

## Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1<sup>er</sup> janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le [http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois\\_reglem.htm](http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm).

---

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Rapport d'analyse environnementale  
pour le projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de  
Vaudreuil-Dorion par la Ville de Vaudreuil-Dorion**

**Dossier 3211-05-419**

**Le 12 juin 2008**



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### **Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :**

Chargée de projet : M<sup>me</sup> Ruth Lamontagne

Analyste : M. Carl Ouellet

Supervision administrative : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M<sup>me</sup> Marie-Claude Rodrigue, secrétaire



## SOMMAIRE

La Ville de Vaudreuil-Dorion désire améliorer son réseau routier dans le périmètre d'urbanisation de son territoire. Le projet consiste à élargir à quatre voies la rue Félix-Leclerc (nouvellement appelée boulevard de la Gare), sur une distance d'environ deux kilomètres, de même que le boulevard de la Cité-des-Jeunes, sur environ 1,5 kilomètre, entre l'autoroute 540 et la voie ferrée du Canadien Pacifique. De plus, l'avenue André-Chartrand, actuellement à deux voies, serait élargie à quatre voies sur environ 400 mètres et serait prolongée en un nouvel axe nord-sud à quatre voies d'une longueur d'environ deux kilomètres entre le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la route Harwood. Cette infrastructure comporterait trois principaux ouvrages, soit un pont d'un peu plus de 20 mètres pour la traversée de la rivière Quinchien et deux ponts ferroviaires pour traverser les corridors du Canadien Pacifique et du Canadien National.

Ce projet vise principalement l'amélioration des conditions de circulation sur les artères de la ville afin d'assurer la fluidité et la sécurité des usagers, tant pour la situation actuelle que pour le futur. De plus, le projet permettra de bonifier les services offerts aux citoyens pour les autres modes de transport que l'automobile grâce à l'ajout de pistes cyclables et de trottoirs et à de meilleures conditions pour les usagers du train de banlieue en donnant un accès amélioré à la gare de Vaudreuil. Le coût du projet est estimé à environ 31,5 millions de dollars.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9). Au cours de la période d'information et de consultation publiques du 20 février au 6 avril 2007, deux requêtes d'audience publique ont été formulées. Le 26 juillet 2007, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat d'enquête et d'audience publique, qui s'est déroulé du 22 mai au 22 septembre 2007. Ce dernier a déposé son rapport le 21 septembre 2007.

L'analyse environnementale de ce projet révèle que les enjeux les plus significatifs seraient d'abord liés à la qualité de vie des riverains en période de construction par la détérioration du climat sonore et de la qualité de l'air ambiant. La réalisation du projet entraînerait également l'acquisition ou le déplacement de quatre bâtiments et d'une superficie d'environ 7,4 hectares de terrain, touchant une quinzaine de propriétés. En ce qui concerne le milieu naturel, la construction du pont pour la traversée de la rivière Quinchien aurait pour effet d'augmenter temporairement la quantité de particules en suspension dans l'eau de surface et d'accentuer le processus d'érosion des zones riveraines. En période d'exploitation, une détérioration du climat sonore est prévue, particulièrement aux abords de l'avenue André-Chartrand, et une augmentation des concentrations de certains polluants atmosphériques. La Ville de Vaudreuil-Dorion a proposé des mesures d'atténuation et de suivi et a pris plusieurs engagements pour gérer les impacts associés à certains de ces enjeux.

L'analyse environnementale permet de conclure à l'acceptabilité du projet d'amélioration du réseau routier de la ville de Vaudreuil-Dorion compte tenu de sa justification et des mesures d'atténuation et de compensation environnementales prévues sous réserve des recommandations du présent rapport.



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
1. Le projet .....	2
1.1 Localisation du projet .....	2
1.2 Raison d'être du projet .....	2
1.2.1 Problématique .....	2
1.2.2 Objectifs du projet.....	3
1.3 Solutions examinées .....	4
1.4 Description générale du projet et de ses composantes .....	4
2. Analyse environnementale.....	6
2.1 Analyse de la raison d'être du projet.....	6
2.2 Analyse des variantes et de la solution retenue pour chacun des trois liens routiers ....	7
2.2.1 Boulevard de la Gare.....	7
2.2.2 Boulevard de la Cité-des-Jeunes .....	9
2.2.3 Avenue André-Chartrand.....	11
2.3 Choix des enjeux.....	14
2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	14
2.4.1 Climat sonore .....	14
2.4.2 Émissions de gaz à effet de serre .....	26
2.4.3 Qualité de l'air.....	28
2.4.4 Qualité de l'air en phase construction .....	34
2.4.5 Acquisitions de terrains et de bâtiments.....	35
2.4.6 Contrôle des vibrations.....	36
2.4.7 Pollution lumineuse .....	37
2.4.8 Rivière Quinchien et cours d'eau Dorion .....	38
2.4.9 Espèces floristiques à statut précaire.....	42
2.4.10 Activités de déboisement et protection du boisé Charlot et du marais.....	43
2.4.11 Plan des mesures d'urgence .....	45
2.4.12 Surveillance et le suivi .....	46
2.5 Autres considérations.....	47
2.5.1 Paysage.....	47
2.5.2 Terrains contaminés .....	48
2.5.3 Plan de communication .....	48
2.5.4 Consultation des nations autochtones.....	48
Conclusion .....	50





## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Niveaux sonores maximaux à respecter en phase de construction .....	16
Tableau 2 :	Degré de perturbation sonore existant sans l'amélioration du réseau artériel ....	18
Tableau 3 :	Niveaux sonores des propriétés sensibles du boulevard de la Gare subissant une augmentation sonore (16 propriétés) .....	20
Tableau 4 :	Niveaux sonores des propriétés sensibles du boulevard de la Cité-des-Jeunes subissant une augmentation sonore (12 propriétés) .....	21
Tableau 5 :	Niveaux sonores des propriétés sensibles de l'avenue André-Chartrand subissant une augmentation sonore (150 propriétés) .....	22
Tableau 6 :	Résultats des niveaux sonores avec et sans mesure d'atténuation.....	23
Tableau 7 :	Niveaux maximaux acceptables des bruits de la circulation routière et ferroviaire dans les quartiers d'habitations et des endroits de divertissement extérieurs.....	24
Tableau 8 :	Les concentrations maximales horaires de monoxyde de carbone (CO) et de dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> ) pour les années 2006 et 2021 pour l'ensemble du réseau routier comparées aux normes.....	30
Tableau 9 :	Valeurs des concentrations maximales de PM <sub>10</sub> et PM <sub>2,5</sub> en 24 h pour les années 2006 et 2021 – Concentrations modélisées auxquelles la valeur de la concentration ambiante respective a été ajoutée .....	32
Tableau 10 :	Les concentrations maximales des contaminants obtenues autour de l'aire de stationnement du Flying J auxquelles la valeur de la concentration ambiante respective a été ajoutée comparées aux normes (sur 24 heures et sur une heure) .....	33

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Coupe type générale du futur boulevard de la Gare avec piste cyclable .....	8
Figure 2 :	Coupe type générale du futur boulevard de la Cité-des-Jeunes .....	11
Figure 3 :	Coupe type générale de la future avenue André-Chartrand.....	13
Figure 4 :	Structures antibruit .....	23
Figure 5 :	Section de la rivière Quinchien comprise dans la zone d'étude près de l'avenue André-Chartrand .....	39
Figure 6 :	Groupements arbustifs du boisé.....	43

Figure 7 : Localisation des milieux sensibles d'intérêt..... 44

Figure 8 : Zones à potentiel de contamination ..... 49

**LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 : Localisation du projet ..... 57

Annexe 2 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés..... 59

Annexe 3 : Chronologie des étapes importantes du projet..... 61

## INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Vaudreuil-Dorion par la Ville de Vaudreuil-Dorion.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne les élargissements à quatre voies de la rue Félix-Leclerc (nouvellement appelée boulevard de la Gare) et du boulevard de la Cité-des-Jeunes, sur une longueur de plus de un kilomètre, ainsi que la construction d'un nouvel axe nord-sud, nommé l'avenue André-Chartrand, sur une longueur de plus de un kilomètre, conçue également pour quatre voies de circulation.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Vaudreuil-Dorion du 20 février au 6 avril 2007. À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience, qui a eu lieu à Vaudreuil-Dorion, du 22 mai au 22 septembre 2007.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur de projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 2 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 3.

## LE PROJET

Cette section repose sur les renseignements fournis par l'initiateur du projet dans l'étude d'impact sur l'environnement et les différents documents déposés au soutien de sa demande d'autorisation. Il s'agit d'une section essentiellement descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale effectuée à la section suivante du présent rapport.

### 1.1 Localisation du projet

Le projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion est localisé en totalité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville, qui fait partie de la municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges (voir annexe 1).

### 1.2 Raison d'être du projet

La raison d'être du projet porte sur un certain nombre d'éléments problématiques soulevés par la Ville et pour lesquels elle énonce les principaux objectifs en vue d'améliorer le réseau artériel sur son territoire. L'analyse de la raison d'être du projet au regard notamment des éléments problématiques et des objectifs présentés par la Ville est réalisée à la section 2.1 du présent rapport.

#### 1.2.1 Problématique

L'étude d'impact sur l'environnement passe en revue différents éléments problématiques vécus actuellement sur le territoire de la ville de Vaudreuil-Dorion ainsi que d'autres problèmes envisagés dans le futur. Selon l'initiateur du projet, ces éléments justifient la réalisation du projet à l'étude.

##### 1.2.1.1 Croissance démographique et économique

L'initiateur a fait ressortir la forte croissance démographique, entre les années 1991 et 2005, pour la ville de Vaudreuil-Dorion. Le taux de croissance annuelle s'approche de 4 %. Il s'agit d'une croissance qui est semblable à celle observée pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges, mais qui est grandement supérieure à ce qui a été enregistré à l'échelle de la région métropolitaine de recensement de Montréal, de la Montérégie et du Québec. 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 existants 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 en considérant le potentiel de 5 500 nouvelles unités d'habitations. Ce potentiel devrait générer sur le territoire environ 3 000 véhicules/heure de plus le matin et environ 4 000 véhicules/heure de plus le soir.

Afin de stimuler la croissance économique, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a privilégié la diversification des activités et le développement des commerces à grande surface. Sur le territoire de la MRC, l'initiateur indique que la ville de Vaudreuil-Dorion est le principal pôle pour accueillir ce type de développement. Celui-ci est déjà amorcé sur les terrains riverains du boulevard de la Gare et, selon l'initiateur, d'autres projets suivront au cours des prochaines années. Selon l'initiateur, le nouveau secteur industriel de Vaudreuil-Dorion devrait générer dans

le futur environ 1 500 véhicules/heure aux heures de pointe du matin et environ 1 500 véhicules/heure aux heures de pointe du soir.

#### *1.2.1.2 Déplacements nord-sud dans Vaudreuil-Dorion*

L'avenue Saint-Charles est le seul lien direct qui relie les deux principaux noyaux de développement urbain de la ville, soit les secteurs de Vaudreuil et de Dorion. Actuellement, ce lien supporte un fort volume de trafic et des problèmes sérieux de congestion sont rencontrés. Cette situation problématique justifie la venue d'un nouveau lien nord-sud dans le périmètre urbain, soit l'avenue André-Chartrand, qui permettrait de baisser de manière significative la dégradation de la situation de l'avenue Saint-Charles.

#### *1.2.1.3 Configuration inappropriée du boulevard de la Cité-des-Jeunes*

Selon l'initiateur, le boulevard de la Cité-des-Jeunes, qui permet les déplacements est-ouest, présente actuellement une configuration inappropriée. En effet, ce boulevard à deux voies présente des sinuosités prononcées et est soumis à des problèmes d'érosion en étant directement en bordure de la rivière Quinchien. De plus, le développement des espaces vacants de part et d'autre de ce boulevard et le parachèvement de l'avenue André-Chartrand seront responsables de fortes hausses de débit. Les conditions futures de la circulation projetées sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes sont les suivantes : avec la réalisation de l'avenue André-Chartrand à quatre voies jusqu'à la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP), une hausse de 62 % des débits journaliers moyens annuels (DJMA) est estimée alors qu'avec la présence de l'avenue André-Chartrand parachèvement, soit jusqu'au boulevard de la Cité-des-Jeunes, une augmentation des DJMA de 88 % est anticipée.

#### *1.2.1.4 Accès à la gare de Vaudreuil*

Le boulevard de la Gare permet l'accès direct à la gare de Vaudreuil. Afin de prendre en considération une préoccupation de la MRC qui est à l'effet que « [...] l'on doit rechercher la meilleure cohabitation possible entre les usages commerciaux à grande surface, le trafic que ces usages génèrent et l'accès facile et sécuritaire au train de banlieue » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 22), l'aménagement d'un meilleur accès à la gare de Vaudreuil est nécessaire.

### **1.2.2 Objectifs du projet**

Les objectifs poursuivis par le projet sont :

- d'améliorer la circulation et de garantir des déplacements sécuritaires et conviviaux sur les artères de la ville de Vaudreuil-Dorion, tant pour la situation actuelle que pour le futur;
- d'améliorer l'accessibilité aux pôles commerciaux de la ville;
- de favoriser une interaction accrue entre ces pôles qui sont représentés par les secteurs Vaudreuil et Dorion;
- de garantir une desserte adéquate et fluide à la gare régionale de Vaudreuil.

### 1.3 Solutions examinées

Au cours des phases initiales du projet, la Ville de Vaudreuil-Dorion a examiné d'autres solutions de rechange aux interventions retenues et qui sont présentées en détail dans l'étude d'impact sur l'environnement. Les avantages et inconvénients par rapport à différents aspects ont été discutés par la Ville. Nous rapportons ci-après les solutions examinées.

#### Amélioration des déplacements nord-sud :

- capacité augmentée sur Saint-Charles;
- capacité augmentée sur Harwood;
- capacité augmentée sur Henry-Ford et Harwood ou Loyola-Schmidt;
- nouveau lien avec le parachèvement de l'avenue André-Chartrand.

#### Amélioration des déplacements est-ouest :

- nouvel axe pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes;
- élargissement de l'axe existant du boulevard de la Cité-des-Jeunes.

#### Fluidité et sécurité dans le secteur de la gare de Vaudreuil :

- élargissement du boulevard de la Gare sans piste cyclable;
- élargissement du boulevard de la Gare avec piste cyclable à l'extérieur de l'emprise existante.

L'analyse comparative des variantes et des solutions retenues pour les trois liens routiers présentés par la Ville est présentée à la section 2.2 du présent rapport. Les choix qui ont été privilégiés et justifiés par l'initiateur sur la base des avantages et inconvénients sont décrits ci-dessous.

### 1.4 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion vise à intervenir sur trois des principaux axes routiers de la ville. Ces travaux sont :

- l'élargissement à quatre voies du boulevard de la Gare sur une distance d'environ deux kilomètres. Cette rue est actuellement à deux voies et fait le lien entre les échangeurs des autoroutes 40 et 540;
- l'élargissement à quatre voies du boulevard de la Cité-des-Jeunes sur une longueur approximative de 1,5 kilomètre entre l'autoroute 540 et la voie ferrée du Canadien Pacifique<sup>1</sup> (CP);
- la construction d'un nouvel axe nord-sud à quatre voies sur une longueur de 2,1 kilomètres nommé « avenue André-Chartrand ». Cette infrastructure devra traverser deux corridors ferroviaires, soit le celui du CP et celui du Canadien National (CN). Cette infrastructure

---

<sup>1</sup> La voie ferrée sous juridiction du Canadien Pacifique est utilisée principalement par les trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport.

comporterait également un pont d'un peu plus de 20 mètres pour la traversée de la rivière Quinchien. L'avenue André-Chartrand actuelle à deux voies sera élargie à quatre voies sur une longueur d'environ 400 m.

Le projet prévoit également l'aménagement de trois pistes cyclables aux abords des trois infrastructures routières prévues ainsi que des trottoirs.

Les coûts totaux de construction associés au projet sont estimés par la Ville à près de 31,5 M\$. Dans l'hypothèse d'une décision favorable au projet, l'initiateur prévoit la mise en service du boulevard de la Gare dès la réception des autorisations, celle du boulevard de la Cité-des-Jeunes pour l'année 2012 et celle du parachèvement de l'avenue André-Chartrand pour l'année 2016.

Une description plus complète des interventions prévues sur les trois axes routiers est présentée à la section 2.2 du présent rapport qui traite de l'analyse des variantes.



## **2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

L'analyse environnementale s'appuie sur l'examen des divers documents déposés par l'initiateur du projet au soutien de sa demande d'autorisation, des avis des intervenants consultés et sur les préoccupations exprimées par les participants à l'audience publique. Cette analyse vise à déterminer l'acceptabilité environnementale du projet qui consiste à améliorer le réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion par des interventions sur trois liens routiers. Afin de pouvoir établir judicieusement l'acceptabilité environnementale, un examen rigoureux par enjeu a été effectué. Nous entendons par un enjeu une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global, lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Les enjeux du projet examinés dans ce rapport par l'équipe d'analyse sont traités à la section 2.3.

### **2.1 Analyse de la raison d'être du projet**

La raison d'être du projet vise à répondre à un certain nombre d'éléments problématiques vécus actuellement sur le territoire de la ville de Vaudreuil-Dorion et à faire face à d'autres situations problématiques anticipées au cours des prochaines années.

La justification, qui semble être au cœur des interventions prévues par la Ville de Vaudreuil-Dorion, vise principalement l'amélioration des conditions de circulation sur les artères de la ville afin d'assurer la fluidité et la sécurité des usagers. En raison de la forte croissance démographique au cours des dernières années (la ville compte maintenant presque 12 000 personnes de plus qu'en 1986), des problèmes sérieux de congestion récurrents sont présents, notamment sur l'avenue Saint-Charles, principale artère en direction nord-sud. À l'instar de l'initiateur, nous sommes d'avis que l'aménagement de l'avenue André-Chartrand créera un lien alternatif entre les deux noyaux de développement urbain de Vaudreuil-Dorion et limitera l'aggravation de la situation sur l'avenue Saint-Charles en absorbant une partie de la circulation actuelle sur cette avenue.

Le projet a également sa raison d'être pour permettre la mise en place d'un réseau local suffisant pour répondre aux besoins de circulation résultant des nouveaux développements prévus sur le territoire de la ville aux niveaux résidentiel, commercial et industriel. En effet, selon l'étude d'impact sur l'environnement, vers l'horizon 2015-2021, la Ville prévoit le doublement du nombre de commerces et d'industries ainsi que 5 500 nouveaux logements dans le périmètre d'urbanisation. Cette croissance générera le doublement du trafic durant les périodes de pointe du matin et du soir (7 500 véhicules/heure de plus le matin et 11 000 véhicules/heure de plus le soir). L'équipe d'analyse estime qu'un tel accroissement générant d'importants mouvements de circulation devront être contenus par des infrastructures routières adéquates.

Au chapitre de la considération des modes de déplacement autres que l'automobile dans le cadre des améliorations prévues au réseau routier local, l'équipe d'analyse constate que des efforts ont été faits par la Ville pour offrir d'une part, de meilleures conditions pour les usagers du train de banlieue. En effet, l'utilisation du train de banlieue sera favorisée en donnant un meilleur accès à la gare de Vaudreuil (boulevard de la Gare). D'autre part, des améliorations sont également apportées pour les piétons et les cyclistes avec la mise en place d'aménagements spécifiquement pour eux dans les concepts routiers retenus dans le projet. Selon l'étude d'impact sur l'environnement (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 8), ces interventions projetées avec

l'amélioration du réseau routier s'inscrivent en conformité avec les orientations en transport figurant dans le plan d'urbanisme de la ville de Vaudreuil-Dorion.

Enfin, selon l'avis des spécialistes du ministère des Affaires municipales et des Régions (Lettre MAMR, 2007), le projet respecte les orientations gouvernementales en matière de gestion de l'urbanisation et de consolidation des zones urbaines existantes.

