

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. PIERRE ANDRÉ, président
 M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION
DU RÉSEAU ROUTIER
À VAUDREUIL-DORION**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 27 juin 2007, 19 h
Église Très-Sainte-Trinité
145, Saint-Charles
Vaudreuil-Dorion

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 27 JUIN 2007	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
DIANE LAFONTAINE	4
GUY PILON, MAIRE DE VAUDREUIL-DORION.....	8
MOUVEMENT AU COURANT : JOHN BURCOMBE	16
DONALD QUANE.....	23
JULIE QUENNEVILLE.....	26
CHAMBRE DE COMMERCE DE VAUDREUIL-DORION : ANDRÉ TANGUAY.....	35
SERVICE DE SÉCURITÉ INCENDIE DE VAUDREUIL-DORION : SERGE LEROUX	39
CONSEIL INTERMUNICIPAL DE TRANSPORT ET TRANSPORT SOLEIL	
RENÉ MAILLY	41
MAUREEN BURCOMBE.....	47
MICHEL LEFEBVRE	51
DROIT DE RECTIFICATION :	
BERNARD FOURNIER	55
MICHEL VAILLANCOURT	57

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion.

10 Mon nom est Pierre André du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE. Je préside cette commission assisté de mon collègue monsieur Jean-Claude Panisset, à ma gauche, qui agit à titre de commissaire.

15 J'aimerais tout d'abord vous présenter à nouveau les membres de l'équipe en appui de la commission. À l'avant, à votre droite, monsieur Yvon Deshaies qui est l'un des analystes chargés du dossier. Il supporte la commission dans son questionnement, son analyse et dans la préparation du rapport avec l'aide de madame Marie-Ève Fortin, laquelle est absente ce soir. à

20 À l'arrière de la salle, madame Monique Gélinas, coordonnatrice du secrétariat; et madame Julie Olivier, conseillère en communication et responsable des relations avec les médias.

L'organisation technique des séances publiques de la commission est sous la responsabilité du Centre de services partagés du Québec. Le responsable est monsieur Daniel Moisan. Il est accompagné de monsieur Jean Métivier.

25 Il est important de se rappeler que tout ce qui se dit lors de la deuxième partie de l'audience publique est enregistré et sera retranscrit dès notre retour à Québec. C'est madame Lise Maisonneuve qui assure le travail de sténotypie. Les transcriptions seront disponibles dans les centres de documentation et sur le site Internet de la commission dans environ une semaine.

30 D'ailleurs, la liste des centres de consultation est disponible à l'arrière de la salle ainsi que toute la documentation relative au BAPE et au projet. N'hésitez donc pas à aller la consulter au besoin.

35 Je vous rappelle qu'à la suite du mandat que la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Line Beauchamp, a confié au BAPE le 26 avril 2007, le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion par la Ville de Vaudreuil-Dorion, que nous avons examiné lors de la première partie de l'audience le 30 mai dernier, est assujetti à la procédure en vertu du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*.

Lors de la séance de la première partie tenue ici même en mai dernier, comme je viens

40 de le dire, et aussi par la suite, puisque nous avons poursuivi notre questionnement par voie
d'échanges avec le promoteur et les personnes-ressources, nous avons pu donc questionner le
promoteur et les différentes personnes-ressources. Depuis, des réponses écrites ont été
déposées à la commission et rendues publiques sur notre site Internet et dans les centres de
consultation.

45 Ce soir, la commission est ici pour vous entendre, recevoir vos opinions, vos
commentaires au regard dudit projet. Des mémoires ont été déposés auprès de la commission au
cours des dernières semaines et quelques personnes ont choisi de les présenter ce soir.
J'utiliserai l'ordre d'inscription pour inviter les participants à venir présenter leur mémoire. Cette
50 liste est également disponible à l'arrière de la salle.

La commission a prévu une quinzaine de minutes pour chaque personne. Je vous
souligne que la commission a déjà lu et relu tous les mémoires qu'elle a reçus. Vous n'avez donc
pas à les lire intégralement. Je vous demande plutôt d'en résumer les éléments essentiels et de
55 présenter les principales conclusions de votre mémoire, de façon à ce que nous ayons le temps
pour échanger.

Je vous invite à limiter votre présentation à cinq ou dix minutes. Je compte sur votre
discipline afin que le temps puisse être réparti équitablement entre tous les participants. Cela nous
60 permettra d'échanger au besoin avec les présentateurs pour un autre cinq ou dix minutes. Notez
que par souci d'équité, je vous aviserai de conclure votre présentation après dix minutes, si ce
n'est évidemment pas déjà fait, si vous n'avez pas déjà conclu.

Nos questions visent à éclaircir votre point de vue et à mieux comprendre les éléments
65 particuliers du mémoire ou de la présentation. Si le mémoire est très clair, il est possible que nous
n'ayons pas de questions. Ça ne veut pas dire pour autant que votre mémoire n'était pas
intéressant pour la commission ou pas bon, ça n'a rien à voir. Les questions que nous adressons,
c'est des questions d'éclaircissement. Soyez à l'aise, ce n'est pas un interrogatoire. Si vous
n'avez pas de réponse, ce n'est pas grave. Et même un non comme un oui sont des réponses qui
70 sont acceptables devant la commission.

Toute personne peut nous faire part de son opinion, même si elle n'a pas déposé de
mémoire. Ces personnes n'ont qu'à s'inscrire auprès de madame Olivier à l'arrière de la salle. Il y
75 a un registre à cet effet.

Je tiens à souligner que la commission est indépendante et qu'elle est à la recherche
d'arguments supportant votre position et votre point de vue sur le projet, que vous soyez pour ou
contre. Il importe donc de bien étayer vos propos.

80 Pour son analyse, la commission ne fera pas le décompte de ceux qui sont pour ou

contre le projet. Elle cherche plutôt à connaître l'opinion du milieu, à saisir l'importance des éléments soumis par chaque participant et surtout à comprendre les aspects évoqués pour argumenter. Allez-y simplement en toute confiance.

85 Si un mémoire déposé n'est pas présenté par son auteur – je pense qu'un des mémoires déposés ce soir ne sera pas présenté – il est pris en considération par la commission au même titre que ceux qui auront été présentés.

90 Vous avez remarqué, pour ceux qui étaient présents lors de notre dernière séance, qu'en comparaison de l'organisation de la salle, il n'y a pas de table pour le promoteur, pas plus que pour les personnes-ressources. C'est simplement qu'ils n'ont pas de fonction spécifique à assumer ce soir. La table du centre est toujours là et est destinée aux personnes qui désirent s'exprimer devant la commission. Bien sûr, la séance est ouverte à tous, le promoteur et les personnes-ressources sont évidemment les bienvenus dans la salle.

95 Nous aurons à suivre les mêmes règles du jeu que celles appliquées lors de la première partie de l'audience publique. Et j'insiste pour que tout se fasse dans un climat serein, sans manifestation, et que chacun respecte ceux qui viennent témoigner ou présenter un mémoire.

100 Quand plusieurs personnes viennent exprimer leur opinion, ça sous-entend que certaines peuvent avoir des positions différentes ou contradictoires. Nous devons les entendre et les respecter. Que vous soyez présentateur ou dans la salle, il serait malvenu d'avoir des propos qui pourraient être blessants ou agressants. Donc, je compte sur votre participation à cet égard.

105 La procédure du BAPE prévoit que les participants, incluant le promoteur et les personnes-ressources présentes, peuvent le cas échéant se prévaloir d'un droit de rectification, rectification des faits et seulement des faits, à la fin de la séance.

110 Cette rectification des faits n'est pas un débat d'opinions. Je le répète, chacun a droit à la sienne. Ça consiste plutôt à préciser ou à rectifier des faits, des informations qui ont été utilisés ou qui ont servi d'appui à la présentation d'un ou de plusieurs participants et qui n'apparaissent pas exacts.

115 Pour exercer ce droit de rectification, il faut s'inscrire au registre à l'arrière de la salle. Donc, vous allez voir madame Olivier à l'arrière de la salle.

120 Une fois que nous aurons entendu toutes les personnes nous en ayant signifié leur intention, je clorai la soirée. Mais ceci ne met pas fin pour autant aux travaux de la commission. Il lui revient la tâche de pondérer ce qu'elle a entendu et, à la suite de son analyse, de développer sa propre argumentation et de donner son avis dans son rapport.

Donc, avant de débiter la première présentation, je vous informe que nous apprécions

125 recevoir les impressions du public qui participe aux séances d'une commission. À cette fin, nous
avons déposé sur quelques chaises et à l'arrière un court questionnaire qui vous permet de nous
faire part de votre degré de satisfaction vis-à-vis de nos services. Je vous invite donc à y répondre
avant de quitter. Ça ne devrait vous prendre qu'une ou deux petites minutes.

130 Enfin, je vous rappelle qu'il n'est pas permis de fumer dans la salle et je vous demande de
bien vouloir fermer vos cellulaires ou téléavertisseurs.

Nous allons maintenant débiter la présentation des mémoires. Nous allons commencer
par un témoignage verbal. Donc, j'invite madame Diane Lafontaine à se présenter au micro.
Bonsoir, madame.

135 **Mme DIANE LAFONTAINE :**

Bonsoir, monsieur. Bonsoir, tout le monde. Mon nom est Diane Lafontaine. Je suis
propriétaire au 439, Cité des Jeunes, au coin de la future route André-Chartrand et Cité des
Jeunes, et où il y aura la construction d'un pont à proximité de ma résidence.

140 Comme j'ai déjà mentionné aux audiences antérieures, notre résidence date de 1882,
identifiée patrimoine mais non réglementé, bâtie sur un sol de glaise. Nous sommes conscients
et d'accord du besoin de l'amélioration du réseau routier pour Vaudreuil-Dorion.

145 Cependant, dû à la proximité des travaux, nous sommes préoccupés de notre future
qualité de vie et la structure architecturale de notre résidence ancestrale et des fondations de
l'époque car nous devons subir dans l'ensemble du projet, premièrement, en période de
préconstruction, la démolition des résidences qui se trouvent au sud-ouest de notre maison
séparée par un fossé.

150 Deuxièmement, en période de construction où la future route André-Chartrand et le pont
qui se trouvent à quelques mètres de notre résidence ancestrale, nous devons subir:
l'aménagement; la présence et la démobilitation des installations de chantier; le déboisement et
le nettoyage de l'emprise; les travaux d'excavation et de terrassement et de nivellement; les
travaux de fondation et de revêtement; les travaux de forage et d'enfoncement de pieux, tout en
155 remettant dans le contexte que je demeure dans une maison ancestrale et à quelques mètres de
chez moi.

160 Les autres travaux relatifs à la construction et à la mise en place des ponts ferroviaires.
Donc, la circulation sera plus lourde sur Cité des Jeunes. Les travaux liés aux traverses des
cours d'eau; la réalisation des travaux d'infrastructures connexes telles que les pistes cyclables,
parce qu'on parle de André-Chartrand et on parle de Cité des Jeunes; les trottoirs, les
aménagement paysagers. |

165 Le transport et la circulation associés aux déplacements de la main-d'oeuvre, parce qu'on parle de chantier, on parle énormément d'équipements. De la machinerie et des matériaux de construction. Les autres formes d'approvisionnement et des biens et services qui se trouvent toujours à proximité de chez moi, qui se fait le jour, la nuit, la livraison.

170 On le sait, dans les gros projets, on ne s'en cache pas, on a eu le projet d'André-Chartrand en face de chez moi et ça se faisait aussi la nuit. On comprend très bien cependant que c'est un projet à long terme.

175 L'entretien de la machinerie qui se fait souvent la nuit parce que, le jour, ils l'utilisent. La circulation pendant les travaux.

L'horaire de travail. L'horaire de travail dans le rapport que Genivar a fait, c'est que c'est 12 heures par jour. C'est de 7 h à 19 h, six jours/semaine et possibilité de 7 jours/semaine, et peut être fait aussi le soir et la nuit tout dépendant de l'importance des travaux et le temps, la date et tout.

180 L'autre préoccupation, c'est, étant donné la proximité de ma maison qui est ancestrale, toute la question des vibrations et du bruit. C'est-à-dire que ce projet-là, c'est quand même un projet d'envergure. Il y a les camions; il y a les chargeuses; il y a les bouteurs; il y a les rouleaux compresseurs, les rétrochargeuses; il y a les bétonnières et il y a les compresseurs. On devrait entendre 6 jours/semaine, 12 heures par jour et à quelques reprises, tous les équipements munis d'une alarme de recul. C'est 6 jours/semaine, 12 heures par jour. Et dans le rapport que Genivar émet, on dit:

On devrait ajuster un maximum de 10 décibels au-dessus du bruit ambiant du chantier.

190 Alors, vous pouvez vous imaginer la proximité de chez moi.

195 Pour terminer, nous devons subir et endurer de constantes vibrations, rappelez-vous, je vous mentionne que ma maison date de 1882 et de fondation d'époque, de bruit, de poussière, de gaz d'échappement, la fumée et d'autre contaminants susceptibles de provenir de la machinerie.

200 J'aimerais, et je ne mets pas en doute le rapport que Genivar a produit et aucun des intervenants dans cette démarche-là, j'aimerais vraiment, et que ce soit remis à la ministre, avoir une évaluation sérieuse sur les impacts des résidents à proximité des futurs sites André-Chartrand et Cité des Jeunes ainsi que des résidents de Jardins de Dorion.

205 De plus, monsieur le président, j'aimerais, advenant l'intolérance du bruit, de la pollution, des vibrations qui nuira, je n'en doute pas, parce qu'actuellement c'est assez difficile de vivre l'intensité qu'il y a sur Cité des Jeunes, qui nuira sûrement à la santé physique et morale

des résidants, et j'avoue que aussi de notre architecture de nos maisons ancestrales, je me demande, advenant qu'il y ait une problématique, quelle indemnité sera accordée à ces résidants? Est-ce qu'il y a place sérieusement à relocalisation des résidants, de cesdits résidants?

210

Vous savez comme moi, plusieurs d'entre nous avons investi une partie de nos avoirs dans nos demeures. Comme si bien dit Radio-Canada, les futurs baby-boomers pour prendre leur retraite vont devoir vendre leur maison. De plus, monsieur le président, c'est que dans mon cas et celui de mon voisin, nous avons mis nos maisons à vendre et je suis préoccupée que sûrement durant les travaux, ça peut nuire et difficile d'y vendre nos demeures.

215

Il m'apparaît évident que toutes les phases de construction auront un impact majeur sur notre qualité de vie, santé physique et mentale et la structure de nos bâtiments due à l'époque des fondations qui ont été faites en 1882.

220

De plus, toutes les infrastructures quand elles seront terminées, il existe des recommandations pour les nouvelles constructions des maisons sur André-Chartrand. Cependant, rien n'est mentionné pour les maisons existantes. Nous sommes conscients que la présence des nouvelles infrastructures aura un impact majeur sur notre qualité de vie et il m'apparaît important qu'un comité de citoyen soit mis en place pour travailler en étroite collaboration avec la municipalité. Je réitère mon invitation à monsieur le maire, à monsieur Pilon.

225

Je sais qu'auparavant, avec le dossier Conestoga, nous avons eu, autant eux que nous, de mauvaises expériences. Mais j'espère, avec la venue de monsieur Pilon comme maire, à un avenir meilleur, et c'est ce qu'on appelle dans un langage l'évolution, et que nous soyons en mesure de travailler en étroite collaboration, et favoriser l'implication citoyenne et la démocratie pour le bien de la communauté et d'un sentiment d'appartenance.

