

Avis de projet

Amélioration du réseau artériel de la
Ville de Vaudreuil-Dorion



Avis de projet

Amélioration du réseau artériel de la
Ville de Vaudeuil-Dorion



Déposé au

**Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs du
Québec**

AVRIL 2005

Référence à citer :

GENIVAR 2005. *Avis de projet visant l'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion*. Avis de GENIVAR Groupe Conseil inc. au Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. 21p. et annexe.



TABLE DES MATIÈRES

	Page
Table des matières	ii
Liste des figures	iii
INTRODUCTION1
1. INITIATEUR DU PROJET	3
2. CONSULTANT MANDATE PAR L'INITIATEUR DU PROJET.....	3
3. TITRE DU PROJET.....	4
4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET.....	5
5. LOCALISATION DU PROJET.....	7
6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS.....	a
7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES.....	.9
8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET.....	13
9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS.....	16
10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET	18
11. PHASES ULTÉRIEURES ET PROJETS CONNEXES.....	19
12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC:	20
13. REMARQUES.....	21

LISTE DES TABLEAUX

		<i>Page</i>
Table 1	Calendrier de réalisation du projet.....	1a

LISTE DES FIGURES

		<i>Page</i>
Figure 1 :	Situation régionale du projet étudié.....	Annexe
Figure 2 :	Lone d'étude et tracé étudiés	Annexe

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE :	FIGURES ACCOMPAGNANT L'AVIS DE PROJET
----------	---------------------------------------

INTRODUCTION

La section IV.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., c. Q-2, r. 9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la *Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets* (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du *Règlement sur les déchets solides*, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la LQE.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en trente copies. Dès sa réception par le ministère, l'avis de projet est transmis à toute personne qui en fait la demande et, comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par l'initiateur du projet ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'adresse suivante :

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : (418) 521-3933
Télécopieur : (418) 644-8222

Internet : www.menv.gouv.qc.ca

Par ailleurs, en vertu de l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale de mai 2004, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE). Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu à la LCÉE. L'initiateur de projet sera avisé par lettre si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

A l'usage du ministère de l'Environnement	Date de réception	
	Numéro de dossier	

1. INITIATEUR DU PROJET

Nom :	VILLE DE VAUDREUIL-DORION
Adresse :	2555, rue Dutrisac Vaudreuil-Dorion (Quebec) J7V 7E6
Téléphone :	(450) 424-85 12
Télécopieur :	(450) 424-8540
Courriel :	mcote@ville.vaudreuil-dorion.qc.ca
Responsable du projet :	Michel Vaillancourt, ing. Directeur du service technique; ou Marc Côté, T.P., Technologue en génie civil. Directeur adjoint du service technique

2. CONSULTANT MANDATE PAR L'INITIATEUR DU PROJET

Nom :	GENIVAR
Adresse :	89, boulevard Don Quichotte, bureau 9 Île-Perrot (Québec) J7V 6X2
Téléphones :	(514) 453-1621, (514) 340-0046, (514) 795-5718
Télécopieur :	(514) 453-9305
Courriel :	bernard.fournier@genivar.com
Responsable du projet :	Bernard Fournier, a.-g., M.ADTR Coordonnateur environnemental

3. TITRE DU PROJET

« AMÉLIORATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL DE LA VILLE DE
VAUDREUIL DORION »

4. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

Notes : Voir les figures 1 et 2 en annexe qui fournissent les éléments de localisation pertinents à la compréhension du texte qui suit

Située dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, la Ville de Vaudreuil-Dorion a vu sa population croître de manière significative au cours des 20 dernières années (croissance annuelle de l'ordre de 3%), tout comme cela a été le cas dans les autres municipalités environnantes (ex : Saint-Lazare, Les Cèdres, L'Île Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, etc.). Cette forte croissance peut d'abord s'expliquer par le fait que la Ville est située au carrefour de trois grands axes autoroutiers. Ensuite, la grande proximité de la partie ouest de l'île de Montréal, qui concentre plusieurs entreprises de transformation, contribue certainement à accentuer ce pouvoir attractif. Aussi, il ne faut pas perdre de vue que la Ville est desservie par le train de banlieue qui se destine au centre-ville de Montréal et qu'en plus de la gare de Dorion, une autre s'est ajoutée récemment (en 2004), soit celle de Vaudreuil qui aura une vocation régionale et intermodale avec des raccordements de circuits d'autobus. Enfin, cette croissance devrait continuer au cours des prochaines années puisqu'on trouve à Vaudreuil-Dorion une grande disponibilité de services et d'équipements publics, ainsi que de grands espaces vacants qui sont tous situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la municipalité. À titre indicatif, mentionnons que depuis 2001, la croissance à Vaudreuil-Dorion a été plus du double de ce que prévoyait l'Institut de la Statistique du Québec (2,8% annuellement vs 1,3% annuellement). En 2005, la population de Vaudreuil-Dorion se chiffre à près de 23 000 habitants.

Toutefois, la croissance n'est pas sans causer des problèmes au chapitre de la circulation sur le territoire de la Ville. D'une part, des difficultés sont appréhendées avec les déplacements est-ouest entre Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare. À cet égard, une analyse récente conclut que certaines portions à deux voies du boulevard reliant ces municipalités, soit le boulevard de la Cité des Jeunes (route 340), sont presque à saturation à l'heure actuelle (GENIVAR, données non publiées). La croissance démographique de Saint-Lazare y est certainement elle aussi pour quelque chose quand on sait que la population de cette ville a augmenté annuellement de l'ordre de 9% depuis 20 ans. Cette population s'établit présentement à près de 14 500 personnes en 2005. Dans ce contexte, il n'est donc pas surprenant de constater que le corridor de l'axe Cité des Jeunes fasse l'objet d'une proposition intermunicipale d'aménagement selon le schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges; d'autant plus que ce corridor est caractérisé par plusieurs accès et entrées charretières pouvant poser des problèmes de sécurité.

