



# **Dépôt de documents et réponses aux questions suite à la première partie de l'audience publique**

---

Amélioration du réseau artériel de la Ville de  
Vaudreuil-Dorion

## **Étude d'impact sur l'environnement**

Réf. GENIVAR : projet P102703

**Document déposé au**

**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

*Juin 2007*

**Dépôt de documents et réponses aux questions  
suite à la première partie de l'audience publique**

Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion

**Étude d'impact sur l'environnement**

Réf. GENIVAR : projet P102703

---

**Référence à citer :**

GENIVAR. 2007. *Projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Étude d'impact sur l'environnement. Dépôt de documents et réponses aux questions suite à la première partie de l'audience publique.* Document de GENIVAR Société en commandite à la Ville de Vaudreuil-Dorion. 17 p. et annexes.

## **TABLE DES MATIÈRES**

	<b>Page</b>
Table des matières .....	ii
Liste des annexes .....	iii
A DÉPÔT DE DOCUMENTS .....	1
B QUALITÉ DE L'AIR .....	3
C AMBIANCE SONORE .....	5
D MILIEU HYDRIQUE ET BOISÉ .....	7
E AUTRES .....	13

## **LISTE DES ANNEXES**

- Annexe 1 Résolution municipale et précisions sur certains engagements de la Ville en regard des mesures d'atténuation
- Annexe 2 Plans montrant la projection des axes routiers de la Ville à certaines époques depuis le début des années 70
- Annexe 3 Note technique sur le carrefour Cité des Jeunes / Henry-Ford / Félix-Leclerc
- Annexe 4 Tableaux sur l'émission de gaz à effet de serre
- Annexe 5 Chaînage et points de simulations de la rivière Quinchien
- Annexe 6 Nouvelle réglementation sur le maintien et la plantation d'arbres sur le territoire municipal et normes d'origine du Règlement de zonage 1275
- Annexe 7 Plans topographique de la rue Félix-Leclerc et du réaménagement du cours d'eau Boisvert
- Annexe 8 Résolution visant le boisé Charlot pour faire office de compensation d'un milieu humide
- Annexe 9 Règlement 1478 de Vaudreuil-Dorion



## **A DÉPÔT DE DOCUMENTS**

---

<b>1 Document synthèse sur l'ensemble des mesures d'atténuation avec engagements particuliers de la Ville.</b>
--

Réponse :

*Le document qui synthétise le mieux l'ensemble des mesures d'atténuation prévues avec le projet est le tableau 3 du résumé de l'étude d'impact. Ce document identifie chacun des engagements pris par la Ville afin de minimiser les impacts du projet dans le milieu, tant en phase de construction qu'avant le début des travaux et en phase d'exploitation des axes routiers. Il est mentionné ici « engagements » car la Ville de Vaudreuil-Dorion veillera à ce que l'ensemble de ces mesures, soit plus d'une centaine, soient appliquées rigoureusement et déployées en fonction de chacune des phases du projet. Toutes les mesures devant être déployées en phase de construction seront inscrites dans les plans et devis, et seront de ce fait soumises au MDDEP pour les autorisations de construction requises en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.*

*En complément, outre la surveillance générale des travaux et l'élaboration de plans de mesures d'urgence en phase de construction et d'exploitation (voir les exigences imposées à cet effet à la question 21 dans le document de réponses aux questions du MDDEP), la Ville s'engage aussi à appliquer trois programmes de suivi des impacts environnementaux avec son projet, soit : un contrôle du bruit pendant les travaux en fonction des exigences imposées par le MDDEP (voir la réponse à la question 28 et l'annexe 4 du document de réponses aux questions du MDDEP); une validation des impacts sonores en phase d'exploitation avec des nouveaux comptages de circulation et des nouveaux relevés sonores; et une évaluation des conditions de circulation et de sécurité routière en continue sur chacun des axes.*

*Une résolution municipale est insérée à l'annexe 1 du présent document et traduit l'engagement de la Ville en regard des mesures d'atténuation et des programmes de suivi et de mesures d'urgence de l'étude d'impact. Cette annexe contient aussi des précisions sur certains engagements particuliers ou certains moyens de mise en œuvre des mesures d'atténuation à propos de la rivière Quinchien, du boisé Charlot, des autres espaces naturels du milieu d'étude, de l'ambiance sonore et du développement du transport collectif au sein de la Ville.*

<b>2</b>	<b>Plans montrant la projection des axes routiers dans la Ville depuis le début des années 70.</b>
----------	--

*Réponse :*

*En réalité, l'avenue Brown était planifiée depuis plus longtemps encore que le premier schéma d'aménagement de la MRC, soit depuis 1971 dans les documents d'urbanisme des anciennes villes de Dorion et Vaudreuil (Règlement no. 93). Le plan du tracé de cette époque est joint à l'annexe 2 du présent document et il correspond presque au tracé d'aujourd'hui de l'avenue André-Chartrand. Le tracé de cette avenue a été reconduit en 1981 dans le Règlement no. 260, en 1993 dans le Règlement no. 552 et en 2002 dans le Règlement 1275. D'autres plans issus de ces différents règlements sont aussi joints à l'annexe 2. Tous les plans ont été réduits par rapport à leur format d'origine (les originaux sont des plans de très grands formats qui sont disponibles pour consultation à la Ville).*

