

ANNEXE 16

Compte-rendus des rencontres publiques sur le projet



AMÉLIORATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL DE VAUDREUIL-DORION

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

COMPTE-RENDU DE LA CONSULTATION PUBLIQUE TENUE LE 15 JUIN 2005 À 19H30 À L'OPTI-CENTRE SAINT-JEAN-BAPTISTE, 145 BOULEVARD HARWOOD À VAUDREUIL-DORION

1. But et déroulement de la consultation

Le but de la rencontre était d'informer les citoyens et de répondre à leurs questions quant aux interventions qui sont projetées par la Ville à l'égard de son réseau routier, soit l'élargissement à quatre voies la rue Félix-Leclerc et du boulevard de la Cité des Jeunes, de même que l'aménagement de l'avenue André-Chartrand à quatre voies entre l'autoroute 20 et le boulevard de la Cité des Jeunes. Il s'agissait d'une consultation à l'initiative de la Ville menée au début du processus de l'étude l'impact et qui visait à présenter les éléments qui justifient le projet, certaines de ses caractéristiques techniques, les scénarios de réalisation possibles et les principaux enjeux environnementaux à considérer. Il a été mentionné à l'assistance qu'une seconde consultation publique, toujours menée à l'initiative de la Ville, est prévue pour la fin octobre 2005. Cette seconde consultation permettra de préciser les impacts du projet selon les choix d'aménagements routiers qui seront faits par la Ville.

La soirée était animée par M. Jean Filion de Communications Jean Filion inc. et les personnes présentes pour répondre aux questions des participants étaient respectivement M. Réjean Boyer, maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion, M. Jean-Yves Truchon, directeur-général de la Ville, M. Michel Vaillancourt, directeur des Services techniques de la Ville, ainsi que M. Bernard Fournier, responsable de l'étude d'impact pour la firme GENIVAR. D'autres ressources de la firme GENIVAR étaient également présentes dans la salle afin de répondre aux questions du public, dont le spécialiste en circulation routière, M. Eric Peissel, qui est intervenu à quelques reprises pour répondre à certaines interrogations des participants.

La soirée s'est déroulée d'abord par des mots de bienvenue du maire, M. Réjean Boyer, et s'est par la suite poursuivie par une présentation de type Power-Point effectuée par M. Bernard Fournier de la firme GENIVAR. Comme autre support de présentation, mentionnons la remise d'un dépliant à chacun des participants et l'installation de quatre panneaux de présentation dans la salle où s'est déroulée la soirée d'information. La rencontre a débuté à 19h30 pour se terminer à 22h00. Les mots de bienvenue du maire ont duré environ 15 minutes, la présentation de M. Fournier environ 1 h, ce qui a laissé environ 1 h 15 minutes pour les questions du public.

2. Nombre de participants et d'interventions

Une registre d'inscription a été tenu par la Ville à l'entrée dans la salle. Ce registre révèle la présence de 79 personnes qui ont assisté à la rencontre. De ce nombre, 12 personnes ont fait des interventions lors de la période de questions. Six de ces personnes sont des résidents le long des axes à l'étude, soit trois le long boulevard de la Cité des Jeunes et trois le long du court segment existant d'André-Chartrand dans le secteur de Dorion Gardens. À ces résidents, s'en ajoutent deux autres qui demeurent sur des chemins à proximité et qui ont fait des interventions, soit une personne qui demeure sur la rue White et une autre demeurant sur le chemin de la Petite-Rivière. Aussi, deux propriétaires de terrain le long des axes à l'étude ont fait des interventions, soit un qui possède une grande parcelle entre le boulevard Cité des Jeunes et la rue Félix-Leclerc, et un autre qui possède un terrain qui serait touché le long de la route Harwood. Finalement, deux autres participants qui ne résident ni ne possèdent de terrain à Vaudreuil-Dorion ont fait des interventions, soit une personne de Les Cèdres et une autre de Montréal. Au total, ces participants ont posé 28 questions lors de leurs interventions.

À noter enfin que les participants avaient été informés de la tenue de la soirée de consultation par l'entremise de la parution d'un avis public dans trois hebdomadaires de la région de Vaudreuil-Soulanges, lequel avis a paru pendant deux semaines consécutives. Aussi, une trentaine de convocations directes ont été adressées à des organismes du milieu et à des propriétaires fonciers demeurant à l'extérieur de la région de Vaudreuil-Soulanges.

3. Nature des interventions

Les interventions de l'assistance peuvent être regroupées en fonction des sujets suivants (entre parenthèses figure le nombre de questions selon chacun des sujets) :

- Coûts, échéancier et phases des travaux (3)
- Présence de terre-pleins centraux (3)
- Stationnement sur rue (1)
- Camionnage sur le réseau routier (4)
- Nuisances et pollution (8)
- Qualité de l'eau (2)
- Utilisation de la route Harwood comme solution pour le lien nord-sud (2)
- Problématique des déplacements avec Saint-Lazare (1)
- Problématique du raccordement d'André-Chartrand avec l'A-20 (3)
- Possibilité d'obtenir copie de la présentation Power-Point (1)

3. Questions / réponses

3.1 Coûts, échéancier et phases des travaux

Q.1 – Sur combien d’années va se dérouler le projet ? (Mme Diane Lapostolle,)

Q.2 – Les infrastructures prévues viendront-elles assez rapidement pour répondre à la demande et aux besoins de transport pour le territoire de Vaudreuil-Dorion ? (Mme Diane Lapostolle,)

Q.3 – L’avenue André-Chartrand pourrait-elle être à deux voies dans un premier temps ? (M. Éric Desrochers,)

Réponses : Il n’y a pas encore d’échéancier définitif d’arrêté, mais la Ville est totalement consciente des problèmes actuels et des problèmes à venir en vue de répondre à la demande. A priori, on pourrait penser quelque chose comme 2007 pour réaliser les travaux sur Félix-Leclerc, 2008 pour ceux sur Cité des Jeunes et 2010 pour ceux sur André-Chartrand. Tout cela dépend également des disponibilités financières et le tout doit être mis en perspective avec le fardeau fiscal pouvant être supporté par les citoyens. En fait, rien n’est établi de manière définitive et il s’agit d’un processus par étape. Par exemple, pour l’axe André-Chartrand, celui-ci pourrait être aménagé à deux voies dans une première phase. Reste que dans ce cas particulier, il faut tout de même aller faire approuver et construire les structures sous les voies ferrées du CN et du CP dans la perspective d’un aménagement à quatre voies et non d’une avenue à deux voies. Aussi, pour André-Chartrand, on doit dès la première phase sécuriser l’emprise (i.e. obtenir l’emprise) dans le contexte d’un aménagement à quatre voies.

