

Projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion
mémoire de
John Burcombe
Mouvement Au Courant

Préambule

Ma présence aujourd'hui à cette audience du BAPE est tributaire de l'affaire Conestoga, avec son historique d'achat des votes lors du référendum de juin 2003 sur le changement de zonage requis pour un projet d'entrepôt frigorifique, ce qui m'a amené à suivre à nouveau qu'est ce que se passe à Vaudreuil-Dorion.

Contexte

La localisation géographique de Vaudreuil-Soulanges à la confluence de la rivière des Outaouais et du fleuve Saint-Laurent, fait en sorte qu'une grande partie des déplacements terrestres est-ouest traverse son territoire.

Avec l'éventuel parachèvement de l'autoroute 30 vers la rive sud, Vaudreuil-Soulanges serait encore plus intéressante comme plaque tournant de transportation pour les marchandises provenant de l'ouest à destination de Montréal, Québec et les provinces maritimes.

Les méga terminaux intermodaux de Canadien Pacifique proposé pour Les Cèdres et de Canadian Tire en construction à Coteau-du-Lac s'ajoutent aux grands terminaux de camionnage récemment installés à Vaudreuil-Dorion. Plusieurs de ces terminaux représentent des relocalisations de Montréal.

Cette concentration de terminaux de transport lourd et des entrepôts¹ augmentera substantiellement la circulation de camions sur les autoroutes 20 et 40 vers Montréal ainsi ajoutant à la congestion des intersections et des ponts. Évidemment cette augmentation veut dire que les nuisances de bruit et de pollution de l'air seraient à la hausse aussi. Je me demande jusqu'à quel point le gouvernement et le ministère des Transports est au fait de ces développements et a étudié les conséquences. À première vue ces développements accroîtront les émissions de gaz à effet de serre (GES) en particulier et ne représentent pas le développement durable.

En parallèle avec le développement du secteur des transports il y a le développement résidentiel, qui a augmenté la population de 29,5% en 5 ans², et la venue récemment des « grandes surfaces » au secteur commercial.

Tout ce développement se passe sans considération sérieuse des effets sur la circulation et comment adapter le réseau routier de la Ville en conséquence. L'exercice n'était jamais facile vu les contraintes imposés par la présence de trois chemins de fer et de la baie de Vaudreuil.

¹ Le Centre local de développement (CLD) de Vaudreuil-Soulanges énumère 83 compagnies de l'industrie du transport dans la région http://www.cldvs.com/vs/index_f.aspx?DetailID=477

² Statistiques Canada, recensement 2006,

C'est encore plus difficile maintenant, 25 ans en retard, de composer avec l'infrastructure déjà en place. Bien que la Ville était obligé par l'imposition d'une évaluation environnementale publique d'analyser la situation en profondeur, cela ne semble pas avoir changé son engouement pour un développement le plus vite possible sans réflexion sur les conséquences.

L'amélioration du réseau routier proposée est donc sérieusement compromise dès le départ. Il n'y a pas de choix à faire sur l'axe des artères, les points d'intersection sont fixes, même la largeur de l'emprise est déjà déterminée. Les citoyens doivent donc vivre avec le résultat du manque de vision des élus.

Dans les circonstances, le consultant a fait son mieux pour réparer les dégâts, ce qui veut dire concrètement qu'il y aura beaucoup de feux de circulation.

Lacunes

En tentant de suivre certains développements, j'ai découvert que la rue Félix-Leclerc était planifié comme boulevard à quatre voies, ce qui la rendre assujettie à une évaluation environnementale publique. Cependant, en mai 2004 il est déjà construit à 2 voies sur environ 2 km à travers des champs agricoles.

Je me demande comment la Ville et surtout la direction régionale du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) n'a pas réalisé que ce projet avait besoin d'une étude d'impact. En effet, le MDDEP avait examiné le dossier et a déjà émis un certificat d'autorisation³ en mai 2003 pour le détournement du cours d'eau Boisvert, un préalable à la construction de la rue.

