

3. RÔLE DU BOULEVARD ANDRÉ-CHARTRAND

Tel qu'il a été précisé au projet de plan d'urbanisme, le boulevard André-Chartrand constituera, selon la hiérarchie du réseau routier de la Ville de Vaudreuil-Dorion, une artère, soit une :

«voie de circulation distribuant, à des débits plutôt élevés, la circulation entre les autoroutes, les routes régionales et les voies collectrices. L'artère, qui traverse une partie importante du territoire municipal, permet de pénétrer à l'intérieur de la structure urbaine.¹»

Selon les critères d'aménagement de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL)², l'accès direct à ce type de voie de circulation devrait être limité.³

De façon plus précise, à l'échelle municipale, l'aménagement du boulevard André-Chartrand :

- 1° **viendra compléter**, avec l'aménagement du boulevard Félix-Leclerc et le prolongement du boulevard de la Cité-des-Jeunes, **le réseau routier «majeur»** de Vaudreuil-Dorion;
- 2° **permettra un lien alternatif entre les 2 noyaux de développement urbain** de Vaudreuil-Dorion tout en servant de **voie de contournement du pôle d'animation** que constitue **l'avenue Saint-Charles**. Le boulevard absorbera donc une partie de la circulation actuelle de l'avenue Saint-Charles, soit les véhicules dont la destination n'est pas localisée le long de cet axe;

¹ PLANAM, Projet de règlement du plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 30 septembre 1996, annexe II, page iii.

² SCHL, Aménagement des ensembles résidentiels : Conseils et recommandations, page 75.

³ NOTE : Selon la SCHL, les artères ont un débit de circulation variant entre 5 000 à 30 000 véhicules par jour, ont **habituellement plus de 2 voies et beaucoup sont à chaussées séparées**. Elles se caractérisent notamment par : une **circulation ininterrompue entre les intersections**, des **interdictions de stationnement** et de changement sur leur parcours, la **limitation des passages de piétons** aux intersections munies de feux.

- 3° **permettra**, à long terme, un **lien direct entre** le pôle du **boulevard Harwood** et le **troisième (3^e) pôle commercial** projeté à l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du boulevard Félix-Leclerc;
- 4° facilitera la desserte de l'**immense territoire** situé entre le chemin de fer du Canadien Pacifique, la rue Valois, la route Harwood et l'autoroute 540 pour lequel le boulevard constituera **l'épine dorsale** du développement. **À long terme**, le boulevard André-Chartrand deviendra **l'une des voies de circulation municipales les plus sollicitées**;
- 5° deviendra également un **axe récréatif important** avec l'intégration d'une **piste cyclable** le long de l'ensemble du corridor routier. Tel que le prévoit le projet de plan d'urbanisme¹, cette piste cyclable permettra, à long terme, le lien entre les parcs Trudeau, Bel-Air, Dorion-Gardens et le futur parc linéaire de la rivière Quinchien ainsi qu'avec le troisième (3^e) pôle commercial projeté à l'intersection du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du boulevard Félix-Leclerc.

¹ Le tracé proposé au projet de règlement du plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion, en date du 30 septembre 1996, constitue uniquement une proposition préliminaire destinée à servir de base de travail et de réflexion à la réalisation d'une étude détaillée du réseau cyclable.

4. OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Considérant le rôle que jouera à long terme le boulevard André-Chartrand et compte tenu de l'importance de ne pas répéter le même scénario de développement que celui de l'avenue Saint-Charles (c'est-à-dire la multiplication des intersections, des arrêts, des entrées charretières, la concentration des activités commerciales, etc.), le concept d'aménagement du boulevard André-Chartrand devra répondre aux objectifs suivants :