230

Merci, monsieur le président, ainsi que tous les fonctionnaires présents et les membres du conseil et leurs employés, et les résidants de Vaudreuil-Dorion ici présents. Je vous en remercie.

235

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

240

Monsieur Panisset.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Merci, madame Lafontaine, pour votre témoignage. Je pense que vous avez décrit la

245

situation que vous anticipez et je pense qu'on peut y être très sensible. J'aimerais quand même, vous avez fait des recommandations que j'aimerais réentendre, celles qui vous apparaissent les plus importantes.

250

Mme DIANE LAFONTAINE :

Faire mes recommandations par rapport à l'ensemble?

255

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Par rapport à l'ensemble.

260

Mme DIANE LAFONTAINE :

Oui, monsieur Panisset. En fait, pour vivre le jour à jour dans cette maison-là, on est conscients en ce moment que la route la Cité des Jeunes, il y a beaucoup de vibrations. Nos maisons sont... et avec la nouvelle venue d'André-Chartrand, il y a beaucoup en ce moment de camions lourds qui passent sur Cité des Jeunes. On ne s'en cache pas, tout le monde est au courant, même si c'est marqué au niveau de livraison locale, monsieur Panisset, c'est pour ça qu'on est ici, il y a un problème de circulation.

265

Cependant, on a des maisons ancestrales et l'ensemble du projet est à côté. Je sais, monsieur Panisset, quand il y a eu la présence d'André-Chartrand, on a eu énormément de problèmes. Nos fondations ne sont pas faites... moi, je vais avoir le pont juste à proximité, les gens sont expropriés, juste à proximité de ma maison. C'est des pieux, c'est énorme comme travail. Et le bruit, je ne peux pas voir, puis en plus je suis à... je ne peux pas voir comment on va pouvoir vivre avec un bruit de pratiquement 6 jours/semaine, 12 heures par jour. La nuit, les réparations, on l'a vu sur André-Chartrand. Je me demande : est-ce qu'il y a une indemnité? Est-ce que quelqu'un va venir pour analyser toute la situation?

270

275

Elle n'est déjà pas tolérable actuellement. Alors, j'imagine avec des travaux futurs parce que, monsieur le président, j'ai aussi la construction d'André-Chartrand qui va être à côté de chez moi et aussi la future Cité des Jeunes. Moi, je suis très préoccupée pour la structure de ma maison et le bruit et tous les travaux qui vont avoir lieu.

280

Ma recommandation en fait aussi, je sais que c'est un ensemble de projets. C'est vrai que je participe aux réunions municipales, on n'est pas beaucoup. J'ai toujours vu à la politique municipale d'une région. Quand j'étais à Montréal, je le faisais. Et je réitère, malgré ce qui s'est passé auparavant avec Conestoga, je crois que si on a à mettre sur pied, parce que ça implique beaucoup de résidants, un comité, je pense qu'il serait important, même si on met à part ce qui a pu se passer auparavant, qu'on ait un comité de citoyens, un comité d'urgence aussi. Je sais

285

qu'il est planifié, et je pense que c'est dans l'intérêt pour nous et pour la Ville et pour le contracteur. Alors, c'est ce à quoi je crois.

290

La santé physique et mentale, bien, écoutez, c'est 6 jours, 7 jours, c'est la nuit, c'est le déboisement à côté de chez moi. Ça se passe directement dans ma cour.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

295

Indépendamment des inconvénients que vous avez décrits, je dois vous féliciter pour votre désir de participation à la question environnementale, et je pense que ça peut servir d'exemple, si vous voulez, à bien des gens qui veulent participer justement à l'amélioration de la qualité de vie. Alors, vous en êtes un bon exemple.

300

Mme DIANE LAFONTAINE :

Oui, je pense que c'est important dans les plans municipaux et plans de citoyens. Il faut dire qu'on n'est pas beaucoup aux réunions municipales, mais je crois que c'est important pour la communauté. C'est ce qu'on appelle le futur. Ça va?

305

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie, madame Lafontaine, pour votre témoignage.

310

Mme DIANE LAFONTAINE :

Je vous remercie.

315

LE PRÉSIDENT :

Je vais maintenant inviter monsieur Guy Pilon. Bonsoir, monsieur.

M. GUY PILON :

320

Bonsoir, messieurs. Moi, mon nom est Guy Pilon. Je suis le maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Nous sommes les promoteurs du projet, donc projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

325

Monsieur le secrétaire, suite à la séance d'information tenue par le BAPE, le 20 mars dernier, sur le dossier cité en titre, je souhaite, par la présente, apporter quelques précisions et commentaires à ce projet soumis en audience publique le 27 juin prochain.

En réalité, je n'ai pas besoin de lire ça, ce qu'on a dit, vous le savez de toute façon, ça

330 a déjà été déposé il y a quelques mois, c'est les mêmes choses que les gens vont répéter, je
vais vous répéter les grandes lignes, comme vous l'avez dit tantôt.

Félix-Leclerc présentement est l'enjeu majeur pour la ville, à cause du développement
mais surtout à cause de sa position de circulation. Je l'avais dit juste sur cette ligne-là, on est
335 entourés par la 40, la 540 et la 20. Et les commentaires que j'avais faits sont les mêmes, c'est-à-
dire que le matin, la municipalité de Saint-Lazare qui doit venir prendre la 40 par la 540, quand
c'est bouché, court-circuite le circuit en passant par boulevard Cité des Jeunes présentement, ce
que madame Lafontaine vient de dire, mais c'est un secteur sur le plan ancestral.

340 Donc, les gens court-circuitent, prennent Félix-Leclerc, parce qu'on a bâti récemment les
deux voies, plutôt que Cité des Jeunes et vont rechercher la 40 près du boulevard Saint-Charles.
À une extrémité de Félix-Leclerc, c'est la 540; mais à l'autre bout, c'est l'entrée de la 40. Donc,
ça, c'est nous qui devons subir.

345 En plus de ça, le gouvernement, pour toutes sortes de raisons qu'on ne sait pas, il y a
trois voies sur la 40, mais il a décidé d'en mettre deux en direction d'Ottawa et une en direction de
Valleyfield. Or, d'après moi, il y a beaucoup moins de trafic sur la 40 direction Ottawa, qu'il y en
a qui vient de Toronto, de Valleyfield. Il y a beaucoup plus de camions sur la 20, donc la 540, qui
veulent prendre à Montréal, mais on a une voie.

350 Donc, qu'est-ce que vous pensez qui arrive le matin? C'est un entonnoir et ça bloque.
Qu'est-ce que les gens font quand ça bloque? Ils prennent la sortie de la 540 qui est sur Cité des
Jeunes et court-circuitent encore une fois par... présentement, on est chanceux, on a Félix-
Leclerc au moins à deux voies.

355 Ça, c'est des choses avec lesquelles il faut vivre. Indépendamment de ce qui va se
développer sur Félix-Leclerc, le commercial, on vit avec. Et ça, ce n'est pas nous qui le causons,
c'est la municipalité voisine. Et c'est une vision gouvernementale du ministère des Transports qui
devrait, quant à nous, changer. On vit avec, mais on en assume par contre les conséquences.

360 Et quand madame parle du trafic sur Cité des Jeunes, je serais curieux de savoir combien
qu'il y a de local et combien qu'il y a de l'extérieur de la ville. Et on serait peut-être surpris de
s'apercevoir qu'il y a beaucoup plus de l'extérieur de la ville ou quoi que ce soit. C'est le premier
point.

365 Pour ce qui est de Félix-Leclerc, bien sûr, c'est le développement, mais c'est aussi Félix-
Leclerc va changer bientôt pour le nom de boulevard de la Gare, parce que la gare intermodale a
été installée là.

370 Tantôt, je ne sais pas si monsieur du CIT... excusez, je ne me souviens plus de son, mais il va être là tantôt. Je pense qu'il est avec sa dame à l'hôpital en quelque part présentement, j'espère qu'il va se présenter.

375 Mais la gare intermodale est là. Encore là, ça a été quelque chose qui a été déposé et on l'a... bien, subi c'est un grand mot, mais on l'a acceptée parce que ça se plantait en plein champ et c'était parfait là. Cette gare-là déborde. Ça fait déjà deux fois que le stationnement est agrandi, c'est un bon signe. On vise le transport en commun; on l'a, on l'a, on l'a. Et sur Félix-Leclerc, qu'est-ce que vous pensez qui arrive présentement avec nos circuits d'autobus?

380 On a un circuit interne à l'autobus, on est la seule ville avec un circuit interne d'autobus qui amène les gens vers la gare. Il y a Hudson maintenant qui a rajouté un autobus, mais ils ne vont même pas à la gare, ils s'en vont directement. Donc, ce lien-là qui va être bientôt le chemin de la gare, c'est un lien majeur pour ce qui est du transport en commun.

385 Et René vous l'avait dit la dernière fois, mais en tout cas je pense que c'est déposé, il vous a donné des temps d'intervention, qui font en sorte que si le boulevard n'est pas élargi à quatre voies, oubliez ça le transport en commun. Oubliez ça. Les gens ne feront pas des circuits de 20, 25, 40 ou 45 minutes, c'est impossible. On veut se doter de routes qui ont de l'allure pour amener les gens à cet endroit spécifique.

390 Pour ce qui est de Félix-Leclerc, c'est clair. Pour ce qui est de Cité des Jeunes et André-Chartrand, on a déposé ces plans-là. On espère que ça va se faire. L'horizon est quoi? Cinq ans? Dix ans? Quinze ans? Vingt ans? On verra. Ce n'est pas plus grave que ça.

395 Tout ce que je me dis présentement, c'est que si on faisait des boulevards à trois voies, on ne serait pas ici. Il y aurait eu les mêmes troubles, les mêmes ponts, les mêmes viaducs, les mêmes pilastres. Je n'énumérerai pas le nombre de machines tantôt qui ont été nommées, elles seraient toutes là, toutes là. On aurait pu faire deux voies avec une voie d'évitement et on ne serait pas ici. On n'en parlerait pas et ce serait fait, ce serait fait.

400 Mais on a une vision un petit peu plus grande à la Ville, on a dit: *Bon, tant qu'à faire des choses, on va essayer de voir ce qui serait bien+ et Félix-Leclerc va se faire à quatre voies, tant qu'à nous, à cause de la piste cyclable, à cause d'un paquet d'affaires. André-Chartrand et Cité des Jeunes, c'est une vision. On verra si ça va être à quatre voies; peut-être. Mais au pis-aller, si c'est trop de troubles, on va le faire à trois voies, c'est tout, et ça ne change rien. Ça ne change rien pour la qualité de vie des gens, les travaux vont se faire quand même avec le même nombre de machines.

410 C'est juste qu'on a planifié. On est la seule ville qui a montré la ville en 2016. En 2005, j'ai montré la ville en 2016 où on serait et ce que ça nous prend comme infrastructures. On est

en train d'en faire présentement.

415 Donc, cette partie-là un petit peu, pas que ça me laisse froid, mais ce qui est important pour nous, c'est de comprendre pourquoi on est ici. On est 26 000 de population. Il y a peut-être maximum six, sept, huit personnes de la ville qui ont eu des interventions et la personne qui va faire le plus d'interventions depuis le début, c'est quelqu'un qui n'est même pas de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Donc, ça m'étonne un peu, mais c'est la démocratie on me dit.

420 Faire paraître notre avis dans le journal de Québec, c'est de la démocratie aussi. Je comprends ça, on va vivre avec. Mais on a quand même investi plus d'un demi-million, et c'est des parcs en moins et des jeux d'eau en moins pour la Ville; mais ça aussi, ça fait partie de la démocratie.

425 Le point auquel je tiens le plus de dire aux gens, c'est que la Ville a une vision, on s'en va vers ça, et souvent on dit à des gens ou à des administrateurs: *Vous n'êtes pas visionnaires, vous n'avez pas vu voir plus loin que le bout de votre nez.+ On a vu la ville avec un développement total de 40 000 de population. On sait où on s'en va. On vous demande juste la permission de le faire. Et c'est des boulevards qu'on fait là. On ne contourne pas la Baie James, on ne déplace pas une montagne, on met des boulevards à quatre voies. Puis parce qu'ils 430 dépassent un kilomètre, on est en étude d'impact.

Je vais terminer mon intervention là-dessus. Je tiens simplement à préciser en terminant que si ça ne se fait pas à quatre voies, ça va se faire autrement et ça va simplement amplifier un problème de circulation qu'on a là. Et ça ne sera pas de la faute de la vision qu'on n'aura pas eue, 435 ça va être pour d'autre chose simplement. Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

440 Merci, monsieur Pilon.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

445 Merci, monsieur Pilon, pour votre présentation, vos commentaires. J'aurais une petite question à vous poser et je me fie à ce que je lis sur ce que vous avez présenté par écrit. Vous dites que :

L'élargissement de Félix-Leclerc, en plus d'être une priorité pour la Ville, est devenu depuis sa construction un exutoire à l'autoroute 540.

450 Pensez-vous que l'élargissement, ça peut créer un problème de vitesse pour la circulation?

M. GUY PILON :

455 Il ne l'est pas présentement parce qu'on a quand même fixé la limite à 50 kilomètres/heure.
Et éventuellement, vous l'avez vu, je pense, sur les plans, il va avoir quand même quelques
lumières de circulation.

460 Donc, c'est la période du matin qui est le plus achalandée, c'est certain. Par miracle
quand ça arrive, je ne sais pas, cinq jours par année où la 540 ne refoule pas, on n'a pas de
problème là. Mais la plupart du temps, les gens vont quand même continuer sur la 540.

465 Non, la vitesse, on peut la contrôler, c'est nous qui fixons nos limites de vitesse sur notre
territoire. Donc, pour l'instant, ce qu'on a voulu faire, on a mis... il n'y aucun arrêt sur Félix-
Leclerc, sauf une lumière temporaire pour la sortie de Smart Center, Wal-Mart. C'est le seul.
Parce qu'on voulait vraiment que les gens utilisent...

470 Nous, notre but, quand on a fait Félix-Leclerc au début, c'est tout le trafic qui descendait
de boulevard Cité des Jeunes et 540, au lieu de prendre Cité des Jeunes, passer par Félix-
Leclerc. On avait même, je pense qu'elle est encore là, une pancarte disant: *Raccourci
directement aux centres commerciaux+ ou quoi que ce soit. On voulait vraiment éviter que les
gens passent dans le coeur de la ville, devant certaines maisons plus patrimoniales, et c'est pour
ça qu'on a créé Félix-Leclerc, et c'est pour ça qu'on a mis le moins d'obstructions possible. Il va
en avoir quelques-unes, on n'aura pas le choix, mais on va essayer d'en mettre le moins possible.

475 Pour la vitesse, je me répète, excusez-moi, on va la contrôler. C'est à nous, ça, à faire
ça.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

480 D'accord. Il y a une initiative de votre ville pour la question du transport par autobus. Je
trouve ça intéressant comme initiative. Le trajet de cet autobus-là, c'est quoi?