D'autre part, la croissance de Vaudreuil-Dorion engendre des problèmes dans les déplacements nord-sud. Sur cet aspect, il faut observer qu'il n'existe à l'heure actuelle qu'un seul lien direct entre les deux pôles économiques de la Ville, c'est-à-dire entre le

secteur de Vaudreuil et le secteur de Dorion. Ce lien réside dans l'utilisation de l'avenue Saint-Charles, or cette avenue, montre des signes de saturation évidents, particulièrement aux heures de pointes (MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2003). Il ne fait aucun doute que l'augmentation de capacité directement sur l'avenue Saint-Charles causerait des impacts très importants dans le milieu :

- 1) le cadre bâti y est dense et rapproche de la chaussée;
- 2) un grand nombre d'entrées charretières et d'intersections s'y trouvent;
- 3) du stationnement sur rue doit y être conservé afin de favoriser l'accès aux commerces. Il y a bien une autre route faisant le lien entre les secteurs de Vaudreuil et Dorion (route 342 ou route Harwood), mais cette route est passablement éloignée des pôles commerciaux et est plutôt de type rural. En outre, elle est susceptible de présenter des déficiences géométriques sur certains segments.

Par ailleurs, les accès principaux au territoire de Vaudreuil-Dorion se doivent d'être non seulement fonctionnels et sécuritaires au plan de la circulation, mais également au plan économique. À ce sujet, il faut retenir que les secteurs respectifs de Vaudreuil et de Dorion représentent deux pôles commerciaux de grande importance pour la Ville, mais également pour l'ensemble de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. À preuve, la Ville compte près de 30% des établissements commerciaux et près de 40% des emplois de toute la MRC, ce qui en fait donc l'une des principales plaques tournantes de la région au plan économique (Daniel Arbour et associés, 2002). Par conséquent, l'amélioration des liaisons est-ouest et nord-sud sur le territoire de la Ville est en mesure de consolider cette vocation économique prépondérante, tout en favorisant une interaction plus soutenue entre les pôles de Dorion et de Vaudreuil.

Finalement, dans le schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, il est spécifiquement indiquée que la Ville de Vaudreuil-Dorion devra veiller à assurer la fluidité de la circulation sur le boulevard Felix-Leclerc par une planification appropriée du corridor entre les échangeurs des autoroutes 40 et 540. Construit en 2003 à deux voies, ce boulevard donne un accès direct à la gare du secteur de Vaudreuil. Par opposition à la gare de Dorion, celle de Vaudreuil a une vocation vraiment régionale puisqu'elle est en mesure de desservir beaucoup plus de municipalités de la partie ouest de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et qu'elle aura un rôle structurant à jouer au chapitre du transport intermodal.

En résumé, sur la base de toutes les raisons ci-haut mentionnées, le projet qui est discuté dans le présent avis poursuit les objectifs suivants :

- Améliorer la sécurité et l'écoulement de la circulation sur les artères de la Ville de Vaudreuil-Dorion, tant pour la situation actuelle que pour le futur;
- Améliorer l'accessibilité aux pôles commerciaux de la Ville et l'interaction entre ces pôles;
- Garantir une desserte adéquate et fluide à la gare régionale de Vaudreuil.

5. LOCALISATION DU PROJET

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalités). Préciser la Municipalité Régionale de Comté. Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Les figures jointes en annexe montrent les principaux éléments pertinents à la localisation du projet. Plusieurs éléments de localisation faisant référence à ces figures ont d'ailleurs déjà été discutés à la section précédente. Les informations qui suivent peuvent cependant être ajoutées afin d'avoir une meilleure compréhension sur la localisation du projet.

En premier lieu, il est important de mentionner que le projet sera réalisé en totalité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation reconnu dans le *Plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion* (juin 2002) et le *Schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges* (août 2003), donc à l'extérieur de la zone agricole permanente. Les limites du périmètre d'urbanisation et de la zone agricole permanente apparaissent aux figures en annexe.

En deuxième lieu, ces figures montrent l'étendue de la zone qui a été retenue à ce jour pour l'étude du projet, tant du point de vue de sa justification que pour l'analyse environnementale. Cette zone a pour limite nord l'autoroute 40, pour limite est l'avenue Saint-Charles et le lac des Deux-Montagnes, pour limite sud l'autoroute 20 et pour limite ouest l'autoroute 540 et une partie du corridor de la route Harwood (route 342). Avec cette zone, tous les éléments pertinents à l'analyse du dossier pourront être couverts de manière suffisante.

Enfin, en termes d'identification des lots, il est important de préciser que l'ensemble du territoire de Vaudreuil-Dorion a fait l'objet d'une rénovation cadastrale depuis quelques années déjà, soit depuis 2002. Conséquemment, la référence aux numéros de lots doit dorénavant être faite par rapport au cadastre du Québec et non plus par rapport au cadastre de la Paroisse de Saint-Michel-de-Vaudreuil, cadastre d'origine où sera réalisé le projet. À titre indicatif, par rapport à ce cadastre, les grandes séries des numéros de lots originaires suivants composent la zone d'étude :

- 144
- 458 à 463
- 467
- 1584 à 1597
- 1662 à 1690
- 1736 à 1762
- 1766 et 1767

6. PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

La tenure de terres et terrains composant la zone d'étude est nettement à dominance privée, mais on y retrouve tout de même une variété de propriétés publiques : emprises routières et autoroutières, corridors ferroviaires (compagnies privées d'utilité publique), lieux regroupant des institutions d'enseignement, parcs et espaces verts, autres lieux où sont localisés des bâtiments et constructions appartenant à la Ville de Vaudreuil-Dorion (ex : lieu de traitement des eaux usées).

Ces propriétés publiques prennent d'ailleurs un peu plus d'importance quand on examine la situation à proximité des trois axes qui caractérisent le projet à l'étude (voir figure 2 en annexe).

Premièrement, pour l'axe Félix-Leclerc qui est à élargir à quatre voies, l'emprise requise est déjà la propriété de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Ensuite, pour l'axe Cité des Jeunes, il s'agit là aussi d'un élargissement et celui-ci s'opérera à partir d'une emprise dont la largeur peut varier de 20 à 30 m à certains endroits à l'heure actuelle. Puis, pour ce qui est du nouvel axe nord-sud à quatre voies, il devra traverser deux corridors ferroviaires (Canadien Pacifique et Canadien National), tout en empruntant également une portion existante de l'avenue André-Chartand qui est contigue à un parc public.