La croissance effrénée récente des secteurs résidentiels et commerciaux à Vaudreuil-Dorion n'est pas un hasard mais plutôt le choix de l'administration d'attirer des promoteurs en modifiant le zonage au gré de ces derniers, ainsi esquivant les objectifs globaux du plan d'urbanisme. En effet, la Ville est à sa 86ième modification du règlement de zonage en 5 ans. Ces modifications ponctuelles constituent des distorsions du plan d'urbanisme de sorte qu'il n'y a plus de vision globale ni de développement ordonné. Le plan de zonage devrait être dicté par le plan d'urbanisme. Maintenant à Vaudreuil-Dorion c'est plutôt l'inverse; ceux sont les modifications de zonage à la pièce pour accommoder les promoteurs qui déterminent le plan d'urbanisme. En effet, le plan d'urbanisme n'est plus qu'un enregistrement des modifications de zonage.

Le projet Conestoga est témoin des effets d'un tel changement de zonage ponctuel et du pouvoir d'un promoteur supporté et encouragé par la Ville.

Sans entrer dans l'histoire détaillé du projet voici une énumération des infractions, des faveurs et des passe-droits liés à ce projet⁴:

- modification de zonage pour permettre le projet en dépit du fait que le promoteur a acheté des votes lors du référendum sur le changement de zonage;

³ Certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), dossier 7450-16-01-0078900 *Détournement de la branche no 1 du C.D. Bois-Vert*, émis le 23 mai 2003

⁴ Voir Recueil de documents sur le projet Conestoga DC-xx (à venir)

- coupe d'arbres sans permis;
- construction du pont temporaire puis du pont permanent et fondation de rue avant l'approbation du projet;
- bruit de construction hors du plage des heures permises; (7h à 23h)?
- modification des conditions d'émission de permis de construction (exigence de l'existence d'aqueduc et d'égout déjà en place remplacé par l'exigence que le financement pour l'aqueduc et l'égout soit en place);
- principe de séparation des zones industriels des zones résidentiels transgressé en donnant accès à un nouveau développement résidentiel (Rivière de la Cité) de la rue construite par Conestoga (rue Henry-Ford);
- le nouveau pôle isolé de développement résidentiel ne respect pas la progression ordonné d'urbanisation du centre vers le périmètre;
- le zonage pour ce développement ne suit pas le plan d'urbanisme en empiétant sur la zone « parc » longeant la rivière Quinchien;
- le plan de lotissement ne respect pas les plaines inondables et les bandes riveraines minimales de la rivière Quinchien;
- au moins un permis de construction ne respect pas la bande riveraine minimale;
- passage de camions trop lourds pour le pont sur la rue White;
- utilisation officieuse de la rue White comme accès au développement résidentiel en dépit d'une entente et des avis contre cette utilisation.

Ce n'est qu'une fois le projet Conestoga était approuvé par la Ville qu'elle rendre compte que le « projet » en fait renferme le projet d'un associé Erb Transport qui déménage son terminal de Dorval/Lachine à Vaudreuil-Dorion.

Rôle du gouvernement dans l'aménagement du territoire

Le gouvernement a tenté d'influencer l'aménagement en fournissant des orientations à incorporer lors de la révision des schémas d'aménagement des Municipalités régionales de comté (MRC) (et les communautés métropolitaines) dès 1995⁵. Le schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges (V-S) était finalement révisé à la satisfaction du ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) en 2005. La prochaine étape, soit de rendre le plan d'urbanisme de Vaudreuil-Dorion conforme au schéma révisé est toujours à venir.

La situation est compliquée par le fait qu'une partie du territoire de la MRC V-S, dont Vaudreuil-Dorion, est aussi sous la juridiction de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) depuis 2001.

En 2003 la CMM a rédigé un Règlement de contrôle intérimaire sur la protection de boisés, qui n'est toujours pas en vigueur.

⁵ *Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994

http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/oram_amen_concerte.pdf

Pour un aménagement concerté du territoire, Document complémentaire, 1995

http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/oram_amen_concerte_comp.pdf

En 2005 la CMM a rédigé un projet de schéma d'aménagement qui devrait, en théorie, remplacer les schémas des MRC de la CMM.

