

2.0 MISE EN CONTEXTE DU PROJET

2.1 Historique et projets connexes

Le projet d'améliorer et de développer le réseau routier de la Ville de Vaudreuil-Dorion n'est pas une idée nouvelle en soi. En fait, cette idée remonte aussi loin qu'à une vingtaine d'années avec l'élaboration du premier schéma d'aménagement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, lequel est entré en vigueur en 1990.

D'abord, le fait d'avoir un nouveau lien « Nord-Sud » structurant entre Dorion et Vaudreuil en complément de l'avenue Saint-Charles date de cette époque (voir figure 2 pour localiser cette avenue). Ce lien n'était pas dénommé l'avenue André-Chartrand, mais plutôt l'avenue Brown. Un segment à deux voies de ce lien a d'ailleurs déjà été construit au cours des années 90 dans le secteur du parc municipal Les Jardins Dorion (figure 2). Un autre segment de l'avenue André-Chartrand à deux voies a aussi été construit en 2004, soit au nord du boulevard de la Cité des Jeunes de manière à desservir un quartier résidentiel en développement qui est dénommé « Châteaux de la Gare ». Toutefois, ce dernier segment n'est pas visé dans le cadre de la présente étude puisqu'il est prévu de le conserver à deux voies. En fait, il ne vise qu'à desservir le quartier résidentiel en question, tout en donnant un accès secondaire à la Gare de Vaudreuil. Ce segment de l'avenue André-Chartrand sera pavé dans quelques années (actuellement en gravier) et une bande cyclable y est projetée du côté « Est » et un trottoir du côté « Ouest ».

La volonté de transformer le boulevard de la Cité des Jeunes en un aménagement à quatre voies n'est pas non plus récente. À cet égard, il faut préciser que la construction de la portion de ce boulevard qui est déjà à quatre voies remonte aussi loin qu'en 1974 ; on visait alors à faciliter l'accès au Complexe de la Cité des Jeunes qui a pris place à la même époque (figure 2). Ce dernier est un complexe d'éducation et de formation d'envergure qui comprend une école secondaire, un centre de formation professionnelle et un centre d'éducation aux adultes. Le boulevard à quatre voies a alors été aménagé avec un terre-plein large de 4 à 5 m, sauf pour une section de part et d'autre de la rue Ouimet où aucun terre-plein n'est présent. Cette dernière section correspond en fait à l'ancienne route rurale faisant le lien entre les noyaux urbains de Saint-Lazare et de Vaudreuil (route 340 et rue Jeannotte, voir figures 1 et 2).

Le corridor routier du boulevard de la Cité des Jeunes entre ces deux noyaux urbains est d'ailleurs caractérisé par la présence de plusieurs accès et entrées charretières, ce qui a notamment incité la MRC de Vaudreuil-Soulanges à inscrire une proposition intermunicipale dans son schéma d'aménagement pour garantir la sécurité et la fluidité du trafic sur cet axe. Cette proposition vise à contrôler les accès directs sur le boulevard. Elle prend aussi en compte l'augmentation notable du trafic qui a été observée au cours des dernières années, non seulement à Vaudreuil-Dorion, mais également à Saint-Lazare.

Considérant cette proposition intermunicipale et les forts taux de croissance de ces deux municipalités sur lesquels nous reviendrons plus loin, on peut donc penser que dans un horizon plus ou moins lointain, même s'il n'y a pas de projet défini en ce moment, la portion du boulevard de la Cité des Jeunes comprise à l'ouest de l'A-540 (et se rendant jusqu'au noyau urbain de Saint-Lazare) pourrait, elle aussi, être élargie à quatre voies. Il demeure que cette portion du boulevard de la Cité des Jeunes est une route régionale (route 340) qui est sous juridiction du MTQ et non des municipalités visées.

Dans un autre ordre d'idées, les besoins en infrastructures routières sur le territoire de Vaudreuil-Dorion ont aussi évolué sur la base des changements administratifs, démographiques et économiques qui s'y sont produits au cours des ans. Parmi les changements les plus significatifs, il faut manifestement noter la forte croissance démographique et économique qu'ont connue Vaudreuil-Dorion et les municipalités environnantes au cours des dernières années. Ce sujet est abordé dans les pages qui suivent, mais il convient simplement ici de préciser qu'il s'agit de l'une des régions avec la plus forte croissance au Québec, surpassant de beaucoup les projections effectuées par l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ). Au plan administratif, il faut de plus mentionner la fusion de Dorion et de Vaudreuil au milieu des années 90, cette fusion ayant changé sans contredit l'organisation spatiale et le rapport de force en termes de géopolitique urbaine dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

De plus, depuis 2002, il faut observer l'implantation d'une gare à vocation régionale dans le secteur de Vaudreuil qui dessert aujourd'hui la ligne des trains de banlieue Montréal-Rigaud. Le caractère structurant de cette gare s'est même traduit par la mise en place, tout juste au nord de l'autoroute 40 (A-40), d'une aire de remisage, d'entretien et de réparation des trains (voir figure 2). Afin de fournir et faciliter l'accès à cette gare, il a fallu construire une nouvelle artère faisant le lien entre les échangeurs des autoroutes 40 et 540, soit la rue Félix-Leclerc. Cette rue a été construite à deux voies en 2003. Toutefois, dans les plans de développement de la Ville et les orientations de la MRC, cette rue doit nécessairement être élargie à quatre voies à compter du moment où le développement commercial de type « grande surface » commence à s'y implanter en bordure. Pour le moment, les terrains riverains sont pour la plupart vacants, mais il y en a quelques uns qui commencent à se développer en 2006. Notamment, les services municipaux y seront construits sous peu. Cela a d'ailleurs fait l'objet de deux (2) autorisations de la part du MDDEP en 2005. Soulignons aussi qu'auparavant, en 2003, le MDDEP avait autorisé la déviation d'un cours d'eau qui était situé dans l'alignement de la rue Félix-Leclerc, soit le cours d'eau Boisvert (figure 2).

Donc, les changements survenus au cours des dernières années n'ont fait qu'accentuer le besoin en infrastructures routières adaptées pour rencontrer le développement de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Comme il sera démontré dans les prochaines pages, il faut constater aujourd'hui que les infrastructures existantes ne sont plus du tout aptes à répondre aux développements prenant place, pour l'essentiel, dans le périmètre

d'urbanisation de la Ville. Cependant, il faut retenir que les interventions qui sont visées par la présente étude d'impact ne sont pas les seules à être prévues dans le processus d'amélioration du réseau routier du secteur d'étude.

À cet effet, il faut d'abord mentionner le prolongement de l'axe Cité des Jeunes en un boulevard commercial et industriel à deux voies et ce, à l'est de l'avenue Saint-Charles jusqu'à l'échangeur du chemin des Chenaux dans le secteur du Château Vaudreuil (voir figure 2). Ce projet est prévu pour être réalisé en 2006-2007 et comportera un carrefour giratoire afin de faciliter les entrées / sorties entre les bretelles de l'A-40 et l'avenue Saint-Charles. Le boulevard commercial et industriel permettra quant à lui de desservir le développement le long de l'A-40, tout en donnant un nouveau point d'entrée / sortie à cette autoroute pour certains quartiers résidentiels de Vaudreuil, notamment de part et d'autre de la rue Bourget et dans les lieux habités non loin de l'avenue Saint-Charles. Ceci pourra avoir comme effet de soulager temporairement, du moins à court terme, la problématique de congestion observée dans l'échangeur de l'A-40 à la hauteur de l'avenue Saint-Charles (cette question sera abordée plus loin dans le présent chapitre).

Ensuite, il y a le prolongement de la rue Henry-Ford qui devrait être réalisé également pour l'année 2006 (voir figure 2). Il s'agit ici d'une rue qui a été construite en 2003 dans le secteur de l'échangeur de l'A-540 et qui est orientée parallèlement à cette autoroute. Le segment construit débute sur le boulevard de la Cité des Jeunes, près du relais routier Flying J, et se termine au corridor ferroviaire du CP. Le projet consiste alors à construire un tunnel pour la rue sous le corridor du CP et à la prolonger de manière à aller rejoindre la route Harwood dans le secteur du Parc d'affaires le « Relais du Routier ».

Ainsi, la rue Henry-Ford sera en quelque sorte une desserte industrielle le long de l'A-540. Déjà deux entreprises d'importance sont implantées ou en voie de l'être le long de cette rue entre le boulevard de la Cité des Jeunes et le corridor du CP (la première s'est installée en 2004 et la seconde est en construction à l'heure actuelle). Considérant le trafic et le camionnage qui seront générés par ces entreprises, des interventions ont déjà été faites par la Ville en 2005 et d'autres seront réalisées en 2006 et 2007 afin d'améliorer la fluidité du trafic entre les carrefours Félix-Leclerc / Cité des Jeunes et Henry-Ford / Cité des Jeunes (ajout de voies de virage pour les camions, implantation de feux de circulation).

Pour ce qui est de la traversée étagée du corridor ferroviaire, des négociations a eu cours avec le CP et les plans et devis lui ont été soumis pour approbation. Cette approbation a été donnée au début de l'année 2006. Les voies de déviation ferroviaire qui devront être mises en place pour procéder aux travaux de construction de l'ouvrage avaient été autorisées préalablement par le CP en 2005. Le remblai pour aménager les voies de déviation a été réalisé à l'automne 2005 et ces dernières seront installées au printemps 2006.

Par ailleurs, il est bon de mentionner que le raccordement qui est prévu entre l'axe André-Chartrand et l'A-20 prend en compte le projet d'un nouveau corridor autoroutier dans le secteur de Dorion. Ce projet, dont le promoteur est le MTQ, consiste à étagé les carrefours de cette autoroute sur l'Île Perrot et à déplacer son corridor à Vaudreuil-Dorion, le tout pour justement éliminer les intersections à niveau actuellement en place sur le boulevard Harwood. Un carrefour étagé est prévu dans le secteur du raccordement de l'avenue André-Chartrand, lequel deviendra le principal point d'accès de la Ville à partir de l'A-20 dans le secteur de Dorion. De fait, des bretelles d'entrée et de sortie donneront directement accès à l'avenue André-Chartrand et ce, au croisement de la route Harwood. Le projet de déviation, ou plutôt de parachèvement, de l'A-20 fait actuellement l'objet d'une étude d'impact environnemental de la part du MTQ et un avant-projet a été réalisé. La figure 2 insérée en introduction montre une partie de cet avant-projet. L'étude d'impact n'a toutefois pas encore été complétée encore et n'a donc pas été rendue publique.