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

*Réponse :*

*Cette note est jointe à l'annexe 3 du présent document.*

## **B QUALITÉ DE L'AIR**

---

### **4 Modélisation du site du Flying J**

Réponse :

*Tel que mentionné lors de la première partie de l'audience publique, il n'y a pas de modèle parfait pour procéder à une modélisation et il faut travailler avec différentes hypothèses. Les hypothèses utilisées nous paraissent réalistes puisqu'elles impliquent un remplissage à capacité de l'aire de stationnement du site, basé sur un dénombrement réel de véhicules et des cases de stationnement du site, ainsi que sur une proportion d'environ 60% du nombre de véhicules qui font un démarrage à chaud; donc des véhicules dont le moteur est déjà en opération. De surcroît, la vitesse des véhicules employée sur l'aire de stationnement est de 8 km/h seulement; donc près d'une situation où les véhicules sont pratiquement immobilisés. Et lorsque les véhicules circulent dans les bretelles de l'A-540, ils sont de facto considérés dans le modèle utilisé et appliqué au réseau autoroutier et municipal. Par conséquent, même si le modèle utilisé n'est pas parfait, il se rapproche sensiblement de la réalité selon les paramètres qui y ont été intégrés. Il s'agit aussi d'un modèle accepté par le MDDEP et la validité des résultats apparaît dans les circonstances crédibles. Ces résultats laissent voir, pour ce qui est des particules fines, que le réseau autoroutier de la partie nord du territoire émet une plus grande concentration de contaminants dans l'air ambiant que le réseau municipal ou le Flying J. En outre, bien que ce paramètre n'ait pas été exigé dans les modélisations, on peut présumer que le trafic ferroviaire est lui aussi un autre générateur non négligeable de particules fines dans l'air ambiant du milieu d'étude (trois corridors où les engins ferroviaires sont tous avec des moteurs diesel : celui du CN pour le transport des marchandises et des personnes, celui du CP pour transport des marchandises et celui des trains de banlieue de l'AMT).*

#### **Fractions des concentrations maximales de particules fines dans l'air ambiant Partie Nord - 2006**

<b>Type de particules</b>	<b>Réseau autoroutier</b>	<b>Réseau municipal</b>	<b>Flying J</b>
<i>PM<sub>10</sub></i>	8%	5%	5%
<i>PM<sub>2.5</sub></i>	10%	7%	5%

<b>5 Émissions de gaz à effet de serre</b>
--

*Réponse :*

*Les éléments de réponse à cette question sont fournis à l'annexe 4 du présent document.*

## **C AMBIANCE SONORE**

---

### **6 Activités de construction durant la nuit**

*Réponse :*

*Avec une mesure d'atténuation sur ce sujet, 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. Si des contraintes d'échéancier devaient se présenter, ou encore des contraintes liées à la mise en place de certains ouvrages (ex : ponts ferroviaires en fonction des périodes moins achalandées sur les voies ferrées), et que des travaux bruyants devaient être réalisés au-delà de 19h00, les mesures applicables seront précisées à l'étape des plans et devis, soit au moment des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Pour l'heure, il est impossible de cibler d'autres mesures que la vingtaine listée dans le tableau 3 du résumé de l'étude d'impact et qui visent à protéger la quiétude des résidents durant les travaux. La Ville fera tout en son possible pour que tous les travaux soient réalisés durant le jour. Aucun travail n'est prévu dans le moment durant la nuit.*

### **7 Application des critères de la SCHL aux futurs bâtiments**

*Réponse :*

*L'annexe 1 détaille le mécanisme d'application de ces critères.*

### **8 Suivi du bruit routier en phase d'exploitation et notion d'inconvénients tolérables**

*Réponse :*

*La Ville ne peut présumer à ce stade-ci des mesures qui pourraient être déployées si le suivi sonore devait indiquer des augmentations de bruit supérieures à celles modélisées. C'est justement le but de ce programme de suivre la situation, d'identifier et d'apporter, le cas échéant, certaines mesures correctives. Il faudra voir dans quel milieu tout cela s'insère : possibilité de mettre en place un écran végétal; possibilité d'aménagement anti-bruit sur les bandes latérales ou dans les terre-pleins; possibilité de réduction de vitesse ou de mesures complémentaires incitant à cette réduction; nouveaux matériaux efficaces en termes de pavage qui pourraient être disponibles dans le futur; prise en compte de l'effet réel de la réduction du bruit due aux carrefours giratoires, aux feux de circulation; etc. La réalité est que si cette situation se présente, il faudra trouver le meilleur compromis entre la fluidité du*

