

6. RECOMMANDATIONS

1° Tel qu'il a été précisé au projet de plan d'urbanisme¹, la Ville devrait exiger :

«la révision des plans directeurs d'urbanisme englobant les terrains situés au sud du boulevard André-Chartrand, entre la voie ferrée et la rue Valois (excluant les terrains accessibles à la route Harwood). Les plans directeurs d'urbanisme révisés devront prévoir la création de collectrices, à partir de la rue Valois et du boulevard André-Chartrand, limiter le nombre d'intersections sur ses voies de circulation et privilégier les intersections en «+» plutôt qu'en «T».»¹

2° Compte tenu de la grande visibilité et de l'impact important qu'aura le boulevard André-Chartrand sur l'image de la Ville, et tel qu'il a été précisé au volet Environnement du projet de plan d'urbanisme², la **plantation des alignements d'arbres devrait être réalisée par la Ville**. Ceci permettra :

«à la Ville, d'avoir un meilleur contrôle sur la localisation, les distances de dégagement et le choix des essences d'arbres mais implique des frais d'entretien et une responsabilité en cas de dommages causés par les arbres. La planification des alignements d'arbres devra être intégrée à celle des travaux de construction des nouvelles rues.»²

Réserver l'argent nécessaire à la plantation des arbres, à même les argents prévus pour la construction des voies de circulation. La sélection des essences d'arbres (forme et grosseur à maturité, importance des racines, tolérance au stress urbain, au sel et à la pollution de l'air, diversité des essences) devra être spécifiquement adaptée au contexte.

¹ PLANAM, Projet de règlement du plan d'urbanisme, Ville de Vaudreuil-Dorion, 30 septembre 1996, page 145.

² *Idem*, page 165.

3° Considérant que le développement du boulevard André-Chartrand se fera par unités de voisinage autonomes, sous forme de projets intégrés, il apparaît essentiel, pour la Ville de Vaudreuil-Dorion, de se doter d'un cadre réglementaire permettant d'assurer l'uniformité, l'homogénéité et la qualité de chacune de ces unités de voisinage.

L'uniformité de chaque unité de voisinage pourrait facilement être régie par la **réglementation d'urbanisme traditionnelle**, sous forme de normes. Cette réglementation devra notamment intégrer les items suivants :

- a) **une seule typologie résidentielle** devrait être autorisée **par unité de voisinage**. Par exemple, si l'on autorise l'habitation unifamiliale contiguë, l'habitation unifamiliale jumelée ne devra pas être autorisée. Une attention particulière devrait également être portée afin d'assurer une **transition harmonieuse entre les typologies d'habitat** des différentes unités de voisinage;
- b) **la hauteur des bâtiments** devrait être **uniforme à l'intérieur d'une même unité de voisinage** et une **hauteur minimale de 2 étages** devrait être exigée afin de favoriser un certain encadrement du boulevard;
- c) la recherche d'une certaine **uniformité des valeurs des unités habitations** pourrait être atteinte en exigeant une **superficie minimale de plancher et des matériaux de recouvrement similaires**.

Par ailleurs, le recours à une **réglementation qualitative**, soit un règlement sur les PIA, constitue assurément, à priori, le meilleur moyen pour assurer l'**homogénéité** et la **qualité** du développement de chaque unité de voisinage quant à l'implantation des bâtiments, l'architecture et l'aménagement paysager des lieux.

4° Afin **d'assurer la qualité des projets d'habitations unifamiliales contiguës**, il serait judicieux de prévoir, à la réglementation d'urbanisme :

- a) un **maximum de 4 unités d'habitation par bâtiment**;