Il convient de préciser qu'aucun échéancier détaillé du projet de parachèvement de l'A-20 n'est connu pour le moment. Initialement, le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* (MTQ, 2000) prévoyait le parachèvement de ce projet pour 2010, mais force est de constater que cet échéancier sera vraisemblablement revu à la lumière de la version finale du *Plan de transport de la Montérégie* qui n'a toujours pas été adopté et qui est encore au stade de proposition (MTQ, 2002).

L'échéancier du projet de parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion dépend aussi d'un autre projet connexe du MTQ qui est très important pour la Montérégie, soit le parachèvement de l'A-30. Le MTQ consacre beaucoup d'efforts à ce dernier projet qu'il compte compléter pour 2009 (MTQ, 2005). Les travaux de parachèvement de ce projet s'effectuent en deux parties distinctes, soit sur ce qui est dénommé respectivement la « Partie Ouest » et la « Partie Est ». La « Partie Ouest » est caractérisée par une longueur de 35 km et se situe entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion. De son côté, la « Partie Est » se situe dans les municipalités de Candiac, Delson et Saint-Constant et est caractérisée par une longueur de 12 km environ.

Le projet de l'A-30 est lié au projet à l'étude dans la mesure où il devrait changer les conditions de circulation sur les autoroutes avoisinantes, soit sur l'A-20, l'A-40 et l'A-540. Cet aspect s'avère non négligeable dans la prise en compte du trafic futur, notamment afin d'évaluer les effets cumulatifs associés au projet, de même que pour évaluer les impacts en matière de bruit et de qualité de l'air. Le point de raccordement de l'A-30 avec les A-20 et A-540 a été localisé précédemment à la figure 2.

2.2 Éléments de problématique

2.2.1 Cadre démographique

2.2.1.1 Positionnement de Vaudreuil-Dorion

En 2005, la Ville de Vaudreuil-Dorion dénombre un peu moins de 23 000 habitants sur son territoire. Cela représente environ 20% de toute la population de la MRC de Vaudreuil-Soulanges qui regroupait, à la fin de l'année 2004, un peu plus de 110 000 personnes (MAMR, 2005). Située tout juste à l'ouest de l'Île de Montréal, la Ville a connu une croissance démographique des plus significative au cours de 20 dernières années. Par exemple, la Ville compte près de 8 500 personnes de plus sur son territoire par rapport à 1986, ce qui représente une croissance annuelle de plus 3% depuis ce temps. Il s'agit d'une croissance qui est similaire à celle observée pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges, mais qui est nettement supérieure à ce qui a été enregistré à l'échelle de la Région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, de la Montérégie et du Québec. Comme point de comparaison, le tableau qui suit montre l'évolution de la population pour ces différentes entités territoriales de 1991 à 2001.

Tableau 1 Évolution de la population pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la Montérégie, de la RMR de Montréal et du Québec, 1991-2001

Territoire	1991	1996	2001	Variation annuelle 1991-2001
Vaudreuil-Dorion	17 109	18 466	20 650	2,1%
MRC de Vaudreuil-Soulanges	84 500	95 318	102 100	2,1%
Montérégie	1 198 150	1 316 541	1 276 385	0,7%
RMR de Montréal	3 127 260	3 326 447	3 426 350	1,0%
Province	7 080 800	7 138 795	7 237 479	0,2%

Sources : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2004 et MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2003a.

Les taux de croissance sont assez similaires en ce qui concerne l'évolution des ménages, c'est-à-dire que celui de la Ville dépasse de beaucoup ceux enregistrés pour l'ensemble de la Montérégie, la RMR de Montréal et pour le Québec. Le tableau 2 montre cette évolution de 1996 à 2001.

Tableau 2 Évolution des ménages pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la Montérégie, de la RMR de Montréal et du Québec, 1996-2001

Territoire	1996	2001	Variation annuelle 1996-2001
Vaudreuil-Dorion	6 980	7 730	2,2%
Montérégie	473 700	500 560	1,1%
RMR de Montréal	1 341 270	1 417 360	1,1%
Province	2 822 030	2 978 110	1,1%

Source : Statistique Canada, 1996 et 2001.

La forte croissance de Vaudreuil-Dorion peut d'abord s'expliquer par le fait que la Ville est située au carrefour de trois grands axes autoroutiers. Ensuite, la grande proximité de la partie « Ouest » de l'île de Montréal (ou « West-Island »), qui concentre plusieurs entreprises de transformation, contribue certainement à accentuer ce pouvoir attractif. Aussi, il ne faut pas perdre de vue que la Ville est desservie par le train de banlieue qui se destine au centre-ville de Montréal et que deux gares y sont localisées, soit celle de Vaudreuil dont il a été question auparavant et celle de Dorion située non loin de l'A-20 (voir figure 2). Enfin, cette croissance devrait continuer au cours des prochaines années puisqu'on trouve à Vaudreuil-Dorion une grande disponibilité de services et d'équipements publics, ainsi que de grands espaces vacants qui sont tous situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la municipalité.

Pour ce dernier point, mentionnons que selon le *Schéma d'aménagement révisé* (SAR) de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, il y avait en 2003 un potentiel de logements d'environ 6 050 unités d'habitations dans les différents secteurs à urbaniser de Vaudreuil-Dorion. Ce chiffre est assez cohérent avec notre estimation qui a servi pour l'analyse des conditions futures de circulation (voir point 2.2.4.2), puisque nous avons évalué ce potentiel à environ 5 500 unités et ce, seulement pour les terrains vacants compris dans la partie du périmètre d'urbanisation qui recoupe la zone d'étude (la zone d'étude est identifiée à la figure 1 et la limite du périmètre d'urbanisation est indiquée à la figure 2). Cette évaluation a été faite en fonction des densités prévues par le zonage municipal, à partir du plan directeur des rues de la municipalité et en considérant les espaces requis pour aménager des parcs ou îlots de verdure. Sur un horizon de développement d'une quinzaine d'années selon ce qui est prévu par la Ville, cela devrait lui permettre d'accueillir environ 13 000 à 15 750 personnes sur son territoire, tout dépendant si on considère uniquement les espaces vacants de la zone d'étude ou l'ensemble des espaces pouvant être urbanisés sur le territoire municipal. Cette estimation est basée sur une hypothèse de 2,6 personnes par ménage, soit le nombre observé pour le territoire de la Ville selon le recensement de 2001 (CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2004).

Au sujet des projections démographiques, il est pertinent de souligner que les prévisions réalisées par l'ISQ sont passablement en deçà de la réalité pour le territoire de Vaudreuil-Dorion. De fait, depuis 2001, la croissance de la population à Vaudreuil-Dorion a été plus du double de ce que prévoyait l'ISQ, soit un taux de croissance réel de 2,8% annuellement alors que l'ISQ ne prévoyait qu'un taux de croissance de 1,3% annuellement de 2001 jusqu'à aujourd'hui. En outre, depuis 2001, la croissance de Vaudreuil-Dorion a été de beaucoup supérieure à ce qui a été établi comme projections par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans son *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles* (PMGMR, 2002). Pour preuve, cet organisme prévoyait une population de 21 833 personnes à Vaudreuil-Dorion en 2008 et de 23 662 personnes en 2018. Selon les chiffres présentés ci-haut, l'horizon 2008 est déjà nettement dépassé et l'horizon 2018 est presque atteint.

2.2.1.2 Situation au sein de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Tel que mentionné ci-haut, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a, elle aussi, enregistré un taux de croissance annuel sensiblement identique à celui de la Ville de Vaudreuil-Dorion depuis une vingtaine d'années. En fait, lorsqu'on examine la situation à l'échelle provinciale, on recense seulement quatre ou cinq MRC au Québec qui ont eu des taux de croissance annuelle supérieurs à ceux du secteur de Vaudreuil-Soulanges au cours des dernières années (Statistique Canada, 2001). Également, à l'instar de ce qui a été dit pour la Ville de Vaudreuil-Dorion, les projections démographiques réalisées par l'ISQ sont bien en deçà de la réalité pour le territoire de la MRC. Cet organisme prévoyait un taux de croissance globale de 6,5% pour la période quinquennale 2001-2006 alors qu'en réalité, depuis 2001, la population de Vaudreuil-Soulanges a augmenté de 11,3% et qu'il reste encore une année afin de compléter la période quinquennale pour des fins de comparaison avec les projections de l'ISQ (MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2003).

Ainsi, le constat est à l'effet que presque toutes les municipalités qui ceinturent ou qui se trouvent à proximité du territoire de Vaudreuil-Dorion ont des taux de croissance aussi forts que cette Ville, sinon supérieurs. Le tableau 3 illustre cette situation en montrant l'évolution démographique des municipalités de la partie « Est » du territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Il s'agit des municipalités faisant partie de la RMR de Montréal et, incidemment, de la CMM. La plupart de ces municipalités sont identifiées à la figure 1 en introduction.

Du tableau 3, on remarque que même si la Ville de Vaudreuil-Dorion n'a pas le taux de croissance annuel le plus important dans la partie « Est » de la MRC, il n'en demeure pas moins qu'elle représente le principal pôle démographique du secteur. En outre, elle est la municipalité où l'augmentation de la population, en chiffres absolus, a été parmi les plus significative, soit près de 7 000 personnes de plus entre 1986 et 2001. Seule la municipalité de Saint-Lazare surpasse cette croissance en chiffres absolus avec près de 9 000 personnes de plus entre 1986 et 2001. La croissance de cette dernière municipalité

est d'ailleurs significative avec un taux de croissance annuel moyen de près de 12%. Et la croissance de celle-ci ne s'est pas arrêtée depuis 2001, puisqu'en 2005, Saint-Lazare compte approximativement 14 500 personnes.