*trafic, la sécurité routière des usagers, l'entretien des axes routiers, les perturbations visuelles pour les riverains et l'effet de la réduction du bruit sur ceux-ci.*

*Pour ce qui est de la notion de « tolérable », celle-ci est évaluée sous deux angles : soit que le niveau de bruit futur présente un niveau sonore inférieur ou égal à 55 dBA (Leq 24 h), lequel est considéré comme un degré de gêne acceptable en fonction de la Politique sur le bruit routier du MTQ; ou encore soit que l'augmentation par rapport à la situation actuelle ne dépasse pas 3dBA, lequel est le seuil à partir duquel l'oreille humaine commence à détecter une augmentation de bruit.*

<b>9</b>	<b>Possibilité d'une réglementation pour les nuisances provenant des activités routières et ferroviaires.</b>
----------	---

*Réponse :*

*La Ville n'a pas l'intention de mettre en place une telle réglementation. Premièrement, elle dispose déjà d'une réglementation générale sur les nuisances. Deuxièmement, elle n'a aucun pouvoir pour contrer unilatéralement le bruit émanant des axes autoroutiers, lesquels sont des sources de bruit prépondérantes dans le milieu d'étude. Troisièmement, elle n'a aucune juridiction sur le trafic ferroviaire.*

*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).*

*Dans le cas du trafic routier, la Ville doit aussi appliquer des exigences régionales de la MRC qui visent à contrôler l'implantation d'habitations, institutions et usages récréatifs à proximité des autoroutes 40 et 540. Ces exigences, contenues au schéma d'aménagement, visent à ce que les implantations sensibles voulant se localiser à moins de 270 m du centre de l'A-540 et à moins de 370 m du centre de l'A-40 soit adéquatement immunisées contre le bruit routier (il s'agit des positions théoriques des isophones 55 dBA).*

## **D MILIEU HYDRIQUE ET BOISÉ**

---

<b>10</b>	<b>Effet du détournement des eaux provenant du cours d'eau Dorion vers la rivière Quinchien</b>
-----------	---

Réponse :

*L'effet est négligeable. Ce détournement est intégré implicitement dans la modélisation du bassin versant de la rivière Quinchien. Tel que mentionné lors de l'audience, le rehaussement prévisible de cette dernière rivière dans les pires conditions n'est que de 9 cm. De plus, cela ne résulte aucunement de la mise en place des boulevards et n'amène pas de changement dans les problématiques d'inondation de la rivière. Comme le montre le tableau 6.3 de l'annexe 6 du rapport d'étude d'impact, même si l'augmentation du débit de la rivière Quinchien, dans les pires conditions, est de 8,8% entre la situation actuelle et la situation future tout juste à l'aval de l'avenue André-Chartrand (chaînage 3+641 : 18,2 m<sup>3</sup>/s vs. 19,8 m<sup>3</sup>/s), cela ne se traduit pas par un rehaussement significatif des niveaux de crues dans ces mêmes conditions.*

*Par ailleurs, le principal sous-bassin visé par le détournement est le sous-bassin 107A. Actuellement, ce sous-bassin couvre une superficie de 32,5 ha qui se draine déjà vers la rivière Quinchien et, dans le futur, il couvrira une superficie de 153 ha incluant le drainage du cours d'eau Dorion. Donc, c'est une superficie augmentée de 120 ha. Cette augmentation représente seulement 3% de la superficie totale du bassin versant de la rivière Quinchien. À titre indicatif, les sous-bassins actuels 107B (tout le développement du secteur de la rue des Floralties et les champs en friche limitrophes) et 107C (tout le secteur résidentiel au nord du boulevard de la Cité des Jeunes qui se développe très rapidement) drainent en ce moment une surface de près de 300 ha de terrains.*

*Et en terminant, l'élément le plus important certes, c'est que le réseau pluvial du secteur de Dorion n'a jamais eu la capacité requise pour recevoir les eaux des nouveaux développements qui prendront place de part et d'autre du cours d'eau Dorion (les villes de Dorion et Vaudreuil avaient auparavant des réseaux séparés et celui de Dorion n'a jamais considéré les terrains vacants où se fera le développement, lesquels étaient dans les limites de Vaudreuil). Rappelons que le cours d'eau Dorion est en bonne partie canalisée en se dirigeant vers son point de rejet final dans le secteur de Pointe-aux-Chênes au sud de l'A-20. Les eaux des développements doivent donc obligatoirement être redirigées vers un exutoire qui, lui, a la capacité requise comme il a été démontré dans l'étude d'impact; en l'occurrence la rivière Quinchien via le poste de pompage PP1. L'impact du réaménagement du cours d'eau Dorion se veut alors positif sur l'ensemble de la gestion et du développement des services municipaux sur le territoire de la Ville.*

<b>11</b> <b>Châinage et points de simulations de la rivière Quinchien</b>
--

Réponse :

