

5. CONSULTATION ET INFORMATION DU PUBLIC

5.1 Objectifs et modalités de consultation

Conformément à la volonté formulée dans la directive ministérielle du MDDEP relative à l'évaluation environnementale du projet, la Ville de Vaudreuil-Dorion a consulté et informé les individus, les groupes et les organismes pouvant être directement concernés ou intéressés par le projet d'amélioration de son réseau artériel. Cette démarche avait comme objectif de recueillir les questions, les commentaires, les préoccupations et les attentes du milieu en regard du projet, le tout afin de prendre ces aspects en considération dans l'élaboration du projet et ce, tant à la phase initiale de l'étude que dans sa phase finale.

La démarche de participation préconisée par la Ville a consisté à rencontrer le milieu dans deux séances d'information publique.

5.2 Démarche et participation du public

5.2.1 Première consultation publique

Cette consultation publique s'est tenue dans les premiers mois de l'étude d'impact, soit en juin 2005 et ce, avant la période des vacances estivales. Environ 80 personnes ont assisté à la rencontre. Les gens avaient été invités par le biais d'avis publics parus dans trois hebdomadaires locaux et régionaux pendant deux semaines consécutives, de même que par une trentaine de convocations directes. La rencontre visait à expliquer le processus d'une étude d'impact, les problématiques actuelles de circulation sur le réseau artériel de la Ville, les scénarios de réalisation possibles pour faire face à ces problématiques et les principaux enjeux environnementaux à considérer quant à leur réalisation. Ces éléments ont fait l'objet d'une présentation d'environ une heure et après coup une douzaine de personnes ont fait des interventions pour un total d'un peu moins de 30 questions et/ou commentaires. Le compte-rendu complet de la rencontre est inséré à l'annexe 16. Il contient, de ce fait, toutes les réponses qui ont été fournies aux participants lors de la rencontre. À noter que quatre panneaux de présentation étaient mis à la disponibilité du public pour consultation dans la salle et que les explications fournies étaient appuyées par un dépliant informatif et une présentation de type Power-Point avec beaucoup d'images 2-D et 3-D.

Les préoccupations soulevées par l'assistance lors de la rencontre ont porté sur une dizaine de sujets différents. Le lecteur peut se référer au compte-rendu pour avoir le détail des questions / réponses en regard de chacun de ces sujets. Les lignes qui suivent se veulent plutôt une synthèse des actions posées par la Ville à la suite de la rencontre en regard de chacun de ces sujets. En fait, on y indique comment la Ville a pris en compte les préoccupations de la population.

Coûts, échéancier et phases des travaux

Afin de pouvoir faire un équilibre entre les besoins de la Ville en nouvelles infrastructures routières et sa capacité de payer pour leur construction, un calendrier de réalisation par étapes a été proposé suite à la première consultation publique. C'est ce calendrier qui apparaît au tableau 23.

Présence des terre-pleins centraux

La localisation des ouvertures dans les terre-pleins a été examinée plus en détail à la suite de la rencontre publique. Les meilleurs endroits pour procéder aux ouvertures dans le terre-plein apparaissent aux plans de géométrie de l'annexe 14. La localisation tient compte des besoins d'accès pour les entreprises et de la réduction des détours (demi-tours) pour les résidents, tout en évitant de compromettre les aspects de sécurité et de fluidité du trafic que sous-tend la présence d'un terre-plein central. En outre, le concept retenu sur le boulevard de la Cité des Jeunes a éliminé la notion d'un terre-plein infranchissable, pour la remplacer par une bande médiane surmontable. Pour ce qui est de l'insertion sécuritaire sur les chaussées ou de la traversée de celles-ci à partir des ouvertures dans le terre-plein ou de la bande, tel que mentionné précédemment dans le rapport, la Ville est disposée à maintenir ou à ajouter des contrôles selon les problématiques qui seront rencontrées (panneaux d'arrêt, feux). Enfin, la question du terre-plein face au Parc Les Jardins Dorion a dû être traitée avec des aménagements particuliers pour tenir compte d'autres préoccupations environnementales (bruit, aspects visuels).

Stationnement sur rue

À la demande des citoyens du secteur des Jardins Dorion (Dorion Gardens), la géométrie routière désormais proposée pour l'avenue André-Chartand, tout juste au nord de la rue Valois, conserve des espaces de stationnement sur rue.

Camionnage

La majorité des questions qui ont été posées sur ce sujet n'avaient pas de lien direct avec les interventions visées par la présente étude d'impact, mais il est néanmoins possible d'affirmer que la Ville a décidé d'interdire le camionnage sur l'avenue André-Chartrand, sauf pour les livraisons locales.

