



**INTERPROVINCIAL CROSSINGS
ENVIRONMENTAL
ASSESSMENT**



**ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE DES
LIAISONS INTERPROVINCIALES**

Étude d'évaluation environnementale des liaisons interprovinciales

Phase 2B

**Loisirs – Utilisation de l'eau pour la navigation de
plaisance et la voile – Mise à jour de la phase 1**

Révision le 25 janvier 2013



AVERTISSEMENTS



- Le présent document a été traduit de l'anglais. En cas de divergence entre celui-ci et le document original en anglais, ce dernier prévaut.
- Dans le document en français, l'emploi du seul genre masculin est fait sans discrimination pour ne pas alourdir le texte.

Mémoire

Coentreprise Roche-Génivar
2611, prom. Queensview.
Ottawa, ON K2B 82K
Tél. : 613 829-2800
Télééc. : 613 829-8299

À :	Dossier
De :	Kristine Dimoff
C.C. :	André Leduc
Date :	30 octobre 2012 (révision le 25 janvier 2013)
Projet :	Liaisons interprovinciales – Phase 2B
N° de projet :	111-18339-00
Objet :	Loisirs – Utilisation de l'eau pour la navigation de plaisance et la voile – Mise à jour de la phase 1

Introduction

Le présent mémoire a pour objet d'aider à déterminer les incidences d'une future liaison interprovinciale sur l'utilisation de la rivière des Outaouais par des embarcations, y compris les voiliers, les embarcations à propulsion humaine et les bateaux à moteur. Il fait état des préoccupations du milieu, des incidences potentielles et des installations pour la navigation de plaisance existantes dans les environs des corridors 5, 6 et 7 à Ottawa (Ontario) et Gatineau (Québec). Il se compose des sections suivantes :

- Méthode;
- Considérations générales;
- Navigation de plaisance et voile;
- Sommaire des incidences potentielles.

Le présent mémoire comprend aussi les annexes suivantes :

- Annexe A – Emplacements des installations pour la navigation de plaisance
- Annexe B – Consultation des plaisanciers
- Annexe C – Phase 1 – Eaux navigables, mai 2008
- Annexe D – Correspondance
- Annexe E – Rapport documentaire concernant la navigation sur la rivière des Outaouais

Méthode

Des cartes et des sites Web ont été consultés afin de recenser les installations pour la navigation de plaisance et les services connexes à Ottawa et Gatineau. Veuillez consulter la carte de la zone d'étude fournie à l'**annexe A**.

On a obtenu des commentaires lors d'une réunion communautaire ciblée et par le biais d'une lettre reçue du milieu des plaisanciers. Des séances de consultation ont aussi été tenues avec les intervenants suivants : le Musée de l'aviation (aéroport et hydrobase de Rockcliffe), l'hydrobase de Gatineau, le Club Ottawa New Edinburgh et les participants à la réunion communautaire ciblée. Se reporter à l'**annexe B**.

L'**annexe C** donne des renseignements généraux sur les conditions actuelles, la navigation et les contraintes potentielles à la navigation.

Considérations générales de la phase 1

La rivière des Outaouais est largement utilisée pour nombre d'activités récréatives aquatiques, dont la pêche, la voile, la navigation de plaisance, la planche à voile, la planche à cerf-volant, le canoé et le kayak.

La rivière des Outaouais comprend deux grandes sections navigables délimitées par des particularités hydrologiques. La première section est située en amont des rapides Deschênes et remonte vers l'ouest jusqu'à la chute des Chats (dans le secteur de la baie de Pontiac, près du village de Quyon). La seconde section est située en aval de la chute des Chaudières; le corridor 5 est situé dans cette section.

Le cours inférieur de la rivière des Outaouais donne aux plaisanciers accès à l'ensemble de la région grâce aux voies navigables et aux systèmes de canaux. Pour les voiliers, toutefois, la rivière (en particulier le chenal navigable) est beaucoup plus étroite et le courant y est par conséquent plus fort, et il y a donc peu d'endroits propices à la voile, surtout pour les grosses embarcations.

Le Club Ottawa New Edinburgh (*Ottawa New Edinburgh Club*) et le Club nautique de Rockcliffe sont situés à l'intérieur du corridor 5, le long de la rivière des Outaouais. En outre, ces clubs possèdent des écoles de voile dans les environs immédiats de cette section de la rivière, qui est largement utilisée pour la tenue de régates et la pratique de la voile de détente.

Pêche sportive

La pêche sportive sur la rivière des Outaouais est une activité pratiquée à l'année longue dans les zones d'étude. Le Club nautique de Rockcliffe et une rampe de mise à l'eau publique à l'extrémité nord du chemin Blair donnent accès à la rive sud. La marina Kitchissippi de Gatineau et la marina LeBlanc et Fils donnent accès à la rive nord. Les espèces de poisson disponibles sont les suivantes : achigan à grande bouche, achigan à petite bouche, doré jaune, doré noir, barbue de rivière, lépisosté osseux, crapet arlequin, crapet-soleil, marigane noire, carpe, redhorse, perchaude, laquaiche argentée, grand brochet, maskinongé, esturgeon jaune, barbotte, crapet de roche et malachigan.

Incidences sur la pêche

- Le public se préoccupe des incidences potentielles sur la pêche entre le Centre environnemental Robert-O.-Pickard et le ruisseau Green.

Résultats concernant la navigation de plaisance et la voile

La correspondance avec les responsables des installations pour la navigation de plaisance d'Ottawa et de Gatineau est fournie à l'**annexe D**, et des renseignements généraux sur ces installations, à l'**annexe E**. Du côté d'Ottawa, les installations pour la navigation de plaisance suivantes sont situées dans les environs des corridors 5, 6 et 7 :

- Des bateaux d'excursion, dont ceux des sociétés Paul's Boat Lines et Capital Cruises, accostent aux écluses du canal Rideau sur la rivière des Outaouais.
- Le Club d'aviron d'Ottawa (*Ottawa Rowing Club*) est situé à l'ouest du pont MacDonald-Cartier et permet de pratiquer l'aviron de loisir et l'aviron de compétition. Il compte environ 900 membres, 100 yoles et 15 embarcations de formation.
- Le Club Ottawa New Edinburgh est situé en amont (à l'ouest) de l'île Kettle. Il compte 400 membres et peut accueillir 32 dériveurs légers, 21 yoles et 5 bateaux à moteur à des quais et des bouées d'amarrage. Le club offre de l'espace locatif pour des embarcations privées (de 12 à 15 voiliers à quilles et 24 yoles) et celles du Club d'aviron de l'école Elmwood (13 yoles et 3 bateaux à moteur). Quelque 280 enfants participent aux camps de voile et d'aviron pendant les mois de juillet et d'août.
- Le Club nautique de Rockcliffe est situé au sud de l'île Kettle et offre une rampe qui s'étend à 15 m dans l'eau pour les bateaux à moteur, les voiliers, les canoés et les kayaks. Il compte 100 membres et peut accueillir environ 100 bateaux. Des installations pour les services d'urgence (police, service d'incendie, services paramédicaux et force militaire) sont offertes durant la saison de navigation de plaisance. Des billets quotidiens et des laissez-passer de saison sont offerts au grand public.
- Une rampe de mise à l'eau publique est située sur la ruelle Massey au sud de l'île Upper Duck.
- La marina de l'île Petrie (Oziles) est située en aval sur l'île Petrie. Elle offre deux rampes de mise à l'eau, de la location de canoé et de kayak et 110 emplacements de bateaux et places de rangement au sec. Elle peut accueillir environ 325 bateaux, dont la moitié sont amarrés dans la rivière des Outaouais durant la haute saison.

Du côté de Gatineau, les installations pour la navigation de plaisance suivantes sont situées dans les environs des corridors 5, 6 et 7 :

- La marina de Hull est située à l'est du pont Alexandria. Elle offre une rampe de mise à l'eau et des services d'amarrage pour environ 60 bateaux. Des bateaux d'excursion, dont ceux des sociétés Paul's Boat Lines et Capital Cruises, accostent aussi à cette installation.
- La marina Kitchissippi de Gatineau est située au nord de l'île Kettle et offre une rampe de mise à l'eau et des services d'amarrage pour environ 60 bateaux.
- La marina LeBlanc et Fils est située à l'est de l'île Lower Duck et offre une rampe de mise à l'eau et des services d'amarrage pour environ 60 bateaux.

Consultation des plaisanciers

Une réunion communautaire ciblée a été tenue le 7 mars 2012 au Terrain de golf municipal Pine View pour discuter des incidences potentielles sur la navigation de plaisance et les loisirs aquatiques dans les corridors 5, 6 et 7. Les sous-sections suivantes résument les préoccupations exprimées par les représentants des plaisanciers lors de cette réunion. Se reporter à l'**annexe B** pour consulter le compte rendu de réunion et la correspondance.