*Voir la figure insérée en annexe 5. Toutefois, ce ne sont que les points situés dans le milieu d'étude qui ont été indiqués. Cette figure ne couvre que la portion de la rivière située entre la voie ferrée des trains de banlieue et l'A-540.*

<b>12</b> <b>Statut de la rivière Quinchien et de sa bande riveraine</b>
--

Réponse :

*Rappelons encore une fois qu'il s'agit d'un cours d'eau régional qui est sous la juridiction de la MRC. La Ville ne peut agir seule sur cette rivière. Néanmoins, pour la portion qui traverse son territoire, elle est responsable de l'application des normes issues de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables. En outre, il y a un espace public le long de la rivière qui est prévu par la Ville comme le montre l'une des figures de l'annexe 1 du document de réponses aux questions du MDDEP. Cet espace n'ira jamais en deçà de 10 m de la ligne naturelle des hautes eaux et sera souvent bien au-delà comme le montre ladite figure (allant jusqu'à 60 m). À retenir que cet espace est identifié dans le plan de zonage de la Ville. Il est en train d'être constitué au fur et à mesure que les nouveaux lotissements prennent place de chaque côté d'André-Chartrand (voir le détail à l'annexe 1 du présent document). Puis, il faut rappeler que la Ville projette d'améliorer la qualité des eaux de la rivière avec le raccordement, au réseau d'égout, des propriétés existantes le long de la rivière. Ces propriétés sont munies d'installations septiques isolées dont le niveau de conformité par rapport aux normes applicables n'est pas nécessairement garanti. Ce raccordement est prévu pour 2008 dans le secteur de la rue White et en 2009 aux autres endroits le long du boulevard de la Cité des Jeunes.*

<b>13</b> <b>Bande riveraine et zones inondables de la rivière Quinchien.</b>
---

Réponse :

*Le statut de la bande riveraine apparaissant à la figure de l'annexe 1 du document des réponses au MDDEP est donné à la réponse précédente. Tel que mentionné dans le même document, il n'est pas de la responsabilité de la Ville de procéder aux travaux de*

*cartographie des zones inondables de la rivière et cela n'a aucun lien avec la mise en place des futurs axes routiers. Reste que des mesures d'immunisation sont déjà appliquées par la Ville pour protéger les nouveaux bâtiments s'établissant non loin de la rivière contre les risques d'inondation (ex : surélévation des planchers habitables au-dessus des cotes d'inondation qui sont déjà en possession de la Ville).*

<b>14.1 Modifications des conditions de drainage et perte d'espaces boisés dans le secteur des Jardins Dorion</b>
---

*Réponse :*

*La réduction de l'espace boisé, que ce soit par la mise en place de l'avenue André-Chartrand ou par le développement résidentiel qui s'y greffera, vise une partie de la frênaie qui ne présente pas de sensibilité particulière (aucune espèce végétale à statut précaire ni milieu humide). Ainsi, la perte de surfaces boisées, dans ce secteur, ne compromet d'aucune manière la pérennité du milieu naturel d'intérêt qui se trouve à proximité.*

*Pour ce qui est des aspects liés au drainage du secteur, ceux-ci sont documentés dans les plans remis au MDDEP en vue de l'obtention de l'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE concernant le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. Ces plans ont été transmis récemment à la fin mai 2007 et ils reflètent l'entente de principe conclue auparavant avec le MDDEP sur le milieu hydrique du secteur (voir la correspondance insérée à l'annexe 11 du document de réponses aux questions du MDDEP).*

<b>14.2 Maintien d'arbres matures sur les terrains résidentiels</b>
---

*Réponse :*

*Oui, des arbres devront être conservés. Cela se fera conformément à une nouvelle réglementation de la Ville de Vaudreuil-Dorion qui vise à instaurer une politique de l'arbre sur le territoire. Tout cela découle des orientations du plan d'urbanisme de la Ville de 2002 touchant le volet environnemental. Le maintien d'arbres matures et la plantation de nouveaux arbres sur les terrains résidentiels figurent à cette réglementation et politique. En outre, la réglementation d'urbanisme prévoit que lorsqu'il s'agit de boisés matures, le déboisement doit être limité à celui nécessaire pour l'exercice des usages permis ainsi qu'à la coupe d'assainissement. Un ratio minimal d'arbres à préserver ou à replanter est exigé lors de tout abattage d'arbres. La nouvelle réglementation sur le maintien et la plantation d'arbres sur le territoire municipal est insérée à l'annexe 6 du présent document (Règlement 1275-86 modifiant le Règlement de zonage 1275). Le chapitre qui s'y rapporte du Règlement d'origine 1275 est aussi inséré à cette annexe (chapitre portant sur l'aménagement paysager et le terrassement).*

## **15 Portion d'espaces boisés et d'espaces verts dans le périmètre d'urbanisation**

Réponse :