Tableau 3 Évolution de la population des municipalités de la partie « Est » de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, 1986-2001

Territoire	1986	1991	1996	2001	Variation annuelle 1986-2001
Hudson	4 425	4 829	4 796	4 811	0,6%
Les Cèdres	3 320	3 836	4 641	5 465	4,3%
L'Île-Cadieux	115	140	121	125	0,5%
L'Île-Perrot	6 586	8 065	9 178	9 603	3,0%
Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	4 325	5 261	7 059	8 737	6,8%
Pincourt	9 121	9 749	10 023	10 155	0,8%
Pointe-des-Cascades	640	691	910	981	3,6%
Saint-Lazare	5 065	9 055	11 193	13 953	11,7%
Terrasse-Vaudreuil	1 665	1 744	1 977	2 061	1,6%
Vaudreuil-Dorion	13 722	17 109	18 466	20 650	3,4%
Vaudreuil-sur-le-Lac	675	876	928	964	2,8%
Total	49 659	61 335	69 292	77 505	3,7%

Sources : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2004 et MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2003.

2.2.2 Cadre économique

Pour ce qui est des activités économiques, il faut mentionner que les secteurs respectifs de Vaudreuil et Dorion représentent des pôles commerciaux et industriels non négligeables pour la Ville. En 2005, les fonctions commerciales et industrielles regroupent environ 20% de la richesse foncière de la municipalité, le plus gros de la valeur foncière étant toujours accaparé par la fonction résidentielle, soit dans une proportion de 70% (MAMR, 2005).

2.2.2.1 Activités commerciales

À Vaudreuil-Dorion, les activités commerciales et de services se déroulent dans près de 450 établissements et ceux-ci fournissent de l'emploi à 4 000 personnes environ. Au total, la Ville compte presque 30% des établissements commerciaux et près de 40% des emplois de toute la MRC de Vaudreuil-Soulanges, ce dernier chiffre incluant toutefois les emplois industriels (CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2004; MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2003; Daniel Arbour et associés, 2002a). Les concentrations commerciales de Vaudreuil-Dorion sont recensées principalement le long de l'A-20 (boulevard Harwood), le long de l'avenue Saint-Charles et dans certains secteurs le long du boulevard de la Cité des Jeunes. Tous ces axes sont identifiés à la figure 2.

Le SAR de la MRC de Vaudreuil-Soulanges révèle qu'entre 1986 et 2001, la fonction commerciale a particulièrement progressé pour les municipalités de son territoire ayant connu une forte croissance démographique. À ce titre, mentionnons Vaudreuil-Dorion, mais aussi d'autres municipalités telles Saint-Lazare, L'Île-Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, Pincourt et Saint-Zotique. Néanmoins, malgré la progression observée, il appert que le territoire de la MRC dépend encore beaucoup de certains pôles extérieurs, entre autres du « West-Island » sur l'Île de Montréal, d'autres secteurs de Montréal, de Salaberry-de-Valleyfield et même de Hawkesbury en Ontario. À ce sujet, il a été évalué en 2000 que la demande intérieure pour les biens de consommation et les services commerciaux dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges se situait à environ 270 millions de dollars, mais que 40% de cette demande était perdue chaque année en fuites commerciales dans des pôles à l'extérieur du territoire de la MRC (MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2003).

C'est donc face à ce constat que la MRC a décidé de privilégier l'implantation de commerces à grande surface et de diversifier les activités dans les six pôles commerciaux de son territoire, soit les municipalités situées sur l'Île Perrot, Vaudreuil-Dorion, Saint-Lazare, Rigaud, Saint-Polycarpe et Côteau-du-Lac. Reste que le plus important de ces pôles pour accueillir le type de développement souhaité par la MRC est sans contredit le territoire de Vaudreuil-Dorion. À titre indicatif, aux fins de notre analyse des conditions futures de circulation (voir point 2.2.4.2), il a été estimé que les espaces vacants longeant la rue Félix-Leclerc sont en mesure de drainer, à eux seuls, l'implantation de bâtiments commerciaux à grande surface sur une superficie d'environ 1 500 000 pi². Le zonage prévu par la Ville de Vaudreuil-Dorion dans ce secteur autorise expressément les implantations commerciales à grande surface. Déjà des promoteurs se sont manifestés pour mettre en valeur les terrains riverains à cette fin, des projets de développement ayant été amorcés en 2006 et d'autres suivront au cours des prochaines années. En outre, comme il a été mentionné auparavant, deux autorisations ont déjà été émises par le MDDEP pour mettre en place les infrastructures municipales sur la rue Félix-Leclerc (aqueduc, égout pluvial, égout sanitaire).

2.2.2.2 Activités industrielles

De leur côté, les activités industrielles du territoire de Vaudreuil-Dorion sont caractérisées par la présence d'une trentaine d'établissements d'importance, lesquels procurent de l'emploi à environ 1 000 personnes. Essentiellement, les espaces industriels se trouvent le long de l'A-40 (parc industriel correspondant au parc d'affaires Joseph-Carrier, incluant l'entreprise Norampac), le long de l'A-540 (zone industrielle correspondant au parc d'affaires Le Relais du Routier) et dans certains secteurs le long de la route Harwood (zone industrielle correspondant au parc d'affaires des Artisans). Tous ces lieux sont identifiés à la figure 2.

Le territoire de Vaudreuil-Dorion a été reconnu comme étant l'un des deux pôles industriels régionaux au sein de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, l'autre étant la municipalité de Coteau-du-Lac. À l'heure actuelle, le parc et les zones industriels de Vaudreuil-Dorion s'accaparent 50% de tous les espaces industriels recensés dans la MRC (895 ha sur 1 879 ha). Parmi les zones et parcs industriels trouvés dans la MRC, c'est également la municipalité de Vaudreuil-Dorion qui dispose du plus grand potentiel d'implantation dans la région. De fait, il y a 503 ha de superficie disponible à des fins industrielles dans cette municipalité sur un grand total de 1 095 ha disponibles dans la MRC. Si on considère uniquement les parcs industriels de la MRC, c'est celui de Vaudreuil-Dorion qui emploie le plus de personnes et qui possède le plus grand espace disponible pour accueillir le développement. Le tableau 4 donne les principales caractéristiques des quatre parcs industriels de Vaudreuil-Soulanges.

Tableau 4 Principales caractéristiques des parcs industriels de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Localisation du parc	Nombre d'entreprises	Nombre d'employés	Superficie totale (ha)	Superficie disponible (ha)
Côteau-du-Lac	8	350	304	280
Notre-Dame-de-L'Île-Perrot	28	260	104	85
Rivière-Beaudette	1	420	94	46
Vaudreuil-Dorion	28	800	705	395^(a)

Source : CLD de Vaudreuil-Soulanges, 2005

(a) : Ainsi, environ 80% la superficie industrielle disponible se trouve dans un parc industriel (soit 395 ha sur les 503 ha mentionnés au paragraphe précédent).

2.2.3 Orientations en transport

Outre les volontés de développement à l'égard des activités commerciales et industrielles dont il vient d'être question, d'autres choix d'aménagement effectués par les autorités municipales ont un lien avec le projet à l'étude. Pour l'essentiel, ces choix visent les déplacements sur le territoire de la municipalité de Vaudreuil-Dorion.

2.2.3.1 Déplacements « Est-Ouest »

Tel que mentionné précédemment, une proposition intermunicipale existe au SAR de la MRC de Vaudreuil-Soulanges afin d'aménager le corridor du boulevard de la Cité des Jeunes entre Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare. La Ville de Vaudreuil-Dorion va cependant plus loin dans son plan d'urbanisme en déterminant que le tronçon du boulevard de la Cité des Jeunes compris entre la voie ferrée utilisée par les trains de banlieue et l'autoroute 540 présente une configuration inappropriée. Cette configuration paraît problématique parce que la route est encore à deux voies dans ce tronçon, qu'elle y présente des sinuosités relativement prononcées et qu'elle est soumise à des phénomènes d'érosion en étant directement en bordure de la rivière Quinchien (cours

d'eau localisé à la figure 2). La configuration se veut également inappropriée dans la mesure où cette route est appelée à prendre encore plus d'importance avec le développement des espaces vacants de part et d'autre du boulevard de la Cité des Jeunes et la venue du boulevard André-Chartrand.

Par ailleurs, au chapitre des déplacements « Est-Ouest », on ne peut passer sous silence le désir des instances municipales (MRC et villes) pour que le MTQ complète son projet de parachèvement de l'A-30 dans les meilleurs délais, mais aussi pour qu'il termine son projet de parachèvement de l'A-20 dans le secteur de Dorion. Dans ce dernier cas, nous l'avons mentionné auparavant, il s'agit plutôt d'un boulevard urbain (boulevard Harwood) qui est utilisé comme une autoroute. Les intersections sont donc à niveau et sont gérées par des feux de circulation, ce qui est vraiment une situation d'exception au Québec; d'autant qu'il s'agit d'un corridor autoroutier d'importance reliant Montréal et Toronto, et même Windsor et Québec. Ainsi, on y trouve un fort volume de circulation qui altère le caractère urbain des lieux et qui, incidemment, nuit à la consolidation du pôle commercial de Dorion. De même, la présence de nombreux véhicules qui n'utilisent pas les commerces et services présents dans le secteur du boulevard Harwood augmente inutilement le volume de trafic dans ce secteur, ce qui est une source de nuisance et de pollution et qui crée, par le fait même, des points de conflits diminuant la sécurité des usagers.

2.2.3.2 Déplacements « Nord-Sud »

La prémisse de départ pour l'analyse de ces déplacements est que l'avenue Saint-Charles est à l'heure actuelle le seul lien direct qui relie les deux principaux noyaux de développement urbain de la Ville de Vaudreuil-Dorion, soit les secteurs de Vaudreuil et Dorion. Ce lien occasionne des trajets de longue durée entre les deux secteurs du fait qu'on y trouve un fort volume de trafic et que l'avenue montre des signes de saturation, particulièrement aux heures de pointe, là où les problèmes de congestion sont importants et où on observe une circulation quotidienne de plusieurs autobus scolaires avec la présence du Complexe éducatif Cité des Jeunes à proximité. Ce qui rend la situation encore plus problématique, c'est que l'avenue Saint-Charles a seulement deux voies de circulation et qu'elle est caractérisée par une multiplication d'arrêts, d'intersections et d'entrées charretières.