*La présence de nouveaux développements aux niveaux résidentiel, commercial et industriel justifie le besoin d'infrastructures routières locales fonctionnelles. L'élargissement du boulevard de la Gare est justifié par l'augmentation actuelle et anticipée des besoins en déplacement due à l'implantation des commerces à grande surface le long de cet axe et pour garantir une desserte adéquate et fluide à la gare de Vaudreuil. La construction d'une deuxième voie sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la construction d'un nouvel axe nord-sud à quatre voies à l'emplacement de l'avenue André-Chartrand sont également justifiés pour répondre aux besoins résultant des développements domiciliaires prévus dans ces secteurs et résoudre la faiblesse des liens entre les deux principaux noyaux de développement urbain de la ville à Vaudreuil et Dorion. Ces infrastructures permettront d'améliorer la fluidité des déplacements au sein de la ville.*

*Nous sommes également d'avis que la réalisation du projet permettrait d'améliorer la sécurité de tous les usagers et une meilleure appropriation de l'espace urbain par les piétons et les cyclistes.*

*À la suite de la lecture des mémoires déposés lors de l'audience publique, il appert que la majorité de ceux-ci sont favorables au projet.*

## **2.2 Analyse des variantes et de la solution retenue pour chacun des trois liens routiers**

La présente section comprend l'analyse comparative des variantes et des solutions retenues pour les trois liens routiers présentés par la Ville de Vaudreuil-Dorion.

### **2.2.1 Boulevard de la Gare**

Afin d'améliorer la fluidité de cette infrastructure, qui dessert majoritairement des commerces, et d'améliorer la sécurité des personnes dans le secteur de la gare de Vaudreuil, deux variantes d'élargissement ont été étudiées dans l'étude d'impact sur l'environnement, soit un scénario d'aménagement à quatre voies sans piste cyclable et un autre scénario avec un aménagement à quatre voies possédant une piste cyclable à l'extérieur de l'emprise existante nécessitant d'acquisition d'une bande de terrain de cinq mètres de largeur. Le scénario avec piste cyclable a été rapidement éliminé en raison des incidences possibles sur les propriétés riveraines et également parce que, dès la construction de cette rue à deux voies en 2003, il était déjà prévu un aménagement routier à quatre voies à l'intérieur de l'emprise actuelle.

La variante privilégiée dans l'étude d'impact sur l'environnement est donc l'élargissement à quatre voies du boulevard de la Gare sur une distance d'environ deux kilomètres, sans piste cyclable mais avec trottoir, et un franchissement à niveau pour la traversée du corridor des trains

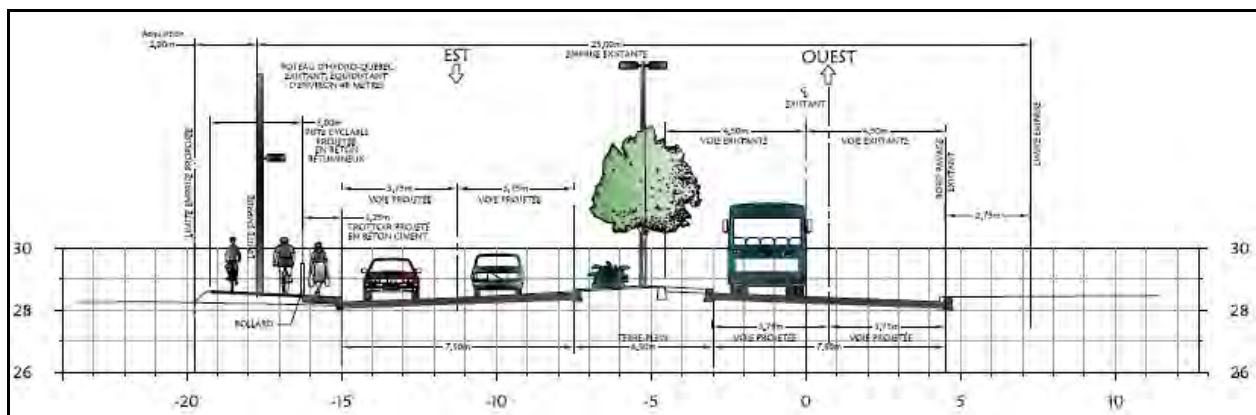
de banlieue. La chaussée actuelle est récupérée pour aménager les voies en direction ouest et les voies en direction est sont prévues sur une nouvelle chaussée du côté sud.

À la suite des questionnements du MDDEP lors de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact et à la suite de l'audience publique tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à laquelle quelques résidents ont affirmé souhaiter l'aménagement à la fois d'une piste cyclable et d'un trottoir le long du boulevard de la Gare, pour des raisons de sécurité et pour encourager le transport actif, la Ville a modifié le concept retenu dans l'étude d'impact sur l'environnement afin de permettre l'insertion d'une piste cyclable le long du boulevard de la Gare. L'ajout de cette piste est considéré comme un gain important résultant de l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

Cette piste, d'une largeur de 3 m, est prévue parallèlement au trottoir du côté sud de la rue, entre l'extrémité est avec l'insertion du boulevard de la Cité-des-Jeunes jusqu'au croisement de la rue Édouard-Lalonde (ces axes routiers sont indiqués à l'annexe 1 du présent rapport). Le concept retenu prévoit également un terre-plein central infranchissable d'une largeur de 4,5 mètres avec de la végétation et des ouvertures pour permettre la mise en place de voies de virage à gauche aux différentes intersections servant de points d'accès aux commerces et à la gare de Vaudreuil. La majorité des intersections seront gérées par des feux de circulation. Concernant la desserte de la gare de Vaudreuil, celle-ci sera sensiblement améliorée puisqu'il a été décidé d'aménager, en complément du trottoir, une piste cyclable du côté sud entre les rues Boréale et Boileau. Enfin, le trottoir est maintenu presque intégralement selon ce qui a été présenté dans l'étude d'impact sur l'environnement. Au strict plan routier, le nouveau concept n'entraîne aucun changement par rapport à l'ancien concept proposé dans l'étude d'impact sur l'environnement.

La figure suivante illustre la coupe type générale du futur boulevard de la Gare avec la piste cyclable et le trottoir.

FIGURE 1 : COUPE TYPE GÉNÉRALE DU FUTUR BOULEVARD DE LA GARE AVEC PISTE CYCLABLE



Source : Lettre GENIVAR, 2008.

Les avantages d'ajouter une piste cyclable sont nombreux et viennent premièrement du fait de la présence de la gare de Vaudreuil, opérationnelle dans ce secteur depuis la fin 2003 qui dessert la ligne Montréal-Rigaud des trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport.

Également, cette piste cyclable permettra l'accès aux commerces à grande surface qui prendront place le long de cette rue et qui seront susceptibles d'employer une forte proportion d'étudiants, lesquels sont plus enclins à se déplacer en vélo ou restreints à ce mode de déplacement. De même, les clients de ces commerces pourraient avoir une voie sécuritaire pour circuler à vélo ou à pied.

#### *Constats relatifs au nouveau concept retenu pour le boulevard de la Gare*

*Le nouveau concept retenu pour l'élargissement du boulevard de la Gare à quatre voies qui prévoit maintenant la mise en place d'une piste cyclable est considéré comme un gain important résultant de l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Nous sommes d'avis que ce concept permet d'offrir aux usagers un mode de transport durable. Nous constatons également que l'aménagement d'un trottoir du côté sud du boulevard de la Gare et d'un lien cyclable entre les rues Boréale et Boileau permettra un accès adéquat à la gare de Vaudreuil.*

### **2.2.2 Boulevard de la Cité-des-Jeunes**

Dans le but d'améliorer les déplacements d'est en ouest sur le territoire de la ville de Vaudreuil-Dorion, deux variantes ont été étudiées. La première variante consiste à construire un nouvel axe pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes, alors que la seconde nécessite l'élargissement de deux à quatre voies sur près de 1,5 kilomètre de l'axe existant du boulevard de la Cité-des-Jeunes, entre l'autoroute 540 et la voie ferrée du CP. Selon la Ville, la variante d'un nouveau boulevard de la Cité-des-Jeunes n'a pas été retenue essentiellement en raison des impacts fonciers et sur le milieu bâti plus importants. De fait, avec le développement domiciliaire amorcé il y a trois ans dans le secteur des Châteaux de la Gare, plusieurs lotissements ont été effectués ainsi que la construction de nombreuses résidences. Même si le tracé proposé aurait eu l'avantage d'être plus droit et un peu plus court (1,4 kilomètre) pour rejoindre l'autoroute 540, les impacts structurants (remise en question de tout le lotissement dans le quartier des Châteaux de la Gare) sont plus importants que l'option d'élargir la voie déjà existante qui permettrait de limiter les coûts pour la Ville en récupérant la chaussée actuelle et de causer moins d'impacts pour les citoyens.

Ainsi, l'augmentation de la capacité du boulevard de la Cité-des-Jeunes par son élargissement du côté nord correspond à la solution retenue à l'étude. Ce choix est justifié, d'une part par la présence moins nombreuse de résidences et de terrains et, d'autre part, car aucun n'empiètement ne sera occasionné sur la rivière Quinchien. Toujours du côté nord, la Ville prévoit aménager un trottoir et une piste cyclable dédiée. Compte tenu que le trottoir sur le boulevard de la Gare est prévu du côté sud, le choix d'aménager celui sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes au nord viendra favoriser l'interconnexion entre eux. L'acquisition d'une bande de terrain variant entre 5 et 10 mètres du côté nord sera nécessaire puisqu'une emprise d'environ 30 mètres est requise pour la réalisation de ces aménagements.

Les chaussées seront séparées par une bande médiane bétonnée franchissable. Selon la Ville de Vaudreuil-Dorion, il s'agit d'un concept relativement nouveau dont l'objectif visé dans ce projet sera de maintenir des accès plus directs aux propriétaires riverains tout en séparant le trafic dans

les deux directions pour des raisons de sécurité. Une série de facteurs ont motivé ainsi ce choix pour la bande médiane franchissable (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p.130) :

- elle assure l'accessibilité aux propriétés riveraines;
- elle limite le risque d'accident en raison des caractéristiques particulières de la bande médiane qui est légèrement surélevée et inclinée, ce qui permet du même coup de décourager grandement son utilisation comme voie de dépassement;
- comme les propriétés riveraines sont constituées en majorité de résidences et que celles-ci se limitent à une vingtaine d'habitations, elles sont en mesure de générer très peu de trafic, ce qui pourra amoindrir d'autant le risque de conflits avec les usagers du boulevard;
- avec une largeur de 3,5 à 4,5 m, la bande médiane est en mesure d'offrir un refuge aux véhicules voulant effectuer un virage à gauche, sans bloquer les voies de roulement;
- des refuges pour les piétons peuvent être aménagés aux carrefours afin de maximiser leur sécurité;
- des voies de virage à gauche peuvent être prévues aux carrefours pour maximiser la fluidité.

L'étude d'impact sur l'environnement précise toutefois qu'à la traversée de la voie ferrée du CP, pour des raisons de sécurité, l'aménagement routier est prévu avec un terre-plein infranchissable de 4,5 m, comme ce sera le cas sur le boulevard de la Gare, de chaque côté du corridor des trains de banlieue.

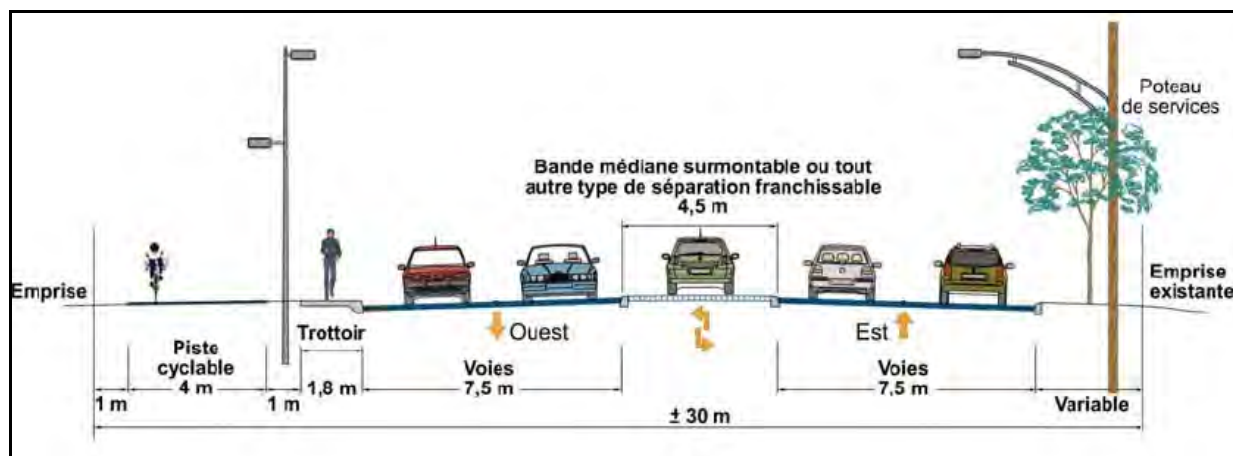
Considérant la nouveauté de ce concept, nous avons demandé à la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du ministère des Transports (MTQ) un avis au regard de la sécurité des usagers (Courrier électronique MTQ, 2008). Ce dernier n'utilise pas de bande médiane bétonnée franchissable sur son réseau, mais plutôt des voies de virage à gauche dans les deux sens (VVG2S). Bien que les deux types d'infrastructures jouent le même rôle, soit de permettre aux conducteurs de se ranger et d'attendre en toute sécurité dans l'espace central pour virer à gauche sans nuire à la fluidité de la circulation, les VVG2S sont moins coûteuses à construire et à entretenir. La bande médiane bétonnée franchissable est plutôt considérée avantageuse en milieu urbain où l'on cherche un compromis entre des voies contiguës et une bande centrale infranchissable dans une emprise habituellement plus restreinte. De plus, en ce qui a trait à la signalisation, cet aménagement requiert un marquage au sol et s'accompagne d'une présignalisation latérale. Une campagne locale d'information peut aussi être envisagée avant la mise en service des voies de circulation. Enfin, toujours selon l'avis du MTQ, pour des raisons de sécurité, la bande médiane franchissable devrait être élaborée avec des refuges pour les piétons et les cyclistes au centre du boulevard à l'approche des intersections.

#### *Constats relatifs aux variantes et à la solution retenue pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes*

*En raison des impacts fonciers et sur le milieu bâti de moindre importance, l'équipe d'analyse est d'accord avec le choix de la Ville de Vaudreuil-Dorion de retenir la solution d'élargir l'actuel boulevard de la Cité-des-Jeunes au lieu de construire entièrement un nouveau boulevard plus au nord afin d'améliorer les déplacements « est-ouest » sur le territoire de la ville. De fait, nous croyons qu'en récupérant le plus possible de chaussée actuelle pour l'aménagement routier en question, cette décision aura comme effet d'acquiescer moins de terrains tout en ayant peu de conséquences sur le développement domiciliaire amorcé il y a quelque temps dans le secteur des Châteaux de la Gare.*

En ce qui concerne plus précisément le concept retenu pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes, l'équipe d'analyse considère justifié l'aménagement d'un trottoir et d'une piste cyclable dédiés au nord du boulevard de la Cité-des-Jeunes, ce qui favorisera le transport actif, avec tous les avantages que l'on connaît pour la santé des individus et des communautés. D'autre part, la mise en place d'une bande médiane bétonnée franchissable entre les chaussées devrait permettre un accès plus direct des personnes à leur propriété sans nuire à la fluidité de la circulation. Toutefois, l'équipe d'analyse estime que la Ville devra porter une attention particulière à la sécurité des utilisateurs du boulevard de la Cité-des-Jeunes en lien avec ce type de terre-plein puisque ce concept est encore peu utilisé au Québec. Une signalisation appropriée devra être mise en place indiquant les particularités propres à la bande médiane franchissable. La Ville devrait également élaborer et diffuser une campagne locale d'information pour cet aménagement particulier avant la mise en service des voies de circulation. Finalement, la conception de la bande médiane franchissable devra être faite en réservant certaines aires de refuge clairement identifiées pour les piétons et les cyclistes afin d'assurer leur sécurité lors de la traversée du boulevard de la Cité-des-Jeunes. Ces informations devront être déposées lors de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

FIGURE 2 : COUPE TYPE GÉNÉRALE DU FUTUR BOULEVARD DE LA CITÉ-DES-JEUNES



Source : adapté de Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007b, figure 8.

### 2.2.3 Avenue André-Chartrand

Au cours de la phase de préparation du projet, différentes variantes ont été étudiées par la Ville de Vaudreuil-Dorion pour améliorer les déplacements en direction nord et sud sur son territoire, favoriser le lien entre les deux principaux pôles urbains de la ville (soit Vaudreuil et Dorion) et désengorger l'avenue Saint-Charles, localisée à l'extrémité est de la ville. Ces variantes étaient :

- augmenter la capacité sur l'avenue Saint-Charles;
- augmenter la capacité sur la route Harwood;
- augmenter la capacité sur la rue Henry-Ford et la route Harwood ou la rue Loyola-Schmidt;

- construire un nouveau lien à quatre voies d'environ deux kilomètres avec l'avenue André-Chartrand au cœur du périmètre d'urbanisation de la ville.

Dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, la Ville a décidé d'étudier plus en profondeur cette dernière variante en raison de ses avantages par rapport aux trois premières. Ces avantages ont trait aux incidences foncières, sur le milieu bâti, sur les entreprises et les commerces, sur les zones sensibles, sur les déplacements des piétons et des cyclistes, sur les déplacements motorisés et aux effets structurants.

Après avoir fait le choix de construire un nouveau lien nord-sud, la Ville a examiné plusieurs tracés possibles : trois variantes dites « ouest », une variante « est » et le tracé de référence qui est celui qui a été retenu. Différents critères d'analyse ont permis à la Ville d'évaluer le meilleur tracé à retenir. Le tracé de référence est qualifié d'avantageux concernant 11 des 14 critères retenus à des fins de comparaison : longueur du lien entre la route Harwood et le boulevard de la Cité-des-Jeunes, nouvelle superficie requise, modification des marges de recul, création de lots ou résidus dérogoires, passage à travers de lotissements approuvés par la Ville en 2005, révision du plan directeur de rues, hiérarchisation du réseau routier et desserte des nouveaux quartiers à long terme, contribution à la réduction des problèmes sur l'avenue Saint-Charles, intégration avec le réseau cyclable prévu, intégration avec la conduite maîtresse d'aqueduc et traversée de la rivière Quinchien.

Le parachèvement de l'avenue André-Chartrand est ainsi prévu à quatre voies sur environ deux kilomètres entre le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la future autoroute 20, qui sera réaménagée par le MTQ dans le secteur Dorion. Dans le but de répondre au besoin de fluidité entre les deux principaux pôles de la ville, l'infrastructure routière ne comprendra que trois carrefours à feux et deux carrefours giratoires<sup>2</sup>. Il importe de préciser que le concept de carrefour giratoire est un aménagement sensiblement nouveau au Québec qui présente de nombreux avantages (réduction de la vitesse, accroissement de la fluidité de la circulation, etc.).

Dans la même optique de favoriser la fluidité de la circulation en milieu urbain, aucun accès direct à l'avenue ne sera permis pour les propriétaires riverains. De fait, un terre-plein central infranchissable variant entre 4,0 et 4,5 mètres de largeur, sera aménagé sur presque toute la longueur du tracé séparant les voies en direction opposée, sauf à la hauteur de la rue Valois où le terre-plein aura huit mètres de largeur afin de pouvoir y insérer une structure antibruit. Enfin, une piste cyclable sera aménagée du côté est et un trottoir sera construit du côté ouest de l'avenue.