Ainsi, l'élargissement de l'axe Félix-Leclerc ne devrait en principe affecter aucune propriété privée, à moins que l'étude d'impact révèle, en bout de ligne, qu'il ne soit nécessaire de procéder à certaines modifications afin de réaliser les aménagements avec le moins d'impact possible sur l'environnement. Quant à l'aménagement à quatre voies sur l'axe Cité des Jeunes, celui-ci pourra affecter de 3 à 25 propriétés privées, tout dépend de quel(s) côté(s) se fera l'élargissement. Finalement, le nouvel axe André-Chartand pourra affecter de 10 à 13 propriétés privées selon les modalités d'aménagement de l'axe qui seront retenus.

7. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SES VARIANTES

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.). Décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, les matières premières et matériaux utilisés, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet consiste en la construction et à l'exploitation de trois infrastructures routières distinctes avec des vitesses prévues de 50 km/h (figure 2). Dans le premier cas, il s'agit d'élargir le boulevard Felix-Leclerc sur une distance d'environ 2,5 km. Construit en 2003, ce boulevard est présentement à deux voies et fait le lien entre les échangeurs des autoroutes 40 et 540 en desservant la nouvelle gare régionale de Vaudreuil. L'élargissement projeté va porter le boulevard en un aménagement à quatre voies séparées par un terre-plein central de 1,5 m de largeur, le tout caractérisé par un drainage ferré avec des bordures de béton qui sont typiques des installations en milieu urbain. L'emprise requise pour l'aménagement à quatre voies est de 25 m, et comme cela a été mentionné, elle est déjà la propriété de la Ville, même s'il n'y a que deux voies d'aménagées pour le moment. Une conception préliminaire de l'aménagement à quatre voies existe pour l'axe Felix-Leclerc. (LCBD – Rev 2002)

Pour la seconde infrastructure, il s'agit là aussi d'un élargissement à quatre voies d'une route existante. Plus précisément, l'élargissement vise le segment du boulevard de la Cité des Jeunes compris entre la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP) et l'autoroute 540. Ce boulevard est déjà à quatre voies entre l'autoroute 40 et la voie ferrée du CP. Donc, le projet consiste à prolonger ce type d'aménagement jusqu'à l'autoroute 540. Ce faisant, la longueur de l'élargissement projeté est d'environ 1,5 km. À la différence de l'axe Felix-Leclerc, il n'existe toutefois aucune conception préliminaire pour l'élargissement du boulevard de la Cité des Jeunes. Ce travail sera réalisé durant l'étude. Fait à noter, la portion de ce boulevard à l'est de la rue Felix-Leclerc est de juridiction municipale, tandis que la portion ouest en direction de Saint-Lazare est plutôt de juridiction provinciale.

Pour la troisième infrastructure à l'étude, il s'agit de construire une nouvelle artère à quatre voies allant du boulevard de la Cité des Jeunes dans le secteur de Vaudreuil jusqu'à la route Harwood et l'autoroute 20 dans le secteur de Dorion. À retenir ici que la figure 2 en annexe montre un point de carrefour entre la fin de l'avenue André-Chartrand et l'autoroute 20. Ceci s'explique par le fait que cette avenue est prévue pour se raccorder au projet de réaménagement de l'autoroute 20 dans le secteur de la route Harwood. Ce projet est plus longuement expliqué au chapitre 11 du présent avis de projet. Cette artère

se nomme Andre-Chartrand. Au total, ce nouvel axe à quatre voies aura une longueur de 2,1 km environ, dont approximativement 350 m emprunteront une portion existante de l'avenue Andre-Chartrand à deux voies située tout juste au nord de la rue Valois. Pour ce segment particulier, il s'agira plutôt d'un élargissement que d'un nouvel axe à quatre voies. A noter qu'il y a également un autre segment à deux voies de l'avenue Andre-Chartrand qui existe en ce moment, soit au nord du boulevard de la Cité des Jeunes. Toutefois, ce segment n'est pas visé par un élargissement à quatre voies. Il a été construit en 2004 à deux voies et vise uniquement à desservir un quartier résidentiel en développement dans ce secteur. À l'instar de l'axe Cité des Jeunes, une conception préliminaire se doit d'être élaborée durant l'étude pour l'avenue Andre-Chartrand. Pour le moment, certaines esquisses de cet axe ont été mises de l'avant en termes urbanistiques, mais il n'y a eu aucun travail de validation de fait au plan de la géométrie routière.

Diverses variantes au projet seront examinées (en cours d'étude). Concernant l'axe Felix-Leclerc, des optimisations y seront apportées si cela est jugé nécessaire après l'analyse environnementale du tracé. Dans le cas de l'axe Cité des Jeunes, il faudra notamment déterminer le type de séparation des chaussées qui convient le mieux et identifier de quel(s) côté(s) sera réalisée l'élargissement. Quant à l'axe nord-sud André-Chartrand, il faudra voir s'il est possible d'améliorer la localisation du tracé de référence et identifier les meilleures traversées pour les cours d'eau et les voies ferrées. En outre, pour les trois axes, diverses variantes seront examinées pour arriver au design optimal des carrefours en termes de fluidité et de sécurité routière.

Pour conclure cette section, les sources d'impact sont présentées dans les lignes qui suivent en fonction de chacune des grandes phases du projet:

Phase de pré-construction

- Il y aura **déplacement de certaines utilités publiques** telles des lignes de distribution électrique, des fils téléphoniques, des câbles, des lampadaires, des conduites, etc. Ceci devrait survenir avant tout sur l'axe Cité des Jeunes à élargir, de même que sur la portion du nouvel axe Andre-Chartrand comprise dans le secteur de la rue Valois. Pour l'axe Felix-Leclerc, tout a déjà été conçu pour limiter le déplacement d'utilités publiques avec l'aménagement à quatre voies;
- Des **acquisitions** seront nécessaires pour mettre en place les nouvelles emprises, du moins celles relatives à l'axe Cité des Jeunes et l'axe André-Chartrand. Pour l'axe Félix-Leclerc, ceci devrait être limité pour ne pas dire inexistant puisque l'emprise est déjà la propriété de la Ville;
- D'autres droits réels pourront être requis (ex : **servitudes!**), en dehors des emprises et ce, afin de mettre en place des aires de chantier durant les travaux.