Il existe un lien alternatif à l'avenue Saint-Charles pour relier les secteurs de Vaudreuil et Dorion, soit la route Harwood, mais ce lien est plutôt éloigné des noyaux urbains. En outre, il est situé sur une bonne partie de son parcours en zone agricole permanente (voir figures 1 et 2). Les segments en dehors de cette zone se trouvent avant tout dans le secteur Dorion, entre l'A-20 et l'A-540. Le boulevard de la Cité des Jeunes se raccorde à la route Harwood, mais passablement à l'ouest de l'A-540. De même, il y a un autre chemin qui se raccorde à la route Harwood en desservant les secteurs bâtis de la Ville, soit la montée Cadieux, mais ce chemin est encore une fois éloigné en étant situé au nord

de l'A-40. La montée Cadieux longe le quartier résidentiel dénommé « Village sur le lac » qui se trouve de ce côté de l'autoroute. Ce quartier représente en quelque sorte un troisième noyau de développement urbain qui s'ajoute à ceux de Vaudreuil et Dorion. La figure 1 montre ces éléments limitrophes à la zone où des interventions sont projetées.

Donc, avec la venue d'un nouveau lien « Nord-Sud » correspondant à l'avenue André-Chartrand, la volonté de la Ville est de mettre en service une route reliant efficacement les secteurs de Vaudreuil et Dorion, palliant ainsi la faiblesse des liens entre ces deux noyaux principaux de développement urbain. De même, on cherche à favoriser une interaction plus soutenue entre ces pôles qui, quelques dix années après la fusion municipale de Dorion et Vaudreuil, ont encore tendance à évoluer de manière séparée à certains égards. De plus, la venue d'un nouveau lien nord-sud dans le périmètre urbain de la Ville se veut structurante au sens du plan d'urbanisme dans la mesure où il y aura une infrastructure adéquate pour desservir les nouveaux quartiers résidentiels en développement. Ceci n'est pas à négliger, puisqu'une large part des terrains vacants compris entre l'A-20 et le boulevard de la Cité des Jeunes sont en quelque sorte enclavés par les voies ferrées du CN et du CP, lesquelles sont orientées d'est en ouest (voir figure 2).

2.2.3.3 Accès à la Gare de Vaudreuil

Dans le SAR de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, il est spécifiquement indiqué que la Ville de Vaudreuil-Dorion devra veiller à assurer la fluidité de la circulation sur la rue Félix-Leclerc par une planification appropriée du corridor entre les échangeurs des autoroutes 40 et 540. Cette rue a été construite en 2003 à deux voies alors que des développements commerciaux à grande surface ont commencé à y prendre place et que d'autres suivront prochainement.

La rue Félix-Leclerc représente également l'accès direct à la Gare de Vaudreuil. Il y a donc une préoccupation de la part 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. Pour la MRC, le train de banlieue est un moyen de transport en commun de grande capacité où les facilités d'accès doivent être garanties. C'est dans cette optique que la Ville de Vaudreuil-Dorion a déjà une politique pour gérer les accès directs à la rue Félix-Leclerc. C'est aussi dans ce contexte que le tracé a été planifié de manière assez rectiligne. Il est en effet reconnu que les besoins d'efficacité d'un mode de transport en commun comme le train de banlieue requièrent que les routes d'accès soient les plus directes possible.

Contrairement à la Gare de Dorion qui se trouve près l'A-20 (voir figure 2), celle de Vaudreuil est située à proximité de l'A-40 et a vraiment une vocation régionale. De ce fait, cette gare est donc en mesure de desservir beaucoup plus de municipalités situées dans la partie « Ouest » de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Au cours des prochaines

années, elle aura, selon les documents de planification consultés, un rôle structurant à jouer au chapitre du transport intermodal dans la MRC. La Gare de Dorion a de son côté un rayonnement plus restreint, car elle se trouve en plein quartier résidentiel et les espaces de stationnement y sont limités. En matière de stationnement, la capacité de la Gare de Vaudreuil est d'environ 400 places en ce moment.

2.2.4 Conditions de circulation

Il va de soi que l'explosion démographique qu'ont connue Vaudreuil-Dorion et les municipalités environnantes au cours des 15-20 dernières années ne s'est pas faite sans conséquence sur le réseau routier. D'ailleurs, certains problèmes déjà appréhendés ou tellement évidents à l'heure actuelle ont amené la Ville et la MRC à cibler différentes interventions à réaliser, dont celles qui sont à l'étude dans le présent rapport. De plus, avec le développement à venir, que celui-ci soit de type résidentiel, commercial ou industriel, il ne fait aucun doute que les problèmes actuels risquent de s'accroître et que de nouveaux problèmes risquent même de surgir. Toutefois, aucune étude de circulation d'ensemble n'était disponible pour évaluer les conditions actuelles et appréhendées du réseau routier de Vaudreuil-Dorion. C'est donc une tâche qui a été réalisée dans le cadre de la présente étude d'impact et dont les grandes lignes sont présentées ci-après. L'état actuel de la situation est d'abord présenté et ensuite les conditions futures sont décrites.

2.2.4.1 État actuel

Méthode

Les données relatives au réseau autoroutier proviennent du MTQ. Elles ont d'abord été colligées à partir de deux documents principaux, soit l'annexe cartographique du *Diagnostic et des orientations de la Proposition de Plan de transport de la Montérégie* (MTQ, 2001a) et le *Plan d'urbanisme de la Ville de Vaudreuil-Dorion*. Le premier document fournit des données de 1998 alors que le second permet d'avoir des informations de 1993. Dans l'ensemble, les comptages de 1998 tenus par le MTQ sont les plus récents et les plus complets pour le secteur à l'étude. Néanmoins, certaines données historiques colligées au fil des ans par GENIVAR, pour la période allant de 1972 à 2005, étaient disponibles également.

Pour leur part, les données sur le réseau routier local proviennent de comptages et de relevés effectués sur le terrain au printemps de 2005. Le détail de ces comptages et relevés apparaît à l'annexe 3 et les rues permettant de localiser les points de relevés sont identifiées aux figures 3, 4 et 5. L'annexe 4 présente sa part les critères utilisés pour les analyses de capacité routière. Au travail de terrain effectué, s'ajoute la consultation de trois études de circulation réalisées par GENIVAR, soit une qui concerne un secteur bien défini de l'avenue Saint-Charles, une autre sur le chemin des Chenaux et une troisième concernant l'élaboration d'un plan directeur de circulation pour la Ville de Saint-Lazare.

Les trois sites suivants ont fait l'objet de comptages automatiques de 24h :

- boulevard de la Cité des Jeunes à l'est de la rue White;
- boulevard Félix-Leclerc au nord du Flying J;
- chemin des Chenaux à l'est de la rue Lafleur.

En plus de ces comptages automatiques de 24h, des comptages manuels en période de pointe du matin et du soir ont eu lieu aux carrefours suivants :

- boulevard Cité des Jeunes / A-540 / boulevard Félix-Leclerc (près Flying J);
- boulevard Cité des Jeunes / boulevard Félix-Leclerc (près A-40);
- boulevard Cité des Jeunes / rue Dutrisac;
- boulevard Cité des Jeunes / avenue Saint-Charles;
- boulevard Cité des Jeunes / rue Jeannotte
- avenue Saint-Charles / carrefour Vaudreuil;
- avenue Saint-Charles / rue Dutrisac;
- avenue Saint-Charles / rue Bourget;
- avenue Saint-Charles / rue Lefebvre;
- route Harwood / rue Valois;
- route Harwood / rue Henry-Ford (i.e. entrée et sortie A-540) ;
- avenue Saint-Charles / avenue Saint-Henri / rue Valois.

Des temps de parcours ont aussi été relevés pendant les périodes de pointe d'un jeudi (6 h à 10 h AM et 16 h à 18 h PM). Ces temps de parcours ont été pris dans les deux directions d'un circuit commençant au carrefour de l'avenue Saint-Charles et de la rue Joseph-Carrier, empruntant ensuite l'avenue Saint-Charles jusqu'à l'A-20 et la route Harwood (A-20), après coup de cette route jusqu'au chemin de la Petite-Rivière, et finalement du boulevard de la Cité des Jeunes jusqu'à l'avenue Saint-Charles.

Les résultats des comptages apparaissent à la figure 3. Cette figure présente les débits journaliers moyens annuels (DJMA) et les tronçons et carrefours problématiques en ce moment. Certaines intersections problématiques sont identifiées à la figure 3 par un point indiquant si le carrefour a atteint sa capacité (rouge) ou s'il est presque à capacité (jaune). Une intervention est normalement requise lorsque le carrefour a atteint sa capacité. Par contre, si un carrefour a presque atteint sa capacité, il présente tout de même un risque de congestion dans le futur et une intervention doit alors être planifiée à moyen ou à long terme. La figure 3 montre également les tronçons ou segments de routes ayant atteint leur capacité (orange) ou presque (jaune). Comme dans le cas des carrefours, si un tronçon ou un segment a atteint sa capacité, une intervention est normalement requise.

Débits sur le réseau autoroutier et dans les échangeurs

À la hauteur du noyau urbain du secteur de Vaudreuil, l'A-40 enregistre des déplacements variant entre 56 000 et 66 000 véhicules par jour (véh/j), soit environ le double de ce que l'A-20 enregistre à la hauteur du noyau urbain du secteur de Dorion (entre 24 000 et 34 000 véh/j). Pour sa part, l'A-540 enregistre des débits similaires à ceux de l'A-20 (entre 27 000 et 31 000 véh/j), tout dépendant si l'on se situe au sud ou au nord de l'échangeur du boulevard de la Cité des Jeunes. Il s'agit de DJMA de 1998 et ceux-ci sont indiqués à la figure 3.

La circulation sur l'A-40 est généralement fluide au pont de l'Île-aux-Tourtes et sur le territoire de Vaudreuil-Dorion. Par contre, un incident, même mineur, ou des conditions climatiques défavorables peuvent causer de la congestion en période de pointe. En pointe du matin (7h à 8h), le pont de l'Île-aux-Tourtes reçoit 5 428 véhicules sur les trois voies en direction est, pour une réserve de capacité théorique de 600 véhicules et d'à peine 10% (MT Q, 2006).