Profil du pont et dégagement pour la navigation

- Le dégagement sous le nouveau pont ne devrait pas être inférieur à celui du pont Macdonald-Cartier, qui est d'environ 11,44 m au-dessus du niveau moyen de l'eau.
- Une hauteur libre d'au moins 21 m sous le pont est souhaitable pour permettre le passage des gros voiliers qui démâtent pour naviguer sous le pont Macdonald-Cartier.
- Une grue de mâtage située au Club nautique de Rockcliffe attire des visiteurs.
- Des hydravions privés sont amarrés le long du côté québécois de la rivière des Outaouais. En outre, une rampe pour hydravions, appartenant à l'Aéroclub Rockcliffe, est située au Club nautique de Rockcliffe.
- La hauteur du pont doit tenir compte des trajectoires de décollage et de vol des hydravions.

Emplacements des piles

- Il faut prendre en compte les niveaux d'eau dans la planification des piles en raison du risque de dommages que posent les niveaux des hautes eaux aux bateaux passant sous le pont Macdonald-Cartier.
- Les représentants des plaisanciers ont fait remarquer que les niveaux d'eau moyens diminuent.
- De larges espacements des piles sont requis pour ne pas gêner le parcours de voile sportive passant au sud de l'île Kettle.
- La largeur du chenal navigable est importante, et une hauteur libre d'au moins 21 m est requise sur toute la longueur du pont.
- Les vents dominants sont ceux du nord-est. Les voilistes louvoient donc pour optimiser le vent, ce qui pose un danger potentiel si les vents tournent quand ils traversent de biais les piles.

Commentaires du Club Ottawa New Edinburgh

La lettre du 8 juillet 2008 du Club Ottawa New Edinburgh transmet les commentaires suivants concernant les incidences d'un éventuel pont passant sur l'île Kettle sur la voile et l'aviron.

Environnement culturel – Collectivité

- Le bruit causerait des désagréments à la pratique de la voile et de l'aviron et aux événements sociaux.
- Un pont serait une intrusion visuelle et nuirait à la jouissance de l'environnement naturel.

Impacts et atténuation

- Un pont aurait des incidences sur le meilleur plan d'eau du cours inférieur de la rivière des Outaouais, où se pratique la voile sportive et de détente.
- Les mesures d'atténuation devraient comprendre la réduction de l'angle de franchissement, du nombre de piles, du bruit, de l'intrusion visuelle et des incidences sur la voile et l'aviron.
- Le pont doit offrir une hauteur libre adéquate aux voiliers du Club Ottawa New Edinburgh et du Club nautique de Rockcliffe. La hauteur libre permettant le passage des mâts de voilier doit être semblable à celle des autres ponts.
- La présence d'un pont pourrait nuire à la tranquillité de l'eau, dont dépendent les rameurs.

Incidences potentielles

Le **tableau 1** de la page suivante indique les incidences potentielles sur la navigation de plaisance et les activités de loisirs. Les trois corridors auraient globalement les mêmes incidences sur la navigation de plaisance dans cette section de la rivière des Outaouais.

Hydravions

Les incidences potentielles sur les activités actuelles sont répertoriées ailleurs. Se reporter au document intitulé *Incidences aéronautiques possibles associées aux corridors 5, 6 et 7.*

Tableau 1
Incidences sur la navigation de plaisance et les loisirs

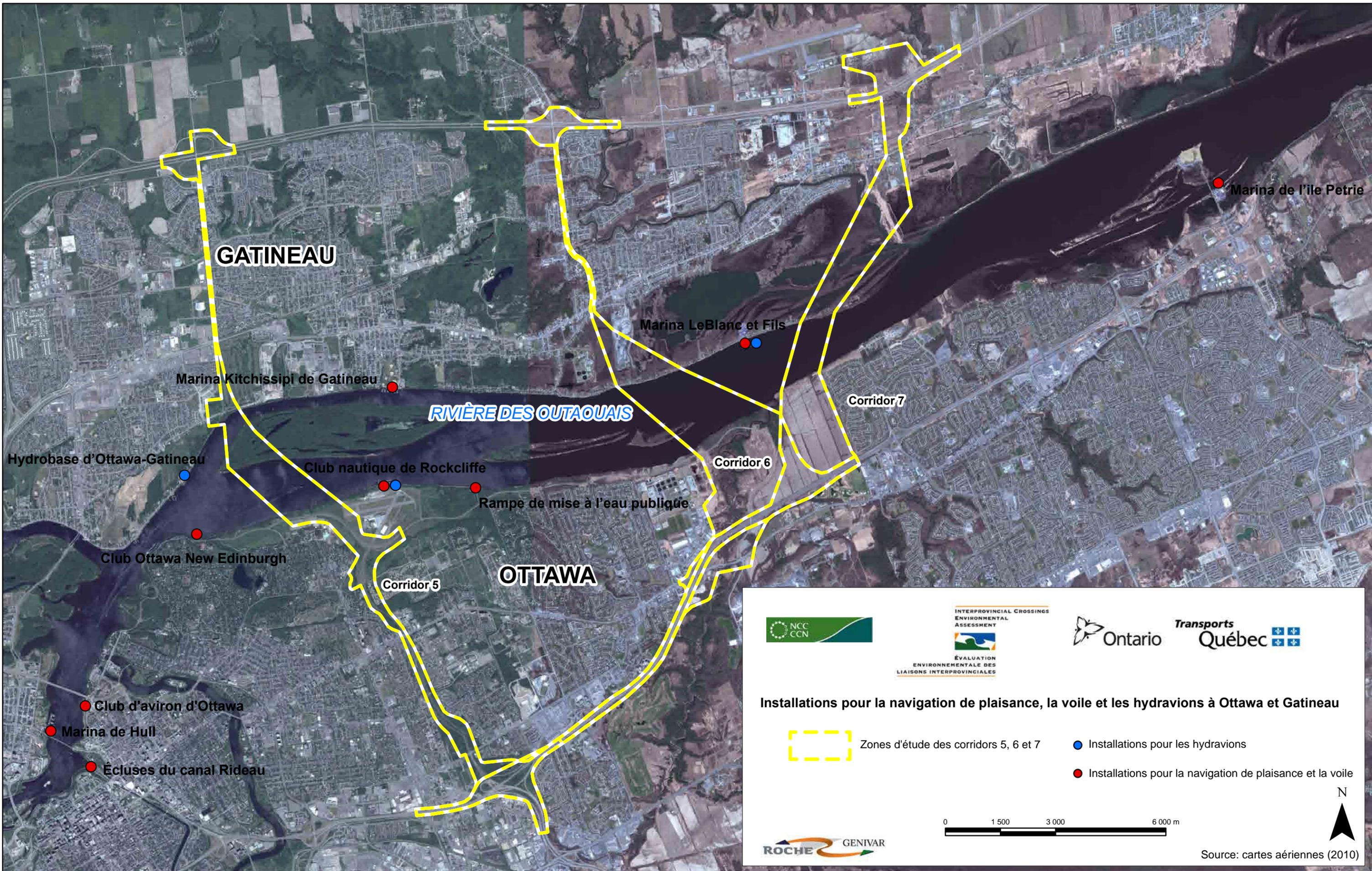
Incidence potentielle	Corridor 5	Corridor 6	Corridor 7	Résultat
Courses	Incidences les plus fortes sur les parcours de course actuels et futurs.	Incidences les plus faibles sur les parcours de course actuels et futurs.	Incidences les plus faibles sur les parcours de course actuels et futurs.	Les incidences globales sur les courses seraient plus élevées dans le corridor 5.
Pont	Le pont franchira de biais la rivière, ce qui entraînera des incidences plus élevées sur la navigation.	Le pont franchira de biais la rivière, ce qui entraînera des incidences plus élevées sur la navigation.	Le pont franchira de biais la rivière, ce qui entraînera des incidences plus élevées sur la navigation.	Aucune différence entre les corridors.
Espacement des piles	Le pont répondrait aux exigences de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Le pont répondrait aux exigences de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Le pont répondrait aux exigences de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Aucune différence entre les corridors.
Bruit	Incidences potentielles liées au bruit de la circulation.	Incidences potentielles liées au bruit de la circulation.	Incidences potentielles liées au bruit de la circulation.	Les incidences liées au bruit seront considérées dans l'analyse des incidences liées au bruit.
Intrusion visuelle (marinas)	Incidence visuelle modérée en raison du plus grand nombre de plaisanciers dans cette section de la rivière des Outaouais que dans les corridors 6 et 7 et de la présence de deux marinas à moins de 2 km du pont. La troisième marina, sur la rive nord, serait partiellement masquée par l'île Kettle.	Incidence visuelle modérée en raison du petit nombre de plaisanciers dans une section étroite de la rivière et de la présence d'une seule marina sur la rive nord, à moins de 2 km.	Incidence visuelle modérée en raison du petit nombre de plaisanciers dans une section étroite de la rivière. Toutefois, le pont aurait une plus grande incidence visuelle sur la marina de la rive nord située à moins de 1 km.	L'intrusion visuelle du point de vue des plaisanciers serait plus ou moins la même dans chaque corridor.
Tranquillité de l'eau	La tranquillité de l'eau pourrait être touchée.	La tranquillité de l'eau pourrait être touchée.	La tranquillité de l'eau pourrait être touchée.	Aucune différence entre les corridors.
Hauteur libre sous le pont	Le pont répondrait aux exigences de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Le pont répondrait aux exigences de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Le pont répondrait aux exigences de la <i>Loi sur la protection des eaux navigables</i> .	Aucune différence entre les corridors.
Accès	Meilleur accès aux installations pour la navigation de plaisance de la rive sud à partir de l'autoroute 417 et de la route régionale 174 grâce à de nouvelles bretelles vers la promenade de l'Aviation. Corridor le plus souhaitable à cet égard.	Accès inchangé aux installations pour la navigation de plaisance de la rive sud. Corridor le moins souhaitable à cet égard.	Accès inchangé aux installations pour la navigation de plaisance de la rive sud. Corridor le moins souhaitable à cet égard.	Le corridor 5 permettra d'améliorer l'accès aux installations pour la navigation de plaisance de la rive sud.
RÉSULTATS	Les piles du pont nuiraient à la navigation, et en particulier aux régates de voile.	La navigation ne serait pas touchée, car l'étroitesse de la rivière à cet endroit laisse peu de possibilités pour la voile.	La navigation ne serait pas touchée, car l'étroitesse de la rivière à cet endroit laisse peu de possibilités pour la voile.	Les trois corridors auraient globalement les mêmes incidences sur la navigation de plaisance, mais le corridor 5 aurait aussi des incidences sur les régates de voile.