Phase de construction

- La **présence de chantier** sera une première source d'impact durant les travaux. Des aires de chantier seront mises en place à des endroits déterminés afin d'y implanter des roulottes et installations sanitaires temporaires pour les travailleurs, ainsi que pour y entreposer les intrants requis en matériaux, outils et machinerie;
- Des travaux de **deboisement** seront nécessaires. *A priori*, et suivant les caractéristiques du projet et du milieu (voir prochaine section), les travaux de déboisement seront minimales avec le projet à l'étude et seront uniquement concentrés sur quelques parties du tracé de l'axe André-Chartrand;
- Les **travaux de terrassement et de nivellement** comporteront plusieurs activités avec une source d'impact. Néanmoins, à cet effet, il faut d'abord souligner que les remblais / déblais seront limités avec l'absence de relief dans le milieu d'étude. Ces travaux devraient être les plus importants là où des ouvrages d'art seront nécessaires, entre autres lorsque l'axe André-Chartrand croisera les corridors ferroviaires du CP et du CN. Aussi, ces travaux commanderont l'acheminement et la disposition de matériaux par des camions, ainsi que l'utilisation de la machinerie lourde conventionnelle. Il ne devrait pas y avoir de travaux de dynamitage selon la composition des sols en présence;
- La **mise en place des fondations et du revêtement des chaussées** sera également à l'origine de certains impacts. D'une part, de la machinerie lourde conventionnelle, comme pour les opérations de terrassement et de nivellement, sera utilisée. D'autre part, il faut prévoir des déplacements de camions pour l'acheminement de granulats concassés, de matériaux granulaires et d'enrobés bitumineux;
- Les **traversées de cours d'eau** seront une autre source d'impact du projet. Deux traversées sont prévues, soit celle de la rivière Quinchien et celle du cours d'eau Dorion (cours d'eau verbalisé). Ces deux traversées surviendront avec l'axe André-Chartrand. À noter qu'avec l'élargissement du boulevard Cite des Jeunes, tout sera fait pour tenter d'éviter un empiètement dans la rivière et sa bande riveraine aux endroits où cette rivière se rapproche le plus de la route. Puis, quelques fossés de drainage pourront être traversés avec le projet;
- En complément des traversées de cours d'eau, **des ouvrages d'art devront être construits** avec l'axe André-Chartrand pour le franchissement des corridors ferroviaires du CP et du CN. L'enfoncement de pieux est alors possible pour la construction de ces ouvrages. Dans le cas des aires Félix-Leclerc et Cite des Jeunes, le corridor ferroviaire traversé appartient au CP, mais n'est presque exclusivement utilisé que par les trains de banlieue de l'Agence métropolitaine

de transport (AMT). Une autorisation a été donnée par le CP pour traverser le corridor à niveau sur l'axe Félix-Leclerc avec un aménagement à quatre voies. Cette question sera donc évaluée aussi pour l'axe Cité des Jeunes ;

- Enfin, **l'approvisionnement en biens et services** sera la dernière source d'impact lors de la durée des travaux. Ceci consiste en la fourniture des services techniques et professionnels, de même qu'en l'acheminement de matériaux divers autres que les matériaux granulaires et le bitume.

Phase d'exploitation

- **La présence et l'utilisation des routes** seront une source permanente d'impacts à différents points de vue : modification du drainage, nuisances associées au rapprochement de voies de circulation et au volume de trafic additionnel, impacts permanents par rapport aux normes d'urbanisme, nouvelles infrastructures dans le paysage, transfert de trafic sur les axes à l'étude, amélioration de la fluidité et de la sécurité des déplacements, etc.
- **L'entretien et la réparation des routes** constitueront la deuxième source d'impact en phase d'exploitation. À ce chapitre, les activités comprennent l'usage de fondants ou d'abrasifs et tous les travaux périodiques d'entretien requis à moyen ou long terme.

8. COMPOSANTES DU MILIEU ET PRINCIPALES CONTRAINTES À LA RÉALISATION DU PROJET

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

Composantes et contraintes liées au milieu naturel

Pour ce volet, les enjeux environnementaux, du moins dans l'état actuel des connaissances, apparaissent plus limités que pour ceux se rapportant au milieu humain. D'abord, au niveau de la végétation, le milieu visé par les interventions est essentiellement caractérisé par la présence de terres en friche ou d'anciens terrains à vocation agricole qui sont en attente d'un développement urbain. Néanmoins, quelques bosquets de végétation résiduelle sont toujours présents à certains endroits, notamment aux abords de la rue Felix-Leclerc et dans l'axe du nouveau corridor pour l'avenue Andre-Chartrand. Dans ce dernier cas, il y a aussi eu une repousse naturelle d'une jeune végétation à certains endroits. Il ne faut pas oublier non plus la végétation riveraine présente sur presque tout le parcours de la rivière Quinchien, de même que le long de certains fossés ou autres cours d'eau.

Du côté de la faune, il ne semble pas y avoir non plus de contraintes importantes en vue de la réalisation du projet. En milieu terrestre, il y a surtout la probabilité de rencontrer des animaux typiques du milieu semi-urbain (marmottes, moufettes, rats laveurs, écureuils, etc.). Reste qu'avec la présence de certaines concentrations de végétation, notamment le long de la rivière Quinchien, diverses communautés de l'herpétofaune et d'autres espèces terrestres sont certainement présentes. Pour la faune présente dans la rivière Quinchien, il y a fort probablement des espèces de poissons qui s'y trouvent, mais tout cela reste à confirmer (en cours d'étude).

Au sujet du réseau hydrographique, mentionnons que la rivière Quinchien a fait l'objet d'une cartographie officielle des plaines inondables. Toutefois, cette plaine inondable est presque inexistante entre l'autoroute 540 et la voie ferrée utilisée par les trains de banlieue. Une étude hydraulique a été réalisée pour cette rivière et sera sûrement consultée (en cours d'étude). Aussi, rappelons que le seul autre cours d'eau verbalisé d'importance pouvant être affecté par le projet est le cours d'eau Dorion.

Pour ce qui est des sols, ceux-ci sont à prédominance argileuse. Une zone sujette à des mouvements de terrain a été identifiée dans le schéma d'aménagement de la MRC, mais celle-ci est à l'extérieur des endroits où des interventions sont projetées. Il n'y a pas non

plus de contrainte topographique puisque l'hypsométrie du secteur d'étude varie généralement de 1 à 3 m.

