

# Réponses aux questions et commentaires du MDDEP

---

Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion

## Étude d'impact sur l'environnement

Réf. GENIVAR : projet P102703

### **Document déposé au**

Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)

*Janvier 2007*

## Réponses aux questions et commentaires du MDDEP

Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion

### Étude d'impact sur l'environnement

Réf. GENIVAR : projet P102703

---

#### **Référence à citer :**

GENIVAR. 2007. *Projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Étude d'impact sur l'environnement. Réponses aux questions et commentaires du MDDEP.* Document de GENIVAR Société en commandite à la Ville de Vaudreuil-Dorion. 60 p. et annexes.

# TABLE DES MATIÈRES

Page

Table des matières.....	ii
Liste des annexes.....	iv
INTRODUCTION.....	1
1. MISE EN CONTEXTE ET JUSTIFICATION.....	2
1.1 Cadre démographique.....	2
1.2 Conditions de circulation.....	4
1.3 Solutions prévues par la Ville.....	5
1.4 Solutions devant être développées de concert avec le MTQ.....	6
1.5 Transport collectif.....	9
1.6 Émissions de gaz à effet de serre (GES).....	12
2 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR.....	13
3 DESCRIPTION DU PROJET.....	17
4 COMPLÉMENTS PORTANT SUR LA PHASE DE CONSTRUCTION.....	20
5 MESURES D'ATTÉNUATION.....	22
6 PLAN DE MESURES D'URGENCE.....	24
7 PISTE CYCLABLE ET PARC LINÉAIRE.....	25
8 PATRIMOINE.....	27
9 CLIMAT SONORE.....	28
9.1 Niveaux sonores actuels et prévus.....	28
9.2 Phase de construction.....	29
9.3 Phase d'exploitation.....	30
10 SOLS ET EAUX SOUTERRAINES CONTAMINÉS.....	34
10.1 Caractérisation de phase I.....	34
10.2 Caractérisation de phase II.....	35
11 QUALITÉ DE L'AIR.....	37
11.1 Évaluation et modélisation de la dispersion atmosphérique.....	37
11.2 Suivi environnemental.....	40
12 RIVIÈRE QUINCHIEN.....	41

## **TABLE DES MATIÈRES (SUITE)**

	<b>Page</b>
12.1 Régime hydraulique.....	44
12.2 Qualité des eaux de surface de la rivière.....	48
12.3 Traversée de la rivière.....	50
13 COURS D'EAU DORION .....	53
14 BOISÉ CHARLOT ET MARAIS.....	56
15 BOSQUET HUMIDE LE LONG DE LA RUE FÉLIX-LECLERC .....	58
16 ESPÈCES FLORISTIQUES À STATUT PRÉCAIRE.....	59

## ***LISTE DES ANNEXES***

- Annexe 1 Mises à jour cartographiques
- Annexe 2 Dispositions municipales concernant les rejets dans les réseaux d'égout de Vaudreuil-Dorion
- Annexe 3 Exigences posées par le MPO pour la traversée de la rivière Quinchien
- Annexe 4 Extrait d'un devis spécial de gestion du bruit pendant des travaux fourni par le MDDEP.
- Annexe 5 Caractérisation environnementale de phase I
- Annexe 6 Addenda à l'étude sectorielle sur la qualité de l'air
- Annexe 7 Autres notes et précisions au MDDEP concernant la qualité de l'air
- Annexe 8 Dispositions municipales applicables aux rives, littoral et zones inondables
- Annexe 9 Dispositions municipales concernant la gestion des eaux pluviales
- Annexe 10 Exemples de techniques de gestion des eaux de ruissellement
- Annexe 11 Correspondance relative au projet de réaménagement du cours d'eau Dorion

.

## INTRODUCTION

---

*Le présent document comprend les réponses aux questions adressées à la Ville de Vaudreuil-Dorion, dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement, pour le projet d'amélioration de son réseau artériel. Les autres commentaires soulevés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) à l'égard de ce projet se retrouvent également dans le présent document. Les questions et commentaires du MDDEP ont été transmis le 21 décembre 2006 et ils sont reproduits intégralement dans le présent document en caractère gras.*

*Le projet visé par l'étude d'impact consiste en l'élargissement à quatre voies de la rue Félix-Leclerc sur une distance d'environ 2 km, ainsi qu'en celui du boulevard de la Cité des Jeunes sur une longueur de 1,5 km. De plus, il intègre la construction d'un nouveau lien « Nord-Sud » à quatre voies sur le territoire de la Ville et ce, sur une distance avoisinant 2 km.*

*Le contenu du présent document doit permettre au MDDEP de juger de la conformité et de la recevabilité de ladite étude d'impact. Il vise à apporter des compléments au rapport complet de l'étude déposé en juin 2006, le tout afin de rencontrer les exigences de la Directive du ministre de l'Environnement relativement au projet et celles du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9).*

# 1. MISE EN CONTEXTE ET JUSTIFICATION

---

## 1.1 Cadre démographique

**QC 1** L'initiateur a bien fait ressortir la forte croissance démographique, entre les années 1991 et 2001, pour la Ville de Vaudreuil-Dorion et la municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges. L'initiateur prévoit également que cette croissance va se poursuivre au cours des prochaines années en raison de la disponibilité des services et des équipements publics existant sur le territoire de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Il mentionne par ailleurs que la Ville pourrait avoir une capacité d'accueil de l'ordre de 13 000 à 15 750 personnes d'ici les quinze prochaines années. Malgré ces estimations, l'initiateur devrait mettre à jour les données du tableau 1 qui présente l'évolution de la population pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la Montérégie, de la région métropolitaine de recensement de Montréal et du Québec. Ce tableau devrait également présenter, dans la mesure où les données sont disponibles, les prévisions démographiques pour ces territoires, et ce, sur un horizon de 20 ans. Ces données permettraient de mieux circonscrire les besoins en infrastructures routières pour la population locale.

Réponse :

*Le premier des deux tableaux qui suit reprend le contenu du tableau 1 du rapport d'étude d'impact, mais en y ajoutant les données de population de 2005. Ces données sont présentées dans la version de 2005 du Profil socio-économique établi par le CLD de Vaudreuil-Soulanges. Il s'agit de données provisoires fournies par l'Institut de la Statistique du Québec et ce, parce que les données du recensement de 2006 de Statistique Canada ne sont pas encore disponibles.*

*On y remarque que pour le territoire de Vaudreuil-Dorion, la croissance annuelle de population est encore plus soutenue que ce qui a été présenté dans le rapport d'étude d'impact. En effet, en couvrant la période 1991-2005 au lieu de 1991-2001, le taux de croissance annuelle s'approche désormais de 4% (3,5% comparativement à 2,1% pour la période 1991-2001), ce qui signifie donc que l'augmentation de la population de la Ville a été très importante dans la première moitié des années 2000. Par comparaison, pour les territoires de la Montérégie, de la RMR de Montréal et du Québec, il n'y a pas tellement de différence avec les taux de croissance annuelle présentés dans le tableau 1 du rapport d'étude d'impact. Toutefois, dans le cas de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, il faut également observer que la différence est assez importante lorsqu'on considère la période 1991-2005 au lieu de la période 1991-2001. Dans ce cas, la croissance annuelle est presque un point de pourcentage supérieur au taux présenté dans le tableau 1 du rapport d'étude d'impact (2,8% pour 1991-2005 vs. 2,1% pour la période 1991-2001).*

**Évolution de la population pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la Montérégie, de la RMR de Montréal et du Québec, 1991-2005**

<b>Territoire</b>	<b>1991</b>	<b>1996</b>	<b>2001</b>	<b>2005</b>	<b>Variation annuelle 1991-2005</b>
<b>Vaudreuil-Dorion</b>	<b>17 109</b>	<b>18 466</b>	<b>20 650</b>	<b>25 544</b>	<b>3,5%</b>
MRC de Vaudreuil-Soulanges	84 500	95 318	102 100	117 709	2,8%
Montérégie	1 198 150	1 316 541	1 276 385	1 371 731	1,0%
RMR de Montréal	3 127 260	3 326 447	3 426 350	3 635 733	1,2%
Province	7 080 800	7 138 795	7 237 479	7 598 146	0,5%

Source : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005 (pour 1991, 1996 et 2001, les données viennent des recensements de Statistique Canada alors que pour 2005, il s'agit de données provisoires produites par l'Institut de la Statistique du Québec).

Le second tableau de la page suivante présente, quant à lui, les projections démographiques établies par l'Institut de la Statistique du Québec pour les années 2006 à 2026. Ces projections ont été établies le 27 janvier 2004 et sont disponibles sur le site Internet de l'Institut ([www.stat.gouv.qc.ca](http://www.stat.gouv.qc.ca)). Cependant, les compilations disponibles sur ce site ne présentent les données que pour les territoires de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la région de la Montérégie, de la RMR de Montréal et de la province. Ainsi, ces données ne sont présentées qu'à titre indicatif avant tout.

Par contre, il est intéressant de noter que dans le cas du territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, on remarque encore une fois qu'il y a une sous-estimation de la population avec les projections établies pour le futur et ce, tel que cela a déjà été mis en évidence dans le rapport d'étude d'impact. Pour l'année 2006, cette sous-estimation est presque de 2 500 personnes quand on compare la situation avec le chiffre de 2005 présenté ci-haut au premier tableau.

Ainsi, il peut être affirmé que la croissance de la MRC devrait normalement être supérieure au taux indiqué dans le tableau de la page suivante. À ce titre, il faut préciser que dans son schéma d'aménagement révisé de 2003, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a fait ses propres projections démographiques, notamment en considérant l'évolution passée des permis résidentiels émis sur son territoire. Il en ressort que pour la période 2001-2016, un taux de croissance annuelle de 2,2% a été établi pour la MRC et de 2,5% pour la Ville de Vaudreuil-Dorion. Il va de soi que ces taux annuels sont de beaucoup supérieurs à ce qui est présenté dans le tableau de la page suivante, mais qui, vraisemblablement, vont être nettement plus conformes à la situation future, du moins sur un horizon d'une dizaine d'années.

**Projections de la population établies par l'Institut de la Statistique du Québec pour les territoires de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la Montérégie, de la RMR de Montréal et du Québec, 2006-2026**

<b>Territoire</b>	<b>2006</b>	<b>2011</b>	<b>2016</b>	<b>2021</b>	<b>2026</b>	<b>Variation annuelle 2006-2026</b>
MRC de Vaudreuil-Soulanges	115 393	120 961	125 744	129 964	133 383	0,8%
Montérégie	1 364 290	1 394 975	1 420 839	1 442 434	1 457 350	0,3%
RMR de Montréal	3 649 100	3 779 663	3 894 741	3 994 161	4 076 744	0,6%
Province	7 603 091	7 766 718	7 905 031	8 014 407	8 085 850	0,3%

Source : Institut de la Statistique du Québec, 27 janvier 2004

## **1.2 Conditions de circulation**

**QC 2** Pour les projections effectuées afin d'établir les conditions de circulation futures, les résultats de l'enquête d'origine-destination de 1998 ont été utilisés. Les spécialistes du ministère des Affaires municipales et des Régions mentionnent que les données de l'enquête origine-destination de 2003 auraient dû être privilégiées pour calculer les hypothèses futures. L'initiateur doit justifier son choix quant à l'utilisation des données de 1998 plutôt que celles de 2003 et exposer dans quelle mesure l'utilisation des données récentes aurait pu modifier les résultats de l'état futur établi dans l'étude d'impact.

Réponse :

Lorsque les analyses de circulation ont été effectuées au début de 2005, les données de l'enquête O-D de 2003 n'étaient pas encore disponibles. Reste que sans un examen exhaustif de la situation, il peut être affirmé que ces données n'auraient pas eu pour effet de diminuer le besoin en nouvelles infrastructures routières sur le territoire de Vaudreuil-Dorion; d'une part, pour faire face aux problèmes actuels et, d'autre part, pour résoudre les problèmes appréhendés dans le futur en raison de la forte croissance démographique et économique qui se poursuivra sur le territoire.

### 1.3 Solutions prévues par la Ville

**QC 3** La construction de l'avenue André-Chartrand est prévue en deux phases. La première phase (horizon de 2 à 5 ans) consiste à réaliser, sur les segments qui n'impliquent pas de traversées étagées des voies ferrées du CP et du CN, un nouveau lien temporaire à deux voies qui se raccordera au prolongement de la rue Marier, lequel débouchera sur le prolongement de la rue Henry-Ford qui est présentement en construction. La seconde phase (horizon de 7 à 10 ans) est le parachèvement de l'avenue André-Chartrand, c'est-à-dire sa conversion en un aménagement à quatre voies, avec la réalisation des deux traverses étagées des voies ferrées du CN et du CP. L'initiateur justifie ce choix par les problématiques rencontrées, les différentes solutions étudiées, les orientations de développement de la Ville et la capacité de payer de celle-ci pour de nouvelles infrastructures municipales. Cependant, l'initiateur devrait davantage détailler les avantages et les inconvénients (coûts, impacts humains et biophysiques, etc.) liés à ce choix, en comparaison à la construction de ce nouveau lien « nord-sud » en une seule phase.

Réponse :

*Au plan biophysique, il n'y a pas vraiment davantage notable entre un scénario établissant la construction de l'avenue en une phase et un autre l'établissant en deux phases. En effet, peu importe le scénario, l'emprise sera acquise en une seule étape et la plupart des activités de déboisement s'y feront au moment de mettre en place la première chaussée. De même, l'ouvrage de traversée la rivière Quinchien sera réalisé en une seule et même étape. En effet, même si l'axe n'est qu'à deux voies, l'ouvrage mis en place vers 2009 aura déjà la configuration et la structure appropriées pour accueillir une chaussée à quatre voies. Enfin, il faut se rappeler que le cours d'eau Dorion aura été réaménagé préalablement aux travaux, avant même ceux qui ne concernent que la mise en place de la première chaussée. D'ailleurs, le lien temporaire à deux voies via l'avenue Marier et la rue Henry-Ford ne pourra pas être entrepris avant que le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion, lui, soit autorisé et réalisé.*

*Au plan humain, il n'y a pas non plus de discriminants importants entre le fait de réaliser l'avenue à quatre voies en deux phases vs une seule phase. Les perturbations les plus importantes sur les résidents du boulevard de la Cité des Jeunes se limiteront avant tout au moment de la construction de l'ouvrage de traversée de la rivière Quinchien. Également, les aménagements anti-bruit et l'infrastructure à quatre voies dans le secteur des Jardins Dorion ne seront réalisés qu'au moment où le nouveau boulevard à quatre voies pourra être ouvert d'un bout à l'autre, du moins de la rue Valois jusqu'au boulevard de la Cité des Jeunes. Puis, il faut rappeler qu'il y a un règlement de contrôle intérimaire régional qui limite l'implantation de nouvelles constructions à proximité de l'endroit où le tracé de l'avenue croise le corridor ferroviaire du CN. Il n'y a que dans le secteur du corridor ferroviaire du CP où le niveau de perturbations pour le futur risque d'être un peu plus important que le si le boulevard à quatre*

voies était construit dans son entièreté d'ici 2 à 5 ans par exemple. En effet, d'ici 7 à 10 ans, les résidences se seront inévitablement rapprochées de l'endroit où l'avenue André-Chartrand croise ce corridor ferroviaire.

Toutefois, cet inconvénient, qui faut-il le souligner ne sera que temporaire, est en quelque sorte le prix à payer afin de conserver un niveau de fardeau fiscal acceptable pour les contribuables. À cet égard, il faut rappeler que les ouvrages des traversées ferroviaires seront très coûteux pour la Ville. Celle-ci doit donc être en mesure de générer des revenus suffisants avec son développement pour défrayer les coûts associés à ces infrastructures. D'ailleurs, c'est dans cet argument que réside le principal élément discriminant entre les deux scénarios : le fait de réaliser une avenue complète à quatre voies en une seule phase et à court terme représente des dépenses beaucoup trop onéreuses face à la capacité de payer de la Ville. En revanche, l'inaction n'est pas souhaitable non plus en fonction des problèmes de circulation observés sur le territoire de la Ville. C'est pourquoi celle-ci propose alors une réalisation par étape afin d'établir le nouveau lien « Nord-Sud ».