- b) une **largeur minimale des unités d'habitation** de :
- 5,5 mètres (18 pieds) pour chaque unité d'habitation;
 - 7,0 mètres (23 pieds) pour les unités d'habitation avec garage;
- c) une **réduction de la marge latérale exigée de 5 mètres à 3 mètres** (16,4 pieds à 9,8 pieds) compte tenu que le nombre d'unité d'habitation par bâtiment a été réduit et que la largeur de chaque unité a été augmentée. Nous croyons que cette marge réduite créera un meilleur encadrement de l'espace et assurera une rythmique plus équilibré du cadre bâti. Toutefois, tel qu'il a déjà été mentionné, dans le cas de bâtiments directement adjacents au boulevard André-Chartrand, une marge latérale minimale de 7,5 mètres (24,6 pieds) est prévue afin de permettre l'aménagement d'une petite bande verte le long du boulevard;
- d) l'utilisation d'un **décroché entre les unités d'habitation** d'un même bâtiment. D'un maximum de 1,5 mètre (4,9 pieds), ce décroché est perceptible tant sur la façade que sur le mur arrière du bâtiment et permet une plus grande intimité et un plus grand sentiment d'appartenance pour les résidents de chaque unité;
- e) que la spécificité de chaque unité d'habitation d'un même bâtiment soit soulignée par le **traitement architectural** du bâtiment et que soit évité tout regroupement d'éléments qui aurait un effet unificateur entre les unités d'habitation (ex. : portes d'entrée ou balcons situés côte-à-côte, porche commun pour l'entrée principale, etc.). Cet objectif pourrait être atteint par l'ajout de dispositions normatives au règlement de zonage ou encore, par le biais d'un règlement sur les PIA exigé pour les projets d'habitation contiguës;
- f) l'utilisation de **matériaux de recouvrement nobles et naturels** (pierre, brique, maçonnerie architecturale, béton architecturale, bois, etc.) **pour la majeure partie de la façade** des bâtiments et pour les murs latéraux visibles de la voie de circulation ou des aires de stationnement communes;

- g) le retrait des dispositions de l'article 2.3.3.4 du Règlement de zonage numéro 552 de la Ville de Vaudreuil, lequel exige, pour les unités centrales des habitations contiguës, **une marge de recul de 9 mètres** (30 pieds). Ces dispositions apparaissent inappropriées au contexte de projets intégrés retenus pour le boulevard André-Chartrand.

Rappelons, par ailleurs, que l'article 2.1.2 du règlement de zonage exige présentement que les unités centrales des habitations contiguës soient dotées, au choix, d'un garage incorporé, d'un passage mitoyen ou d'un corridor mitoyen, ce qui garantit l'accessibilité à la cour arrière sans nécessiter une servitude en arrière-lot. Afin de minimiser la visibilité des garages et des aires de stationnement, les garages devraient avoir un recul minimal de 1,5 mètre (4,9 pieds) par rapport à la façade des bâtiments. Ce recul des garages pourrait même permettre une réduction des marges de recul avants des bâtiments.

- 5° Afin d'assurer la qualité visuelle du corridor du boulevard André-Chartrand, la réglementation d'urbanisme devra également être ajustée afin que, pour tous les terrains directement adjacents à l'emprise du boulevard André-Chartrand, un seul type de matériau et une seule couleur soient utilisés pour la construction de clôtures.
- 6° La Ville de Vaudreuil-Dorion devra accorder une dérogation mineure relativement au contenu de l'article 2.1.5 du Règlement de lotissement numéro 544 de la Ville de Vaudreuil. Celui-ci exige que :

«Sur une même voie de circulation, les axes de deux (2) intersections doivent être à une distance minimale de soixante-quinze mètres (75 m).»

Considérant le concept d'aménagement retenu, lequel prévoit une seule profondeur de lots adossés au parc linéaire projeté, cette distance minimale de 75 mètres (246 pieds) sera réduite à 60 mètres (197 pieds) pour les voies perpendiculaires au boulevard André-Chartrand et situé du côté nord-est de celui-ci.

- 7° Privilégier l'aménagement prioritaire de la section du boulevard André-Chartrand, situé entre la rue Valois et la route Harwood, considérant l'effet d'entraînement qu'aurait la création de cette nouvelle porte d'entrée sur le développement du secteur.
- 8° Pour le tronçon III du boulevard André-Chartrand, soit le tronçon situé entre la rue Valois et la rue Chicoine, nous suggérons de conserver une largeur d'emprise de 25 mètres (82 pieds) compte tenu que ce tronçon sera sans aucun doute le plus achalandé du boulevard, qu'il constituera, à long terme, un point pivot du réseau routier municipal et que l'aménagement d'une piste cyclable y est projeté.

À priori, il apparaît superflu de prévoir l'aménagement d'un terre-plein paysager considérant que cette section du boulevard sera en bonne partie en dépression, sans la voie de chemin de fer. Toutefois, considérant que ce tronçon du boulevard sera, à long terme, très achalandé, il apparaît opportun d'y prévoir un terre-plein en béton d'une largeur minimale d'environ 0,5 mètre (1,6 pieds).