- 1° **assurer la fluidité et l'efficacité de la circulation véhiculaire** afin d'améliorer les liens routiers entre les 2 noyaux de développement urbain et offrir une alternative valable à l'avenue Saint-Charles;
- 2° **assurer la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes;**
- 3° **assurer la qualité visuelle** de cet axe de circulation majeur et, par le fait même, **l'image générale de la Ville;**
- 4° **assurer la qualité de vie des résidents riverains** au boulevard et **maximiser la valeur foncière des résidences riveraines;**
- 5° **minimiser les coûts d'aménagement de cet axe pour la Ville** (aménagement, entretien) **et pour les citoyens riverains.**

5. LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Dans le but d'avoir une vision d'ensemble des diverses possibilités s'offrant à la Ville de Vaudreuil-Dorion pour l'aménagement du boulevard André-Chartrand, plus de **6 scénarios d'aménagement préliminaires** ont été présentés aux membres du conseil municipal et aux officiers des services techniques d'urbanisme et des eaux, soit :

- 1° un scénario présentant des **lots adossés au boulevard**;
- 2° un scénario présentant des **voies d'accès parallèles et directement adjacentes au boulevard**;
- 3° un scénario présentant des **voies d'accès parallèles au boulevard, mais situées en arrières-lots**;
- 4° un scénario présentant des **projets intégrés avec entrées communes**;
- 5° un scénario présentant un **boulevard traditionnel avec entrées charretières en façade pour chaque lot**;
- 6° un scénario présentant un **parc linéaire**.

Après analyse des avantages et inconvénients de chaque scénario, appuyé par des photographies d'exemples concrets d'aménagement de boulevards dans le Grand-Montréal, la combinaison des scénarios 4 et 6 a été retenue, soit des **projets intégrés avec entrées communes** d'un côté du boulevard et **l'aménagement d'un parc linéaire de l'autre côté**. Pour le conseil municipal, cette alternative est celle qui permet de répondre le plus adéquatement à l'ensemble des objectifs d'aménagement préalablement établis. Tel qu'il a été convenu avec les autorités municipales, **seuls les typologies d'habitation unifamiliale isolée, jumelée ou contiguë sont autorisées** pour le moment. Toutefois, l'aménagement du site sous la forme d'unité de voisinage facilite grandement la modification éventuelle des densités d'habitat retenues ainsi que le phasage du développement.

Le concept d'aménagement proposé (voir plan 2, feuillets 1 à 3, ci-après) repose sur **4 grands principes d'aménagement** découlant directement des objectifs d'aménagement visés. Ces principes sont :

- 1° **limiter le nombre d'intersections** entre l'artère que constitue le boulevard André-Chartrand et les collectrices ou voies de circulation locales;
- 2° **prohiber ou limiter le nombre d'entrées charretières** donnant accès aux lots riverains au boulevard (accès commun, voie de service, etc);
- 3° **prohiber ou limiter les implantations commerciales**, lesquelles génèrent de nombreuses entrées et sorties de véhicules sur le boulevard;
- 4° **séparer la circulation véhiculaire, des circulations cyclistes et piétonnières** et donc dissocier la vocation récréative du boulevard de la vocation transport routier.

Ces 4 principes d'aménagement sont des **conditions essentielles à l'efficacité de la voie de contournement** (ou de déviation) que constituent le boulevard André-Chartrand. Des études récentes¹ ont d'ailleurs confirmé les effets bénéfiques des voies de déviation et ceci tant pour les usagers de la route (gain de temps assez considérable, réduction des accidents) que pour l'habitant de l'agglomération (cadre de vie nettement amélioré : réduction du bruit, des nuisances, de la gêne pour traverser la rue; et retombées positives au niveau des réaménagement internes dans le centre-ville : espaces piétonniers, stationnements, revitalisation du centre. Plus ces 4 principes d'aménagement seront respectés, plus la fluidité et l'efficacité du boulevard André-Chartrand seront assurées. L'aménagement du boulevard André-Chartrand favorisera également la mise en place de conditions favorables à la consolidation et la mise en valeur de l'avenue Saint-Charles comme voie structurante et comme pôle d'animation de la Ville.

