

## 7. PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

---

L'amélioration du réseau artériel de Vaudreuil-Dorion est un projet qui justifie la mise en œuvre d'un programme de surveillance environnementale. La proximité des travaux, par rapport à certains lieux sensibles, soulève par ailleurs la pertinence d'établir certains programmes de suivi.

### 7.1 Programme de surveillance

Un programme de surveillance sera appliqué pour les interventions à réaliser sur chacun des axes. Chaque programme de surveillance environnementale consistera à déterminer les modalités pour s'assurer que les mesures d'atténuation proposées dans la présente étude soient appliquées rigoureusement par l'entrepreneur et qu'un rapport de surveillance en fasse état régulièrement.

La première étape essentielle est d'inclure, dans le cahier des charges de l'entrepreneur, les mesures qu'il devra appliquer pour protéger l'environnement. Plusieurs mesures pertinentes ont été proposées dans le cadre de la présente étude. Leur insertion au cahier des charges devrait faciliter le travail du surveillant qui sera responsable de la protection du milieu. Au besoin, des modalités de pénalités devraient être appliquées pour le non-respect des clauses environnementales inscrites au cahier des charges.

Le rôle du surveillant et les pouvoirs qui lui seront conférés par rapport à l'entrepreneur devraient également être précisés dans le cahier des charges. Il devra avoir les pouvoirs nécessaires pour obliger l'entrepreneur à modifier ses techniques ou approches de travail si la situation devient critique et le justifie. Le surveillant devra faire rapport régulièrement à l'ingénieur de projet des effets notables des travaux sur l'environnement, de l'efficacité des mesures d'atténuation qui sont appliquées et des améliorations souhaitables à y apporter pour simplifier la réalisation des travaux par l'entrepreneur, tout en assurant les objectifs de protection de l'environnement.

Les activités de surveillance impliqueront parfois la participation occasionnelle d'autres professionnels qui donneront alors le support requis au surveillant de chantier. À ce titre, la présence d'un architecte du paysage est fortement recommandée pour la réalisation des aménagements paysagers dans les terre-pleins, les carrefours giratoires et dans les talus des structures permettant la traversée étagée des corridors ferroviaires. Si des déviations de trafic sont requises, il faudra également la participation d'un ingénieur spécialisé en circulation pour déterminer les modalités optimales de ces déviations et pour faire une surveillance lors des travaux. En outre, un ingénieur spécialisé en infrastructures ferroviaires sera requis advenant la nécessité de dévier certaines voies ferroviaires pendant la construction des ouvrages d'art relatif à l'avenue André-Chartrand. Finalement, un archéologue pourrait être demandé si des découvertes fortuites étaient réalisées lors des excavations.

## 7.2 Programmes de suivi

### 7.2.1 Contrôle des impacts sonores durant les travaux

Préalablement aux demandes de certificat d'autorisation de construction (CAC) requises en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE), un programme de suivi établissant spécifiquement les niveaux sonores à respecter pendant les travaux de construction devra être élaboré pour au moins deux des axes à l'étude. À cet égard, il faut savoir que le MTQ dispose de normes qui sont applicables dans le contexte d'une situation temporaire de chantier de construction (MTQ, 1996). De même, le MDDEP s'est fixé des critères sonores pour les chantiers de construction. L'ensemble de ces normes et critères est détaillé à l'étude sectorielle sur le bruit insérée à l'annexe 12.

Les axes visés par le suivi sonore durant les travaux sont l'avenue André-Chartrand dans le secteur du Parc Les Jardins Dorion et le boulevard de la Cité des Jeunes. Si les futurs bâtiments résidentiels se sont passablement rapprochés de l'avenue André-Chartrand au moment d'entreprendre sa construction, il sera alors préférable d'appliquer le suivi à l'ensemble des secteurs contigus à cette avenue. Chaque programme de suivi pourra cibler des mesures d'atténuation, ainsi que des moyens ou équipements plus précis que ceux déjà énoncés dans le présent rapport afin de limiter les inconvénients dus au bruit pendant les travaux. Comme il est recommandé dans l'étude sectorielle de l'annexe 12, l'objectif est de pouvoir contrôler les niveaux de bruit pour les résidences qui seront situées à environ 150 m et moins des aires de travail. Le suivi sonore durant la construction impliquera des relevés de 24 heures à des sites représentatifs et pour les différentes étapes de réalisation des travaux.