#### **1.4 Solutions devant être développées de concert avec le MTQ**

**QC 4** Les trois principales solutions envisagées par l'initiateur aux problèmes de circulation, de sécurité et d'accès aux pôles commerciaux de la Ville s'inscrivent dans un contexte où d'autres interventions devront être réalisées, mais cette fois-ci, de concert avec le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ces dernières interventions devraient viser un meilleur accès à la Ville par trois points d'entrée (A-40, A-540 et A-20). Dans ce contexte plus global, en ce qui concerne plus particulièrement le parachèvement complet à quatre voies de l'avenue André-Chartrand par la Ville, d'ici les sept à dix prochaines années, l'initiateur considère que cette solution serait inadéquate sans le projet de réaménagement de l'A-20 dans le secteur de Dorion « puisque les problèmes de sécurité et de fluidité seraient alors probablement très importants au croisement de la route Harwood » (p. 69). Or, le projet de parachèvement de l'A-20 fait actuellement l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement et un avant-projet a été réalisé. Aussi, aucun échéancier n'est connu à ce jour, mais il devra être « revu à la lumière de la version finale du Plan de transport de la Montérégie qui n'a toujours pas été adopté et qui est encore au stade de proposition » (p. 14). Ainsi, advenant le cas où le projet de réaménagement de l'A-20 par le MTQ ne serait pas réalisé ou serait réalisé plusieurs années après celui du parachèvement à quatre voies de l'avenue André-Chartrand par la Ville, quels moyens ou solutions l'initiateur prévoit-il afin d'assurer tout de même une sécurité et une fluidité optimales dans le secteur de raccordement prévu entre l'axe André-Chartrand et l'A-20?

Réponse :

*La Ville de Vaudreuil-Dorion fera tout en son pouvoir pour que le projet de réaménagement de l'A-20 dans le secteur de Dorion soit complété par le MTQ dans les meilleurs délais possible. Celle-ci trouve anormal que cette section d'autoroute soit encore aménagée en boulevard urbain. Il s'agit d'une situation unique au Québec et qui cause des préjudices importants à la Ville et à ses citoyens. Cette section d'autoroute est dangereuse, on y observe des problèmes de congestion récurrents et les accès aux commerces y sont aussi difficiles. Un accident avec blessé grave s'y est d'ailleurs encore produit à l'automne 2006. La Ville de Vaudreuil-Dorion s'est jointe récemment aux municipalités de l'Île-Perrot afin de faire un front commun pour que le projet de parachèvement de l'A-20 soit complété le plus rapidement.*

*Dans l'éventualité où il y aurait un décalage avec la réalisation de l'avenue André-Chartrand, il est certain que le raccordement de cette avenue à l'A-20 ne pourrait être complété que lorsque l'autoroute aura été réaménagée. Dans cette hypothèse, l'avenue s'arrêterait alors à la rue Valois. Tel que mentionné dans le rapport d'étude d'impact, il n'est pas recommandé de préconiser une nouvelle intersection à niveau à l'A-20 pour des raisons de sécurité et de fluidité, même si celle-ci devait être gérée par des feux. Est-il besoin de rappeler que plusieurs carrefours sont déjà à capacité à l'heure actuelle sur cette section d'autoroute et que celle-ci est l'endroit le plus problématique au chapitre des accidents sur le territoire de la Ville.*

*Avec une fin du tracé à la rue Valois, l'avenue André-Chartrand pourrait demeurer à deux voies tant et aussi longtemps que le raccordement ne serait pas effectué. Il faudrait aussi probablement revoir certains aménagements sur la rue Valois (ex : intersections et abords, gestion des feux au croisement de l'avenue Saint-Charles, gestion du carrefour avec la route Harwood). Reste que cela devrait faire l'objet d'autres analyses puisqu'aucune étude spécifique n'a porté sur ces aspects jusqu'à maintenant. Il s'agirait encore une fois d'une solution temporaire : la solution la plus viable à long terme étant toujours un raccordement de l'avenue André-Chartrand (4 voies) à la future autoroute 20 réaménagée dans le secteur de Dorion.*

**QC 5** Le parachèvement de l'autoroute 30, prévu pour 2010, représente également un élément clef de l'avenir du trafic routier de Vaudreuil-Dorion. Sa réalisation viendra en effet réduire la pression de la circulation sur le réseau autoroutier, soit les autoroutes 20, 40 et 540. Les prévisions de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) reposent sur l'hypothèse que le parachèvement de l'A-30 sera complété par le MTQ. L'initiateur doit exposer comment les réalisations des modifications proposées au réseau routier municipal avec le présent projet vont contribuer aux problèmes constatés de capacité et de fluidité du trafic dans le secteur Dorion. Ces problèmes vont-ils demeurer préoccupants jusqu'au parachèvement de l'A-30 ?

Réponse :

*Les modifications proposées au réseau routier municipal avec le projet à l'étude ne visent qu'à résoudre des problèmes locaux. Ainsi, dans le secteur de Dorion, la venue d'un nouvel axe « Nord-Sud » ne cherche qu'à soulager les problèmes de congestion observés sur l'avenue Saint-Charles, ou encore qu'à ce que ces problèmes ne s'aggravent pas dans le futur. Conséquemment, ces modifications ne visent d'aucune manière à améliorer la circulation sur l'A-20, laquelle est vraiment l'autre axe problématique dans le secteur de Dorion. Tel que mentionné dans le rapport d'étude d'impact, cette amélioration est tributaire des réalisations du MTQ et non la Ville, bien que cette dernière y accorde une grande importance.*

*De la même manière, la Ville souhaite également que le projet de parachèvement de l'A-30 puisse être complété dans les meilleurs délais. Il est vrai que c'est un élément clef du trafic routier sur son territoire et pour le bien de son développement futur. Cependant, il s'agit d'un élément qui ne vise qu'à résoudre des problématiques de déplacements à caractère régional, provincial et national, et non de déplacements locaux. À titre d'exemple, aucune personne en provenance de l'A-30 n'empruntera l'A-20 et l'avenue André-Chartrand pour se diriger vers l'A-40 s'il n'a pas affaire au cœur de Vaudreuil-Dorion.*

*Cela ne veut pas dire pour autant que l'A-30 a été évacuée de l'étude d'impact. En fait, la mise en service de cette future autoroute a été prise en compte, et ce, principalement dans le cas des données qui ont été fournies par le MTQ pour établir les conditions futures de circulation vers 2020-2021. Ce sont ces données qui ont notamment été intégrées dans les modélisations sonores.*

*Finalement, bien qu'il s'agisse d'un dossier interpellant le MTQ, il apparaît que les problèmes observés sur l'A-20 dans le secteur de Dorion pourraient demeurer une fois l'A-30 opérationnelle. Quand on consulte les données des figures 3, 4 et 5 du rapport d'étude d'impact, on remarque que le débit de circulation futur va même augmenter un peu sur l'A-20 dans le secteur de Dorion. Il est vrai que le camionnage est susceptible de diminuer sur cet axe, mais le débit y demeurera important. C'est donc pourquoi la Ville de Vaudreuil-Dorion est toujours préoccupée par la circulation à cet endroit.*

## 1.5 Transport collectif

**QC 6** L'initiateur doit présenter les orientations du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et celles de la Ville de Vaudreuil-Dorion relativement au développement du transport collectif sur le territoire de la Ville de Vaudreuil-Dorion et faire état des services actuels. L'initiateur doit expliquer la conciliation entre ces orientations et les installations en place et les interventions routières projetées qui visent une augmentation de l'offre pour le transport par automobile. L'initiateur prévoit-il bonifier l'offre de transport collectif et améliorer la qualité des services offerts aux usagers? Des mesures concrètes seront-elles mises en place pour inciter la population à utiliser davantage le transport collectif ?

Réponse :

Au niveau de la MRC, la principale orientation contenue dans le schéma d'aménagement révisé de 2003 pour le transport collectif se lit comme suit : « Favoriser le développement du transport en commun sur le territoire de la MRC et entre celui-ci et l'île de Montréal ». En vue de répondre à cette orientation, la MRC a retenu la stratégie suivante : « Le CIT de la Montérégie Ouest verra à développer le transport en commun sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges ».

D'autre part, dans le plan d'urbanisme de la Ville, on retrouve deux objectifs qui viennent préciser la planification régionale pour le territoire de Vaudreuil-Dorion, soit : 1) d'adapter les services de transport en commun local, régional et supra-régional en fonction des besoins de la population et de sa capacité à payer; 2) et de prendre en considération les besoins d'efficacité du transport en commun dans le processus de planification des nouveaux quartiers.

À ce jour, les services suivants sont offerts dans le domaine des transports collectifs :

- Trains de banlieue de l'AMT liant l'île de Montréal à la région de Vaudreuil-Soulanges: une gare dans le secteur de Dorion existe depuis longtemps et une nouvelle gare dans le secteur de Vaudreuil a été implantée en 2003. On dénombre 25 trains les jours de semaine, 8 trains le samedi et 6 trains le dimanche. Le succès de la nouvelle gare de Vaudreuil ne se dément pas, puisque le stationnement incitatif y a été agrandi trois fois depuis son implantation.
- Service d'autobus du CIT de la Presqu'île desservant le territoire de Vaudreuil-Dorion et dont les circuits se rabattent aux deux gares de la Ville : il s'agit d'un service implanté depuis seulement un peu plus d'une année et qui est très apprécié par les citoyens. Pour preuve, quatre circuits sont en opération, deux se rabattant à la gare de Vaudreuil et deux autres à la gare de Dorion. Les circuits se rabattant à la gare de Vaudreuil desservent le secteur de Village-sur-le-Lac au nord de l'A-40, ainsi que le vaste ensemble composé des secteurs des rues Ouimet, du boulevard de la Cité des Jeunes et de la rue

des Floralies (voir la figure 2 du rapport d'étude d'impact pour ces rues). Quant à eux, les circuits se rabattant à la gare de Dorion desservent le secteur de la rue Bourget, de même que les quartiers de part et d'autre de l'avenue Saint-Charles, en plus des quartiers de part et d'autre du boulevard Harwood et de la rue Valois (voir également la figure 2 du rapport d'étude d'impact pour ces rues). Chacun des circuits offre près d'une dizaine de fréquences en début de matinée (de 5h30 à 8h30 environ), et tout autant en fin d'après-midi et début de soirée (16h15 à 19h30).

- Service de transport adapté Transport Soleil : il s'agit d'un service de transport régionalisé desservant la plupart des municipalités de Vaudreuil-Soulanges et qui vise à offrir un service de transport pour les personnes handicapées incapables d'utiliser le transport en commun régulier. Le service demande une réservation et est en opération à tous les jours (7h00 à 17h00, mais jusqu'à 22h00 le jeudi et jusqu'à 20h00 le samedi), sauf le dimanche.
- Service de covoiturage : la Ville de Vaudreuil-Dorion donne l'opportunité à ses citoyens de bénéficier d'un service de covoiturage pour son territoire, lequel est cependant géré par Covoiturage Montréal (1 982 membres inscrits).
- Services de taxi : différentes compagnies de taxi desservent le territoire de Vaudreuil-Dorion et celui de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

À la lumière de cette description, il ne fait aucun doute que la Ville de Vaudreuil-Dorion, pour une population d'environ 25 000 habitants, commence à être bien pourvue en services et en infrastructures de transport collectif. D'ailleurs, les interventions routières projetées n'auront aucunement pour effet de réduire cette offre en transport collectif. Bien au contraire, les futurs développements résidentiels amèneront assurément la desserte des nouveaux quartiers par le service d'autobus. Les fréquences de ce service pourront aussi être révisées et bonifiées avec l'avènement des commerces à grande surface. De même, suivant certains commentaires émis par les usagers du train de banlieue, il pourrait éventuellement arriver que ce service soit amélioré avec l'ajout de trains express en direction du centre-ville de Montréal (il y a 16 gares de Vaudreuil au Centre-ville, ce qui augmente les temps de déplacements et qui décourage certains usagers à prendre le train).

Toutefois, comme il vient d'être mis en évidence, la Ville de Vaudreuil-Dorion n'agit pas seule dans le développement du transport collectif sur son territoire. Plusieurs autres partenaires sont impliqués et ceux-ci sont plus souvent qu'autrement les maîtres d'œuvre des projets dans ce domaine. Reste que la Ville s'engage à poursuivre dans la même voie pour le futur et qu'elle veut continuer de soutenir tout effort visant à améliorer le transport collectif sur son territoire, tant pour le bénéfice de ses citoyens que pour les gains environnementaux.

**QC 7** Dans une perspective d'intégration des différents modes de déplacement, l'offre routière pourrait-elle être trop importante et ainsi compétitionner avec le transport collectif ou rendre l'implantation ou la bonification de ce service plus difficilement?

Réponse :

*Tel que mentionné à la réponse précédente, le projet à l'étude ne diminuera d'aucune façon les possibilités de bonification et d'implantation des services de transport collectif. Même que ces possibilités augmenteront avec une plus grande masse critique à desservir par le transport en commun. De surcroît, il ne faut pas voir le projet à l'étude comme étant un compétiteur du transport collectif. En effet, l'offre routière ne sera pas trop importante : elle sera seulement en adéquation avec les problèmes de trafic déjà ressentis et ceux anticipés dans le futur. De plus, cette offre reflétera alors la réalité d'une Ville qui n'est plus constituée de petits noyaux isolés, mais plutôt d'une zone urbaine avec des densités variées et dont la population pourra atteindre près de 40 000 habitants d'ici une quinzaine d'années.*

**QC 8** Selon les renseignements de l'ÉIE, les nouveaux commerces à grande surface de Vaudreuil-Dorion sont susceptibles de générer environ 3 000 véh/h en heure de pointe du matin et environ 5 600 véh/h en heure de pointe du soir selon les estimations. Afin de tenir compte de cet achalandage et également que ces commerces sont susceptibles d'employer une forte proportion d'étudiants pour lesquels le recours à l'utilisation de l'automobile comme mode de déplacement est plus limité, outre le projet d'ajouter une piste cyclable le long de la rue Félix-Leclerc, avez-vous envisagé d'autres mesures pour améliorer l'accès à ces commerces par le biais du transport collectif ?

Réponse :

*Pour le moment, aucune planification détaillée n'existe à cet égard. Toutefois, suivant le raisonnement de la réponse à la question 6, des circuits d'autobus pourront être optimisés, soit en termes de parcours ou de fréquence, afin d'assurer une desserte convenable au pôle commercial de la rue Félix-Leclerc. La Ville évaluera d'ailleurs les différentes options qui s'offrent à ce chapitre avec le CIT de la Presqu'Île pour trouver les meilleures avenues de solutions possible, le tout afin de satisfaire aux besoins de la population et des travailleurs des commerces à grande surface. Également, cela pourra viser à répondre, le cas échéant, à certains besoins spécifiques des commerçants.*

## 1.6 Émissions de gaz à effet de serre (GES)

**QC 9** Bien qu'il soit difficile de cerner l'effet précis et quantitatif d'un projet comme celui de l'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion en matière d'émissions de GES, différents éléments peuvent tout de même être utilisés pour effectuer un raisonnement qualitatif à ce chapitre. L'initiateur doit donc compléter son ÉIE en discutant des impacts possibles en identifiant les principales variables des émissions de GES concernées sur son territoire et indiquer quels efforts seront faits pour limiter ces émissions?

Réponse :

*La Ville de Vaudreuil-Dorion reconnaît d'emblée que le domaine du transport est l'un des secteurs d'activités contribuant le plus à l'émission de GES au Québec et ce, de par l'utilisation sans cesse croissante de combustibles fossiles pour le transport de passagers, de cargaisons et de marchandises en vrac, ce qui a pour effet d'augmenter les concentrations en dioxyde de carbone dans l'atmosphère. D'ailleurs, c'est fort probablement ce secteur d'activités qui est le générateur le plus important de GES dans les limites de la Ville, puisque celle-ci est ceinturée par trois axes autoroutiers avec de forts débits de circulation et qu'elle est caractérisée par plusieurs voies ferrées, en plus de regrouper bon nombre d'entreprises associées au camionnage et à l'entreposage. À titre de comparaison, les émissions associées aux secteurs de l'énergie, de la gestion des déchets, de l'agriculture et de la transformation industrielle sont vraisemblablement plus modestes, étant donné le caractère plus limité de ces activités sur le territoire de la Ville.*

*La Ville de Vaudreuil-Dorion reconnaît dans le même temps que l'émission de GES contribue au réchauffement climatique global observé à l'échelle planétaire. Manifestement, les services de transport collectif décrits lors de la réponse à la question 6 visent à limiter l'émission de ces gaz provenant du territoire de la Ville. Également, l'adoption prochaine du plan directeur du réseau cyclable de la Ville s'inscrit dans cette démarche. D'autres actions en ce sens pourront aussi suivre au cours des prochaines années, mais toujours dans les limites des juridictions de la Ville. Toutefois, celle-ci ne peut présumer à ce stade-ci de ces autres actions qui pourront être prises et d'une date de leur mise en opération.*

## 2 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

---

**QC 10** À la lumière de ce qui est demandé dans la directive du MDDEP, un certain nombre de données élémentaires apparaissent manquantes pour pouvoir bien décrire la population d'accueil du projet, c'est-à-dire la Ville de Vaudreuil-Dorion. À titre indicatif, en plus des chiffres fournis au cadre démographique déjà traité à la section 2.2.1 de l'ÉIE, plusieurs variables indépendantes sont pertinentes pour connaître quantitativement les caractéristiques d'une population : l'âge, le sexe, les taux de natalité et de mortalité, le solde migratoire, la langue parlée, l'état matrimonial, les types d'occupation, les taux d'activité, d'emploi et de chômage. Soulignons que ces variables sont couramment utilisées par *Statistique Canada* et *l'Institut de la statistique du Québec (ISQ)*?