- 9° Pour le tronçon I du boulevard, soit le tronçon situé entre le boulevard Félix-Leclerc et le boulevard de la Cité-des-Jeunes, évaluer l'opportunité de poursuivre le concept d'aménagement retenu dans la présente étude, compte tenu des objectifs d'aménagement spécifiques de ce secteur.

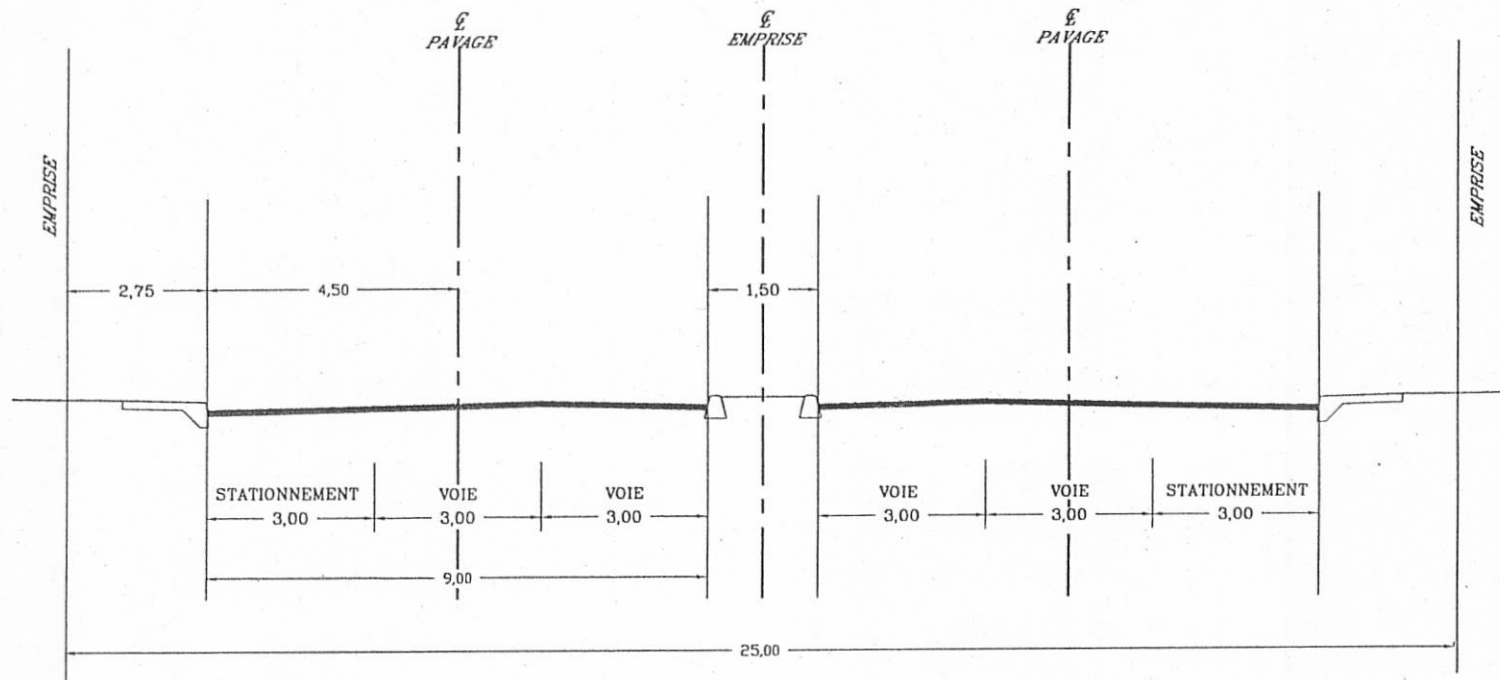
Rappelons que le projet de développement et de mise en valeur «*Le carrefour de la Cité-des-Jeunes*» réduisait volontairement l'emprise du boulevard André-Chartrand et excluait l'aménagement d'un terre-plein afin de favoriser :

- le caractère résidentiel et intimiste du secteur;
- l'utilisation, pour la circulation de transit, du boulevard de la Cité-des-Jeunes et du boulevard Félix-Leclerc.