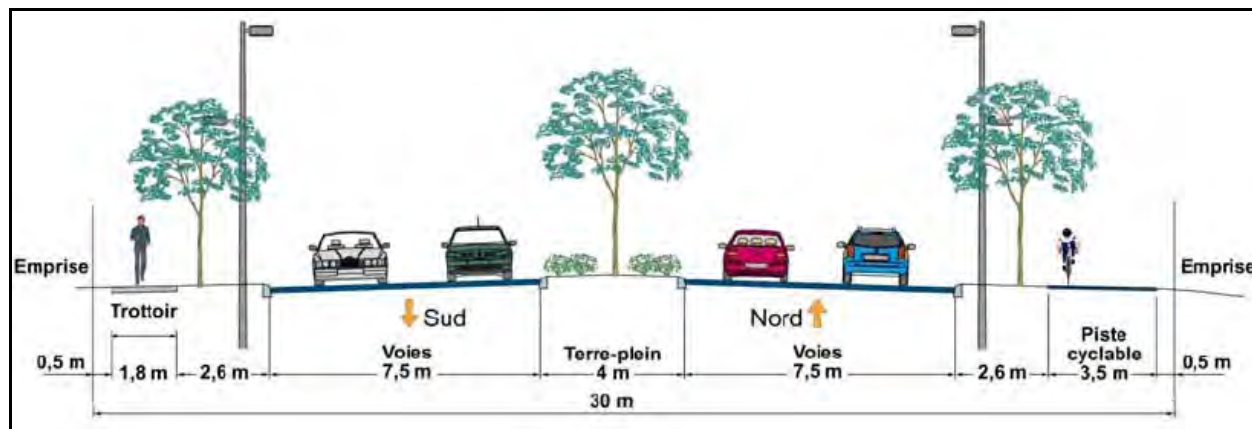
Dans le secteur des Jardins Dorion, où l'on retrouve près d'une vingtaine de résidences qui longent déjà le tronçon à deux voies de l'avenue André-Chartrand, un aménagement particulier a été conçu pour répondre aux préoccupations des résidents du secteur. Ainsi, en plus du trottoir et de la piste cyclable, la Ville aménagera des espaces de stationnement sur rue et des structures antibruit seront mises en place à l'intérieur du terre-plein. Pour faire place à l'ensemble de ces aménagements dans ce secteur, l'emprise totale variera entre 29,5 à 33 m, les voies de circulation seront réduites à trois mètres et les espaces de stationnement auront 2,5 mètres de largeur.

---

<sup>2</sup> Un carrefour giratoire est un aménagement comprenant une, deux ou trois voies de circulation entourant un îlot central. La circulation doit se faire dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et les utilisateurs doivent céder le passage aux piétons et aux véhicules qui y circulent déjà.

L'emprise actuelle de l'avenue André-Chartrand étant de 25 mètres dans ce secteur, une bande de terrain additionnelle de 4,5 à 8 mètres de largeur devra être utilisée à l'intérieur du parc des Jardins Dorion, soit l'équivalent de 2 326 m<sup>2</sup>.

FIGURE 3 : COUPE TYPE GÉNÉRALE DE LA FUTURE AVENUE ANDRÉ-CHARTRAND



Source : adapté de Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007b, figure 9.

Par ailleurs, avec le parachèvement de l'avenue André-Chartrand, la Ville a prévu construire un pont pour la traversée de la rivière Quinchien et deux ponts ferroviaires pour les corridors du CP et du CN (l'avenue passera sous chacun de ces corridors). En ce qui concerne les deux traversées des voies ferrées, il s'agira de franchissements étagés dont les différents aspects devront être présentés aux deux compagnies concernées et l'ensemble des détails liés à la conception seront également connus à l'étape des plans et devis.

Enfin, mentionnons que la Ville effectuera la construction de l'avenue André-Chartrand par étapes. À moyen terme, il est d'abord prévu un aménagement à deux voies qui prendra place aux endroits qui n'impliquent pas de traversées étagées des voies ferrées. Plus spécifiquement, la construction d'une route à deux voies de la rue Valois à l'avenue Marier offrira un lien temporaire à la circulation qui passerait par l'avenue Marier et la rue Henry-Ford. Par la suite, dans un horizon de sept à dix ans, la Ville réalisera le parachèvement de l'avenue André-Chartrand, c'est-à-dire la conversion en un aménagement à quatre voies et avec la réalisation des deux traversées étagées des voies ferrées du CP et du CN. À la demande du Ministère, la Ville a indiqué privilégier la réalisation du nouveau lien en deux phases plutôt qu'une seule, surtout pour des raisons financières : « [...] 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 » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, p. 6).

#### *Constats relatifs aux variantes et à la solution retenue pour l'avenue André-Chartrand*

*En accord avec le choix de la Ville de Vaudreuil-Dorion, l'équipe d'analyse considère pertinent le fait de retenir pour l'étude approfondie la solution de réaliser le parachèvement de l'avenue André-Chartrand à quatre voies afin d'améliorer notamment les déplacements en direction nord et sud sur le territoire de la ville et pour désengorger l'avenue Saint-Charles. En effet, contrairement*



*aux trois variantes considérées au préalable, la construction d'un nouveau lien routier sur environ deux kilomètres au cœur du périmètre d'urbanisation représente la solution engendrant le moins d'impacts fonciers, sur le milieu bâti, les entreprises et les commerces. Aussi, à la lumière des effets structurants positifs du projet, ce lien apparaît répondre le mieux à l'équilibre recherché dans le développement de la ville et la desserte des nouveaux quartiers. Il apparaît également permettre une intégration plus efficiente avec le réseau cyclable prévu par la Ville.*

## **2.3 Choix des enjeux**

Selon l'analyse des documents déposés par l'initiateur et les informations révélées par la consultation gouvernementale et par l'audience publique tenue sur le projet, les principaux enjeux liés au projet concernent la protection du climat sonore et de la qualité de l'air, l'émission de gaz à effet de serre (GES), les acquisitions de terrains et de bâtiments ainsi que les impacts sur la qualité de vie des résidents et sur certaines composantes du milieu biophysique.

## **2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus**

### **2.4.1 Climat sonore**

Lors des audiences publiques, plusieurs participants ont fait part de leurs préoccupations relativement aux nuisances et à la perte de qualité de vie occasionnées par le niveau de bruit actuel dans la ville de Vaudreuil-Dorion. Plusieurs questions ont également été posées sur les impacts sonores pendant la construction et lors de l'exploitation des nouvelles infrastructures routières.

#### *2.4.1.1 Climat sonore en période de construction*

En phase de construction, l'initiateur reconnaît que l'utilisation d'équipements lourds lors des travaux contribuera inévitablement à augmenter le niveau sonore des résidences localisées à proximité des nouvelles infrastructures routières. À cet égard, le boulevard de la Cité-des-Jeunes et l'avenue André-Chartrand sont plus sensibles que le boulevard de la Gare qui est à vocation commerciale. À certains moments de la construction, certaines résidences seront localisées à une distance inférieure à 150 mètres des travaux. En considérant l'application d'un ensemble de mesures d'atténuation habituellement utilisées, l'impact des activités de construction sur le milieu sonore a été évalué comme « moyen » par l'initiateur. Parmi les mesures d'atténuation énumérées dans le résumé de l'étude d'impact (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 33), mentionnons entre autres l'engagement de l'initiateur à utiliser des équipements de construction générant un bruit réduit ou munis de dispositifs antibruit, à construire des écrans temporaires ou mobiles près des équipements les plus bruyants et à éviter la circulation de camions lourds à proximité des zones sensibles.

L'initiateur s'est également engagé à réaliser les travaux bruyants (utilisation de la machinerie lourde, de compresseurs et enfoncement de pieux) entre 7 h et 19 h et à ne pas travailler le dimanche (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 185). Il mentionne également que, conformément à son Règlement sur les nuisances (règlement numéro 1405), aucune activité de construction ne sera effectuée entre 23 h et 7 h. Par ailleurs, l'initiateur indique que :

« Si des contraintes d'échéancier devaient se présenter, ou encore des contraintes liées à la mise en place de certains ouvrages (ex : ponts ferroviaires en fonction des périodes moins achalandées sur les voies ferrées), et que des travaux bruyants devaient être réalisés au-delà de 19h00, les mesures applicables seront précisées à l'étape des plans et devis, soit au moment des demandes d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement » (GENIVAR, 2007, annexe 1).

L'initiateur a également pris l'engagement de tenir compte des objectifs préconisés par le MDDEP (MDDEP, 2007) relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction en intégrant les limites et lignes directrices dans un devis spécial de gestion du bruit en période de construction pour les travaux sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes et l'avenue André-Chartrand. Ce devis spécial sera élaboré et déposé au MDDEP au soutien des demandes d'autorisation requises en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement veulent que, pendant la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, les niveaux de bruit équivalents ( $L_{Aeq, 12 h}^3$ ) provenant d'un chantier de construction ne dépassent pas le niveau équivalent du bruit ambiant ( $L_{Aeq, 12 h}$ ), tel que mesuré en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle. Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB(A), le niveau de bruit à respecter est de 55 dB(A). Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur doit les justifier et préciser les travaux mis en cause, leur durée et les dépassements prévus. De plus, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation sonore afin de limiter le plus possible ces dépassements.

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ( $L_{Aeq, 1 h}$ ) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB(A)  $L_{eq, 1 h}$  ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB(A). Cette limite s'applique en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ( $L_{Aeq, 3 h}$ ) peut atteindre 55 dB(A) peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements.

Si, pour des considérations techniques ou autres, l'atteinte de ces objectifs n'était pas possible ou pas pertinente, les seuils de bruit maximaux normalement imposés par le MTQ devront être respectés. Ces seuils sont les suivants :

---

<sup>3</sup>  $L_{Aeq, 12 h}$  : niveau de bruit équivalent sur 12 heures qui correspond à la moyenne énergétique du bruit perçu pendant cette période.

TABLEAU 1 : NIVEAUX SONORES MAXIMAUX À RESPECTER EN PHASE DE CONSTRUCTION

Période	Niveau sonore $L_{10\%}^1$ maximal permis
Diurne : 7 h à 19 h	La plus élevée des deux valeurs suivantes : 75 dB(A) ou bruit ambiant sans les travaux + 5 dB(A)
Nocturne : 19 h à 7 h	Bruit ambiant sans les travaux <sup>2</sup> + 5 dB(A)

<sup>1</sup>  $L_{10\%}$  signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage est de 30 minutes. Il représente les pointes de bruit.

<sup>2</sup> Bruit ambiant sans travaux, représenté par un  $L_{Aeq}$  (niveau équivalent), est le niveau sonore mesuré sur une période minimale de 24 heures ( $L_{Aeq, 24 h}$ ) et au moins à deux reprises, durant deux jours non consécutifs avant le début des travaux de construction. Le bruit ambiant doit être évalué pour la période diurne (7 h à 19 h) et nocturne (19 h à 7 h).

L'initiateur s'est également engagé (GENIVAR, 2007, annexe 1) à réaliser un programme de surveillance environnementale du climat sonore durant la période de construction du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de l'avenue André-Chartrand. Le programme détaillé sera déposé auprès du MDDEP en appui à la demande d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et contiendra les exigences suivantes :

- l'identification des niveaux de bruit à respecter;
- la localisation et le niveau sonore initial des zones sensibles établies le long des infrastructures routières les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier;
- une description des mesures d'atténuation qui pourraient être mises en place si la situation l'exige et des mécanismes pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités du chantier;
- la fréquence des rapports d'étape sur la surveillance du climat sonore des activités de construction.

#### *Constat relatif au climat sonore en période de construction*

*Nous concluons que la Ville de Vaudreuil-Dorion a bien évalué les impacts potentiels du projet en période de construction et s'est engagée à mettre en place les mesures d'atténuation courantes permettant le respect des niveaux sonores tolérables au cours des travaux tels que préconisé dans les objectifs du MDDEP. Nous estimons également que son engagement à présenter un programme de surveillance du climat sonore pour la période de construction, qui prévoira des mesures d'atténuation en cas de dépassement des critères et qui prendra en compte les critères du MDDEP, est satisfaisant.*

#### 2.4.1.2 Climat sonore actuel et le climat sonore en période d'exploitation

Les questions sonores ont fait l'objet d'une étude sectorielle spécifique intitulée : « Étude d'impact sonore pour les trois nouveaux tracés du projet d'amélioration du réseau artériel de Vaudreuil-Dorion » produite par DÉCIBEL Consultants inc., en mai 2006. La zone d'étude

sonore définie pour l'examen des impacts acoustiques forme une bande de 300 mètres de part et d'autre des trois infrastructures routières concernées par ce projet.

### Normes et critères de qualité

La pratique suivie par le MDDEP dans le cadre de l'analyse des projets routiers assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 décibels exprimé sur une période de 24 heures (55 dB(A)  $L_{eq, 24 h}$ ) à l'extérieur des résidences, et plus récemment, des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2002). L'OMS recommande de limiter le bruit extérieur durant la période du jour et du soir à 55 dB(A)  $L_{eq, 16 h}$  pour éviter une gêne grave et à un maximum de 50 dB(A)  $L_{eq, 16 h}$  pour éviter une gêne modérée. Un niveau sonore extérieur maximum de 45 dB(A)  $L_{eq, 8 h}$  est également recommandé durant la nuit afin d'assurer un niveau acceptable pour le sommeil dans la chambre à coucher de 30 dB(A).

De plus, selon la pratique administrative du MDDEP, une augmentation de 1 dB(A) est jugée acceptable lorsque le  $L_{eq, 24 h}$  se situe entre 55 et 60 dB(A). Lorsque le niveau constaté pour l'indice  $L_{eq, 24 h}$  est supérieur à 60 dB(A), aucune augmentation ne devrait être permise.

Le Règlement sur les nuisances de la ville de Vaudreuil-Dorion ne comporte pas de disposition concernant le bruit de la circulation routière et les travaux de construction.

### Climat sonore actuel

Pour établir les niveaux sonores existants dans les zones d'étude sonore, des mesures de bruit ont été réalisées en 2005 à neuf emplacements. Pour la boulevard de la Gare, outre la circulation sur cette artère, les principales sources de bruit provenaient de la circulation routière des autoroutes 40 et 540 ainsi que des accélérations des camions lourds quittant le commerce Flying J. En ce qui concerne le boulevard de la Cité-des-Jeunes, les principales sources de bruit provenaient de la circulation routière sur ce boulevard et sur l'autoroute 540 ainsi que du trafic ferroviaire. Pour l'avenue André-Chartrand, le niveau sonore mesuré est principalement généré par le trafic ferroviaire. Les informations fournies par l'initiateur permettent de constater qu'en certains endroits de la zone urbanisée de Vaudreuil-Dorion, le milieu bâti souffre d'un climat sonore déjà passablement perturbé (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 20). Par exemple, à proximité de la voie ferroviaire sur l'avenue André-Chartrand, le  $L_{eq, 24 h}$  a été évalué à un niveau de 70,5 dB(A) qui correspond à un degré de perturbation fort.

Par la suite, des simulations du climat sonore actuel ont été réalisées en utilisant ces mesures de bruit de 2005, les données de débit routier moyen journalier en période estivale (DJME) pour les tronçons autoroutiers et les routes municipales ainsi que le nombre moyen de trains par jour pour les voies ferroviaires du CN et du CP. Les logiciels utilisés sont le modèle TNM 2.5 pour la circulation routière et le modèle SoundPLAN 6.3 pour la circulation ferroviaire (annexe 14, p.17). Le tableau suivant présente l'évaluation de la qualité de l'ambiance sonore actuelle à partir des simulations estimées pour les propriétés sensibles localisées en bordure des trois voies de circulation étudiées. Le classement a été effectué selon la méthodologie utilisée par le MTQ dans le cadre de l'étude des impacts sonores pour les tronçons routiers sous leur juridiction.

TABLEAU 2 : DEGRÉ DE PERTURBATION SONORE EXISTANT SANS L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ARTÉRIEL

Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore	de la Gare		Cité-des-Jeunes		André-Chartrand	
	Nombre de résidences	%	Nombre de résidences	%	Nombre de résidences	%
Acceptable $L_{eq\ 24h} \leq 55\text{ dB(A)}$	167	98 %	69	47	150	75
Faible $55\text{ dB(A)} < L_{eq\ 24h} \leq 60\text{ dB(A)}$	3	2 %	40	28	21	11
Moyen $60\text{ dB(A)} < L_{eq\ 24h} < 65\text{ dB(A)}$			18	12	11	5
Fort $65\text{ dB(A)} \leq L_{eq\ 24h}$			19	13	18	9
<b>Total</b>	170	100 %	146	100 %	200	100 %

Selon cette grille d'évaluation, pour le boulevard de la Gare, l'ensemble des résidences subissent un niveau acceptable ou faible. Pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes, la majorité des résidences (75 %) supportent une perturbation acceptable ou faible. Par contre, pour les résidences localisées à proximité de la voie ferroviaire, une perturbation moyenne ou forte est présente. Enfin, pour l'avenue André-Chartrand, la présence de la voie ferrée fait en sorte que les résidences (14 %) situées à proximité de celle-ci subissent des perturbations moyennes et fortes alors que pour 86 % des propriétés sensibles, des perturbations acceptables et faibles sont présentes.

#### Évaluation du climat sonore projeté

L'évaluation du climat sonore projeté a été réalisée pour deux scénarios qui considèrent l'élargissement à quatre voies du boulevard de la Gare et du boulevard Cité-des-Jeunes et qui diffèrent selon l'état d'avancement du parachèvement de l'avenue André-Chartrand. Dans le premier scénario, l'avenue André-Chartrand est à deux voies et se termine à proximité de la voie ferroviaire du CP. Dans le deuxième scénario, l'avenue André-Chartrand est complètement parachèvement à quatre voies entre l'autoroute 20 et le boulevard de la Cité-des-Jeunes, soit lorsque les deux passages sous les voies ferrées du CN et du CP seront existants. Dans l'hypothèse où le projet est autorisé par le gouvernement, le scénario 1 devrait se réaliser dans les 2 à 5 ans suivant l'autorisation et le scénario 2 devrait se matérialiser sur un horizon de 7 à 10 ans.

Pour les deux scénarios, les simulations ont été effectuées en tenant compte des particularités suivantes : l'ensemble des espaces vacants de la zone d'étude étant développés (horizon d'au moins 15 ans), des prévisions des débits de circulation routière pour chaque scénario avec un pourcentage de véhicules lourds et un nombre de passage de trains constant ainsi que le prolongement de l'autoroute 30 et le parachèvement de l'autoroute 20 étant complétés. La vitesse utilisée pour les simulations est de 50 km/h, soit la vitesse affichée sur le boulevard de la Gare et le boulevard de la Cité-des-Jeunes. Avec l'augmentation prévue des activités commerciales, industrielles et résidentielles sur le territoire de la ville de Vaudreuil-Dorion, un nombre total de

nouveaux déplacements est anticipé 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 (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 34 et figure 4).

Puisque les modélisations pour les deux scénarios prennent en compte le développement urbain terminé, c'est la pire situation qui a été modélisée (étude d'impact sur l'environnement, p. 220). Cela a donc pour effet de surévaluer les augmentations de bruit qui pourraient être réellement rencontrées à l'ouverture du scénario 1.

Pour qualifier l'importance de l'impact, l'initiateur a utilisé la grille d'évaluation des impacts sonores préconisée dans la Politique sur le bruit routier du MTQ.

Malgré la mise en place de mesures d'atténuation, l'évaluation finale de l'importance de l'impact sonore pour l'ensemble du projet a été qualifiée de moyenne. L'analyse de cet impact est effectuée en premier lieu pour les milieux bâtis existants des trois axes touchés. Par la suite, le climat sonore projeté est analysé pour les espaces vacants du développement urbain prévu.

#### *Climat sonore projeté aux secteurs construits*

Dans l'étude d'impact, pour chaque propriété sensible existante localisée à proximité des trois infrastructures routières visées par le projet, l'impact sonore a été évalué (augmentation ou diminution du bruit) par comparaison entre les niveaux sonores actuels et ceux projetés pour les deux scénarios retenus.

#### *Boulevard de la Gare*

La zone d'étude sonore comprend 170 propriétés sensibles dont un foyer de personnes âgées, une école privée et une garderie. La majorité des résidences sont localisées au sud du boulevard de la Gare et à l'est de la voie ferrée du CP (rues du Manoir et Boileau). Les simulations effectuées pour les scénarios 1 (André-Chartrand à deux voies) et 2 (André-Chartrand à quatre voies) indiquent que, pour la majorité des résidences, un impact sonore positif ou nul (scénario 1 : 92 % et scénario 2 : 90 %) est anticipé en raison de l'effet d'écran produit par les commerces qui seront construits de part et d'autre du boulevard de la Gare. Une légère augmentation du niveau de bruit de 1 et 2 dB(A) est prévue au droit de 16 propriétés sensibles parce qu'il y aura une augmentation de la circulation sur le boulevard à la suite du développement commercial. Le tableau 3 présente les résidences subissant ces augmentations.