3.2 Présence des terre-pleins centraux

Q.1 – Les ouvertures dans les terre-pleins que vous avez indiquées sont-elles définitives ? (Mme Diane Lapostolle,)

Q.2 – Comment allons-nous faire pour entrer chez nous avec les nouveaux terre-pleins ? (Mme Jocelyne Noël Lefebvre,)

Q.3 – Avez-vous considéré la possibilité qu’il sera très dangereux, en hiver, de traverser la chaussée sur Cité des Jeunes à partir du terre-plein pour pouvoir accéder à nos résidences ? (Mme Jocelyne Noël Lefebvre,)

Réponses : Le choix des ouvertures dans les terres-pleins, tout comme le projet dans son ensemble d’ailleurs, n’a rien de définitif. Il s’agit de propositions préliminaires. Les choix qui seront faits viseront à répondre à l’ensemble des préoccupations de fluidité et de sécurité sur les axes, tout en minimisant les inconvénients pour les résidents en termes d’accès et de détours. Sauf sur certaines intersections avec des carrefours majeurs peut-être, les demi-tours ou U-turn seront permis aux ouvertures dans les terre-pleins. Les experts évalueront la nécessité de mettre des moyens de contrôle appropriés pour effectuer la manœuvre de demi-tour, que ce soit en hiver ou en été (ex : panneaux d’arrêt dans certains cas).

3.3 Stationnement sur rue

Q.1 – Est-ce que le stationnement sur rue que l'on retrouve actuellement sur la rue André-Chartrand dans le secteur de Dorion Gardens pourra être maintenu ?

(M. Eric Desrochers,)

Réponse : La question du stationnement dans le secteur du parc Dorion Gardens est une préoccupation à considérer dans le cadre de l'étude d'impact, que ce soit sur la rue André-Chartrand ou à l'intérieur même du parc. Il n'y rien d'arrêté à ce sujet pour le moment. La municipalité regardera ce qui peut être fait quant à la possibilité de conserver le stationnement sur rue.

3.4 Camionnage sur le réseau routier

Q.1 – Le projet aidera-t-il à diminuer le trafic des camions sur le chemin de la Petite-Rivière, entre la route Harwood et le boul. Cité des Jeunes ?

(M. Jean-Pierre Bergeron,) ?

Q.2 – Les véhicules lourds seront-ils admis sur André-Chartrand ?

(M. Eric Desrochers, , et Mme Édith Jauvin,)

Q.3 – La construction des axes André-Chartrand et Henry-Ford (hors étude d'impact) ne risque-t-elle pas d'amener plus de problèmes que de solutions en termes de camionnage ? (Mme Maureen Ann Burcombe,)

Q.4 – Les travaux envisagés par la Ville ne risquent-ils pas davantage de profiter aux compagnies ontariennes plutôt qu'aux compagnies du Québec ?

(Mme Maureen Ann Burcombe,)

Réponses : Oui, il y a de bonnes chances qu'avec les nouveaux axes projetés par la Ville, il puisse y avoir une certaine diminution du trafic lourd sur le chemin de la Petite-Rivière. Cependant, cette diminution anticipée ne résulterait pas nécessairement des interventions qui sont projetées avec l'étude d'impact, mais plutôt du prolongement de la rue Henry-Ford jusqu'à la route Harwood. Tel qu'expliqué dans la présentation, ce projet consiste à passer sous la voie ferrée du CP pour relier Henry-Ford entre Cité des Jeunes et la route Harwood et ce, de manière à desservir toute la zone industrielle en développement le long du côté est de l'autoroute 540 (parc d'affaires Relais du Routier). Néanmoins, la baisse du camionnage appréhendée sur le chemin de la Petite-Rivière doit être relativisée par le fait que ce secteur est zoné de type commercial (zone formée du périmètre suivant : boulevard de la Cité des Jeunes au nord, autoroute 540 à l'est, corridor du CP au sud et route Harwood à l'ouest). D'ailleurs, des nouvelles implantations commerciales sont en cours dans ce secteur.

Quant à l'autorisation du trafic lourd sur André-Chartrand et au risque de voir les problèmes de camionnage s'aggraver, il faut mentionner qu'il y a matière à réflexion. D'une part, un des premiers objectifs de la Ville est de faciliter l'accès aux axes

majeurs que sont les autoroutes 20, 40 et 540; donc pour aller vers ces axes, il doit nécessairement y avoir des routes du réseau local où le camionnage est autorisé. D'autre part, comme il été spécifié dans la présentation, il n'y a certainement pas intérêt à faire cohabiter le camionnage avec le trafic de transit faisant le lien entre les secteurs de Dorion et de Vaudreuil. C'est ainsi qu'une zone industrielle a été établie le long de l'autoroute 540 (parc d'affaires Relais du Routier) pour limiter les insertions dans la trame urbaine et que la rue Henry-Ford est l'axe principal desservant cette zone. Cette zone avec le type d'entreprises de camionnage qui s'y trouve est d'ailleurs reconnue au niveau de la planification de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Puis, pour ce qui est des immatriculations, il faut savoir que les sommes qui en proviennent seront distribuées selon de nouvelles modalités partage qui font suite aux demandes du NPD lors de l'adoption du dernier budget fédéral. Ainsi, la question des frontières pour profiter des retombées ne se pose plus vraiment (intervention de M. Réjean Boyer, maire).