M. GUY PILON :

485 Il y a plusieurs trajets, mais un des trajets... ce qui arrive présentement, c'est que c'est en
train de se développer dans le secteur un peu plus ce qu'on appelle le secteur Dorion, André-
Chartrand, dans ces coins-là. Et c'est certain que présentement, au lieu de passer sur un chemin
qui est pratiquement en ligne droite, bien, il faut faire des contournements. Et il y a une...
490 j'espère que monsieur Mailly tantôt... de toute façon, je me répète, mais la Ville dans son rapport
l'a, vous donne des temps d'intervention. On a tant de minutes pour se rendre au train.

Les trains, ce n'est pas nous qui les contrôlons, c'est l'AMT. Le train part à telle heure et

495 ce n'est pas nous qui allons le faire attendre, c'est impossible. Si tu manques le train, tu prends l'autre. Et présentement, il y a de la difficulté, on arrive juste, juste à réussir à amener les gens d'un peu plus loin de la ville, c'est-à-dire le secteur Dorion, l'amener plus facilement vers cette gare-là. Et c'est certain que Félix-Leclerc à deux voies présentement avec le trafic qu'il y a dessus, qui va sûrement s'amplifier, bien, ça n'aidera pas là parce que l'autobus devra attendre.

500 André-Chartrand aussi va nous aider. Cité des Jeunes va probablement nous aider un peu. Mais ce qu'il faut penser sur le plan global de la ville, je pense vous avez vu les futurs sites de résidences et c'est ces gens-là qui vont nous demander du transport. Présentement on est serrés, on arrive quand même dans le temps, il ne faut pas qu'il nous arrive trop de pépins. Saint-Charles est surchargée et, là, on veut avec ça amoindrir la quantité de véhicules sur Saint-Charles, qui va faire en sorte que notre transport en commun, notre petit transport en commun, 505 matin et soir, mais là on va en rajouter aussi entre ces heures-là bientôt, à l'automne on a un projet pilote, bien, il faut qu'il soit efficace.

510 Pour que les gens prennent le transport en commun, vous ne pouvez pas leur demander... premièrement, vous ne pouvez pas arriver en retard au train, on s'entend là-dessus. Et deuxièmement, vous ne pouvez pas leur demander d'être dans l'autobus pendant trop de temps, sinon ils vont dire: *Bien, je vais prendre mon auto.+

515 Alors là, si on a une vision, on parlait tantôt de vision verte, peu importe quoi, bien, je pense que la Ville a fait plus que son bout de chemin là-dedans. On a investi plus d'un demi-million en transport en commun. Ça peut sembler peu mais, pour une place comme nous autres, c'est énorme.

520 **M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :**

Combien transportez-vous de gens au train, une évaluation?

M. GUY PILON :

525 Si je me souviens bien, il y a 1 000 transports par semaine. C'est aller-retour, donc il y a 500, à peu près. Mais les chiffres, écoutez, j'aimerais mieux que ça soit vérifié par monsieur Mailly.

530 **M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :**

Non, c'est une évaluation.

M. GUY PILON :

535 C'est ça. On parle de transport, on ne parle pas de personnes, on parle de transport

qu'il y a là. Il y a quatre petits autobus qui font le trajet. Il n'y a pas juste un autobus, il y a quatre ou cinq petits autobus qui font des trajets spécifiques dans la ville et amènent les gens avec un point de chute, un endroit de transfert, et on amène les gens à la gare.

540 **M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :**

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

545

Moi, j'aurais une question pour vous, monsieur Pilon.

M. GUY PILON :

550

Oui, allez-y, oui.

LE PRÉSIDENT :

555

Dans votre exposé, vous constatez, un peu comme madame Lafontaine, que sur Cité des Jeunes il y a une circulation non locale de camions et il y a des affiches de circulation locale.

M. GUY PILON :

560

Oui.

LE PRÉSIDENT :

565

Et ces affiches-là, c'est un peu comme les limites de vitesse, c'est sous votre contrôle. Est-ce qu'il vous arrive d'intervenir sur le contrôle de camionnage, local ou non local? Est-ce que c'est possible d'exercer le contrôle?

M. GUY PILON :

570

Ça me ferait tellement plaisir de vous dire oui, mais ce n'est pas nous qui contrôlons notre police. On s'est fait imposer, il y a quelques années... on était une des deux seules villes MRC dans le décret du gouvernement qu'ils nous ont enlevé notre police locale pour la mettre à la SQ. Ça fait du bien d'en parler là, parce que ça me fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

575

On sent que ça vous soulage.

M. GUY PILON :

580 Oui, c'est en plein ça. Oui, je suis bien content. On leur donne quand même plus de
3 M\$, mais c'est très difficile d'avoir ce qu'on veut. Et là, pour vous donner un exemple, c'est
qu'on vient d'engager deux firmes privées pour essayer de régler certains problèmes qu'on a à la
Ville. On ne contrôle pas la police. On leur demande. On demande de faire des interventions et
ils le font du mieux qu'ils peuvent ou quand ils ont du personnel disponible.

585 Mais il faut comprendre aussi, puis madame Lafontaine a raison, c'est qu'il y a des
travaux qui se font présentement sur André-Chartrand et les gens peuvent, parce que c'est local,
passer par Cité des Jeunes, le petit bout, et aller là.

590 Et deuxièmement, c'est qu'il y a un autre projet domiciliaire qui s'appelle Les Floralties, qui
est sur Cité des Jeunes, et lui, la seule façon de se rendre là présentement, c'est en passant sur
Cité des Jeunes et en passant sur la rue Floralties, un petit pont par-dessus la rivière Quinchien.
Éventuellement, quand les deux projets domiciliaires vont être reliés, celui qui est près de
Conestoga, donc Henry-Ford et lui, les gens vont pouvoir passer par le petit pont qu'il y a sur
595 Henry-Ford. Mais présentement, la seule façon d'aller dans le deuxième projet, c'est d'emprunter
Cité des Jeunes.

LE PRÉSIDENT :

600 D'accord. Donc, c'est la même chose pour les contrôles de vitesse, vous ne contrôlez
pas la police. Ça dépend donc de la disponibilité pour aller contrôler les vitesses un peu partout sur
votre territoire?

M. GUY PILON :

605 Mais ça, les vitesses, regardez, je ne pense pas qu'on a beaucoup de problème de
vitesse. Je ne vous dis pas qu'il n'y en a pas là. On s'est doté, il y a quelques années, puis on
est la seule ville encore à l'avoir fait, d'une boîte qui lit la circulation 24 heures par jour, 365 jours
par année. On l'installe à certains endroits et on fait une étude pendant sept jours. Et avec ça, on
610 rapporte à la SQ les problèmes qu'on a. Le nombre de camions, la vitesse, à quelle heure, tout
est enregistré. C'est fantastique de voir ça.

Avant quand on demandait à la police de faire des interventions, elle pouvait y aller
n'importe quand. Mais c'est sûr que si vous vous présentez, je ne sais pas, je vous donne une
615 heure, à 10 h le matin, ce n'était peut-être pas la plus problématique, et avec cette boîte-là qui se
lit par un laptop, on a exactement l'écriture et là on communique avec la Sûreté du Québec, on
leur dit: *Si tu as à faire une intervention, fais-là plutôt entre 8 h le soir et 9 h le soir, c'est là que
c'est problématique.+ Et à date, on y vient.

620 Mais par contre, l'autre point que je dois dire – et dans un sens je suis content aussi –
c'est que dans plus de 75 % des cas, les lectures qu'on a faites nous ont démontré qu'il n'y avait
pas de problème de vitesse. Les gens pensent. On en a un que ça fait deux fois qu'on le fait,
puis on lui a retourné: *Regarde, il n'y a jamais eu un véhicule dans un autre secteur qui est allé
plus que 54 kilomètres/heure. Il y en a eu un en deux mois et c'était à 2 h du matin.+

625 Donc, contrairement à ce que les gens nous disent des fois, bien, avec le rapport, on
peut dire à la... retourner au client, on appelle le client, le citoyen ou à la SQ: *Oublie ça.
Regarde, on a quelque chose qui nous dit : regarde, il n'y en a pas de problème.+ Les gens
peuvent avoir la perception de la vitesse.

630 Et ce que madame disait tantôt, elle a raison, le problème du boulevard Cité des Jeunes,
ce qu'il faut réaliser, c'est que c'est un vieux boulevard. C'est un vieux boulevard avec l'asphalte
crevassé et des traverses. Le jour – puis là je pense que tout le monde est conscient de ça – le
jour où vous faites un pavage neuf sur un boulevard, ça vient de changer complètement la
635 perspective. On pose maintenant des couverts des trous d'homme avec des caoutchoucs pour
empêcher la vibration. Ça se fait depuis des années.

Et on n'en a pas de plaintes dans les nouveaux quartiers, pourtant il y en a eu des
boulevards de faits, il y en a eu de l'asphalte de posé et par après les gens roulent sur un asphalte
640 neuf, comme tout le monde a dû l'expérimenter ici. Donc, c'est tranquille.

Mais Cité des Jeunes, il faut le refaire éventuellement. Et quand on va le refaire,
pendant la période de construction, on est très conscient que c'est problématique. Mais ça dure,
je ne sais pas, moi, un mois, deux mois, trois mois et, après ça, les gens retrouvent le calme
645 pour un bout de temps.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci beaucoup, monsieur Pilon.

650

M. GUY PILON :

Merci.

655 **LE PRÉSIDENT :**

J'invite maintenant le Mouvement Au Courant, son porte-parole monsieur John Burcombe.
Bonsoir, monsieur Burcombe!

660 **M. JOHN BURCOMBE :**

Bonsoir, monsieur le président. Je vais lire certaines parties du mémoire sans passer le

tout, trop long. D'abord, si vous voulez suivre, c'est à la page 2.

665 L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

Début de la phrase à la page 2: *L'amélioration du réseau routier...+

Fin de la phrase à la page 7: *... à l'est du Flying J.+

670 Un autre point qui n'est pas mentionné dans le mémoire, c'est à l'égard du
développement global de la ville et la région, c'est en réponse à des questions de la commission.
On note plus de souci pour l'environnement de la part des responsables, et la MRC et la Ville
déclinent l'invitation de la commission pour plusieurs choses : d'abord, à faire un bilan des milieux
naturels; à rédiger une politique sur les parcs et les espaces verts; à conférer un statut de statut
675 particulier à la rivière Quinchien et sa bande riveraine; à développer une politique en matière
d'environnement ou à concevoir un plan de développement durable. La MRC et la Ville ont dit
non à toutes ces suggestions de la commission.

680 Maintenant, pour ce qui est de certaines recommandations qui commencent à la page 9,
sur la rue Félix-Leclerc, je crois toujours qu'il devrait avoir une piste cyclable ou un trottoir au
moins sur le côté nord de Félix-Leclerc. Je vais élaborer un peu sur ça.

685 En réponse à une question sur ce sujet, le promoteur dit: *Ah! les piétons peuvent
facilement traverser la rue aux feux de circulation à divers points le long de Félix-Leclerc.+ Mais je
me demande si le piéton croise, traverse la rue, se trouver le côté nord, puis il veut aller au
commerce voisin, est-ce qu'il doit retraverser la rue, prendre le trottoir sud, traverser encore la
rue pour arriver au deuxième commerce. Pour moi, ce n'est pas très pratique et je crois qu'au
moins un trottoir du côté nord est exigé.

690 Donc, c'est une série de recommandations pour le gouvernement.

LE PRÉSIDENT :

695 Monsieur Burcombe, vous êtes proche de la fin, je pense.

M. JOHN BURCOMBE :

Oui.

700 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

M. JOHN BURCOMBE :

705

Oui, j'ai seulement quelques mots de plus. Alors, c'était certaines recommandations:

D'inclure les municipalités dans la Stratégie de développement durable.

710

D'instaurer l'évaluation environnementale stratégique pour les politiques, plans et programmes du gouvernement et des municipalités. Et lors de l'évaluation publique de boulevards comme ici, on ne devrait pas donner des approbations en vertu de l'article 22 et 32, parce que ça nuit à la considération du projet de boulevard.

715

Un autre point, c'est d'exiger la visite de terrain par ceux qui font l'analyse des demandes de certificats d'autorisation.

D'instaurer un tribunal d'appel pour des problèmes de conformité que je viens de mentionner dans le zonage, lotissement, etc.

720

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

725

Et concernant le 10 % de terrain qui devrait être cédé aux municipalités lors d'une opération de lotissement, je crois que dans les nouveaux développements, l'obligation devrait être de fournir le tout en terrain plutôt que d'être en mesure de donner un peu de terrain et le reste en argent.

730

Et pour le boisé Charlot et le marais, il faut qu'il y ait une zone tampon autour de ces deux milieux, qui ne semble pas être le cas sur les plans qu'on a vus. Merci.

LE PRÉSIDENT :

735

Merci, monsieur Burcombe.

Monsieur Panisset.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

740

Monsieur Burcombe, merci pour votre exposé. J'aurais une question d'ordre général et ensuite des petites questions qui vont apporter un éclaircissement à ce que vous avez écrit.

Sur la première page, au quatrième paragraphe, vous parlez de concentration de terminaux de transport lourd et des entrepôts augmentera la circulation de camions, etc. En

745 quoi pensez-vous, après votre expérience qui est bien connue, en quoi cette situation peut-elle être modifiée? Qu'est-ce que vous feriez pour modifier cette situation-là, autrement dit? C'est une grande question mais...

M. JOHN BURCOMBE :

750

Oui, c'est bien difficile. C'est que je ne suis pas convaincu de certaines bonnes façons de faire de ces compagnies. C'est sûr qu'ils veulent, je présume, avoir un plus grand espace pour élargir leurs affaires, mais, pour moi, le fait d'amener des produits par train jusqu'à certains points à l'extérieur de Montréal et puis transférer cette marchandise aux camions n'est pas une bonne

755 idée pour en ce qui concerne les gaz à effet de serre, parce que les marchandises vont voyager beaucoup plus en camion qu'en train. Avec le terminal présentement à Lachine, on est déjà au milieu de Montréal et il n'y a pas loin pour transférer la marchandise aux destinations finales.

Alors, c'est des questions que je me pose sur l'installation de ces terminaux de Canadien

760 Pacifique en particulier. Pour Canadian Tire, je ne connais pas trop sur ça, c'est aussi un transfert intermodal de train à camion. Mais est-ce que Montréal sera le plus à l'est que Canadian Tire va avec ses livraisons en train? J'espère que non parce que ça veut dire qu'ils vont livrer d'ici jusqu'à Halifax et Terre-Neuve même par camion.

Alors, c'est des questions que je me pose et, pour moi, ça ne va pas dans le bon sens de ce que je comprends devrait être ce qu'on appelle le développement durable. Alors, je ne sais pas si ça répond un peu à la question?

765

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

770

Oui, très bien. Je vais continuer si vous permettez. On passe à des questions qui sont plus précises.

M. JOHN BURCOMBE :

775

Oui.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

780

Sur la page 5, vous faites une affirmation, vous parlez du boisé Charlot, vous dites:

L'autre moitié de la superficie devrait être acquise d'ici la fin de 2007.

Comment arrivez-vous à cette conclusion?

785

LE PRÉSIDENT :

Je veux juste préciser la question. En fait, cette phrase-là vient du rapport des engagements de la Ville et vous répondez, vous:

790

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

Donc, c'est ça votre réponse que vous donnez.