Aucune mesure d'atténuation de l'impact sonore sur les milieux bâtis existants n'est proposée par l'initiateur sur cet axe. Nous constatons aussi que la faible hausse du climat sonore entre 1 et 2 dB(A) ne justifie pas de telles mesures. De plus, comme les abords du boulevard de la Gare seront essentiellement à vocation commerciale et qu'il n'y a pas de nouveau bâtiment résidentiel prévu directement en bordure de cet axe, aucune nouvelle zone sensible ne sera donc touchée par l'élargissement de cette rue. Enfin, avec l'ajout de plusieurs feux de circulation, l'initiateur prévoit que la vitesse maximale de circulation de 50 km/h qui est affichée sur le boulevard de la Gare y sera moindre dans le futur, ce qui aura un effet favorable sur la préservation d'un climat sonore acceptable.

**TABLEAU 3 : NIVEAUX SONORES DES PROPRIÉTÉS SENSIBLES DU BOULEVARD DE LA GARE SUBISSANT UNE AUGMENTATION SONORE (16 PROPRIÉTÉS)**

Localisation des secteurs sensibles	Niveaux sonores (dB(A) $L_{eq, 24h}$ )				
	Existant	Projeté Scénario 1	*	Projeté Scénario 2	*
2608 et 2616, du Manoir	51	52	+ 1	52	+1
2600, du Manoir	53	54	+ 1	55	+2
2580 et 2590, du Manoir	55	57	+ 2	57	+ 2
2570, du Manoir	59	61	+ 2	61	+ 2
Résidence pour personnes âgées	51	53	+ 2	53	+ 2
147,151 et 155, Pineault	48	49	+ 1	49	+ 1
137 et 143, Pineault	50	52	+ 2	52	+ 2
116, Provencher	47	48	+ 1	48	+ 1
Garderie Les Jardins d'Émilie	59	61	+ 2	61	+ 2
Hôtel Super 8	58	59	+ 1	60	+ 2
École privée	48	49	+ 1	50	+ 2

\* : Différentiel (dB(A)  $L_{eq, 24h}$ ) entre le niveau existant et les scénarios projetés.

### *Boulevard de la Cité-des-Jeunes*

La zone d'étude sonore comprend 142<sup>4</sup> propriétés sensibles dont la majorité sont des résidences de type unifamiliale isolée. Les simulations effectuées pour les scénarios 1 (André-Chartrand à deux voies) et 2 (André-Chartrand à quatre voies) indiquent que, pour la majorité des résidences (92 %), un impact sonore positif ou nul est anticipé. En effet, selon l'étude d'impact, il appert que certaines résidences nouvellement construites voient leur niveau sonore diminuer en raison de l'effet d'écran procuré par les futures constructions résidentielles qui seront localisées entre celles existantes et les principales sources de bruit (la voie ferrée et le futur boulevard). Par ailleurs, dû à la forte contribution sonore provenant de la voie ferroviaire, plusieurs résidences (rues des Floralties et des Perce-Neige) n'auront pas d'augmentation de bruit. Par contre, une augmentation du niveau de bruit de 1 à 4 dB(A) est attendue en raison de l'augmentation de la circulation sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes à la suite de la réalisation du projet pour les propriétés sensibles identifiées au tableau 4.

Selon la méthodologie utilisée pour évaluer les impacts sonores, seule la résidence localisée du côté sud du boulevard de la Cité-des-Jeunes à proximité de la rue Henry-Ford (1439, boulevard de la Cité-des-Jeunes) aura, avec une augmentation de 4 dB(A), un impact moyen à la suite de la réalisation du scénario 1 (André-Chartrand à deux voies). Lors de la réalisation du scénario 2, qui permet de réduire la circulation à cet endroit, un impact faible est attendu. Un impact faible est également évalué pour les autres résidences qui subissent une augmentation de leurs niveaux sonores variant entre 1 et 3 dB(A). Aucune mesure d'atténuation de l'impact sonore n'est proposée sur cet axe car l'initiateur mentionne que dans presque tous les cas où il y a une augmentation de 3 dB(A) ou moins, la différence est à peine perceptible et que, selon la Politique de bruit du MTQ, les impacts faibles ne font pas l'objet de mesures d'atténuation. Un programme de suivi environnemental est tout de même proposé dans l'étude d'impact.

<sup>4</sup> La différence entre le nombre de résidences mentionné au tableau 2 de la page 18 du présent rapport (146 résidences) et le nombre 142 mentionné dans cette section s'explique par le fait que quatre résidences sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes devront être acquises ou déplacées.

Compte tenu que les critères utilisés par le MDDEP sont légèrement dépassés et que l'augmentation demeure généralement dans la limite du seuil détectable pour l'oreille humaine de 3 dB(A), nous constatons que la contribution du projet d'élargissement du boulevard de la Cité-des-Jeunes serait faible et qu'en conséquence, le degré de perturbation sonore existant ne changera pas de façon significative. En outre, avec les feux de circulation qui seront mis en place sur le boulevard aux croisements de l'avenue André-Chartrand, de la rue des Floralies et du boulevard de la Gare, la vitesse y sera moindre dans le futur.

TABLEAU 4 : NIVEAUX SONORES DES PROPRIÉTÉS SENSIBLES DU BOULEVARD DE LA CITÉ-DES-JEUNES SUBISSANT UNE AUGMENTATION SONORE (12 PROPRIÉTÉS)

Localisation des secteurs sensibles	Niveaux sonores (dB(A) $L_{eq, 24h}$ )				
	Existant	Projeté Scénario 1	*	Projeté Scénario 2	*
1439, boul. Cité-des-Jeunes	57	61	+ 4	60	+ 3
1339, boul. Cité-des-Jeunes	53	56	+ 3	55	+ 2
1239, boul. Cité-des-Jeunes	54	56	+ 2	56	+ 2
111, White	52	54	+ 2	54	+ 2
1039 et 1139, boul. Cité-des-Jeunes	57	59	+ 2	59	+ 2
939, boul. Cité-des-Jeunes	56	58	+ 2	57	+ 1
539 et 639, boul. Cité-des-Jeunes	56	59	+ 3	59	+ 3
439, boul. Cité-des-Jeunes	56	59	+ 3	59	+ 3
435, boul. Cité-des-Jeunes	56	58	+ 2	59	+ 3
339, boul. Cité-des-Jeunes	56	57	+ 1	58	+ 2

\* : Différentiel (dB(A)  $L_{eq, 24h}$ ) entre le niveau existant et les scénarios projetés.

#### Avenue André-Chartrand

La zone d'étude sonore comprend 200 propriétés sensibles dont la majorité sont des résidences de type unifamiliale isolé. Un parc récréatif et une école sont localisés à l'intersection de la rue Valois et de l'avenue André-Chartrand. Actuellement, l'avenue André-Chartrand finit en cul-de-sac, il y a donc très peu de circulation. Les simulations effectuées pour les scénarios 1 et 2, indique que les 50 propriétés sensibles localisées au sud de la rue Valois auront un impact nul en raison de la forte contribution sonore provenant des voies ferrées du CN. Au nord de la rue Valois, les 150 résidences auront une augmentation du niveau de bruit de 1 à 10 dB(A) selon l'emplacement de celles-ci et le scénario considéré. Des impacts faibles sont anticipés pour 75 % des résidences pour le scénario 1 et 71 % pour le scénario 2. Dans le deuxième scénario, où l'avenue André-Chartrand est complètement parachevée à quatre voies entre l'autoroute 20 et le boulevard de la Cité-des-Jeunes, les sept premières résidences le long de l'avenue André-Chartrand, à partir de l'intersection avec la rue Valois subiront un impact sonore moyen. Le tableau 5 présente les résidences ou secteurs de résidences subissant ces augmentations.

À la lumière de ces simulations, tant que l'avenue André-Chartrand ne sera pas parachevée en totalité (scénario 1), l'augmentation du bruit pour la majorité des résidents riverains dans le secteur du parc des Jardins Dorion sera inférieure à 3 dB(A).



TABLEAU 5 : NIVEAUX SONORES DES PROPRIÉTÉS SENSIBLES DE L'AVENUE ANDRÉ-CHARTRAND SUBISSANT UNE AUGMENTATION SONORE (150 PROPRIÉTÉS)

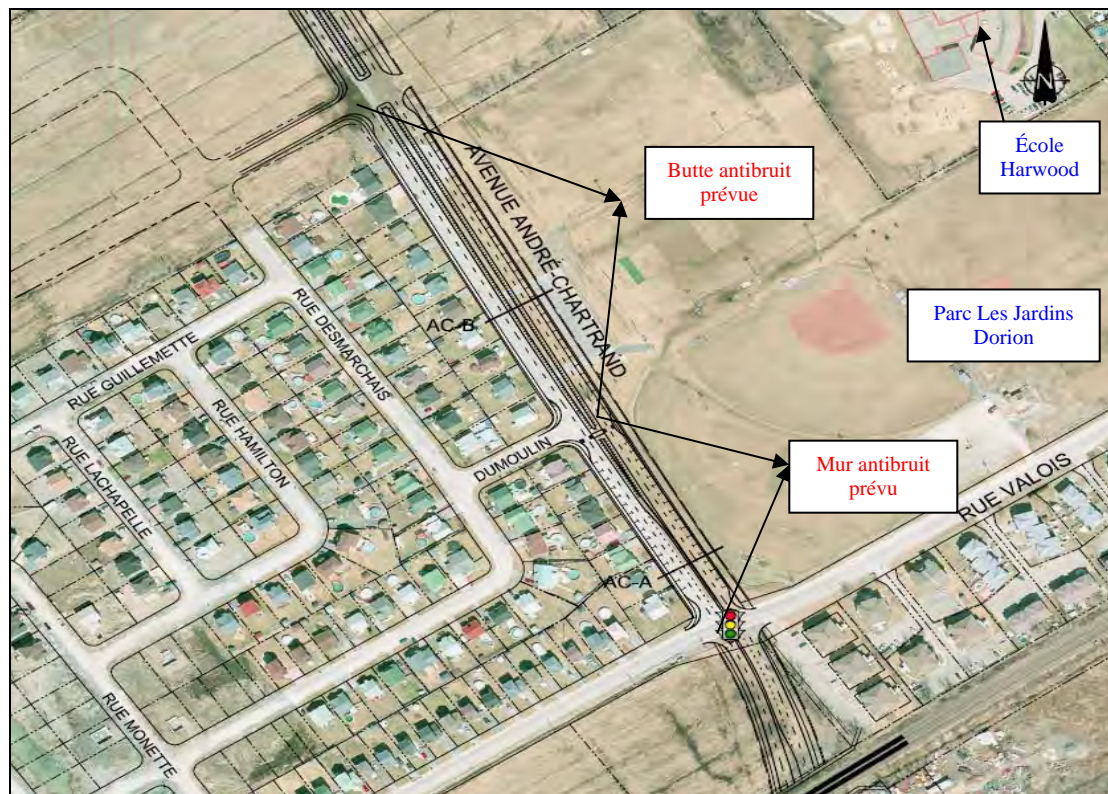
Localisation des secteurs sensibles	Niveaux sonores (dB(A) $L_{eq, 24h}$ )				
	Existant	Projeté Scénario 1	*	Projeté Scénario 2	*
Développement Les Jardins Dorion	42	43	+ 1	43	+ 1
Rue Hamilton	42	43	+ 1	44	+ 2
723 à 779, Desmarais – 751 et 753, Guillemette	44	45	+ 1	47	+ 3
718 à 738, Desmarchais	44	46	+ 2	48	+ 4
190, 194, 198, 202 et 206, André-Chartrand	45	50	+ 5	55	+ 10
178, 182 et 186, André-Chartrand	46	50	+ 4	55	+ 9
170 et 174, André-Chartrand	47	50	+ 3	55	+ 8
740 à 754, Desmarchais	47	48	+ 1	48	+ 1
756 à 778, Desmarchais	46	48	+ 2	48	+ 2
160 et 164, André-Chartrand	49	52	+ 3	56	+ 7
152 et 156, André-Chartrand	51	53	+ 2	56	+ 5
148, André-Chartrand	52	54	+ 2	56	+ 4
144, André-Chartrand	54	56	+ 2	58	+ 4
140, André-Chartrand	55	57	+ 2	59	+ 4
749 à 781, Valois	54	55	+ 1	55	+ 1
745 et 747, Valois	54	55	+ 1	56	+ 2
École Hardwood	47	48	+ 1	49	+ 2

\* : Différentiel (dB(A)  $L_{eq, 24h}$ ) entre le niveau existant et les scénarios projetés.

Dans ce même secteur, la mise en place de l'avenue André-Chartrand à quatre voies entraînera des augmentations de bruit pour une vingtaine de résidences qui pourraient subir des hausses variant de 4 à 10 dB(A). Mentionnons qu'une augmentation de 10 dB(A) représente une perception pour l'oreille humaine deux fois plus forte que la situation présente. L'initiateur propose dans ce secteur les mesures d'atténuation suivantes :

- mise en place d'un mur antibruit entre la rue Valois et la rue Dumoulin d'une hauteur de 1,7 mètre par 20 centimètres de largeur. Ce mur viendra s'insérer dans une butte qui est prévue à partir de la rue Dumoulin, et ce, jusqu'à la rue projetée se raccordant à l'avenue André-Chartrand au nord du quartier des Jardins Dorion. La butte aura elle aussi une hauteur de 1,7 mètre avec des pentes d'environ un mètre en vertical pour 1,5 mètre en horizontal. Le terre-plein muni d'une butte aura une largeur de six à huit mètres et le replat de la butte aura généralement entre 1,3 et 1,5 mètre de largeur. Des ensemencements spéciaux sont prévus pour que les talus de la butte se maintiennent adéquatement. Les structures antibruit auront une longueur totale de 350 mètres (voir figure 4);
- limitation de la vitesse à 30 km/h dans le secteur résidentiel existant, justifiée également par la présence du parc et de l'école Harwood. Pour s'assurer de la réduction de la vitesse, des goulots rétrécissant la chaussée sont projetés aux intersections et au passage piétonnier;
- mise en place de deux carrefours giratoires sur la future avenue André-Chartrand pour réduire les points d'arrêt et de départ et qui auront également pour effet de réduire la vitesse.

FIGURE 4 : STRUCTURES ANTIBRUIT



Source : Étude d'impact sur l'environnement, Volume 2, Annexe 14, figure .

Les mesures correctives permettront de réduire le niveau de bruit de l'ordre de 1 à 5 dB(A) pour la majorité des résidences face au parc qui seront caractérisées par un climat sonore inférieur ou égal à 55 dB(A)  $L_{eq, 24 h}$ . La seule exception sera la résidence au coin de la rue Valois (# 140 André-Chartrand). Dans ce cas, le niveau de bruit avec l'avenue André-Chartrand parachevée et le mur en place sera de 58 dB(A)  $L_{eq, 24 h}$ , ce qui représente une augmentation de 3 dB(A) par rapport à la situation actuelle (voir tableau 6).

TABLEAU 6 : RÉSULTATS DES NIVEAUX SONORES AVEC ET SANS MESURE D'ATTÉNUATION

Localisation des secteurs sensibles	Niveaux sonores (dB(A) $L_{eq, 24 h}$ )			
	Existant	Scénario 2		
		Sans mesure d'atténuation	Avec mesures d'atténuation	*
190, 194, 198, 202 et 206, André-Chartrand	45	55	50	- 5
178, 182 et 186, André-Chartrand	46	55	50	- 4
170 et 174, André-Chartrand	47	55	50	- 3
160 et 164, André-Chartrand	49	56	52	- 3
152 et 156, André-Chartrand	51	56	52	- 1
148, André-Chartrand	52	56	53	- 1
144, André-Chartrand	54	58	55	- 1
140, André-Chartrand	55	59	58	- 3

\* : Réduction (dB(A)  $L_{eq, 24 h}$ ) due aux mesures d'atténuation.

Malgré que les mesures d'atténuation rendent plus acceptables les niveaux sonores, certaines résidences seront cependant au-dessus du seuil à partir duquel l'oreille humaine peut percevoir une hausse du niveau de bruit. L'initiateur mentionne dans l'étude d'impact (étude d'impact sur l'environnement, p. 226) qu'il s'agit du meilleur compromis possible entre la réduction du bruit, la conservation des vues vers le parc et la limitation des incidences sur les condominiums au sud de la rue Valois.

Nous constatons que l'initiateur a évalué de façon satisfaisante l'impact sonore attribuable à l'augmentation de la circulation sur l'avenue André-Chartrand et que des mesures d'atténuation raisonnables ont été proposées.

*Ambiance sonore pour les futures habitations le long de l'avenue André-Chartrand*

Selon le plan d'affectation de la ville, d'importants projets de développement urbain (résidentiel et commercial) sont planifiés. Dans le cas des terrains vacants pour la construction résidentielle, la Ville applique les prescriptions de la SCHL qui visent à contrôler l'implantation d'habitations, institutions et usages récréatifs dans la zone délimitée entre l'isocontour 55 dB(A) et l'emprise des tracés à l'étude. À l'intérieur de cette zone, la construction de logements n'est possible que si l'on insonorise de façon adéquate. Les critères prescrits par la SCHL sont inscrits au tableau 7.

TABLEAU 7 : NIVEAUX MAXIMAUX ACCEPTABLES DES BRUITS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET FERROVIAIRE DANS LES QUARTIERS D'HABITATIONS ET DES ENDROITS DE DIVERTISSEMENT EXTÉRIEURS

Endroit	Niveaux sonores maximaux, dB(A) $L_{eq, 24 h}$
Chambre à coucher	35
Salles de séjour, à manger, à divertissement	40
Cuisines et salles de bain, halls d'entrée, salle de débarras	45
Espaces de divertissement à l'extérieur	55

L'initiateur s'est engagé dans l'étude d'impact (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 226 et 227) à s'assurer que les mesures particulières suivantes soient appliquées pour les bâtiments résidentiels devant être implantés le long de l'avenue André-Chartrand :

- « disposer les pièces à l'intérieur des bâtiments de façon à éloigner celles qui sont les plus sensibles des façades exposées au bruit, ces côtés ne devant inclure que des espaces moins sensibles tels escaliers, ascenseurs, vestibules, couloirs, cuisinettes, cuisines, salles de bain, salles;
- insonoriser les façades exposées au bruit de manière à ce que les portes et fenêtres des bâtiments sur ces façades (murs frontaux et latéraux) soient conçues pour offrir une perte de transmission sonore adaptée à l'usage prévu des pièces et au niveau sonore extérieur;
- disposer les bâtiments à l'intérieur des lotissements de façon à éviter une orientation favorisant les réflexions multiples du bruit entre les façades des bâtiments adjacents;
- prévoir un chauffage, une ventilation et une climatisation au moyen d'une thermopompe, de sorte que les portes et fenêtres puissent demeurer fermées, même en période estivale ».

La Ville indique que ces mesures d'atténuation seront rendues opérationnelles par l'insertion des exigences de construction dans un règlement de plans d'implantation et d'intégration applicable aux zones concernées le long de l'avenue André-Chartrand (GENIVAR, 2007, annexe 1, p. 4).

Nous constatons que les mesures d'atténuation consistant à exiger le respect des techniques de construction permettant d'assurer la limitation du bruit à l'intérieur des nouvelles unités résidentielles prévus en bordure de l'avenue André-Chartrand sont adéquates.

#### *2.4.1.3 Suivi environnemental du climat sonore*

L'initiateur reconnaît dans l'étude d'impact la nécessité de mettre en place un suivi environnemental. Celui-ci s'effectuera pour les résidences existantes le long de l'avenue André-Chartrand, car il admet qu'une fois opérationnelle, celle-ci entraînera des augmentations de bruit qui ne peuvent être négligées. Ce suivi est également prévu pour les résidences qui se trouvent actuellement en bordure du boulevard de la Cité-des-Jeunes. En fait, même si l'augmentation de bruit prévue n'est que de 3 dB(A) au maximum le long de ce dernier boulevard, l'initiateur convient qu'il y a intérêt à valider les projections effectuées au motif que le degré de gêne sera près du seuil « moyen » selon les standards usuels du MTQ, d'autant que la vocation résidentielle est prévue pour être conservée en bordure de cet axe selon le zonage en vigueur.