À la lumière de l'analyse des conditions actuelles de circulation, il s'avère que la situation de l'échangeur de l'A-40 avec l'avenue Saint-Charles est préoccupante. Le tronçon de cette avenue, qui correspond au pont d'étagement au-dessus de l'A-40, a d'ailleurs atteint sa capacité en ce moment. Ce pont comprend deux voies seulement et sa capacité est de 15 000 véh/j (FDOT 2002), alors que le DJMA y est de 20 000 véh/j. La situation des bretelles d'entrée et de sortie est également préoccupante, puisque les deux carrefours de l'échangeur de l'avenue Saint-Charles sont rendus presque à capacité en ce moment pour certains mouvements.

Un constat assez similaire peut être fait en ce qui a trait à la situation sur l'A-540. En effet, il n'y pas de problème en section courante sur l'autoroute, mais certaines résistances se présentent au droit de l'échangeur avec le boulevard de la Cité des Jeunes. D'abord, du côté est de l'autoroute, la bretelle de sortie se raccorde à un carrefour géré par un panneau d'arrêt ; carrefour qui a presque atteint sa capacité à l'heure actuelle. Ensuite, du côté ouest, la capacité de la bretelle de sortie est problématique et le feu de circulation qui s'y trouve a lui aussi presque atteint sa capacité avec des files d'attente importantes qui se forment souvent en période de pointe du soir. Contrairement au pont d'étagement de l'échangeur de l'A-40 (Saint-Charles), celui de l'échangeur de l'A-540 (Cité des Jeunes) dispose d'une plus grande capacité en étant aménagé à quatre voies.

Par ailleurs, pour ce qui est de l'A-20, deux principaux éléments problématiques sont à soulever. D'une part, le tronçon compris entre le pont Taschereau et la route 338 (route de Lotbinière) qui est géré par des feux a atteint sa capacité à l'heure actuelle. Tout ce secteur est habituellement congestionné en période de pointe, notamment aux carrefours suivants qui, rappelons-le, ne sont pas étagés et sont les plus saturés, soit : celui de la rue Saint-Henri; celui de l'avenue Saint-Charles; celui de la rue Saint-Jean-Baptiste; et celui

de la route de Lotbinière (route 338 vers Pointe-des-Cascades). En fait, même si les débits sont beaucoup moindres sur l'A-20 que sur l'A-40, le fait que l'A-20 soit aménagée en boulevard urbain à quatre voies pose problème en ce moment. D'ailleurs, les intersections à niveau sur l'A-20 ont été identifiées dans la documentation de la *Proposition d'un plan de transport de la Montérégie* comme représentant une déficience géométrique importante pour le réseau autoroutier de cette région (MTQ, 2001b). D'autre part, il faut noter que le mouvement d'insertion sur l'A-20 à partir de la route Harwood pose lui aussi problème à l'heure actuelle, particulièrement en période de pointe du matin. Le panneau d'arrêt localisé sur la route Harwood a atteint sa capacité et de très longues files d'attente se forment sur cette route avant de pouvoir s'insérer sur l'A-20.

Finalement, l'analyse des débits autoroutiers est complétée avec les tableaux 5 et 6. Le premier montre l'évolution du trafic sur certains segments d'autoroute de 1972 à 1998, tandis que le second montre l'importance des débits journaliers moyens estivaux (DJME) et du camionnage dans la composition du trafic. Certains DJME présentés au tableau 6 datent de 2004 et ce sont eux qui ont servi pour la modélisation du climat sonore actuel discutée plus loin dans le rapport d'étude. Il s'agit de données fournies par le MTQ pour les besoins de l'étude sonore (annexe 12).

À partir du tableau 5, on constate d'abord que le trafic est demeuré assez stable sur l'A-540 depuis le commencement des années 90. Par contre, durant les années 80, les débits sur cette autoroute ont plus que doublé, passant de 12 650 véh/j en 1982 à 27 260 véh/j en 1990. Pour leur part, les volumes de trafic sur l'A-20 sont cependant demeurés assez stables depuis 1986. En effet, les débits ont fluctué entre 32 000 véh/j et 38 000 véh/j sur l'A-20 depuis le milieu des années 80 et ces débits ont même diminué quelque peu au cours des dernières années. Malgré cette diminution, l'analyse précédente démontre que l'A-20 pose toujours un problème en termes de capacité et de fluidité du trafic dans le secteur de Dorion. Le fait que ce tronçon d'autoroute a déjà atteint sa capacité peut expliquer la stabilité des débits : comme il n'y a plus de réserve de capacité supplémentaire, les automobilistes ont donc davantage tendance à prendre l'A-40 qui, elle, offre encore de la capacité.

Aussi, il faut émettre une certaine réserve pour ce qui a été dit ci-haut concernant l'A-540. En effet, le segment identifié dans le tableau 5 est celui se trouvant au sud de l'échangeur avec le boulevard de la Cité des Jeunes, ce qui signifie que le nouveau trafic généré par la croissance démographique de Saint-Lazare et se destinant vers Montréal n'est pas pris en compte. En réalité, la croissance de Saint-Lazare et du secteur de Vaudreuil se reflète davantage dans l'augmentation du trafic observé sur l'A-40. À la hauteur de Vaudreuil, le trafic a crû de 3% annuellement pendant la période 1990-1998, reflétant donc la croissance de la population pendant cette même période. Le taux de croissance du trafic sur l'A-40 est même encore plus soutenu lorsqu'une plus longue période est considérée. À ce chapitre, on voit que selon le tableau 5, l'augmentation annuelle a été de 6-7% sur l'A-40 entre 1972 et 1998.

Le tableau 6 indique enfin que les DJME sont de 8% à 14% supérieurs au DJMA, et que le camionnage s'accapare environ de 10% à 19% de la composition du trafic selon l'axe considéré. Les données du tableau 6 montrent également que le DJME de l'A-40 a connu une croissance appréciable de 1993 à 2004, enregistrant une hausse de 28% pendant cette période (2,5% annuellement).

Tableau 5 Évolution des débits de circulation sur l'A-20, l'A-40 et l'A-540 entre 1972 et 1998

Année	A-20	A-40	A-540
	(sur le pont Taschereau pour 1995 à 1998, et à l'île-Perrot de 1972 à 1992)	(sur le pont de l'île-aux-Tourtes)	(entre l'A-20 et la route Harwood)
1972	20 200	24 000	n.d.
1974	23 400	29 370	n.d.
1976	25 283	30 870	n.d.
1979	25 335	33 370	n.d.
1982	25 699	30 174	12 650
1986	32 000	39 174	12 900
1988	38 000	44 700	16 800
1990	37 880	54 350	27 260
1992	37 000	57 000	27 260
1995	38 000	59 000	25 000
1996	36 000	59 000	24 500
1998	34 000	66 000	27 000

Sources : données du MTQ, 1972-1998

Tableau 6 DJME et camionnage sur l'A-20, l'A-40 et l'A-540

Autoroute	Situation en 1993			Situation en 2004	
	DJMA	DJME	DJME /DJMA	DJME	% de camions
A-20 (pont Taschereau)	38 825	42 750	1,10	39 000	10,7%
A-40 (pont de l'île-aux-Tourtes)	57 000	64 960	1,14	83 000	10,5%
A-540 (entre l'A-20 et la route Harwood pour 1993 et à proximité de l'A-40 pour 2004)	26 400	28 540	1,08	40 000	19,0%

Sources : Ville de Vaudreuil-Dorion, 2002; données de 2004 transmises par le MTQ à Décibel Consultants inc. pour l'étude de bruit (le DJME 2004 de l'A-40 utilisé pour l'étude de bruit est toutefois celui entre l'avenue Saint-Charles et l'A-540 qui est 67 000 véh./j.).

Débits sur le réseau local et régional

Si on fait exception des problématiques dans les échangeurs de l'A-40 et de l'A-540, ainsi que de celles prévalant sur le boulevard Harwood et étant plutôt associées à l'A-20, les seuls autres problèmes importants observés sur le réseau local en ce moment, en termes de fluidité, le sont avant tout sur l'avenue Saint-Charles. Reste que ces problèmes d'écoulement de la circulation sont importants et qu'ils sont amplifiés par le fait qu'il y a de nombreuses intersections entre les secteurs de Vaudreuil et de Dorion sur l'avenue Saint-Charles. Ils sont aussi amplifiés par le fait qu'il y a de l'obstruction causée par les véhicules entrant ou sortant des propriétés riveraines, notamment par les autobus scolaires en heure de pointe dans le secteur du Complexe éducatif de la Cité des Jeunes. De plus, beaucoup de véhicules entrent et sortent des nombreux commerces qui sont riverains à cette avenue et, dans une moindre mesure, des résidences attenantes. Cette situation est aggravée par les arrêts qui gèrent le boulevard au sud de la rue Bourget. Les obstructions causées au trafic et les problèmes de congestion font en sorte qu'il est souvent difficile de pouvoir rouler à la vitesse affichée de 50 km/h. Ainsi, selon les temps de parcours mesurés en période de pointe d'un jeudi soir, la vitesse moyenne entre la rue Joseph-Carrier et la route Harwood est, vers 16h30, de 22 km/h.

À partir de l'A-40 dans le secteur de Vaudreuil, un premier segment est d'abord problématique entre le boulevard de la Cité des Jeunes et la rue Dutrisac. Ce segment est en fait le prolongement du tronçon problématique correspondant au pont d'étagement au-dessus de l'A-40. Il s'agit d'un tronçon géré par des feux où, une fois à l'extérieur de l'échangeur de l'A-40, le DJMA passe de 20 000 véh/j à 18 000 véh/j (figure 3). Pour un tronçon de ce type à deux voies en zone urbaine, la capacité de la route est évaluée à environ 15 000 véh/j (FDOT 2002), seuil qui est donc maintenant dépassé malgré tout. Des voies de refuge avec marquage sur chaussée ont été aménagées au croisement de certaines rues et entrées privées afin de faciliter les manœuvres de virage à gauche et d'améliorer la fluidité du trafic, mais cela ne diminue pas pour autant les problèmes de congestion récurrents qu'on observe à cet endroit. De plus, au sud de l'A-40, les carrefours à feux ont, en moyenne, une distance de 150 m les uns par rapport aux autres, ce qui est inférieur au minimum de 200 m recommandé par l'Association des transports du Canada (ATC). Cette recommandation vise à assurer une bonne coordination du trafic entre une série de feux de circulation voisins.

