

1. INTRODUCTION

1.1 Situation et objectifs du projet

Le projet ciblé par le présent rapport d'étude d'impact est sur l'initiative de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Il s'agit d'un projet de nature urbaine qui se situe en totalité dans les limites du périmètre d'urbanisation de cette ville, laquelle fait partie de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. La figure 1 insérée à la fin de la présente introduction permet de situer régionalement le projet et sa zone d'étude en identifiant les territoires municipaux limitrophes. La zone d'étude est plus amplement décrite au chapitre 3.

Le projet à l'étude poursuit trois principaux objectifs. Ces objectifs sont les suivants :

- Améliorer l'écoulement de la circulation et garantir des déplacements sécuritaires et conviviaux 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 favoriser une interaction accrue entre ces pôles qui sont représentés par les secteurs Vaudreuil et Dorion.
- Garantir une desserte adéquate et fluide à la Gare régionale de Vaudreuil.

Pour parvenir à rencontrer ces objectifs, des interventions sont implicitement requises sur le réseau routier de la Ville. À cet effet, le projet à l'étude comporte des interventions sur trois des principaux axes routiers desservant la Ville de Vaudreuil-Dorion. D'abord, il vise à élargir à quatre voies la rue Félix-Leclerc sur une distance d'environ 2 km, cette rue étant présentement à deux voies. De même, le projet vise un autre élargissement à quatre voies, soit celui du boulevard de la Cité des Jeunes qui est à l'heure actuelle à deux voies sur une partie de son parcours. De fait, dans ce cas, l'élargissement est prévu sur une distance de 1,5 km en continuité d'un segment déjà existant à quatre voies. Puis, le projet vise à construire un nouveau lien « Nord-Sud » à l'intérieur de la Ville sur une distance d'environ 2 km, ce nouveau lien étant dénommé l'avenue André-Chartrand et étant lui aussi prévu à quatre voies. La figure 2, également insérée à la fin de la présente introduction, montre chacun de ces axes routiers et fournit certains renseignements complémentaires pour des fins de localisation.

Le projet est assujéti à une étude d'impact environnemental (ÉIE) parce qu'il comporte justement la construction d'aménagements routiers à quatre voies sur plus de 1 km de distance. Cette particularité fait que le projet est visé par le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Dès que ce règlement s'applique, il faut alors suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* qui est prévue par la section IV.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2, ci-après désignée LQE). Cette section de la LQE oblige toute personne ou groupe de personnes à suivre la procédure en question, réaliser une

étude d'impact et à obtenir un certificat d'autorisation du Gouvernement du Québec avant d'entreprendre la réalisation d'un projet assujéti. C'est donc dans ce contexte que la Ville de Vaudreuil-Dorion a mandaté GENIVAR Groupe Conseil inc. (GENIVAR) pour la supporter dans le cheminement de son dossier et réaliser l'ÉIE du projet d'amélioration de son réseau routier. Afin de réaliser cette étude selon les exigences gouvernementales, une directive a été transmise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec (MDDEP). Cette directive est insérée à l'annexe 1.

1.2 Objectifs et portée de l'étude d'impact

Les principaux objectifs de l'ÉIE du présent projet sont les suivants :

- Justifier la nécessité de réaliser le projet sur la base des besoins identifiés et des solutions d'intervention possibles ;
- Caractériser le milieu d'insertion du projet en faisant ressortir les sensibilités, contraintes ou opportunités en vue de sa réalisation;
- Élaborer et comparer, sur la base des enjeux environnementaux, techniques et économiques qu'elles impliquent, des variantes réalistes pouvant permettre d'optimiser la réalisation du projet;
- Rechercher les solutions de moindre impact au plan environnemental, tout en répondant du mieux que possible aux objectifs qui ont été fixés par la Ville et qui ont été présentés à la section précédente;
- Identifier et évaluer les impacts sur l'environnement du projet conformément aux dispositions de la directive 3211-05-419 de juin 2005 transmise par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP);
- Prévoir les mesures d'atténuation et de compensation nécessaires et applicables par la Ville afin de réduire au minimum l'impact résiduel global de son projet;
- Consulter et informer les individus, les groupes et les organismes concernés par le projet de façon à pouvoir tenir compte de leurs préoccupations et ce, conformément à la volonté de la Ville de Vaudreuil-Dorion, à la directive du MDDEP et, de manière plus générale, à l'ensemble de la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*;
- Puis, obtenir, du Gouvernement du Québec, le ou les décrets autorisant la réalisation du projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville.

Une fois le ou les décrets obtenus, d'autres autorisations seront cependant nécessaires avant de pouvoir entreprendre et parachever l'ensemble des travaux découlant de ce projet. Par exemple, des autorisations de construction devront être obtenues en vertu de l'article 22 de la LQE pour toute intervention qui devra se faire dans les milieux hydriques, riverains ou humides. Également, il faudra obtenir les autorisations nécessaires

des compagnies ferroviaires pour les traversées des voies ferrées. Sur cet aspect, nous allons le voir plus loin dans le rapport, deux compagnies sont propriétaires de corridors ferroviaires dans le milieu d'étude, soit le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN).