La réalisation d'un suivi environnemental prévu dans l'étude d'impact et bonifié lors de l'analyse de recevabilité, permettra « de s'assurer que les inconvénients subis seront toujours tolérables et, qu'au besoin, d'autres mesures pourront être mises en place afin de solutionner les problèmes qui seront rencontrés » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 241). Les principaux objectifs de ce suivi sont les suivants :

- vérifier l'ampleur réelle des impacts sonores;
- valider les prévisions des débits journaliers futurs sur le réseau routier de Vaudreuil-Dorion;
- valider l'efficacité des mesures d'atténuation sur l'avenue André-Chartrand;
- apporter des correctifs si des perturbations additionnelles à celles projetées sont constatées.

La Ville de Vaudreuil-Dorion a adopté une résolution<sup>5</sup> qui traduit son engagement à effectuer le programme de suivi du climat sonore prévu dans les documents de l'étude d'impact (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, p. 33). Le suivi débutera un an avant le début des travaux afin de caractériser l'état initial réel de l'ambiance sonore. Des relevés sonores et des comptages routiers seront à nouveau effectués pour ces mêmes secteurs un an, deux ans et dix ans suivant l'ouverture des nouvelles routes. Lors de ces campagnes, des relevés sonores seront effectués sur une période de 24 h, à quelques endroits représentatifs. Ce programme sera déposé en appui de la demande d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

En santé publique, lors de l'analyse du potentiel de risque du bruit sur la santé, les spécialistes utilisent les valeurs guides proposées par l'OMS. Dans son avis sur l'acceptabilité sur le plan environnemental et social du projet d'amélioration du réseau routier de Vaudreuil-Dorion, la

---

<sup>5</sup> Résolution n° 07-06-667 de la Ville de Vaudreuil-Dorion adoptée le 19 juin 2007.

Direction de la santé publique en collaboration avec l'Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie considère le projet acceptable d'un point de vue de santé publique.

#### *Constat relatif au climat sonore*

*Nous constatons que la Ville de Vaudreuil-Dorion a évalué de façon satisfaisante l'impact sonore attribuable à l'augmentation de la circulation sur les trois infrastructures routières prévues et que des mesures raisonnables ont été proposées pour l'avenue André-Chartrand afin d'atténuer les impacts pour les unités résidentielles actuelles et pour les développements prévus à proximité de la nouvelle avenue. L'augmentation de bruit demeure généralement dans la limite du seuil détectable pour l'oreille humaine de 3 dB(A). Quant au programme de suivi proposé en phase d'exploitation par la Ville de Vaudreuil-Dorion, nous estimons que celui-ci est adéquat et permettra de valider l'ampleur réelle des impacts sonores anticipés et, à la lumière des résultats, à mettre en place des mesures additionnelles d'atténuation du bruit dans l'hypothèse où la hausse du bruit est supérieure à celle anticipée et au-delà des critères acceptables. Ce programme permettra également de valider l'efficacité des mesures d'atténuation proposées.*

*Par ailleurs, nous constatons qu'en plusieurs endroits de la zone urbanisée de Vaudreuil-Dorion, l'état actuel du climat sonore est passablement perturbé. Confrontée à cette situation et avec le développement qui se poursuivra dans le périmètre urbain, la Ville de Vaudreuil-Dorion doit travailler en continu afin d'améliorer les déplacements et la qualité des infrastructures routières sur son territoire. Également, le suivi des projets du MTQ visant à apporter des mesures correctives au réseau d'infrastructures sous sa juridiction doit se poursuivre en priorité afin que des échéanciers soient établis pour permettre la réalisation de ces interventions le plus tôt possible.*

#### **2.4.2 Émissions de gaz à effet de serre**

L'initiateur a estimé les émissions annuelles des GES émis dans l'atmosphère pour les véhicules sur le réseau urbain de la ville de Vaudreuil-Dorion et les autoroutes qui la ceinturent pour les scénarios 2006 et 2021. Les émissions totales (urbain et autoroutes) ont été estimées à 51 250 tonnes par année pour l'année 2006 et à 99 399 tonnes par années pour 2021, soit une hausse de près de 100 % des émissions de GES totales par année. Cette augmentation s'explique par l'augmentation du nombre total de déplacement générés dans le futur (DJME, scénario 2021) à la suite du développement complet de la ville de Vaudreuil-Dorion. En effet, pour l'ensemble des routes simulées dans la zone d'étude, un DJME de 430 084 est estimé pour l'année 2021 en comparaison avec un DJME de 186 788 pour l'année 2005. Comme les émissions de gaz à effet de serre sont à peu près proportionnelles à la consommation de carburant, si les déplacements augmentent, la quantité de carburant utilisé augmente et les émissions de GES augmenteront également.

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 que [...] 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 » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, p. 12).

Les spécialistes du Bureau sur les changements climatiques du MDDEP indiquent en effet dans l'inventaire des émissions de GES de 2003 qu'au Québec, le secteur des transports des personnes et des marchandises est le plus important contributeur aux émissions de GES avec 37 % des émissions. De plus, avec le camionnage, le recours à l'automobile privé, surtout en milieu urbain, rend ce secteur responsable des plus importantes hausses d'émissions de GES dans les années futures. De 1990 à 2000, les émissions de GES du secteur des transports routiers ont augmenté de 4,3 millions de tonnes, soit 17,9 %<sup>6</sup>.

#### 2.4.2.1 *Transport en commun, voies cyclables et trottoirs*

La Ville de Vaudreuil-Dorion reconnaît également que l'émission de GES contribue au réchauffement climatique global observé à l'échelle planétaire. Pour agir sur cette problématique, la Ville indique que le maintien et l'amélioration des services actuels de transport collectif ainsi que l'adoption prochaine du plan directeur du réseau cyclable de la ville constituent des actions concrètes permettant de réduire les émissions de GES. Elle mentionne également que « d'autres actions en ce sens pourront aussi suivre au cours des prochaines années, mais toujours dans les limites des juridictions de la ville » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, p. 12). Plus spécifiquement, dans le cadre du projet d'amélioration du réseau routier, les liens cyclables et piétonniers suivants sont prévus :

- l'aménagement de trois pistes cyclables aux abords des trois infrastructures visées par le projet d'amélioration, soit le boulevard de la Gare, le boulevard de la Cité-des-Jeunes et l'avenue André-Chartrand;
- l'aménagement d'une piste cyclable dédiée du côté sud du boulevard de la Gare, entre les rues Boréale et Boileau, pour favoriser l'accès à la gare de Vaudeuil;
- l'aménagement de trottoirs du côté sud du boulevard de la Gare, du côté ouest de l'avenue André-Chartrand et du côté nord du boulevard de la Cité-des-Jeunes.

Des mesures ont été également prévues par la Ville pour favoriser l'utilisation du train de banlieue à partir du boulevard de la Gare telles que la mise en place, dans le secteur de la gare du train de banlieue, d'un lieu où une voiture peut déposer un passager qui doit emprunter les transports publics ainsi que l'ajout d'arrêts d'autobus sur le boulevard de la Gare et dans les nouveaux quartiers en développement.

En outre, la Ville considère que l'amélioration du réseau routier sera une opportunité pour procéder au renforcement du transport en commun sur son territoire qui est géré par le Conseil intermunicipal de transport (CIT) de la Presqu'Île. Elle mentionne en effet que le réseau actuel limite le développement du transport collectif et s'est engagé à collaborer avec le CIT pour développer davantage ce réseau au cours des prochaines années (GENIVAR, 2007, annexe 1, p. 5). Lors de la deuxième partie de l'audience publique, un mémoire a été déposé par le

---

<sup>6</sup> Source : [http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/agir\\_ensemble/agir.htm#performance](http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/agir_ensemble/agir.htm#performance)

directeur du CIT de la Presqu'Île dans lequel il mentionne que « l'opération et le développement du service de transport en commun passent inévitablement par l'amélioration de notre réseau routier » (DM3).

Dans les actions à mettre en œuvre visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES, le Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2006-2012, « Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir », rendu public le 15 juin 2006, fait valoir les gains de l'utilisation du transport collectif des personnes et des autres modes de transport alternatifs (vélo, marche, etc.). Au cours de l'audience publique ainsi que dans quelques mémoires, certains participants ont soulevé l'importance de réduire de façon significative les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques associés au secteur des transports.

*Nous constatons que le développement urbain et les déplacements supplémentaires qui seront générés seront responsables d'une augmentation des émissions de GES dans le périmètre de la ville de Vaudreuil-Dorion. L'initiateur reconnaît cette problématique et prévoit, dans le cadre du présent projet, certaines actions réalistes, à la portée de la Ville, susceptibles de limiter ces émissions. Nous sommes d'avis que ces actions sont valables et que la Ville doit poursuivre ses efforts afin d'améliorer et de promouvoir le service. En plus, la Ville s'est engagée à collaborer étroitement avec le gestionnaire du transport collectif pour développer davantage le réseau en place.*

*Également, la Ville doit déterminer des moyens, à l'échelle de son territoire, pour prendre ou soutenir des actions afin d'augmenter les déplacements actifs (marche, vélo).*

*La Ville de Vaudreuil-Dorion s'est engagée à présenter à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, sur une base annuelle durant la période de réalisation des travaux des trois infrastructures routières, les résultats des actions entreprises et les mécanismes de concertation locale et régionale qui ont permis leur réalisation, le cas échéant.*

### **2.4.3 Qualité de l'air**

#### *2.4.3.1 Qualité de l'air en phase exploitation*

Dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact, une étude sectorielle de la qualité de l'air a été effectuée par Enviromet International inc, en novembre 2005 (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, annexe 6). À l'étape de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement, plusieurs questions et commentaires ont été formulés à l'initiateur du projet pour compléter, à notre satisfaction, l'évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air.

Les changements attendus sur la qualité de l'air ambiant de la ville de Vaudreuil-Dorion résultant du projet de réaménagement de son réseau routier ont été évalués dans l'étude d'impact sur l'environnement à l'aide du modèle Mobile 6.2C, qui permet d'estimer les émissions actuelles et prédire les émissions futures, et du modèle CALINE 4, pour calculer la concentration de contaminants dans la zone d'étude. Ce dernier modèle a été utilisé avec un jeu

de données météorologiques qui permet de simuler les conditions météorologiques les plus défavorables à la dispersion atmosphérique. Ainsi, les concentrations modélisées représentent les concentrations attendues les plus élevées.

Les concentrations ambiantes des polluants utilisées dans CALINE 4 qui ont été approuvées par le MDDEP sont qualifiées de relativement élevées. Selon le consultant et les experts du MDDEP, l'approche utilisée est conservatrice et conduit à surestimer les concentrations réelles des différents contaminants. Les résultats obtenus sont comparés aux normes et critères appliqués dans le cadre de la législation et de la réglementation en vigueur au Québec. À la lumière de l'ensemble des informations fournies, les spécialistes du MDDEP ont jugé que l'évaluation de la qualité de l'air et des impacts des sources d'émission de polluants associés au projet à l'étude a été effectuée selon les règles de l'art et conformément aux exigences habituelles du Ministère.

### Zone d'étude

La zone à l'étude de la ville de Vaudreuil-Dorion est bordée par les autoroutes 20 au sud, 540 à l'ouest et 40 au nord. Elle est donc enclavée entre trois autoroutes ayant des débits importants de circulation et qui représentent donc des sources d'émission significatives pour la Municipalité. En plus, trois corridors ferroviaires sont présents dans la zone à l'étude.

Selon l'étude d'impact sur l'environnement (p. 73), la qualité de l'air ambiant dans la région de la zone d'étude est généralement bonne. Les normes ou critères pour le monoxyde de carbone (CO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) n'ont jamais été dépassées pour ces polluants. Toutefois, des dépassements des valeurs de référence sont observés dans le cas des PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> à la station de Sainte-Anne-de-Bellevue qui est considérée comme étant la plus représentative des conditions de qualité de l'air de la zone à l'étude. La circulation routière et le camionnage sur les grands axes autoroutiers, de même que la circulation des trains pourraient expliquer ces dépassements.

Le projet n'aura pas de conséquence sur le débit routier des autoroutes. Les enjeux se situent plutôt au niveau des riverains des sections de routes modifiées dans la ville. Ainsi, les émissions atmosphériques futures ont été évaluées en considérant que le nombre total de nouveaux déplacements, à l'intérieur du territoire considéré, s'établira environ à 7 500 véhicules/heure, pendant l'heure de pointe du matin et 11 000 véhicules/heure durant l'heure de pointe du soir (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 34 et figure 4). Il s'agit du scénario dit « 2021 » où le développement urbain de Vaudreuil-Dorion est complété.

Les contaminants retenus pour évaluer les modifications de la qualité de l'air sont le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), le monoxyde de carbone (CO), les particules en suspension de diamètre inférieur à 10 microns (PM<sub>10</sub>) et les particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM<sub>2,5</sub>).

Selon l'étude d'impact sur l'environnement, l'impact sur la qualité de l'air, soit la modification des concentrations de polluants atmosphériques pendant la phase d'exploitation, a été jugée d'importance moyenne. Comme l'intensité de l'impact a été jugée faible en raison des faibles augmentations anticipées et de l'étendue locale, l'importance moyenne s'explique par la durée de l'impact qui a été jugée longue étant donné qu'il s'agit d'un changement permanent. En raison de l'intensité faible des modifications, aucune mesure d'atténuation particulière n'est envisagée dans l'étude d'impact sur l'environnement.



À la suite de l'analyse des résultats des modélisations, les experts du MDDEP considèrent le projet acceptable. Cette appréciation est soutenue par l'analyse suivante.

#### 2.4.3.2 Réseau routier et autoroutier de la zone d'étude

##### Le monoxyde de carbone (CO) et le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)

Les concentrations maximales totales de CO et de NO<sub>2</sub> obtenues en additionnant les résultats de la modélisation de ces deux contaminants émis par le réseau routier aux concentrations ambiantes de la zone d'étude sont inscrites dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 8 : LES CONCENTRATIONS MAXIMALES HORAIRES DE MONOXYDE DE CARBONE (CO) ET DE DIOXYDE D'AZOTE (NO<sub>2</sub>) POUR LES ANNÉES 2006 ET 2021 POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU ROUTIER COMPARÉES AUX NORMES

	<b>CO µg/m<sub>3</sub></b>	<b>NO<sub>2</sub> ppm</b>
Norme du MDDEP (norme sur une heure)	34 000	0,22
Concentrations ambiantes (Fournies par le MDDEP)	3 494	0,08
	<b>Maximum modélisé (µg/m<sub>3</sub>)</b>	<b>Maximum modélisé ppm</b>
Partie Nord du site – Année 2006 Boul. de la Gare	8 040	0,21
Partie Nord du site – Année 2021 Boul. de la Gare	5 591	0,17
Partie Sud du site – Année 2006 Cité-des-Jeunes	5 474	0,25
Partie Sud-Est du site – Année 2021 Cité-des-Jeunes	4 309	0,18
Partie Sud-Ouest du site – Année 2021 André-Chartrand	5 474	0,18

##### Le monoxyde de carbone (CO)

À la lumière des résultats obtenus, les concentrations de CO anticipées dans la zone d'étude pour le scénarios 2006, qui représente la situation actuelle, et le scénario 2021, qui se rapporte à la situation incluant tous les aménagements prévus réalisés dans le périmètre urbain de Vaudreuil-Dorion, respectent la norme horaire réglementaire applicable au Québec.

##### Le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>)

###### *Boulevard de la Gare (partie nord du site)*

On prévoit une augmentation significative du trafic sur le boulevard de la Gare. En effet, en 2021, le débit journalier moyen annuel (DJMA) devrait atteindre 19 000 véhicules contre 4 500 actuellement, soit une augmentation de 322 %. À la lumière des résultats inscrits sur les figures

illustrant le résultats des modélisation (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, annexe 7), la concentration maximale horaire actuelle de NO<sub>2</sub> (2006) serait comprise entre 0,15 et 0,21 ppm et qu'elle passerait à des valeurs comprises entre 0,10 et de 0,17 en 2021. L'initiateur mentionne que cette diminution pourrait s'expliquer par le fait que ce secteur est influencé aussi par l'autoroute 40 pour lequel on prévoit une baisse du DJMA de 4 000 véhicules et par le fait que l'on prévoit un resserrement des normes d'émissions des véhicules pendant la période. On ne prévoit donc pas d'augmentation de NO<sub>2</sub> dans l'air ambiant de ce secteur.

#### *Boulevard de la Cité-des-Jeunes*

Dans la partie ouest du boulevard de la Cité-des-Jeunes, les DJMA vont augmenter d'un fort pourcentage. En effet, en 2021, le débit journalier moyen annuel (DJMA) devrait atteindre 18 000 véhicules contre 8 000 actuellement, soit une augmentation de 125 %. Dans la partie est, entre les rues Leclerc et Dutrisac, on prévoit une augmentation des DJMA de l'ordre de 3 400 à 6 500 véhicules par jour, soit des augmentations de 42 % (rue Dutrisac) et 75 % (rue Leclerc). C'est dans ce secteur que la concentration maximale horaire actuelle de NO<sub>2</sub> est la plus élevée, soit 0,25 ppm. Pour le scénario 2021, selon les modélisations, les concentrations de NO<sub>2</sub> dans l'air ambiant dans ce secteur devraient diminuer pour atteindre une valeur de 0,18 ppm. Selon l'initiateur et nos experts, cette diminution s'explique par le fait qu'entre ces deux années, il y aura un renouvellement graduel du parc automobile. Donc, selon les modélisations, les concentrations de NO<sub>2</sub> dans l'air ambiant dans ce secteur ne devraient pas être augmentées.

#### *Boulevard André-Chartrand*

Les concentrations de NO<sub>2</sub> dans ce secteur sont actuellement parmi les plus faibles de la zone d'étude. Ce secteur est appelé à se développer et à recevoir des résidences. En 2021, le DJMA sur ce boulevard devrait être de l'ordre de 17 000 véhicules, soit de l'ordre de celui qu'on retrouvera à la suite de la construction sur le boulevard de la Gare. Selon les modélisations effectuées, la valeur anticipée en 2021 pour le NO<sub>2</sub> est de 0,18 ppm. Les concentrations prévues sont donc similaires à celles qu'on prévoit pour le boulevard de la Gare.

#### *Évaluation de l'impact de l'émission de NO<sub>2</sub>*

À la lumière des résultats, on peut constater qu'il y aura une diminution des concentrations de NO<sub>2</sub> entre la situation en 2006 et celle projetée vers 2021 dans le secteur des boulevard de la Gare et de la Cité-des-Jeunes et que les concentrations prévues pour l'avenue André-Chartrand en 2021 respectent la norme.

#### *Les PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>*

Lorsque l'on examine les concentrations des particules PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> obtenues pour l'ensemble des deux réseaux routiers (municipal et autoroutier), il appert que les valeurs simulées auxquelles la valeur de la concentration ambiante a été ajoutée, sont, pour les PM<sub>10</sub>, très rapprochées ou légèrement supérieures aux critères applicable au Québec. Dans le cas des PM<sub>2,5</sub>, les valeurs sont toutes supérieures au critère fixé à 30 µg/m<sup>3</sup>. Le tableau suivant présente les résultats de la modélisation. L'initiateur mentionne que si les concentrations sont relativement élevées pour les PM<sub>2,5</sub> par rapport aux critères, c'est surtout en raison des concentrations ambiantes utilisées qui dépassent la norme réglementaire. Par exemple, le maximum attendu en 2021 pour la partie sud

serait de 36,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Sur cette valeur, 0,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  proviendrait des axes routiers et 36  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  est la concentration ambiante attendue pour cette région, estimée selon les valeurs mesurées à Sainte-Anne-de-Bellevue. Ce qui importe de constater, c'est que, pour les particules, les concentrations seront moindres en 2021 qu'en 2006, qui représente la situation actuelle.