Le seuil de 15 000 véh/j (FDOT 2002) est presque atteint à l'heure actuelle dans le tronçon qui suit, soit celui qui est compris entre la rue Dutrisac et la rue Sainte-Madeleine (figure 3). Il s'agit toujours d'un tronçon à deux voies qui est géré par des feux de circulation et dont le DJMA y varie entre 13 000 et 15 000 véh/j. Toutes proportions gardées, ce tronçon est caractérisé par un nombre un peu moins élevé de routes transversales et d'entrées privées que les autres. On recense, entre les rues Dutrisac et Sainte-Madeleine, le croisement de deux rues additionnelles et d'une vingtaine de terrains riverains. Là aussi, des voies de

refuge avec marquage sur chaussée ont été aménagées au croisement des rues et entrées privées pour faciliter les manœuvres de virage à gauche et favoriser la fluidité du trafic.

Une fois la rue Saint-Madeleine franchie, l'avenue Saint-Charles se trouve dans un milieu présentant davantage d'intersections et d'entrée charretières. Il s'agit d'un long tronçon à deux voies qui s'étend jusqu'à la rue Valois dans le secteur de Dorion. On y recense en moyenne une intersection à tous les 100 m. En effet, ce tronçon possède une longueur d'environ 2 km et compte 20 intersections. En outre, on y dénombre environ 90 terrains riverains à vocation résidentielle, commerciale ou institutionnelle, qui ont tous au moins un accès sur l'avenue, parfois deux. Par comparaison, on recense en moyenne 45 accès par km sur ce tronçon, comparativement à 34 par km en moyenne pour le tronçon précédent entre les rues Dutrisac et Sainte-Madeleine (en réalité le nombre d'accès de ce dernier tronçon est moindre, puisque les 22 terrains riverains recensés s'étendent sur une distance de 630 m seulement).

Le tronçon entre les rues Sainte-Madeleine et Valois est géré par un nombre très important de panneaux d'arrêt. Considérant cet aspect et le nombre important de rues transversales et d'entrées charretières, la capacité du tronçon est établie plutôt en fonction des différentes capacités des carrefours qu'on y trouve. Un bon indicateur de capacité des carrefours est la vitesse moyenne sur ce tronçon en heure de pointe. À cet égard, entre la rue Jeannotte et la rue Adèle en heure de pointe du soir (environ 16h30 lors de la journée du relevé), la vitesse moyenne est de 15,3 km/h en direction nord et de 17,8 km/h en direction sud. Une route à deux voies en milieu urbain devient saturée en bas de 18 km/h. C'est donc cette situation qui prévaut présentement sur un segment de l'avenue Saint-Charles.

Le DJMA sur l'avenue Saint-Charles dans le secteur de la rue Sainte-Madeleine est relativement stable en restant à 13 000 véh/j. Il redescend légèrement à 12 000 véh/j juste au nord de la rue Lefebvre. Cependant, le DJMA augmente passablement au sud de cette rue jusqu'avant d'arriver au croisement de la rue Valois en situant à 17 000 véh/j. Dans ce tronçon, des voies d'entrée et de sortie ont été aménagées pour faciliter les manœuvres et la fluidité du trafic à la hauteur du Complexe éducatif de la Cité des Jeunes, mais cela n'a pas vraiment d'incidence une fois insérée à l'intérieur de la trame urbaine du secteur de Dorion en direction de l'A-20.

Finalement, le dernier segment de l'avenue Saint-Charles est celui, très court, qui est compris entre la rue Valois et l'A-20 (boulevard Harwood). Ce tronçon est géré par des feux de circulation à la jonction des rues Valois et de l'A-20. Le DJMA y remonte alors à 20 000 véh/j (figure 3). Ce tronçon est de quatre voies de large et offre assez de capacité. Par contre, comme il est noté ci-dessus, les feux de circulation à la croisée du boulevard Harwood ont atteint leur capacité et causent des retards sur l'avenue Saint-Charles.

Pour le reste du réseau local, les débits les plus significatifs sont observés sur le boulevard de la Cité des Jeunes (figure 3). Ces débits varient entre 5 700 et 14 000 véh/j, mais se

situent davantage aux environs de 8 000 / 8 500 véh/j dans le segment qui est prévu pour être élargi à quatre voies. Avec de tels débits, l'axe de la Cité des Jeunes peut encore s'accommoder d'un aménagement à deux voies entre la voie ferrée des trains de banlieue et l'échangeur de l'A-540. Cela n'empêche pas pour autant le carrefour Félix-Leclerc / Cité des Jeunes, à proximité du relais routier Flying J, d'être presque à saturation à l'heure actuelle. Aussi, il faut noter que les débits connaissent une hausse importante lors de la traversée de l'échangeur de l'A-540 en direction de Saint-Lazare, atteignant 14 000 véh/j.

Les autres routes locales affichant les débits les plus importants sont respectivement (figure 3) :

- la route Harwood (DJMA entre 6 500 et 8 000 véh/j);
- la rue Bourget (DJMA de 7 500 véh/j);
- la rue Valois (DJMA allant de 3 500 à 5 500 véh/j);
- la rue Jeannotte qui fait le lien entre le boulevard de la Cité des Jeunes et l'avenue Saint-Charles (DJMA de 5 000 véh/j);
- et la rue Félix-Leclerc (DJMA entre 3 500 et 4 500 véh/j sur presque tout son parcours).

Dans le cas de la rue Félix-Leclerc, il faut préciser que le DJMA de 7 000 véh/j observé près de l'échangeur de l'A-540 vaut seulement pour le segment où on trouve le relais routier Flying J. En réalité, ce relais draine à lui seul un débit de 3 500 véh/j qui accède à ses installations (autos, camions, remorques, caravanes, etc.), ce qui est donc un autre facteur contribuant à rendre le carrefour Félix-Leclerc / Cité des Jeunes presque saturé à l'heure actuelle.

2.2.4.2 État futur

Méthode

Les données relatives au réseau autoroutier proviennent du MTQ et ont été colligées à partir d'un document cartographique intitulé « Projet de parachèvement de l'autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'Île-Perrot – Débit journalier moyen en 2021 » (MTQ, 2003a). Comme son nom l'indique, ce document fournit le débit de circulation projeté sur la future A-20 réaménagée et ce, dans le contexte où l'autoroute 30 est complètement terminée entre Vaudreuil-Dorion et Sainte-Julie, donc dans la perspective d'un réel contournement complet et opérationnel de l'Île de Montréal. En outre, le document indique les débits de circulation à l'horizon 2021 pour les deux autres autoroutes du secteur d'étude, soit l'A-540 et l'A-40, toujours dans la perspective où l'autoroute 30 est réalisée. Toutefois, il faut garder en tête que les débits futurs sur les grandes sections d'autoroute ne sont montrées qu'à titre indicatif aux figures représentant les situations projetées (figures 4 et 5). En effet, ils n'ont pas fait l'objet de validation avec les

perspectives locales de développement analysées dans le cadre de la présente étude. Fait à noter, l'horizon 2021 coïncide tout de même assez bien avec l'horizon ciblé par la Ville de Vaudreuil-Dorion pour compléter le développement de son périmètre d'urbanisation qui est d'une quinzaine d'années. Selon la Ville, il est, en effet, assez réaliste de penser que ce développement devrait parvenir à son terme entre 2015 et 2021.

Les débits de circulation projetés sur le réseau routier local proviennent, quant à eux, de prévisions obtenues à partir des données de circulation caractérisant la situation actuelle. Pour établir ces prévisions, des modélisations ont dû être effectuées et une série de paramètres ont dû aussi être pris en compte. L'estimation des déplacements générés se base sur les données du Trip Generation Handbook de l'Institute of Transportation Engineers (ITE, 1997).

En premier lieu, il a fallu considérer le potentiel de logements pouvant prendre place dans les espaces autorisés à des fins de développement urbain. Ce potentiel s'établit à environ 5 500 nouvelles unités d'habitations selon ce qui a été présenté auparavant pour le secteur d'étude (2.2.1.1). Rappelons que ce chiffre est cohérent avec ce qui a été estimé par la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Ce potentiel devrait générer sur le territoire environ 3 000 véh/h en heure de pointe du matin et environ 4 000 véh/h en heure de pointe du soir.

Le potentiel d'implantation des commerces à grande surface le long de la rue Félix-Leclerc et de l'A-40 a par la suite été pris en compte. Selon ce qui est autorisé par le zonage municipal, mais surtout selon ce qui se fait comme implantations de ce type dans des secteurs similaires de la région de Montréal, le potentiel d'implantation de bâtisses commerciales a été estimé à 1 500 000 pi². En fait, il a été estimé que les bâtisses vont correspondre, en moyenne, à 15% de la superficie des terrains développables à des fins commerciales, cette superficie s'établissant à environ 10 000 000 pi² le long de l'A-40, de l'A-540 et de la rue Félix-Leclerc. Dans certaines circonstances, ce pourcentage pourra être supérieur, s'approchant plus de 20%, tandis qu'à d'autres occasions, il sera plus bas, mais sans jamais être inférieur à 10%. Suivant le ratio de 15% et les taux de génération du trafic du Trip Generation Handbook de l'ITE, les nouveaux commerces à grande surface de Vaudreuil-Dorion sont ainsi susceptibles de générer environ 3 000 véh/h en heure de pointe du matin et environ 5 600 véh/h en heure de pointe du soir selon les estimations réalisées.

Enfin, au même titre que pour le potentiel commercial, il a fallu établir des perspectives d'implantations pour les usages industriels. Ces perspectives ont été établies à partir des données du zonage municipal et concernent les espaces vacants pouvant être développés à des fins industrielles le long des autoroutes 40 et 540. Le nouveau secteur industriel de Vaudreuil-Dorion devrait générer environ 1 500 véh/h en heure de pointe du matin et environ 1 500 véh/h en heure de pointe du soir dans le futur.