Réponse :

*Nous comprenons que ce type de données est habituellement demandé dans une directive type, mais il faut néanmoins admettre que les liens sont souvent difficiles à établir entre celles-ci et les impacts d'un projet routier. C'est pourquoi nous n'avions pas jugé opportun d'aller plus loin que ce qui a été documenté à la section 2.2.1 du rapport d'étude d'impact et qui était nécessaire à la mise en contexte et à la justification du projet à l'étude.*

*Les tableaux qui suivent présentent maintenant la plupart des données demandées. Ces données ont été colligées dans la version 2005 du Profil socio-économique du CLD de Vaudreuil-Soulanges. Toutefois, elles sont issues du dernier recensement où les données sont disponibles, soit celui de 2001. Certaines données ont d'ailleurs été colligées directement à l'intérieur du recensement de 2001.*

*Les tableaux présentent les données en comparant la situation de Vaudreuil-Dorion avec celle de la MRC et/ou des autres territoires d'analyses mentionnés dans le rapport d'étude d'impact. Seules les données sur le solde migratoire et les taux de natalité et de mortalité ne sont pas présentées à l'intérieur des tableaux; celles-ci n'étant pas disponibles à l'échelle la Ville, ni dans le profil du CLD, ni sur le site Internet de l'Institut de la Statistique du Québec.*

**Population par groupes d'âge pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et du Québec en 2001**

<b>Territoire</b>	<b>0-4</b>	<b>5-14</b>	<b>15-19</b>	<b>20-24</b>	<b>25-44</b>	<b>45-54</b>	<b>55-64</b>	<b>65-74</b>	<b>+75</b>	<b>Population totale</b>
<b>Ville</b>	<b>6%</b>	<b>15%</b>	<b>6%</b>	<b>6%</b>	<b>33%</b>	<b>15%</b>	<b>9%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>19 920</b>
MRC	7%	16%	6%	5%	32%	15%	9%	6%	4%	102 100
Province	5%	13%	6%	7%	30%	15%	11%	8%	5%	7 237 480

Sources : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005 et recensement de 2001 de Statistique Canada.

**Population selon le sexe pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la RMR de Montréal et du Québec en 2001**

<b>Territoire</b>	<b>Nb Sexe masculin</b>	<b>% Sexe masculin</b>	<b>Nb Sexe féminin</b>	<b>% Sexe féminin</b>	<b>Population totale</b>
<b>Ville</b>	<b>9 695</b>	<b>49%</b>	<b>10 225</b>	<b>51%</b>	<b>19 920</b>
MRC	51 500	50%	50 625	50%	102 100
RMR	1 657 301	48%	1 768 720	52%	3 426 350
Province	3 532 845	49%	3 704 635	51%	7 237 480

Sources : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005 et recensement de 2001 de Statistique Canada.

**Population selon la première(s) langue(s) parlée(s) pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la RMR de Montréal et du Québec en 2001**

<b>Territoire</b>	<b>Français seulement</b>	<b>Anglais seulement</b>	<b>Français et anglais</b>	<b>Autres</b>	<b>Population totale</b>
<b>Ville</b>	<b>83%</b>	<b>13%</b>	<b>1%</b>	<b>3%</b>	<b>19 920</b>
MRC	76%	19%	1%	4%	102 100
RMR	67%	12%	1%	20%	3 426 350
Province	81%	8%	1%	10%	7 237 480

Sources : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005 et recensement de 2001 de Statistique Canada.

**Population de 15 ans et plus selon l'état matrimonial pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et du Québec en 2001**

<b>Territoire</b>	<b>Célibataire</b>	<b>Marié(e)</b>	<b>Union libre</b>	<b>Séparé(e)</b>	<b>Divorcé(e)</b>	<b>Veuf(ve)</b>	<b>Population 15 ans et +</b>
<b>Ville</b>	<b>18%</b>	<b>42%</b>	<b>20%</b>	<b>3%</b>	<b>11%</b>	<b>6%</b>	<b>15 810</b>
MRC	16%	46%	20%	2%	10%	6%	79 715
Province	24%	40%	17%	2%	10%	7%	5 945 900

Sources : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005 et recensement de 2001 de Statistique Canada.

**Population active de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et du Québec selon l'emploi dans les différentes catégories d'industrie en 2001**

<b>Territoire</b>	<b>Agriculture et primaire</b>	<b>Fabrication et construction</b>	<b>Commerce (gros + détail)</b>	<b>Finance et immobilier</b>	<b>Santé et éducation</b>	<b>Services commerciaux</b>	<b>Autres services</b>	<b>Population active</b>
<b>Ville</b>	<b>1%</b>	<b>24%</b>	<b>22%</b>	<b>4%</b>	<b>15%</b>	<b>20%</b>	<b>14%</b>	<b>11 065</b>
MRC	3%	25%	20%	5%	14%	19%	14%	55 165
Province	4%	22%	16%	5%	17%	17%	19%	3 644 375

Sources : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005 et recensement de 2001 de Statistique Canada.

**Taux de chômage, taux d'emploi et taux d'activité de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la région de la Montérégie, de la RMR de Montréal et du Québec en 2001**

<b>Territoire</b>	<b>Taux de chômage</b>	<b>Taux d'emploi</b>	<b>Taux d'activité</b>
<b>Ville de Vaudreuil-Dorion</b>	<b>4,0%</b>	<b>69,3%</b>	<b>72,2%</b>
MRC de Vaudreuil-Soulanges	4,8%	67,5%	70,9%
Montérégie	6,0%	63,3%	67,4%
RMR de Montréal	7,4%	60,8%	65,7%
Province de Québec	8,2%	58,9%	64,2%

Sources : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005 et recensement de 2001 de Statistique Canada.

**Caractéristiques des ménages et de leur revenu pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la région de la Montérégie, de la RMR de Montréal et du Québec pour l'année 2000**

<b>Territoire</b>	<b>Nb de ménages</b>	<b>Moins de 20 000 \$</b>	<b>20 000 \$ à 39 999 \$</b>	<b>40 000 \$ à 59 999 \$</b>	<b>60 000 \$ à 79 999 \$</b>	<b>80 000 \$ et plus</b>	<b>Revenu moyen d'un ménage</b>
<b>Ville</b>	<b>7 725</b>	<b>13%</b>	<b>22%</b>	<b>22%</b>	<b>18%</b>	<b>25%</b>	<b>60 968 \$</b>
MRC	38 130	13%	21%	21%	18%	27%	63 045 \$
Montérégie	500 565	18%	24%	21%	16%	21%	55 458 \$
RMR	1 417 360	22%	25%	20%	13%	20%	53 725 \$
Province	2 978 110	23%	26%	21%	14%	17%	49 998 \$

Source : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005.

**QC 11** L'ÉIE n'indique pas la présence de services d'urgence (policiers, ambulanciers, d'incendie) dans la zone d'étude. Ainsi, l'initiateur devrait mentionner si l'on retrouve ces services sur le territoire de la Ville et, dans l'affirmative, il devrait les localiser géographiquement.

*Réponse :*

*Tous ces services se retrouvent sur le territoire de la Ville. Ils sont localisés sur une nouvelle version de la figure 2 du rapport, laquelle est jointe à l'annexe 1 contenant les diverses mises à jour cartographiques demandées par le MDDEP.*

### 3 DESCRIPTION DU PROJET

---

**QC 12** Parmi les préoccupations des instances municipales (p. 53), il appert que la construction de l'avenue André-Chartrand à quatre voies doit nécessairement être adaptée aux besoins d'efficacité qui sont requis pour favoriser l'utilisation du train de banlieue (gare de Vaudreuil). L'initiateur doit faire état de toutes les mesures qui seront mises en place lors de la construction de cette avenue et lors de son exploitation pour favoriser de façon optimale l'utilisation de ce transport collectif. L'initiateur doit également indiquer les voies d'accès actuelles principales et secondaires à la gare intermodale et énoncer les facteurs limitants actuels..

Réponse :

*Il faut comprendre ici que la page 53 du rapport fait référence à la rue Félix-Leclerc lorsqu'il est question d'accessibilité à la gare de Vaudreuil. De fait, la voie d'accès principale à la gare de Vaudreuil est et sera toujours l'axe de la rue Félix-Leclerc, laquelle donne accès tant à partir de l'échangeur de l'A-540 qu'à partir de celui de l'A-40. Un accès secondaire est présentement possible à partir de la rue Boileau et un autre accès secondaire s'ajoutera à partir de la rue Boréale. Ces rues sont indiquées sur la figure 2 du rapport mise à jour et insérée à l'annexe 1.*

*Pour le moment, il n'y a pas vraiment de facteur limitant en termes d'accessibilité à la gare de Vaudreuil. C'est avec le développement commercial qui vient de s'amorcer en 2006 le long de cette rue que la situation pourra rapidement devenir problématique. Dans les faits, des surfaces commerciales d'importance sont déjà en opération, dont un grand générateur de déplacements, soit un Wal-Mart. Ainsi, la transformation de la rue Félix-Leclerc à quatre voies est en soi la principale mesure qui vise à garantir une fluidité et une sécurité pour l'accessibilité à la gare, tout en évitant les manœuvres conflictuelles avec les entrées et sorties des commerces. C'est aussi dans cette optique que cette intervention a été jugée la plus prioritaire dans le calendrier de réalisation du projet. La Ville réitère ici un point de vue déjà communiqué au MDDEP, soit qu'il est impératif d'entreprendre les travaux sur la rue Félix-Leclerc afin de ne pas créer de nouveaux problèmes de circulation et de sécurité. Rappelons que dans une lettre datée du 5 avril 2006, la Ville a demandé au MDDEP s'il n'était pas possible de construire deux nouveaux carrefours visant à desservir les commerces maintenant en place, et ce, en attendant le parachèvement de l'étude d'impact; demande qui lui a été refusée dans une lettre du MDDEP datée du 19 avril 2006.*

*Par ailleurs, parmi les autres mesures pertinentes pour favoriser l'utilisation du train de banlieue à partir de la rue Félix-Leclerc, rappelons la mise en place de « kiss'n ride » pour les deux directions dans le secteur de la gare avec le futur boulevard à quatre voies. Il faut noter, comme cela a été indiqué à l'intérieur de la réponse à la question 6, que des arrêts d'autobus seront probablement ajoutés sur la rue Félix-Leclerc, mais aussi dans les nouveaux quartiers en développement. Enfin, lors de la construction, la circulation sera maintenue sur l'axe à deux*

voies et des dispositions seront prises pour toujours garantir des accès aux différents stationnements de la gare.

**QC 13** L'initiateur doit localiser, sur la figure 2 de l'ÉIE, la nouvelle gare pour les passagers de l'Agence métropolitaine de transport et la desserte routière et en faire état dans l'éclairage demandé à la question 6 du présent document.

Réponse :

La gare de Vaudreuil est déjà localisée à la figure 2 du rapport d'étude d'impact. Nous y avons cependant ajouté certaines informations permettant une meilleure localisation et compréhension de l'insertion de cette infrastructure dans le secteur de la rue Félix-Leclerc. Ces informations ont été ajoutées dans la mise à jour de la figure 2 insérée à l'annexe 1 du présent document.

**QC 14** Avec le phénomène du vieillissement de la population et suivant le principe de participation sociale la plus optimale possible des personnes handicapées au sein de leur communauté, lors de la conception et de la construction des trottoirs sur la rue Félix-Leclerc, le boulevard de la Cité des Jeunes et l'avenue André-Chartrand, l'initiateur devra porter une attention particulière à rendre ces infrastructures entièrement accessibles aux personnes ayant des incapacités liées à la motricité dans leurs déplacements et qui utilisent fréquemment différentes aides techniques (fauteuils roulants manuels ou électriques, cannes, triporteurs, etc.)?

Réponse :

La Ville prend note de cette observation du MDDEP et veillera à ce qu'elle se reflète dans les plans et devis qui seront préparés pour chacun des axes.

**QC 15** L'initiateur doit présenter sur une figure, telle que celles insérées dans l'étude d'impact (figures 2 à 10), tous les tronçons de route qui seront aménagés à deux voies et qui constitueront le nouveau lien nord-sud temporaire. Les caractéristiques et aménagements nécessaires à la construction de ce lien doivent être fournis.

Réponse :

La mise à jour de la figure 2 insérée à l'annexe 1 du présent document montre ce lien, lequel était néanmoins déjà identifié à la figure 13 du rapport d'étude d'impact et décrit dans le texte

*du rapport. Il s'agira d'un lien à deux voies où la chaussée aura une largeur variable en fonction du segment emprunté. Cette largeur sera de 11 m sur la rue Henry-Ford et l'avenue Marier, et elle variera de 9 m à 11 m sur l'avenue André-Chartrand. Pour cette dernière avenue, il faut préciser que la chaussée actuelle dans le secteur des Jardins Dorion est de 9 m et que celle-ci sera conservée intégralement tant et aussi longtemps que l'aménagement à quatre voies ne sera pas complété. Le terre-plein, les aménagements anti-bruit et l'élargissement vers le parc municipal ne seront réalisés qu'au moment de mettre en place l'infrastructure à quatre voies.*

*Enfin, les emprises de l'avenue Marier et de la rue Henry-Ford seront de 20 m selon la réglementation de lotissement en vigueur (il s'agit de deux collectrices débouchant sur des artères). Il y aura une voie de circulation dans chacune des directions. Le stationnement le long de la rue Henry-Ford ne sera pas permis. Il faut comprendre que cette rue a avant tout une vocation industrielle. Tel que mentionné dans le rapport d'étude, un pont ferroviaire sera aménagé sous peu à l'endroit où cette rue croise le corridor du CP (i.e. un passage de la rue en dessous des voies ferrées).*

## 4 COMPLÉMENTS PORTANT SUR LA PHASE DE CONSTRUCTION

---

**QC 16** L'initiateur mentionne que les matériaux utilisés pour les fondations et le revêtement des chaussées proviendront de sablières et de carrières autorisées et d'une usine de béton bitumineux qui sont localisés à proximité des axes à l'étude. Est-il possible de localiser ces sites d'extraction et de production et identifier les tracés à privilégier pour le transport des matériaux permettant d'éviter les zones à forte densité résidentielle et les écoles ?

Réponse :

*Il faut comprendre ici que le choix des sites d'approvisionnement en matériaux granulaires et en béton bitumineux reviendra aux entrepreneurs qui auront les contrats de réalisation des travaux sur les différents axes à l'étude. Donc, nous ne pouvons déterminer quel site ou quelle usine sera utilisé plutôt qu'un autre. L'idée de mentionner ces aspects dans le rapport est simplement pour préciser qu'il existe plusieurs sites d'extraction non loin des axes à l'étude. On en trouve à Vaudreuil-Dorion, Saint-Lazare, Rigaud, Sainte-Justine-de-Newton et Saint-Télésphore, mais aussi sur le territoire de l'Île-Perrot, dans le secteur de Valleyfield et dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Il en va de même avec d'autres usines de production de béton bitumineux qui se retrouvent également dans l'ensemble de cette région.*

*Reste qu'en fonction de la répartition de ces différents lieux d'extraction et de production, les points d'entrée aux sites des travaux se feront toujours principalement à partir des trois axes autoroutiers ou des échangeurs de l'A-40 et de l'A-540. D'ailleurs, pour les interventions sur la rue Félix-Leclerc et le boulevard de la Cité des Jeunes, la majorité des approvisionnements devraient normalement se faire à partir de l'échangeur de l'A-540. Cet échangeur, de même que le demi-échangeur qui est situé un peu plus au sud sur l'A-540, devraient également s'approprier la majorité des approvisionnements pour les interventions sur l'avenue André-Chartrand. En complément, la rue Henry-Ford, l'A-20, la route Harwood, la rue Valois, la rue Loyola-Schmidt et la future avenue Marier devraient jouer un rôle de support pour l'approvisionnement sur l'avenue André-Chartrand. Il s'agit de rues sans vocation résidentielle, non bâties ou encore de faible densité résidentielle. Ainsi, les perturbations sur les milieux plus densément bâtis ou avec des écoles devraient être très limitées.*

**QC 17** L'initiateur doit identifier les sites de dépôt des matériaux de rebuts naturels qui ne seront pas utilisés pour la construction des infrastructures.