3.5 Nuisances et pollution

Q.1 – Si le niveau de bruit est de 71 dBA à l'heure actuelle près de la rue Valois, qu'est ce que se sera lorsque le tracé d'André-Chartrand existera à quatre voies dans ce secteur ? (M. Eric Desrochers,)

Q.2– Avez-vous considéré toutes les perturbations que vous allez engendrer (bruit, poussières, vitesse, sécurité routière, sécurité des déplacements vers le parc) sur les résidants qui sont établies en bordure du segment existant d'André-Chartrand dans le secteur du parc Dorion Gardens ? Nous nous sommes établis à cet endroit parce qu'il s'agit d'un lieu paisible et sécuritaire pour notre famille et les enfants. Nous avons demandé à la Ville s'il y avait des projets routiers dans le secteur, mais nous ne savions pas que cette section de rue André-Chartrand allait un jour être transformé en un aménagement à quatre voies. (Mme Véronique Bernier,)

Q.3- Si la Ville savait qu'elle allait construire un aménagement à quatre voies dans le secteur où se trouve aujourd'hui la rue André-Chartrand à deux voies, pourquoi alors a-t-elle laissé construire des maisons si près de la rue ? J'avais demandé à un urbaniste si le boulevard allait être construit et il m'a dit que non. Je suis justement parti de Kirkland où j'avais une résidence près de l'autoroute pour venir m'établir dans un secteur plus paisible (Mme Édith Jauvin,)

Q.4 – Vous avez abordé la question du bruit dans votre présentation, mais pourquoi pas la question de la qualité de l'air ? (Mme Maureen Ann Burcombe,)

Q.5 – Quelles sont les actions à envisager pour éviter la détérioration de la qualité de l'air ? C'est une problématique importante en termes de santé publique (Mme Pierrette Marleau,)

Q.6 – Est-ce que votre étude sur la qualité de l'air va prendre en compte la pollution générée par le Flying J où un nombre important de camions lourds fonctionne sans arrêt dans le stationnement de ce relais routier ? (M. John Burcombe,

)

Q.7 – Y aura-t-il des mesures de la qualité de l'air près du Flying J ?

(M. John Burcombe,

)

Q.8 – Est-ce que le nombre de véhicules projetés avec tout le développement qui reste à faire sur le territoire de Vaudreuil-Dorion a été calculé ? (M. John

Burcombe,

)

Réponses : En ce qui concerne toutes les nuisances pouvant être générées par le tracé d'André-Chartrand à quatre voies dans le secteur de la rue Valois et du parc Dorion Gardens, les faits suivants doivent être mentionnés. Premièrement, pour le bruit, il faut savoir que le fort niveau de perturbation actuelle vient avant tout des trains du CN; donc, il reste à analyser la contribution du trafic routier futur par rapport au niveau de perturbation généré en ce moment par les trains. Deuxièmement, avec André-Chartrand, on parle d'un boulevard qui est planifié depuis longtemps par la Ville, cette artère étant inscrite au plan directeur de rues et étant localisée au plan de zonage de la Ville. Troisièmement, lorsqu'on parle d'un boulevard, on parle d'un aménagement à quatre voies. Quatrièmement, les maisons construites le long d'André-Chartrand dans le secteur du parc Dorion Gardens l'ont été conformément à la réglementation d'urbanisme. Cinquièmement, il faut savoir que tous les espaces vacants qui sont traversés par André-Chartrand sont dans le périmètre urbain de la Ville depuis plus de 20 ans et qu'il était logique que ce développement n'allait pas s'effectuer sans une artère principale pour desservir le centre de Vaudreuil-Dorion. Enfin, il n'y a pas beaucoup de possibilités de déplacer l'axe nord-sud de manière importante puisque le secteur longeant la rue Valois est presque bâti sur toute sa longueur entre la route Harwood et le Vieux-Dorion et qu'il faut aussi considérer la localisation du futur échangeur de l'autoroute 20. Malgré toutes ces raisons, il faut tout de même reconnaître qu'il y aura des impacts et que c'est justement le but de l'étude de proposer des mesures pour atténuer l'importance de ces impacts (ex : déplacement de tracé vers le parc, mesures anti-bruit, etc.). Comme mentionné dans la présentation, les impacts du bruit restent pour le moment à être évalués. Si la situation est problématique, des mesures de mitigation seront donc proposées.

Pour ce qui est de la qualité de l'air, il a été dit dans la présentation qu'une étude en cette matière avait été entreprise. Toutefois, cette étude est peu avancée pour le moment parce que les débits de la circulation actuelle ne viennent que d'être rendus disponibles et que tout l'exercice reste à faire au cours des prochains mois pour déterminer les conditions de la circulation future. Les données de circulation sont des intrants requis pour procéder à l'évaluation des émissions et de la dispersion des polluants. Pour ce qui est de la problématique particulière des polluants atmosphériques émis à partir du Flying J, la Ville est maintenant plus que jamais sensibilisée à cette question. D'ailleurs une correspondance a été envoyée à l'entreprise à l'effet que la situation est jugée préoccupante par la Ville et qu'il faille trouver des solutions pour limiter les impacts découlant du fonctionnement continu

des véhicules lourds à ce site. Comme l'impact de ce site ne découle pas des interventions routières projetées cependant, la Ville a alors demandé une proposition à une firme spécialisée afin de mesurer l'impact actuel de ce site sur la qualité de l'air du secteur. Donc, des mesures seront prises spécifiquement en lien avec ce site. Par contre, le travail n'est pas débuté puisque le mandat excédait la limite maximale permise par la Loi afin d'octroyer un contrat sans appel d'offres public. La Ville est donc en train de rédéfinir ses exigences et ce travail s'enclenchera vraisemblablement à l'automne. D'ailleurs, l'automne et l'hiver sont des saisons qui se prédisposent plus à l'échantillonnage des polluants pouvant provenir des camions lourds du Flying J.