Commentaires sur certains réponses fournies par le promoteur dans le document DQ-1.1

1. Document synthèse sur l'ensemble des mesures d'atténuation avec engagements particuliers de la Ville.

Annexe 1

Engagements particuliers de la ville de Vaudreuil-Dorion en regard des mesures prévues dans l'étude d'impact du projet d'amélioration de son réseau artériel

1 b) Espace vert le long de la rivière Quinchien (pdf p. 2)

« Il reste à déterminer si certains sentiers pourront y être aménagés. »

Il serait impossible à aménager une piste le long de la bande riveraine puisque elle est trop étroite. Couper une piste dirait qu'il ne resterait plus de bande riveraine à certains endroits puisque, à mon avis, la largeur de la bande, telle que dictée par le plan de lotissement, ne respecte pas l'exigence minimale sur le terrain. Il y a même un garage qui empiète sur la bande minimale selon mon interprétation des hautes eaux (voir recueil de photographies). La Ville était avertie de cette situation, au moment de l'installation des pieux de ce garage mais n'a rien fait pour corriger le problème.

Ces observations sont liés au développement résidentiel « Rivière de la Cité », borné par la rivière Quinchien, la rue White, la rue Henry-Ford et le chemin de fer principal de Canadien Pacifique (CP).

L'actuelle bande riveraine (P-421) est réduite par rapport à celle prévue par le plan d'urbanisme initial. Cette réduction est bien montrée dans les modifications au plan de zonage du règlement 1275-44 (voir Annexe xx).

Afin que le promoteur aurait le plus de grands lots possible, on a décider que la bande riveraine suivrait de près un méandre de la rivière ce qui est absurde étant donné la sinuosité de la Quinchien dans ce tronçon. Cette façon de faire, qui met hors de la bande de protection les zones inondables à l'intérieure des courbes de la rivière, ne respecte pas, selon moi, les exigences de la Politique de protection. Lors du développement subséquent des lots en partie en zone inondable, le terrain était remblayé (voir Recueil de photographies). La modification de zonage était questionnée devant le conseil municipal et le remblayage rapporté au service d'inspection mais sans effet puisque il n'existe pas de tribunal pour considérer des plaintes de ce nature.

De plus, l'application stricte de la bande minimale veut dire qu'on ne respecte pas la variabilité naturelle de la largeur de la bande de végétation en rive. Le résultat est que certains limites de lots se trouve à l'intérieure de la zone arbustive riverain. Étant donné que la pratique d'Hydro-Québec dans l'installation de ses poteaux de service est de suivre les limites arrières des lots, des poteaux étaient placés dans des aires boisés et donc des arbres étaient coupés afin d'assurer le dégagement des lignes électriques.

1 c) Gestion des eaux de drainage (pdf p. 3)

« Par ailleurs, il est déjà acquis que la Ville se servira de l'espace vert de la long de la rivière Quinchien pour faire de la rétention des eaux en période de fortes crues et ce, puisque le côté sud de cette rivière est à un niveau plus bas que le côté nord. »

Tel que mentionné en haut, dans le tronçon de la rivière visé par le phase 1 du développement domiciliaire la « Rivière de la cité », une zone d'inondation était retirée de la zone de protection riveraine et remblayée.

1 d) Qualité des eaux (pdf p.3)

Le MDDEP devrait faire une analyse et un suivi de la qualité de l'eau de la rivière Quinchien.

1 e) Boisé Charlot (pdf p.3)

« L'autre moitié [de la superficie] devrait être acquise d'ici la fin 2007. »

Mais seulement si la Ville accepte le mode de lotissement désiré par le promoteur.

« la Ville a adopté une résolution⁶ récemment afin que le boisé Charlot puisse servir pour des fins de compensation sur le territoire municipal. »

Si je comprend bien, la Ville, avec l'aval du MDDEP, propose de compenser la perte d'un milieu humide avec partie du boisé qui devrait être protéger de toute façon pour son propre valeur intrinsèque.

Cette façon de faire m'étonne! Comment un boisé peut-il être boisé et milieu humide en sus?