Réponse :

*Encore une fois, il faut comprendre ici que le choix de ces sites reviendra aux entrepreneurs qui auront les contrats de réalisation des travaux sur les différents axes à l'étude. Donc, nous ne*

*pouvons déterminer quel site sera utilisé plutôt qu'un autre. Dans les faits, on ne trouve pas de site de dépôts de matériaux de rebuts dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. À titre d'information, soulignons qu'il y en a dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal ainsi que dans d'autres MRC au Sud-Ouest de Montréal. Par contre, il existe plusieurs terrains commerciaux, industriels et résidentiels dans la Ville où des rehaussements sont nécessaires et où le matériel naturel excavé pourrait alors être réutilisé. Le cas échéant, les excavations feront l'objet d'analyses préalables pour s'assurer que ce scénario est faisable.*

**QC 18** D'après les informations contenues dans l'ÉIE (p. 81), il est présumé que des eaux souterraines pourraient être rencontrées si des excavations sont réalisées. L'initiateur doit faire part des modalités qui seront préconisées, lors des travaux de construction, pour la gestion de cette problématique.

*Réponse :*

*D'abord, cette éventualité ne pourrait se produire qu'avec les excavations nécessaires au tracé de l'avenue André-Chartrand (deux ponts ferroviaires). En préalable des travaux sur cet axe, un rapport géotechnique sera préparé indiquant les possibilités de rencontrer réellement des eaux souterraines et les mesures à prendre le cas échéant. Parmi ces mesures, il faut noter que les eaux souterraines rencontrées seront pompées à l'intérieur d'un réservoir temporaire d'entreposage. Si ces eaux sont contaminées, elles seront gérées conformément aux outils normatifs et légaux dont il est fait mention au début du chapitre 10 du présent document. Si elles ne le sont pas, les eaux de pompage pourront être disposées dans le réseau d'égout pluvial de la Ville, à la condition de respecter les normes et critères de rejet applicables qui sont contenus dans sa réglementation. Pour faire respecter ces normes, il pourrait arriver que des bassins de filtration puissent être requis, lesquels seront de la responsabilité de l'entrepreneur qui réalisera les travaux. La Ville recommandera à l'entrepreneur la technique de filtration qui lui apparaît la plus appropriée afin de respecter ses normes de rejet.*

**QC 19** Quelles sont les mesures qui permettront que les eaux résiduaires qui seront dirigées vers le réseau d'égout pluvial de la Ville lors des travaux (eaux de lavage, de nettoyage) respecteront les normes ou critères de rejet applicables dans le domaine. Les normes et critères de rejet sont-elles prescrites dans la réglementation municipale ?

*Réponse :*

*Comme il vient d'être mentionné, ces normes sont effectivement prescrites par une réglementation municipale. Copie de cette réglementation est insérée à l'annexe 2 du présent document.*

## 5 MESURES D'ATTÉNUATION

---

- QC 20** L'ÉIE énumère des mesures pertinentes pour atténuer les impacts des aménagements prévus. À titre de complément, nous vous demandons d'évaluer la possibilité de considérer les mesures supplémentaires suivantes :
- Effectuer un choix des itinéraires pour le transport des matériaux et des horaires pour les travaux afin d'éviter les accidents et les nuisances (bruit, poussières, congestion aux heures de pointe, perturbation du sommeil et des périodes de repos, présence d'école, etc.).
- Au droit des aires de chantier ou de tout autre site nécessaire aux travaux, des mesures particulières doivent être mises en place pour contrôler convenablement, détourner et évacuer toutes les eaux de surface qui peuvent pénétrer dans les emplacements où les travaux sont exécutés, et ce, jusqu'à leur parachèvement. Ces aires doivent être installées ou aménagées à une distance d'au moins 60 m de la bande riveraine des cours d'eau. Cette distance est calculée à partir de la limite des hautes eaux.
- Avant le début des travaux, une clôture temporaire doit être installée à la limite des périmètres de protection des zones sensibles tels le boisé Charlot et le marais. Également, les traverses de cours d'eau doivent être clairement indiquées et balisées.
- Afin de minimiser les apports en sédiments, des mesures de stabilisation des sols mis à nu doivent être installées au fur et à mesure de la progression des travaux?

Réponse :

*Pour ce qui est de la première mesure, nous avons mentionné ci-haut qu'en fonction de la localisation intrinsèque des sites des travaux, le camionnage évitera le plus possible les zones densément urbanisées et les secteurs des écoles. De plus, le rapport de l'étude d'impact contient déjà une série de mesures aux pages 185 et 186 qui visent les horaires de travail et l'organisation des chantiers.*

*Pour ce qui est de la deuxième mesure, le rapport d'étude d'impact mentionne que les aires servant à l'entretien et au remisage de la machinerie et des véhicules doivent être situées à 30 m des cours d'eau. Cette mesure paraît suffisante pour la Ville puisqu'elle est utilisée couramment dans le cadre d'autres projets routiers. La Ville visera tout de même un éloignement de 60 m dans la préparation de ses plans et devis, mais s'il y a des contraintes opérationnelles, cette distance pourra être réduite, sans jamais être inférieure à 30 m. Aussi, pour contrôler la remise en suspension des sédiments, des fossés de captation des eaux de ruissellement seront mis en place le long des zones d'accès et à la base des talus. Cette mesure vient des exigences posées par Pêches et Océans Canada (MPO). Celles-ci sont insérées à l'annexe 3 du présent document.*

*À propos de la troisième mesure, les traverses de cours d'eau seront effectivement balisées et indiquées. Toutefois, les travaux sur l'avenue André-Chartrand se situeront à plus de 100 m du boisé Charlot et du milieu humide adjoignant. De sorte, qu'il ne vaut pas la peine de clôturer ces espaces lors des travaux sur l'avenue. Lors de la construction des rues résidentielles à proximité de ces espaces, ces derniers seront bien délimités et identifiés pour y éviter toute forme d'empiètement.*

*Finalement, pour la dernière mesure, celle-ci sera suivie selon les exigences posées par le MPO (voir annexe 3 du présent document).*

## 6 PLAN DE MESURES D'URGENCE

---

**QC 21** Les spécialistes du ministère de la Sécurité publique demandent que l'initiateur s'engage à déposer le plan des mesures d'urgence pour la phase de construction avant que les travaux débutent. En conséquence, ce plan devra être déposé au soutien de la première demande de certificat d'autorisation requis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Concernant le plan des mesures d'urgence pour la phase exploitation, celui-ci devra être déposé au plus tard lors de la dernière demande de certificat d'autorisation requis en vertu de l'article et de la Loi précités

*Réponse :*

*La Ville prend note de ces exigences.*

## 7 PISTE CYCLABLE ET PARC LINÉAIRE

**QC 22** Afin d'avoir une vue d'ensemble des aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet, pourriez-vous illustrer ceux-ci sur une figure telle que celles très adéquates qui sont jointes à l'étude d'impact (figures 2 à 10)?

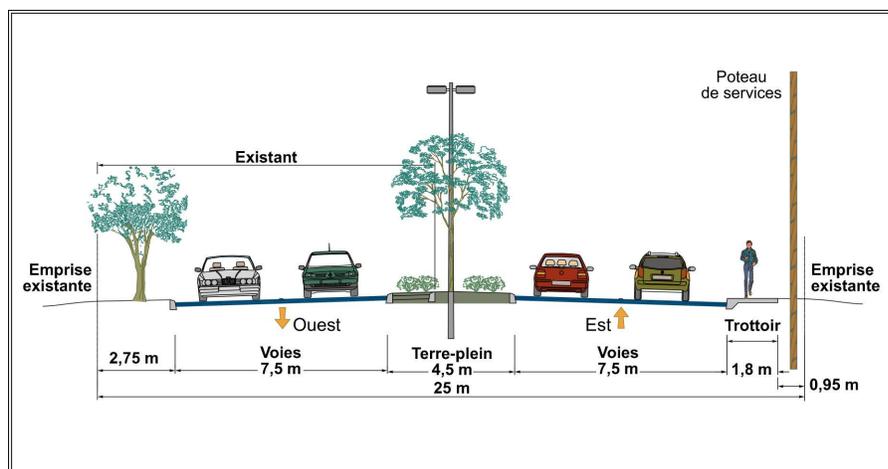
Réponse :

Voir à cet effet la mise à jour de la figure 2 du rapport insérée à l'annexe 1 du présent document.

**QC 23** En raison des incidences possibles sur les propriétés riveraines à la rue Félix-Leclerc, la variante privilégiée dans l'ÉIE est celle sans piste cyclable, mais avec trottoir. À la lumière de la figure 9 présentant le zonage municipal, les côtés nord et sud de la rue Félix-Leclerc sont zonés à dominance commerciale et de services. En raison de l'absence de zonage résidentiel dans ce secteur, l'initiateur doit évaluer la pertinence de mettre en place un lien cyclable en remplacement du trottoir à l'intérieur de l'emprise de 25 m déjà acquise. Tel que mentionné dans l'ÉIE, cette infrastructure serait possiblement plus adaptée aux clients et aux futurs employés des commerces à grande surface qui prendront place le long de cette rue

Réponse :

L'emprise de 25 m n'est pas assez large pour mettre une piste cyclable. Il faut au moins 3,5 m et l'espace disponible n'est que de 2,7 à 2,8 m (trottoir + espace des poteaux de service). Le croquis qui suit illustre cette situation. L'aménagement récupérera la chaussée existante du côté nord, de même que la bande de 2,75 m qui s'y trouve afin de pouvoir réaliser des aménagements paysagers. La circulation à vélo sera néanmoins permise sur la rue.



**QC 24** En vue de l'aménagement du nouveau corridor routier à quatre voies de l'avenue André-Chartrand, la Ville possède déjà une emprise de 25 m dans le secteur du parc des Jardins Dorion où un tronçon à deux voies existe actuellement. Toutefois, les futurs aménagements nécessiteront l'élargissement de l'emprise et, de ce fait, un empiètement est prévu sur le territoire du parc. L'initiateur devrait préciser les éléments que l'on retrouve dans le parc des Jardins Dorion et son utilisation pas les résidents. L'initiateur doit préciser la superficie totale qui sera prise sur le parc et si la piste cyclable prévue peut-être considérée comme une mesure de compensation pour les pertes causées par le projet. La mise en place d'autres mesures de compensation est-elle prévues ?

Réponse :

*Tous ces renseignements se trouvent dans les pages 112, 137, 207, 214 et 215 du rapport d'étude d'impact. Le parc est constitué de plusieurs terrains de soccer, de softball et d'une patinoire extérieure. On y trouve aussi un chalet d'accueil. L'emprise requise sur le parc totalise une superficie de 2 326 m<sup>2</sup>, essentiellement dans une aire de stationnement. Cette aire pourra être relocalisée sous une ligne d'Hydro-Québec passant au travers du parc. Ainsi, toutes les cases de stationnement perdues seront compensées par l'aménagement d'un nouveau stationnement à cet endroit (voir figure 2 insérée à l'annexe 1 du présent document). Quant à elle, la piste cyclable doit plutôt être vue comme une bonification au projet routier.*

**QC 25** Selon l'ÉIE, la résidence sise au # 940 du boulevard de la Cité des Jeunes doit être déplacée pour faire place à la future emprise du boulevard. Bien que ce bâtiment n'est pas protégé par un statut légal ou réglementaire, sa valeur patrimoniale est reconnue. Selon les informations de l'ÉIE, il semble que le propriétaire de ce bâtiment envisage sa démolition. Est-ce que des discussions pourraient être entreprises par la Ville avec le propriétaire afin d'acquérir ce bâtiment dans le but d'éviter sa perte et de le relocaliser dans un parc public? Un usage à des fins touristiques pourrait être envisagé.

Réponse :

*La Ville n'a pas l'intention de déboursier de l'argent pour faire relocaliser cette bâtisse. D'ailleurs, il serait très difficile de relocaliser cette bâtisse dans un parc de la Ville, puisque les espaces résiduels y sont limités et que cela ne cadrerait absolument pas avec les usages et équipements en place. Cette bâtisse est plus apparentée à un milieu agricole et rural. De surcroît, elle n'est plus habitée et nous rappelons qu'il ne s'agit pas d'un bâtiment avec un haut potentiel patrimonial comparativement à d'autres sur le territoire de la Ville. Par exemple, la Ville est présentement impliquée de façon très active dans la préservation et la restauration de la maison de Félix Leclerc sur le chemin de l'Anse (l'Anse de Vaudreuil est montrée sur le haut de la figure 2; le chemin suit cette anse en direction de Hudson). En fait, la Ville est très sensible aux questions du patrimoine et elle travaille sur une base régulière pour sa protection et sa mise en valeur. Mais cela doit se faire en fonction des lieux et des sujets qui présentent le plus d'intérêt pour la collectivité, et dans le respect de ses capacités budgétaires. Ainsi, elle intervient en fonction des dossiers prioritaires. Les principales priorités de la Ville en matière de patrimoine se rapportent aux lieux suivants :*

- *Église Saint-Michel;*
- *Église Sainte-Trinité;*
- *Musée régional de Vaudreuil-Soulanges;*
- *Maison Valois;*
- *Maison Trestler;*
- *Maison de Félix Leclerc.*

## 9 CLIMAT SONORE

---

L'étude sectorielle sur le bruit (Annexe 12) présente adéquatement les résultats découlant des simulations permettant l'évaluation du climat sonore projeté. Il est en effet possible d'identifier précisément les bâtiments résidentiels existants pour lesquels des perturbations sonores sont anticipées et les résultats ont été également illustrés sous forme graphique avec une échelle satisfaisante.

**QC 26** Existe-il un règlement municipal concernant les nuisances tels le bruit de la circulation routière et les travaux de construction?

Réponse :

*Les articles 23 et 24 du Règlement sur les nuisances de la Ville prohibent l'utilisation d'outillage, d'appareillage ou d'instrument bruyant entre 23h00 et 7h00, sauf si cette utilisation est faite dans le cadre de travaux d'urgence. Aucune disposition de ce règlement ne régit toutefois le bruit routier.*

### 9.1 Niveaux sonores actuels et prévus

**QC 27** L'évaluation du climat sonore projeté se base sur une vitesse maximale de circulation de 50 km/h qui est affichée sur la rue Félix-Leclerc et le boulevard de la Cité des Jeunes. Vos relevés ont mis en évidence que sur la rue Félix-Leclerc, des vitesses moyennes de déplacement vont au-delà de 65 km/h. Des simulations pour les vitesses pratiquées, reflétant davantage la réalité, auraient-elles mené aux mêmes résultats?

Réponse :

*Avec une vitesse de 60 à 65 km/h, les résultats auraient effectivement été sensiblement les mêmes. D'une part, les isocontours de 65, 60 et 55 dBA  $Leq_{24h}$  n'auraient été repoussés que de quelques mètres tout au plus. D'autre part, le niveau de bruit n'aurait probablement été que de 1 dBA de plus. Tout cela est expliqué plus longuement dans le document suivant :*

*GENIVAR. 2006. Projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104 (boulevard Saint-Luc) sur le territoire de la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu par le ministère des Transports du Québec. Document de GENIVAR Société en commandite au Ministère des Transports du Québec (MTQ). 25 p. et annexes. QC 23.*

*En outre, il faut relever que la vitesse de 65 km/h mentionnée par le MDDEP s'applique à l'axe de la rue Félix-Leclerc et que les abords de cette rue seront essentiellement à vocation commerciale. De plus, avec les feux prévus, la vitesse y sera moindre dans le futur. Il en va de*

même aussi sur le boulevard de la Cité des Jeunes avec les feux qui seront mis en place aux croisements de l'avenue André-Chartrand, de la rue des Floralties et de la rue Félix-Leclerc. Les giratoires, les feux et les aménagements particuliers dans le secteur des Jardins Dorion auront aussi le même effet de limitation de vitesse sur l'avenue André-Chartrand.

## 9.2 Phase de construction

**QC 28** Nous notons que l'étude d'impact présente les limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction (Annexe 12 – Étude sectorielle sur le bruit). L'ÉIE précise également qu'un programme détaillé de surveillance du bruit en période de construction sera élaboré et déposé au MDDEP au soutien des demandes de certificats d'autorisation de construction requises en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Considérant que dans le cadre de la réalisation de ce projet, plusieurs résidences sont localisées à proximité des futurs tronçons routiers prévus, le niveau de bruit provenant du chantier doit être géré de manière étroite. En conséquence, nous désirons obtenir un engagement de votre part à ce que les exigences du MDDEP soient incluses dans un devis spécial des documents d'appel d'offres. À titre d'exemple, vous trouverez en annexe (*annexe 4 du présent document*) un extrait d'un devis spécial de gestion du bruit sur le chantier, préparé par le MTQ et déposé au soutien d'une demande de certificat d'autorisation requise en vertu de l'article 22 pour un projet routier, qui présente, à notre satisfaction, les objectifs de protection du climat sonore en période de construction.