Nuisances et pollution

D'abord, en réponse aux préoccupations soulevées par les résidents du secteur des Jardins Dorion, la Ville a optimisé la géométrie routière de l'avenue André-Chartrand dans ce secteur pour y assurer une plus grande convivialité dans les déplacements. Outre le stationnement sur rue permis dont il est question ci-haut, des aménagements ont été insérés au concept de manière à ralentir le trafic (goulots d'étranglement) et à sécuriser les déplacements pour les piétons vers l'école Harwood et le Parc Les Jardins Dorion (des traverses piétonnes aux goulots d'étranglement avec marquage sur chaussée et signalisation appropriée pourront être aménagées). Aussi, une limitation de vitesse à 30 km/h est projetée pour ce secteur. Dans le cas des impacts sonores pour ce même secteur, suite à la consultation, un scénario alternatif a été élaboré afin de pouvoir y insérer un écran anti-bruit. Enfin, concernant la qualité de l'air, il fallait attendre les résultats de l'étude qui était en cours afin de pouvoir statuer à ce sujet. Les impacts à cet égard, qui ne sont quand même pas majeurs, sont détaillés dans le prochain chapitre.

Qualité de l'eau

Le fait d'entreprendre ou non une étude sur la qualité de l'eau de la rivière Quinchien a fait l'objet de discussions avec le MDDEP suite à la consultation publique. En effet, lors d'une rencontre tenue le 20 juillet 2005 avec le MDDEP dans les bureaux de la Ville, il a été admis qu'il n'était pas vraiment nécessaire d'entreprendre une telle étude. Ce qui a alors été jugé important, c'est surtout d'avoir des mesures d'atténuation dans le développement urbain permettant de minimiser ou de diminuer les apports de nouveaux contaminants dans la rivière.

Utilisation de la route Harwood comme solution pour un lien « Nord-sud »

Cette solution a été présentée comme n'ayant pas les mêmes avantages que le tracé de l'avenue André-Chartrand lors de la rencontre publique. Après coup, elle a tout de même fait l'objet d'un examen plus approfondi, notamment en considérant les projections de la circulation future sans la réalisation de cette avenue. Cet exercice d'analyse a été détaillé au chapitre 2. Aussi, cet exercice a pris en compte d'autres alternatives, entres autres en jumelant les rues Harwood et Henry-Ford, ou encore les rues Henry-Ford et Loyola-Schmidt. Il en est ressorti au bout de l'analyse que le tracé de l'avenue André-Chartrand représentait toujours la solution la plus justifiée pour procéder à l'amélioration des déplacements « Nord-Sud » sur le territoire de Vaudreuil-Dorion.

Problématique des déplacements avec Saint-Lazare

Suite à la rencontre publique, l'analyse des conditions futures de circulation a été réalisée. Cette analyse a mis en évidence que les déplacements sur la route 340 (boulevard de la Cité des Jeunes) vers ou en provenance de Saint-Lazare vont être encore plus problématique dans les années à venir qu'ils ne le sont actuellement. Il y a certainement des actions à envisager dans le futur pour ce tronçon, mais il faut rappeler que celui-ci est sous juridiction du MTQ et non des municipalités concernées.

Problématique du raccordement d'André-Chartrand avec l'A-20

À l'instar de ce qui vient d'être mentionné, la réalisation de l'échangeur à ce point de raccordement est sous la responsabilité du MTQ. Reste que l'analyse des conditions futures de circulation réalisée, suite à la rencontre publique, a montré encore plus la nécessité de parachever l'avenue André-Chartrand en parallèle de la construction de cet échangeur.

Possibilité d'obtenir copie de la présentation Power Point

La présentation fut gravée sur CÉDÉROM et remis aux participants qui en avaient fait la demande.

5.2.2 Seconde consultation publique

Cette consultation publique s'est tenue dans les derniers mois avant de déposer l'étude d'impact au MDDEP, soit au mois de mars 2006. Environ 60 personnes ont assisté à la rencontre. Encore une fois, les gens ont été invités par le biais d'avis publics parus dans trois hebdomadaires locaux et régionaux pendant deux semaines consécutives, de même que par une trentaine de convocations directes. La rencontre a consisté faire état des conditions de circulation futures, des choix effectués en termes de géométrie routière, entre autres en faisant un lien avec les optimisations apportées suite à la première rencontre publique, des principaux impacts du projet et des mesures d'atténuation proposées pour en limiter les effets. Ces éléments ont fait l'objet d'une présentation d'environ une heure et après coup six (6) personnes ont fait des interventions pour un total d'une vingtaine de questions et/ou commentaires. Le compte-rendu complet de la rencontre est lui aussi inséré à l'annexe 16. Il contient, de ce fait, toutes les réponses qui ont été fournies aux participants lors de la rencontre. À l'instar de la première rencontre publique, quatre panneaux de présentation ont été installés pour consultation dans la salle. Les panneaux montraient les principaux impacts du projet et les mesures d'atténuation qui en découlent. De même, là encore, les explications fournies ont été appuyées par une présentation de type Power-Point avec beaucoup d'images et un dépliant informatif a été remis aux participants. Ce dépliant expliquait les impacts et présentait les coupes types des aménagements routiers projetés.