Le nombre total de nouveaux déplacements générés dans le futur par le développement complet de la Ville de Vaudreuil-Dorion, entre les autoroutes 20, 40 et 540, s'élève donc à 7 500 véh/h environ durant l'heure de pointe du matin et à 11 000 véh/h environ durant l'heure de pointe du soir. L'affectation de ces débits futurs sur le réseau routier a été faite en tenant compte de plusieurs hypothèses, dont les principales sont les suivantes :

- comme l'heure de pointe du soir génère le plus de trafic, c'est cette période qui doit faire l'objet des analyses de projection;
- deux scénarios d'affectation du trafic futur sont possibles, selon que l'avenue André-Chartrand soit parachevée au complet ou non;
- les développements futurs entre le lac des Deux-Montagnes, l'A-40, l'A-540 et l'A-20 sont les seuls pris en considération;
- le trajet le plus court est utilisé pour l'affectation;
- le carrefour giratoire et la nouvelle desserte le long de l'A-40 entre l'avenue Saint-Charles et le chemin des Chenaux n'ont pas été pris en compte;
- le parachèvement de l'autoroute 20 est complété;
- le parachèvement de l'autoroute 30 est complété;
- l'avenue Saint-Charles ne peut pas être élargie à cause des impacts importants sur le cadre bâti;
- et les axes Félix-Leclerc, André-Chartrand, Cité des Jeunes, Henry-Ford et Harwood peuvent être élargis pour accommoder la demande future.

Ces hypothèses, combinées aux résultats de l'enquête d'origine-destination 1998 de l'Agence métropolitaine des Transports (AMT), ont permis alors l'affectation des véhicules sur le réseau routier. Les données de l'enquête ont été simplifiées pour permettre la répartition des déplacements des résidents en fonction des axes autoroutiers et des déplacements internes de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Le tableau 7 présente la matrice origine-destination simplifiée par type d'utilisation du sol pour la pointe du soir.

Tableau 7 Origines et destinations dans Vaudreuil-Dorion pour la période de pointe du soir

Itinéraire	Zones résidentielles		Zones commerciales		Zones industrielles	
	Destination	Origine	Destination	Origine	Destination	Origine
A-20 est	21%	18%	13%	13%	20%	20%
A-40 est	37%	21%	12%	12%	19%	19%
A-40 ouest	7%	10%	17%	17%	26%	26%
A-20 ouest	4%	7%	14%	14%	22%	22%
Interne	31%	44%	44%	44%	13%	13%

Source : AMT, 2000

Les résultats des projections effectuées pour établir les conditions de circulation futures, rendus possibles par la conversion des débits de pointe en DJMA, sont présentés aux figures 4 et 5. La figure 4 présente le scénario où l'avenue André-Chartrand n'est pas parachevée au complet alors que la figure 5 présente le scénario où cette avenue est totalement complétée entre la future A-20 et le boulevard de la Cité des Jeunes.

Dans le premier scénario (figure 4), il a été considéré la possibilité d'un lien « Nord-Sud » temporaire jusqu' à ce que l'avenue André-Chartrand soit complètement parachevée. Avec ce lien, il est pris pour acquis que l'avenue André-Chartrand serait prolongée à deux voies jusqu'au croisement du prolongement de l'avenue Marier vers l'ouest. L'avenue Marier et son prolongement pourraient alors se rendre jusqu'au segment de la rue Henry-Ford devant être construit en 2006. Ce faisant, un nouveau lien entre la rue Valois et le boulevard de la Cité des Jeunes serait alors possible. Ce lien serait à deux voies et respecterait à peu de choses près le tracé du prolongement de l'avenue Marier qui est planifié par la Ville dans sa grille de rues présentement en vigueur (cette grille apparaît à la figure 9 présentant le zonage municipal). Ce lien « Nord-Sud » temporaire (figure 4) implique que les franchissements étagés des corridors ferroviaires du CP et du CN prévus pour l'avenue André-Chartrand, relativement coûteux, ne seraient pas encore réalisés.

En complément, la Ville étudie présentement la possibilité de prolonger la rue Loyola-Schmidt jusqu'à l'avenue Marier, ce qui constituerait alors une autre alternative de lien « Nord-Sud » temporaire permettant un raccordement à la rue Henry-Ford. Ce projet (voir figure 6) est à l'étude présentement avec une reconfiguration possible du cours d'eau Dorion. Nous reviendrons plus loin sur cette reconfiguration, mais mentionnons seulement ici que si elle est autorisée et que la rue Loyola-Schmidt doit se prolonger jusqu'à l'avenue Marier, des modifications relativement importantes surviendront à la grille de rues présentement en vigueur dans ce secteur (voir figure 9 pour cette grille).

Débits sur le réseau autoroutier

Selon les données du MTQ, les DJMA devraient fluctuer peu d'ici 15 ans sur le réseau autoroutier ceinturant le secteur urbain de Vaudreuil-Dorion, sauf pour l'A-540 (figures 4 et 5). La raison principale qui explique cette situation découle de l'avènement prochain de l'autoroute 30. Tel que mentionné ci-haut, cette autoroute, une fois complétée en 2010, fera office de contournement pour tous les véhicules qui n'ont pas un point d'origine ou de destination sur l'Île de Montréal. Cet avantage sera particulièrement attrayant pour le camionnage interprovincial et pancanadien, mais aussi pour les déplacements d'affaires et touristiques et les déplacements domicile-travail vers Valleyfield et surtout vers la Rive-Sud de Montréal. Ainsi, la future A-30 sera en mesure de drainer une partie non négligeable du trafic circulant actuellement sur les autoroutes 20 et 40.

C'est dans ce contexte que le MTQ prévoit que les débits sur l'A-40 seront assez identiques à ce qu'ils sont présentement, voire même diminueront. Sur cette autoroute, les DJMA devraient se situer entre 52 000 et 66 000 véh/j en 2021 comparativement entre 56 000 à 66 000 véh/j à la fin des années 1990. Dans le cas de la future A-20 réaménagée, on observe une augmentation des débits, mais cette augmentation est tout de même qualifiée de faible, soit entre 4 000 et 8 000 véh/j de plus par rapport à la situation de la fin des années 1990. Les DJMA sur l'A-20 se situaient entre 16 000 et 30 000 véh/j à cette époque et la situation projetée pour 2021 fait état de débits variant entre 28 000 et 40 000 véh/j sur la nouvelle A-20 réaménagée.

Le constat est cependant différent pour l'A-540 qui devrait connaître une hausse substantielle du trafic d'ici 2021. Selon les projections du MTQ, sur la section au sud de l'échangeur du boulevard de la Cité des Jeunes, le trafic devrait passer de 27 000 véh/j à 42 000 véh/j en 2021, soit une hausse de 56%. Il s'agit d'une forte augmentation qui s'explique par le fait que pour se diriger vers l'A-30, le trafic circulant actuellement sur l'A-40 devra nécessairement emprunter l'A-540. Sur l'A-30 à proprement parler, le DJMA devrait être de 44 000 véh/j à la hauteur de Vaudreuil-Dorion vers 2021.

Au chapitre du camionnage, il est tout à fait normal de remarquer que c'est un peu le même phénomène qui se produira lorsqu'on compare la situation de 1998 et celle projetée de 2021 (tableau 8). En chiffres absolus, on anticipe des baisses de camions sur les A-20 et A-40, mais le trafic lourd devrait en revanche augmenter de manière non négligeable sur l'A-540. Ceci s'explique par le fait qu'une partie du camionnage circulant l'A-40 et l'A-417 en Ontario empruntera désormais cette autoroute pour accéder à l'A-30 et contourner l'Île de Montréal.

Tableau 8 Importance du camionnage sur le réseau autoroutier ceinturant le territoire de Vaudreuil-Dorion une fois les autoroutes 20 et 30 parachevées, horizon 2021.

Autoroute	Nb. de camions en 1998 (en DJMA)	Nb. de camions en 2021 (en DJMA)
A-20 (pont Taschereau)	4 500 à 6 999	3000 à 4 450
A-30 (au sud de l'échangeur avec l'A-20)	n.a.	6 600
A-40 (pont de l'Île-aux-Tourtes)	+ 7000	3 600 à 4 600
A-540 (entre l'A-20 et la route Harwood)	4 500 à 6 999	8 400

Source : MTQ, 2003

Débits sur le réseau local et dans les échangeurs autoroutiers

D'entrée de jeu, il faut reconnaître que le portrait de la Ville de Vaudreuil-Dorion, en termes de conditions de circulation routière, sera totalement modifié une fois que les espaces qui demeurent à urbaniser seront développés. Ces espaces sont ceux compris dans le périmètre urbain autorisé par la MRC de Vaudreuil-Soulanges et le développement devrait y être complété au plus tard, nous l'avons vu, d'ici une quinzaine d'années.

Le premier constat qui s'impose suite à ce développement est que la mise en service de l'avenue André-Chartrand ne parviendra pas, sans mesure incitative, à soutirer une part importante du trafic circulant à l'heure actuelle sur l'avenue Saint-Charles. Tout au plus pourra-t-on alors soutirer 10–15 % de la présente circulation sur cette avenue, surtout dans le secteur de Dorion. En réalité, le secteur commercial de Vaudreuil établi le long de l'avenue Saint-Charles demeurera toujours attractif pour la population, ce qui contribuera à y maintenir des débits de circulation plus élevés.

Cela ne veut pas dire pour autant que le nouveau lien nord-sud ne soit pas utile, loin de là. D'abord, il permet d'obtenir un équilibre quant à la répartition du trafic pour l'ensemble des déplacements « Nord-Sud ». En effet, selon les modélisations effectuées, il appert qu'une fois le développement urbain complété, la répartition du trafic « Nord-Sud » serait à peu de choses près 50%-50% entre l'avenue André-Chartrand et l'avenue Saint-Charles, du moins pour la portion du territoire s'étendant entre l'A-20 et le boulevard de la Cité des Jeunes et la rue Jeannotte (DJMA de 13 500 à 17 000 véh/j sur l'avenue André-Chartrand vs. 12 000 à 19 000 véh/j sur l'avenue Saint-Charles, figure 5).

Étant une route collectrice à deux voies desservant avant tout le quartier résidentiel des Châteaux de la Gare, il va de soi que la portion de l'avenue André-Chartrand située au nord du boulevard de la Cité des Jeunes s'accapatera un débit moindre (figure 5). Malgré tout, en donnant un accès secondaire à la Gare de Vaudreuil, le DJMA futur n'y sera pas négligeable avec 9 000 véh/j, soit l'équivalent de ce qui circule actuellement sur le boulevard de la Cité des Jeunes.