Pour ce qui se rapporte aux problèmes généraux reliés à la qualité de l'air et pouvant avoir une incidence sur la santé, ce n'est pas un problème simple et cela fait appel à des actions qui peuvent être entreprises à divers niveaux. Par exemple, la Ville a déjà fait des actions en ce sens en implantant récemment un système de transport en commun sur son territoire. De même, avec les interventions qui sont à l'étude, on vise à diminuer la congestion importante sur l'avenue Saint-Charles et ceci pourrait avoir comme effet positif de diminuer l'émission de polluants par les moteurs des véhicules qui tournent inutilement en restant en place. Il y sûrement d'autres actions possibles, mais cela dépend de chacun de nous également.

Enfin, le nombre de véhicules additionnels avec les nouveaux développements peut être estimé dans le territoire d'étude, mais nous n'aurons pas ces chiffres ailleurs. Nous devons faire des projections sur le nombre de nouveaux logements dans notre étude de circulation. Donc, nous aurons le nombre de nouveaux véhicules générés par ces logements. Aussi, nous aurons le nombre de nouveaux déplacements (ainsi pas nécessairement en termes de nombre de véhicules) générés par les espaces industriels et commerciaux.

3.6 Qualité de l'eau

Q.1 – Est-ce qu'il y aura des mesures de la qualité de l'eau dans la rivière Quinchien? (M. John Burcombe,)

Q.2 – S'il n'y a pas de mesure de la qualité de l'eau, comment allez-vous mesurer les impacts des rejets pluviaux ? (M. John Burcombe,)

Réponses : Il n'y a pas d'étude spécifiquement prévue sur la qualité de l'eau. Nous tenterons avant tout de travailler à partir de l'information existante. Normalement, dans le cadre d'une étude comme celle en cours où l'enjeu relié à l'habitat du poisson n'est pas vraiment important, il n'y a pas d'analyse physico-chimique détaillée d'entreprise pour les cours d'eau susceptibles de recevoir les eaux de drainage (ex : contamination par des métaux lourds, concentration de coliformes fécaux, contamination par les sels). Dans le cas à l'étude, il pourrait y avoir certains impacts temporaires et mineurs sur l'habitat du poisson pendant les travaux, mais les impacts permanents sont à vrai dire inexistantes. Pour la traversée de la rivière Quinchien, ce sera un pont en arche comme celui des Floralties ou Henry-Ford qui sera utilisé.

Néanmoins, on peut se fixer avec l'étude des objectifs de minimisation des impacts sur la qualité de l'eau de la rivière, tels le captage des eaux de drainage ou encore la filtration de ces eaux dans les secteurs industriels et commerciaux. Votre préoccupation sera prise en compte, mais vous devez aussi savoir que les rejets se doivent nécessairement de respecter les normes du MDDEP. Pour ce qui est de la quantité d'eau à venir dans la rivière Quinchien, cela a été dit, une étude hydraulique est en cours pour évaluer les impacts qui résulteront du développement à venir dans les secteurs vacants.



3.7 Utilisation de la route Harwood comme solution pour un lien nord-sud

Q.1 – Pourquoi ne pas privilégier l'amélioration de la route Harwood (route 342) comme solution pour un lien nord-sud ? (Mme Édith Jauvin, et M. Guy Pilon, ')

Q.2 – Est-ce que vous croyez vraiment que André-Chartrand désengorgera Saint-Charles ? L'utilisation de la route 342, notamment en créant des voie d'accès à partir de cette route vers les portions enclavées ne serait-elle pas suffisante pour desservir les nouveaux secteurs en développement ? (M. Guy Pilon,)

Réponses : Oui, nous croyons qu'André-Chartrand sera une des solutions permettant de désengorger Saint-Charles ou à tout le moins de limiter une aggravation de la situation sur le réseau de la Ville. Il est vrai que les données des conditions futures de circulation restent à être déterminées, notamment par une évaluation des temps de parcours entre la situation actuelle et la situation projetée, mais plusieurs arguments militent déjà en faveur d'André-Chartrand. D'abord, il s'agit d'un lien direct entre les secteurs de Vaudreuil et Dorion, ce qui est attractif pour une bonne partie des résidents et des entreprises se trouvant dans ces deux secteurs. Ensuite, il faut savoir qu'avec la forte croissance démographique qui va se poursuivre, laquelle se matérialisera principalement dans le secteur des axes étudiés, André-Chartrand apparaît au moins nécessaire pour ne pas empirer la situation déjà très problématique que l'on observe sur Saint-Charles. Enfin, la priorité pour les individus et usagers du réseau routier de la Ville se situe au centre du territoire et non dans une portion excentrique comme les secteurs de l'autoroute 540 et de la route Harwood, cette portion du territoire étant plus dédiée à l'industrie du transport routier. Il est vrai que André-Chartrand n'est pas la seule solution à la problématique du réseau routier, mais elle fait certainement partie des solutions qui vont aider à l'amélioration de la situation actuelle et à venir. La venue du carrefour giratoire et de la voie de service le long de l'autoroute 40 aidera aussi. Et d'autres gestes pourront également être posés dans le futur pour arriver à l'atteinte de cet objectif, entre autres : l'amélioration du carrefour où se trouve l'entrée du parc d'affaires Joseph-Carrier; la construction du prolongement de la rue Bourget qui interceptera la future voie de service longeant l'autoroute 40 entre St-Charles et des Chenaux, etc .

3.8 Problématique des déplacements avec Saint-Lazare

Q.1 – Pourquoi n’avez vous pas de solution pour ce qui concerne Cité des Jeunes du côté ouest de l’autoroute 540 et ce, pour améliorer la situation dans les déplacements avec Saint-Lazare ? (Mme Maureen Ann Burcombe,)

Réponse : De l’autre côté de l’autoroute 540 (côté ouest), il faut savoir que le tronçon de la route 340 (boulevard de la Cité des Jeunes) est qualifié de route régionale et est sous juridiction du MTQ. Cela ne veut pas dire que la question n’est pas préoccupante, mais la Ville n’est pas seule pour intervenir et la responsabilité n’est pas avant tout la sienne.