Pour ce tronçon du boulevard, il sera particulièrement important de s'assurer de l'intégration de la piste cyclable, laquelle n'était pas prévue lors de l'élaboration du projet de développement et de mise en valeur. Il sera également nécessaire d'évaluer la nécessité ou non, de limiter le nombre d'entrée charretière.

ANNEXE 1

Plan directeur Cité-des-Jeunes est, Révision n° 2
en date de février 1995



BOULEVARD BROWN

LBCD

Les Consultants
LBCD inc.

Valleyfield

40, rue Ste-Cecile
Valleyfield (Quebec)
J8T 1L7
Tel.: (514) 371-5722
Fax.: (514) 371-8955

Vaudreuil

2555, rue DuRoi
Vaudreuil (Quebec)
J7V 7E8
Tel.: (514) 455-8119
Fax.: (514) 455-6388

VOIRIE

PREPARE PAR M.LALANDE ing.	APPROUVE PAR M.LALANDE ing.	DOSSIER 16028-1
DATE FEVRIER 1995	ECHELLE AUCUNE	CROQUIS 6

ANNEXE 2

Projet de règlement du plan d'urbanisme

Volet transport : 4.9.2.2

*«Faiblesse des liens entre les 2 noyaux
de développements urbains»*

4.9.2.2 Faiblesse des liens entre les deux (2) noyaux de développements urbains

CONSTATS	OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, entre les autoroutes 20 et 40		
<p>7. Présence d'un seul lien direct entre les 2 noyaux de développements urbains, soit l'avenue Saint-Charles.</p> <p>8. Longue durée du trajet occasionnée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le fait que l'avenue Saint-Charles soit la seule voie de circulation reliant les 2 pôles commerciaux; - le débit important de la circulation (en moyenne par année : 12 520 véhicules par jour et 13 530 par jour durant l'été)¹ compte tenu de la largeur de la voie de circulation (une seule voie par direction); - la multiplication des arrêts, des intersections et des entrées charretières; - la congestion, aux heures de pointe, découlant de la circulation des autobus scolaires. 	<p>8. Améliorer les liens entre les 2 noyaux de développements urbains.</p> <p>9. Améliorer l'écoulement de la circulation.</p>	<p>12. Construction du boulevard André-Chartrand en privilégiant la section située entre la rue Valois et la route Harwood considérant l'effet d'entraînement qu'elle aura sur le développement du secteur.</p> <p>De plus, compte tenu que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le boulevard André-Chartrand sera un axe majeur de circulation; - le boulevard André-Chartrand deviendra à long terme, avec le développement de cette partie de la ville, l'une des voies de circulation municipale les plus sollicitées; - que l'aménagement d'une piste ou d'une bande cyclable est projetée dans son axe; - que la réalisation d'un plan d'accès routier est prévu pour celui-ci afin de limiter le nombre d'accès, assurer la fluidité de la circulation ainsi que la sécurité des usagers; - que la grande profondeur des lots et la largeur de l'emprise de la voie de circulation qui ont été prévues dans le plan directeur d'urbanisme du secteur laissent place à de nombreuses possibilités d'aménagement; - qu'il est important d'assurer l'efficacité et la qualité visuelle de cet axe de circulation majeure; <p>réaliser un plan d'aménagement pour la partie de cet axe de circulation située entre le boulevard de la Cité-des-Jeunes et la rue Valois. Ce plan</p>

1

Ministère des Transports du Québec (MTQ), 1993.

CONSTATS	OBJECTIFS	MOYENS
		<p>d'aménagement permettra, notamment, d'évaluer les différents scénarios d'aménagement possibles et présentera des recommandations quant à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la localisation des réseaux de circulation (piétonnier, cyclable, véhiculaire); - la localisation des entrées charretières et des aires de stationnement; - la distance des bâtiments par rapport à la rue et l'orientation des façades; - l'espace entre les bâtiments; - l'aménagement des espaces libres visibles de la rue. <p>13. Évaluer la possibilité d'étaler les heures d'entrées et de sorties des véhicules scolaires en modifiant les heures de début et de fin des classes.</p>

4.9.2.3 Accès aux autoroutes

CONSTATS	OBJECTIFS	MOYENS
Localisation : Intersections autoroute 40/chemin des Chenaux		
9. Absence d'accès à l'autoroute en direction de Montréal.	10. Assurer la réalisation de l'accès à l'autoroute en direction de Montréal.	14. Effectuer les démarches nécessaires auprès du MTQ.