Réponse :

*La Ville de Vaudreuil-Dorion est prête à prendre cet engagement, soit d'inclure le devis spécial de l'annexe 4 dans ses documents d'appel d'offres. Toutefois, ce devis spécial ne sera intégré que pour les appels d'offres touchant les interventions sur le boulevard de la Cité des Jeunes et l'avenue André-Chartrand. Tel que mentionné à la section 7.2.1 du rapport d'étude d'impact, les abords de la rue Félix-Leclerc sont exclusivement réservés à des fins commerciales et il n'est pas de l'intention de la Ville d'y appliquer un suivi des niveaux sonores pendant la construction vu l'absence de résidences aux abords.*

**QC 29** Plusieurs mesures sont identifiées dans l'ÉIE (p. 185 et 186) pour atténuer les impacts sonores anticipés lors des travaux de construction. En plus de celles proposées, nous vous suggérons de considérer également la possibilité de construire des buttes temporaires anti-bruit avec des matériaux de rebut (matières organiques) provenant du chantier ou des surplus de déblais propices pour la construction d'une telle mesure.

Réponse :

*En fonction des contraintes de disponibilité de terrain par rapport aux lieux résidentiels, cette mesure ne pourrait s'appliquer qu'à l'espace résiduel trouvé entre le boulevard de la Cité des Jeunes et le quartier qui s'y est récemment développé tout juste au nord. Dans le cas du côté sud du boulevard de la Cité des Jeunes et pour les résidences existantes le long de l'avenue André-Chartrand, il est impossible de déployer cette mesure. Il est vrai que pour l'avenue André-Chartrand, à l'endroit de la butte anti-bruit, une butte plus importante que celle prévue pourrait être temporairement mise en place, mais cela ne pourrait juste se faire que sur une petite partie d'environ 200 m. Ainsi, les possibilités réelles de concrétiser cette mesure sont faibles et sont quand même assez disparates sur le territoire à l'étude. De plus, la manipulation du matériel constituant les buttes temporaires serait en soi une source de bruit additionnelle dans le milieu. La possibilité avancée par le MDDEP ne peut donc être retenue.*

### **9.3 Phase d'exploitation**

**QC 30** À la section 6.2.5.11 de l'ÉIE (p. 226), il est mentionné que le terre-plein avec une butte anti-bruit ne sera pas préconisé au-delà du secteur bâti des Jardins Dorion comme mesure d'atténuation du bruit en période d'exploitation et qu'il a été jugé préférable de travailler plutôt sur l'enveloppe des futurs bâtiments riverains au tracé de l'avenue André-Chartrand. Nous sommes également d'avis que, afin de respecter un principe d'équité entre les quartiers en place et actuellement en développement et ceux qui seront construits à proximité des boulevards dans les années à venir, des mesures adéquates doivent être envisagées par la Ville de Vaudreuil-Dorion pour encadrer les nouveaux développements concernant la gestion du bruit. En conséquence, nous désirons que vous évaluiez la possibilité de définir une réglementation pour s'assurer que les initiateurs des projets immobiliers à venir le long des trois infrastructures routières, utilisent des techniques de construction telles que celles énumérées dans l'ÉIE (p. 226 et 227) visant la limitation du bruit à l'intérieur des unités résidentielles. D'autres mesures de gestion du bruit peuvent également être envisagées, notamment la détermination d'une zone tampon entre les infrastructures routières et les nouveaux projets de construction résidentiels, institutionnels et récréatifs afin que le niveau de bruit mesuré à l'emplacement prévu pour la construction soit inférieur à 55 dB(A) pour assurer la protection de la qualité de vie des résidents.

Réponse :

*La Ville de Vaudreuil-Dorion vise à appliquer les mesures d'atténuation de la section 6.2.5.11 uniquement pour les futurs bâtiments qui prendront place le long de l'avenue André-Chartrand. Dans le cas du boulevard de la Cité des Jeunes, les nouveaux bâtiments résidentiels qui*

*s'implanteront au nord seront tous en dehors de l'isocontour 55 dBA. Puis, pour la rue Félix-Leclerc, aucun nouveau bâtiment résidentiel n'est prévu directement en bordure de cet axe. Ainsi, il n'est pas prévu étendre les techniques de construction mentionnées dans le rapport d'étude d'impact à tous les nouveaux quartiers qui se développeront dans le futur. Cependant, une mesure plus globale a été inscrite dans la rapport d'étude d'impact afin de s'assurer, si jamais une résidence doit s'implanter entre l'isocontour 55 dBA et l'emprise de l'un des tracés à l'étude, que les critères de la SCHL seront respectés.*

**QC 31** Dans le secteur des Jardins Dorion, la mise en place de l'avenue André-Chartrand à quatre voies entraînera des augmentations de bruit pour une quinzaine de résidences qui pourraient subir des hausses variant de 4 à 10 dBA. L'initiateur propose, dans ce secteur, des mesures d'atténuation qui nous apparaissent intéressantes, soit la mise en place d'un mur anti-bruit 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. Selon l'ÉIE, « la combinaison de ces mesures aura pour effet de limiter les niveaux sonores futurs à un maximum de 55 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) pour presque toutes les résidences (sauf une) » (p. 240). Cependant, la limitation de la vitesse à 30 km/h est une mesure qui devrait faire l'objet d'un contrôle rigoureux pour assurer son respect. La possibilité d'avoir recours à la mesure d'atténuation suivante doit être discutées :

- **l'installation d'un système de tableaux afficheurs destiné à contrôler la vitesse en informant les usagers de tout dépassement dans ce secteur de l'avenue André-Chartrand.**

*Réponse :*

*La Ville ne pourra donner suite à cette mesure avancée par le MDDEP et ce, principalement pour deux raisons. D'abord, il faut savoir que le segment de route en question ne fait à peine que 350 m de long. À titre indicatif, dans un autre dossier récent soumis au MDDEP, le MTQ n'a pas donné suite à une telle recommandation pour un tronçon de boulevard de plus de 2 km de long et où l'entrée dans une zone urbaine faisait passer la vitesse de 70 km/h à 50 km/h (projet de reconstruction et d'urbanisation de la route 104 à Saint-Jean-sur-Richelieu).*

*Ensuite, il y a le fait que ce tableau ne servirait que pour une seule direction, soit pour les voies en direction sud. En effet, en direction nord, les usagers iront déjà à basse vitesse puisqu'ils proviendront de la rue Valois ou de la montée du passage sous le corridor ferroviaire du CN, et qu'en plus, on trouvera des feux à la rue Valois.*

*Ainsi, l'installation d'un tel système, qui est quand même assez onéreux, n'apparaît pas justifiée dans les circonstances. La Ville installera néanmoins une signalisation indiquant aux usagers qu'ils vont traverser un secteur où il y a des rétrécissements de la chaussée visant à limiter la vitesse. De plus, il faut rappeler que les deux carrefours giratoires auront eux aussi pour effet de*

limiter la vitesse sur l'avenue André-Chartrand, tout en satisfaisant les besoins de fluidité commandés par ce nouvel axe « Nord-Sud ».

**QC 32** L'ÉIE indique que les mesures d'atténuation proposées (butte et limitation de la vitesse) ne permettront pas d'assurer un climat sonore de 55 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) aux droits d'une seule résidence localisée sur l'avenue André-Chartrand entre les rues Valois et Dumoulin. Toutefois, l'examen du tableau 24 de l'Annexe 12 révèle que, pour le scénario 2, les niveaux sonores projetés pour deux résidences (M et N) sont supérieurs à 55 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) soit 58 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) pour la résidence M et 59 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) pour la résidence N. Selon la grille d'analyse du MTQ et la pratique administrative du MDDEP, ces impacts sont considérés comme significatifs. Quelles mesures d'atténuation pourraient être mises en place (insonorisation de la façade de ces bâtiments, programme de compensation, etc.) ?

Réponse :

Il s'agit d'impacts moyens pour ces deux résidences selon la grille d'analyse du MTQ. Toutefois, il faut comprendre que les données du tableau 24 de l'annexe 12, à l'instar de celles du tableau 30 du rapport, font référence à une situation future sans les mesures d'atténuation déployées (aménagement anti-bruit et limitation de la vitesse). Voici la situation modélisée avec les mesures mises en application pour ces deux résidences (les niveaux sont en dBA  $Leq_{24h}$ ) :

Localisation	Niveau existant	Niveau futur scénario 1	Niveau futur scénario 2 sans atténuation	Niveau futur scénario 2 avec atténuation
Résidence M	54	56	58	55,5
Résidence N	55	57	59	58

Tel que mentionné dans le rapport, la réduction due aux mesures d'atténuation pour la résidence N (coin Valois) n'est que de 1 dBA. Par contre, elle est de 2,5 dBA à compter de la seconde résidence (après le coin Valois), en l'occurrence la résidence M. Et plus on remonte vers le nord, plus l'atténuation est importante, allant jusqu'à 4,0 dBA. Ce faisant, en retournant à la grille du MTQ, on voit qu'une fois atténués, les impacts résiduels pour ces deux résidences sont qualifiés de faibles. Dans ces circonstances, la Ville ne préconise aucune autre mesure d'atténuation que celles déjà prévues. Il s'agit aussi d'une question d'équité envers les autres résidents du secteur, dont ceux qui habitent la rue Valois et qui subissent déjà un niveau sonore relativement élevé en raison des voies ferrées du CN.

**QC 33** L'ÉIE mentionne que, en général, le milieu étudié est déjà passablement perturbé. En effet, sur la rue Félix-Leclerc et le boulevard de la Cité des Jeunes, les niveaux de bruit, à l'exception d'un seul relevé 24 heures sur le boulevard de la Cité des Jeunes, sont tous au-dessus de 55 dBA. Même si les augmentations prévues et colligées aux tableaux 22 et 23 de l'Annexe 12 ne sont pas très significatives, l'initiateur doit évaluer la possibilité de privilégier l'utilisation d'un revêtement de la chaussée qui réduit le bruit, principalement pour le boulevard de la Cité des Jeunes.

Réponse :

*L'idée d'un revêtement poreux sur les nouvelles chaussées prévues est écartée par la Ville. Selon les expériences passées du MTQ en ce domaine, il apparaît que cette solution n'est pas vraiment efficace, puisque les pores du revêtement sont souvent bouchés au bout d'une année seulement et ne sont donc plus en mesure d'avoir un effet significatif contre le bruit. De surcroît, ce type de revêtement diminue l'adhérence à la route, surtout l'hiver lorsque de la glace se forme dans les pores. Même que dans le cas à l'étude, on pourrait avancer que malgré les augmentations de bruit anticipées, il y aura certains aspects positifs au plan sonore avec les chaussées, la raison étant qu'on aura une surface de roulement neuve sur le boulevard de la Cité des Jeunes. Actuellement, on y observe certains défauts, tels des réparations et fissures qui font probablement augmenter les bruits jugés indésirables.*

**QC 34** Le programme de suivi environnemental du climat sonore en période d'exploitation doit être complété en y ajoutant les éléments suivants :  
le programme doit être réalisé, un an, cinq ans et dix ans suivant la mise en service des infrastructures;  
des relevés sonores devront être effectués sur une période de 24 h, à quelques endroits représentatifs et des comptages de véhicules avec classification permettant la caractérisation de la circulation aux points d'évaluation retenus doivent être prévus selon les prescriptions suivantes : 1 an et 5 ans suivant la mise en service : relevés sonores et comptage de véhicules; 10 ans suivant la mise en service : comptage de véhicules.

Réponse :

*La Ville prend note de ces éléments à ajouter dans son programme de suivi environnemental. Cependant, il est bon de rappeler, selon ce qui est énoncé au rapport d'étude, que ce suivi n'est prévu que pour le boulevard de la Cité des Jeunes et l'avenue André-Chartrand.*

## 10 SOLS ET EAUX SOUTERRAINES CONTAMINÉS

---

Les informations suivantes communiquées par les spécialistes du MDDEP permettent de bien situer le cadre normatif et les prémisses qui vont prévaloir dans l'analyse de cet aspect lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale de votre projet.

Les outils normatifs et légaux qui rassemblent les normes et exigences à respecter lors de problématiques de sols et des eaux contaminées sont les suivants :

- Loi sur la qualité de l'environnement
- Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT)
- Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC)
- Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés
- Guide de caractérisation des terrains

### Prémisses qui encadrent l'approche d'évaluation

Selon le 2<sup>e</sup> paragraphe de l'article 1 du RPRT, les concentrations de contaminants dans les sols sous l'assiette d'une chaussée ou d'un trottoir en bordure de celle-ci doivent être inférieures aux valeurs limites de l'annexe II.

Dans le cas du projet en titre, nous considérons que les valeurs limites de l'annexe II du RPRT sont applicables à une contamination des sols présente sur toute la largeur de l'emprise auquel cas, un terre-plein central, une chaussée, une bordure de route, un trottoir, une piste cyclable et l'aire entre un trottoir ou une piste et la limite de l'emprise de la municipalité, sont visés.

*La Ville de Vaudreuil-Dorion prend note de toutes ces observations du MDDEP.*

### 10.1 Caractérisation de phase I

**QC 35** Dans le cadre du processus de connaissance préalable aux travaux d'élargissement et de construction, une recherche historique de l'utilisation passée des terrains limitrophes, appelée « Caractérisation de phase I », doit être effectuée par l'initiateur de projet afin de bien identifier toutes les sources potentielles passées (une activité visée à l'annexe III du RPRT et susceptible d'avoir contaminé un terrain mais qui n'existe plus, tels station-service, garage de réparation automobile, etc.) et actuelles de contamination des sols et de l'eau souterraine. La caractérisation de phase I est décrite dans le Guide de caractérisation des terrains. La connaissance des sources de contamination potentielles passées et actuelles permet de mieux cibler les secteurs à caractériser lors de la phase II et à identifier les paramètres devant être analysés. Cette caractérisation doit être incorporée à l'étude d'impact?

Réponse :

*La caractérisation environnementale de phase I est insérée à l'annexe 5 du présent document.*

**QC 36** Pour les acquisitions nécessaires pour la réalisation des infrastructures (voir section 3.4.2 de l'étude d'impact), l'initiateur doit également effectuer la caractérisation de phase I. La connaissance des sources de contamination potentielles de ces terrains permettra de mieux cibler les interventions ultérieures devant être réalisées?

Réponse :

*La caractérisation environnementale de phase I jointe à l'annexe 5 couvre les terrains devant être acquis et tous ceux se trouvant à proximité des axes à l'étude.*

## **9.2 Caractérisation de phase II**

**QC 37** Conformément au Guide de caractérisation des terrains, s'il y a des terrains contaminés touchés par le projet, l'initiateur doit s'engager à caractériser les sols (étude de caractérisation de phase II) avant les travaux d'excavation via des stations d'échantillonnage prédéterminées et non durant les travaux à partir des piles de déblais. La caractérisation des sols en piles favorise la dilution de la contamination et n'est pas recommandée. Les sols excavés devront être gérés selon la réglementation en vigueur, en particulier le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains. Ces études et le cas échéant, un plan de réhabilitation devront être transmises avec les documents requis pour l'obtention du certificat d'autorisation requis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Réponse :

*Sur la base de la caractérisation environnementale de phase I maintenant réalisée, la Ville élaborera un programme de caractérisation dit de phase II quand elle présentera les demandes pour l'obtention des certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la L.Q.E.. Ainsi, ce programme se basera sur des stations d'échantillonnage prédéterminées et non sur une caractérisation de sols en piles.*

**QC 38** À la section 4.5, à la suite de la caractérisation de phase II précédant les travaux d'élargissement et de construction, l'initiateur doit s'engager à ce que tous les sols contaminés supérieurs aux valeurs limites de l'annexe II du RPRT, soient excavés et gérés dans un lieu autorisé ou bien, si admissibles, soumis à l'évaluation des risques à la santé, à l'écosystème et des impacts à l'eau souterraine. De plus, la qualité chimique des sols du fond et des parois des excavations devra être vérifiée avant de les remblayer soit avec des sols excavés du terrain respectant l'annexe II du RPRT ou bien des sols propres importés ( $\leq$ A de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés) dont la qualité aura été vérifiée à la source.

*Réponse :*

*La Ville de Vaudreuil-Dorion respectera ces exigences posées par le MDDEP.*

**QC 39** Sous la banquette et en absence d'aménagement dans ce projet, les sols contaminés supérieurs aux valeurs limites de l'annexe II du RPRT identifiés lors de la caractérisation de phase II et que l'initiateur de projet projette de maintenir en place devront faire l'objet d'un avis de contamination inscrit au registre foncier.

*Réponse :*

*La Ville de Vaudreuil-Dorion procédera à ces inscriptions si des sols supérieurs aux valeurs limites sont maintenus en place.*

**QC 40** Si la caractérisation de phase II détermine que des contaminants sont émis dans les sols ou l'eau souterraine par une source située au-delà de la limite de l'emprise, des mesures devront être prises par l'initiateur à la suite de la réhabilitation afin que ces contaminants ne migrent plus dans l'emprise.

*Réponse :*

*La Ville de Vaudreuil-Dorion élaborera de telles mesures, le cas échéant, à la suite de la caractérisation environnementale de phase II. Si ces mesures sont nécessaires, elles seront présentées au MDDEP lors des demandes pour l'obtention des certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la L.Q.E..*

## 11 QUALITÉ DE L'AIR

---

### 11.1 Évaluation et modélisation de la dispersion atmosphérique

**QC 41** Les paramètres retenus pour l'évaluation de la qualité de l'air, soit le CO et le NO<sub>2</sub> ne sont pas suffisants. Les particules en suspension totales (PST), les particules en suspension de diamètre inférieur à 10 µm (PM<sub>10</sub>) et les particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM<sub>2,5</sub>) doivent également être prises en compte.