795

M. JOHN BURCOMBE :

Ça, c'était mon interprétation de l'entente entre le promoteur et la Ville, ils disent: *On va céder ce terrain si le plan de lotissement qu'on veut est aussi accepté par la Ville.+ Ça, c'est mon interprétation. J'ai vu un document à cet effet, de le trouver sur une autre façon à autre problème. C'était mon interprétation.

800

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Vers la fin de votre rapport sur la page 10, en haut de la page, vous dites:

805

Pour les municipalités avec une population de plus de xx (...)

Qu'est-ce que vous entendez par deux *x+? Ça demande des précisions.

810

M. JOHN BURCOMBE :

Excusez. La page?

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

815

Page 10, la première ligne en haut de la page, première ligne.

M. JOHN BURCOMBE :

820

Oui. Alors, c'est un chiffre à déterminer. Mais pour moi, peut-être 10 000. Certainement une ville de la taille de Vaudreuil devrait avoir une... la plupart de ces villes ont déjà leur site Internet. C'est seulement de rendre disponible plus d'information sur ces sites. Je dirais 10 000 peut-être, 15 000.

825

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Il y a un point par la suite, lorsque vous parlez de la législation, des procédures, etc.,

830 vous parlez d'instaurer l'évaluation environnementale stratégique pour les politiques, plans et programmes du gouvernement et des municipalités. Est-ce que vous pourriez développer un petit peu cet aspect-là?

M. JOHN BURCOMBE :

835 Oui. C'est que c'est une recommandation qui date de 1988 et c'est une pratique qui est de plus en plus acceptée. L'idée, c'est que l'évaluation environnementale, c'est plutôt une aide à la planification. C'est un outil de planification. Plutôt que de le voir comme une exigence à faire une fois que la planification est complétée, c'est plutôt de le faire le plus en amont possible afin qu'on puisse prendre des décisions éclairées et ne pas avoir des pépins, des problèmes plus tard.

840 Et pour moi, si le gouvernement essaie de donner une certaine orientation au développement, c'est difficile de le faire simplement en édictant certaines règles à suivre sans qu'on fasse une évaluation de: *Est-ce que les autorités suivent ces recommandations, suivent ces orientations?+ La façon de le faire, c'est de faire l'évaluation environnementale stratégique, évaluer ces plans, programmes et politiques pour voir est-ce qu'ils vont dans la bonne direction de
845 ce que veut le gouvernement. C'est un peu ça l'idée.

Même au niveau des municipalités, je crois que présentement la consultation sur le Plan d'urbanisme n'est pas une vraie consultation. On présente le plan: *Le voici. Est-ce que vous avez des commentaires?+ Mais ça, ce n'est pas une vraie consultation. Il faut connaître les enjeux et examiner plus en détail c'est quoi les conséquences, les effets de l'implantation de ce
850 plan. Et ça, c'est le début de l'évaluation environnementale stratégique.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

855 Deux petites questions.

LE PRÉSIDENT :

860 Allez-y.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

865 Deux petites dernières questions. Toujours sur la page 10, vous dites dans le dernier paragraphe:

*(...) 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.*

Est-ce que vous pourriez apporter un éclaircissement sur le 10 %?

870

M. JOHN BURCOMBE :

Ce que la loi sur l'aménagement exige depuis un certain temps que quand il y a un nouveau développement, lotissement de terrain, 10 % de cette superficie devrait être cédé à la municipalité pour fins de parcs. Alors à première vue, c'est clair, on aura 10 % de terrain comme espaces verts dans les nouveaux développements. Mais en pratique, ça ne marche pas comme ça. Il est permis pour le promoteur de ne fournir aucun espace vert, mais simplement de compenser dans les municipalités la valeur du 10 % du terrain qu'ils auraient dû céder.

875

880

Alors, j'ai fait une analyse de la situation à Vaudreuil et je trouve que c'est loin du 10 % qui est actuellement fourni comme espaces verts dans les nouveaux développements. Et l'idée est d'assurer qu'il y aura ce 10 %, d'assurer que les promoteurs, les développeurs de ces nouvelles sections, nouveaux lotissements où il n'y a aucune construction maintenant, c'est d'exiger qu'ils cèdent à la Ville le 10 % en terrain et non pas en argent.

885

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Une dernière question. C'est sur la page 11, en haut de la page, vous parlez de:

890

(...) exiger une zone tampon autour du marais du côté ouest du boisé de xx m.

M. JOHN BURCOMBE :

Oui. Le minimum devait être 15 mètres, de préférence encore plus. 30 mètres serait encore mieux. Le problème est que du côté est du boisé, c'est déjà compromis, on n'a pas laissé une zone tampon. On a simplement rasé, on a détourné le cours d'eau Dorion qui était là pour le mettre dans le bois. Et maintenant, c'est les clôtures des nouvelles résidences qui sont collées au boisé.

895

900

Alors, pour moi, c'est une façon de faire qui n'aurait pas dû être permise, mais c'est là. Mais pour ce qui est toujours possible, où il est toujours possible d'agir, c'est les côtés du marais et côté ouest du boisé, là, pour moi, il faut exiger une zone tampon.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

905

Je vous remercie, monsieur, pour votre mémoire et pour les précisions que vous y avez apportées.

LE PRÉSIDENT :

910

Merci beaucoup, monsieur Burcombe.

J'appelle maintenant monsieur Donald Quane.

915 **M. DONALD QUANE :**

Bonsoir, messieurs.

920 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Quane, bonsoir.

M. DONALD QUANE :

925 Premièrement, mon intervention sera très succincte. Au niveau du plan qui a été présenté par la Ville pour le développement de son réseau routier, c'est certain qu'il y a des projets à plus long terme, comme le développement de la rue Cité des Jeunes et la rue André-Chartrand. Mon intervention se situe surtout au niveau de la rue Félix-Leclerc.

930 On sait que, puis je répète un peu ce que monsieur le maire Guy Pilon vous a dit, on sait qu'au point de vue démographique, la Ville de Vaudreuil-Dorion ainsi que la Ville de Saint-Lazare se développent très rapidement. Je pense que ce sont des villes qui se développent le plus rapidement au Québec.

935 Les études de circulation sur la rue Saint-Charles ont démontré que cette artère est surchargée et que présentement, avec ses deux voies, la rue Félix-Leclerc sert de voie de contournement. Puis ce qui accentue le problème, c'est le grand succès que connaît la gare intermodale, non seulement pour les gens de la Ville de Vaudreuil-Dorion mais pour les communautés environnantes.

940 On sait, comme le maire vient de le dire, que le stationnement a été doublé et encore il n'y a pas assez de place. Donc, c'est un franc succès au point de vue environnemental, au point de vue effet de serre, tout le monde est heureux. Et le transport en commun, encore une fois ça diminue les gaz à effet de serre.

945 Mais ça amène beaucoup de circulation sur la rue Félix-Leclerc qui a été prévue à quatre voies mais, à cause d'un problème technique, a été construite sur deux voies. Mais on sait qu'à chaque extrémité, par exemple, il y a quatre voies. De chaque côté de cette rue, c'est zoné commercial, sauf autour de la gare intermodale. Et les centres commerciaux se développent, 950 puis ils vont continuer à se développer. Ce n'est pas un secret pour personne.

Donc, vu que la Ville possède les terrains déjà de l'emprise de la route; vu que le rapport d'étude d'impact de Genivar sur l'environnement fait état d'impacts résiduels mineurs;

955 puis vu qu'il y a eu des... on ne les pas entendus ce soir, mais je présume qu'on va les entendre plus tard, qu'à des séances d'information préalables à celle-ci, les responsables du transport en commun et le chef des pompiers craignent pour la sécurité du public à cause de l'encombrement du réseau routier actuel...

960 Cet après-midi, je circulais sur la rue Félix-Leclerc et, maintenant que les classes sont terminées, il y avait deux jeunes, je dirais de 10 ans, 12 ans qui circulaient en bicyclette. Je n'ai pas besoin de vous dire que c'est une situation très dangereuse.

965 Moi, je crois qu'il est urgent pour la sécurité du public de procéder le plus rapidement possible à l'élargissement de Félix-Leclerc et, comme il avait été prévu, de deux voies à quatre voies, et aussi avec la piste cyclable et les trottoirs. Les gens maintenant, on voit souvent des jeunes mères même avec des poussettes sur la rue Félix-Leclerc, ce que je considère très dangereux.

970 Je comprends qu'on est au Bureau des audiences publiques sur l'environnement, mais je crois que la sécurité des gens aussi doit primer et la logique doit primer. Merci.

LE PRÉSIDENT :

975 Votre commentaire dernier est très pertinent. Vous savez, le Bureau d'audiences publiques prend une vision très élargie de la définition d'environnement, qui inclut les aspects de sécurité, de bien-être, qualité de vie.

Je vais passer la parole à monsieur Panisset.

980 **M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :**

Vous vous êtes concentré, en tout cas vos commentaires portent surtout sur Félix-Leclerc. Est-ce que vous avez des commentaires à faire sur les deux autres tronçons qui sont à l'étude?

985 **M. DONALD QUANE :**

990 Je crois que les deux autres tronçons sont... surtout le tronçon André-Chartrand, lors de... je n'étais pas présent à la dernière présentation, mais à la présentation qui a précédé celle-là, le chef des pompiers et le responsable du transport en commun craignaient les problèmes de circulation. Puis si le chef des pompiers craint pour les problèmes de circulation, ça veut dire que les gens et leur demeure et leurs biens sont en danger. Si on ne peut pas se rendre, on ne peut pas offrir les services. Puis je présume que la même chose se présente pour le corps policier, pour la SQ.

995 Puis encore une fois, vu que les impacts environnementaux sur Félix-Leclerc sont minimes, vu que la Ville appartient l'emprise de la route, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas procéder immédiatement avec la construction de ce tronçon.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

1000 On va revenir sur Félix-Leclerc. On me suggère une question. Vous avez dit que Félix-Leclerc avait été fait au tout début à deux voies à cause d'un problème technique.

M. DONALD QUANE :

1005 Oui.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

1010 De quoi il s'agit comme problème technique?

M. DONALD QUANE :

1015 Je crois que pour une voie qui est prévue à quatre voies, si elle dépasse un kilomètre, elle doit passer par le ministère de l'Environnement, passer au Bureau des audiences publiques. Ça ne s'est pas fait. Donc, on est ici ce soir. Moi, je dis que c'est un problème technique. Vous pouvez l'interpréter d'une façon différente de la mienne, là, mais c'est un problème technique, puis je crois qu'il y a urgence pour la sécurité des gens de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

LE PRÉSIDENT :

1020 Donc ce serait, à votre connaissance, la raison pour laquelle il y a quatre voies aux extrémités et deux voies au centre à Félix-Leclerc.

M. DONALD QUANE :

1030 Je suis certain qu'il n'y a pas personne qui a construit quatre voies et pour aller dans un engorgement à deux voies par la suite. Je crois que c'est un problème d'économie de finances, qu'on ne voyait pas un besoin de le construire à... je ne veux pas mettre les mots dans la bouche des gens de la Ville pourquoi ils ont pris cette décision-là, mais on ne commence pas à quatre voies pour aller à deux voies pour... je ne verrais pas la raison. En tout cas, je ne pourrais pas vous donner la raison.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

1035

Merci beaucoup, monsieur Quane.

M. DONALD QUANE :

1040

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, monsieur Quane, pour votre mémoire et votre présence.

1045

Nous allons maintenant faire une pause de quinze minutes. La commission a besoin de se faire aérer un peu. Donc, on reprendra à 8 h 30.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1050

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1055

J'invite madame Julie Quenneville, s'il vous plaît, à venir au micro.

Mme JULIE QUENNEVILLE :

1060

Bonsoir. Alors, je m'appelle Julie Quenneville. Je suis géophysicienne de formation et professeure de physique et de géologie. J'habite la région depuis près de dix-huit ans et plus spécifiquement à Vaudreuil-Dorion depuis trois ans.

1065

Je ne vous ferai pas toute la lecture de mon mémoire, mais j'ai comme principe de base que tout citoyen a droit à un environnement sain, favorisant une bonne qualité de vie. J'ai à coeur le développement durable de ma ville pour tous les citoyens, pour mes enfants ainsi que pour moi-même, et ça m'amène à partager avec vous ce soir mes préoccupations face à trois aspects.

1070

Premier aspect, réduction des impacts liés au bruit provenant particulièrement de la circulation routière.

Réduction de l'éclairage nocturne, favorisant le développement durable toujours, tout en préservant la sécurité, mais aussi tout en améliorant la santé.

1075

Ensuite troisième aspect, réduction de la pollution de l'air par la création de ce que j'ai appelé des corridors verts avec plantation d'arbres et aménagement adéquat de pistes.

1080

Alors, pour moi, le développement urbain est inévitable. D'entrée de jeu, je vous dis que je ne suis pas contre ce projet d'amélioration du réseau routier; au contraire, je crois que c'est inévitable pour toutes les raisons qui ont été dites ce soir. Toutefois, ce développement urbain doit se faire dans le respect de l'environnement.

1085

Il y a trente ans, il y a peu de gens qui prenaient au sérieux les annonces de réchauffement climatique. Aujourd'hui, il en est tout autrement. Puis aujourd'hui, il y a des études qui démontrent que, parmi les facteurs environnementaux liés à la vie urbaine qui ont des impacts négatifs sur la santé, on retrouve la pollution par le bruit, la pollution lumineuse et la pollution de l'air. Donc, des solutions sont envisageables, puis c'est assez bien documenté dans la littérature scientifique actuelle.

1090

Alors, au premier point, par rapport à la pollution par le bruit, eh bien, le niveau de bruit auquel nous sommes soumis jour et nuit, entre autres ici à Vaudreuil, ça cause un stress à notre organisme en réduisant la qualité des heures de repos et de sommeil.

1095

Par exemple, un piéton qui marche le jour le long du boulevard Cité des Jeunes est soumis à un bruit ambiant lié à la circulation des automobiles, camions, autobus qui oscille généralement entre 65 dB et 85 dB. J'ai même mesuré jusqu'à 90 dB. Alors c'est sûr que, avec un niveau de bruit aussi intense, on ne peut pas considérer ce corridor de marche, même s'il y a des trottoirs, comme une aire de détente. On y marche par nécessité et on endure le bruit.

1100

Il y a beaucoup d'études en ce moment qui sont faites sur le bruit et qui nous montrent que lorsque le bruit ambiant devient trop fort et qui perdure, notre corps se met en mode vigilance comme si un danger était éminent et que nous allions devoir nous défendre contre une agression. Le rythme cardiaque augmente, la respiration se fait plus rapide. Bon, bref, le corps ne peut pas résister indéfiniment à une tension comme celle-là, le corps s'épuise et ensuite viennent des problèmes de santé.

1105

Il y a, par exemple au Québec ici, l'Ordre des orthophonistes et des audiologistes qui incite les municipalités à adopter des mesures pour diminuer le bruit. Et puis au Québec, chaque municipalité adopte ses propres règlements; alors nous pourrions en faire de même à Vaudreuil.

1110

Comme pistes de solution, j'ai mis dans mon mémoire qu'on pourrait ériger des écrans antibruit additionnels. Et je reviens sur le boulevard Cité des Jeunes, parce que j'habite en bordure du boulevard Cité des Jeunes, et je note chez moi un niveau de bruit qui est déjà au-delà de 55 dB. Donc, j'aimerais que ce projet inclut des écrans antibruit additionnels autant au sud qu'au nord.