Conclusions

Les incidences potentielles sur la navigation dans les trois corridors sont associées à l'angle du pont, au bruit, à l'intrusion visuelle et à la tranquillité de l'eau. Toutefois, ces incidences seraient les mêmes dans les trois corridors. Le corridor 5 pourrait aussi avoir des incidences sur les régates et exigera donc une autre consultation des plaisanciers afin de réduire celles-ci.

Références

1. Génivar (2012). *Évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales – Phase 2B. Incidences aéronautiques possibles associées aux corridors 5, 6 et 7*, novembre 2012.
2. Google Earth (2012). <http://www.google.com/earth/index.html>.
3. Marina de Hull (2012). <http://www.designit.ca/hullmarina/english/home-e.shtml>.
4. Marina Kitchissippi (2012). <http://www.marinakitchissippi.com>.
5. Murray, J. (2007). *A Note on Boating on the Lower Ottawa River*.
6. Club Ottawa New Edinburgh (2012). <https://sites.google.com/a/onec.ca/main/>.
7. Club d'aviron d'Ottawa (2012). <http://www.ottawarowingclub.com/>.
8. Marina de l'île Petrie (2012). <http://www.oziles.com/~ozilesb/>.
9. Club nautique de Rockcliffe (2012). <http://www.ryc.ca/index.html>.
10. Ministère des Richesses naturelles de l'Ontario. www.mnr.gov.on.ca.



Compte rendu – 7 mars 2012

- **Corridors 5, 6 et 7 – Tous les segments – Réunion avec les plaisanciers**
- Nombre de participants : 8 au total (quatre représentants des experts-conseils, quatre représentants de groupes, aucun représentant élu et aucun journaliste)

Endroit : Terrain de golf municipal PineView, salle Cumberland

Profil du pont et hauteur libre pour la navigation

- La hauteur libre ne devrait pas être inférieure à celle du pont Macdonald-Cartier; il s'agit de la plus grande hauteur libre au-dessus de la rivière des Outaouais, soit environ 16 m au-dessus du niveau moyen de l'eau.
- Plus la hauteur libre est grande, mieux c'est; les participants préféreraient qu'elle soit de 21 ou 22 m.
- La tendance est à de plus gros bateaux. Présentement, les gros voiliers qui veulent entrer dans le canal Rideau doivent démâter avant de passer sous le pont Macdonald-Cartier.
- L'Aéroclub Rockcliffe possède une rampe pour les hydravions qui décollent du Club nautique de Rockcliffe. La hauteur du pont devrait tenir compte des trajectoires de décollage et de vol des hydravions.
- L'Aéroclub Rockcliffe est un agent du Musée de l'aviation.
- Des hydravions privés sont utilisés sur la rive québécoise de la rivière des Outaouais.
- La seule grue de mâtage digne de ce nom sur la rivière des Outaouais est située au Club nautique de Rockcliffe. Elle y attire nombre de visiteurs.

Espacement des piles

- Les membres ont demandé quels documents relatifs aux niveaux d'eau ont été pris en compte dans la planification des piles. Les hautes eaux causent des dommages aux bateaux essayant de passer sous le pont Macdonald-Cartier.
- Les membres ont remarqué qu'en général, les niveaux d'eau diminuent, et ont conseillé aux experts-conseils de prendre garde à la source utilisée pour les niveaux d'eau.
- Le parcours de voile sportive passe au sud de l'île Kettle. L'espacement des piles dans cette section devrait être très large. Comme les vents dominants sont ceux du nord-est, les voilistes qui naviguent dans le secteur louvoient pour optimiser les vents. Si les vents tournent pendant qu'un voiliste traverse les piles de biais, il y a alors un risque pour lui et son embarcation.

- La largeur du chenal navigable est importante pour les personnes s'adonnant à la voile.
- Les plaisanciers ont besoin d'une hauteur libre d'au moins 21 m sur toute la longueur du pont.
- Pour les voiliers, la hauteur libre sous la travée du pont n'aurait pas à être aussi grande dans les corridors 6 et 7 que dans le corridor 5. Elle ne poserait aucun problème pour les bateaux à moteur.

Pêche

- On se préoccupe des incidences sur la pêche entre l'usine de filtration d'eau et le ruisseau Green.

Commentaires d'ordre général (non liés à la navigation de plaisance)

- On remet en question l'élimination de la possibilité d'un tunnel. Pour des raisons pratiques et de cout, un tunnel n'est plus un choix, comme il a été conclu à la phase 1 de l'étude.
- Les membres craignent la détérioration de la vue à partir de la rivière.
- On a critiqué le processus de pondération et d'évaluation au cours de la phase 1. Selon un membre, les personnes qui ont déterminé la pondération étaient biaisées.
- On se préoccupe du maintien d'une circulation fluide sur la promenade Rockcliffe.
- Des membres se disent inquiets de l'aménagement futur de la base aérienne de Rockcliffe.
- On a exprimé des craintes concernant le cout rattaché à chacun des choix.

Leçons apprises – 7 mars 2012

- La réunion a été la plus productive sur le côté ontarien. L'idée de se réunir avec un petit nombre de personnes a permis de recueillir une foule de renseignements utiles pour aider à peaufiner les tracés.
- De véritables « assemblées de cuisine » auraient été idéales.



OTTAWA NEW EDINBURGH CLUB



Mailing Address: P.O. Box 74088, R.P.O. Beechwood, Ottawa, Ontario K1M 2H9

TENNIS, SAILING AND ROWING OFF THE ROCKCLIFFE PARKWAY

Mr. Steve Taylor,
Vice President, NCE Limited,
15 Fitzgerald Road, Suite 100,
Ottawa, ON K2H 9G1

8 July 2008

Interprovincial Bridge Crossings

Dear Mr. Taylor,

The Ottawa New Edinburgh Club is a 450+ member volunteer-run non-profit inclusive community club with vibrant sailing, rowing, and tennis programs catering to the needs of the public since 1883, set on a picturesque location on the Ottawa River, west of the RCMP stables and National Aviation Museum and is celebrating its 125th Anniversary this year.

In response to your recent request for public input to the environmental review process with respect to interprovincial crossings, I would like to make the following comments on behalf of the membership and Board of Directors of the Ottawa New Edinburgh Club (ONEC).

With respect to the Interprovincial Crossings Environmental Assessment criteria, we find that they are generally fair; however, there are a few criteria which do not adequately measure impacts of the proposed Kettle Island bridge. In particular the following criteria need elaboration:

3.2) Measurements -- Cultural Environment Community

- i) Noise impacts -- the proposed bridge will produce noise which will negatively impact on the enjoyment of sailing, rowing, and ballroom events at our club.
- v) Visual Intrusion Bridge -- the proposed bridge will be a visual intrusion from the ONEC boathouse deck and will impede the visual enjoyment of the natural environment

4) Measurements -- Water Use and Resources

- v) Sailing Activities -- The sailing and rowing activity in the Kettle Island area by ONEC sailors, Rockcliffe Yacht Club sailors, ONEC rowers, and Ottawa Rowing Club rowers is comparable to the sailing activity in Lac Deschenes. All factors listed such as impact on courses, angle of crossing, and number of piers are just as applicable. Therefore the impact of the Kettle Island bridge (Alternative 5)

should be rated exactly the same as on the Boulevard des Allumettières-Moodie/417 bridge (Alternative 3).