¹ BEAUPRÉ, Claude, Les aménagements routiers en milieu urbain et les carrefours gestatoires, AQTR, notes de cours, page 9.

Par ailleurs, **2 principes d'aménagement additionnels favoriseront la qualité visuelle du corridor du boulevard André-Chartrand** ainsi que la qualité de vie des résidents riverains. Ces principes sont :

1° **minimiser l'aspect véhiculaire du boulevard André-Chartrand :**

- a) **en aménageant une piste cyclable à même un parc linéaire** longeant le côté nord-est du boulevard et permettant un lien direct au parc Dorion-Gardens ainsi qu'au parc projeté le long de la rivière Quinchien. Cet aménagement permettra d'isoler les cyclistes et les piétons des désagréments reliés à la proximité de l'artère (bruit, pollution, stress) tout en augmentant leur sécurité. Par sa localisation, le long de la principale voie d'accès de l'ensemble de l'immense territoire situé entre le chemin de fer du Canadien Pacifique, la rue Valois, la route Harwood et l'autoroute 540, ce parc linéaire bénéficiera d'une très grande visibilité et constituera une **porte d'entrée** très attrayante pour le secteur. En plus de favoriser le développement du secteur, l'aménagement de ce parc linéaire constituera une plus value pour ce secteur dépourvu, si l'on fait exception du boisé mature adjacent au parc Dorion-Gardens, de tout attrait naturel;
- b) **en réduisant** les 6 voies de circulation initialement prévues au plan directeur d'ingénierie¹, à **4 voies de circulation**, dont 2 voies serviront, en dehors des heures de pointe et selon le débit de circulation, de voies de stationnement;
- c) par l'**aménagement d'un terre-plein** séparant les 2 directions de la circulation véhiculaire;
- d) par la **plantation d'un alignement d'arbres** venant encadrer le boulevard André-Chartrand :
 - du **côté extérieur** de la voie de circulation, des **feuillus, dont la partie inférieure est dégagée**, sont proposés afin de conserver, à partir de la voie

¹ Les Consultants LBCD inc., Plan directeur Cité-des-Jeunes est, révision numéro 2, février 1995.

de circulation, une transparence et un contact visuel fort avec les lots riverains et le parc linéaire;

- du **côté du terre-plein**, un alignement de **feuillus coniques** (pourvus de branches dans la partie inférieure) est privilégié. Implanté à un rythme beaucoup plus rapproché, cet alignement viendra encadrer le champ visuel des automobilistes et créer une rythmique et une référence physique à leur vitesse de déplacement, favorisant ainsi un ralentissement de la circulation;

2° **assurer, pour les résidents riverains, la qualité de leur environnement** par la création, sous forme de **projets intégrés, d'unités de voisinage autonomes** au boulevard. Bien qu'ayant un caractère moins urbain que les scénarios 2, 3 et 5 présentés aux autorités municipales, ce type d'aménagement **favorise l'intimité et la sécurité des résidents** ainsi que **le sentiment d'appartenance** de ceux-ci. Les impacts négatifs pouvant découler de la proximité du boulevard (pollution sonore, pollution de l'air, vibration, etc.) se trouvent limités par :

- a) **l'orientation, parallèle au boulevard, des bâtiments** situés à proximité de celui-ci;
- b) **la marge de recul importante** des bâtiments par rapport à la limite de l'emprise du boulevard, soit un minimum de 7,5 mètres (24,6 pieds);
- c) **la création**, entre la limite de l'emprise du boulevard et les premiers bâtiments résidentiels, d'une petite bande verte ondulée, plantée d'arbres et d'arbustes. En plus de renforcer l'intimité des résidents, l'aménagement de cette bande verte favorisera la qualité et l'uniformité paysagères de l'ensemble du corridor du boulevard André-Chartrand.