1115

On pourrait aussi réglementer, ajouter des règlements pour limiter la vitesse des

1120 véhicules sur les boulevards. On pourrait exercer des contrôles routiers. On pourrait vérifier les systèmes d'échappement des véhicules. En ce moment, il y en a plein de véhicules qui ne respectent pas les normes actuelles, mais on ne semble pas donner de contraventions par rapport à ça, alors que pourtant ces règlements-là existent déjà. Et finalement, on pourrait aussi aménager des corridors verts. Je vais y revenir plus loin.

1125 Mon deuxième point, c'est par rapport à la pollution lumineuse. Alors, l'expression *pollution lumineuse+ est utilisée à la fois pour désigner la présence nocturne anormale ou gênante de lumière et les conséquences de l'éclairage artificiel nocturne sur la faune, la flore et notre propre corps. Depuis la fin des années 90, ça a été mesuré, on mesure une hausse de 5 à 10 % par année d'intensité lumineuse nocturne. Et ça, c'est pour toute la planète.

1130 C'est sûr que depuis vingt ans, les promoteurs nous font l'offre d'équipements d'éclairage. C'est sûr que pour eux, plus ils en installent, plus ils font de l'argent. J'imagine que c'est ça le principe de base. Il y a aussi une demande de sécurité de la part du public, dont je suis bien consciente, mais ça nous amène à un éclairage urbain qui est excessif.

1135 Il y a des arguments qui militent en faveur d'une réduction de l'éclairage, considérant, et ça c'est selon des données statistiques de la police, que la plupart des cambriolages ont lieu le jour, en plein jour; que trop d'éclairage incite les automobilistes à augmenter leur vitesse. Donc, ça multiplie les risques d'accidents.

1140 On note aussi une perturbation des rythmes biologiques en dérégulant notre horloge interne au niveau de l'éveil et du sommeil.

1145 Au niveau des coûts, le fait de diffuser plus de 50 % de l'énergie lumineuse produite vers le ciel au lieu de juste l'envoyer au sol, ça représente... et je vous donne un exemple. Aux États-Unis, une étude de l'International Dark Sky Association a montré qu'aux États-Unis, environ 1,5 milliard de dollars sont ainsi gaspillés chaque année.

Donc, parmi les pistes de solutions dont je parle dans mon mémoire, il y a:

1150 – prévoir un éclairage en systématisant les abat-jour qui diffuseraient la lumière plus vers le bas;

– privilégier des lampadaires à verres plats, parce que ça diffuse moins la lumière que les verres courbes;

1155 – choisir des angles d'incidence directement vers le sol ou de 10E;

– choisir des couleurs de lampes qui ont moins d'impact sur la faune;

1160 – munir les lampadaires de minuterie pour en diminuer l'intensité à certaines heures de la nuit, par exemple, ou des dispositifs de détection de présence de personnes ou de véhicules pour allumer au besoin.

1165 On pourrait aussi utiliser des systèmes de dispositif rétroréfléchissant pour la signalisation, pour les poteaux, les panneaux. On pourrait aussi établir des règlements municipaux pour couper ou réduire l'éclairage des panneaux publicitaires ou autres et des édifices après 23 h.

1170 Je vous donne un exemple au Québec de ce qui se fait actuellement ailleurs dans d'autres MRC que la nôtre. Eh bien, afin de diminuer la pollution lumineuse, les MRC du Granit et du Haut-Saint-François ont adopté l'année passée des mesures restreignant les types de lampadaire ainsi que la quantité de lumière utilisée. Les municipalités de ces MRC sont actuellement en train de changer leurs lampadaires.

1175 Donc, il y a des choses qui bougent ailleurs au Québec. Même que là-bas, on imagine que leur projet pourrait même être amené à un niveau qui dépasse la région de Mégantic, dans le sens que le Québec pourrait adopter des lois pour réglementer l'éclairage partout.

1180 Donc, des solutions simples existent et sont disponibles, des abat-jour, des minuteries, utiliser des LED, des détecteurs, des dispositifs rétroréfléchissants. En plus, ça nous amènerait à faire des économies. Et en plus, elles pourraient avoir des effets positifs sur la santé.

1185 Mon troisième point, c'est au niveau de la pollution de l'air. Alors, il y a un intervenant avant moi qui en a bien parlé. La présence de particules polluantes en suspension dans l'air que nous respirons est néfaste pour la santé. Des pistes cyclables, des trottoirs pour piétons en bordure des boulevards sont nécessaires, mais il faut aussi être bien conscients que, en ces endroits, les particules polluantes en suspension dans l'air peuvent rendre la respiration des piétons et des cyclistes désagréable, voire malsaine.

1190 Donc, comme pistes de solution, je présente évidemment la plantation d'arbres. En ce moment, on ne le sent pas encore, ça, beaucoup dans Vaudreuil. Donc, augmenter la végétation.

Il faudrait favoriser le transport en commun. Et là-dessus, je félicite les gens à la ville qui travaillent là-dessus en ce moment. Il faut aller dans ce sens-là.

1195 On pourrait subventionner les véhicules moins polluants. On pourrait créer une taxe verte pour les véhicules polluants. Encore là, on pourrait effectuer un contrôle routier pour vérifier que les véhicules sont conformes.

1200 Au-delà de tout ça, il existe aussi des solutions qui favoriseraient la réduction de plus d'un type de pollution à la fois. Et puis là je présente, par exemple, la création de corridors verts. J'entends par là des corridors qui seraient, en plus des routes, des corridors où il y aurait plantation d'arbres et un aménagement adéquat de pistes.

1205 Donc, ces pistes-là pourraient favoriser les déplacements sains et sécuritaires pour la marche, le vélo, patins à roues alignées, tout en réduisant la sédentarité et l'obésité. Je pense que dans un projet d'amélioration du réseau routier, on devrait aussi prévoir ce type de pistes-là.

En plus, ça réduirait la pollution atmosphérique, ça réduirait le bruit dans l'environnement proche.

1210 Puis même, là pour ma ville, je me dis, ça augmenterait la valeur économique du territoire, puis en plus des revenus pour la Ville. Parce que de tels sentiers, s'ils étaient prévus, ce serait très attrayant pour des futurs citoyens dans la ville, des jeunes parents avec leurs enfants comme pour des plus âgés qui apprécieraient s'y promener dans de tels corridors verts pour se détendre, garder la forme, tout en étant accessibles à proximité de leur domicile.

1220 Actuellement, dans les projets, moi, je vis dans le projet Cité des Jeunes, tout près de la rue des Floralties, où passent je ne sais pas combien de camions par jour depuis des années. C'est sûr que j'ai hâte que le projet soit terminé parce que la circulation des camions est très désagréable au niveau du bruit et des vibrations. Mais ce que je note, c'est qu'actuellement dans les projets qu'on voit, qui se développent, il n'y a pas assez de verdure, il n'y a pas assez de parcs. Les parcs sont tout petits. C'est bon pour des enfants en bas de cinq ans, mais c'est des trop petits parcs pour permettre autre chose.

1225 Bref, en conclusion, j'encourage donc les élus de ma ville à converger dans le sens d'un développement, oui, d'un développement durable au service de l'humain et non contre sa propre nature.

1230 À l'exemple du Groupement des médecins en faveur de l'environnement en Suisse et de l'Union européenne pour l'environnement, je considère qu'on devrait prendre ces problématiques de santé publique de façon prioritaire, parce que chacun a droit de vivre dans un environnement équilibré et adapté à sa santé.

1235 Et puis j'aimerais vous citer pour terminer, parce que j'ai présenté ce mémoire, oui, pour que les élus de ma ville sachent ce que j'attends d'eux, oui qu'ils aient une vision, ils en ont une, je la comprends, je l'ai vue, oui, mais aussi une vision qui tient compte des besoins et des préoccupations des citoyens. Je m'attends à ce qu'ils agissent de manière responsable, qu'ils contribuent au développement d'un Plan d'urbanisme qui respecte l'environnement, qui favorise une bonne qualité de vie. Cette vision peut s'appuyer sur le fait que nous sommes capables de faire mieux puisque je crois les gens élus actuellement à ma ville sont des gens de qualité.

1240

Et pour terminer, alors je voudrais citer André Desmarais, président de Power Corporation. C'était lors de son allocution de la semaine passée alors qu'il recevait un doctorat honorifique de l'Université Concordia. Il nous disait:

1245

Il est donc important de ne pas oublier que le véritable progrès est celui qui améliore le destin et le bien-être de l'humanité, celui qui est issu de l'alliance entre la connaissance et les valeurs, celui qui unit l'intelligence et l'âme à la poursuite de nobles objectifs.

1250

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Quenneville. Je vais céder la parole à monsieur Panisset.

1255

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Merci également pour votre mémoire très inspirant. J'aimerais vous demander quelques précisions pour la question du bruit. Dans les pistes de solutions, vous parlez de réglementer la vitesse des véhicules automobiles. Qu'est-ce que vous voyez comme limitation de vitesse? Il y a déjà des chiffres qui sont mentionnés, mais...

1260

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Oui. Bien, ce que je sais, c'est que lorsqu'on veut réduire la vitesse juste en mettant... je le lie à la vitesse et au bruit. Ce qui fait beaucoup de bruit, c'est quand les camions, les gros véhicules démarrent après un arrêt. Ça prend des arrêts, c'est sûr. Mais je pense qu'en mettant des dos d'âne sur certains boulevards où on veut réduire la vitesse, ça permet à garder la vitesse plus faible. Il y a des dos d'âne qui sont faits pour que les véhicules puissent y passer sans avoir à trop freiner, mais qui peuvent passer la bosse à 40 kilomètres/heure. Donc, ce n'est pas un arrêt, mais ça réduit la vitesse.

1265

1270

Donc, c'est une question d'information aussi. Une fois que les gens savent qu'en passant ces bosses-là à 40 kilomètres/heure, ce n'est pas un arrêt, ils passent à 40, boom! boom! tout va bien, ce qui fait que les gens, à ce moment-là, ils arrivent à l'arrêt avec une moins grande vitesse. Parce que les camions, quand ça freine, ça fait aussi beaucoup de bruit.

1275

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Votre suggestion de création de corridors verts est intéressante, c'est sûr. Est-ce que vous pouvez nous donner des exemples? Ça doit exister ailleurs...

1280

Mme JULIE QUENNEVILLE :

1285 Oui.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

1290 ... ou si c'est votre création?

Mme JULIE QUENNEVILLE :

1295 Non. Malheureusement, les exemples que je connais de sentiers pédestres sont dans des régions moins urbaines qu'ici. Mais je me dis, il doit y avoir moyen lorsqu'on fait un développement. Là, c'est des champs en ce moment. Est-ce qu'on peut prévoir des corridors qu'on maintiendrait intacts sans maison, sans rue, pour éventuellement les développer avec arbres et végétation?

1300 Donc, c'est ça, je pense, qui manque beaucoup actuellement dans Vaudreuil-Dorion. C'est qu'on peut marcher, on peut circuler, mais ce n'est pas facile. Se déplacer à bicyclette actuellement, ce n'est pas facile. Sortir de la rue des Floralies, emprunter Cité des Jeunes, c'est assez dangereux, surtout au niveau du passage de la voie ferrée. C'est très dangereux pour des gens à bicyclette, même pour les piétons parce qu'on le sait, le trottoir arrête et, là, il faut s'engager comme dans la même voie que les autos pour traverser.

1305 Bref, ça, c'est un point précis là mais, à plus grande échelle, je me dis que dans un projet comme celui dont on parle ce soir, on voudrait voir ajouter des pistes pour que ce soit agréable pour les gens qui vivent déjà dans les quartiers autour de pouvoir aller s'y promener, marcher, y aller à vélo. Pas nécessairement juste pour se rendre à la gare mais aussi juste pour le loisir.

1310 Et oui, je pense que ça, ça va attirer des gens à venir vivre ici. On ne veut pas juste un développement de maison mur à mur entre les autoroutes 540, 40. Il faut aussi prévoir d'autres corridors pour d'autres types de véhicules non motorisés, mettons.

1315 **M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :**

1320 Pour ce qui est de la pollution lumineuse, vous apportez des arguments. Il y en a toute une série. Vous commencez par les cambriolages, c'est peut-être les faits les moins intéressants, puis vous donnez un tas d'exemples. Je voudrais tout simplement par curiosité connaître les sources de ces...

Mme JULIE QUENNEVILLE :

1325 Oui. Alors...

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Il y a un exemple. Vous donnez une étude de International Dark Sky Association.

1330

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Oui.

1335

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Mais est-ce que vous donnez des références précises là-dessus?

1340

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Oui. À la dernière page de mon mémoire, je donne les références. Certaines sont tirées du site encyclopédique wikipedia, qui lui-même donne plusieurs références. Donc, de là, je suis partie avec pollution lumineuse et, de là, on a plusieurs dossiers concernant la pollution lumineuse et des impacts négatifs sur la santé. Et, de là, vous allez retrouver plusieurs des références.

1345

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Je vous remercie.

1350

LE PRÉSIDENT :

Madame Quenneville, je vais vous adresser aussi une ou deux questions si vous voulez.

Les corridors verts dont vous rêvez, parce qu'ils ne sont pas dans le plan, dont vous rêvez, est-ce que je comprends bien qu'ils ne suivent pas directement les voies routières majeures?

1355

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Oui.

1360

LE PRÉSIDENT :

Donc, ce sont des corridors verts qui traversent les quartiers résidentiels?

1365

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Oui.

1370 **LE PRÉSIDENT :**

Dans votre esprit, c'est des corridors de quelle largeur que vous voyez quand vous parlez de corridors?

1375 **Mme JULIE QUENNEVILLE :**

1380 Qui prévoient deux voies pour une piste cyclable, mais en plus un corridor adjacent pour les piétons. Évidemment, on ne peut pas mélanger piétons et vélos, ca c'est dangereux, parce que les vitesses des vélos peuvent devenir assez grandes pour blesser un piéton. Donc, ça veut dire qu'il faut additionner piste cyclable, plus adjacent corridor de marche.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Donc, ça apparaîtrait dans...

1385

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Et qui inclut aussi un espace de chaque côté qui serait bordé d'arbres. Donc, ça peut...

1390 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y, je vous en prie.

Mme JULIE QUENNEVILLE :

1395

Ça peut donc prendre rapidement la largeur d'une rue comme ma rue, Perce-Neige.

LE PRÉSIDENT :

1400 Parfait. Donc, ces voies-là, ces corridors-là seraient planifiés dans les plans domiciliés à venir, finalement.

Mme JULIE QUENNEVILLE :

1405

À venir, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci beaucoup, madame, pour votre mémoire et votre témoignage.

1410

Mme JULIE QUENNEVILLE :

Merci à tous.

1415

LE PRÉSIDENT :

J'appelle maintenant monsieur André Tanguay.

1420

Et je voudrais juste souligner à madame Quenneville que le document DC6 fait état d'un comité de travail sur la pollution lumineuse qui a été créé à la MRC de Vaudreuil-Dorion. Je voulais juste vous rappeler ça si vous n'étiez pas au courant. Vous étiez au courant, parfait, merci.

1425

Monsieur Tanguay, bonsoir.

M. ANDRÉ TANGUAY :

1430

Bonsoir! Mon nom est André Tanguay, résidant de Vaudreuil-Dorion et président de la Chambre de commerce de Vaudreuil-Dorion qui représente 230 membres.