*La superficie du périmètre d'urbanisation du noyau de la Ville est de 21 517 519 m<sup>2</sup>. Ensemble, les espaces verts et les espaces boisés dans les secteurs de Dorion, Vaudreuil et Village-sur-le-Lac totalisent une superficie de 741 795 m<sup>2</sup>. Cela correspond aux parcs de voisinage, parcs de quartier et parcs communautaires, incluant ceux réalisés depuis l'adoption du plan d'urbanisme en 2002 (la version électronique de ce plan a été soumise au BAPE suite à une autre de ses demandes dans une lettre du 13 juin 2007; par rapport aux parcs projetés dans ce plan, seul celui de l'Île-Bray n'a pas encore été réalisé), ainsi qu'à l'espace vert en train d'être constitué le long de la rivière Quinchien (approx. 40 950 m<sup>2</sup>), au boisé Charlot (18 000 m<sup>2</sup>), au marais attenant à ce boisé qui sera protégé avec le réaménagement du cours d'eau Dorion (2 350 m<sup>2</sup>), au bosquet humide de Félix-Leclerc (approx. 3 000 m<sup>2</sup>) et à l'espace déjà protégé par un zonage public, mais non encore constitué en parc, qu'est l'Île-aux-Tourtes, laquelle est la propriété de la Ville de Vaudreuil-Dorion depuis 1982 (343 000 m<sup>2</sup>). Ainsi, ces parcs, espaces verts et espaces naturels représentent 3,5% du périmètre d'urbanisation de la Ville. Comme le démontre le plan d'urbanisme soumis au BAPE, pour les différents parcs, il s'agit bien souvent de ratios qui dépassent les superficies recommandées en la matière (superficies qui sont recommandées par une publication des années 90 de la SCHL intitulée Aménagement des ensembles résidentiels. Conseils et recommandations).*

## **16 Bilan des milieux naturels et politique sur les espaces verts**

Réponse :

*La Ville ne dispose pas d'un tel bilan, ni d'une telle politique à proprement parler. Toutefois, tous les constats et toutes les orientations pertinentes à la question des parcs et espaces verts sont documentés dans le plan d'urbanisme de la Ville. Ce plan a été remis au BAPE. En 2007-2008, ces constats, orientations et énoncés feront l'objet d'une révision avec l'adoption d'un nouveau plan d'urbanisme qui visera à se conformer au schéma d'aménagement révisé de la MRC.*

*Reste que la question des milieux naturels est déjà bien documentée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville. Le bosquet humide a été documenté lors de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE pour le projet de réaménagement du cours d'eau Boisvert (plans joints à l'annexe 7 du présent document). Il en va de même avec le boisé Charlot et le milieu humide attenant dans le cadre de la présente étude d'impact et de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE pour le projet de*

*réaménagement du cours d'eau Dorion. Il en va de même aussi avec un petit milieu humide qui se trouve à l'endroit de la future emprise de l'A-20 et du futur poste de la Sûreté du Québec dans ce secteur (voir la mise à jour de la figure 2 insérée à l'annexe 1 du document de réponses au MDDEP qui permet de localiser ce futur poste de la SQ), lequel a été documenté dans une autre demande en vertu de l'article 22 pour ce futur poste de police (demande en traitement au MDDEP dont le requérant est la Société immobilière du Québec). De plus, la rivière Quinchien et les cours d'eau Dorion et Boisvert ont été documentés soit dans l'étude d'impact en cours, ou soit dans le cadre de demandes en vertu de l'article 22 de la LQE. Enfin, la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables est appliquée par la Ville, que ce soit en regard desdits cours d'eau, ou encore en regard des rives, du littoral et des plaines inondables du lac des Deux-Montagnes.*

<b>17</b>	<b>Statut de protection du boisé Charlot</b>
-----------	--

*Réponse :*

*La Ville ne peut vraiment en dire plus pour le moment que ce qui a été dit jusqu'à maintenant dans le document des réponses aux questions du MDDEP. Il est assuré que la Ville a pris un engagement ferme de protéger ce boisé d'intérêt, que le zonage est déjà public, mais qu'il reste une série de modalités à conclure pour opérer le transfert de propriété à son égard. La zone à protéger du boisé Charlot couvre une superficie de 18 000 m<sup>2</sup>. Actuellement, la moitié de cette superficie est déjà la propriété de la Ville. L'autre moitié devrait être acquise d'ici la fin 2007. Ces acquisitions se font par des cessions pour fins de parc de la part du promoteur qui développe dans le secteur des Jardins Dorion.*

*Par ailleurs, la Ville a adopté une résolution récemment qui va dans le sens de négociations avec le MDDEP visant à compenser la perte d'une partie du petit milieu humide qui se trouve à l'endroit prévu le long de l'A-20 pour le futur poste de la SQ. Le boisé Charlot servira pour cette compensation et sa préservation permettra même de constituer une banque de superficies servant à d'autres projets de compensation sur le territoire de la Ville. Copie de la résolution en question figure à l'annexe 8 du présent document.*

<b>18</b>	<b>Statut de protection du marais attenant au boisé Charlot</b>
-----------	---