It is our position that the Interprovincial Crossing Environmental Assessment should be updated to reflect these negative aspects of the proposed Kettle Island bridge. In addition, if the Kettle Island bridge is chosen, mitigating measures must be taken to reduce the noise, visual intrusion, and impact on the sailing and rowing activities on this section of the Ottawa River. The impact on sailing and rowing activities can be considered in terms of such factors as bridge height (enough to allow masts to go under), angle of crossing, and the number of piers; these are discussed in more detail, as follows.

Please note that at the time the Rockcliffe Parkway was built, our club was literally cleaved in two with the boathouse and water sport activities on the north side, and tennis courts and club house on the south side. Our hugely popular summer day camp sailing programs attract approximately 60 children daily, which have been crossing the parkway four times daily, once in the morning, twice at noon during lunch, and then once again at the conclusion of the activities in the late afternoon. The traffic is already quite heavy during these times providing hazardous conditions for these children, as well as our approximately 200 rowing and sailing members who regularly use the boathouse and waterfront facilities. We anticipate that construction of the Kettle Island bridge will attract significant added commuter traffic passing by our club for faster access to the downtown Ottawa core. To address this issue it is imperative that the Interprovincial Bridge Crossing committee give high priority and consideration to the creation of a special pedestrian crosswalk or tunnel underneath the parkway to ensure safe pedestrian access to and from the ONEC boathouse to the south side parking facilities.

With respect to the possibility of a bridge crossing at the west end of Kettle Island, we are also very concerned that it would devastate the only good sailing area in the lower Ottawa River. None of the other proposed east-end bridge locations present this problem simply because there are no other good sailings areas. ONEC's sailing program provides competitive racing and casual sailing, both for adults and children. Over the years we have hosted many competitive sailing events that have attracted racers from a wide area of both Ontario and Quebec.

With respect to the bridge design, regardless of location, appropriate allowances have to be made for the maintenance of all of the navigable waterways and in particular provide adequate overhead clearances for sailboats. The height of the bridge would have to accommodate the mast heights of our sailing boats and those of the Rockcliffe Yacht Club, formerly run by the Canadian Forces located near the Rockcliffe airport. Several of our sailing members do travel to Montreal and beyond along the Ottawa River, and navigable height allowance for sailing masts need to be considered similar to that at other bridge crossing points, such as Hawkesbury and bridges near Parliament Hill.

More recently since the year 2000, ONEC has also developed a recreational / touring rowing program with its membership having grown exponentially from 10 rowing members to now well over 125. ONEC Rowing is seen as a leader in the province in the

field of rowing touring and the development of these distance rowers occurs on the Ottawa River. It is anticipated that this proposed bridge location would potentially also dramatically affect and destroy the tranquility of the water, which our distance rowers depend on during early morning and late evening specialized training.

Boating is a rapidly growing recreational activity enjoyed by tens of thousands of residents in the National Capital Region as well as thousands of visitors from all over North America. The ONEC Canadian Sculling Marathon, a 42 km event and the only rowing distance event of its kind in Canada, attracts rowers annually from all over North America. It is most important that these boaters' requirements be considered, not only in terms of current requirements but in light of future needs that will inevitably involve a much larger number of boats as well as boats of larger sizes than are presently common on the river.

Last and not least, we reiterate that our club also provides very popular ballroom facilities in our boathouse for our members and the community at large, the attractions of which include the beautiful view of the Gatineau Hills to the west and peaceful tranquility of an unobstructed view of the Ottawa River to the east. We are concerned that a bridge at Kettle Island will potentially have both a high noise impact at our club and will destroy the current picturesque view down the river.

Yours sincerely,

Marko Yanishevsky
President ONEC

Mémoire technique



15, chemin Fitzgerald, bureau 100
Ottawa, ON K2H 9G1
Téléphone : 613 829-2800
Télécopieur : 613 829-8299
www.genivar.com

À :	Dossier
De :	Guillaume Rivard
C.C. :	
Date :	mai 2008
Projet de NCE :	Évaluation environnementale des futures liaisons interprovinciales dans la région de la capitale nationale
N° de projet de NCE :	2006-029
N° de projet du client :	
Objet :	Mémoire sur les eaux navigables

Ce mémoire examine les conditions actuelles et les incidences potentielles de l'aménagement d'une nouvelle liaison interprovinciale sur les eaux navigables de la région de la capitale nationale (RCN).

Conditions actuelles

Transports Canada a indiqué que tous les usages nautiques existants seront protégés en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. De plus, Transports Canada est en voie de préciser ses exigences générales en ce qui a trait au contenu de l'étude des liaisons interprovinciales.

Eaux navigables de la RCN

Le plan d'eau navigable à l'étude (la rivière des Outaouais) est divisé en deux sections distinctes en raison de ses caractéristiques hydrologiques. Le cours supérieur de la rivière des Outaouais est délimité à l'ouest par le barrage Chute des Chats (en bordure de la baie Pontiac, à l'est de Quyon) et à l'ouest par les rapides Deschênes. En aval de ces rapides, le lit de la rivière s'élargit pour former le lac. Le cours inférieur de la rivière des Outaouais débute à l'est de la chute des Chaudières, et donne accès aux réseaux de canaux qui rejoignent d'une part Montréal et d'autre part Kingston; toutefois, en raison de son étroitesse, le courant de la rivière y est plus prononcé.

L'activité nautique

La navigation de plaisance

On retrouve une variété d'activités nautiques sur les cours supérieur et inférieur de la rivière des Outaouais dont la voile, le motonautisme, la planche à voile, le kitesurf, l'aviron, le canotage et le kayak. La voile exige un tirant d'eau d'au moins deux mètres (6' 7"), tandis que les activités nautiques récréatives en demandent moins.

Le lac Deschênes est un lieu hautement fréquenté par les adeptes de la voile, et d'importantes courses de voiliers sont organisées chaque année sur le cours supérieur de la rivière des Outaouais. Le Club de voile de Kanata, le Club de voile du lac Deschênes, le Club de voile Grande-Rivière, le club de voile de Nepean et le club de

nautisme Britannia comptent parmi les installations de mouillage les plus importantes. On y retrouve également un grand nombre de quais privés et de points d'ancrage.

Le cours inférieur de la rivière des Outaouais est également prisé par les adeptes de la voile, notamment le plan d'eau situé à l'ouest de l'île Upper Duck. On y pratique aussi le motonautisme et l'aviron. De plus, ce tronçon de la rivière accueille un grand nombre de plaisanciers de passage pour la plupart originaire du triangle formé par Montréal, Kingston ou Ottawa. Le Club d'aviron d'Ottawa, la Marina de Hull, le Club Ottawa New-Edinburgh, le Club de voile du RA, le Club nautique de Rockcliffe, la Marina Kitchissippi et la Marina de l'île Petrie sont parmi les plus grandes installations d'amarrage. On y retrouve également un grand nombre de quais privés.

Le tourisme

Peu de bateaux de croisière naviguent sur la rivière des Outaouais. Certains des plus actifs sont amarrés à la Marina de Hull au centre-ville.

Services de traversiers

Il existe deux services de traversiers en exploitation dans la région de la capitale nationale. Ce sont :

- Le traversier Cumberland/Masson (à l'extrémité est de l'aire d'étude, environ 22 km (13,7 milles) en aval du pont Macdonald-Cartier);
- Le traversier Fitzroy/Quyon ((à l'extrémité ouest de l'aire d'étude, environ 32 km (19,9 milles) en amont du pont Champlain).

Les deux services de traversiers sont exploités par l'entreprise privée, et le traversier Cumberland-Masson fonctionne toute l'année durant.

Autres activités nautiques commerciales

Les autres activités commerciales en exploitation sur la rivière des Outaouais comprennent des entreprises de récupération et de plongée.

Organismes de réglementation

Les activités des organismes de réglementation comprennent la patrouille de police, la patrouille de la pêche, les activités des agences pour l'environnement et l'entretien des aides à la navigation.

Contraintes potentielles à la navigation

Le principal enjeu pouvant occasionner des contraintes à la navigation serait la hauteur de dégagement d'un éventuel pont. De plus, la travée centrale du pont doit être conçue de manière à maintenir le chenal navigable.

Dégagement de l'éventuel pont

Étant donné que Transports Canada a déterminé que tous les usages nautiques existants seront protégés en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la hauteur libre ou dégagement de l'éventuel pont doit correspondre au minimum du tirant d'air du plus grand navire. Accostés au Club nautique de Britannia et mesurant 80 pieds (24,4 mètres) de haut, les navires *Black Jack* et *Fair Jeanne* sont les plus grands navires de la région. Sillonnant le cours supérieur de la rivière des Outaouais, ces navires requièrent un dégagement de 100 pieds (30,5 mètres) pour tout nouveau pont.