À la lumière des renseignements colligés dans l'étude d'impact sur l'environnement et à l'instar de l'initiateur, les experts du MDDEP sont d'avis que la contribution du projet est très faible.

TABLEAU 9 : VALEURS DES CONCENTRATIONS MAXIMALES DE  $\text{PM}_{10}$  ET  $\text{PM}_{2,5}$  EN 24 H POUR LES ANNÉES 2006 ET 2021 – CONCENTRATIONS MODÉLISÉES AUXQUELLES LA VALEUR DE LA CONCENTRATION AMBIANTE RESPECTIVE A ÉTÉ AJOUTÉE

	Concentration maximale en 24 h pour les années 2006 et 2021 du réseau routier (autoroutes et réseau routier municipal)	
	$\text{PM}_{10}$ $\mu\text{g}/\text{m}_3$	$\text{PM}_{2,5}$ $\mu\text{g}/\text{m}_3$
Critères du MDDEP	50,0	30,0
Concentrations ambiantes (Fournies par le MDDEP)	49,4	36,0
Partie Nord du site – Année 2006	51,5	37,9
Partie Nord du site – Année 2021	50,3	36,5
Partie Sud du site – Année 2006	50,3	36,8
Partie Sud-Est du site – Année 2021	49,8	36,2
Partie Sud-Ouest du site – Année 2021	50,0	36,3

*Nous constatons que les études de l'initiateur démontrent que les émissions additionnelles des contaminants traditionnels comme le dioxyde d'azote ( $\text{NO}_2$ ), le monoxyde de carbone ( $\text{CO}$ ) ainsi que les particules provenant du futur réseau routier sont faibles et ne sont pas susceptibles de compromettre la qualité de l'air de la zone d'étude. Après l'évaluation des impacts sur la qualité de l'air, les experts du MDDEP considèrent le projet acceptable. Il importe également d'indiquer que, dans son avis sur l'acceptabilité environnementale, la Direction générale de la santé publique du ministère de la Santé et des Services sociaux mentionne que, d'un point de vue de santé publique, le projet est acceptable. En conclusion, il est donc possible de considérer que, selon les évaluations effectuées et sur la base des informations et des données de qualité de l'air disponibles pour la zone d'étude, les impacts sur la qualité de l'air du projet d'amélioration du réseau routier de la ville seront faibles.*

#### 2.4.3.3 Relais routier Flying J

À notre demande, les émissions provenant du relais routier Flying J ont été intégrées à l'étude de la qualité de l'air. Ce relais est un lieu où des flottes importantes de camions et d'automobiles y font halte et les véhicules immobilisés peuvent faire tourner leurs moteurs au ralenti pendant plusieurs heures consécutives. Un moteur qui tourne ainsi au ralenti pendant dix minutes par

jour consomme en moyenne 100 litres de carburant par année et émet 254 kilogrammes de GES. L'initiateur a émis les hypothèses lui permettant d'intégrer cette aire à l'ensemble de la zone étudiée. Les émissions provenant de la marche au ralenti des véhicules lourds stationnés pendant une longue période de temps n'ont pas été spécifiquement calculées. Par contre, il a été considéré que tous les véhicules présents dans cette zone étaient en marche, que ceux-ci soient immobilisés ou qu'ils roulent à très basse vitesse. Selon nos experts, cette hypothèse est acceptable compte tenu de la difficulté d'évaluer les émissions provenant des véhicules lourds dont le moteur fonctionne pendant plusieurs heures consécutives.

Selon l'étude réalisée pour caractériser les émissions de ce relais routier, les émissions en provenance du relais routier 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 a été déjà mentionné, les valeurs utilisées à titre de concentrations ambiantes sont déjà très élevées et près des critères. L'initiateur mentionne qu'en valeur absolue, les concentrations provenant du site du Flying J ne présentent que des concentrations relativement modérées pour chacun des paramètres considérés. En conséquence, aucune mesure n'est prévue spécifiquement pour le Flying J. Le tableau suivant présente les valeurs des concentrations maximales des contaminants obtenues autour du Flying J pour les deux scénarios 2006 et 2021. Le tableau 9 présente les valeurs des concentrations maximales des contaminants obtenues autour du Flying J pour les deux scénarios 2006 et 2021.

**TABLEAU 10 : LES CONCENTRATIONS MAXIMALES DES CONTAMINANTS OBTENUES AUTOUR DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DU FLYING J AUXQUELLES LA VALEUR DE LA CONCENTRATION AMBIANTE RESPECTIVE A ÉTÉ AJOUTÉE COMPARÉES AUX NORMES (SUR 24 HEURES ET SUR UNE HEURE)**

	Contaminants			
	PM <sub>10</sub> µg/m <sup>3</sup>	PM <sub>2.5</sub> µg/m <sup>3</sup>	NO <sub>2</sub> µg/m <sup>3</sup>	CO µg/m <sup>3</sup>
	24 heures	24 heures	horaire	horaire
Normes ou critères du MDDEP	50,0	30,00	414	34 000
Concentrations ambiantes (Fournies par le MDDEP)	49,4	36,00	157	3 494
Année 2006	50,0	36,10	348	8 153
Année 2021	49,6	27,30	329	7 338

Parmi les actions propres au secteur des transports dans le Plan d'action québécois sur les changements climatique 2006-2012 (PACC), le gouvernement du Québec entend inciter les municipalités à adopter un règlement pour contrer les effets de la marche au ralenti des véhicules d'ici 2010 (mesure 5 du PACC). Déjà, quelques municipalités au Québec, dont les villes de Montréal et de Québec, ont décidé de réglementer la marche au ralenti sur leur territoire. En raison de la présence du Flying J dans la zone d'étude du projet, lors de l'audience publique, nous avons fait part à la Ville de cette action à mettre en œuvre et de l'importance de

l'engagement des municipalités pour permettre l'atteinte des objectifs du plan d'action 2006-2012<sup>7</sup>.

Dans l'étude d'impact (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, p. 40) la Ville a indiqué qu'elle 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. Récemment, la Ville de Vaudreuil-Dorion nous a fait part qu'elle « [...] souhaite adopter un règlement pour contrer les effets de la marche au ralenti des véhicules tel que décrit par le programme “Couper le moteur” élaboré par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2008d). Ce programme, entré en vigueur le 4 décembre 2007, vise la mise en oeuvre de la mesure 5 du PACC et prévoit l'octroi d'une aide financière qui servira à financer en partie les projets sur la marche au ralenti présentés par les municipalités du Québec.

*Nous sommes satisfaits de l'engagement de la Ville de Vaudreuil-Dorion consistant à présenter un projet sur la marche au ralenti dans le cadre du programme « Couper le moteur » du MDDEP qui comporte les trois volets suivants : l'adoption d'un règlement sur la marche au ralenti, la réalisation d'une campagne de sensibilisation ainsi que l'acquisition et l'installation de panneaux de signalisation permanents.*

*Nous sommes d'avis que la procédure d'évaluation environnementale du projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion a contribué à inciter la Ville à adopter un règlement pour contrer les effets de la marche au ralenti inutile des véhicules.*

#### **2.4.4 Qualité de l'air en phase construction**

L'initiateur s'est engagé à atténuer les nuisances temporaires anticipées à la qualité de l'air par les poussières et autres émissions lors des travaux par diverses mesures habituellement utilisées lors de la construction. Ces mesures d'atténuation comprennent notamment l'utilisation d'abat-poussières, le recouvrement et l'arrosage des amoncellements de matériaux, le recouvrement des camions à benne par une bâche et la vérification du système d'échappement des véhicules et de la machinerie utilisés lors des travaux. Certaines consignes seront également mentionnées à l'entrepreneur responsable des travaux pour éviter la diffusion de poussières et de contaminants résultant de la circulation des véhicules de transport et la machinerie sur les chantiers telles qu'éviter de laisser tourner inutilement les moteurs, ne pas faire fonctionner les camions en attente d'un chargement, etc.

*Nous constatons que des mesures d'atténuation satisfaisantes sont prévues par l'initiateur pour réduire les nuisances temporaires anticipées à la qualité de l'air lors de la période de construction.*

---

<sup>7</sup> Plan d'action québécois sur les changements climatique 2006-2012 « Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir », rendu public le 15 juin 2006.

### 2.4.5 Acquisitions de terrains et de bâtiments

Selon l'article 36 de la Loi sur l'expropriation (L.R.Q., chapitre E-24), « toute expropriation doit être décidée ou, suivant le cas, autorisée préalablement par le gouvernement aux conditions qu'il détermine ». Toutefois, cet « article ne s'applique pas à une municipalité, à une communauté métropolitaine, à une régie intermunicipale ou à une commission scolaire » et la loi habilite les villes à employer la procédure d'expropriation dans l'éventualité où aucune entente de gré à gré ne peut être conclue.

À la lumière des informations contenues dans l'étude d'impact sur l'environnement, le projet nécessiterait l'acquisition de nouvelles parcelles de terrains sur une superficie de 7,4 hectares, soit 74 065 m<sup>2</sup>. Concrètement, pour le boulevard de la Gare, aucune acquisition n'est envisagée. Pour le boulevard de la Cité-des-Jeunes, seule l'acquisition d'une bande de terrains additionnelle serait prévue pour aménager le nouvel axe, alors que quatre propriétaires différents seraient concernés. Les principales acquisitions de terrains se concentreraient dans l'emprise requise pour l'aménagement de la nouvelle avenue André-Chartrand; onze propriétaires seraient visés dont la majorité d'entre eux sont des promoteurs immobiliers. Enfin, parmi les superficies de terrains devant être acquises pour ce futur axe, soulignons la présence d'une propriété publique de la Ville, soit le parc des Jardins Dorion.

Toujours selon les renseignements présentés dans l'étude d'impact sur l'environnement, le projet demanderait l'acquisition ou le déplacement de quatre bâtiments principaux qui sont situés le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes. Plus précisément, deux sont du côté nord du boulevard et affectés en raison de son élargissement (numéros civiques 300 et 940) et deux sont du côté sud et affectés en raison de l'aménagement du futur carrefour avec l'avenue André-Chartrand (numéros civiques 443 et 449). Signalons que la résidence n° 940 serait possiblement démolie par le propriétaire dans un avenir rapproché.

Lors des activités de préconstruction, l'initiateur de projet prévoit faire l'acquisition des terrains, des parcelles de terrains ou des bâtiments se trouvant dans les emprises projetées pour la réalisation des travaux. Lors des rencontres avec les propriétaires, la Ville favorisera d'emblée des échanges en vue de faire des acquisitions de gré à gré et ce n'est qu'en dernier recours qu'elle pourrait utiliser la procédure d'expropriation, conformément aux dispositions de la Loi sur l'expropriation. Peu importe qu'il s'agisse d'acquisitions de gré à gré ou par expropriation, ou encore des ententes de relocalisation ou de déplacement, « [...] des indemnités seront versées aux propriétaires concernés, autant pour les terrains que pour les bâtiments. Ces indemnités considéreront la valeur marchande des propriétés, à laquelle il faudra ajouter, dans le cas des bâtiments, les frais de déménagement, les frais de démolition ou de déplacement, les frais pour les troubles et ennuis causés et, spécifiquement pour les entreprises, les pertes de revenu encourues à un déménagement ou une relocalisation ou une cessation d'activités. Un évaluateur agréé fixera ces indemnités et assistera la Ville dans ses négociations avec les propriétaires ou dans ses démarches d'expropriation » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 153).

L'initiateur de projet évalue l'impact résiduel concernant les acquisitions de terrains comme étant mineur puisque les superficies à acquérir sont faibles et limitées aux axes du boulevard de la Cité-des-Jeunes et de l'avenue André-Chartrand. De plus, les pertes qui seront encourues par chacun des propriétaires ne remettent pas en cause l'usage des terrains affectés. De fait, tous les terrains touchés disposeront de superficies résiduelles qui ne contreviendraient pas à la

réglementation applicable. Quant à l'impact résiduel sur les bâtiments, l'initiateur de projet considère qu'il est d'importance moyenne, car il s'agit de la disparition ou du déplacement de quatre résidences et d'infrastructures connexes (garages, cabanons, piscines, etc.). Ce nombre apparaît somme toute limité dans la mesure où l'on retrouve une cinquantaine de bâtiments riverains ou à proximité des trois axes à l'étude. En contrepartie, l'équipe d'analyse considère qu'il faut tenir compte que le fait de devoir être relocalisé de façon involontaire est un événement qui peut se vivre difficilement par les personnes impliquées, et ce, pour un ensemble de raisons (attachements à la résidence et au milieu, changements dans les activités de la vie quotidienne, etc.). Enfin, chaque personne possède ses propres capacités pour faire face à une telle situation.

#### *Constat relatif aux acquisitions de terrains et de bâtiments*

*Compte tenu du nombre relativement peu élevé de superficies de terrains et de bâtiments à acquérir, des mesures d'atténuation que la Ville entend appliquer au moment des acquisitions et considérant le fait que cet enjeu n'a pas constitué une préoccupation particulière lors de l'étape de l'audience publique de la part des citoyens concernés, l'équipe d'analyse estime acceptable le projet à l'égard des acquisitions de terrains et de bâtiments.*

#### **2.4.6 Contrôle des vibrations**

Lors des audiences publiques et dans certains mémoires, la problématique des impacts des vibrations associés aux travaux de construction de l'avenue André-Chartrand et du boulevard de la Cité-des-Jeunes a été soulevée. La principale préoccupation concerne la protection de la structure des résidences centenaires situées dans l'environnement immédiat des travaux.

Dans l'étude d'impact sur l'environnement, ces impacts en phase de construction n'ont pas été évalués. Cependant, une mesure d'atténuation est proposée dans le cas où le roc serait rencontré et que des travaux de dynamitage seraient alors nécessaires. Pour cette situation, l'initiateur indique que les prescriptions énoncées au Cahier des charges et des devis généraux (CCDG) du MTQ devront être respectées afin d'éviter que des dommages soient par exemple causés aux puits et aux infrastructures. L'impact des travaux de compaction et de battage de pieux et autres opérations de construction susceptibles de générer des vibrations n'a pas été évalué.

Nous estimons qu'un programme de suivi et de gestion des vibrations doit être mis en place lors de la construction des axes routiers et des ouvrages d'art. Ce programme doit s'appliquer dans tous les secteurs à risque où des travaux sont susceptibles de générer des vibrations pouvant causer des dommages aux résidences et comprendre des inspections réalisées avant le début des travaux et à la fin des travaux. La Ville de Vaudreuil-Dorion s'est engagée à émettre une disposition à chacun des devis d'appel d'offres concernant la réalisation de l'avenue André-Chartrand et du boulevard de la Cité-des-Jeunes, à l'effet qu'une firme spécialisée devra être mandatée par l'entrepreneur général pour assurer la gestion et le suivi des vibrations lors de la construction des infrastructures souterraines, des axes routiers et des ouvrages d'art, plus particulièrement à l'endroit du pont de la rivière Quinchien ainsi que des ponts ferroviaires. La Ville de Vaudreuil-Dorion s'est également engagée à préciser, au moment de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, les niveaux de vibrations à respecter en fonction des distances des habitations sensibles riveraines aux axes routiers susmentionnés. À ce moment, le MDDEP s'assurera de

l'acceptabilité du programme proposé, notamment en regard des niveaux de vibrations à respecter.

*Nous sommes satisfaits de l'engagement de la Ville de Vaudreuil-Dorion à réaliser un programme de suivi et de gestion des vibrations lors de la construction de l'avenue André-Chartrand et du boulevard de la Cité-des-Jeunes. Considérant l'absence de résidences riveraines et d'ouvrage d'art à l'endroit du boulevard de la Gare, nous sommes en accord avec l'initiateur à l'effet que le suivi des vibrations n'est pas requis dans ce secteur.*

#### **2.4.7 Pollution lumineuse**

Lors de l'audience publique tenue par le BAPE, une résidente de la ville de Vaudreuil-Dorion a exprimé le souhait que la réalisation éventuelle du projet soit aussi l'occasion d'apporter différentes mesures visant à améliorer la qualité de vie des citoyens, particulièrement en ce qui a trait à l'augmentation du nombre de lampadaires des voies publiques et les problèmes liés à l'éclairage de nuit, jugé selon elle, trop intense, engendrant de la pollution lumineuse. Elle propose d'ailleurs, dans son mémoire, une série de solutions qui pourraient être mises en place par la Ville (DM6, p. 8).

De plus, en réponse à la commission du BAPE à propos de la formation d'un comité d'étude sur la pollution lumineuse, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a confirmé qu'un tel comité a été constitué, le 23 mai 2007, dans le but d'étudier la problématique de la pollution lumineuse dans les municipalités de la MRC de Vaudreuil-Soulanges (Réponse à la commission DQ12.1 : p. 2). Selon les informations disponibles, les travaux de ce comité ont débuté en septembre 2007.

Dans son étude d'impact sur l'environnement, la Ville ne fait pas mention explicitement de la pollution lumineuse en tant que nuisance qui serait causée par l'augmentation du nombre de lampadaires. On peut toutefois y lire que « l'éclairage, le mobilier urbain et les enseignes ne changeront pas de manière importante par rapport à la situation qui existe actuellement sur le réseau routier du milieu à l'étude » (Étude d'impact sur l'environnement, rapport principal, p. 219). Ainsi, l'initiateur de projet n'a fait aucune évaluation de l'impact de son projet en ce qui concerne la question de l'éclairage et ne propose aucune mesure d'atténuation particulière.

La pollution lumineuse est considérée comme une nuisance, au même titre que le bruit, les poussières, les vibrations, etc., pouvant affecter de façon variable la qualité de vie des personnes, selon leur perception et l'intensité de la source lumineuse. On retrouve parmi les principales conséquences découlant de la pollution lumineuse des problèmes de santé chez les personnes (troubles du sommeil, migraines, changements d'humeur), l'éblouissement et la confusion des piétons et des conducteurs, le gaspillage d'énergie et d'argent, l'impossibilité d'observer les étoiles pour les astronomes et la population en général.

#### *Constats relatifs à la pollution lumineuse*

*Nous constatons que les nuisances causées par la pollution lumineuse font partie des préoccupations liées au projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion. La mise sur pied d'un comité d'étude sur la pollution lumineuse par la MRC de Vaudreuil-Soulanges révèle qu'il s'agit d'une*



*problématique répandue sur tout le territoire de la MRC et qu'il est justifié d'en évaluer l'ampleur.*

*À notre demande, la Ville de Vaudreuil-Dorion s'est engagée à construire des réseaux d'éclairage sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes et l'avenue André-Chartrand qui tiennent compte de cette préoccupation. Ainsi, les devis d'appel d'offres, qui seront déposés au soutien des demandes de certificats d'autorisation prévus à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement obligeront l'installation de luminaires ayant reçu l'homologation de la « protection du ciel étoilé ».*

## **2.4.8 Rivière Quinchien et cours d'eau Dorion**

### *2.4.8.1 Rivière Quinchien*

Dans la partie centrale de la zone d'étude, il y a la rivière Quinchien qui se draine vers le lac des Deux Montagnes au niveau de la baie de Vaudreuil. Environ le tiers de son parcours est compris dans la zone d'étude (quatre kilomètres). Celui-ci est très sinueux le long du boulevard de la Cité-des-Jeunes, certains méandres étant même accolés sur le boulevard. Les activités de construction de la deuxième voie du boulevard de la Cité-des-Jeunes et la construction d'un pont pour la traversée de la rivière Quinchien requise pour l'avenue André-Chartrand sont susceptibles d'atteindre l'intégrité de cette rivière.

Les impacts anticipés sur la rivière lors de travaux de construction et lors de l'exploitation de la route concernent le régime hydraulique, la qualité de l'eau et la protection des habitats du poisson.