Quant aux risques de contamination des sols et des eaux souterraines, ceux-ci apparaissent réduits. Cependant quelques concentrations seront à surveiller à ce sujet, soit une, le long de l'axe Cité des Jeunes qui regroupe un garage, un lieu d'entretien pour autobus scolaires et une entreprise d'excavation, ainsi qu'une autre entre la rue Valois et l'autoroute 20, qui correspond au Parc d'affaires des artisans. Dans ce dernier cas, les terrains de quelques entreprises sont d'ailleurs inscrits dans le *Répertoire des terrains contaminés* du MDDEP, dont un serait touché directement par le tracé d'André-Chartrand.

Composantes et contraintes liées au milieu humain

D'entrée de jeu, pour ce volet, il faut mentionner qu'il n'y a aucune contrainte en termes d'orientations de développement, d'affectations et de zonage. Tous les documents de planification municipale au niveau de la MRC (schéma d'aménagement) et de la Ville (plans et règlements d'urbanisme) prévoient et/ou autorisent les interventions projetées. Le plan d'urbanisme de la Ville cible d'ailleurs expressément les interventions projetées sur les trois axes à l'étude. De surcroît, toutes ces interventions sont prévues pour être réalisées dans le périmètre urbain de la Ville et donc à l'extérieur de la zone agricole permanente.

Pour ce qui est du milieu bâti existant, des résidences et quelques commerces sont présents le long du segment de l'axe Cité des Jeunes qui est à élargir. Du côté nord, on trouve deux résidences et une entreprise, alors que du côté sud, on recense une quinzaine de résidences et deux entreprises. À préciser que l'axe Cité des Jeunes est identifié comme lanière patrimoniale au sens du schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. La Ville de Vaudreuil-Dorion dispose d'un inventaire patrimonial très détaillé permettant de préciser davantage l'application de ce concept. Un zonage résidentiel est prévu côté nord de l'axe Cité des Jeunes et des implantations résidentielles y ont commencé en 2005. Une nouvelle conduite d'aqueduc est aussi présente dans ce secteur du côté nord de l'emprise.

Dans le cas de l'axe Félix-Leclerc, à l'exception de la gare de Vaudreuil, on trouve seulement deux autres implantations en bordure de ce boulevard. Il s'agit d'implantations commerciales dans le secteur où le boulevard Félix-Leclerc vient rejoindre le boulevard Cité des Jeunes à proximité de l'échangeur de l'autoroute 540. D'ailleurs, toutes les implantations futures prévues par le zonage municipal en bordure de l'axe Félix-Leclerc sont de nature commerciale ou industrielle. Les zones résidentielles les plus près, une construite et une en développement, se trouvent respectivement à 175 m et 100 m du boulevard.

Pour l'axe André-Chartrand, outre les résidences présentes le long du boulevard Cité des Jeunes, il y a une seule autre concentration résidentielle à l'heure actuelle et celle-ci se

trouve à proximité du segment existant de l'avenue André-Chartrand, à proximité de la rue Valois. À cet endroit, on trouve également le parc public Dorion Gardens, ainsi qu'une école primaire située un peu plus en retrait de ce parc (École Harwood). Pour ce qui est de la portion de territoire comprise entre le corridor ferroviaire du CN et l'autoroute 20, le milieu bâti existant est plutôt caractérisé par des implantations industrielles et commerciales (Parc d'affaires des Artisans). Pour le reste, il s'agit de terrains vacants qui sont appelés à se développer à des fins résidentielles selon le plan de zonage municipal. Une nouvelle conduite d'aqueduc a aussi été installée récemment dans ce secteur. Enfin, en fonction du plan de zonage, un espace vert aussi est prévu pour longer le côté sud de la rivière Quinchien et un sentier y serait éventuellement aménagé.

Finalement, mentionnons que la zone d'étude est ceinturée ou traversée par des infrastructures de transport qui sont une source importante de bruit dans le milieu. À ce titre, il faut d'abord mentionner les autoroutes 20, 40 et 540 qui accueillent des débits importants de véhicules (entre 27 000 et 56 000 véhicules / jour selon les segments considérés et selon les chiffres du *Plan de transport* du MTQ de 1998). La propagation du bruit est particulièrement importante à l'échangeur entre les autoroutes 40 et 540 du fait de sa surélévation par rapport aux terres limitrophes.

Aux infrastructures routières, il faut aussi ajouter les infrastructures ferroviaires comme une source de bruit dans le milieu. Le corridor du CN est certainement la source la plus importante à ce chapitre avec une cinquantaine de convois par jour (trains de marchandise et de Via-Rail dans les deux directions). Le corridor du CP n'est pas en reste lui non plus avec une trentaine de trains de marchandise par jour. Enfin, l'autre corridor du CP où circulent les trains de banlieue de l'AMT enregistre un peu plus d'une vingtaine de déplacements par jour.

9. PRINCIPAUX IMPACTS APPRÉHENDÉS

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieux biophysique et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Les impacts qui sont susceptibles de se produire avec le projet à l'étude sont, de manière préliminaire, ceux qui suivent. Ils sont regroupés en fonction de la phase du projet où ils risquent de se produire et selon la catégorie des composantes visées.

Phase de pré-construction vs composantes du milieu naturel

- Aucun impact particulier à prévoir

Phase de pré-construction vs composantes du milieu humain

- Perte de terrain sur 13 à 38 propriétés privées distinctes;
- Expropriation ou déplacement possible de 0 à 4 résidences (essentiellement le long de l'axe Cite des Jeunes), dont certaines pouvant avoir un intérêt au plan patrimonial;
- Risque de bris ou d'interruptions accidentelles de services lors du déplacement des utilités publiques.

Phase de construction vs composantes du milieu naturel

- Erosion des sols;
- Contamination accidentelle des sols et eaux souterraines;
- Contamination accidentelle des eaux de surface;
- Augmentation des matières en suspension dans les cours d'eau;
- Disparition et dégradation de la végétation terrestre et riveraine;
- Détérioration temporaire de l'habitat du poisson liée à des changements de la qualité de l'eau (rappelons que tout sera fait pour éviter un empiètement permanent dans la rivière Quinchien; dans le cas contraire, il pourrait y avoir une perte permanente);
- Perte ou perturbation d'habitats pour la faune terrestre, aviaire et semi-aquatique, incluant l'herpétofaune.