Le tirant d'air requis est calculé en mesurant la distance entre le niveau de l'eau calme et le sommet du mât, incluant les antennes et tout autre instrument d'usage. À ce calcul, ont été ajoutés la hauteur maximale des vagues (4 pieds, ou 1,2 mètre) et la variation annuelle du niveau de l'eau (7 pieds, ou 2,1 mètres) tel que mesuré par Pêches et Océans Canada, ainsi qu'une marge de sécurité de 10 % pour déterminer l'exigence relative au dégagement.

Transports Canada a également indiqué que l'exigence de dégagement d'un éventuel pont serait basée sur le dégagement du pont le plus près. En raison du fait qu'aucun pont ne franchit le cours supérieur de la rivière des Outaouais (le pont Champlain étant situé en aval des rapides Deschênes), il n'existe aucun repère à partir duquel établir l'exigence de dégagement pour cette partie de l'aire d'étude. Le pont Macdonald-Cartier, dont le dégagement est de 52 pieds (15,8 mètres), devrait servir de repère pour établir l'exigence de dégagement pour tout nouveau pont enjambant le cours inférieur de la rivière des Outaouais. Plus à l'est l'exigence de dégagement pour le pont de Hawkesbury est de 44 pieds (13,3 mètres) au-dessus des données de base. Le pont du Long Sault (Hawkesbury) présente une hauteur libre de 50,9 pieds (15,5 mètres) au-dessus du niveau des hautes eaux.

Documents consultés :

PÊCHES ET OCÉANS CANADA, Carte nautique 1512, 2005.

MICHAEL MCGOLDRICK, La voile sur la rivière des Outaouais, <http://sailquest.com/outaouais/index.htm>

NEPEAN SAILING CLUB, *Statistics on boat traffic*, profil statistique produit par Jeffrey Nelson.

ROCKCLIFFE YACHT CLUB, *A note on boating on the lower Ottawa River, 21 December 2007*, note documentaire produite par John Murray.

TRANSPORTS CANADA, *Loi sur la protection des eaux navigables*.

From: [Charles Gagne](#)
To: [Claire O'Donnell](#)
Cc: commodore@marinakitchissippi.com; secretaire@marinakitchissippi.com; marinakitchissippi@yahoo.fr
Subject: Re: Boat Numbers
Date: Saturday, December 08, 2012 1:11:21 AM

Claire, the Marina serves approx. 90 boaters year-in, year-out. The total number of boats utilizing the Marina's facility during the boating season is along the same number as the number of boaters, therefore approx. 90-99 boats as some boaters are transient and are there for part of the season only and others have more than one vessel.

Hope that helps. Let me know should you require any further information.

Charles Gagné
Secrétaire au Comité d'Administration Marina Kitchissippi
Sent from my iPad

On Dec 7, 2012, at 11:53, Claire O'Donnell <Claire.O'Donnell@genivar.com> wrote:

Hello,

GENIVAR is conducting the Interprovincial Crossings Environmental Assessment for a future bridge crossing of the Ottawa River. As part of the study, we are examining potential impacts to boating and water recreation. To help determine the extent of the potential impacts, could you please provide me with the approximate number of members and boats used by Marina Kitchissippi during the peak season?

The website indicates that the telephone lines are closed until the Spring, so if you're not the contact for this inquiry, please pass this along to the appropriate person.

Your response is much appreciated.

Thank you,

Claire

<image001.gif>

Claire O'Donnell | Jr. Transportation Planner
Transportation Planning and Traffic
GENIVAR INC | *Constructive People*

2611 Queensview Dr, Ottawa, ON, K2B 8K2
T 613.829.2800 (X19298) | F 613.829.8299 | www.genivar.com

<image002.gif> *Please consider the environment before printing...*

From: [Ottawa New Edinburgh Club](#)
To: [Claire O'Donnell](#)
Subject: Re: Boat Numbers
Date: Thursday, January 03, 2013 9:23:33 AM

Hello Claire

The Ottawa New Edinburgh Club currently owns 32 sailing dinghys and 21 rowing shells (singles, doubles and quads) and 5 powerboats..

We also offer space for the boats which our members own privately (12-15 sailing keel boats, 24 rowing shells) .

ONEC also rents space to the Elmwood School rowing Club, which currently owns 13 rowing shells and three power boats.

During the months of July and August, we run summer sailing and rowing camps which are attended by 33-45 children per week, for a total of about 280 campers on the water.

We have approximately 400 members registered per year.

If you have any other questions, please feel free to get back to us and I will try to find the information for you.

regards
Karin Germann
ONEC administrator

On Fri, Dec 7, 2012 at 10:36 AM, Claire O'Donnell <Claire.O'Donnell@genivar.com> wrote:

Hello,

GENIVAR is conducting the Interprovincial Crossings Environmental Assessment for a future bridge crossing of the Ottawa River. As part of the study, we are examining potential impacts to boating and water recreation. To help determine the extent of the potential impacts, could you please provide me with the approximate number of members and boats used by the Ottawa New Edinburgh Club during the peak season?

I understand that the Club's telephone line is closed for the season, so if you're not the contact for this inquiry, please pass this along to the appropriate person.

Your response is much appreciated.

Thank you,

Claire



Claire O'Donnell | Jr. Transportation Planner

Transportation Planning and Traffic

GENIVAR INC | *Constructive People*

2611 Queensview Dr, Ottawa, ON, K2B 8K2

T [613.829.2800](tel:613.829.2800) (X19298) | F [613.829.8299](tel:613.829.8299) | www.genivar.com



Please consider the environment before printing...

CONFIDENTIALITY WARNING:

This message is intended only for the use of the individual or entity to which it is addressed, and may contain information which is privileged, confidential, proprietary or exempt from disclosure under applicable law. If you are not the intended recipient or the person responsible for delivering the message to the intended recipient, you are strictly prohibited from disclosing, distributing, copying or in any way using this message. If you have received this communication in error, please notify the sender, and destroy and delete any copies you may have received.

AVERTISSEMENT:

Ce message est destiné uniquement à la personne ou à l'organisation à laquelle il est adressé et il peut contenir des informations privilégiées, confidentielles ou non divulguables en vertu de la loi. Si vous n'êtes pas le destinataire du présent message ni la personne chargée de remettre le présent message à son destinataire, il vous est strictement interdit de le divulguer, de le distribuer, de le copier ou de l'utiliser de quelque façon que ce soit. Si vous avez reçu la présente communication par erreur, veuillez en aviser l'expéditeur et détruire ou effacer tous les exemplaires que vous avez reçus.

From: [John Murray](#)
To: [Claire O'Donnell](#)
Subject: Bridge Crossing Survey - RYC Input
Date: Friday, December 14, 2012 10:44:16 AM
Attachments: [A NOTE ON BOATING ON THE LOWER OTTAWA RIVER - Dec 07.doc](#)

Hello Claire:

Further to your e-mail of 7 December and our telephone conversation on 13 December, your request for statistics on the Rockcliffe Yacht Club have been passed to me for response. (I am the club's designated representative on the Phase 2B bridge stakeholders group and can be reached by e-mail or by telephone at 613 746 1749.)

The active boating season at our club runs approximately from 15 May when the docks are put in the water until 15 October when the docks are hauled out. Each season we have an average of 100 member-owned boats in the water during that time. Most boats remain in the water for the entire season. They are usually not hauled in and out during the season.

In addition to member-owned boats we provide priority facilities for emergency services (police, fire, paramedics, military) during the season. There are usually several of these boats at our docks at any one time.

In addition to the above users, for a small cost-recovery fee we provide day and season launching passes to the general public. The pass users are people with boats on trailers (often fishermen). We average about 50 season launching passes per year, but we have no statistics on how many times each pass-holder makes use of his pass. Possibly there are as many as 1000 uses of passes during the season.

On our waterfront we have a service dock that provides water, electricity, a sanitary pump-out station, and a masting crane for sailboats. While this facility is primarily for club members, for a small cost-recovery fee it is also available to all boaters on the river and is frequently used by non-members, particularly near the beginning and end of the season.

The last category of users are transient boaters on the Ottawa River/Rideau Canal system. We have no designated transient berths, but we will provide overnight berths to members of other yacht clubs or the general boating community on a space-available basis. There are probably a few dozen of these uses each season.

Seaplanes do not make use of our facilities except in unusual circumstances. It is suggested that you refer questions about seaplane use of the river to the Rockcliffe Flying Club which is open all year.

As discussed, I have attached a paper I prepared at the request of Steve Taylor during Phase 1 of the bridge study. While it is now somewhat dated it may be of assistance to you in your current work. If you have any further questions, please e-mail

Cheers...John Murray

Le 21 décembre 2007
(Mise à jour le 25 janvier 2013)

NOTE CONCERNANT LA NAVIGATION SUR LE COURS INFÉRIEUR DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

La présente note a été préparée bénévolement par John Murray, du Club nautique de Rockcliffe (*Rockcliffe Yacht Club*). M. Murray est un ancien officier de la marine et un haut fonctionnaire à la retraite qui a passé beaucoup d'années à faire de la navigation de plaisance sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais. Il a été directeur de port du Club Ottawa New Edinburg (*Ottawa New Edinburg Club*) et directeur des biens riverains du Club nautique de Rockcliffe. En outre, il a préparé le plan à long terme du Club nautique de Rockcliffe.