1435

Une des priorités de nos membres, c'est la libre circulation des biens et des personnes. Contrairement à la croyance populaire, les commerces ne se plaignent pas de l'arrivée de la compétition. L'arrivée de la compétition apporte de nouveaux clients, apporte un potentiel de vente accru et les commerçants sont en mesure d'aller chercher leur part de gâteau de cette nouvelle clientèle qui vient à Vaudreuil-Dorion. Pour que cette clientèle continue de venir à Dorion, il faut évidemment que ça soit simple et le réseau routier est nécessaire par rapport à ça.

1440

Ainsi, les gens de la MRC, on parlait beaucoup tantôt des gens de Saint-Lazare qui viennent vers Vaudreuil-Dorion, ces gens-là apportent du nouvel argent dans la municipalité et les ventes, plutôt que d'aller dans l'ouest de l'île... auparavant, les gens allaient plutôt vers Pointe-Claire pour faire leurs achats, maintenant le font de plus en plus dans la région. Donc, je pense que c'est un bien pour toute la communauté que les gens de la région puissent trouver leurs biens et services proche de chez eux, à proximité. Et en même temps, du côté environnemental, c'est merveilleux parce qu'il y a moins d'essence qui est gaspillée.

1445

Donc, au niveau commercial, on sait qu'il y a un axe important, qui est Félix-Leclerc, qui se développe. Étant donné que l'achalandage va être important là-dessus, je crois que l'axe de Cité des Jeunes est également important qu'il soit élargi et particulièrement lorsque la rue

Chartrand va être effectuée.

1450 J'arrive à cette dernière rue, la rue André-Chartrand. Pour moi, c'est une nécessité. Comme je disais tantôt, pour nos commerçants, la libre circulation est très importante. Présentement, pour relier nos secteurs de Dorion et Vaudreuil, la majorité des gens prennent la rue Saint-Charles qui est complètement congestionnée de plus en plus toute la journée. C'est rendu très fréquent qu'il y ait congestion sur cette rue-là.

1455 Pour les commerçants, il y a un illogisme parce que, pour les gens de Dorion, il est parfois plus facile d'aller vers l'Île Perrot plutôt que de venir au secteur Vaudreuil pour faire leurs achats. Évidemment, avec le bassin de commerces qui s'en vient du côté de Vaudreuil, ça va évidemment créer une problématique encore plus importante.

1460 Je vais parler maintenant en tant que père de famille. Moi, mes enfants font beaucoup de bicyclette. Ils font beaucoup... bien, il avait un scooter, mais il n'en a plus, mais disons qu'ils se déplacent évidemment énormément à travers la ville. La rue Félix-Leclerc présentement est un vrai danger. Ça m'inquiète de voir mes enfants s'en aller là à bicyclette. C'est urgent, c'est vraiment une urgence que la rue soit faite dans les plus brefs délais.

1465 La même chose pour quand ils s'en vont vers... évidemment, ils ont des amis dans le secteur Dorion. Quand ils s'en vont là à bicyclette sur la rue Saint-Charles, je ne suis pas la personne la plus rassurée non plus.

1470 Donc, je crois vraiment que la Ville dans son plan d'aménagement a pensé à tout. La Chambre de commerce, on appuie ce nouveau réseau routier là. On appuie également, c'est un autre projet, mais évidemment l'autoroute 20 qui va dévier, qui va faire que l'autoroute va passer à côté de Dorion pour le mieux-vivre des personnes de Dorion et des commerçants de Dorion qui vivent présentement avec une autoroute en plein milieu de leur milieu.

Donc, c'est tout. En réalité, c'est un appui à la Ville pour les projets de réseau routier.

LE PRÉSIDENT :

1480 Parfait, merci, monsieur Tanguay. Simplement pour la commission, c'est à titre personnel ou à titre de président de la Chambre de commerce que vous faites...

M. ANDRÉ TANGUAY :

1485 Les deux.

LE PRÉSIDENT :

1490 Ah! c'est les deux.

M. ANDRÉ TANGUAY :

Exact.

1495

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

1500

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Vous êtes sensible à la sécurité des jeunes. Quelle solution vous pourriez apporter tout de suite?

1505

M. ANDRÉ TANGUAY :

Bien, disons que moi, qu'est-ce que j'ai vu du projet de Félix-Leclerc qui était une double voie premièrement avec une piste cyclable, je trouve ça parfait. Parce que de toute façon, présentement, bien, j'ai été dans toutes les villes, de toute façon, il y a des boulevards à plusieurs voies qui permettent la libre circulation des autos et qui font que les automobilistes peut-être réagissent...

1510

En ayant une simple voie dans chaque direction présentement, je trouve que les automobilistes des fois sont un peu impatients. Donc, s'il y a le réseau routier nécessaire pour la libre circulation des automobiles, je pense que ça va améliorer la sécurité. Et évidemment d'avoir une piste cyclable à côté, qui fait que nos enfants ne sont pas dans la rue, ça va être quelque chose de bien merveilleux.

1515

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

1520

Merci beaucoup, pas d'autres questions.

LE PRÉSIDENT :

1525

Monsieur Tanguay, j'aurais une autre question pour vous, ne partez pas.

M. ANDRÉ TANGUAY :

Non, non, c'est beau.

1530

LE PRÉSIDENT :

Dans votre mémoire, vous faites état beaucoup du potentiel commercial.

1535 **M. ANDRÉ TANGUAY :**

Exact.

1540 **LE PRÉSIDENT :**

Vous dites au deuxième plus: *Sans que le potentiel commercial soit entièrement développé+, ce qui laisse entendre quand même qu'il y a de la place. Et dans le deuxième, que ce n'est qu'un début de développement commercial.

1545 **M. ANDRÉ TANGUAY :**

Bien, évidemment, je parle de qu'est-ce qui est sur Félix-Leclerc évidemment, parce que c'est...

1550 Il y a deux pôles présentement qui se créent au niveau commercial. Il y a l'Île Perrot et Vaudreuil-Dorion au niveau de la MRC, et je crois que Vaudreuil-Dorion a beaucoup de potentiel par rapport à sa localisation. Je veux dire, avec l'accès facile avec les autoroutes, c'est certain que c'est un emplacement de choix. D'ailleurs, on peut le voir avec la venue de nouveaux commerces.

1555 Mais comme je tiens à préciser, tantôt je l'ai dit, les commerçants existants y voient leur compte aussi parce que ça amène beaucoup plus de personnes. Au début, on se disait: *Ouf, notre pauvre restaurateur va avoir peut-être moins de clients parce qu'il y a de la compétition+ mais ce n'est pas ça qu'on vit présentement. Les gens de l'extérieur viennent de plus en plus à Vaudreuil-Dorion et ça crée vraiment une dynamique.

1560 Je pense que nos gens d'affaires sont dynamiques, ils sont capables d'aller chercher leur part du gâteau, et tout ça en desservant le mieux possible notre population qui recherche des produits et services le plus localement possible. Donc, je pense que les gens ont beaucoup moins à voyager qu'auparavant. Puis ça, c'est un grand plus pour tout le monde, une économie de temps et une économie d'argent au niveau essence et pollution.

1565 **LE PRÉSIDENT :**

1570 Parfait, monsieur Tanguay, merci beaucoup pour votre mémoire et votre témoignage.

M. ANDRÉ TANGUAY :

Merci.

1575

LE PRÉSIDENT :

Je vais maintenant appeler le Service de sécurité des incendies de Vaudreuil-Dorion, monsieur Serge Leroux. Bonsoir, monsieur Leroux.

1580

M. SERGE LEROUX :

Bonsoir, messieurs. Alors, le but de mon intervention ce soir est de vous rappeler certains points que j'ai déjà fait parvenir via le mémoire à la commission.

1585

Depuis le début de la soirée, on parle beaucoup d'environnement physique. Moi, je vais plutôt vous parler d'environnement social. Et vous avez mentionné tantôt que le BAPE était sensible à ces points.

1590

Le service que je dirige, c'est un service de pompiers temps partiel où les pompiers ne sont pas en caserne mais résident chez eux. Et lorsqu'on a un appel, les pompiers doivent être mobilisés, se rendre à la caserne, prendre les camions et se rendre sur le lieu de l'intervention. La nouvelle *Loi sur la sécurité incendie* nous oblige à mobiliser dix pompiers en quinze minutes sur le site de l'incendie.

1595

Présentement des calculs que nous avons faits, des vérifications, nous donnent que pour aller d'une caserne qui est au 11, Jeanotte, au 85, de Lotbinière, j'ai neuf minutes de temps de déplacement. La seule voie alternative que j'ai pour déplacer mes camions, si la rue Saint-Charles est complètement bloquée, passe par la 342, qui demande dix-sept minutes en temps normal. C'est sans tenir compte de l'heure de pointe.

1600

Alors, vous voyez que, pour moi, c'est complètement illusoire de tenter de mobiliser dix pompiers et de me rendre sur le lieu d'un incendie à l'intérieur de mon fameux quinze minutes. Alors, chaque fois que j'ai un incendie ou que j'ai une alarme, mes pompiers doivent être mobilisés.

1605

Il y a dix ans, le volume de la Ville de Vaudreuil-Dorion, qui était d'environ 17 à 18 000 habitants, demandait, mettons, un déplacement de peut-être 200 à 225 sorties par année. Aujourd'hui, mon service doit répondre à plus de 500 appels par année. C'était la réalité, ce sont les chiffres actuels, et qu'est-ce qu'on doit ajouter, c'est la difficulté de se mobiliser et de se déplacer sur la rue Saint-Charles.

1610

Si je veux rejoindre, mettons, le début de la rue au niveau du tunnel Saint-Henri pour aller jusqu'au 585, Saint-Charles, j'aurai en pleine heure de pointe beaucoup de trafic devant moi, trois zones scolaires à contourner ou à tenir compte, et les véhicules d'intervention sont soumis au Code de la route.

1615

1620 Il n'y a rien de plus désastreux pour un service, un véhicule d'incendie qui ne peut pas se rendre sur les lieux d'une urgence parce qu'il a été impliqué soit dans un accident matériel automobile ou encore dans le cas d'un accident où on aurait heurté un piéton. C'est toujours une hantise que nous avons. Alors, la confusion ou encore la somme de circulation qu'on a sur la rue Saint-Charles est une embûche réelle pour mon service.

1625 Le plan de développement qui est soumis par la Ville permettra de dégager la voie Saint-Charles et de faciliter le déplacement des camions pour nous permettre éventuellement de rencontrer nos fameux objectifs ministériels. Alors, c'est pour ça que l'intervention du service, auquel j'ai parlé à des gens de CETAM, eux collaborent également ou encore endossent, sont en accord avec, mettons, les vues de la Ville de Vaudreuil-Dorion de développer et de donner suite au projet d'amélioration du réseau urbain tel que présenté par la Ville.

1630 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Leroux.

1635 Monsieur Panisset.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

1640 On va parler des mesures d'urgence. Est-ce que vous êtes le responsable de l'élaboration et d'application des mesures d'urgence?

M. SERGE LEROUX :

1645 En tant que gestionnaire de la Ville, oui, je suis impliqué au niveau des mesures d'urgence. Présentement, la Ville est à rédiger un cahier de charges pour s'adjoindre une firme extérieure pour être capable de travailler ensemble de façon conjointe à identifier les risques qui sont déjà grandement identifiés sur le territoire, le schéma de couverture de risque qui nous a permis de faire l'inventaire de tous les risques que nous avons. Maintenant, il y a les moyens de mitigation qu'on doit développer et appliquer en ce qui a trait au niveau du schéma de couverture et éventuellement préparer notre schéma de sécurité civile.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

1655 Est-ce que vous pensez que le développement, en tout cas les modifications du réseau projeté va changer quelque chose dans l'application des mesures d'urgence?

M. SERGE LEROUX :

Oui parce que lorsqu'on parle de mesures d'urgence, on parle de déplacement rapide.

1660 Alors, pour être capable de se déplacer pour répondre à une urgence, on doit à un moment donné avoir des aides. L'aide que vous allez nous donner ou que la Ville a envisagée, c'est justement une facilité de la circulation.

1665 En incendie, on dit toujours qu'un feu se déclare ou se propage de façon exponentielle. Dans les premières minutes d'un incendie, j'ai besoin d'un verre d'eau; la deuxième minute, j'ai besoin d'un gallon d'eau; la troisième minute, j'ai besoin d'un 45 gallons d'eau. Alors, c'est pour ça que le temps est extrêmement important en sécurité incendie.

1670 Et je vais adjoindre les autres mesures qui peuvent être visées par un plan de sécurité civile. On va parler d'un cas de déversement. Si on peut prendre un déversement de matières dangereuses au moment qu'il est encore sur la voie publique, on met des absorbants, on fait une mesure de contention, on vient d'épargner notre réseau d'égout et puis éventuellement tous les problèmes qui peuvent être générés par une pollution qui pourrait s'en aller dans le système d'égout ou encore s'en aller vers le lac.

1675 Si vous me demandez de contenir un gallon d'essence présentement sur la voie publique, deux caisses de litière de chat, je vais être capable de faire l'ouvrage. Vous prenez le même gallon, vous me le répandez sur le lac des Deux-Montagnes, on vient de contaminer un million de gallons d'eau. Alors, les perspectives sont complètement effarantes jusqu'à un certain point et puis c'est pour ça que tout ce qui est mesures d'urgence va bénéficier d'un plan de déplacement rapide.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

1685 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1690 Merci beaucoup, monsieur, pour votre témoignage et votre mémoire.

J'appelle maintenant monsieur René Mailly, Conseil intermunicipal de transport et Transport Soleil. Bonsoir, monsieur Mailly.

M. RENÉ MAILLY :

1695 Bonsoir, messieurs! Alors si vous permettez, dans un premier temps, je vais vous entretenir en parlant du CIT La Presqu'île, qui est le Conseil intermunicipal de transport, donc le transport en commun. Et à la toute fin, je reviendrai vous parler un petit peu du transport adapté.

1700 Il y a à peu près trois ans, la Ville de Vaudreuil-Dorion mandatait les responsables du CIT d'organiser le transport en commun à l'intérieur de la Ville Vaudreuil-Dorion. Alors pour ce

1705 faire, où la ville est très grande, il y a deux secteurs, Vaudreuil et le secteur Dorion, on a instauré quatre circuits d'autobus. Donc, on a seulement quatre autobus, un par circuit. Et le service est l'arrimage aux départs de train le matin et aux arrivées le soir. Alors, il y sept départs le matin et sept arrivées.

Je reviendrai un petit peu plus tard tantôt pour vous donner l'achalandage. Lorsque vous avez demandé tantôt à monsieur le maire l'achalandage, je vais vous revenir avec des chiffres.

1710 Alors, il y avait un défi à relever. Nous aussi, on voulait réduire les gaz à effet de serre en incitant et en essayant d'instaurer un bon système de transport en commun en disant aux gens: *Laissez donc vos autos à la maison et prenez l'autobus.+

1715 Alors, le défi à relever était de leur donner un circuit assez rapide. Parce que si ça leur prenait huit à dix minutes, douze minutes se rendre à la gare pour stationner leur auto, il fallait faire de même avec les autobus. Il fallait leur offrir un véhicule aussi performant, c'est-à-dire l'air conditionné l'été, une bonne chaufferette l'hiver, et changer leurs habitudes. Puis je pense qu'on a relevé le défi en deux ans, où maintenant on peut déplacer au-delà de 60 000... on fait 60 000 déplacements et plus. Probablement qu'on devrait finir alentour de 64 pour l'année 2007. Alors, 1720 on va de l'avant.