Phase de construction vs composantes du milieu humain

- Modification des arcs aux propriétés;
- Modification temporaire des conditions de circulation pouvant causer de la congestion et augmenter les risques d'accidents;
- Bris des voies de circulation locales;
- Altération de la qualité de l'air et émission de poussières;

- Perturbations et nuisances sonores pendant les travaux;
- Impact vibratoire avec l'utilisation de la machinerie;
- Réaménagement de terrains;
- Détérioration de sites ou de vestiges archéologiques inconnus ou insoupçonnés;
- Retombées positives pendant les travaux avec la fourniture de matériaux, de biens et de services par les entreprises de Vaudreuil-Dorion et de la région de Vaudreuil-Soulanges.

Phase d'exploitation vs composantes du milieu naturel

- Contamination des eaux par les sels de déglacage;
- Modification du patron de drainage du secteur d'étude avec possibilité d'impacts hydrauliques permanents une fois les axes en opération.

Phase d'exploitation vs composantes du milieu humain

- Réduction des marges de recul pouvant avoir une incidence par rapport à la réglementation d'urbanisme et l'usage des cours;
- Réduction des possibilités de lotissement par rapport à la réglementation d'urbanisme;
- Perte d'espaces développables dans le périmètre d'urbanisation;
- Modification du découpage des aires d'affectation et des zones municipales prévues dans les documents de planification municipaux;
- Aggravation du climat sonore pour les résidences existantes;
- Niveaux sonores à prendre en compte dans l'aménagement des nouveaux terrains résidentiels en bordure des axes à l'étude;
- Émissions atmosphériques à prendre en compte avec la redistribution et l'accroissement du trafic sur les nouveaux axes routiers;
- Incidences visuelles des aménagements qui seront proposés;
- Détours et distances supplémentaires à parcourir pour les résidents de l'axe Cité des Jeunes avec la présence d'un terre-plein;
- Retombées positives avec l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité routière sur les principales artères de la Ville;
- Retombées positives au plan économique avec le caractère structurant des axes proposés et la meilleure interaction entre les pôles de Dorion et de Vaudreuil.

10. CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Le calendrier de réalisation qui suit est caractérisé par un tronc commun pour le cheminement du dossier jusqu'à l'obtention du décret gouvernemental. Après coup, les interventions pour les trois axes à l'étude sont planifiées de manière distincte selon chacun de ces axes. Ceci s'explique par deux principales raisons. D'une part, avec l'axe Félix-Leclerc, aucune acquisition n'est à prévoir selon l'état actuel du dossier et des plans sont déjà disponibles si aucune modification n'est apportée durant l'étude. D'autre part, pour l'axe André-Chartrand, il faut assumer qu'il y aura plus de travail à faire en terme de conception définitive avec les plans et devis, parce qu'en plus de devoir obtenir une autorisation de construction du MDDEP pour la traversée de la rivière Quinchien en vertu de l'article 22 de la LQE, il faudra aussi obtenir les autorisations requises du CP et du CN pour les ouvrages d'art permettant les traversées de leurs voies ferrées. Voici alors comment se module le calendrier de réalisation selon ces particularités :

Tableau 1 Calendrier de réalisation du projet

TRONC COMMUN DANS LE CHEMINEMENT DU PROJET FÉLIX-LECLERC / CITÉ DES JEUNES / ANDRÉ-CHARTRAND		
Avril à décembre 2005	Préparation de l'étude d'impact	
Janvier à mars 2006	Obtention de l'avis de recevabilité (questions / réponses)	
Mars et avril 2006.....	Période d'information du BAPE	
Mai à août 2006	Audiences publiques (si requis)	
Octobre à novembre 2006	Obtention du décret gouvernemental	
FÉLIX-LECLERC	CITÉ DES JEUNES	ANDRÉ-CHARTRAND
Plans et devis (ajustements) Automne / hiver 2006-2007	Plans et devis Hiver / printemps 2007	Plans et devis Été / automne 2007
Travaux Printemps 2007	Acquisitions et déplacements des utilités publiques Été 2007	Acquisitions et déplacements des utilités publiques Automne 2007
Mise en service Été 2007	Travaux Automne 2007	Autorisations des ouvrages face au CN et CP Hiver 2007-2008
	Mise en service Fin 2007	Travaux Été / automne 2008
		Mise en service Fin 2008

11. PHASES ULTERIEURES ET PROJETS CONNEXES

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Par rapport au projet décrit dans le présent document, il n'y a pas vraiment de phase ultérieure à prévoir. Reste que dans la dynamique des échanges est-ouest entre Saint-Lazare et Vaudreuil-Dorion, il est important de rappeler qu'il y a toujours la proposition intermunicipale touchant le corridor de l'axe Cité des Jeunes qui est inscrit dans le schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Donc, il est plausible de penser que dans un horizon plus ou moins lointain, la portion du boulevard Cité des Jeunes comprise à l'ouest de l'autoroute 540 et se rendant jusqu'au noyau de Saint-Lazare pourra elle aussi être élargie à quatre voies. Reste que cette portion est de juridiction du MTQ et non des municipalités visées.

Toujours dans la dynamique des échanges est-ouest sur le territoire de Vaudreuil-Dorion, il faut souligner la prolongation de l'axe Cité des Jeunes en un boulevard industriel à deux voies, à l'est de l'avenue Saint-Charles et ce, jusqu'à l'échangeur du Chemin des chenaux dans le secteur du Château Vaudreuil. Ce projet est prévu pour être réalisé en 2006 et comportera un carrefour giratoire pour faciliter les entrées / sorties entre les bretelles de l'autoroute 40 et l'avenue Saint-Charles.

Enfin, il est bon de mentionner que le raccordement de l'axe André-Chartrand à l'autoroute 20 prend en compte le projet d'un nouveau corridor autoroutier dans le secteur de Dorion. Ce projet dont le promoteur est le MTQ consiste à étagé les carrefours de cette autoroute sur l'île Perrot et à déplacer son corridor à Vaudreuil-Dorion pour justement éliminer les carrefours à niveau actuellement trouvés sur le boulevard Harwood. Un carrefour étagé sur cette autoroute est prévu dans le secteur du raccordement de l'avenue André-Chartrand. Des bretelles d'entrée et de sortie donneront directement sur l'avenue André-Chartrand, au croisement de la route Harwood. La projet de déviation de l'autoroute 20 fait actuellement l'objet d'une étude d'impact (MTQ en cours). Comme ce projet n'a pas fait l'objet de consultation publique à ce jour, la Ville tentera d'obtenir le droit du MTQ, (en cours d'étude), de pouvoir montrer la configuration projetée de l'échangeur dans le secteur de la route Harwood.