Bien que les fonctions et services fournis par les deux sont complémentaires, on ne peut pas dire voici notre boisé qui, d'ailleurs, puisque on a adopté une résolution à cet effet, fait aussi office de milieux humide qu'on a remblayé!

Est-ce que le MDDEP accepte cette ruse?

1 e) Cours d'eau Dorion et marais au nord du boisé Charlot (pdf p. 4)

Le plan « à l'annexe 1 du document de réponses au MDDEP » (PR-5.1, Annexe 1, partie 4) devrait inclure une zone tampon du côté nord et est du marais.

De plus, une zone tampon à l'ouest du boisé Charlot est requise.

⁶ DQ-1.1, Annexe 8

1 f) Bosquet humide le long de la rue Félix-Leclerc (pdf p. 4)

À noter ici que: « *la Ville veillera à prendre des mesures de protection particulières via sa réglementation d'urbanisme (ex : clôtures et zones tampons par le mécanisme d'un PIIA ou plan d'implantation et d'intégration architecturale).* »

Pourquoi ces mêmes mesures ne sont ils pas applicables au marais du boisé Charlot?

2. Plans montrant la projection des axes routiers dans la Ville depuis le début des années 70.

La demande de la Commission était de « *Veillez déposer le plan où figure le projet en question et toute étude technique qui possiblement l'accompagnait.* ». L'absence d'études dans la réponse confirme en effet que l'actuelle étude d'impact du projet d'amélioration du réseau routier représente la première étude de circulation et planification routière entrepris par la Ville. Jusqu'ici la « planification » routière c'est limitée à l'ajout de rues au guise du dessinateur de plans.

À l'égard des origines de la rue Félix-Leclerc, le règlement 93 de 1971? (figure 1) monte que l'actuelle rue Boileau était prévue comme la rue à traverser la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP).

Cependant, en 1981 le règlement 260 (figure 2) prévoit une nouvelle rue (la future Félix-Leclerc) allant de Cité-des-Jeunes jusqu'au chemin de fer. À noter ici la rue Dutrisac qui croiserait le boulevard Roche (maintenant Avenue St-Charles) pour devenir, par la suite, la voie de service sud de l'autoroute 40.

C'était le moment de bien planifier le future réseau routier.

Le règlement 552 de 1993 (figure 3) monte qu'il est déjà trop tard pour une bonne planification des rues. La jonction de la rue secondaire Félix-Leclerc avec Cité-des-Jeunes est déjà en place. et La rue Dutrisac, très large entre Cité-des-Jeunes et l'Avenue Roche (St-Charles), n'est plus prévue comme voie de service vers l'est mais est devenue plutôt une rue résidentielle locale.

Sur Cité-des-Jeunes on a ainsi déjà créé le fond d'un future aire d'étranglement de la circulation avec trois jonctions en T à proximité l'une après l'autre (Boileau, Dutrisac, Félix-Leclerc). On aurait dû faire la jonction de Félix-Leclerc face à Dutrisac pour donner un carrefour et maintenir Dutrisac comme future voie de service.

À noter qu'en 1995, selon le règlement 552 (figure 4), bien que le zonage est esquissé, il n'y a pas encore de tracés de rues dans le secteur « Rivière Quinchien » soit Cité-des-Jeunes ouest.

3 Note technique sur le carrefour Cité des Jeunes / Henry-Ford / Félix -Leclerc

Annexe 3

Étude de circulation, Carrefour Félix-Leclerc / Cité-des-Jeunes à Vaudreuil-Dorion

Déjà il y a d'embouteillages importants a ce carrefour et l'étude particulière prévoit que même quand Félix-Leclerc et Cité-des-Jeunes sont convertis en boulevards à 4 voies, il y aurait encore des blocages dans quelques années. En effet, l'étude conclue comme suite:

« L'étude du fonctionnement des carrefours de ce secteur de Vaudreuil-Dorion à long terme (en tenant compte de la réalisation de l'ensemble des projets d'urbanisation et routiers de l'ouest de Vaudreuil) montre qu'il sera impossible d'offrir de bonnes conditions de circulation avec les aménagement et mesures d'exploitation proposées à moyen terme. » (emphase original)

La solution? À ne pas réaliser « l'ensemble des projets d'urbanisation et routiers de l'ouest de Vaudreuil » ?