Et déjà, on peut rencontrer certains problèmes à l'heure de pointe. Évidemment, c'est un service d'heure de pointe seulement. Et là, on voit qu'il y a beaucoup d'achalandage sur l'avenue 1725 Saint-Charles et deux de nos circuits prennent sporadiquement, je vous dirais, l'avenue Saint-Charles parce qu'on n'a pas le choix. Lorsqu'on veut traverser le secteur Seigneurie pour s'en venir au centre-ville, alors il faut prendre l'avenue Saint-Charles. Et aussi, on a un autre circuit qui va à la garde Dorion mais qui vient au centre-ville de Vaudreuil, où on doit emprunter l'avenue Saint-Charles.

1730 Alors, on essaie dans les autres cas d'utiliser les rues à secteur résidentiel. Ce n'est pas l'idéal. L'idéal, ce serait de toujours prendre nos grandes artères. Mais pour le moment, on a réussi à relever le défi en utilisant ce réseau-là.

1735 Les Floralies. On entendait parler ce soir du secteur les Floralies. Évidemment, pour moi, c'est une problématique, et le projet d'élargissement du boulevard la Cité des Jeunes, bien ça, ça me plaît. Parce que présentement, c'est la seule entrée ou la seule sortie qu'on a du secteur. Évidemment, dans quelques années, on espère qu'il y aura une sortie qui sera vers Henry-Ford et André-Chartrand, nous espérons, là je n'ai pas vu les plans, pour nous donner une chance de donner un service plus adéquat à ces gens-là. Alors pour moi, le boulevard la Cité des Jeunes à 1740 quatre voies, je le vois très, très bien.

Pour ce qui est de Félix-Leclerc, d'où on amène deux circuits d'autobus qui s'en vont à la

1745 gare de Vaudreuil, donc la rue Félix-Leclerc qui est là, donc le gros développement commercial où on nous demande de plus en plus, les gens veulent aller travailler, les gens veulent aller magasiner là-bas, alors, pour nous, il va falloir qu'on ait l'élargissement quatre voies tel quel prévu. La piste cyclable trottoir, je pense que ça va être bienvenu aussi. Ça va désengorger un peu le centre-ville, donc l'avenue Saint-Charles, qui nous permettra d'être à temps pour les circuits qui circulent sur Saint-Charles.

1750 Évidemment la rue André-Chartrand, bon, bien, pour moi, c'est nécessaire. Ça va relier les secteurs Vaudreuil et Dorion, du nord au sud, et là, ça va réellement nous aider. Ce sera plus facile de fabriquer des routes performantes et d'amener encore plus de gens de Vaudreuil-Dorion à utiliser le transport en commun. C'est là qu'est le vrai défi.

1755 Transport adapté. Présentement, le coeur de toutes les activités qui desservent les personnes handicapées est évidemment à Vaudreuil-Dorion et sur l'Île Perrot. Alors, nous couvrons présentement quinze villes de la MRC Vaudreuil-Soulanges. Et la plupart de ceux du haut du comté, comme on dit souvent, eux viennent transiter par Vaudreuil-Dorion. Ils n'ont pas le choix. Les gens de Rigaud, Saint-Rédempteur viennent à des activités et on les voyage. Mais nous, nos autobus, il faut qu'ils passent... pour aller à l'Île Perrot, il faut passer par Vaudreuil et par Dorion, les deux secteurs. Alors, on déplace quand même 40 000 personnes aussi.

1760 Donc, on est rendu à 100 000 personnes qui utilisent un transport en commun, parce qu'un transport adapté est un transport en commun un peu spécial. Alors, vous voyez l'importance pour nous de pouvoir circuler plus rapidement. Parce que présentement, on a des personnes qui sont jusqu'à une heure et demie assises dans l'autobus parce qu'on n'a pas le choix de le faire comme ça. Alors, avec l'agrandissement du réseau routier, je pense que ça pourra aider à la fluidité de la circulation et on pourra se permettre de donner encore un meilleur service à ces gens-là.

1770 Alors moi, au nom du transport adapté, transport en commun, j'accueille favorablement le projet mis par la Ville de Vaudreuil-Dorion, qui a été présenté il y a quelques mois, et j'espère qu'on ira de l'avant. Nous vivons déjà des petits problèmes. Je sais que ça ne sera pas d'ici trois-quatre ans que ça va être tout fait, mais c'est un pas en avant et je pense qu'il faut continuer.

1775 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci, monsieur. Une question. Quand vous parliez du 100 000 personnes, c'est par année?

1780 **M. RENÉ MAILLY :**

Par année, oui.

1785 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Panisset.

1790 **M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :**

Félicitations d'abord pour votre initiative, pour ce service. Je pense que vous faites la démonstration que c'est très utile. Je voudrais savoir s'il y avait éventuellement la création d'une voie réservée, ça pourrait améliorer votre...

1795 **M. RENÉ MAILLY :**

Ça pourrait effectivement nous aider. Mais je ne crois pas que présentement, dans les artères qu'on a, comme l'avenue Saint-Charles qu'on utilise, qu'on puisse penser à ça, là. Mais rien n'est impossible, là, remarquez bien.

1800

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Éventuellement.

1805 **M. RENÉ MAILLY :**

Éventuellement, oui. Mais aussi, une bonne nouvelle qu'on pourrait se pencher, c'est lorsqu'il y aura beaucoup plus de monde qui vont l'utiliser, au lieu d'utiliser un genre type minibus, on pourra avoir les planchers surbaissés.

1810

Vous savez que depuis l'année passée, on peut les acheter hybrides. Il y a des autobus hybrides maintenant sur le marché, mais c'est les grands véhicules à 48 à 54 passagers. On est loin de là, mais pas tellement. Il y a tellement un grand développement ici qui se fait du côté résidentiel, qu'on va avoir une popularité.

1815

Et on pourrait peut-être mettre ça dans notre plan de développement d'ici dix ans, nous, et dire, quand ce sera à changer nos véhicules, on pourrait dire: *On en achète un plus gros et on l'achète hybride.+ Déjà à Montréal, ils en ont acheté une cinquantaine pour l'année 2008 et on verra qu'est-ce que ça va donner aussi. Mais je pense que, ça, c'est quelque chose qu'on peut envisager.

1820

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Je vous remercie.

1825

M. RENÉ MAILLY :

Merci.

1830 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Mailly, je poursuivrais un peu sur la question des voies prioritaires.

M. RENÉ MAILLY :

1835

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1840

Est-ce que vous avez eu des discussions avec Ville de Vaudreuil-Dorion sur l'éventualité de voies prioritaires à l'intérieur du projet qu'ils ont proposé?

M. RENÉ MAILLY :

1845

Non, à vrai dire non. Parce que présentement nos circuits, on utilise toutes les rues à caractère résidentiel pour nous aider à effectuer le temps requis. Parce que si on utilise les grandes artères, déjà c'est trop bloqué et on ne peut pas convenir et amener nos gens à temps. Les gens ont besoin de partir à temps le matin; le train ne les attend pas. Le soir, c'est moins mal. Je vous dirais que le train est en retard, l'autobus attend et les gens arrivent un petit peu plus tard à la maison. Mais le matin, ils veulent s'en aller à leur travail et ils veulent arriver à temps à leur travail.

1850

LE PRÉSIDENT :

1855

Et si j'ai compris, tout le réseau de transport est coordonné avec la gare.

M. RENÉ MAILLY :

Oui.

1860

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas un transport municipal vraiment là.

1865

M. RENÉ MAILLY :

L'arrimage, présentement, on a débuté avec la philosophie, c'est qu'on amenait les

gens, les travailleurs directement aux deux gares ici dans la ville.

1870 Et comme monsieur Pilon mentionnait tantôt, il y a un projet pilote, mais ce serait aux élus à l'annoncer, mais un projet pilote qui va débiter à l'automne le jour. Alors, on va avoir un circuit d'autobus qui va rouler toute la journée. Donc, on va voir l'impact aussi. Mais là, on prévoit prendre des artères plus commerciales donc pour amener les gens travailler, magasiner, aller au restaurant, aller un peu partout.

1875

LE PRÉSIDENT :

Depuis quand vous avez ce système de transport?

1880

M. RENÉ MAILLY :

Depuis le mois de mai 2005.

LE PRÉSIDENT :

1885

Depuis mai 2005. Les gens ont à payer pour le système...

M. RENÉ MAILLY :

1890

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... ou c'est un système qui marche avec la carte de transport?

1895

M. RENÉ MAILLY :

1900 Présentement, évidemment, on est rattachés au type métropolitain de l'Agence métropolitaine de transport. Donc, les gens qui ont en leur possession une carte TRAM, qu'on appelle zone 5 ici, alors les gens utilisent gratuitement notre service d'autobus.

LE PRÉSIDENT :

Autrement, ils ont un frais à...

1905

M. RENÉ MAILLY :

Autrement, il y a une tarification locale qui est prévue, oui.

1910 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

1915 **M. RENÉ MAILLY :**

C'est tout?

LE PRÉSIDENT :

1920 Oui. Merci beaucoup, monsieur Mailly...

M. RENÉ MAILLY :

Merci.

1925

LE PRÉSIDENT :

... pour votre témoignage et votre présentation.

1930 Je vais maintenant appeler madame Maureen Burcombe. Bonsoir, madame, vous allez faire votre témoignage en anglais.

Ms. MAUREEN BURCOMBE :

1935 Good evening gentlemen. My experiences the last three, four years that I have lived on White Road, the back of my property is next to Henry-Ford North, for this reason, I am familiar with the construction noises that have been going on for the last three, four years, continued to as recently as last Friday night when there was still construction noise at 1:30 in the morning in order to finish a paving project for a road in the area. And no doubt these construction noises will
1940 continue because of the construction of the Henry-Ford Tunnel.

The noises include pile driving for both Herb and Conestoga, road paving which does not stop at any time in the summertime, not during the construction holiday. In Quebec, we have a limited time in order to construct roads, therefore that is the one labor work that does not stop
1945 during July.

In order to build this Henry-Ford, there had to be a zoning change behind my property. This is not something that is illegal but there is no justice in this. The people that were permitted to vote in the referendum lived as far as .5 kilometer away from the project. They would not have to endure the construction noise or the 24/7 transportation noise of the two companies that were
1950 installed there.

1955 Also in the referendum, there were three houses on White Road and three pieces of land. One piece of land was valued at \$5,000. That person, that owner, had the right to vote in the referendum the same as the citizen who had their home there, who perhaps had it valued at \$200,000. So, you had three pieces of land owned by people who did not live in Vaudreuil-Dorion and they had the same right to a vote as the three citizens who had their homes on White Road.

1960 There seems to be an injustice there when one vote is \$5,000, another vote represents \$200,000. And all three of those pieces of land were sold to Conestoga the following summer, the summer of the referendum actually.

1965 Would we be dealing with the cost of Henry-Ford Tunnel at \$11.5 million if Conestoga had not offered to build a \$250,000 bridge over the Quinchien River and provide the road in infrastructure.

Would we be perhaps paying for the André-Chartrand tunnel? Why was there not a traffic impact study at that time?

1970 The Mayor at the time was both requested at council meetings and in private.

Now, if the Henry-Ford Tunnel cost had increased by 50% in three years, what will André-Chartrand cost in 2016, nine years hence?

1975 Why continue to issue building permits, residential, commercial and industrial in Vaudreuil-Dorion? The road network today cannot cope with the amount of cars and trucks and vehicles, there are traffic jams in many areas. Even the 540 North is a parking lot in the morning because the other communities are making use of the roads. There are only patchwork solutions, traffic lights, roundabouts, lines in the middle on St.Charles on the third lane so you can change direction as you are going down the road.

1980 The Mayor has stated that he can't let the present interest in Vaudreuil-Dorion pass. Land will always be valuable and even more valuable in the future, especially if the roads can cope with the volume of traffic.

1985 Having attended the majority of the council meetings in the last three years, I know that there are many loan by-laws for a lot of various projects. What is the total amount the taxpayers will be paying for these projects in the next 20 and 40 years?

1990 I feel that the construction noise by-laws, even though they may be on the books, are not followed. If in the middle of the night at 3:00 in the morning a citizen is awakened because a truck is delivering something, whether it's gravel, whether it's some steel pipes, whatever it is,

is the citizen going to get up out of bed at 3:00 in the morning, run and find out what company is delivering and they go and get somebody?

1995

The person at the last meeting said there is a hotline. Who is going to respond to this noise at 3:00 in the morning? The citizen has already been disturbed. And if the citizen continuously comments or calls this to attention, what is the citizen going to be on the receiving end of? Is the citizen going to find that the things will be resolved or will it just be worse in the future?

2000

My experience as far as construction noise is that the citizen has to endure it. There is no way that it can be changed.

2005

Thank you.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Burcombe.

2010

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

Une petite question. Si vous permettez, je vais vous poser la question en français.

2015

Ms. MAUREEN BURCOMBE :

Certainement.

M. JEAN-CLAUDE PANISSET, commissaire :

2020

Le commentaire que vous avez fait sur la réponse à la ligne rouge est intéressant. Je pense qu'il faudra qu'on se penche sur cette question éventuellement pour améliorer, si vous voulez, la qualité de vie des citoyens qui pourraient être éventuellement touchés par le bruit ou dérangés par des livraisons nocturnes.

2025

Est-ce que vous avez des suggestions particulières à faire de ce côté-là?

Ms. MAUREEN BURCOMBE :

2030

I understand that it is very difficult for construction people to have what they need to do the work when the by-law permits them to start at 7:00 in the morning. You have to have the things there for you to start work. But you still have to have citizens who have a normal quality of life and that includes being able to have a decent sleep at night.

2035 Through the day, if you're at home, you hear all the construction noises. You have the choice of going somewhere else to get away from it. These projects are not limited. I mean this started with Conestoga and Herb, then it was the road and now it is the housing project. The roads have to be paved after the houses are built, and now it's going to be Henry-Ford tunnel. It's ongoing.

2040 So, with major projects, it is going to be like that. And, really, who has the interest of the citizen? The interest is of the developer and the project.

LE PRÉSIDENT :

2045 Donc, la solution serait de ne pas avoir de travaux la nuit, pas de livraison, pas de bruit la nuit, c'est ce que je comprends.

Ms. MAUREEN BURCOMBE :

2050 Oui, c'est vrai. I think the least you can provide for the citizens is to have a night's sleep.

LE PRÉSIDENT :

2055 Parfait. Et comme vous résidez à Dorion... vous résidez à Dorion, à Vaudreuil?

Ms. MAUREEN BURCOMBE :

2060 À Vaudreuil.

LE PRÉSIDENT :

2065 Au cours des dernières années, est-ce qu'il y a eu des augmentations des comptes de taxes ou les taxes sont assez stables?

Ms. MAUREEN BURCOMBE :

2070 It hasn't happened yet. It will. It is coming.

LE PRÉSIDENT :

2075 It is coming, mais c'est stable actuellement. C'est ça?

Ms. MAUREEN BURCOMBE :

2075 The way it is is that they change one thing and eventually they will increase it, and for the

same services.

LE PRÉSIDENT :

2080

Madame Burcombe, je vous remercie beaucoup pour votre témoignage.

Ms. MAUREEN BURCOMBE :

2085

Thank you for your attention.