Réponse :

*Les particules dont le diamètre varie de 1 à 10 microns (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) sont maintenant considérées dans l'étude sur la qualité de l'air, dont l'addenda apparaît à l'annexe 6 du présent document. Nous nous sommes concentrés sur les particules fines, puisque ce sont elles qui font l'objet d'une plus grande préoccupation et qui présentent le plus grand risque pour la santé humaine (source : Réseau de la surveillance de la qualité de l'air de Montréal). L'approche méthodologique pour la prise en compte des particules vous avait été présentée le 30 octobre 2006.*

**QC 42** Une modélisation de la dispersion des PST, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> doit aussi être réalisée.

Réponse :

*À l'instar de la réponse précédente, l'approche méthodologique pour la modélisation des particules vous avait également été présentée le 30 octobre 2006. Suivant cette méthode, ce sont les particules fines qui ont été modélisées (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>), soit celles qui présentent un risque plus important pour la santé humaine. Les modélisations sont contenues dans l'addenda de l'étude sur la qualité de l'air qui est joint à l'annexe 6 du présent document.*

**QC 43** L'initiateur doit énumérer les principaux paramètres utilisés par le Mobile 6.2C pour obtenir les facteurs d'émissions.

Réponse :

*Cela est fait dans le document inséré à l'annexe 7 du présent document, lequel fournit d'autres précisions au MDDEP à propos de la qualité de l'air.*

**QC 44** Les facteurs d'émission doivent être exprimés à l'aide des unités du système métrique.

Réponse :

*Une précision à ce sujet est fournie à l'annexe 7 du présent document.*

**QC 45** Les estimations des émissions annuelles de chacun des tronçons de route considérés doivent être présentées pour les scénarios étudiés (scénarios 1 et 2).

Réponse :

*Cela est fait dans l'addenda de l'étude sur la qualité de l'air apparaissant à l'annexe 6 du présent document. Le scénario 1 est l'horizon 2005/2006 et le scénario 2 est l'horizon 2021. Les années de référence 2005 et 2006 sont considérées comme présentant un état similaire. Par contre, étant donné l'ampleur des travaux de modélisation pour ces deux scénarios, nous avons distingué uniquement entre le réseau urbain de la Ville et le réseau autoroutier du MTQ. Nous avons aussi joint des figures donnant les résultats des modélisations de particules pour ces deux réseaux et de tous les réseaux combinés.*

**QC 46** Une erreur s'est glissée dans le titre des tableaux 2.3a et 2.3b. L'un des tableaux (probablement 2.3b) devrait présenter les résultats de la station Dorval et non Pointe-Claire.

Réponse :

*C'est effectivement le cas. Il s'agit seulement d'une erreur cléricale.*

**QC 47** Le choix de l'échelle (couleur – valeurs de concentration) n'est pas approprié pour certaines cartes de concentrations horaires présentées à l'annexe 5. L'échelle choisie doit permettre de bien juger des variations de la concentration sur le domaine d'étude. Les cartes dont l'échelle doit être modifiée sont :

- Scénario 2005, polluant NO<sub>2</sub>, partie sud de la zone d'étude
- Scénario 2021, polluant NO<sub>2</sub>, partie nord de la zone d'étude
- Scénario 2021, polluant NO<sub>2</sub>, partie sud-est de la zone d'étude
- Scénario 2021, polluant NO<sub>2</sub>, partie sud-ouest de la zone d'étude.

Réponse :

*La couleur et les valeurs de concentration ont été modifiées pour certaines cartes. Les nouvelles cartes sont présentées à l'annexe 7 du présent document (autres précisions sur ce sujet).*

**QC 48** Les niveaux ambiants de chaque contaminant étudié ont été fixés arbitrairement à 75 % des valeurs maximales enregistrées aux stations Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue. L'initiateur doit justifier de façon exhaustive l'utilisation de ce facteur (75 %). À défaut de justifications appropriées, on doit utiliser comme niveau ambiant les valeurs maximales mesurées aux deux stations.

Réponse :

*Cette justification se trouve à l'annexe 7 du présent document.*

**QC 49** Selon les auteurs du rapport, les émissions du site du Flying J. contribuent aux niveaux de contaminants atmosphériques sur la zone d'étude. Toutefois, les émissions de ce site n'ont pas été prises en considération lors de la modélisation. L'initiateur doit donc reprendre la modélisation de la dispersion en y ajoutant les émissions du site du Flying J.

Réponse :

*Les émissions du Flying J sont dorénavant prises en compte dans l'étude sur la qualité de l'air et ce, conformément à la méthode qui avait présentée au MDDEP le 30 octobre 2006. Tout cela se trouve à l'addenda inséré à l'annexe 6 du présent document.*

**QC 50** Dans l'hypothèse où, à la suite des résultats issus de la modélisation des émissions atmosphériques actuelles et futures qui comprend les émissions du site du Flying J., des dépassements des valeurs de référence des paramètres considérés sont observés, des mesures d'atténuation seront-elles mises en œuvre pour l'amélioration de la qualité de l'air ambiant?

Réponse :

*Selon l'addenda de l'annexe 6, les émissions en provenance Flying J n'ont pas pour effet d'amener de dépassement des critères, sauf dans un cas où il s'agit d'un dépassement très mineur pour les particules fines. En outre, comme il est expliqué en annexe (annexes 6 et 7), les valeurs utilisées à titre de concentrations ambiantes sont déjà très élevées et près des critères. De fait, en valeur absolue, les concentrations provenant du site du Flying J ne présentent que*

*des concentrations relativement modérées pour chacun des paramètres considérés. Donc, aucune mesure n'est prévue spécifiquement pour le Flying J.*

*Par contre, la Ville est actuellement en réflexion quant aux besoins de nouvelles règles encadrant le fonctionnement de véhicules immobilisés pendant de longues périodes sur son territoire et dont le moteur reste en marche. Cette réflexion ne vise pas seulement le site du Flying J et les entreprises de transport, mais l'ensemble de la flotte de véhicules légers et lourds recensés sur le territoire de la Ville.*

## **11.2 Suivi environnemental**

**QC 51** Avec l'augmentation prévue des activités commerciales, industrielles et résidentielles sur le territoire de la Ville de Vaudreuil-Dorion qui induiront un nombre total de nouveaux déplacements à environ 7 500 véhicules/heure pendant l'heure de pointe du matin et 11 000 véhicules/heure durant l'heure de pointe du soir (p. 34 et figure 4) et également la présence des trois autoroutes ceinturant la zone d'étude, l'initiateur doit présenter un programme de suivi environnemental de la qualité de l'air ambiant sur son territoire. Prévoyez-vous la mise en place de mesures installées en fonction des sources dominantes ?

*Réponse :*

*À la lumière des nouvelles analyses réalisées et contenues dans l'annexe 6 du présent document, il n'est pas de l'intention de la Ville de mettre en place un suivi spécifiquement pour évaluer la qualité de l'air dans le milieu d'étude. Les émissions calculées et les modélisations effectuées révèlent que les nouveaux déplacements générés sur le réseau artériel de la Ville et l'achalandage du site du Flying J ont une contribution quand même réduite dans la détérioration de la qualité de l'air du milieu d'étude. Même qu'en ce qui concerne les particules fines, il n'y a pas de changement drastique entre la situation en 2005/2006 et celle anticipée vers 2021. De plus, au sujet des particules fines, le réseau autoroutier du MTQ est généralement un plus grand émetteur dans le milieu d'étude que ne l'est le réseau urbain de la Ville et ce, que ce soit pour l'horizon 2021 ou la situation actuelle. Dans ces circonstances, la Ville ne prévoit l'installation d'aucune station de mesure ni la réalisation d'aucun suivi spécifiquement pour les questions associées à la qualité de l'air ambiant. En revanche, elle n'est pas opposée à ce que le MDDEP ou le MTQ entreprenne un tel suivi si l'une ou l'autre de ces autorités le juge à propos.*

## 12 RIVIÈRE QUINCHIEN

---

**QC 52** Pour les fins de l'analyse de l'acceptabilité environnementale, un support cartographique plus précis de la rivière Quinchien est nécessaire. L'utilisation de l'échelle 1:2 000 utilisée pour illustrer les scénarios d'aménagement des trois infrastructures prévues retrouvées à l'annexe 14 serait idéale. Sur ce support, nous devons visualiser l'ensemble des secteurs de la rivière qui présentent actuellement des problèmes d'érosion et les endroits prévus pour l'installation des filtres-berges végétaux.

Réponse :

*Une nouvelle représentation cartographique de la rivière Quinchien est jointe à l'annexe 1 du présent document. Cette représentation est à l'échelle 1 : 3000. Nous avons bonifié la représentation de l'annexe 14 du rapport en faisant une photo-interprétation de la largeur réelle de la rivière et de son parcours. Le résultat de cette photo-interprétation est indiqué par une trame en bleu sur la nouvelle figure. Il s'agit d'un niveau de détail amenant plus d'exactitude puisque, auparavant, le parcours et la largeur de la rivière n'étaient montrés qu'en fonction des informations tirées de la matrice graphique de la municipalité. La photo-interprétation a été réalisée à l'aide des orthophotos 1 : 5 000 de 2005 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).*

*Pour ce qui est des problèmes d'érosion, il faut noter que ceux-ci se constatent à plusieurs endroits et presque tout au long du parcours qui traverse le territoire d'étude. Les raisons principales expliquant ce phénomène sont les suivantes : parcours avec beaucoup de méandres; matériel composant les berges constitué de sable fin et de limon; et rivière qui réagit rapidement aux précipitations. Toutefois, il y a des endroits plus problématiques que d'autres et ce sont eux qui ont été mis en évidence sur la nouvelle figure, avec d'autres annotations permettant de bien caractériser la rivière.*

*En ce qui a trait aux filtre-berges, rien n'a encore été arrêté à ce jour sur ce point. Il faut comprendre ici que l'étude d'impact porte sur les détails donnés par trois avant-projets de routes et non sur le projet de requalification ou de renaturalisation d'une rivière. En réalité, les interventions à l'étude n'auront aucunement pour effet de changer le cours de la rivière et d'empiéter dans son lit actuel. Reste que la Ville a cru bon d'insérer cette mesure dans l'étude d'impact pour bien montrer ses intentions en regard de la préservation de la rivière.*

*De fait, ces intentions découlent du plan d'urbanisme où l'un des objectifs est « d'assurer la préservation et l'amélioration des ressources en eau », dont celles touchant la rivière Quinchien. Un des moyens d'action du plan d'urbanisme pour rendre cet objectif opérationnel est de procéder, au besoin, à des travaux de renaturalisation des berges sur les terrains riverains de*

propriété municipale. Le plan d'action accompagnant le plan d'urbanisme prévoit la réalisation de ces travaux, selon les besoins, sur un horizon de 4 à 7 ans depuis l'entrée en vigueur du plan en 2002. La Ville n'en est pas là pour le moment dans le cadre de sa planification. Ainsi, s'il y a des éléments additionnels à fournir, ceux-ci le seront lors des demandes d'autorisation en vertu des articles 22 et 32 de la L.Q.E. pour les travaux sur le boulevard de la Cité des Jeunes et la traversée de la rivière Quinchien. Ces éléments pourront aussi être précisés lors de l'élaboration du concept de parc le long de la rivière Quinchien. Il faut noter que la Ville n'est pas encore propriétaire des parcelles requises pour ce parc du côté sud de la rivière. Cela sera négocié lors des lotissements à venir.

Enfin, précisons que les eaux de ruissellement du boulevard de la Cité des Jeunes ne s'achemineront pas directement dans la rivière. En effet, il y aura une bordure de béton tout le long du côté sud du boulevard. Les eaux de ruissellement seront alors dirigées par des canalisations probablement vers un seul émissaire en direction de la rivière, lequel devrait situer dans le secteur de l'avenue André-Chartrand. En plus, cet émissaire sera vraisemblablement muni d'un capteur à sédiments.

**QC 53** La rivière Quinchien est le seul cours d'eau d'importance dans le secteur à l'étude. Ce cours d'eau, comparativement aux cours d'eau Boisvert et Dorion de moindre importance, est le seul qui suit un tracé naturel. Dans un contexte d'urbanisation, ce cours d'eau possède une grande valeur et pourrait prendre de l'importance en tant qu'espace vert protégé. La mise en valeur et la protection maximale de la rivière Quinchien doivent être envisagées par la Ville de Vaudreuil-Dorion. La Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables vise la protection des lacs et cours d'eau et interpelle de façon particulière les intervenants municipaux qui ont la responsabilité d'élaborer les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et les réglementations municipales. L'initiateur doit faire le point sur les dispositions actuelles inscrites dans les outils légaux municipaux qui s'appliquent à la rivière Quinchien. Dans l'hypothèse où aucune réglementation municipale n'existe, l'initiateur doit exposer la position de la Ville quant à la mise en œuvre des prescriptions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables visant la protection de la rivière.

Réponse :

Les éléments de la réponse à la question précédente et tous les autres éléments présentés dans le rapport d'étude d'impact montrent sans équivoque l'importance que la Ville accorde à la rivière Quinchien dans le développement et la mise en valeur de son territoire. Toutefois, la Ville n'agit pas seule en regard de la protection et de la gestion de cette rivière. En effet, au sens de la Loi sur les compétences municipales, il s'agit d'un cours d'eau dont la responsabilité est sous l'égide de la MRC de Vaudreuil-Soulanges (obstacle, écoulement, entretien, travaux

importants). Aussi, la MRC a intégré les dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables dans son schéma d'aménagement révisé qui date de 2003, lesquelles ont été reprises dans la réglementation de la Ville afin de respecter le principe de conformité établi par les dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ces dispositions sont contenues au chapitre 3 du Règlement de zonage no. 1275 de la Ville, plus précisément aux articles 3.1.1, 3.1.2 et 3.1.3 dont copie apparaît dans l'annexe 8 du présent document.

**QC 54** Pour le boulevard de la Cité des Jeunes, il a été décidé de privilégier une piste cyclable dédiée du côté nord du boulevard. L'initiateur mentionne que, en conséquence, la piste cyclable prévue au plan directeur suivant la rivière Quinchien du côté sud n'est plus requise. Cependant, il est prévu d'aménager un parc linéaire au sud de la rivière Quinchien. Dans l'ÉIE, les seules informations se rapportant à ce parc concernent un usage comme zone de rétention et l'aménagement de bandes de végétation aux endroits où il y a absence de végétation, « principalement sur les parcelles qui sont visées par la création d'un parc linéaire et sur celles qui longent la rivière en étant dans l'emprise du boulevard de la Cité des Jeunes » (p. 192). Dans un contexte de préservation et de mise en valeur de l'environnement, l'initiateur devrait préciser davantage l'ensemble des aménagements prévus dans ce parc linéaire. Ces informations sont d'autant plus importantes, compte tenu, entre autres, du problème d'érosion des berges de la rivière Quinchien et de sa proximité au boulevard de la Cité des Jeunes.

Réponse :

*Il est impossible d'en dire plus pour moment. Le concept de parc linéaire n'a pas encore été élaboré. L'idée de ce parc a été mise de l'avant avec le plan d'urbanisme de la Ville, sans plus de détail, si ce n'est qu'un zonage « public » a été établi le long de la rivière, avant tout du côté sud. La réglementation d'urbanisme a repris cet élément de planification urbaine en instituant, dans le milieu d'étude, deux zones dénommées « P1-421 » et « P1-422 » (Règlement de zonage no. 1275). Dans ces zones, les seuls usages permis sont des « espaces publics ». La bande du parc linéaire du côté sud ne sera jamais inférieure à 15 m et elle pourra même atteindre jusqu'à 60-75 m de largeur dans certains secteurs. D'un niveau inférieur à la bande riveraine du côté nord, celle du côté sud pourra alors servir afin de faire de la rétention et une meilleure gestion des crues. La figure montrant la rivière à grande échelle et insérée à l'annexe 1 indique les limites du zonage « public » pour ce futur parc.*

*Le fait que la Ville ne puisse fournir plus de détails n'en diminue pas moins sa préoccupation quant aux différentes problématiques associées à la rivière. C'est juste qu'il s'agit d'un dossier de planification urbaine qui ne s'est pas tellement développé depuis la mise en vigueur du*

nouveau plan d'urbanisme en 2002. Tel que mentionné auparavant, plus de détails pourront être fournis au fur et à mesure que le concept de parc sera élaboré. Également, il s'agit d'un dossier qui revêt incontestablement une indépendance par rapport à l'étude d'impact, puisqu'aucune intervention routière ne vise un empiètement dans le lit de la rivière ni un redressement du cours d'eau, à l'exception de la traversée de l'avenue André-Chartrand où certaines interventions seront nécessaires sous la ligne naturelle des hautes eaux.