Réponse :

*Tel que l'indiquent les figures de l'annexe 1 du document de réponses au MDDEP, il s'agira d'un milieu humide qui sera protégé. Il s'agira d'une conservation intégrale qui sera reconnue par la réglementation d'urbanisme. Cette réglementation sera modifiée en ce sens dès que l'autorisation aura été donnée par le MDDEP pour le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. De même, c'est lorsqu'elle aura cette autorisation que la Ville pourra enclencher l'acquisition des parcelles requises par le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion et le marais attenant au boisé Charlot qui longe ledit cours d'eau (la préservation de ce marais fait partie intégrante du projet de réaménagement du cours d'eau Dorion). Ces acquisitions sont prévues par le règlement d'emprunt numéro 1478 adopté par la Ville en février 2007. Il cible différentes acquisitions, dont celles requises pour le cours d'eau Dorion et le marais. Copie de ce règlement figure à l'annexe 9 du présent document.*

<b>19</b>	<b>Zone tampon autour du marais attenant au boisé Charlot</b>
-----------	---

Réponse :

*Le secteur du marais est documenté dans les plans qui ont été remis au MDDEP, à la fin mai 2007, en vue de l'obtention de l'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE concernant le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. Ces plans reflètent l'entente de principe conclue auparavant avec le MDDEP sur la préservation des milieux hydrique et humide du secteur (voir la correspondance insérée à l'annexe 11 du document de réponses aux questions du MDDEP).*

## **E AUTRES**

---

### **20 Détermination des axes, tracés et emprises de Félix-Leclerc et Henry-Ford.**

Réponse :

*Le tracé de la rue Félix-Leclerc est prévu depuis 1981, soit avec le Règlement 260. Ce tracé remplaçait alors celui de la rue Boileau qui, depuis 1971, était prévu pour faire le lien entre l'A-40 et l'A-540 (Règlement 93). Donc, à partir de 1981, c'est la rue Félix-Leclerc qui allait dorénavant jouer ce rôle. Ce tracé a été reconduit dans les règlements d'urbanisme de 1993 (Règlement 552) et de 2002 (Règlement 1275). Avec l'avènement de la Gare régionale intermodale de Vaudreuil et le développement commercial à grande surface prévu par cette dernière réglementation, il devenait impératif de prévoir un aménagement à quatre voies sur cet axe; donc une emprise de 25 m était requise pour ce faire. C'est cette emprise qui a été conservée avec le projet.*

*Le tracé de la rue Henry-Ford a émergé suite à la réglementation d'urbanisme de 1993, soit celle découlant du Règlement 552 (voir plans de l'annexe 2). Il a par la suite été quelque peu optimisé dans la réglementation d'urbanisme de 2002, soit celle du Règlement 1275 qui est toujours en vigueur (grille de rues montrée dans l'étude d'impact). Le tracé est donc conforme à la grille de rues qui est en vigueur au sein de la Ville. La rue Henry-Ford a été planifiée pour desservir efficacement tout le secteur industriel qui se développe le long de l'A-540. De fait, elle vise à donner des points d'accès au réseau autoroutier sans que le trafic lourd aille emprunter les autres axes qui ont plus une vocation résidentielle et commerciale. Ainsi, la planification prévoit une ségrégation et une hiérarchisation du trafic en visant à limiter les nuisances dans le milieu. La rue Henry-Ford est considérée comme une collectrice qui débouche sur une artère; elle a de ce fait une emprise de 20 m en fonction de la réglementation de lotissement applicable.*

### **21 Planification d'autres artères**

Réponse :

*Il n'y a pas d'autres artères de planifiées par la Ville. L'avenue Saint-Charles, l'avenue André-Chartrand et la route Harwood seront les trois liens principaux dans un axe Nord-Sud. La collectrice Henry-Ford viendra supporter ces liens pour favoriser un accès optimal au réseau autoroutier. De leur côté, la rue Félix-Leclerc, le boulevard de la Cité des Jeunes et le futur boulevard Harwood, une fois l'A-20 réaménagée par le MTQ, seront les trois principaux boulevards Est-Ouest du territoire. La collectrice représentée par l'avenue Marier viendra compléter les liens importants orientés Est-Ouest en permettant une desserte des nouveaux secteurs résidentiels. D'un point de vue des liens Est-Ouest, il faut aussi mentionner le*

*prolongement du boulevard de la Cité des Jeunes à 2 voies qui s'amorcera à très brève échéance en 2007, soit du carrefour giratoire à la sortie 35 de l'A-40 vers la sortie 36 de la même autoroute à proximité du Château Vaudreuil. En parallèle de l'amélioration du réseau artériel, la priorité pour la Ville est vraiment que le MTQ puisse bonifier ses trois points d'entrée à partir du réseau autoroutier, soit à partir des A-20, A-40 et A-540.*

<b>22</b>	<b>Vocation de la rue Henry-Ford une fois André-Chartrand mise en service</b>
-----------	---