La note a pour but de fournir de l'information générale sur les types d'activités de navigation et sur leur ampleur ainsi que de cerner les incidences que pourrait avoir un nouveau lien entre les deux rives du cours inférieur de la rivière des Outaouais, à un endroit qui reste à déterminer, entre la colline du Parlement et Cumberland.

L'auteur n'exprime aucune préférence quant au type de lien entre les deux rives et à son emplacement.

Les différences entre le cours inférieur et le cours supérieur de la rivière des Outaouais, pour les plaisanciers

Dans la partie ouest de la ville, l'élargissement naturel de la rivière des Outaouais que l'on nomme le lac Deschênes constitue un excellent plan d'eau pour faire de la voile, comme le démontre la présence à proximité de plusieurs clubs nautiques d'importance, qui fourmillent d'activité et où l'on trouve principalement (mais pas exclusivement) des voiliers d'assez grande taille.

Le lac Deschênes présente toutefois un inconvénient important : les bateaux qui y naviguent ne peuvent essentiellement en sortir autrement que par voie terrestre. Lorsqu'un propriétaire veut se rendre ailleurs avec son bateau, il doit le sortir de l'eau et le transporter par route jusqu'à un endroit où il peut le remettre à l'eau sur le canal Rideau, sur la rivière des Outaouais ou sur une autre voie navigable donnant accès au fleuve Saint-Laurent, aux Grands Lacs ou à d'autres étendues d'eau. En raison de cette contrainte, beaucoup de propriétaires de grands voiliers habitant à Ottawa choisissent d'ancrer leur bateau dans la région de Kingston et des Mille-Iles.

En revanche, à partir du cours inférieur de la rivière des Outaouais, les plaisanciers peuvent se rendre n'importe où en empruntant les systèmes de voies navigables et de canaux. Cependant, peu d'endroits conviennent aux voiliers, en particulier les voiliers d'assez grande taille, puisque cette partie de la rivière est beaucoup plus étroite (en particulier le chenal) et que le courant y est en conséquence plus fort.

Combien de bateaux empruntent le cours inférieur de la rivière des Outaouais?

L'auteur n'a jamais eu connaissance d'une source fiable et complète de statistiques sur le nombre de bateaux qui empruntent le cours inférieur de la rivière des Outaouais. De nombreux bateaux n'ont pas besoin de permis, et ceux qui peuvent être placés sur une remorque et tirés par une voiture sont faciles à déplacer, à mettre à l'eau pour une journée seulement, puis à sortir de l'eau presque n'importe où. Les types d'activités de navigation que l'on observe et les installations qui les rendent possibles nous permettent quand même de nous faire une idée du nombre de bateaux qui passent. Chacun de ces types est décrit brièvement dans les sections suivantes :

Les plaisanciers de passage

La rivière des Outaouais est utilisée comme voie navigable importante depuis des siècles, mais récemment, les bateaux qui y passent sont largement des bateaux de plaisance parcourant une partie ou la totalité du triangle formé par la rivière des Outaouais jusqu'à Montréal, le Saint-Laurent jusqu'à Kingston et le canal Rideau jusqu'à Ottawa.

Le nombre de bateaux qui passent par le poste d'éclusage d'Ottawa, chaque saison, nous donne une indication assez juste de la circulation dans l'ensemble du système. Le nombre a été de 1730 en 2007 et de 1692 en 2006. Évidemment, de nombreux plaisanciers empruntent seulement une partie du système et ne passent pas nécessairement par les écluses d'Ottawa (par exemple, ceux qui naviguent sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais pour se rendre jusqu'à Montréal). Quoi qu'il en soit, ces données nous permettent de dire sans trop risquer de nous tromper qu'au moins 2000 plaisanciers de passage naviguent chaque saison sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais.

Presque tous les bateaux de passage sont de taille moyenne ou de grande taille (30 pieds et plus), et la majorité d'entre eux sont des bateaux à moteur. La longueur maximale des bateaux pouvant utiliser les écluses est de 100 pieds. Quelle que soit leur taille, les voiliers doivent baisser leurs mâts pour passer, en raison de la très faible hauteur libre dans la plupart des écluses.

La navigation commerciale

La navigation commerciale sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais est très peu importante. L'entreprise la plus active est Paul's Boat Lines, qui offre des excursions partant toutes les heures du débarcadère à proximité de la colline du Parlement et de la marina de Hull. D'autres entreprises sont également actives sur le marché du tourisme et de la location de bateau. Le nombre d'excursions est probablement de 25 à 50 par jours pendant la saison touristique. La plupart des bateaux destinés aux touristes mesurent plus de 40 pieds de long.

Mis à part les excursions touristiques, quelques entreprises fournissent des services au secteur de la navigation de plaisance, notamment des services de sauvetage et de plongée. Toutefois, ces entreprises ne sont pas nombreuses.

Tous les services de police de la région patrouillent sur les cours d'eau. Dans certains cas, ils se servent de bateaux pouvant être transportés sur une remorque. Dans d'autres cas, ils louent des emplacements pour amarrer leurs bateaux dans une marina ou un club nautique. En outre, quelques organismes utilisent des bateaux, notamment pour la maintenance des aides à la navigation, la surveillance des pêches et la réglementation de l'environnement. Ces bateaux sont inclus dans les catégories ci-dessous.

L'aviron

La pratique de l'aviron, activité compétitive et récréative, constitue une activité de navigation de plaisance très importante sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais. Le Club Ottawa New Edinburg possède des yoles à un, deux ou quatre rameurs et offre aux propriétaires de tels bateaux de l'espace d'entreposage. Le Club d'aviron de l'école Elmwood (*Elmwood School Rowing Club*) loue une partie de cet espace, et des stages estivaux d'aviron sont offerts aux enfants pendant les mois de juillet et août.

Le Club d'aviron d'Ottawa (*Ottawa Rowing Club*) compte environ 900 membres actifs, selon le nombre d'inscriptions aux programmes récréatifs et aux cours. Environ le quart des membres sont sur l'eau matin et soir, de juin à septembre, et un peu moins en avril, en mai, en octobre et au début de novembre. La plupart des sorties des avironneurs sur la rivière se font sur une distance de cinq kilomètres à partir du pont Alexandra, en allant vers l'est, mais il arrive souvent que les avironneurs se rendent beaucoup plus loin en aval.

Le Club d'aviron d'Ottawa possède une centaine de yoles de diverses longueurs ainsi que 5 bateaux équipés d'un moteur hors-bord pour les entraîneurs.

En plus des activités des deux clubs d'aviron, un nombre inconnu mais considérable d'adeptes des sports de rame (principalement le canot et le kayak) pratiquent leur sport de manière informelle sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais.

Les petits voiliers, les écoles de voile et les régates

Le Club Ottawa New Edinburg offre un programme très populaire de cours de voile qui s'adresse principalement aux jeunes.

Le Club Ottawa New Edinburg et le Club nautique de Rockcliffe participent aux régates, où sont parfois invités des clubs de l'extérieur. La partie du cours inférieur de la rivière des Outaouais qui convient le mieux à la pratique de la voile commence devant ces clubs, un peu à l'ouest du Club Ottawa New Edinburg, et va jusqu'à un point légèrement à l'ouest de l'île Upper Duck.

La navigation de plaisance à partir des clubs nautiques et des marinas

En plus du Club d'aviron d'Ottawa et du Club Ottawa New Edinburg, qui accueillent les adeptes de l'aviron et des petits voiliers, sept clubs nautiques ou marinas offrent des quais et des mouillages aux plaisanciers sur les rives du cours inférieur de la rivière des Outaouais, entre les édifices du Parlement et Cumberland. La plupart de ces clubs nautiques et de ces marinas utilisent des espaces que la Commission de la capitale nationale leur loue. L'annexe A contient la liste des clubs nautiques et des marinas avec de brèves descriptions.

Tout en exploitant leurs installations chacun à leur manière, les clubs nautiques et les marinas hébergent en saison environ 700 bateaux sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais. La plupart de ces bateaux sont de taille moyenne, c'est-à-dire qu'ils ont de 30 à 40 pieds de long. Un tiers des bateaux sont des voiliers et les deux tiers, des bateaux à moteur.

La navigation de plaisance à partir des quais, des mouillages et des lieux d'ancrage privés

La plus grande partie des rives de la rivière des Outaouais entre la colline du Parlement et Cumberland est constituée d'espaces verts publics, où il est interdit d'aménager des quais privés ou des mouillages permanents. Du côté ontarien, le secteur riverain comprend toutefois, à l'est de l'île Lower Duck, quelques résidences privées, dont la plupart ont un quai privé.