3.9 Problématique du raccordement d’André-Chartrand avec l’autoroute 20 (A-20)

Q.1 – Si André-Chartrand débouche sur Harwood sans l’amélioration de l’autoroute 20, il y aura de nouveaux problèmes dans ce secteur ? (Mme Pierrette Marleau,)

Q.2 – Le lieu de raccordement d’André-Chartrand à l’A-20 que vous avez présenté est-il fixé définitivement ? (M. Claus Kruse,)

Q.3 – Est-il possible d’obtenir copie du plan de l’échangeur de l’A-20 ? C’est que j’ai fait faire un certificat de localisation sur mon terrain qui est coupé en deux par André-Chartrand maintenant alors que le MTQ a acheté une portion de mon terrain pour son projet d’autoroute. Qu’est-ce qui s’est passé ? (M. Claus Kruse)

Réponses : Tel que mentionné dans la présentation, il y a effectivement intérêt, pour ne pas dire nécessité, qu’André-Chartrand ne se raccorde pas à la route Harwood actuelle, mais plutôt au futur échangeur de l’autoroute 20. Le problème est connu et documenté, mais la Ville est dépendante d’une autre instance pour cette intervention, à savoir le MTQ. Comme vous le savez sans doute, à l’heure actuelle, la priorité du MTQ dans notre région est l’autoroute 30. Une fois l’autoroute 30 lancée, il est vraisemblable de penser que la priorité du MTQ sera l’autoroute 20 dans le secteur de Dorion et sur l’Île-Perrot.

Pour ce qui est de la question à savoir si le lieu de raccordement est fixé ou non, la réponse est non. Par contre, l’option du MTQ qui vous est présentée sur nos documents apparaît comme la meilleure solution pour l’instant. Pour en savoir plus, il est indiqué au participant d’aller rencontrer, après la réunion, les responsables du MTQ qui sont présents dans la salle (M. Bernard Caron, directeur de la Montérégie Ouest, et M. Gildar Lanteigne, ingénieur responsable de projet).

3.10 Possibilité d'obtenir copie de la présentation Power-Point

Q.1 – Peut-on obtenir une copie de la présentation ? (M. Allan Barzel,)

Réponse : Cette demande sera étudiée par la Ville. Il faut toutefois garder en tête que l'étude d'impact s'amorce. Donc, la présentation ne contient des données qui ne sont que préliminaires.



AMÉLIORATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL DE VAUDREUIL-DORION

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

COMPTE-RENDU DE LA SECONDE CONSULTATION PUBLIQUE TENUE LE 23 MARS 2006 À 19H30 À L'OPTI-CENTRE SAINT-JEAN-BAPTISTE, 145 BOULEVARD HARWOOD À VAUDREUIL-DORION

1. But et déroulement de la consultation

Le but de la rencontre était d'informer les citoyens et de répondre à leurs questions par rapport aux interventions qui sont projetées par la Ville avec l'amélioration de son réseau routier. Cette amélioration vise l'élargissement à quatre voies de la rue Félix-Leclerc et du boulevard de la Cité des Jeunes, de même que l'aménagement de l'avenue André-Chartrand à quatre voies entre l'autoroute 20 et le boulevard de la Cité des Jeunes. Il s'agissait d'une seconde consultation menée par la Ville de Vaudreuil-Dorion. Cette consultation cherchait à faire connaître les principaux impacts du projet et les principales mesures d'atténuation qui seront déployées pour en limiter les effets négatifs dans le milieu. Également, elle visait à expliquer aux citoyens comment les commentaires, suggestions et observations formulés à la première rencontre publique de juin 2005 avaient été pris en compte dans l'élaboration des solutions routières retenues. Enfin, elle permettait à la population de pouvoir bonifier le projet avant le dépôt de l'étude au MDDEP.

La soirée était animée par M. Jean Filion de Communications Jean Filion inc. et les personnes présentes pour répondre aux questions des participants étaient respectivement M. Guy Pilon, maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion, M. Jean-Yves Truchon, directeur-général de la Ville, M. Michel Vaillancourt, directeur des Services techniques de la Ville, ainsi que M. Bernard Fournier, responsable de l'étude d'impact pour la firme GENIVAR. D'autres ressources de la firme GENIVAR, des collaborateurs et des conseillers municipaux étaient également présents dans la salle afin de répondre aux questions du public.

La soirée s'est déroulée d'abord par des mots de bienvenue du maire, M. Guy Pilon, et s'est par la suite poursuivie par une présentation de type Power-Point effectuée par M. Bernard Fournier de la firme GENIVAR. Comme autres supports de présentation, mentionnons la remise d'un dépliant à chacun des participants et l'installation de quatre panneaux de présentation dans la salle où s'est déroulée la soirée d'information. La rencontre a débuté à 19h30 pour se terminer à 21h45. Les mots de bienvenue du maire et de l'animateur ont duré environ 15 minutes et la présentation de M. Fournier environ 1 h. Les questions du public ont été posées sur une période de 1 h. Par contre, les participants avaient été informés qu'ils avaient tout de même jusqu'à 22h00 afin de formuler des

questions. Ainsi, la rencontre s'est terminée avant la fin prévue pour la soirée d'information.

2. Nombre de participants et d'interventions

Un registre d'inscriptions a été tenu par la Ville à l'entrée dans la salle. Ce registre révèle la présence de 61 personnes qui ont assisté à la rencontre. De ce nombre, six personnes ont fait des interventions lors de la période de questions, dont deux à deux reprises. De ces six personnes, quatre sont des résidants le long des axes à l'étude, soit trois le long du boulevard de la Cité des Jeunes et une le long du court segment existant d'André-Chartrand dans le secteur de Dorion Gardens. À ces résidants, s'ajoute une autre personne qui demeure sur un chemin à proximité et qui a fait des interventions, soit une personne habitant sur la rue White. Aussi, un autre participant qui ne réside ni ne possède de terrain à Vaudreuil-Dorion a fait des interventions, soit une personne de Montréal. Au total, ces participants ont posé 20 questions lors de leurs interventions.