*Réponse :*

*Voir la réponse à question 20. Il s'agit d'une vocation industrielle.*

<b>23</b>	<b>Construction du pont ferroviaire de la rue Henry-Ford</b>
-----------	--

*Réponse :*

*Il est difficile pour la Ville de faire des comparaisons avec la construction du pont ferroviaire de l'A-540, car celle-ci était sous la responsabilité du MTQ. Cependant, avec la construction du pont ferroviaire Henry-Ford, les impacts sur la circulation locale seront inexistantes étant donné que la portion sud de cette rue n'est pas encore ouverte à la circulation, soit celle qui va de la route Harwood jusqu'au corridor ferroviaire. Cette portion ne sera ouverte que lorsque le pont ferroviaire aura été terminé. Il en ira de même avec l'avenue André-Chartrand puisque les portions de ce tracé comprises entre les deux carrefours giratoires et allant jusqu'au corridor du CP ne seront ouvertes qu'une fois que le pont de ce corridor ferroviaire aura été achevé. De même, la portion de l'avenue André-Chartrand entre la rue Valois et la futur A-20 réaménagée ne sera ouverte qu'une fois que le pont ferroviaire du CN aura été construit.*

*Par ailleurs, le remblai pour les voies de déviation du trafic ferroviaire qui serviront pendant la construction du pont Henry-Ford est déjà en place depuis 2006. Ce remblai a été approuvé par le CP et c'est lui qui a exigé cette technique de construction. Tel que mentionné dans le rapport d'étude d'impact, ce remblai longe le côté sud du corridor sur une distance de plus de 700 m. Il est donc du côté opposé au développement résidentiel qui se poursuit avec le Domaine Rivière de la Cité (développement compris entre la rue Henry-Ford, la rue White et le boulevard de la Cité des Jeunes, l'avenue André-Chartrand et le corridor du CP). Le remblai prend place sur des terrains vacants.*

*La construction du pont est prévue très prochainement pour l'horizon 2007-2008. La Ville vient tout juste d'obtenir du MDDEP l'autorisation de construction en vertu de l'article 32 de la LQE afin de mettre en place les services municipaux sur cette rue (il ne manquait que le*

*protocole d'entente avec le CP qui a été fourni récemment). En fait, c'est un conflit de travail avec les employés du CP qui a retardé quelque peu l'échéancier dont le début des travaux était prévu pour le printemps 2007. Le CP est responsable de démanteler les voies existantes et de mettre en place les voies de déviation.*

*Enfin, aucun empiètement en dehors de l'emprise actuelle n'est prévu pour la construction du pont. L'aire de chantier sera dans cette emprise du côté nord du corridor ferroviaire. Il n'y a aucun autre choix possible puisque les voies vont être déviées du côté sud sur le remblai déjà aménagé.*

<b>24</b> <b>Exigences du CN vs. CP</b>
---

*Réponse :*

*La Ville ne peut faire de comparatif à cet égard étant donné qu'elle n'a soumis aucun plan pour approbation d'un pont ferroviaire auprès du CN au cours des dernières années. Il y a un cadre normatif fédéral à respecter, mais chaque compagnie est quand même assez autonome dans leurs exigences.*

<b>25</b> <b>Piste cyclable ou trottoir du côté nord de Félix-Leclerc</b>
---

*Réponse :*

*La bande de 2,75 m n'est pas assez large pour une piste cyclable et il y a aussi des questions de sécurité à prendre en compte comme cela a été mentionné le 30 mai dernier. Il faut au moins 3,5 m à 4,0 m pour une piste cyclable.*

*Par ailleurs, un trottoir du côté sud uniquement est apparu suffisant. Ce trottoir se raccordera à ceux qui viendront des quartiers résidentiels plus au sud. Ils permettront du même coup d'avoir accès aux commerces du côté nord à partir de traverses piétonnières qui seront aménagées aux différents endroits où on trouvera des feux et des ouvertures dans le terre-plein sur Félix-Leclerc (5 à 6 endroits au total; 2 à 3 de chaque côté de la voie ferrée des trains de banlieue).*

*Dans ces circonstances, pour la portion riveraine de Félix-Leclerc, il a été jugé préférable de faire des plantations du côté nord afin de favoriser la meilleure intégration visuelle possible des aménagements.*

<b>26</b>	<b>Proportion de la population de Vaudreuil-Dorion travaillant à Montréal</b>
-----------	---

Réponse :

*Les données du Recensement de 2006 ne sont pas disponibles encore pour cet indicateur et il n'y a pas eu non plus de compilations récentes spécifiquement pour le territoire de Vaudreuil-Dorion. Des compilations existent pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges et on peut présumer qu'elles donnent quand même un bon portrait de la situation. Probablement que la proportion de travailleurs vers Montréal est encore plus grande. Il s'agit de données de 2001 qui ont été compilées par Emploi Québec Montérégie (Portrait du marché du travail – MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2004). Voici donc le portrait de la situation pour cette année de référence :*

- 53 200 personnes ayant un emploi résident dans la MRC (100%)
- 19 935 travaillent dans la MRC (37%)
- 24 685 travaillent sur l'île de Montréal (**47%**)
- 2 385 travaillent dans la MRC de Beauharnois-Salaberry (5%)
- 680 travaillent à Laval (1%)
- 5 335 travaillent dans d'autres MRC (10%).