12. MODALITÉS DE CONSULTATION DU PUBLIC

Mentionne., s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact.

Bon nombre de consultations sectorielles seront réalisées durant l'étude. Par exemple, des rencontres seront probablement nécessaires avec le MTQ pour discuter des modalités de raccordement de l'axe André-Chartrand au corridor de l'autoroute 20, de même que pour évaluer la situation du carrefour Félix-Leclerc / Cité des Jeunes face aux bretelles d'entrée / sortie de l'autoroute-540. Également, des groupes de commerçants seront rencontrés pour recueillir leurs perceptions du projet, mais aussi pour évaluer la question du transfert de trafic de l'avenue Saint-Charles vers l'axe André-Chartrand.

Mais ce qui est surtout important de retenir ici, c'est que deux consultations publiques élargies sont prévues au cours de l'élaboration de l'étude. La première de ces consultations se tiendra vers la mi-juin 2005, soit avant la période estivale des vacances. On y présentera les grandes lignes du projet et des raisons sous-jacentes à sa réalisation, la démarche de l'étude, les variantes possibles au projet et les principaux enjeux environnementaux. Il s'agira d'une occasion pour la population de se manifester afin de fournir des renseignements devant être pris en compte dans l'étude, ou pour donner des commentaires visant à bonifier le projet. Également, la population pourra discuter des autres alternatives au projet et pourra poser des questions pour bien comprendre la démarche de réalisation de l'étude. Les personnes pouvant être directement affectées par le projet (ex : acquisitions, bruit), les groupes d'intérêt (ex : chambre de commerce, association économique) et les organisations politiques partenaires (ex : député, MTQ, MKC, AMT) seront convoquées directement par lettre. Pour la population en général, elle sera informée par un avis public devant paraître à quelques occasions dans des hebdomadaires diffusés sur le territoire de Vaudreuil-Soulanges.

La seconde consultation publique élargie se tiendra vers la fin octobre, soit avant la période de préparation et d'adoption du budget de la Ville. À cette occasion, on y présentera le détail des résultats des analyses de circulation, des inventaires de terrain et des impacts environnementaux. Évidemment, il y sera aussi question des mesures et programmes qui seront déployés afin de limiter les impacts dans le milieu. Fait important, il y sera également expliqué comment les commentaires formulés à la première rencontre publique ont été pris en compte dans la conception du projet et pourquoi, le cas échéant, ils n'ont pu être considérés. La population pourra alors formuler des suggestions pour procéder à des dernières optimisations dans les concepts, ou encore pour améliorer les mesures d'atténuation ou en proposer de nouvelles. Les modalités de convocation à cette rencontre publique seront les mêmes que pour la première consultation. À retenir que des compte-rendus détaillés seront préparés pour chacune des rencontres publiques.

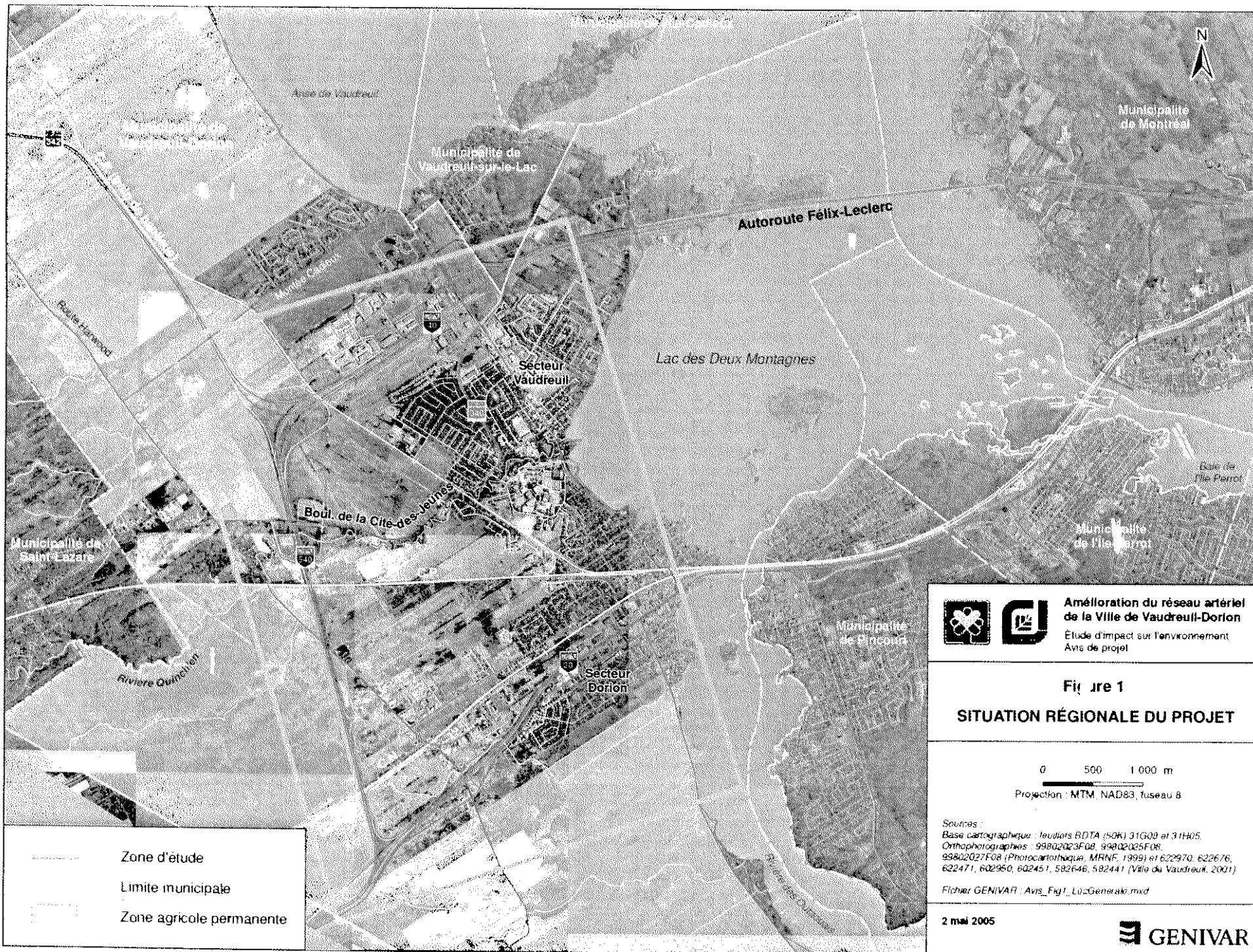
13. REMARQUES

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 2 mai 2005 Par Bernard Fournier, a.g., MATDR