Par ailleurs, on note l'absence de texte sous la rubrique « **ESTIMATION DES COÛTS** » (Annexe 3 b, pdf p. 39)

4 Modélisation du site du Flying J

Je continue mes propres recherches sur la modélisation de relais routiers et aimerais revenir sur le sujet plus tard.

Nonobstant le débat sur la modélisation, à certains conditions métrologiques la senteur d'émissions de diesel est très fort sur la rue White.

Il faut, à mon avis, au moins installer une station de mesure des particules fins (PM 2,5) à l'école Vision, école pour jeunes enfants, qui est situé à environ 500 m à l'est du Flying J.

5 Émissions de gaz à effet de serre

Annexe 4

Évaluation des émissions de gaz à effet de serre dans la zone d'étude

Globalement les émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des automobiles et camions qui sillonnent les autoroutes autour du centre urbanisé et les rues de Vaudreuil-Dorion vont accroître de 94% de 2006 à 2021 selon l'évaluation.

Pour ce qui est la partie sous le contrôle direct des citoyens, soit les automobiles sur les rues de la Ville, l'augmentation prévue est encore plus, soit de 123%, sans modification du style de vie actuel axé sur l'utilisation de l'automobile.

En contraste à ces chiffres, le Québec vise d'ici 2012 une réduction de 6% de ses émissions par rapport à celles de 1990 et le Canada, étant signataire du Protocole de Kyoto, est tenu à des réductions de 6% par rapport à 1990 pour chaque année de 2008 à 2012.

Les plus récentes analyses des changements climatiques indiquent que le monde devrait réduire les émissions des GES d'au moins 50% d'ici 2050, avec un cible de 20% à moyen terme, soit vers 2025.

On constate donc qu'il faut des changements majeurs afin que les québécois, le Québec et le Canada font leurs parts.

6 Activités de construction durant la nuit

« la Ville a pris l'engagement de réaliser les travaux bruyants entre 7h et 19h00. Cela se rapporte notamment à l'utilisation de la machinerie lourde, de compresseurs et à l'enfoncement de pieux. »

Il faut dire que les livraisons par des camions à bennes basculantes sont autant nuisibles que les fléaux mentionnés.

Il serait bonne si ces engagements sont respectés mais ils s'appliqueraient uniquement à la constructions des boulevards visés.

Qu'en est-il d'autre construction qui est présentement en cours sur plusieurs chantiers?

Peut-on espérer que les mêmes règles peuvent être invoqués?

Depuis presque 4 ans maintenant, les résidents de la rue White ont subi des nuisances tributaires de la construction, dont le bruit n'est qu'un des multiples problèmes vécus. Et la construction du tunnel sur Henry-Ford est toujours à venir.

9 Possibilité d'une réglementation pour les nuisances provenant des activités routières et ferroviaires.

« Pour ce qui est des lots à proximité des voies ferrées, la Ville exige néanmoins une très grande profondeur des terrains, soit 50 m (Règlement de lotissement 1273. »

Bien qu'on exige une profondeur de 50 m, la localisation du bâtiment sur le lot fait en sorte que certaines fenêtres sont moins de 30 m des rails⁷.

On note, d'ailleurs, que le projet de schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) recommande « une zone tampon d'environ 150 m de part et d'autre des réseaux autoroutiers et ferroviaires ... »⁸

D'autres réponses de DQ-1.1 seront commentées dans un annexe au présent mémoire

⁷ Par exemple, multi-logements en zones H3-630, H3-621, rue Valois au nord de la ligne CN

⁸ Document complémentaire, section 4, p. 127, http://www.cmm.qc.ca/psmad/file/partie3_4.pdf