*De l'avis du directeur du CLD de Vaudreuil-Soulanges (Mario Besner, communication avec Marc Côté de la Ville de Vaudreuil-Dorion, le 13 juin 2007), il y a environ 60% des résidents de Vaudreuil-Dorion qui travaillent à l'extérieur de la MRC.*

<b>27</b>	<b>Révision des circuits d'autobus</b>
-----------	--

Réponse :

*Rappelons encore une fois que les circuits d'autobus ne sont pas gérés par la Ville, mais plutôt par le CIT de la Presqu'Île. Comme il a été dit dans les réponses au MDDEP, il est manifeste que l'amélioration du réseau routier sera une opportunité pour procéder au renforcement du transport en commun sur le territoire de la Ville. D'ailleurs, cela a été clairement mentionné par le directeur du CIT lors de la soirée publique de mars 2007. Le réseau routier actuel limite le développement du transport collectif sur le territoire de Vaudreuil-Dorion. Donc, la Ville va collaborer avec le CIT pour développer davantage ce réseau au cours des prochaines années.*

<b>28</b>	<b>Fonctionnalité de la bande médiane surmontable sur Cité des Jeunes</b>
-----------	---

Réponse :

*La bande sera déneigée en période hivernale et celle-ci sera donc fonctionnelle toute l'année durant. Cela demande certains ajustements au chapitre des opérations de déneigement, mais c'est le meilleur compromis que la Ville a trouvé pour maintenir les accès riverains et limiter ainsi au minimum les impacts en regards des détours supplémentaires.*

<b>29</b>	<b>Modification du périmètre d'urbanisation au cours des 15 prochaines années</b>
-----------	---

Réponse :

*Aucune modification de ce périmètre n'est prévue au cours des prochaines années. Le périmètre d'urbanisation actuel est celui du schéma d'aménagement et il faudrait alors une modification de ce schéma pour procéder à un changement dans l'étendue du périmètre d'urbanisation. Néanmoins, ce périmètre pourrait être revu lors de la prochaine révision du schéma d'aménagement de la MRC, mais aucun projet formel n'existe en ce sens pour le moment.*

<b>30</b>	<b>Politique environnementale et plan de développement durable</b>
-----------	--

Réponse :

*Tel que mentionné lors de l'audience publique, la plupart des énoncés politiques qui touchent l'environnement et le développement durable sont contenus dans le plan d'urbanisme de la Ville, bien que certains énoncés ou certaines politiques sectorielles soient aussi disponibles dans d'autres documents, comme l'avait alors mentionné M. Guy Pilon, le maire de la Ville (nuisances, gestion rationnelle de l'eau pour la consommation, nouvelles normes sur les arbres, etc). Reste que certains des énoncés contenus dans le plan d'urbanisme seront modifiés pour tenir compte de la concordance avec le schéma d'aménagement régional qui est maintenant révisé. Ces modifications seront apportées au cours de 2007-2008. D'autres réglementations environnementales sectorielles pourraient aussi être adoptées prochainement, dont celle sur le fonctionnement des moteurs des véhicules immobilisés pendant de longues périodes et dont il a été question à la soirée du 30 mai dernier (la position de l'UMQ devrait être connue sous peu quant aux mécanismes d'application d'une telle réglementation). Une réflexion pourrait éventuellement être amorcée afin d'intégrer l'ensemble de ces énoncés dans un plan de développement durable pour la Ville. La nouvelle version du plan d'urbanisme pourrait également très bien refléter cette notion de développement durable dans son contenu.*

## **ANNEXES**

## **ANNEXE 1**

**Résolution municipale et précisions sur certains engagements de la Ville  
en regard des mesures d'atténuation**

## **ANNEXE 2**

**Plans montrant la projection des axes routiers de la Ville à certaines époques  
depuis le début des années 70**

### **ANNEXE 3**

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

## **ANNEXE 4**

**Tableaux sur l'émission de gaz à effet de serre**

## **ANNEXE 5**

**Chaînage et points de simulations de la rivière Quinchien  
(milieu d'étude uniquement)**

**ANNEXE 6**

**Nouvelle réglementation sur le maintien et la plantation d'arbres sur le territoire municipal  
et normes d'origine du Règlement de zonage 1275**

## **ANNEXE 7**

**Plans topographique de la rue Félix-Leclerc et du réaménagement du cours d'eau Boisvert**

## **ANNEXE 8**

**Résolution visant le boisé Charlot pour faire office de compensation d'un milieu humide**

**ANNEXE 9**

**Règlement 1478 de Vaudreuil-Dorion**