Du côté québécois, de nombreuses résidences ayant toutes un quai privé occupent le secteur riverain (principalement en face de l'île Upper Duck). À ces quais « légaux » s'ajoutent toutefois beaucoup de quais privés qui ont été installés sur la rive dans le quartier Pointe-Gatineau ainsi qu'en face d'Orléans. Le droit d'installer des quais privés à ces endroits fait actuellement l'objet d'un différend entre les propriétaires de ces quais et la Commission de la capitale nationale, mais les quais n'en sont pas moins présents. Les bateaux (voire, dans certains cas, les aéronefs) amarrés à ces quais augmentent sensiblement la circulation sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais.

En plus des quais, certains propriétaires gardent leurs bateaux dans des mouillages permanents sur la rivière, à une certaine distance de la rive. Les mouillages sont habituellement plus surs pour les grands bateaux (qui sont ainsi à l'abri du vent et des vagues). Ils coûtent moins cher que les quais et servent à multiplier le nombre de bateaux pouvant être amarrés sur une section de rive donnée. C'est pourquoi la plupart des clubs nautiques et des marinas de la région offrent des emplacements dans un mouillage en plus des emplacements le long des quais. Le plus grand mouillage est celui du Club Ottawa New Edinburg, à peu près en face de la pointe ouest de l'île Kettle. L'endroit convient particulièrement, car il est naturellement abrité des vents dominants et du courant, qui viennent de l'ouest.

Toutefois, il est difficile d'aménager un mouillage permanent fiable parce que cela nécessite des poids très lourds munis de chaînes — le Club nautique de Rockcliffe utilise des blocs de béton de 500 kg fabriqués sur mesure — ainsi que de l'équipement d'installation spécialisé. C'est pourquoi il existe très peu de mouillages privés sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais.

Qu'il s'agisse des plaisanciers de passage, de ceux qui mettent leur bateau à l'eau à divers endroits ou des membres des clubs nautiques, ils sont nombreux à jeter l'ancre dans la rivière pour une partie de la journée ou pour la nuit. Plusieurs facteurs déterminent si un endroit est propice pour jeter l'ancre : la protection contre le vent, le courant et les sillages des bateaux; une eau relativement peu profonde; un fond où l'ancre peut bien s'accrocher sans qu'il y ait d'obstacles; un environnement tranquille, si on compte y passer la nuit. Malheureusement, peu d'endroits offrent ces caractéristiques désirables sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais, alors les plaisanciers doivent faire des compromis. Les lieux d'ancrage les plus utilisés sont les suivants : les deux baies sur la rive québécoise se trouvant à peu près en face du parc Rockcliffe; le côté sud de l'île Kettle, près de sa pointe ouest; les deux côtés de la partie ouest de l'île Upper Duck; plus à l'est, deux ou trois petits endroits près de l'île Petrie, du côté ontarien; à proximité de l'embouchure de la rivière du Lièvre, du côté québécois.

Les bateaux transportés sur une remorque

La plupart des propriétaires de petits bateaux (moins de 16 pieds) les gardent sur une remorque et les mettent à l'eau pour la journée à l'une des nombreuses rampes de mise à l'eau publiques ou privées de la région. Ces bateaux sont généralement des canots automobiles employés pour la pêche ou la promenade. Ils sont équipés d'un moteur hors-bord.

En outre, les propriétaires de nombreux bateaux de taille plus importante (de 16 à 30 pieds) préfèrent aussi les garder sur une remorque (notamment pour pouvoir les apporter à leur chalet), ce qui coûte moins cher que d'avoir à payer un emplacement permanent à quai. Il peut arriver aussi qu'ils soient incapables de trouver un emplacement, puisque les clubs nautiques et les marinas du cours inférieur de la rivière des Outaouais affichent complet et ont des listes d'attente.

Bien que les statistiques fiables soient difficiles à trouver, une source désuète indique qu'il y aurait plus de 700 000 bateaux de plaisance en Ontario et que 40 % des ménages possèderaient un bateau. On peut en déduire que, toutes proportions gardées, la région de la capitale nationale pourrait compter jusqu'à 50 000 bateaux. Quoiqu'une bonne partie de ces bateaux puisse ne jamais se trouver sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais, ce nombre nous donne une idée de l'immense popularité de la navigation de plaisance.

Il est impossible de faire une estimation étayée de données fiables du nombre de plaisanciers qui naviguent sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais, mais il doit y en avoir au moins quelques milliers, et peut-être même beaucoup plus.

La croissance de la navigation de plaisance dans la région de la capitale nationale

À l'instar du nombre de bateaux, il semble y avoir peu ou pas de données fiables sur la croissance de la navigation de plaisance dans la région. Cependant, par simple observation, on peut constater que le taux de croissance est substantiel, ce qui s'explique par les facteurs suivants :

- a) Le nombre de bateaux augmente en proportion de l'augmentation de la population.
- b) La région de la capitale nationale a l'un des revenus moyens par ménage les plus élevés au Canada, et les gens qui ont un revenu disponible plus élevé sont plus susceptibles de posséder un bateau.
- c) Le prix des chalets ayant augmenté rapidement, beaucoup de gens préfèrent acheter un bateau (de grande taille) plutôt qu'un chalet.

Le Club nautique de Rockcliffe constate une augmentation sensible du nombre de demandes d'adhésion et d'emplacements à quai, et d'autres clubs ont, eux aussi, constaté une augmentation semblable. Fait à souligner, les nouvelles demandes concernent les bateaux de grande taille davantage que les bateaux de petite taille. Cette augmentation dans le secteur des grands bateaux se manifeste aussi par une demande accrue d'installations et de services auxiliaires, comme les grues de mâtage (qui servent à installer ou enlever les mâts sur les voiliers de grande taille), l'alimentation en électricité et en eau sur les quais, les pompes de vidange sanitaire, la vente de carburant, les ateliers de réparation, et ainsi de suite.

Soulignons que de nouveaux aménagements sont prévus sur les deux rives de la rivière des Outaouais, notamment sur les terrains de la base aérienne de Rockcliffe ainsi qu'à d'autres endroits plus à l'est.

Répercussions pour les plaisanciers de l'éventuel nouveau lien entre les deux rives

Observations préliminaires

Bien que l'évaluation environnementale en cours n'ait pas encore exclu la construction d'un tunnel ou l'utilisation de traversiers comme solution aux problèmes de circulation pour passer d'une rive à l'autre de la rivière des Outaouais, nous tenons pour acquis, dans la présente note, que le nouveau lien enjambant cette rivière sera un pont. De toute façon, un tunnel ou un service de traversiers n'auraient que des répercussions minimales sur les plaisanciers à moins d'être installés directement à l'endroit où se trouvent déjà des installations de navigation de plaisance. Les observations qui suivent concernent donc les répercussions qu'aurait un éventuel nouveau pont.

En général, du point de vue des plaisanciers, il est préférable, pour la navigation de plaisance, qu'il y ait le moins possible de ponts enjambant les voies navigables, mais il faut admettre que les plaisanciers ne sont pas les seuls à avoir des besoins liés à la rivière des Outaouais. La nécessité de construire un nouveau lien pour la traverser est largement admise.

Les répercussions sur les bateaux à moteur et les yoles

Un nouveau pont aurait peu de répercussions directes sur les bateaux à moteur et les yoles, peu importe son emplacement, pourvu que le chenal soit maintenu, que des aides à la navigation soient disposées adéquatement et que la hauteur libre et l'espacement des piliers soient suffisants pour permettre le passage des plus gros bateaux empruntant le cours d'eau.

Toutefois, si le pont était placé près d'une marina, d'un club nautique ou d'un lieu d'ancrage d'où sortent des bateaux, le bruit de la circulation automobile nuirait aux activités des plaisanciers.

Répercussions sur les voiliers

Lorsqu'un voilier est propulsé par un moteur (plutôt que par le vent), il se comporte essentiellement comme un bateau à moteur, sauf qu'il a beaucoup moins de vitesse, compte tenu de sa taille relative, et qu'il est en quelque sorte moins manœuvrable. Un pont constituerait donc, pour les gens naviguant à bord d'un voilier, un obstacle à approcher avec plus de précautions que ne le feraient les plaisanciers à bord d'un bateau à moteur.

Quel que soit l'endroit où le nouveau pont serait construit, il serait très important de prévoir la hauteur libre nécessaire pour les mâts et leurs accessoires, à l'endroit où passe le chenal. Un voilier de taille moyenne (environ quarante pieds), comme il y en a beaucoup sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais, a un mat atteignant une hauteur d'environ 18 mètres au-dessus l'eau. Un voilier de plus grande taille peut nécessiter une hauteur libre de 21 à 23 mètres. Par comparaison, la hauteur libre sous le pont Alexandra est de 15 mètres et elle est de 16 mètres sous le pont Macdonald-Cartier (selon la carte électronique de navigation n° 308 de Pêches et Océans Canada, 2003). Ces hauteurs comparativement plutôt basses empêchent certains voiliers locaux de se rendre plus loin à l'ouest que le pont Macdonald-Cartier.