Recommandations

sur la rue Félix-Leclerc

- incorporer trottoir / piste cyclable côté nord Félix-Leclerc
-

sur référendums

- implanter une procédure bien définie pour le traitement de plaintes d'influence de vote lors de la tenue des *élections et référendums municipaux* (abrégé à *référendums* pour alléger le texte)
 - instaurer des pénalités sévères y inclus le prison pour des infractions⁹ lors des *référendums*
 - suspendre l'application du résultat d'un *référendum* suite à une enquête préliminaire dans un délai fixe du Directeur général des élections du Québec si cette enquête préliminaire n'est pas concluante et indique que l'enquête doit être approfondie.
 - si l'enquête approfondie conclue qu'il n'y avait pas d'infraction, appliquer le résultat du *référendum*
 - si l'enquête approfondie conclue qu'il y avait d'infraction, suspendre l'application du résultat du *référendum*
 - suspendre l'application du résultat d'un *référendum* suite à l'émission d'un constat d'infraction:
 - si la personne plaide coupable, annuler le résultat du *référendum*;
 - si la personne plaide non coupable, suspendre l'application du résultat du *référendum* jusqu'au jugement de la cour;
 - si le jugement trouve la personne coupable, annuler le résultat du *référendum*;
 - si le jugement trouve la personne non coupable, appliquer le résultat du *référendum*
-

sur la communication entre une municipalité et le public

- inclure les questions / réponses du public dans les procès verbaux des séances du conseil municipal
- publier sur Internet et/ou envoyer par courriel à ceux qui font la demande, avec le même délai qu'aux membres du conseil, l'ordre du jour des séances régulières du conseil, l'ordre du jour des séances spéciales du conseil, l'ordre du jour des séances de consultation publique.
- rendre public pour consultation deux heures avant le commencement des séances publiques, l'ensemble de la documentation afférente (tel que fournie aux membres du conseil)

⁹ Influence de vote en vertu des articles 592 et 593 de la *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités*

Pour les municipalités avec une population de plus de xx : rendre disponible sur son site Internet de façon génial à l'utilisateur,

- un organigramme indiquant l'hierarchie des documents d'urbanisme et d'aménagement de la Ville (plan d'urbanisme, règlements de zonage, de lotissement etc., plans directeurs d'aqueduc, d'égouts etc., autre documents)

- le plan d'urbanisme,

- les règlements:

- de zonage,

- de lotissement

- des nuisances

- etc.

(exemple d'accès génial: MRC Vaudreuil-Soulanges, Schéma d'aménagement page index

<http://www.mrcdevaudreuil-soulanges.com/111/111a.htm>)

sur la législation, les procédures

- tenir une consultation sur le plan de transport de la Montérégie

- assurer plus de contrôle du MAMR sur le développement des municipalités

- mettre en vigueur le règlement de contrôle intérimaire de la CMM sur les boisés

- inclure les municipalités dans la stratégie de développement durable

- instaurer l'évaluation environnementale stratégique pour les politiques plans et programmes du gouvernement et des municipalités

- Lors de l'évaluation environnementale publique de boulevards, de suspendre l'émission de certificats d'autorisation en vertu des articles 22 et 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour les secteurs riverains des boulevards sous étude et imposer un moratoire sur tous travaux d'infrastructure (y inclus gaz naturel et électricité) dans l'emprise du boulevard.

- exiger la visite de terrain par ceux qui analyse les demandes de certificats d'autorisation

- instaurer un tribunal d'appel pour des problèmes de conformité (au niveau municipal et régional) concernant l'urbanisme, le zonage, le lotissement etc

- que le gouvernement du Québec signe la convention Aarhus sur l'accès a l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès a la justice en matière d'environnement

- à l'égard des 10% pour parcs, exiger pour les nouveaux développements ("green field") que le don doit être en terrain seulement, aucun équivalent en argent.

sur le boisé Charlot et le marais

- exiger une zone tampon autour du marais et du côté ouest du boisé de xx m
-

Pour la Ville de Vaudreuil-Dorion

sur les espaces verts

- faire un inventaire des milieux naturels sur le territoire de la Ville;
- rédiger un politique création et de protection de parcs et d'aires protégées

sur l'environnement

- rédiger une politique environnementale

sur le dossier de la Commission

- conserver à la bibliothèque municipale de Vaudreuil-Dorion, la copie papier du dossier BAPE, avec accès facile du public.

JB

26 juin 2007