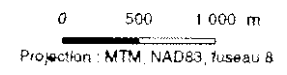
ANNEXE



**Amélioration du réseau artériel
de la Ville de Vaudreuil-Dorion**
Étude d'impact sur l'environnement
Avis de projet

Figure 1

SITUATION RÉGIONALE DU PROJET

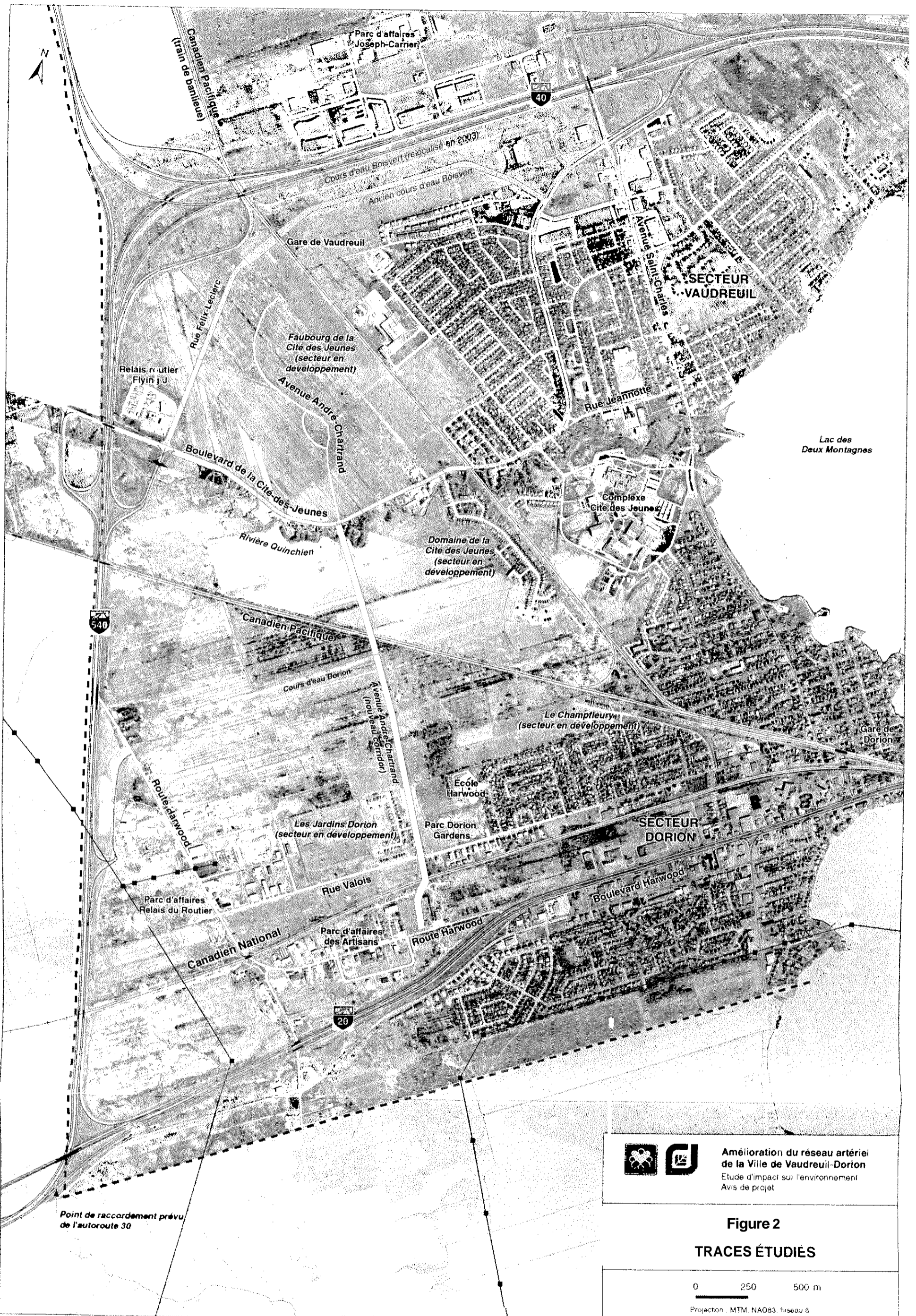


Sources :
Base cartographique : feuilles BDTA (50K) 31G00 et 31H05.
Orthophotographies : 99802023F08, 99802025F08,
99802027F08 (Photocartothèque, MRNF, 1999) et 622970, 622676,
622471, 602950, 602451, 582646, 582441 (Ville de Vaudreuil, 2001)

Fichier GENIVAR : Avis_Fig1_L0_Generak.mxd

2 mai 2005





Amélioration du réseau artériel
de la Ville de Vaudreuil-Dorion
Etude d'impact sur l'environnement
Avis de projet

Figure 2

TRACES ÉTUDIÉES

0 250 500 m

Projection : MTM, NAD83, fuseau 8

Sources :

Base cartographique : Jaillie BC : Q (20K) 31C 5-200-102 et 31G08-200-202
Orthophotographies : 9980203F08, 9980202 : 08, 9980202F08
(Photocartographie, MRNF, 1999)
et 622970, 622678, 622471, 602950, 602451, 582646, 582441
et 602658 (Ville de Vaudreuil, 2001)

Fichier GENIVAR : Avis_Fig2_Trace.mxd

2 mai 2005



Traces étudiées

- Nouveau corridor de l'avenue André Chartrand
- Elargissement tie deux a quatre voies du boulevard de la Cité des Jeunes
- Elargissement de deux a quatre voies de la rue Félix-Leclerc

Éléments existants

- Zone agricole permanente
- Périmètre d'urbanisation
- Voie ferrée
- Ligne de transport d'énergie