Deuxièmement, il serait important aussi d'éviter que le pont ne réduise trop l'espace dont disposent les voiliers pour louvoyer contre un vent de face lorsqu'ils naviguent à voile. Plus les piliers d'un pont sont rapprochés, plus il est difficile de louvoyer lorsque le voilier passe sous le pont.

Mais les répercussions les plus importantes pour les voiliers concernent le seul plan d'eau qui soit vraiment bien adapté à la voile, sur le cours inférieur de la rivière des Outaouais, soit la partie qui se trouve entre l'étranglement de Pointe-Gatineau et la pointe ouest de l'île Upper Duck. Le couloir proposé de l'éventuel pont de l'île Kettle traverse ce plan d'eau en plein milieu, et un pont construit à cet endroit limiterait considérablement les programmes de voile du Club Ottawa New Edimburg et du Club nautique de Rockcliffe ainsi que l'utilisation de ce plan d'eau par les autres plaisanciers. Il pourrait même mettre fin à la pratique de la voile sur ce plan d'eau. La construction d'un pont dans l'un des

autres couloirs proposés n'aurait pas de répercussions aussi graves sur la pratique de la voile (quoiqu'elle aurait tout de même quelques conséquences néfastes sur l'espace dont disposent les voiliers), car les plans d'eau que traverserait le pont, à ces endroits, sont beaucoup moins utilisés et beaucoup moins intéressants pour la voile.

Annexe A

LISTE DES CLUBS NAUTIQUES ET DES MARINAS LE LONG DU COURS INFÉRIEUR DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS

Rive ontarienne (d'ouest en est)

Club d'aviron d'Ottawa

Brève description : Actif depuis la Confédération, le Club d'aviron d'Ottawa offre des cours et des activités récréatives et compétitives d'aviron très bien organisés.

Emplacement : Immédiatement à l'ouest du pont Macdonald-Cartier

Nombre approximatif de membres ou d'utilisateurs : 900

Nombre approximatif de bateaux : 100 yoles et 5 bateaux à moteur pour les entraîneurs

N° de téléphone : 819 772-9455

Marina de Rockcliffe (*Rockcliffe Boathouse Marina*)

Brève description : Ouverte depuis plus de 100 ans, la marina de Rockcliffe a d'abord offert un service de bateau-taxi, puis un service pour l'industrie forestière. Aujourd'hui, elle offre ses installations aux plaisanciers. C'est une entreprise à but lucratif qui loue des emplacements à quai, vend du carburant et fournit d'autres services liés à la navigation de plaisance. On trouve sur place un restaurant ouvert au public.

Emplacement : Face à l'embouchure de la rivière Gatineau

Nombre approximatif de membres ou d'utilisateurs : 75 clients louant des emplacements saisonniers plus des clients de passage

Nombre approximatif de bateaux : 75

N° de téléphone : 613 744-5253

Club Ottawa New Edinburg

Brève description : Le Club Ottawa New Edinburg est un club de tennis et de navigation de plaisance qui compte environ 400 membres. Il possède un très grand hangar à bateaux historique se trouvant sur la rivière des Outaouais ainsi que des terrains de tennis de l'autre côté de la promenade. Les voiliers et les yoles ont un emplacement dans une petite série de quais, tandis que les bateaux appartenant aux membres sont ancrés dans un grand mouillage se trouvant juste à l'est du pavillon.

Le Club Ottawa New Edinburg possède 32 dériveurs, 21 yoles (à un, deux ou quatre avironneurs) et 5 bateaux à moteur. Il loue des emplacements à ses membres pour leurs bateaux, y compris de 12 à 15 quillards et 24 yoles. Il loue aussi des emplacements au Club d'aviron de l'école Elmwood, qui possède actuellement 13 yoles et 3 bateaux à moteur. Au cours des mois de juillet et d'août, le Club Ottawa New Edinburg offre des stages de voile et d'aviron auxquels participent 33 ou 34 enfants par semaine.

Emplacement : 501, promenade Rockcliffe
Nombre approximatif de plaisanciers membres ou utilisateurs : 400
Nombre approximatif de bateaux : 58
N° de téléphone : 613 746-8540

Club nautique de Rockcliffe

Brève description : Le Club nautique de Rockcliffe est l'héritier de l'ancienne marina de la base de Rockcliffe de l'Aviation royale canadienne. C'est aujourd'hui une coopérative appartenant à ses membres. On y trouve la plus grande rampe de mise à l'eau de la rivière – elle a été construite à l'origine pour les aéronefs militaires amphibies – ainsi que beaucoup de quais. À proximité se trouve une grande enceinte d'entreposage de bateaux utilisable en toute saison. Ce club dispose aussi d'une grue de mâtage et d'une pompe de vidange, mais n'a pas de carburant. Il vend des permis quotidiens et saisonniers de mise à l'eau et offre quelques rares emplacements à quai pour les bateaux de passage. Il limite le nombre de ses membres, dont la moitié font de la voile et l'autre moitié, de la navigation à moteur. La plupart des bateaux sont de taille moyenne, soit d'une longueur de 20 à 30 pieds. Le club offre un programme de voile riche en activités.

Emplacement : Promenade de l'Est (derrière le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada)

Nombre approximatif de membres ou d'utilisateurs : 100
Nombre approximatif de bateaux : 100
N° de téléphone : 613 748-3005

Marina de l'île Petrie (Oziles)

Brève description : La marina de l'île Petrie appartient à une entreprise privée qui n'a pas terminé d'aménager les installations, tout comme l'aménagement des installations de loisir de l'île Petrie n'est pas terminé. Cette marina offre 110 emplacements pour bateau, une rampe de mise à l'eau, des installations d'entreposage, des services de préparation pour l'hiver et des services de réparation de base.

Emplacement : 1009, chemin Trim

Nombre approximatif de membres ou d'utilisateurs : 110 clients et plus chaque jour
Nombre approximatif de bateaux : 110
N° de téléphone : 613 841-0778

Rive québécoise (d'ouest en est)

Marina de Hull

Brève description : La marina de Hull est gérée par le Club de Yachting Portage Champlain, un organisme à but non lucratif composé de membres actifs et associés. Elle accueille des bateaux à moteur et des voiliers amarrés à quai ou ancrés dans un mouillage. Les plaisanciers trouvent sur place de l'électricité et de l'eau, mais la marina ne vend pas de carburant. L'endroit présente un attrait particulier pour les plaisanciers de passage parce qu'il se trouve à proximité du centre-ville d'Ottawa et qu'il peut accueillir des bateaux d'une longueur maximale de 50 pieds.

Emplacement : Juste à l'est du pont Alexandra, dans le parc Jacques-Cartier

Nombre approximatif de membres ou d'utilisateurs : 100 membres à part entière, plus les membres associés et les plaisanciers de passage

Nombre approximatif de bateaux : 130

N° de téléphone : 819 595-7390

Marina Kitchissippi

Brève description : La marina Kitchissippi appartient à un club dont les membres possèdent en partie des voiliers, en partie des bateaux à moteur. On trouve tous les services à cette marina, y compris un point de vente de carburant et un restaurant.

Emplacement : Dans le bras de la rivière au nord de l'île Kettle, près de l'usine de pâtes et papiers de Gatineau (Produits forestiers Résolu). Comparativement à la plupart des autres clubs et marinas, cette marina est beaucoup mieux protégée contre le vent, le courant et les sillages en raison de sa position unique derrière l'île Kettle, mais elle est moins bien connue que d'autres endroits étant donné qu'elle n'est pas visible depuis les bateaux qui passent dans le chenal principal.

Nombre approximatif de membres ou d'utilisateurs : 100

Nombre approximatif de bateaux : 100

N° de téléphone : 819 663-0611

Centre Aquamarin

Brève description : Le Centre Aquamarin est une entreprise familiale offrant une vaste gamme de services au secteur nautique. Il possède le seul portique de transbordement de bateau dans la région (qui permet de sortir de l'eau de gros bateaux pour les transporter ou les réparer) ainsi qu'un atelier de réparation tout équipé et doté d'un personnel de techniciens. La rampe de mise à l'eau et les quais sont protégés par un grand brise-lame. Le Centre Aquamarin vend les produits que l'on trouve habituellement dans les marinas, y compris du carburant et des accessoires de bateau. Il offre les plus grandes installations d'entreposage de bateaux de la région. Ses emplacements couverts ou non d'entreposage hors saison peuvent accueillir plusieurs centaines de bateaux.

Emplacement : 1213, boulevard Hurtubise

Nombre approximatif d'utilisateurs : plus de 500

Nombre approximatif de bateaux : de 80 à 100

N° de téléphone : 819 643-9340