À noter enfin que les participants avaient été informés de la tenue de la soirée de consultation par l'entremise de la parution d'un avis public dans trois hebdomadaires de la région de Vaudreuil-Soulanges, lequel avis a paru pendant deux semaines consécutives. Aussi, une trentaine de convocations directes ont été adressées à des organismes du milieu et à des propriétaires fonciers demeurant à l'extérieur de la région de Vaudreuil-Soulanges.

3. Nature des interventions

Les interventions de l'assistance peuvent être regroupées en fonction des sujets suivants (entre parenthèses figure le nombre de questions selon chacun des sujets) :

- Présence de terre-pleins centraux ou de bandes médianes surmontables (1)
- Vitesses affichées (1)
- Acquisitions/expropriations et valeur des terrains (3)
- Patrimoine (1)
- Nuisances, pollution et qualité de vie (5)
- Qualité de l'eau (2)
- Protection des milieux sensibles (3)
- Rapport et cheminement de l'étude d'impact (4)

4. Questions / réponses

4.1 Présence de terre-pleins centraux ou de bandes médianes surmontables

Q.1 – Au sujet de la bande médiane surmontable sur le boulevard de la Cité des Jeunes, sera-t-elle franchissable sur toute sa longueur ?

(M. Michel Lefebvre,)

Réponse : Oui, sauf dans la portion immédiate de chaque côté de la voie ferrée (et à certains endroits où il y aura des voies de refuge pour les virages à gauche comme cela été mentionné dans la présentation).

4.2 Vitesses affichées

Q.1 – La vitesse sur le boulevard de la Cité des Jeunes sera-t-elle augmentée ?

(M. Michel Lefebvre,)

Réponse : Non, elle sera maintenue à 50 km/h.

4.3 Acquisitions/expropriations et valeur des terrains

Q.1 – Quelles sont les résidences qui seront expropriées au raccordement de l'avenue André-Chartrand avec le boulevard de la Cité des Jeunes ?

(Mme Diane Lafontaine,)

Réponse : Il s'agit d'acquisitions ou d'expropriations dans le pire des cas, et celles-ci visent les numéros civiques # 443 et # 449 du boulevard de la Cité des Jeunes. Les acquisitions se feront selon la valeur marchande des propriétés et des indemnités et dédommagements seront versés aux propriétaires selon les inconvénients subis.

Q.2 – Est-ce que les acquisitions pour les deux résidences au futur carrefour de l'avenue André-Chartrand et du boulevard de la Cité des Jeunes, qui sont prévues pour 2012, pourraient être réalisées plus tôt ? (Mme Johanne Hamel,)

Réponse : Oui, le Conseil municipal serait probablement prêt à faire une offre plus tôt. En fait, c'est du cas par cas.

Q.3 – Qu’est-ce que la Ville va faire avec la dépréciation de la valeur des propriétés situées le long du segment existant à deux voies de l’avenue André-Chartrand face au Parc Dorion Gardens ? (Mme Délisle,)

Réponse : Au niveau du rôle d'évaluation, les valeurs sont ajustées périodiquement à tous les 3 ans et une attention particulière pourra alors être apportée à ce secteur une fois l'avenue à 4 voies parachevée.. Par contre, M. le Maire explique qu'il est souvent difficile de faire une corrélation entre un aménagement futur et la perte d'une valeur foncière. À cet effet, il mentionne le cas de l'école anglophone Pierre-Eliotte Trudeau implantée il y a quelques années dans le secteur de la rue Bourget à Vaudreuil-Dorion. Selon M. le Maire, tout le monde craignait au départ une perte de valeur avec l'implantation de cette école à proximité des résidences existantes. Or, il appert que cette situation appréhendée ne s'est pas matérialisée, même que les valeurs foncières ont pu augmenter de par la présence d'un parc à proximité.

4.4 Patrimoine

Q.1 – Les bâtiments patrimoniaux ont-ils été considérés dans l'étude d'impact ? (Mme Diane Lafontaine,)

Réponse : Oui et à cet égard, c'est l'inventaire patrimonial de 2001 réalisé pour le compte de la Ville de Vaudreuil-Dorion qui a été le principal intrant de l'étude d'impact. Cet inventaire fait mention de 3 bâtiments avec une valeur architecturale et/ou patrimonial le long de la section étudiée du boulevard de la Cité des Jeunes. Par contre, aucun de ces bâtiments ne possède un statut de protection. L'impact sur le patrimoine a évalué lorsqu'une incidence directe se présente sur un bâtiment (acquisition ou déplacement).

4.5 Nuisances, pollution et qualité de vie

Q.1 – Des citoyens se préoccupent des vibrations sur les maisons le long du boulevard de la Cité des Jeunes, entre autres par la présence de véhicules lourds qui y circuleraient présentement. La situation semble poser des inconvénients à l'heure actuelle et on se demande alors si la situation va empirer dans le futur ?

(Mme Diane Lafontaine, ; M. Michel Lefebvre, ; et Mme Johanne Hamel,)

Réponse : La nature du sol argileux est plus propice que d'autres types de sol à la propagation des vibrations émanant du réseau routier. Mais cela est une composante commune à l'ensemble du territoire de Vaudreuil-Dorion puisque la Ville repose intégralement sur ce type de sol. Aussi, des entreprises sont présentes le long du boulevard et ce dernier représente donc leur seule et unique voie d'accès. Par contre, depuis l'ouverture de la rue Félix-Leclerc en 2003, les camions voulant accéder ou sortir du noyau de Vaudreuil doivent plutôt emprunter cet axe que le boulevard de la

Cité des Jeunes. Le transit des camions n'est plus autorisé. En effet, une signalisation prohibe le camionnage sur le boulevard de la Cité des Jeunes. Si un tel camionnage existe en contravention de la réglementation, il faut nécessairement le signaler à la Sûreté du Québec. S'il n'y a pas d'amélioration de la situation, il faudrait alors le signaler à la Ville (Service de la Direction générale) qui verra à faire prendre les actions qui s'imposent.