### 7.2.2 Validation des impacts sonores en phase d'exploitation

D'après les modélisations effectuées, la mise en place de l'avenue André-Chartrand à quatre voies dans le secteur des Jardin Dorion, une fois opérationnelle, entraînera des augmentations de bruit qui ne peuvent être négligées. En effet, contrairement aux axes Félix-Leclerc et Cité des Jeunes où le niveau de bruit devrait être à peine perceptible en augmentant dans presque tous les cas de 3 dBA ou moins, un quinzaine de résidences du secteur des Jardin Dorion pourraient subir des hausses variant de 4 à 10 dBA si aucune atténuation n'est préconisée. C'est donc pourquoi le concept routier retenu dans ce secteur établi des mesures d'atténuation qui seront directement intégrées au projet, à savoir : l'élargissement du terre-plein avec la mise en place d'une butte de 1,7 m hauteur à l'intérieur de celui-ci au nord de la rue Dumoulin ; la mise en place d'un mur de 1,7 m de hauteur dans le terre-plein entre les rues Valois et Dumoulin ; et la limitation de la vitesse à 30 km/h à l'ensemble de ce secteur. La combinaison des aménagements anti-bruit et la limitation de la vitesse auront pour effet de limiter les niveaux sonores futurs à un maximum de 55 dBA (Leq 24 h) pour presque toutes les résidences (sauf une). Néanmoins, considérant que les degrés de perturbation sonore devraient alors être à la limite de ce qui peut être jugé acceptable selon les standards usuels du MTQ et que cette

évaluation se base sur des débits de circulation anticipés et non confirmés, il est tout de même apparu utile de proposer la mise en place d'un suivi de l'ambiance sonore future dans le cadre du présent projet. Le but de ce programme de suivi est de s'assurer que les inconvénients subis seront toujours tolérables et, qu'au besoin, d'autres mesures pourront être mises en place afin de solutionner les problèmes qui seront rencontrés.

Le programme de suivi sonore aura pour premier objectif de quantifier l'impact réel attribuable au projet étudié. Sur ce point, il faut préciser que les modélisations ont été effectuées à partir de prévisions des débits journaliers futurs sur le réseau routier de Vaudreuil-Dorion, lesquels dépendent à leur tour du rythme et du type de développement urbain qui sera préconisé dans le futur par la municipalité. Tout changement sur l'un ou l'autre de ces paramètres aura une influence directe sur la demande en transport et, incidemment, sur les niveaux de bruit qui seront ressentis le long des axes à l'étude, entre autres dans le secteur des Jardins Dorion. Conséquemment, il y a un intérêt à vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation dans ce secteur, mais aussi à vérifier la validité des projections afin de voir si les modélisations refléteront la réalité d'alors. En connaissant mieux l'importance des inconvénients du projet au niveau sonore, des mesures adaptées à chaque situation pourront être mises en œuvre.

Le suivi s'effectuera pour les résidences existantes le long de l'avenue André-Chartrand, mais aussi pour celles qui se trouvent actuellement en bordure du boulevard de la Cité des Jeunes. En fait, même si l'augmentation de bruit prévue n'est que de 3 dBA au maximum le long de ce dernier boulevard, il y a intérêt à valider les projections effectuées au motif que le degré de gêne sera près du seuil « moyen » selon les standards usuels du MTQ; d'autant que la vocation résidentielle est prévue pour être conservée en bordure de cet axe selon le zonage en vigueur. Dans le cas de la rue Félix-Leclerc, il n'y a pas d'intérêt à faire de suivi, car il s'agit d'une vocation commerciale.

En premier lieu, des relevés sonores des secteurs ci-haut mentionnés seront réalisés au plus un an avant le début des travaux. Ces relevés caractériseront l'état initial réel de l'ambiance sonore. Dans l'année qui suivra l'ouverture des nouvelles routes, des relevés sonores et des comptages routiers seront à nouveau effectués pour ces mêmes secteurs. Ils serviront à modéliser l'impact sonore réel à chacun des endroits où des perturbations additionnelles sont anticipées par rapport à la situation actuelle. Des correctifs pourront alors être pris afin de limiter les augmentations de bruit. Selon les résultats obtenus, le suivi sonore pourra se poursuivre dans les années subséquentes et ce, en fonction du rythme et de l'avancement du développement urbain de la municipalité. Ce suivi pourra viser certaines résidences parmi celles à surveiller ou l'ensemble de celles-ci.