LE PRÉSIDENT :

2090

J'appelle maintenant monsieur Michel Lefebvre.

M. MICHEL LEFEBVRE :

Bonsoir, messieurs!

2095

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Lefebvre.

M. MICHEL LEFEBVRE :

2100

Je n'ai pas présenté de mémoire. C'est, mettons, une doléance spontanée que je vous adresse ici ce soir. Moi, je suis résidant depuis 1998 sur le boulevard Cité des Jeunes et puis j'habite une maison ancestrale, qui est non classée ancestrale, mais qui a une valeur patrimoniale reconnue.

2105

Actuellement ce qui est proposé, c'est un projet qui semble faire l'unanimité. Tout le monde est d'accord pour que ça fonctionne. Parce que tout le monde à un point ou à un autre, même s'il avait des réticences, a fini par emboîter le pas et finalement, bien, quand le vin est tiré, il faut le boire. C'est déjà commencé. Il serait illusoire d'arrêter tout et de revenir en arrière. Le retour à la terre, c'est beau en rêve, mais ça n'existe pas.

2110

Moi, mon intervention, c'est qu'actuellement je réalise qu'il y a comme trois genres de choses qui pourraient ralentir le projet. Il y a le développement durable, il y a les doléances concernant les mesures temporaires qui sont très nuisibles et aussi les choses qui peuvent être souhaitables mais qui peuvent être corrigées par la suite.

2115

Ce serait dommage de ralentir une décision comme celle-là en raison de choses qui peuvent être modifiées, corrigées et améliorées par la suite, surtout si la proposition d'un comité

2120 de citoyens qui veillerait au grain était bien accueillie, qui mettrait les autorités en alerte des choses à modifier après coup.

2125 Le développement durable, je pense que c'est ça la seule chose qui devrait mériter que la décision se prenne rapidement. Parce que c'est sûr que quand une décision est prise et elle est mal prise, après ça c'est difficile de revenir en arrière, sinon impossible.

2130 Pour ce qui est des mesures temporaires, puis je suis un de ceux qui souffrent vraiment de cette explosion de développement, camions, résonance, difficultés peut-être éventuelles sur ma maison, inondation due à la canalisation, des choses comme ça qui se produisent déjà, ça, c'est des problèmes que moi j'appelle déjà constatés ou des situations temporaires qui appellent des remèdes temporaires. Mais temporaires, ça veut dire quoi? Ça veut dire que plus on retarde la décision et plus ce temporaire-là devient opprimant, plus le développement s'accroît, s'accélère, et plus ces problèmes temporaires là devront apporter des solutions de plus en plus urgentes.

2135 Alors, le but de mon intervention, c'est de dire aujourd'hui, n'espérons pas un développement comme celui-là dans quinze ou vingt ans, comme semblait l'indiquer monsieur le maire, mais il faudrait que ça se fasse le plus rapidement possible. Parce qu'il faut que ces inconvénients-là temporaires qu'on accepte, je pense qu'on est les citoyens les plus touchés par les difficultés que cette situation-là apporte, bien, je pense qu'il faudrait que ces inconvénients-là temporaires, pris en considération évidemment pour apporter une correction, qu'ils ne soient pas ceux qui vont retarder le projet. Alors, il faudrait que le projet se fasse le plus rapidement possible pour nous rendre la vie plus agréable le plus rapidement possible.

2140 Voilà, c'est le sens de mon intervention.

2145

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lefebvre, merci. Monsieur Panisset, pour des questions?

2150 Donc, si je comprends le sens de votre commentaire, si je comprends bien, c'est que vous souhaitez que le projet soit réalisé tel qu'il est proposé dans les meilleurs délais de façon à réduire les problèmes que vous vivez notamment sur Cité des Jeunes.

M. MICHEL LEFEBVRE :

2155

S'il y a des questions de développement durable à apporter, moi, je suis prêt à ce que le projet même soit retardé pour ces raisons-là, mais dans le sens où plus on attend et plus le problème s'aggrave pour ceux qui ont à subir les conséquences.

2160 Comme par exemple ce que je vous ai donné, la circulation, pour moi, c'est difficile de

sortir de chez moi en ce moment. Pourquoi? Parce qu'il y a toutes sortes de véhicules qui se promènent, qui normalement n'auraient pas d'affaire là. Voyez-vous? Alors, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2165

Parfait. Et vous avez référé avoir vécu des inondations dues à la canalisation. Pouvez-vous me développer un petit peu?

M. MICHEL LEFEBVRE :

2170

Bien, auparavant, je ne sais pas si les ingénieurs municipaux vont être d'accord avec moi là-dessus, mais auparavant il y avait une crue des eaux au printemps qui était temporaire, qui durait peut-être deux, trois jours maximum et puis ça inondait une partie de mon terrain.

2175

Puis là maintenant, à chaque fois qu'il y a une pluie qui est plus forte que d'habitude, le niveau de la rivière augmente à un niveau inquiétant. Et puis c'est dû au fait qu'il y a eu des canalisations d'eau pluviale, qui auparavant était comme laissée sur les terrains et ça s'écoulait tranquillement, tandis que là c'est accéléré. Et puis c'est constaté, je l'ai vu à plusieurs reprises depuis que ces travaux-là ont été faits.

2180

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Donc, c'est vraiment une inondation qui n'est pas due au refoulement d'égout ou de différentes choses...

2185

M. MICHEL LEFEBVRE :

Non, non, non.

2190

LE PRÉSIDENT :

... mais c'est vraiment les crues rapides de la rivière à des moments particuliers.

M. MICHEL LEFEBVRE :

2195

C'est ça, exactement. Mais ça, c'est déjà fait. Ce n'est pas question de retarder le projet parce que ça ne se fera pas, c'est déjà fait, c'est déjà là. Alors, c'est une autre sorte de problème.

2200

LE PRÉSIDENT :

Donc, les canalisations qui causent les problèmes sont déjà là.

M. MICHEL LEFEBVRE :

2205

Sont déjà là. Il y en aura peut-être d'autres? Je ne sais pas, je ne suis pas au courant.

LE PRÉSIDENT :

2210

Donc, vous êtes prêt à vivre avec les inondations,

M. MICHEL LEFEBVRE :

2215

Pas nécessairement.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, j'essaie de comprendre.

2220

M. MICHEL LEFEBVRE :

Mais sauf que ce n'est pas un problème qui est dû à la décision de faire le boulevard.

LE PRÉSIDENT :

2225

Je comprends votre argument. Parfait, monsieur...

M. MICHEL LEFEBVRE :

2230

Lefebvre.

LE PRÉSIDENT :

2235

J'ai égaré votre nom. Monsieur Lefebvre, je vous remercie sincèrement de votre témoignage.

M. MICHEL LEFEBVRE :

2240

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2245

Si mon information est bonne, il n'y a plus de citoyens qui veulent témoigner ou déposer un mémoire. Merci, madame Olivier.

Il y a un droit de rectification qui a été demandé par monsieur Bernard Fournier, je vais donc l'appeler au micro.

2250 Je vais en profiter pour simplement rappeler le rôle de ce droit de rectification sur lequel je serai strict. Il s=agit de correction de faits spécifiques et non pas d'opinion ou d'élément de jugement de valeur. Monsieur Fournier, bonsoir!

M. BERNARD FOURNIER :

2255 Oui, bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, monsieur le commissaire. Alors, oui, je m'en tiens aux faits essentiellement par rapport à une présentation qu'il y a eue antérieurement.

2260 D'abord, concernant la bande riveraine de la rivière Quinchien relativement à l'espace public qui est prévu le long de la rivière du côté sud, il a été avancé précédemment que la bande en question pouvait être inférieure à 10 mètres. Et si vous consultez le document cartographique qui est annexé à l'annexe 1 du document de réponses aux questions du ministère de l'Environnement, on ne va jamais en deçà de 10 mètres, et même ça s'étire jusqu'à 60 mètres pour la bande de protection riveraine constituée d'un espace public. Donc, une des zones P-1 à laquelle on a fait allusion précédemment. Ça, c'est pour le premier point.

2265 Ensuite, pour le deuxième point...

LE PRÉSIDENT :

2270 Vous permettez, juste pour compléter le premier point? Il n'y a eu aucune dérogation par le passé sur cette distance-là. La distance est respectée sur toute la rivière.

M. BERNARD FOURNIER :

2275 Oui. Bien, dans l'espace public qui est constitué, qui est prévu par le plan de zonage de la Ville, on ne va jamais en deçà de 10 mètres.

LE PRÉSIDENT :

2280 Il n'y a pas d'espace privé en bas du...

M. BERNARD FOURNIER :

2285 Les normes sont appliquées. C'est intégralement la *Politique de protection des rives et du littoral*.

LE PRÉSIDENT :

Et elle est appliquée selon les règles.

2290

M. BERNARD FOURNIER :

Oui, voilà.

2295

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci. Deuxième point.

M. BERNARD FOURNIER :

2300

Pour ce qui est du deuxième point, écoutez, vous le savez probablement, c'est juste une rectification sur le sens de la mécanique de consultation qui est prévue avec la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

2305

Il a été dit précédemment que ce n'était pas une consultation publique, alors que le processus est formellement encadré par plusieurs dispositions, plusieurs articles de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, que vous connaissez sans doute, qui encadre très strictement les consultations dans le cadre des modifications ou d'élaboration des plans d'urbanisme et des règlements de zonage.

2310

LE PRÉSIDENT :

Ici, on voit que c'est à la fois une question d'opinion, à savoir qu'est-ce qu'on entend par consultation réelle et efficace versus l'encadrement et...

2315

M. BERNARD FOURNIER :

La loi est claire, quand même.

LE PRÉSIDENT :

2320

La loi est claire sur le modèle de consultation.

M. BERNARD FOURNIER :

2325

Voilà. Comme troisième point, toujours dans l'esprit de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, il faut savoir aussi que pour la question de la cession de terrain ou d'indemnité, le 10 % pour fins de parcs, bon, évidemment, Vaudreuil-Dorion, ce qui est prévu, on peut aller le plus souvent peut-être par des indemnités parce que les terrains ne s'y prêtent pas.

2330 Mais il faut savoir que le processus qui est enclenché avec le boisé Charlot, c'est une
cession de terrain. Donc, il faut que le terrain ait vraiment un potentiel aussi pour faire office de
cession avec un promoteur. Donc, ça, c'est important à retenir.

2335 Et pour le quatrième point, moi, je conclus, je vais laisser la parole à monsieur
Vaillancourt, qui a un point aussi à ajouter, qui est directeur des Services techniques de la Ville de
Vaudreuil-Dorion.

LE PRÉSIDENT :

2340 Parfait, merci, monsieur Fournier.

M. BERNARD FOURNIER :

2345 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Vaillancourt.

2350 **M. MICHEL VAILLANCOURT :**

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

2355 Bonsoir.

M. MICHEL VAILLANCOURT :

2360 C'est au sujet de monsieur Lefebvre qui parlait de la rivière Quinchien et j'apporterai une
petite explication de sa crainte.

2365 Oui, effectivement, la rivière Quinchien a subi quelques déversements plus fréquents que
quelques années, mais c'est dû surtout aux pluies diluviennes plus fréquentes qu'avant et plus
longues. Là-dessus, la MRC, on se penche globalement, parce qu'il y a trois villes qui déversent
sur la rivière Quinchien. Ce n'est pas seulement que Vaudreuil-Dorion, il y a Saint-Lazare et Les
Cèdres.

Donc, présentement, on a un projet commun, et on va accoucher bientôt, pour un

2370 genre de bassin de rétention pour que les trois villes puissent un peu vivre cette rivière-là. Donc, en principe, tout va se résorber à court terme.

2375 Mais ce n'est pas surtout à cause du développement. Parce que dans le développement commercial et industriel, toutes les industries et commerces retiennent les eaux comme si c'était en friche présentement. Ça fait qu'il n'y a aucun commerce et industrie qui voit le jour à Vaudreuil-Dorion et rejette indûment dans la rivière Quinchien, puisqu'on fait retenir les eaux chez eux comme si ce serait en friche.

2380 C'est ça que je voulais juste vous dire.

LE PRÉSIDENT :

Donc, il n'y a pas eu de modification de drainage de surface dans la planification urbaine?

2385 **M. MICHEL VAILLANCOURT :**

Au niveau du résidentiel, oui.

LE PRÉSIDENT :

2390 Au niveau du résidentiel, oui?

M. MICHEL VAILLANCOURT :

2395 Au niveau du résidentiel, oui.

LE PRÉSIDENT :

2400 Il y en a eu.

M. MICHEL VAILLANCOURT :

2405 Sauf que par nos calculs de génie, on peut passer amplement tout ça avant que Saint-Lazare et Les Cèdres viennent nous voir, parce que tout le monde utilise cette rivière-là. Mais le développement commercial et industriel ne crée pas plus d'influence sur la rivière Quinchien car on les oblige à retenir les eaux chez eux pour que ça ne fasse pas d'influence avant développement et après développement.

LE PRÉSIDENT :

2410 Parfait.

M. MICHEL VAILLANCOURT :

2415 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2420 Merci, monsieur Vaillancourt. Donc, ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique.

2425 Comme le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* le prévoit, la commission devra déposer son rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Beauchamp, au plus tard quatre mois après le début de son mandat, soit au plus tard le 22 septembre 2007.

2430 La ministre dispose de soixante jours pour le rendre public. Elle peut le rendre public sur réception, comme elle peut attendre soixante jours avant de le rendre public. Cependant, la commission pourrait déposer son rapport avant s'il s'avérait que son enquête et son rapport soient complétés.

2435 Je rappelle que notre rapport fera état des constatations et de l'analyse de la commission à l'égard du projet à l'étude. Après le dépôt du rapport de la commission, la ministre dispose, je l'ai mentionné tout à l'heure, de soixante jours pour le rendre public.

2440 Je rappelle également que la commission du BAPE n'est pas décisionnelle. Notre mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques notre appréciation sociale et environnementale du projet à la lumière des opinions émises par les citoyens, les groupes, les organismes qui participent à nos travaux, afin d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable. La décision gouvernementale, c'est donc le Conseil des ministres qui aura à trancher, à décider sur le projet.

2445 Parallèlement à l'analyse que mène la commission, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs réalise aussi son analyse environnementale. C'est donc à partir du rapport du BAPE, de l'analyse environnementale et de l'étude d'impact, des différents engagements pris par le promoteur, que madame Beauchamp fera ses recommandations au Conseil des ministres. Il appartiendra par la suite au gouvernement donc d'autoriser ou non la réalisation du projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il déterminera.

2450 En mon nom et au nom de la commission, je profite de l'occasion pour remercier les participants qui ont fait en sorte que l'exercice se soit déroulé dans un climat serein et respectueux. En particulier, je n'ai eu à intervenir à aucun moment sur les durées de vos

exposés ce soir et je pense que c'est tout à l'honneur de l'audience d'avoir respecté de façon sereine, d'avoir obtenu une attitude sereine et respectueuse des gens au cours de cette séance.

2455

Je remercie l'équipe du Centre de services partagés du Québec, la sténographie et tout le personnel de la commission ainsi que mon collègue pour leur support durant cette soirée.

2460

Et finalement, je déclare la deuxième partie de l'audience publique terminée. Merci beaucoup et bonne fin de soirée.

2465

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

2470

LISE MAISONNEUVE, s.o.