Q.2 – Est-ce qu'il y aura des arrêts sur le parcours d'André-Chartrand face au Parc Dorion Gardens pour les limiter les vitesses et le bruit ? *

(Mme Délisle,)

Réponse : Des feux de circulation sont prévus à l'intersection avec la rue Valois. Au passage piétonnier prévu dans la continuité de la rue Dumoulin, il y aura aussi un rétrécissement des voies pour ralentir le trafic (« trafic calming » ou atténuation de trafic). D'ailleurs, comme cela a été mentionné dans la présentation, les voies sont moins larges dans ce secteur et un stationnement sur rue y sera permis des deux côtés des chaussées. Au passage piétonnier, une signalisation pour piétons comme celle trouvée à l'intersection rue Boileau / boulevard de la Cité des Jeunes pourra également être installée. De plus, tel que mentionné dans la présentation, la vitesse affichée sera réduite à 30 km/h dans ce secteur.

Q.3 – Considérant la perte de la qualité de vie dans le secteur Dorion Gardens, quelles sont les mesures prises par la Ville pour préserver cette qualité et comment se fait-il que la Ville n'a jamais mentionné aux citoyens que le segment existant à 2 voies face au parc allait être transformé en un boulevard urbain à 4 voies ?

(Mme Délisle,)

Réponse : Tous les éléments de la réponse précédente vont dans le sens de préserver le plus possible la qualité de vie du secteur Dorion Gardens. En outre, il faut rappeler qu'une combinaison mur / butte antibruit sera mise en place dans le terre-plein central afin d'atténuer les effets du bruit, tout en conservant les percées visuelles vers le parc. Pour la presque totalité des résidences, l'ensemble de ces mesures auront pour effet de ramener les niveaux de bruit anticipés à un climat sonore de 55 dBA (niveau équivalent sur une période de 24 h) et moins. Selon la Politique sur le bruit routier du MTQ, avec un niveau de 55 dBA et moins, le degré de gêne d'un milieu est qualifié d'acceptable (i.e. que ce milieu n'est pas considéré comme étant perturbé par le bruit routier). En outre, pour les degrés de gêne les plus élevés, les augmentations se limiteront à 3 dBA et moins, soit en deçà du seuil de perception pour l'oreille humaine. Pour ce qui est du fait que les citoyens n'auraient jamais été informés d'une éventuelle conversion de l'aménagement routier de 2 à 4 voies, il est certain que la Ville ne peut pas contrôler tout ce qui est dit par ses employés, ni par ce qui est mentionné lors la ventes des immeubles dans ce secteur (Mme Délisle a mentionné que c'est une dame au Service des taxes qui l'aurait informé que la rue ne serait jamais convertie en un aménagement à 4 voies lors de la construction de sa résidence en 2001). Des recherches effectuées à l'interne par le directeur des Services techniques n'ont toutefois pas permis de retracer une ou des personnes qui

auraient pu véhiculer ce type d'information. De plus, ce qui importe ici de retenir, c'est que le boulevard à 4 voies est connu depuis plus de 20 ans dans les anciennes villes de Vaudreuil et Dorion (nommé à cette époque le boulevard Brown). Tout cela est d'ailleurs formellement inscrit dans le plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion et le tracé du boulevard apparaît en plus dans le plan de zonage de la municipalité.

Q.4 – Est-ce que l'étude porte sur le bruit de la rue Henry-Ford ?
(Mme Maureen-Ann Burcombe,)

Réponse : Non, l'étude ne concerne pas le bruit pouvant être généré par la rue Henry-Ford. Par contre, un règlement est en préparation pour légiférer sur la pollution dans ce secteur.

Q.5 – L'étude de la qualité de l'air dans le secteur du Flying J sera-t-elle réalisée dans le cadre de l'étude d'impact ? (M. John Burcombe,)

Réponse : Non, cela se fera avec l'élaboration d'une réglementation visant la pollution dans le secteur du Flying J et de la rue Henry-Ford. La Ville a maintenant des pouvoirs réglementaires accrus pour légiférer en sens avec la nouvelle Loi 62 adoptée en 2005 et mise en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Reste que l'étude d'impact recommande implicitement une caractérisation spécifique de la qualité de l'air dans ce secteur pour tenir compte des phénomènes particuliers qu'on y observe (forte proportion de camions, fonctionnement de ces camions pendant de longues périodes à leur arrêt au relais routier, etc.). L'analyse avec les stations d'échantillonnage de la qualité de l'air du West-Island n'a pas révélé d'impact significatif à l'intérieur de la zone d'étude et ce, même en considérant les conditions futures de circulation qui ont été présentées ce soir pour le périmètre urbain de la Ville.

4.6 Qualité de l'eau

Q.1 – Est-ce qu'il y aura une étude de caractérisation de la qualité de l'eau dans la rivière Quinchien ? Entre autres, un article de 1996 révèle une contamination par les BPC dans cette rivière. (M. John Burcombe,)

Réponse : Nous sommes bien au fait de cet article, mais non il n'y aura pas d'étude physico-chimique qui sera réalisée à l'égard des eaux de la rivière. Des mesures sont par contre prévues dans l'étude d'impact pour ne pas aggraver la situation de la rivière (ex : capteurs à sédiments sur le réseau de drainage souterrain, révégétalisation des berges, biofiltres, etc). Aussi, la Ville envisage d'entreprendre sous peu une étude des installations septiques isolées qui sont présentement recensées en bordure de la rivière. L'objectif avec cette étude sera d'identifier les installations qui ne fonctionnent pas bien, d'apporter les correctifs requis et de tenter de préserver ainsi le plus possible la qualité de l'eau de la rivière.