### 7.2.3 Évaluation des conditions de la qualité de l'air dans le secteur du Flying J

En l'espèce, ce programme de suivi est recommandé pour évaluer la contribution du relais routier Flying J à la détérioration des conditions de la qualité de l'air dans la zone d'étude ou dans une partie de celle-ci. Comme il a été mentionné auparavant, il s'agit d'un relais important qui attire une vaste clientèle d'automobilistes, mais aussi de camionneurs dont les véhicules munis de moteurs au diesel peuvent fonctionner pendant de longues périodes. Or, les stations d'échantillonnage considérées dans le cadre de la présente étude ne permettent pas de statuer sur la contribution possible de ce relais aux conditions de l'air ambiant. Ainsi, il ne peut être déterminé comment le projet à l'étude, avec l'augmentation du trafic qui en découlera, sera en mesure de se conjuguer avec la problématique du Flying J pour diminuer la qualité de l'air dans le milieu étudié.

Le programme de suivi proposé ici prendra la forme d'une étude portant essentiellement sur la qualité de l'air dans le voisinage immédiat du relais routier. Cette étude pourra être réalisée en deux étapes. La première consistera à effectuer des mesures des principaux contaminants émis dans le secteur Flying J. La seconde portera sur une analyse de dispersion plus détaillée des contaminants émis par les sources fixes et mobiles.

### 7.2.4 Évaluation des conditions de circulation et de sécurité routière

Les futures conditions de circulation et de sécurité routière méritent d'être suivies une fois les nouveaux aménagements réalisés. En soi, le projet à l'étude vise à améliorer ces conditions, mais il y a certains impondérables avec lesquels la Ville doit composer. Parmi ceux-ci, notons la réalisation des interventions recommandées qui ont une incidence ou un lien avec le réseau autoroutier du MTQ. À ce chapitre, la Ville n'a pas de contrôle sur ces interventions et il sera donc impératif de s'ajuster en fonction des problèmes réels qui seront rencontrés. Par exemple, certains développements ou certains projets pourraient avoir comme effet de devancer ou de retarder des interventions ciblées dans le cadre de la présente étude à l'égard des A-20, A-40 ou A-540.

Par ailleurs, en ce qui concerne le réseau de la Ville, certains suivis méritent aussi d'être effectués une fois les nouveaux axes opérationnels. Par exemple, sur la rue Félix-Leclerc, il faudra toujours s'assurer que la gestion des carrefours sera optimale de manière à assurer une bonne fluidité du trafic et qu'aucune interférence ne viendra compromettre les entrées et sorties à la Gare de Vaudreuil. De même, sur le boulevard de la Cité des Jeunes, il faudra s'assurer que l'aménagement routier muni d'une bande médiane surmontable soit toujours sécuritaire en fonction de l'évolution du trafic. Il faudra aussi veiller à ce que cet aménagement soit toujours adapté aux futurs usages qui s'exerceront en bordure du boulevard.

Ainsi, il est recommandé que la Ville mandate son Comité de circulation pour faire un suivi périodique de ces questions. Il est proposé que le Service technique de la Ville puissent faire état de la situation à ce comité à tous les 3 à 6 mois pendant un certain temps à déterminer après la mise en opération des axes. Si des problèmes sont mis en évidence ou s'accroissent, il faudra alors documenter la situation par des comptages, relevés et inventaires qui viendront compléter ceux réalisés dans le cadre de la présente étude. De même, après le dépôt du rapport d'étude d'impact, la Ville et ses représentants devront entreprendre dans les plus brefs délais des discussions avec le MTQ pour arriver à un consensus sur les problèmes rencontrés et les solutions à définir pour les corriger. Il est manifeste que l'argumentaire développé dans le cadre de la présente étude peut servir comme base de départ pour amorcer la négociation avec le Ministère à ce chapitre.