#### Régime hydraulique

L'étude d'impact sur l'environnement a mis en évidence le fait que le régime hydraulique de la rivière Quinchien sera légèrement changé avec le développement à venir. Les modifications anticipées ne proviennent pas de la mise en place des nouveaux boulevards à quatre voies, mais plutôt du développement urbain qui prendra place le long du boulevard de la Gare, de l'avenue André-Chartrand et du boulevard de la Cité-des-Jeunes. Les eaux drainées de ces développements se dirigeront en grande partie vers la rivière Quinchien. Bien que l'effet de la mise en place des axes routiers ne soit pas responsable d'une grande partie des modifications anticipées du régime hydrique de la rivière Quinchien, d'un point de vue planification urbaine, le développement de ces nouveaux axes routiers n'est pas indépendant de celui des zones urbaines prévues. En ce sens, la planification des zones inondables doit faire partie intégrante de la planification urbaine générale du territoire.

FIGURE 5 : SECTION DE LA RIVIÈRE QUINCHIEN COMPRISE DANS LA ZONE D'ÉTUDE PRÈS DE L'AVENUE ANDRÉ-CHARTRAND



L'initiateur a mentionné dans son étude d'impact sur l'environnement un certain nombre de mesures qu'il entend mettre en œuvre en matière de gestion des eaux pluviales (gestion des eaux de ruissellement, postes de pompage, bassins de rétention établis de concert avec les municipalités occupant la partie amont du bassin versant, etc.). Ces mesures sont effectivement nécessaires et elles doivent être planifiées de pair avec la réévaluation des zones inondables résiduelles qui en résulteront. Une attention particulière doit être apportée à la précision des niveaux d'eau obtenus par la modélisation hydraulique dans les secteurs qui se révèlent plus sensibles aux débordements de la rivière. Pour ce faire, l'initiateur doit s'inspirer des précisions qui lui ont été communiquées lors de l'étape de la recevabilité de l'étude d'impact (CEHQ, 2007a).

#### *Qualité de l'eau*

Pour protéger la qualité de l'eau de la rivière Quinchien lors des travaux de construction et lors de l'exploitation, l'initiateur prévoit une série de mesures d'atténuation courantes et particulières pour limiter les effets négatifs de ces activités (la circulation de la machinerie, le déboisement, les travaux d'excavation et de terrassement et l'installation des structures pour la traversée de la rivière Quinchien) sur la qualité de l'eau. Par exemple, la mise en place de filtres-berges végétaux à certains endroits le long de la rivière Quinchien est prévue. Selon les renseignements fournis, il s'agit de bandes de végétation constituées de plantes indigènes et nécessitant peu d'entretien qui seront 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 (étude d'impact sur l'environnement, p. 192). Avec la mise en place des mesures d'atténuation, l'importance de l'impact a été jugée moyenne en raison de la durée qui sera longue.

L'équipe d'analyse juge que les mesures proposées par l'initiateur de projet pour réduire les impacts sont satisfaisantes. Nous croyons cependant nécessaire qu'une surveillance environnementale soit assurée de façon continue lors de la construction du pont et du ponceau afin de s'assurer du respect des mesures prévues et permettre de mettre en place rapidement les mesures d'atténuation requises si la situation l'exige.

### La protection des habitats du poisson

La principale activité préoccupante au regard de la protection des habitats du poisson porte sur la construction du pont permettant la traversée de la rivière Quinchien au droit de l'avenue André-Chartrand. Dans l'étude d'impact sur l'environnement, il est mentionné qu'aucun habitat d'espèces à statut précaire n'est impliqué, que le potentiel d'habitat n'est pas élevé et qu'il n'y a pas de frayères connues.

Dans l'étude d'impact sur l'environnement, il est mentionné que la structure qui sera privilégiée est un pont en arche. Or, selon des informations supplémentaires communiquées récemment, il semble que la structure retenue serait maintenant un pont avec culée. Lors de son choix final pour la structure de traversée, l'initiateur mentionne qu'il respectera les balises suivantes pour assurer une protection maximale du poisson et de son habitat :

- aucun empiètement à l'intérieur de la largeur du cours d'eau au débit sans débordement, tant au niveau des enrochements de protection qu'en ce qui concerne la structure du pont;
- toutes les superficies d'empiètement temporaire résultant des travaux devront être précisées à la lumière des modalités de réalisation desdits travaux appropriés au choix de la structure retenue;
- le libre écoulement doit être maintenu intégralement pour le cours d'eau pendant les travaux.

L'initiateur s'est également engagé (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, annexe 3) à respecter plusieurs mesures d'atténuation courantes et intégrées au projet pour minimiser les impacts de la construction de la structure de traversée, par exemple : la mise en place de mesures de captation des sédiments pour éviter tout transport de particules fines au-delà de la zone des travaux, la stabilisation permanente de tous les endroits remaniés, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux. Aucune mesure de compensation pour la perte d'habitat du poisson n'est prévue puisque l'initiateur s'est engagé à l'effet qu'il n'y aura aucun empiètement permanent dans la largeur du cours d'eau au débit plein bord<sup>8</sup>.

### Valeur accordée à la rivière Quinchien par la Ville de Vaudreuil-Dorion

Le développement d'un réseau routier à l'intérieur des limites d'une ville a un effet structurant tel qu'il peut agir comme un bras de levier pour catalyser et entraîner des transformations dans la ville sur des espaces particuliers tel la rivière Quinchien, seul cours d'eau d'importance dans le secteur à l'étude. C'est dans cette optique que nous avons questionné la Ville de Vaudreuil-Dorion quant à ses orientations de protection et de mise en valeur de cette rivière.

---

<sup>8</sup> Limite des hautes eaux utilisée par les spécialistes du ministère des Pêches et des Océans du Canada.

D'entrée de jeu, il importe de mentionner que la Ville de Vaudreuil-Dorion, dans le cadre de l'étude d'impact, estime que les renseignements fournis montrent « [...] sans équivoque l'importance que la Ville accorde à la rivière Quinchien dans le développement et la mise en valeur de son territoire » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, annexe 12, p. 42). Nous avons été informés qu'un concept de parc le long de la rivière Quinchien a été mis de l'avant et qu'un zonage public a été établi le long de la rivière du côté sud. La réglementation d'urbanisme a institué deux zones dont les seuls usages permis sont des « espaces publics ». Selon les renseignements de l'étude d'impact sur l'environnement, « [...] la bande du parc linéaire du côté sud ne sera jamais inférieure à 15 mètres et elle pourra même atteindre jusqu'à 60-75 mètres 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 » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, annexe 12, p. 43).

De plus, 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. Ces dispositions 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.

Lors des audiences publiques et dans certains mémoires, la préoccupation pour la conservation et la création d'espaces verts a été abordée à plusieurs reprises. De plus, dans le mémoire du Mouvement au Courant, l'auteur insiste pour que des efforts sérieux soit faits par la Ville de Vaudreuil-Dorion pour la conservation d'un écosystème situé en plein cœur des zones développées aux abords des maisons Floralties du Lac. Selon les informations du mémoire, il s'agit d'une carrière abandonnée dans laquelle un écosystème complet s'est installé.

*L'équipe d'analyse constate que les mesures identifiées par l'initiateur pour protéger la qualité de l'eau lors des travaux de construction et lors de l'exploitation sont satisfaisantes. La présence fréquente des surveillants en environnement lors des activités prévues en bordure de la rivière Quinchien devrait permettre de s'assurer de l'application de ces mesures et de réagir promptement, le cas échéant, lors de constats de situations susceptibles de détériorer la qualité de l'eau.*

*Nous constatons également que les activités prévues pouvant affecter la rivière Quinchien et ses habitats ne sont pas susceptibles d'amener des changements notables dans la composition et la survie de la faune aquatique qui s'y trouve. Les spécialistes du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) ont considéré le projet acceptable sous les aspects touchant à la faune. Nous sommes également d'avis que l'application des mesures d'atténuation permettra de limiter sensiblement les impacts associés aux travaux de construction des axes routiers et de l'infrastructure permettant la traversée de la rivière Quinchien.*

*Nous accueillons favorablement toutes les mentions énoncées dans l'étude d'impact par la Ville de Vaudreuil-Dorion qui expriment ses préoccupations quant aux différentes problématiques associées à la rivière Quinchien et le souci de recherche de solutions concrètes visant l'amélioration de la situation actuelle.*

### 2.4.8.2 Cours d'eau Dorion

L'installation d'un ponceau fermé permettant la traversée du cours d'eau Dorion est prévue avec la construction de l'avenue André-Chartrand. Selon les renseignements de l'étude d'impact sur l'environnement, le cours d'eau Dorion présente un potentiel d'habitat très limité. Les mesures d'atténuation qui seront déployées lors des travaux de construction visent donc principalement la protection de la qualité de l'eau et la stabilité des berges lors des travaux où la mise en suspension de particules fines dans l'eau est anticipée. L'initiateur s'est engagé à mettre en place une série de mesures courantes visant la protection de la qualité des eaux durant les périodes de construction et à restaurer les bandes riveraines endommagées par les travaux sur toute leur longueur.

*Nous considérons que les mesures proposées pour limiter les impacts de la mise en place du ponceau et au moment de son exploitation sont satisfaisantes.*

### 2.4.9 Espèces floristiques à statut précaire

Selon l'initiateur de projet, les espèces désignées menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées ont été répertoriées pour les fins de l'étude d'impact sur l'environnement à partir de la base de données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), de même que lors des inventaires de terrain réalisés au printemps 2005. D'après la base de données du CDPNQ, deux espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ont été répertoriées dans la zone d'étude. Ces espèces sont le Potamot de l'Illinois (*Potamogeton illinoensis*) et la Cardamine concaténât (*Cardamine concatenata*). Toutefois, ces deux espèces sont situées à proximité de la zone d'étude du projet, mais sans y être incluses.

Par ailleurs, les travaux de terrain relatifs à l'inventaire floristique ont permis de confirmer la présence de plusieurs milliers d'individus de la Claytonie de Virginie (*Claytonia virginiana*). Il s'agit d'une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable qui a été observée à l'intérieur de la chênaie rouge, de même qu'à la limite de celle-ci avec la frênaie de Pennsylvanie dans le boisé Charlot. Également, des spécimens d'Orme liège (*Ulmus thomasi*), espèce reconnue comme menacée, ont également été observées à l'été 2005 dans la chênaie rouge.

En accord avec les conclusions présentées dans l'étude d'impact sur l'environnement, la Direction du patrimoine écologique et des parcs du MDDEP est d'avis qu'il y aurait absence d'impacts directs sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées en raison de leur éloignement par rapport aux travaux qui seraient éventuellement réalisés. Cependant, les spécialistes recommandent que la Ville de Vaudreuil-Dorion envisage des mesures précises pour assurer la conservation du boisé Charlot dans lequel sont localisées ces espèces. Nous sommes d'avis que les mesures de protection du boisé Charlot envisagées par la Ville et décrites à la section 2.4.10 ci-dessous sont satisfaisantes pour assurer la conservation de l'intégrité des espèces à statut précaire.

#### *Constat relatif aux espèces floristiques à statut précaire*

*Compte tenu que le projet n'aurait pas d'impact sur des espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et que, par ailleurs, la Ville s'est engagée à préserver intégralement, par diverses mesures, le*

boisé Charlot dans lequel est localisée la Claytonie de Virginie (*Claytonia virginiana*), une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, et l'Orme liège (*Ulmus thomasii*), reconnu comme une espèce menacée, l'équipe d'analyse considère le projet acceptable au regard des espèces floristiques à statut précaire.

## 2.4.10 Activités de déboisement et protection du boisé Charlot et du marais

### 2.4.10.1 Déboisement

Le prolongement prévu de l'avenue André-Chartand vers le nord traverse des terrains vacants correspondant à d'anciennes terres agricoles dont une partie est boisée. L'enlèvement de la végétation dans l'emprise projetée de l'avenue André-Chartrand est évalué à une superficie de 0,6 hectare (5 964 m<sup>2</sup>) de boisés. Les pertes sont estimées à 3 192 m<sup>2</sup> pour la saulaie et à 2 274 m<sup>2</sup> pour la frênaie de Pennsylvanie et à 498 m<sup>2</sup> pour la végétation riveraine de la rivière Quinchien. La figure 6 présente les groupements du secteur boisé dans les terres agricoles.

FIGURE 6 : GROUPEMENTS ARBUSTIFS DU BOISÉ



Source : Adaptée de l'étude d'impact sur l'environnement, figure 7.

Aucune mesure n'a été proposée par l'initiateur dans l'étude d'impact pour compenser cette perte d'espace boisé. La couverture forestière de la ville de Vaudreuil-Dorion n'est que de 23 %, ce qui est en deçà des seuils auxquels on observe en général le phénomène de fragmentation des milieux boisés (50 %) et celui où l'on observe une perte significative de la biodiversité (30 %). Le gouvernement considère 30 % de superficie forestière comme un seuil critique et recommande instamment aux MRC concernées d'adopter sans délai une réglementation visant à contrôler le déboisement<sup>9</sup>. Il importe également de mentionner que la région de la Montérégie est particulièrement touchée par des pertes significatives de la superficie boisée du territoire avec un pourcentage résiduel de boisé évalué à 17,2 %.

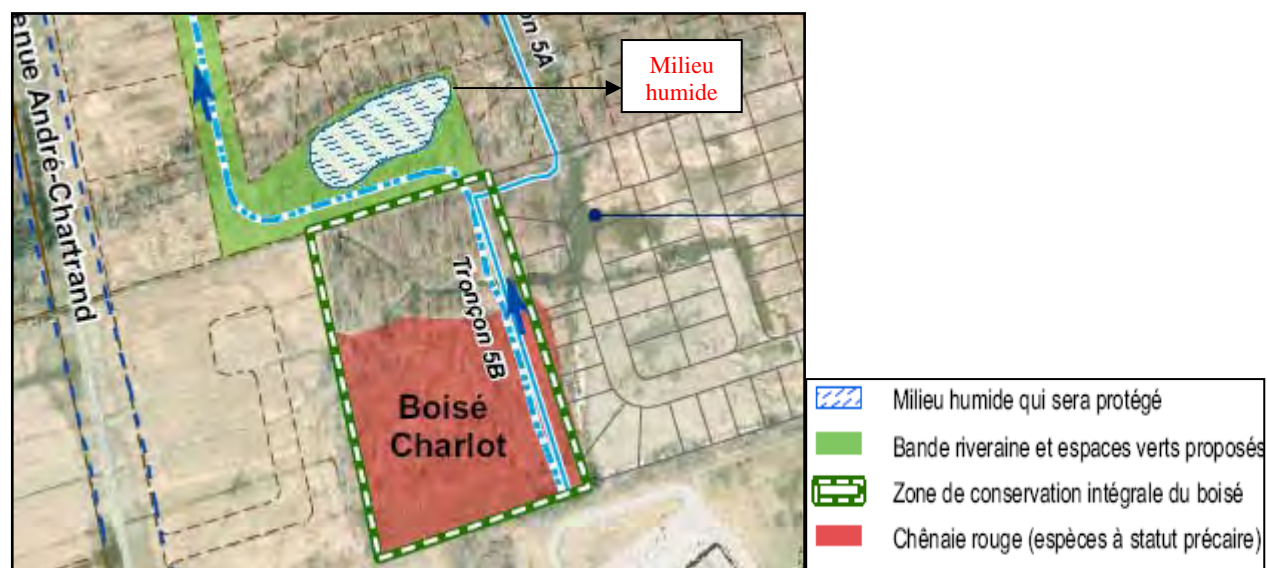
<sup>9</sup> MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, La protection du territoire et des activités agricoles, Addenda au document complémentaire révisé*, février 2005, 18 p. et 2 annexes.

Dans ce contexte de fort déboisement du territoire, il apparaît important d'accorder un intérêt tout particulier au déboisement prévu au projet. Bien qu'il s'agisse d'une très faible superficie ne comportant pas d'espèces à statut particulier, nous sommes d'avis que la compensation de la perte est nécessaire. Nous proposons que la Ville de Vaudreuil-Dorion compense cette perte par un reboisement ailleurs sur son territoire. La plantation devrait privilégier les essences indigènes locales et être bien adaptée aux conditions de sol et de drainage du site d'accueil. Il y aurait lieu de favoriser le reboisement de secteurs dégradés de la zone riveraine de la rivière Quinchien au droit des emplacements qui appartiennent à la Ville. Le succès du reboisement devra faire l'objet d'un suivi. Nous recommandons qu'une condition soit libellée au décret gouvernemental concernant cet aspect.

#### 2.4.10.2 Protection du boisé Charlot et du marais

Deux milieux biologiques sensibles sont localisés entre 100 et 200 mètres à l'est du tracé proposé pour la construction de l'avenue André-Chartrand. Il s'agit du boisé Charlot, où ont été recensées des espèces à statut précaire, et un milieu humide d'intérêt qui lui est adjacent et non loin du cours d'eau Dorion. La carte de la figure 7 localise ces sites.

FIGURE 7 : LOCALISATION DES MILIEUX SENSIBLES D'INTÉRÊT



Source : Adaptée de la figure dans l'étude d'impact sur l'environnement, Réponses aux questions et commentaires du MDDEP.

Selon les renseignements de l'étude d'impact sur l'environnement (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a), les travaux de construction et l'exploitation de l'avenue André-Chartrand n'occasionneraient aucun impact direct sur ces entités. Cependant, en raison de la présence d'espèces floristiques à statut précaire dans le boisé et de la rareté des boisés et des milieux humides sur le territoire de la ville de Vaudreuil-Dorion, nous avons mentionné à la Ville que cet écosystème doit être considéré comme ayant une très grande valeur. Lors de l'audience publique et dans son mémoire, un représentant du Mouvement au Courant a insisté sur la valeur de ces milieux et sur l'importance de leur assurer une protection maximale.

Dans le contexte du développement qui prendra place le long du prolongement de l'avenue André-Chartrand, la Ville mentionne que, dans le cadre de l'émission des permis touchant les terrains résidentiels ceinturant le boisé, aucune entrée ou ouverture ne sera autorisée dans les clôtures donnant directement sur le boisé.

La préservation de l'intégrité du milieu humide a également été l'un des principaux enjeux dans le cadre de l'analyse du projet de relocalisation et d'aménagement du cours d'eau Dorion soumis par la Ville de Vaudreuil-Dorion pour autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement<sup>10</sup> à la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie. En effet, un secteur du cours d'eau Dorion qui est prévu être relocalisé passe entre le boisé Charlot et le marais. Des mesures ont été exigées par la direction régionale afin d'éviter l'assèchement du marais et permettre sa protection.

En réponse aux préoccupations du MDDEP, le boisé Charlot a été officiellement désigné dans son ensemble à titre d'aire de conservation par le biais de l'amendement numéro 89 du Règlement de zonage numéro 1275. Cet amendement est entré en vigueur le 14 janvier 2008. Le boisé Charlot protégé totalise une superficie de 17 527,60 m<sup>2</sup> et concerne les lots 3 667 782, 3 621 434 et 3 800 690 du cadastre du Québec.

En ce qui concerne le milieu humide, la Ville nous a informé le 25 avril 2008 que l'acquisition de cette zone est présentement en cours et que la limite nord du marais sera protégée au moyen d'une zone tampon d'une largeur de 10 mètres.

Bien qu'un statut de protection existe pour le boisé Charlot, la Ville ne s'est pas pourvue d'un plan d'aménagement et de gestion de ce boisé urbain. Nous sommes d'avis qu'un tel plan de gestion est nécessaire pour préserver son intégrité.