Q.2 – Pourquoi ne caractérise-t-on pas l'eau de la rivière Quinchien avant et après le projet? (M. John Burcombe,)

Réponse : Il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'une responsabilité régionale également. Seulement 30% du bassin versant de la rivière vient de Vaudreuil-Dorion. Les deux-tiers restants proviennent des municipalités de Saint-Lazare et Les Cèdres, à l'intérieur desquelles s'effectue là-aussi un développement urbain relativement intensif et où bon nombre d'activités et d'exploitations agricoles sont recensées. Il en revient donc de la responsabilité de la MRC pour initier un tel projet puisque c'est elle qui a la gestion de la rivière Quinchien.

4.7 Protection des milieux sensibles

Q.1 – Quelles mesures seront prises pour protéger le boisé Charlot ? (M. John Burcombe,)

Réponse : Le zonage actuel de ce secteur est de type public, même si le boisé se trouve sur un terrain privé. Or, avec le développement à venir, la partie du terrain correspondant au boisé sera remise à Ville comme réserve de 10% pour fins de parc. Ainsi, à terme, le boisé sera zoné « Parc » et sera donc protégé.

Q.2 – Pourquoi le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion ne fait pas partie de l'étude d'impact ? (M. John Burcombe,)

Réponse : Le projet de réaménager le cours d'eau Dorion est déjà enclenché et une demande d'autorisation en ce sens a été faite au MDDEP en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Pour sa part, l'étude d'impact ne concerne que les boulevards et selon l'échéancier présenté, le réaménagement du cours d'eau Dorion se fera bien avant la mise en place complète du tracé de l'avenue André-Chartrand. En fait, le réaménagement du cours d'eau Dorion n'est pas dû à la mise en place de cette avenue, mais découle plutôt du développement qui est en cours et qui continue de progresser dans les secteurs de Dorion et de la rue Henry-Ford. Il faut donc distinguer entre l'étude d'impact du réseau artériel et les autres autorisations à obtenir en vue de poursuivre le développement résidentiel et industriel du secteur.

Q.3 – Le plan affiché dans la salle montre des rues dans le marais en amont du Boisé Charlot et même en peu dans ce boisé; est-ce que ces rues seront réellement réalisées dans le futur ? (M. John Burcombe,)

Réponse : En fait, tout le réseau de rues entre la rue Valois et le corridor du CP doit être révisé pour tenir compte du projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. Le réseau des rues projetées montré sur les panneaux est celui qui apparaît au plan de la zonage en vigueur de la Ville. Tel qu'indiqué sur le panneau, une révision de ce réseau doit être effectuée. Les tracés de rues qui empiètent dans les milieux à

protéger (Boisé Charlot, marais) seront donc corrigés pour supprimer ces empiètements.

4.9 Rapport et cheminement de l'étude d'impact

**Q.1 – Est-ce que le rapport en préparation est un rapport préliminaire ?
(Mme Diane Lafontaine,)**

Réponse : Pour le moment, oui il est qualifié de rapport préliminaire. La version finale sera produite pour le dépôt du dossier au MDDEP qui suivra la présente consultation publique. Reste qu'il s'agit quand même d'un rapport suffisamment avancé selon ce qui a été présenté ce soir.

**Q.2 – Est-ce qu'on va présenter le rapport final à la population ?
(Mme Diane Lafontaine,)**

Réponse : Non, il n'y a pas de rencontre de prévue pour présenter spécifiquement le rapport final à la population. Ce rapport sera rendu public par le MDDEP lorsque ce dernier aura jugé l'étude d'impact recevable, soit au moment où nous aurons répondu avec satisfaction aux questions qui nous seront adressées par les ministères et organismes provinciaux sur le rapport final. Par contre, rien n'empêche de mettre en consultation le rapport final une fois que celui-ci aura été adopté par le Conseil municipal. La population pourra alors consulter ledit rapport avant que l'étude soit rendue publique par le MDDEP.

**Q.3 – Est-ce qu'on peut obtenir une copie du rapport de l'étude d'impact ?
(Mme Diane Lafontaine,)**

Réponse : Non, le rapport sera plutôt mis en disponibilité pour consultation au moment opportun. Par exemple, une fois qu'il sera adopté par le Conseil, il pourra être consulté à l'Hôtel de ville. De même, une fois que le MDDEP rendra l'étude publique, tous les documents et rapports pourront être consultés à des endroits qui seront déterminés par le BAPE. Cela pourrait par exemple se faire à la bibliothèque municipale.

**Q.4 – Qu'est-ce que le BAPE, quel est son rôle, quel est le rôle des ministères impliqués et qu'est-ce qui arrive après la consultation de ce soir ?
(Mme Diane Lafontaine,)**

Réponse : Après ce soir, le rapport sera préparé en version finale et 30 copies dudit rapport seront alors déposées au MDDEP. Ce rapport sera diffusé dans tous les ministères et organismes gouvernementaux ayant un intérêt dans le projet à l'étude. À la suite de leur analyse, il y aura des questions ou des compléments d'information demandés et nous répondrons à chacune des observations gouvernementales. Une fois les réponses fournies, le MDDEP donnera un avis sur la recevabilité de l'étude.

Lorsque celle-ci sera jugée recevable, il y aura une période d'information publique de 45 jours sous l'égide du BAPE et cet organisme tiendra à ce moment là une autre soirée d'information sur le projet. À la suite de cette soirée, une audience publique pourrait être demandée sur le projet. Si c'est le cas, il faut compter un délai de 4 mois pour la tenue de cette audience et ce n'est qu'après ce délai qu'une recommandation pourra être adressée par le BAPE au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec quant à la réalisation du projet. S'ensuivra enfin le décret gouvernemental avec des clauses à respecter pour la réalisation projet. S'il n'y a pas d'audience publique, il va de soi que le délai pour obtenir le décret gouvernemental autorisant le projet sera plus court.