**QC 55** Compte tenu que les deux voies actuelles du boulevard de la Cité des Jeunes sont très rapprochées de la rivière Quinchien et que, dans certains secteurs, l'emprise occupe la rive, l'initiateur pourrait-il envisager augmenter les acquisitions du côté nord du boulevard pour permettre l'élargissement à quatre voies et récupérer une certaine largeur des voies actuelles, ce qui permettrait de redonner un caractère naturel à la rivière? Cette possibilité s'inscrit pleinement dans le cadre de votre projet de création d'un parc linéaire du côté sud de la rivière Quinchien.

Réponse :

*Il n'est pas de l'intention de la Ville de décaler l'axe plus vers le nord. Le projet consiste à récupérer le plus possible la chaussée existante pour des raisons d'économie (sous-fondation et fondation). Il faut se rappeler que l'ensemble du projet soumis à l'étude d'impact demandera des déboursés importants pour la Ville et que toute économie qui est possible, si minime est-elle, représente tout de même un enjeu financier majeur. De plus, le lotissement et le plan directeur des rues ne permettent pas d'empiéter plus vers le nord.*

## **12.1 Régime hydraulique**

**QC 56** Existe-t-il actuellement une cartographie des zones inondables de la rivière Quinchien illustrant les niveaux de récurrence de 2 ans, 20 ans et 100 ans?

Réponse :

*Oui. Il s'agit de la cartographie officielle des zones inondables de la région de Montréal réalisée durant les années 70 et couvrant le lac des Deux-Montagnes. Cette cartographie montre les zones inondables 0-20 ans (correspondant à peu de choses près à la crue de 1974) et celles de 20-100 ans. Elle couvre l'embouchure de la rivière Quinchien et remonte le cours de cette rivière approximativement jusqu'à l'endroit où est prévu le tracé de l'avenue André-Chartrand. Au-delà de cet endroit, soit plus en amont et en se dirigeant vers l'ouest, aucune cartographie n'existe.*

La cartographie officielle discutée ci-haut est celle qui sert pour l'application de la réglementation d'urbanisme de la municipalité. Elle est disponible pour consultation à la Ville, de même qu'à la MRC et au Centre expertise hydrique du Québec. La version officielle qui a été signée par les ministres des Richesses naturelles du Québec et de Pêches et Environnement Canada est à l'échelle 1 : 10 000 et porte le no. 31 G 08-100-304. Une version existe aussi à l'échelle 1 : 2 000 pour faciliter l'interprétation, soit les feuillets 31 G 08-020-1219 et 31 G 08-020-1220. Aucune mise à jour de cette cartographie n'a été réalisée par les autorités provinciales et fédérales.

**QC 57 Avec le rehaussement prévu du niveau des crues, est-il prévu de procéder à une délimitation des zones inondables?**

Réponse :

*Non, du moins pas de manière unilatérale par la Ville de Vaudreuil-Dorion. Tel que mentionné ci-haut et comme cela est maintes fois dit dans le rapport, la gestion de la rivière Quinchien implique la participation de plusieurs intervenants, soit Ville de Vaudreuil-Dorion, mais aussi la MRC de Vaudreuil-Soulanges, la Ville de Saint-Lazare et la municipalité de Les Cèdres. Donc, tout nouveau travail de cartographie devra être élaboré au niveau fédéral, provincial ou régional le cas échéant. À noter aussi que l'approche réglementaire actuelle de la MRC concernant la gestion des zones inondables est plutôt de travailler avec des cotes d'inondation qu'avec des surfaces apparaissant à des cartes qui, bien souvent, sont périmées.*

*Il n'en demeure pas moins que la Ville a déjà initié une contribution importante en produisant une étude hydraulique de la rivière. De surcroît, les modifications anticipées du régime hydraulique ne proviennent pas de la mise en place des nouveaux boulevards à quatre voies, mais plutôt du développement urbain qui se poursuivra. Il est vrai qu'il peut s'agir d'un effet cumulatif en quelque sorte, mais il reste que le rehaussement des niveaux de crues découle bien plus de la mise en place des nouveaux quartiers dans toutes les municipalités du bassin versant de la rivière que de la construction, de l'élargissement et de l'asphaltage des trois boulevards visés par l'étude d'impact.*

**QC 58 Les zones actuelles et futures vulnérables aux débordements doivent être localisées sur la carte à plus grande échelle de la rivière Quinchien demandée à la question 52 ci-dessus. L'initiateur doit porter une attention particulière au secteur à proximité du Complexe de la Cité des Jeunes qui, selon l'ÉIE est susceptible de subir une amplification des problématiques de débordement avec le développement à venir. De même, le secteur entre la rue Henry-Ford et la voie ferrée qui sera caractérisé par des hausses de débits de 50 à 170 % doit faire l'objet d'une délimitation des secteurs susceptibles d'être inondés ?**

Réponse :

*Ces zones ne peuvent être localisées sur la figure en question faute d'une hypsométrie à jour le long de la rivière Quinchien. Lorsqu'elle est disponible, cette hypsométrie produite par les autorités provinciales et fédérales date des années 70, soit au moment de la confection de la cartographie officielle. La situation a passablement changé depuis. En outre, le secteur amont de la rivière dans le milieu d'étude est caractérisé par l'absence complète d'une hypsométrie détaillée. Enfin, le MDDEP notera que la Ville ne prendra à elle seule la charge d'une nouvelle cartographie comme il a été spécifié auparavant. À titre indicatif, nous avons tout de même fourni, sur la figure insérée à l'annexe 1 montrant la rivière dans le milieu d'étude, la limite de la zone inondable telle qu'elle apparaît à la réglementation municipale.*

*Par ailleurs, il faut observer qu'il n'y a pas de résidence à l'endroit où la rivière longe les installations du Complexe de la Cité des Jeunes (ce secteur est en aval du milieu d'étude). Aussi, même si on parle de hausse de débits de l'ordre de 50% à 170% entre la rue Henry-Ford et la voie ferrée (i.e. dans le milieu d'étude), il faut malgré tout relativiser les choses. En effet, cela ne concerne que les crues de 2 ans et de 5 ans et pour ces crues, il n'y a aucun débordement de chaque côté des berges.*

**QC 59** Il est mentionné dans l'ÉIE (p. 197) que la Ville de Vaudreuil-Dorion fait actuellement de la rétention pour limiter les apports d'eau à la rivière Quinchien en utilisant le « principe du double drainage ». L'initiateur doit expliquer ce principe et énoncer les résultats concrets qui en découlent ?

Réponse :

*D'abord, il faut préciser qu'il y a eu une erreur cléricale et de transcription entre le rapport de LBCD sur la rivière Quinchien et le rapport d'étude d'impact. Le principe du double drainage n'a jamais été pratiqué à la Ville, mais a plutôt été seulement exploré comme application potentielle. Ce principe implique notamment de la rétention dans les conduites du réseau pluvial.*

*En fait, c'est un système de pompage qui est utilisé à la Ville, lequel comprend notamment trois postes situés dans le milieu d'étude (la construction du dernier de ces postes est prévue en 2007 comme l'indique la figure de la rivière insérée à l'annexe 1). Ce système est caractérisé par de grands réservoirs aux postes et il régularise les débits d'eau qui s'en vont à la rivière. Aussi, lors d'une assez forte pluie, le principe suivant est suivi, soit d'évacuer le plus rapidement les eaux vers la rivière avant que celles de Saint-Lazare et Les Cèdres n'atteignent le secteur de Vaudreuil.*

*Enfin, il faut retenir que la Ville et la MRC prévoient plusieurs normes et critères pour la gestion des eaux pluviales lors d'un nouveau développement ou d'une nouvelle construction. Ces critères et normes sont insérés à l'annexe 9 du présent document (la dernière page de cette annexe fait référence au règlement no. 183 de la MRC).*

**QC 60** Une des mesures d'atténuation énoncée dans l'ÉIE consiste, via la réglementation d'urbanisme, à obliger la surélévation des résidences dans les secteurs sujets aux débordements. L'initiateur doit localiser ces résidences à risque et indiquer si des compensations financières sont envisagées par la Ville pour permettre la réalisation de ces travaux.

*Réponse :*

*Ces résidences ne peuvent être localisées puisqu'elles n'existent pas sur la photographie aérienne de 2005. La mesure vise à s'appliquer aux nouvelles résidences qui s'implanteront de part et d'autre de la rivière Quinchien, mais toujours en respectant le contenu de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables et en étant en dehors la zone réservée pour le parc municipal le long de la rivière. L'idée ici est que la Ville a en mains les cotes d'inondation et qu'elle peut les communiquer à un citoyen, promoteur ou constructeur lors d'une demande de permis afin que le bâtiment soit adéquatement protégé. Ce principe est déjà suivi par la Ville avec l'application de niveaux sécuritaires pour l'installation des dalles de béton du 1<sup>er</sup> plancher habitable des nouvelles résidences (ex : celles qui ont été construites en 2006 près des rues White et Henry-Ford – Domaine Rivière de la Cité).*

**QC 61** Dans l'hypothèse où les mesures d'atténuation avec les municipalités de Saint-Lazare et Les Cèdres ne pourraient pas trouver application, la Ville de Vaudreuil-Dorion envisage retenir les eaux dans les espaces disponibles avec les bretelles d'entrée et de sortie à l'échangeur de l'A-540. Cette mesure ainsi que son efficacité doivent être détaillées.

*Réponse :*

*Cette mesure possible dans l'échangeur de l'A-540 a été abandonnée. Le secteur visé pour faire de la rétention se situe maintenant un peu plus en amont, soit à l'ouest de la route Harwood sur le plateau qui est surélevé par rapport au secteur aval. C'est du moins ce qui ressort des travaux préliminaires d'un comité qui a été formé à la MRC sur le sujet. En fait, la MRC a maintenant le mandat de trouver un terrain d'entente entre les trois municipalités qui sont concernées par la gestion du bassin versant de la rivière Quinchien.*

**QC 62** L'apport accru en eaux de drainage provenant des emprises des axes à l'étude aura pour effet de favoriser des processus d'érosion supplémentaires susceptibles d'affecter la stabilité des berges et des talus de la rivière Quinchien. L'initiateur doit décrire et localiser les mesures spécifiques qui devront être mises en place pour limiter la détérioration de la situation concernant les problématiques d'érosion et de stabilité occasionnées par l'augmentation du débit de la rivière. Ces mesures sont très importantes, car l'augmentation des sédiments a des effets hydrauliques importants en rehaussant le lit des cours d'eau et, de ce fait, peuvent nuire à l'écoulement de l'eau.

Réponse :

*Il s'agit ici sensiblement des mêmes éléments de réponse que ceux fournis pour les questions 52 et 53. D'une part, la Ville n'intervient pas seule sur la rivière et, d'autre part, il est impossible pour elle à ce stade-ci de fournir d'autres précisions que les lignes directrices produites dans le cadre de l'étude d'impact et découlant du plan d'urbanisme. Et rappel important pour le MDDEP : l'apport accru en eau de drainage ne viendra pas des emprises des axes à l'étude, mais avant tout du développement urbain qui se poursuivra dans le futur de part et d'autre de chacun de ces axes et dans les autres municipalités du bassin versant.*

## **12.2 Qualité des eaux de surface de la rivière**

**QC 63** Pour protéger la qualité de l'eau, l'initiateur prévoit des filtres-berges végétaux à certains endroits le long de la rivière Quinchien. Selon les renseignements fournis, il s'agit de bandes de végétation constituées de plantes indigènes et nécessitant peu d'entretien qui sont aménagées pour filtrer les eaux de ruissellement et éliminer les contaminants et les particules de terre avant qu'elles n'atteignent les cours d'eau (p. 192). L'initiateur mentionne également que, dans le cas de la rivière Quinchien, « ces bandes seraient aménagées aux endroits où il y a absence de végétation, principalement sur les parcelles qui sont visées par la création d'un parc linéaire et sur celles qui longent la rivière en étant dans l'emprise du boulevard de la Cité des Jeunes » (p. 192). L'initiateur doit fournir la description de ces filtres-berges et, si possible, fournir un dessin les illustrant ?

Réponse :

*Le MDDEP peut visualiser une illustration de filtres-berges à l'annexe 10, laquelle présente différentes techniques qui s'offrent pour la gestion des eaux de ruissellement. Il s'agit d'exemples suggérés par le MPO et dont le contexte d'application peut substantiellement varier d'un endroit à l'autre.*

*Par ailleurs, rappelons que les parcelles visées par le parc linéaire sont identifiées à la figure de l'annexe 1 montrant la rivière Quinchien.*

**QC 64** Des mesures d'atténuation particulières des impacts sur la qualité des eaux de surface ont été présentées dans l'ÉIE. On suggère le recours à des techniques telles que des biofiltres disposés le long des aires de stationnement à grande surface, des revêtements bitumineux poreux et des capteurs d'hydrocarbures et de sédiments intégrés aux réseaux pluviaux. Il est heureux de constater la sensibilité de l'initiateur à cette problématique et le recours à de telles techniques novatrices. Nous désirons toutefois que l'initiateur documente la conception et la planification de l'entretien de tels ouvrages qui sont généralement sensibles au colmatage lorsqu'ils ne sont pas entretenus?

*Réponse :*

*La conception de ces ouvrages ne peut être détaillée ici puisqu'elle fait partie de l'ingénierie civile qui se rapporte à chacun des développements autorisés par la Ville et, le cas échéant, par le MDDEP lorsqu'une autorisation en vertu des articles 22 et/ou 32 de la L.Q.E est requise. À titre d'information, ces différentes techniques sont illustrées et décrites à l'annexe 10 dont il vient d'être question. Les capteurs à sédiments sont d'ailleurs une technique d'intervention qui est couramment utilisée sur le territoire de la Ville pour les nouveaux développements à caractère commercial et industriel. L'entretien de tels ouvrages fait partie d'une planification d'ensemble visant les interventions à faire le réseau pluvial de la Ville. Aucun problème de colmatage particulier n'est observé lorsque cet entretien est bien planifié et réalisé. Quand elle autorise un projet, la Ville s'assure aussi que le promoteur a un contrat d'entretien valide. Cette clause figure dans les documents de l'annexe 9.*

**QC 65** Le bénéfice des mesures d'atténuation particulières de gestion des eaux pluviales mentionnées à la question précédente, tant celles existantes que celles proposées, a-t-il été évalué en matière de réduction des impacts hydrauliques sur les cours d'eau de la zone d'étude?

*Réponse :*

*Si on fait exception des avenues de solution à développer avec la MRC et les municipalités voisines, la principale mesure d'atténuation visant la réduction des impacts hydrauliques réside dans la mise en place de postes de pompage. Deux postes sont déjà construits et un autre sera construit sous peu. Tout cela est expliqué dans le volume des annexes du rapport d'étude d'impact, soit à l'intérieur de la documentation relative à la révision des plans directeurs*

*municipaux. Les capteurs à sédiments, les biofiltres et les revêtements poreux ont une incidence très marginale en termes de réduction d'impacts hydrauliques comparativement à l'effet des postes de pompage.*

**QC 66** Selon l'ÉIE, la Ville envisage de faire réaliser une analyse des installations septiques isolées recensées le long de la rivière Quinchien afin de planifier la réalisation des correctifs requis aux installations pour améliorer la qualité de l'eau. En raison de la valeur de la rivière Quinchien, du fait qu'elle fait partie du nombre limité de sites naturels de la zone d'étude urbanisée, et dans un contexte de protection de ce milieu naturel, l'initiateur doit préciser à quel moment il compte remédier à cette cause de dégradation de la rivière

*Réponse :*

*Après une réflexion amorcée depuis le dépôt du rapport d'étude d'impact, la Ville veut maintenant éliminer les fosses et installations septiques isolées du secteur de la rue White et du boulevard de la Cité des Jeunes d'ici quatre (4) ans au maximum. Donc, dans ces circonstances, aucune étude particulière ne sera entreprise puisque les correctifs seront apportés à court terme avec l'installation des services municipaux sur ces rues.*

### **12.3 Traversée de la rivière**

**QC 67** Dans l'ÉIE, il est mentionné que la structure qui sera privilégiée pour la traversée de la rivière Quinchien requise pour l'avenue André-Chartrand est un pont en arche. Or, selon des informations supplémentaires communiquées récemment, il semble que la structure retenue serait maintenant un pont avec culée. L'initiateur doit présenter son choix final et identifier les activités susceptibles de modifier l'habitat du poisson en regard des fonctions que constituent la reproduction, l'alimentation, l'abri et la libre circulation. L'initiateur doit calculer les superficies des pertes d'habitats du poisson temporaires et permanentes découlant de la mise en place de cette structure. Le calcul des empiétements et des détériorations doit être effectué à l'intérieur de la ligne naturelle des hautes eaux.