*Nous sommes d'avis que la réglementation et les actions identifiées pour assurer la préservation de l'intégrité de l'écosystème de grande valeur, composé du boisé Charlot et du milieu humide et qui relèvent de la responsabilité de la Ville de Vaudreuil-Dorion et de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, sont essentielles à la gestion durable de ce milieu naturel. Dans la mesure où un suivi rigoureux des conditions actuelles de cet écosystème est assuré et qu'un plan d'aménagement et de gestion du boisé Charlot est élaboré, nous sommes confiants de la conservation de l'intégrité de cet écosystème.*

#### **2.4.11 Plan des mesures d'urgence**

La Ville de Vaudreuil-Dorion s'est engagée à élaborer un plan des mesures d'urgence final pour la phase de construction qui permettra de réagir efficacement aux diverses situations d'urgence possibles lors des travaux requis pour les infrastructures routières prévues au projet. Selon les renseignements déjà fournis par la Ville, ce plan, destiné aux gestionnaires et intervenants qui agiront sur les lieux des chantiers de construction, « détaillera les principales actions envisagées

---

<sup>10</sup> Le certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement a été délivré le 3 octobre 2007. L'analyse de cette demande a été effectuée par les spécialistes de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie.



en situation d'urgence, les mécanismes de transmission d'alerte ainsi que les liens avec les différents niveaux d'autorité concernés par ces situations » (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 245). Spécifiquement, le plan des mesures d'urgence comprendra les sections suivantes : administration du plan d'urgence, rôles et responsabilités des intervenants, communications, situations à risque en regard des zones sensibles, mesures de prévention, modalités d'intervention d'urgence, actions *a posteriori* et formation. La Ville entend déposer le plan des mesures d'urgence final pour la phase de construction lors de la première demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Quant à la phase d'exploitation, la Ville mentionne que le Service Sécurité Incendie de Vaudreuil-Dorion est l'instance dédiée aux interventions lors des incendies et de toutes autres situations de nature urgente pouvant se produire sur le territoire de la ville (déversement accidentel, explosion, formation de nuages toxiques, séismes, inondations, mouvements de terrain, foudre, précipitations abondantes). Bien que cette instance possède plusieurs équipements (de lutte contre les incendies, de désincarcération, de contrôle de déversements de produits pétroliers ou chimiques, etc.) pour faire face aux différentes situations d'urgence, lorsque les ressources disponibles ne suffisent pas pour répondre adéquatement à un accident ou sinistre dans le domaine du transport sur son territoire, la Ville peut faire des demandes auprès du ministère des Transports (MTQ). Par ailleurs, lors de l'audience publique tenue par le BAPE, le Directeur du Service Sécurité Incendie de la ville s'est prononcé en faveur du projet d'amélioration du réseau artériel de la ville, puisque, selon lui, en améliorant la fluidité de ces voies, le temps d'intervention des pompiers employés à temps partiel et qui n'assurent pas une présence permanente en caserne serait du même coup diminué. Enfin, mentionnons que la Ville s'est engagée à déposer le plan des mesures d'urgence final pour la phase d'exploitation au plus tard lors de la dernière demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, p. 24).

#### *Constat relatif au plan des mesures d'urgence*

*À la lumière de l'avis du ministère de la Sécurité publique (Lettre MSP, 2007), nous considérons adéquat les engagements de la Ville à déposer son plan des mesures d'urgence final pour la phase de construction au moment de la première demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et, celui pour la phase d'exploitation, au plus tard au moment de la dernière demande de certificat d'autorisation, toujours conformément à l'article 22 de la Loi.*

## **2.4.12 Surveillance et le suivi**

### *2.4.12.1 Surveillance environnementale*

Dans l'étude d'impact sur l'environnement, l'initiateur s'engage à effectuer une surveillance environnementale lors de la construction de chacun des axes routiers. Cette surveillance s'effectuera en premier lieu lors de la préparation des plans et devis avec l'inclusion à ceux-ci des mesures que l'entrepreneur devra appliquer pour respecter l'environnement. Au cours des travaux de construction, l'initiateur prévoit la présence d'un surveillant en environnement afin de s'assurer du respect des mesures d'atténuation proposées dans l'ensemble des documents déposés au soutien de sa demande d'autorisation. De plus, la participation occasionnelle d'autres

professionnels est prévue pour effectuer la surveillance de certaines activités, notamment au moment de la réalisation des aménagements paysagers. À notre demande, l'initiateur s'est engagé (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2008d) à effectuer une surveillance en continue lors de la construction du pont de l'avenue André-Chartrand au-dessus de la rivière Quinchien.

#### 2.4.12.2 Suivi environnemental

Outre le suivi prévu pour le climat sonore en période d'exploitation décrit à la section 2.4.1 du présent rapport, l'initiateur prévoit effectuer un suivi pour évaluer les conditions de circulation et de sécurité routière lorsque les nouveaux aménagements seront réalisés et opérationnels. Ce suivi permettra de vérifier d'une part que, sur le boulevard de la Gare, la gestion des carrefours soit optimale pour assurer une bonne fluidité et un accès facile à la gare de Vaudreuil et d'autre part, que la bande médiane surmontable sur le boulevard de la Cité-des-Jeunes permette des mouvements de la circulation de façon sécuritaire.

*L'équipe d'analyse constate que les grandes lignes des programmes de surveillance et de suivi sont adéquates. Les programmes détaillés devront être déposés au soutien de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.*

## 2.5 Autres considérations

### 2.5.1 Paysage

L'initiateur mentionne qu'une fois les nouvelles routes opérationnelles, aucun impact négatif important n'est anticipé du côté visuel. Certaines mesures ont été prévues pour permettre une intégration visuelle optimale dans le milieu. Ces mesures sont les suivantes : procéder à l'ensemencement ou à l'engazonnement de toutes les surfaces perturbées et à la réalisation de plantation et d'aménagements paysagers dans les terre-pleins, les abords routiers et au centre des carrefours giratoires. Selon les renseignements de l'étude d'impact sur l'environnement (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2006a, p. 219), plusieurs arbres seront plantés aux abords routiers.

Il importe également de mentionner que les ouvrages d'art les plus importants, soit les ponts ferroviaires, n'auront pas pour effet d'ajouter des insertions désagréables dans le paysage actuel de la ville étant donné que les remblais des chemins de fer seront maintenus à leur niveau actuel et que c'est la nouvelle avenue André-Chartrand qui devra passer sous ceux-ci. En ce qui concerne les aménagements antibruit prévus pour l'avenue André-Chartrand, ceux-ci ne seront jamais supérieurs à 1,7 mètre de hauteur, soit approximativement la hauteur d'une automobile conventionnelle, le tout de manière à conserver les percées visuelles vers le parc des Jardins Dorion pour les résidents à proximité de la rue Valois. De plus, la présence de végétaux, notamment des arbustes, est prévue dans la butte antibruit. L'initiateur indique également que les pistes cyclables pourront représenter une insertion visuelle plus harmonieuse dans la perspective où les aménagements y seront planifiés.

Par contre, les développements domiciliaires prévus à court et moyen termes dans le secteur modifieront fortement le milieu visuel des résidents actuels. Il s'agit clairement d'un impact indirect de la construction des boulevards.

*L'équipe d'analyse considère que les interventions proposées pour harmoniser les infrastructures routières prévues dans le milieu récepteur sont satisfaisantes.*

*Néanmoins, la Ville de Vaudreuil-Dorion devrait s'assurer que, lors de la construction des nouveaux développements résidentiels, toutes les mesures seront prises pour préserver un maximum d'arbres sur le territoire prévu pour l'urbanisation.*

### **2.5.2 Terrains contaminés**

Puisque le projet se situe en territoire urbanisé et qu'il y a présence de commerces comme des stations-service le long des axes à l'étude, des terrains contaminés sont susceptibles d'être rencontrés. L'initiateur a procédé à une étude de caractérisation de phase 1. Cette phase consiste à retracer l'historique des terrains afin d'être en mesure de localiser ceux pouvant présenter des risques de contamination. Cette évaluation a permis d'identifier deux zones où des sols contaminés pourraient être présents (voir figure 8).

Afin de minimiser les impacts sur l'environnement, ces deux terrains feront l'objet d'un échantillonnage des sols et des eaux souterraines avant le début des activités de construction. Si des sols contaminés sont décelés, cette caractérisation dite de phase 2, permettra, entre autres, de gérer ces sols avec un minimum d'impacts et en prévoyant d'avance les modes de gestion ou d'élimination appropriés.

*Constat relatif à la gestion des terrains contaminés*

*Nous sommes d'avis qu'au plan de la gestion des terrains potentiellement contaminés, la réalisation du projet permettra de gérer les sols contaminés de façon efficace et sécuritaire.*

### **2.5.3 Plan de communication**

Considérant l'importance des travaux proposés dans le milieu urbain, nous avons demandé à la Ville de Vaudreuil-Dorion d'élaborer et de mettre en application un plan de communication à partir du début des travaux afin de permettre à la population, aux riverains et aux usagers concernés d'être informés sur le projet visé, et ce, jusqu'à la fin des travaux de construction. La Ville s'est engagée à déposer ce plan lors de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et à assurer sa mise en application dès le début des travaux (Ville de Vaudreuil-Dorion, 2008d).

### **2.5.4 Consultation des nations autochtones**

Dans le cadre de ce dossier, aucune consultation particulière n'a été effectuée auprès des communautés autochtones compte tenu que le projet prévu est localisé en totalité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la ville de Vaudreuil-Dorion.

FIGURE 8 : ZONES À POTENTIEL DE CONTAMINATION



Source : adaptée de Ville de Vaudreuil-Dorion, 2007a, annexe 5.

## CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation.

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet est justifié du point de vue de l'amélioration de la circulation et de la sécurité des usagers;
- le projet permettra de bonifier les services offerts aux citoyens pour les autres modes de transport que l'automobile grâce à l'ajout de pistes cyclables et de trottoirs et à de meilleures conditions pour les usagers du train de banlieue en donnant un accès amélioré à la gare de Vaudreuil;
- l'initiateur a tenu compte des différents impacts et enjeux en lien avec le projet et a proposé des mesures d'atténuation et de compensation satisfaisantes;
- l'initiateur a pris plusieurs engagements au regard de certains impacts permettant de bonifier l'acceptabilité environnementale de son projet;
- une gestion adéquate des terrains potentiellement contaminés a été présentée;
- un programme général de surveillance du climat sonore en période de construction a été présenté en conformité avec la politique sectorielle du MDDEP;
- un programme général de suivi du climat sonore en période d'exploitation a été proposé et le programme détaillé sera présenté.

### *Recommandation*

Nous considérons qu'il est opportun de réaliser le projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion sur le territoire de la ville de Vaudreuil-Dorion compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable des impacts appréhendés au plan environnemental.

*En conséquence, nous considérons qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement en faveur de la Ville de Vaudreuil-Dorion afin de réaliser le projet d'amélioration du réseau artériel dans le périmètre d'urbanisation de la ville de Vaudreuil-Dorion, conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.*

*Original signé par :*

**Ruth Lamontagne**

Chargée de projet  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

**Carl Ouellet**

Analyste  
Service des projets en milieu industriel et en milieu nordique  
Direction des évaluations environnementales

## RÉFÉRENCES

- BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2007). *Rapport d'enquête et d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement – Projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion*, rapport n° 248 déposé le 21 septembre 2007 à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 57 p.;
- CENTRE D'EXPERTISE HYDRIQUE DU QUÉBEC (2007a). Note de M. Pierre Aubé, du Centre d'expertise hydrique du Québec, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 13 février 2007, concernant les commentaires de M. Jean-François Cyr du Centre d'expertise hydrique du Québec, 3 p.;
- CENTRE D'EXPERTISE HYDRIQUE DU QUÉBEC (2007b). Note de M. Pierre Aubé, du Centre d'expertise hydrique du Québec, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 20 juillet 2007, concernant les commentaires de M. Jean-François Cyr du Centre d'expertise hydrique du Québec, 2 p.;
- Courrier électronique MTQ (2008). Courrier électronique de M. Bernard McCann, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, daté du 7 janvier 2008, concernant le concept de bande médiane franchissable;
- GENIVAR, 2007. *Dépôt de documents et réponses aux questions suite à la première partie de l'audience publique – Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion – Étude d'impact sur l'environnement – Document déposé au BAPE*, juin 2007, 17 p. et annexes;
- Lettre GENIVAR (2008). Lettre de M. Bernard Fournier, de GENIVAR, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 28 janvier 2008, concernant le nouveau concept routier pour le boulevard de la Gare, 7 p. et 4 croquis;
- Lettre MAMR (2007). Lettre de M<sup>me</sup> Johanne Dumont, du ministère des Affaires municipales et des Régions, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 juillet 2007, concernant l'acceptabilité environnementale du projet, 2 p.;
- Lettre MRNF (2007). Lettre de M. Pierre Bilodeau, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 2 août 2007, concernant l'acceptabilité environnementale du projet, 1 p.;

- Lettre MSP (2007). Lettre de M<sup>me</sup> Diane Migneault, du ministère de la Sécurité publique à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 19 juillet 2007, concernant l'acceptabilité environnementale du projet, 1 p.;
- Lettre MSSS (2007). Lettre de M. Guy Sanfaçon, du ministère de la Santé et des Services sociaux, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 23 juillet 2007, concernant l'acceptabilité environnementale du projet, 1 p.;
- Lettre MTQ (2007). Lettre de M<sup>me</sup> Joceline Béland, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 6 août 2007, concernant l'acceptabilité environnementale du projet, 1 p.;
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2007). *Le bruit communautaire au Québec – Politiques sectorielles – Limites et lignes directrices préconisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction*, mise à jour de mars 2007, 1 p.;
- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2006a). *Étude d'impact sur l'environnement – Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion – Volume 1, Rapport final*, par GENIVAR, mai 2006, 260 p.;
- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2006b). *Étude d'impact sur l'environnement – Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion – Volume 2 : Annexes*, par GENIVAR, mai 2006, pagination multiple;
- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2007a). *Étude d'impact sur l'environnement – Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion – Réponses aux questions du MDDEP*, par GENIVAR, janvier 2007, 60 p. et annexes;
- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2007b). *Étude d'impact sur l'environnement – Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion – Résumé*, par GENIVAR, janvier 2007, 39 p.;
- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2007c). *Réponses à la 2<sup>e</sup> série de questions et commentaires du MDDEP*, par GENIVAR, mai 2007, 3 p. et 2 annexes;
- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2007c). Lettre de M. Guy Pilon, maire de la ville de Vaudreuil-Dorion, à M<sup>me</sup> Line Beauchamp, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 23 octobre 2007, concernant les avis du rapport d'enquête et d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement portant sur le projet d'amélioration du réseau routier à Vaudreuil-Dorion, 3 p.;

- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2008a). Lettre de M. Marc Côté, de la ville de Vaudreuil-Dorion, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 6 mars 2008, concernant le dépôt officiel des documents déposés au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui comprennent des engagements pour le projet d'amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion, 1 p. et 1 annexe;
- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2008b). Lettre de M. Marc Côté, de la ville de Vaudreuil-Dorion, à M<sup>me</sup> Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 25 avril 2008, concernant la conservation du boisé Charlot et du milieu humide, 2 p. et 6 annexes.
- VILLE DE VAUDREUIL-DORION (2008c). Lettre de M. Marc Côté, de la ville de Vaudreuil-Dorion, à M<sup>me</sup> Ruth Lamontagne, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 22 mai 2008, concernant les réponses aux questions du 23 avril et 5 mai 2008 et demandes de précisions et d'engagements formulés en date du 7 mai 2008, 5 p. et 1 pièce jointe.

### **Les mémoires**

- DM3 CONSEIL INTERMUNICIPAL DE TRANSPORT et TRANSPORT SOLEIL. Mémoire, juin 2007, 2 pages.
- DM6 Julie QUENNEVILLE. Mémoire, 20 juin 2007, 12 pages.
- DM8 MOUVEMENT AU COURANT. Mémoire, juin 2007, 11 pages.

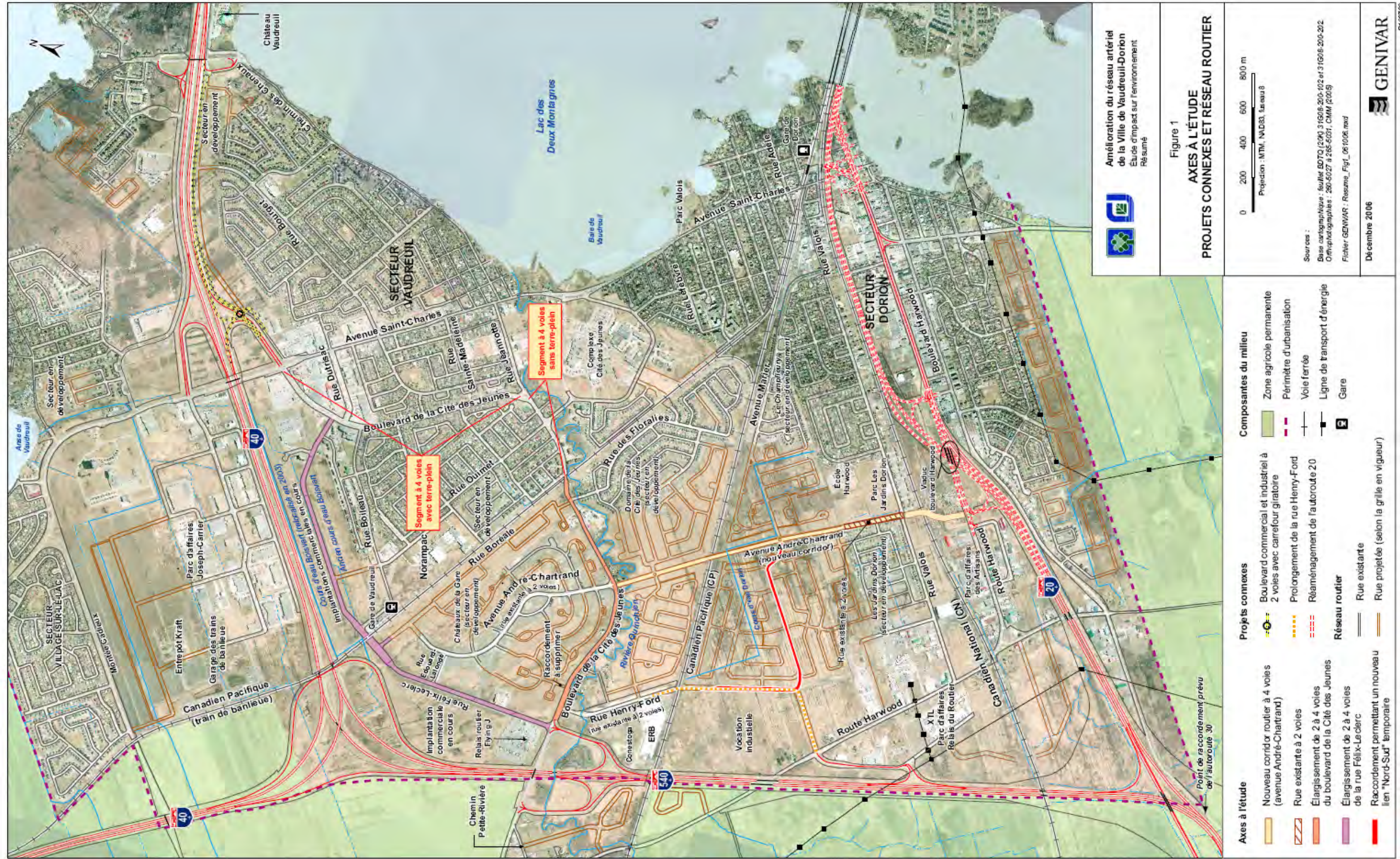




## **ANNEXES**



ANNEXE 1 : LOCALISATION DU PROJET



Source : adaptée de VILLE DE VAUDREUIL-DORION, 2007b, figure 1.



## ANNEXE 2 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'analyse environnementale du projet a été réalisée en consultation avec les directions suivantes du Ministère :

- la Direction des politiques de l'air;
- la Direction des politiques en milieu terrestre;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- la Direction de l'expertise et de la gestion des barrages publics du Centre d'expertise hydrique du Québec;

et avec les ministères suivants :

- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Transports.



## ANNEXE 3 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2005-05-25	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2005-06-01	Délivrance de la directive
2006-06-13	Réception de l'étude d'impact
2007-02-05	Délivrance de l'avis de recevabilité
2007-02-20	Mandat d'information et de consultation publiques
2007-04-06	Période d'information et de consultation publiques (fin)
2007-04-26	Audiences publiques – décision
2007-05-22	Début du mandat d'audiences publiques
2007-09-21	Dépôt du rapport du BAPE
2007-09-22	Fin du mandat d'audiences publiques
2007-10-17	Rapport du BAPE rendu public
2008-01-28	Réception d'informations complémentaires de la Ville de Vaudreuil-Dorion concernant la modification du concept routier du boulevard de la Gare
2008-05-22	Réception de précisions et d'engagements de la Ville de Vaudreuil-Dorion