Par ailleurs, il est important de mentionner que le projet à l'étude est également assujéti à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE). En effet, suite à une correspondance reçue de la part de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE) datée du 1^{er} août 2005, il est apparu que l'Office des transports du Canada (OTC) doit émettre, en vertu de l'article 5(d) de la LCÉE, une autorisation pour les franchissements des voies ferrées qui sont prévus avec le projet à l'étude. La lettre confirmant que le projet est assujéti à la LCÉE se trouve à l'annexe 2.

Par conséquent, l'OTC est une autorité responsable pour analyser le projet à l'étude et requiert qu'une évaluation environnementale de type « examen préalable » soit réalisée avant qu'elle ne puisse exercer ses attributions à l'égard de ce projet. Donc, selon une entente convenue il y a quelques années entre le Gouvernement du Québec et le Gouvernement du Canada, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative entre les paliers provincial et fédéral. La coordination entre ces paliers sera alors assurée respectivement par le MDDEP et l'ACÉE. Outre ces deux intervenants et l'OTC, plusieurs autres ministères ou organismes pourront également formuler des commentaires et observations sur l'évaluation environnementale : ministère des Transports du Québec (MTQ), ministère des Affaires municipales et des régions du Québec (MAMR), ministère des Ressources naturelles et la Faune du Québec (MRNF), ministère de la Sécurité publique du Québec (MSP), ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec (MSSS), Environnement Canada, Transports Canada et Pêches et Océans Canada.

1.3 Contenu du rapport

Le rapport de l'ÉIE du projet d'amélioration du réseau artériel de Vaudreuil-Dorion vise à répondre à la fois aux exigences provinciales et fédérales. Il comprend, en plus de la présente introduction, neuf chapitres distincts.

D'abord, au chapitre 2, une mise en contexte est présentée de manière à bien comprendre la raison d'être des interventions projetées. Cette mise en contexte repose avant tout sur les principales problématiques qui justifient les interventions prévues par la Ville. Néanmoins, certaines informations de nature historique sont fournies pour bien comprendre l'évolution du projet, de même que certains renseignements sur des projets ou problématiques connexes qui sont intimement liés au projet à l'étude. Aussi, on y justifie les interventions projetées par rapport à l'ensemble des solutions mises de l'avant en début d'étude. Finalement, le chapitre se conclut par l'établissement d'une séquence de réalisation de ces mêmes interventions.

Le chapitre 3 présente après coup la description des principales composantes physiques, biologiques et humaines de la zone à l'étude. L'approche employée pour présenter ces composantes est vraiment d'insister sur celles qui apparaissent comme étant les plus importantes face au projet, soit celles qui sont les plus susceptibles d'être affectées par sa réalisation. Le chapitre se termine par un bref bilan qui fait ressortir les enjeux environnementaux les plus significatifs.

Une fois le milieu à l'étude bien caractérisé, il est alors possible d'examiner les variantes de réalisation pouvant être déployées et de décrire les principales composantes du projet. C'est ce à quoi s'attarde le chapitre 4. Tel que mentionné avec l'un des objectifs de l'étude, il faut chercher les solutions de moindre impact, tout en s'assurant de rencontrer les orientations poursuivies par la Ville avec l'amélioration de son réseau routier. Les caractéristiques techniques des aménagements prévus sur chacun des axes routiers y sont alors décrites. Aussi, les principales activités découlant des travaux de construction et de l'exploitation des routes y sont expliquées. Puis, une estimation des coûts du projet y est présentée, ainsi qu'un calendrier de réalisation provisoire.

Avant d'aborder l'analyse détaillée des impacts du projet, il est apparu important d'insérer un chapitre sur l'ensemble des consultations du milieu qui ont été menées en cours d'étude. Les résultats de ces consultations sont présentés au chapitre 5. On y explique aussi les différentes démarches qui ont été privilégiées pour procéder à ces consultations auprès des personnes ou groupes pouvant être concernés ou intéressés par le projet.

L'analyse détaillée des impacts du projet retenu est présentée au chapitre 6. On y explique la méthode d'évaluation, les sources d'impact, les mesures d'atténuation courantes intégrées à un projet de ce type et l'évaluation proprement dite des répercussions environnementales associées au projet. Le lecteur doit retenir qu'un effort a été fait pour vulgariser le plus possible le propos, malgré le caractère technique ou scientifique de certains sujets. Un bilan des impacts et des effets cumulatifs avec d'autres projets est effectué à la fin du chapitre.

Les chapitres 7 et 8 présentent des compléments à l'évaluation des impacts réalisée et aux mesures d'atténuation proposées. Le chapitre 7 se veut un canevas de travail pour l'élaboration des programmes de surveillance et de suivi environnemental qui sont recommandés, tandis que le chapitre 8 énonce les lignes directrices des différentes mesures d'urgence considérées en regard du projet.

Le rapport se termine par les chapitres 9 et 10, le premier étant la conclusion du rapport et le second contenant une bibliographie des ouvrages et documents consultés, de même qu'une liste des personnes contactées ou rencontrées en cours d'étude.

Les dix chapitres ainsi décrits constituent le volume 1 du rapport d'étude d'impact. Ce rapport est complété par un second volume qui regroupe une série d'annexes. Les annexes contenues au volume 2 sont de nature diverse et peuvent se rapporter tout autant à des études sectorielles qu'à des documents cartographiques ou comptes-rendus de réunions.