*Réponse :*

*En fait, le choix final n'est pas encore arrêté. Ce choix sera présenté au MDDEP au moment de la demande pour l'obtention du certificat d'autorisation de la traversée de la rivière Quinchien en vertu de l'article 22 de L.Q.E. Initialement, nous avons effectivement prévu une structure en arche, mais avec une ouverture libre de 14 m, soit l'ouverture maximale qu'il était possible d'obtenir auprès d'une fournisseur (le pont de la rue Henry-Ford a une ouverture de 11 m).*

Or, il a été convenu avec le MPO d'éviter les empiétements dans le milieu aquatique, ce qui a fait en sorte qu'il fallait choisir un ouvrage avec une ouverture libre d'au moins 15 m. L'idée ici est pouvoir respecter intégralement la largeur du cours d'eau au débit plein bord selon les exigences du MPO, soit celle à la cote 26,2 m établie à partir de l'étude de LBCD annexée au rapport d'étude d'impact et portant sur la rivière Quinchien. L'entente convenue à ce sujet avec le MPO est insérée à l'annexe 3. C'est donc dans ce contexte que le concept d'un pont avec en arche a migré vers celui d'un pont avec culées.

Toutefois, suite aux discussions avec le MPO, il est apparu qu'un pont préfabriqué en arche avec une ouverture supérieure à 15 m et respectant la largeur du cours d'eau au débit plein bord était également disponible dans le marché. Un tel pont aurait une longueur d'un peu plus d'une vingtaine de mètres. C'est donc ce qui explique pourquoi le choix définitif n'a pas encore été arrêté. Il reste des évaluations à faire, notamment au niveau financier, et le tout sera présenté de manière détaillée lors de la préparation des plans et devis et au moment de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la L.Q.E. Une chose est certaine cependant : peu importe le type de structure, il n'y aura aucun empiétement à l'intérieur de la largeur du cours d'eau au débit plein bord, tant au niveau des enrochements de protection qu'en ce qui concerne la structure à proprement parler.

Les superficies permanentes d'empiétement à l'intérieur de la ligne naturelle des hautes eaux, soit à l'intérieur de la largeur du cours d'eau au moment d'un débit de récurrence de 2 ans, s'établissent pour leur part de la manière suivante (estimation provisoire) :

- Situation actuelle
  - Structure en arche avec une ouverture de plus de 15 m = 0 m<sup>2</sup>
  - Pont avec culées = 0 m<sup>2</sup>
  
- Situation future avec le rehaussement de la récurrence de 2 ans dû au développement
  - Structure en arche avec une ouverture de plus de 15 m = 600 à 650 m<sup>2</sup>
  - Pont avec des culées = 400 à 450 m<sup>2</sup>

Quant aux superficies d'empiétement temporaire résultant des travaux, celles-ci ne peuvent être estimées pour le moment. Elles dépendront des modalités de réalisation desdits travaux, lesquels dépendront à leur tour du choix final de la structure retenue. Ces superficies seront précisées lors de la préparation des plans et devis et pour l'obtention du certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la L.Q.E. Notamment, en raison de la durée moins longue des travaux, un pont préfabriqué aurait l'avantage de causer moins de perturbations temporaires sur le milieu de la rivière Quinchien.

**QC 68** L'initiateur doit présenter des mesures visant la compensation des pertes d'habitats du poisson et préciser les objectifs qu'il prévoit atteindre avec ces mesures. Considérant que la rivière Quinchien ne possède pas actuellement un grand potentiel d'habitat pour le poisson, les mesures de compensation doivent viser de façon prioritaire l'amélioration de ce potentiel.

Réponse :

*Aucune compensation de perte d'habitat n'est prévue puisqu'il n'y aura aucun empiètement permanent dans la largeur du cours d'eau au débit plein bord et ce, à la satisfaction du MPO. Enfin, la Ville s'est engagée à respecter toutes les mesures d'atténuation qui ont fait l'objet d'une entente avec le MPO et dont copie apparaît à l'annexe 3.*

**QC 69** À la page 81 de l'ÉIE, on mentionne que le cours d'eau Dorion « [...] sera déplacé ou que sa pente d'écoulement sera modifiée à certains endroits. » Les spécialistes du Centre d'expertise hydrique du MDDEP indiquent qu'il serait important d'évaluer les incidences de ces modifications sur l'équilibre hydraulique et hydro-sédimentaire de ce cours d'eau.

Réponse :

*Ces incidences seront détaillées pendant la préparation des plans et devis du projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. Elles seront présentées au MDDEP avec la demande de certificat d'autorisation exigée en vertu de l'article 22 de la L.Q.E. pour le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. Rappelons au MDDEP que ce projet est indépendant de celui de l'étude d'impact et vise à poursuivre le développement résidentiel entre le corridor ferroviaire du CP et la rue Valois.*

*Deux avis de principe favorables ont été émis par le MDDEP en regard du projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. Toute la correspondance relative au projet de réaménagement du cours d'eau Dorion figure à l'annexe 11 du présent document. Le demande formelle de certificat d'autorisation pour ce projet devrait être présentée sous peu en 2007. La Ville a adopté le Règlement d'emprunt 1399 en vue de la réalisation des plans et devis de ce projet et de la construction du dernier poste de pompage le long de la rivière Quinchien.*

**QC 70** Un support cartographique plus précis du cours d'eau Dorion est nécessaire. L'échelle 1:2 000 utilisée pour illustrer les scénarios d'aménagement des trois infrastructures prévues retrouvées à l'annexe 14 serait idéale.

Réponse :

*Ce support est inséré à l'annexe 1. On y présente une carte à l'échelle 1 : 2 500 et une à l'échelle 1 : 5 000 pour voir l'ensemble du cours d'eau. La nouvelle cartographie intègre le cours d'eau Dorion existant et celui tel que projeté avec son réaménagement. On y voit les zones riveraines et espaces verts qui serviront pour la rétention en bordure du cours d'eau, de même que les sens d'écoulement. On y voit aussi le marais qui représente le milieu humide du secteur. À noter que l'écoulement existant entre l'école Harwood et le marais est dans une direction « Sud-Nord » et non dans une direction « Nord-Sud » comme le laissait sous-entendre l'étude d'impact jusqu'à maintenant. Cela a été confirmé par une observation sur le terrain. Enfin, la nouvelle cartographie illustre le lotissement et la nouvelle grille de rues provisoires proposés pour le secteur. Rien n'est cependant officielle à cet égard et la configuration finale*

dépendra de l'autorisation qui sera accordée par le MDDEP en regard du projet de réaménagement du cours d'eau Dorion.

**QC 71** L'initiateur doit illustrer sur cette cartographie, le réaménagement du cours d'eau Dorion tel qu'il a été convenu avec le MDDEP dans le cadre de l'analyse d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement concernant les projets de développements résidentiel et industriel. Le bassin de rétention qui sera établi le long du cours d'eau Dorion doit également être localisé et la gestion de ce bassin doit être expliquée. L'initiateur doit également rapporter, dans le cadre de projet de construction des infrastructures routières, l'évaluation de l'impact du réaménagement du cours d'eau Dorion sur le marais existant situé un peu à l'est du tracé de l'avenue André-Chartrand.

Réponse :

*Voir la réponse à la question précédente pour les éléments composant la cartographie. Toutes les explications descriptives sur le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion sont fournies à l'annexe 11. Des explications et une évaluation plus détaillées seront fournies lors de la demande officielle d'autorisation en vertu de l'article 22 de la L.Q.E. Puis, il faut rappeler que la construction de l'avenue André-Chartrand n'aura aucun impact sur le milieu humide attendant au boisé Charlot, les travaux se situant à plus de 100 m dudit milieu humide.*

**QC 72** Les travaux d'aménagements à la sortie et à l'entrée du ponceau prévu sur le cours d'eau Dorion doivent être décrits et illustrés à l'aide de croquis.

Réponse :

*À la lumière des travaux qui découleront du projet de réaménagement du cours d'eau Dorion, aucun ponceau ne sera nécessaire au droit de l'avenue André-Chartrand (donc pas de croquis de cet aménagement). C'est que le futur cours d'eau réaménagé aura été intercepté de chaque côté et se branchera alors au réseau pluvial de la Ville, les eaux ainsi interceptées étant par la suite acheminées à l'aide d'une conduite majeure à la rivière Quinchien. Cette conduite majeure sera mise en place dans l'axe de l'avenue André-Chartrand et ses caractéristiques sont précisées dans la révision des plans directeurs municipaux jointe au volume des annexes du rapport d'étude d'impact. À retenir qu'après vérification, c'est déjà cette situation qui a été considérée dans l'évaluation des impacts hydrauliques sur la rivière Quinchien.*

*L'objectif d'inverser l'écoulement d'une partie du cours d'eau Dorion et de rediriger ses eaux vers le réseau pluvial vise à limiter les impacts hydrauliques dans son bassin et dans le réseau*

*pluvial du secteur de l'avenue Marier, dont la capacité est très limitée à l'heure actuelle. En fait, la conception du réseau pluvial de l'ancienne Ville de Dorion n'a pas pris en compte l'apport en eau qui allait être généré par les secteurs limitrophes de l'ancienne Ville de Vaudreuil. Le développement de ces secteurs limitrophes s'est amorcé il y a quelques années et il se poursuivra d'ici 10-15 ans.*

*Reste que la correspondance insérée à l'annexe 11 montre sans équivoque qu'il y aura des gains environnementaux notables avec le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. En outre, ce cours d'eau ne fera pas en soi l'objet d'une canalisation et tous ses tronçons seront conservés à ciel ouvert.*

## 14 BOISÉ CHARLOT ET MARAIS

---

Nous sommes d'avis que l'écosystème composé par le boisé Charlot et le marais doit être considéré par l'initiateur comme ayant une très grande valeur et que, en conséquence, il doit faire l'objet de mesures de protection exceptionnelles. La présence d'espèces floristiques à statut précaire et d'un milieu humide et la très faible superficie de milieux forestiers sur le territoire de la Ville de Vaudreuil-Dorion justifient la sauvegarde de ce milieu naturel.

- QC 73** Au même titre que pour le cours d'eau Dorion, un support cartographique à l'échelle du 1:2 000 doit être fourni par l'initiateur afin de pouvoir visualiser clairement les limites du boisé Charlot et du marais qui se situent approximativement dans le secteur où la frênaie de Pensylvanie vient joindre la chênaie rouge. Les informations suivantes doivent être indiquées sur cette cartographie :
- les limites de la zone publique actuelle qui protège le boisé Charlot;
  - les nouvelles limites de la zone publique à la suite de la cession de terrain prévu pour protéger le boisé Charlot et le marais;
  - l'identification de l'encadrement juridique visant spécifiquement à assurer la protection et le maintien de la diversité biologique et des ressources naturelles de milieu naturel;
  - la grille des rues révisée pour supprimer tous les empiétements dans le boisé Charlot et le marais à protéger.

*Réponse :*

*Tous ces éléments sont fournis à la cartographie de l'annexe 1 montrant le cours d'eau Dorion. Les espaces verts identifiés à cette cartographie, de même que la parcelle correspondant au boisé Charlot, auront un zonage public de conservation où aucune construction ne sera autorisée. Ce sera un zonage de préservation intégrale d'espaces verts.*

- QC 74** L'initiateur doit s'assurer que les interventions prévues sur le cours d'eau Dorion ne seront pas de nature à modifier les conditions hydriques assurant la pérennité du marais qui se situe dans le boisé Charlot.

*Réponse :*

*Tel que mentionné ci-haut, le milieu humide est alimenté en eau par un segment du cours d'eau Dorion qui coule déjà du Sud au Nord. En outre, le travail d'inventaire réalisé par un botaniste et inséré à l'annexe 11 ne laisse pas voir que le milieu humide pourrait être affecté par le projet de réaménagement du cours d'eau Dorion. Reste que les incidences possibles sur ce milieu et les autres mesures d'atténuation à prendre le cas échéant seront toutes documentées de*

*manière détaillée quand la demande de certificat d'autorisation sera présentée au MDDEP en vertu de l'article 22 de L.Q.E. pour le projet de réaménagement du cours d'eau.*

## 15 BOSQUET HUMIDE LE LONG DE LA RUE FÉLIX-LECLERC

---

**QC 75** L'initiateur prévoit-il affecter une servitude de conservation au bosquet humide afin de lui assurer une protection et le maintien de ses caractéristiques naturelles ?

Réponse :

*Non, il n'est pas prévu de grever la parcelle du milieu humide d'une servitude de conservation. Toutefois, la protection et le maintien des caractéristiques naturelles de ce milieu ont été assurés lors de l'obtention du certificat d'autorisation pour le réaménagement du cours d'eau Boisvert. En effet, dans les plans faisant partie de cette autorisation et disponibles aux archives du MDDEP, la partie à conserver a été clairement identifiée et délimitée.*

## 16 ESPÈCES FLORISTIQUES À STATUT PRÉCAIRE

---

**QC 76** Les spécialistes de la Direction du patrimoine écologique et des parcs du MDDEP demandent que la Ville de Vaudreuil-Dorion envisage des mesures précises pour assurer la conservation du boisé Charlot où est localisée la *Claytonia virginiana* (claytonie de Virginie), une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable et l'*Ulmus thomasi* (orme liège) reconnu comme une espèce menacée. Cette recommandation rejoint celle que nous avons formulée à l'item 14 du présent document.

Réponse :

*Le boisé Charlot sera préservé de manière intégrale avec un zonage de conservation qui se perpétuera dans la futur puisque le terrain où il est situé appartiendra à Ville de Vaudreuil-Dorion. Ainsi, il n'y aura pas de risque de voir modifier ce zonage au motif qu'il s'agit d'une expropriation déguisée pour un citoyen et ce, comme cela s'est déjà vu par le passé dans d'autres municipalités au Québec. Le terrain sera acquis par la Ville dans le cadre de ses négociations avec la compagnie Corporation Développement de Vaudor qui est propriétaire du terrain en question, ainsi que d'une partie des autres parcelles situées de part et d'autre de l'avenue André-Chartrand. Cela devrait se faire au cours de 2007-2008. Néanmoins, l'effet de conservation intégrale pour le boisé Charlot est déjà en vigueur, car il s'agit déjà d'une zone à protéger selon la réglementation d'urbanisme en vigueur.*

*À retenir que deux des objectifs du plan d'urbanisme de la Ville sont de protéger les milieux naturels d'intérêt et de préserver le plus possible les arbres existants. À cette fin, un des moyens est de réserver le couvert forestier pour la conservation lorsque le milieu s'y prête. C'est précisément ce qu'a fait la Ville avec le boisé Charlot.*

**QC 77** Outre la désignation d'une zone de conservation, l'initiateur doit exposer l'ensemble des mesures particulières qui seront prises pour assurer, autant lors de la phase de construction que celle d'exploitation, la conservation intégrale des espèces à statut précaire.

Réponse :

*D'entrée de jeu, la construction et l'exploitation de l'avenue André-Chartrand n'auront aucun impact direct sur le boisé Charlot, lequel est suffisamment loin de l'avenue. Néanmoins, lors de l'émission des permis touchant les terrains résidentiels ceinturant le boisé, il sera prescrit qu'aucune entrée ou ouverture ne sera autorisée dans les clôtures donnant directement sur le boisé.*

**QC 78** L'initiateur doit évaluer la possibilité d'élaborer un plan de conservation d'aire à protéger et un programme de suivi afin d'éviter des préjudices irréparables aux espèces à statut précaire et à leur habitat.

*Réponse :*

*Dans le plan d'action accompagnant le plan d'urbanisme de la Ville, il est fait mention qu'une politique de gestion du patrimoine arboricole municipal sera éventuellement mise sur pied, laquelle visera notamment à « assurer un entretien efficace et un suivi rigoureux du patrimoine arboricole municipal assurant la longévité des arbres et la sécurité des citoyens ». Le boisé Charlot sera certainement une composante de cette politique municipale. La mise sur pied de cette politique était prévue à court terme après l'adoption du plan d'urbanisme en 2002, soit sur un horizon de 3 ans environ. Toutefois, certains éléments de la planification ont pris un peu de retard; de sorte que cette politique devrait plutôt voir le jour au cours des prochaines années. Pour 2007, il y aura néanmoins une réglementation issue de cet exercice, laquelle visera à encadrer la gestion du domaine arboricole sur les terrains privés.*

**QC 79** Afin de contribuer à la mise à jour du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), les spécialistes du MDDEP demandent que l'initiateur nous transmette confidentiellement, une copie de la cartographie détaillée de l'inventaire floristique effectué sur le terrain en mai 2005. La localisation précise et l'identification des occurrences des espèces observées à l'intérieur de la zone d'étude ainsi que l'identification de la personne ayant réalisé l'inventaire sont également souhaitées.

*Réponse :*

*Les coordonnées géographiques et les caractéristiques des observations seront transmises confidentiellement au MDDEP au début de février 2007.*