Les préoccupations soulevées par l'assistance lors de la rencontre ont porté sur huit (8) sujets différents. Le lecteur peut se référer au compte-rendu pour avoir le détail des questions / réponses en regard de chacun de ces sujets. Les lignes ci-après reprennent ces sujets, en indiquant la nature des questions et si des suites ont pu ou pourront être données aux préoccupations soulevées par les participants. Si aucune suite n'a pu ou ne pourra être donnée à une préoccupation du public, les raisons motivant ce choix sont expliquées. Fait à noter, les participants n'ont pas pris tout le temps qui leur était alloué pour poser des questions ou formuler des commentaires.

Présence de terre-pleins centraux ou de bandes médianes surmontables

La seule question posée sur ce sujet visait à fournir une précision supplémentaire à un citoyen.

Vitesses affichées

La seule question posée sur ce sujet visait à fournir une précision supplémentaire à un citoyen.

Acquisitions/expropriations et valeur des terrains

Des précisions ont été fournies quant à la corrélation à faire entre une nouvelle implantation et l'évolution des valeurs foncières. Aussi, les bâtiments devant être acquis ont été clairement identifiés et la Ville a mentionné que les procédures d'acquisition pourraient être entamées plus tôt que prévu si telle est la volonté des citoyens concernés.

Patrimoine

Des précisions ont été fournies pour expliquer comment cet aspect a été pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact.

Nuisances, pollution et qualité de vie

Pour la question des vibrations sur le boulevard de la Cité des Jeunes, la Ville a précisé que le camionnage y est désormais interdit depuis l'ouverture de la rue Félix-Leclerc en 2003, sauf pour l'accès aux entreprises qui s'y trouvent et les livraisons locales. La Ville recommande alors aux citoyens d'informer la Sûreté du Québec si des camions en transit utilisent cet axe et que si la situation ne s'améliore pas, en faire part à la Direction générale de la Ville qui veillera à prendre les actions qui s'imposent. Pour les nuisances dans le secteur des Jardins Dorion (Dorion Gardens), la Ville réitère le fait que le boulevard urbain est planifié depuis longtemps dans les documents publics de la municipalité et qu'avec l'étude d'impact, tout a été mis en œuvre afin de limiter le plus possible les nuisances dans ce secteur (réduction de la vitesse, structures anti-bruit, conservation des vues vers le parc, traverses piétonnes, stationnement sur rue). Une signalisation adaptée pour les piétons pourra cependant être

ajoutée par rapport aux éléments contenus dans l'étude d'impact. Pour les questions du bruit et de la qualité de l'air dans le secteur de la rue Henry-Ford et du Flying J, cela ne faisait pas partie des analyses détaillées de l'étude d'impact, mais la Ville a pris l'engagement de légiférer dans ce secteur selon les problématiques rencontrées.

Qualité de l'eau

Aucune étude physico-chimique n'a été réalisée sur la rivière Quinchien suivant ce qui a été mentionné pour la première consultation publique. De plus, cette rivière interpelle d'autres municipalités et sa gestion est sous la responsabilité de la MRC. Par contre, en plus des mesures d'atténuation inscrites à la présente étude, la Ville envisage de faire réaliser une analyse des installations septiques isolées qu'on recense le long de cette rivière. L'objectif de cette analyse est de faire apporter les correctifs requis aux installations et tenter ainsi de préserver le plus possible la qualité de l'eau de la rivière.

Protection des milieux sensibles

Le boisé Charlot est déjà protégé par un zonage public et une cession de terrain sera réalisé pour qu'il devienne un parc. Le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion est quant à lui indépendant de l'étude d'impact, puisqu'une demande d'autorisation a déjà été formulée au MDDEP à ce sujet. La Ville révisera sa grille de rues pour supprimer les empiètements dans le boisé Charlot et le marais à protéger avec la demande d'autorisation visant le réaménagement du cours d'eau Dorion.

Rapport et cheminement de l'étude d'impact

Des réponses aux participants ont été fournies quant à la suite du dossier et à la disponibilité du rapport d'étude pour consultation, de même qu'en ce qui concerne les rôles du MDDEP et du BAPE.