Ensuite, et c'est probablement ce qui est le plus important à souligner, c'est que le nouveau lien « Nord-Sud » situé au cœur du périmètre urbain de la Ville permet de limiter de manière significative la dégradation de la situation sur l'avenue Saint-Charles. À titre indicatif, dans le secteur de Dorion, le DJMA sur l'avenue Saint-Charles augmenterait de 1 000 à 3 000 véh/j si l'avenue André-Chartrand n'était pas réalisée, tandis qu'il baissera de 2 500 véh/j avec cette avenue opérationnelle.

De même, dans le secteur des rues Jeannotte et du complexe Cité des Jeunes, le DJMA augmenterait d'environ 2 000 véh/j sur l'avenue Saint-Charles d'ici 15 ans si le projet de l'avenue André-Chartrand n'était pas réalisé, pour s'établir alors à 14 000 - 15 000 véh/j

(figure 4) sur un axe routier dont la vitesse moyenne actuelle se situe à seulement 15,3 km/h durant l'heure de pointe du soir. Cependant, avec la mise en service d'un nouveau lien « Nord-Sud », ce DJMA devrait redescendre à environ 11 000 – 13 500 véh/j (figure 5), soit une situation comparable à celle prévalant à l'heure actuelle, voire même légèrement améliorée. C'est pourquoi il a été mentionné ci-haut qu'en plus du nouveau lien « Nord-Sud », il faudra aussi des mesures incitatives pour tenter de soulager davantage l'avenue Saint-Charles et d'y ramener les DJMA en deçà de la capacité théorique de l'axe. Ces mesures incitatives sont discutées plus loin au chapitre traitant des impacts du projet (point 6.2.5.12).

Toutefois, comme il a été soulevé précédemment, il ne fait aucun doute que la portion nord de l'avenue Saint-Charles, soit celle près de l'A-40, demeurera toujours assez achalandée dans le futur et qu'il sera difficile d'y transférer la circulation sur un autre axe. Ceci s'explique bien entendu par la présence dans ce secteur d'épiceries, de centres commerciaux et de commerces à grande surface.

Conséquemment, il n'est donc pas surprenant de constater que les DJMA projetés sur un horizon de 15 ans y sont toujours de 16 500 à 18 000 véh/j (figures 4 et 5), comme c'est le cas à l'heure actuelle. Il demeure que la situation au niveau de l'échangeur de l'A-40 risque de s'aggraver davantage et ce, malgré la réalisation prochaine du carrefour giratoire et de la desserte commerciale et industrielle le long de l'autoroute jusqu'au secteur du chemin des Chenaux. En effet, par rapport à la situation actuelle, 8 000 véh/j de plus sont prévus sur la section de l'avenue Saint-Charles qui correspond au pont d'étagement de l'échangeur (DJMA de 28 000 véh/j une fois le développement urbain complété), soit une croissance annuelle des débits de l'ordre de 3% d'ici 2020-2021.

Le point d'entrée dans la Ville à partir de l'A-40 devient donc critique puisque le pont d'étagement de l'avenue Saint-Charles a déjà atteint sa capacité en 2005. La croissance des débits à cet endroit découle en bonne partie de l'expansion commerciale et industrielle qui est projetée le long de l'A-40.

Un constat assez similaire peut être établi au point d'entrée de l'échangeur de l'A-540 et du boulevard de la Cité des Jeunes. Même qu'à cet endroit, la croissance du trafic devrait être plus significative qu'à l'échangeur de l'A-40. Sur le pont d'étagement qui surplombe l'A-540, il est prévu que le DJMA va passer de 14 000 véh/j en ce moment (figure 3) à environ 34 000 véh/j une fois le développement urbain complété et l'avenue André-Chartrand parachevée (figure 5). Il s'agit ici d'une augmentation colossale où la croissance du trafic générée uniquement par Vaudreuil-Dorion serait de l'ordre de 9% annuellement pendant les 15 prochaines années. La conjugaison de trois éléments suivants explique cette situation appréhendée :

- 1) les nouveaux quartiers résidentiels de Vaudreuil-Dorion utiliseront avant tout cet échangeur comme point d'entrée au réseau autoroutier;
- 2) cet échangeur sera également le point d'entrée pour bon nombre de clients et travailleurs désirant accéder aux commerces à grande surface prenant place le long de la rue Félix-Leclerc et de l'A-40;
- 3) et cet échangeur canaliserait une très grande partie du trafic de la zone industrielle en expansion le long de l'A-540 et de la rue Henry-Ford (l'autre carrefour desservant cette zone près de la route Harwood est seulement un demi-échangeur qui permet une entrée et une sortie dans la même direction sur l'autoroute, voir figures 4 et 5).

Reste que la capacité théorique du pont d'étagement de l'échangeur de l'A-540 est quand même importante puisqu'il s'agit déjà d'un aménagement à quatre voies. Cette capacité est de 34 500 véh/j (FDOT 2002) et serait donc tout juste suffisante pour faire face à la croissance du trafic projetée.

Avec la forte croissance du trafic dans l'échangeur de l'A-540 et sur le boulevard Cité des Jeunes et la rue Félix-Leclerc, il est déjà assuré que la situation sera problématique aux trois carrefours suivants situés à proximité du Flying J, soit de l'est vers l'ouest :

- celui du boulevard de la Cité des Jeunes avec la rue Henry-Ford;
- celui du boulevard de la Cité des Jeunes avec la rue Félix-Leclerc et les bretelles est de l'A-540;
- et celui du boulevard de la Cité des Jeunes avec les bretelles ouest de l'A-540.

Les analyses effectuées indiquent que la situation sera particulièrement problématique aux deux premiers carrefours. Ces deux carrefours sont distants de seulement 80 m et verront des flots de véhicules importants y circuler. Nous l'avons vu, la situation commence déjà à être problématique sur le tronçon comportant ces deux carrefours (figure 3) et le parachèvement de la rue Henry-Ford et du développement prévu viendra détériorer davantage la situation. Il apparaît même qu'il sera assez difficile de gérer ces deux carrefours avec une synchronisation des feux de circulation et des voies de virages pour faciliter certaines manœuvres, entre autres pour les camions voulant accéder à la zone industrielle de la rue Henry-Ford.

À titre indicatif, le volume de trafic devrait quadrupler sur la rue Félix-Leclerc près du Flying J (DJMA de 30 000 véh/j vers 2021, figure 5) et il devrait plus que doubler sur le segment du boulevard de la Cité des Jeunes compris entre la rue Henry Ford et l'avenue André-Chartrand (DJMA de 18 000 véh/j vers 2021). Et cette hausse ne tient même pas compte de l'ajout des 20 000 nouveaux déplacements quotidiens sur le pont d'étagement au-dessus de l'A-540 et de l'ajout des 9 500 véh/j provenant du parachèvement de la rue Henry-Ford.

Pour les autres segments du boulevard de la Cité des Jeunes, les augmentations prévues seront de moindre importance, celles-ci étant généralement de l'ordre de 3 500 à 7 000 véh/j, la seule exception étant le court segment entre les rues Dutrisac et l'avenue Saint-Charles où on devrait voir le débit journalier croître de 11 500 véh/j d'ici une quinzaine d'années pour s'établir à environ 20 000 véh/j (figure 5). Cette situation découle évidemment de l'achalandage qui sera généré par les commerces à grande surface et dont l'un des principaux accès sera la rue Félix-Leclerc située dans ce secteur. Néanmoins, comme il s'agit déjà d'un segment à quatre voies, celui-ci devrait encore avoir suffisamment de capacité si un feu est ajouté ou un autre mécanisme de gestion est mis en place aux intersections des rues Félix-Leclerc et Dutrisac. La capacité du tronçon serait alors est de 32 800 véh/j (FDOT, 2002).

Il ne faut pas oublier par ailleurs la portion du boulevard de la Cité des Jeunes comprise entre l'avenue André-Chartrand et la voie ferrée des trains de banlieue. En effet, l'augmentation prévue y est tout de même de 7 000 véh/j une fois l'avenue André-Chartrand complétée, ce qui fera passer alors le DJMA aux alentours de 15 000 véh/j. (figure 5). Ainsi, la capacité théorique de cet axe à deux voies serait alors atteinte, puisque celle-ci se situe justement à 15 000 véh/j pour une route gérée par des feux de circulation (FDOT 2002). Manifestement, cette capacité sur le boulevard de la Cité des Jeunes sera dépassée à l'ouest de l'avenue André-Chartrand, avec environ 18 000 véh/j une fois cette avenue complétée. Sans l'avenue André-Chartrand parachevée (figure 4), les DJMA seraient tout de même appréciables sur le boulevard de la Cité des Jeunes, étant même parfois supérieurs à ceux prévus si cette avenue était complétée. Les DJMA se situeraient alors entre 13 000 et 19 500 véh/j.

Pour ce qui est de la rue Félix-Leclerc, la capacité de l'axe à deux voies présentement en place sera elle aussi largement dépassée dans le futur. En effet, la croissance du trafic ne se limite pas qu'au secteur du Flying J, mais interpelle également tous les autres segments de la rue Félix-Leclerc. Une fois le développement complété d'ici 10-15 ans, on devrait recenser entre 18 000 à 19 000 véh/j sur cet axe, ce qui excède sa capacité à deux voies dans la perspective où le franchissement de la voie ferrée demeurera à niveau et où des entrées avec des flots importants de véhicules devront être aménagées pour accéder aux commerces à grande surface. On parle d'une capacité pour un aménagement à deux voies de ce type qui se situerait aux alentours de 15 000 véh/j si la plupart des carrefours importants, notamment ceux donnant accès aux commerces, sont gérés par des feux de circulation.

Par ailleurs, tel que mentionné précédemment, l'important flot de véhicules au croisement du boulevard de la Cité des Jeunes et près de la rue Dutrisac, commandera implicitement l'installation de feux de circulation ou d'un autre mécanisme de gestion pour assurer une bonne fluidité du trafic à ce carrefour.

Quant aux autres axes locaux identifiés à la figure 5, les DJMA devraient y croître sur une base annuelle dans des proportions variant entre 2% et 6%. Cette croissance ne devrait pas poser de problème particulier. Les axes en question correspondent à la route Harwood, la rue Valois, la rue Jeannotte, le chemin des Chenaux, la rue Bourget et la rue Dutrisac.

Les figures 4 et 5 montrent également qu'avec le temps, il se développera un nouvel axe « Est-Ouest » relativement structurant pour la partie sud du territoire de la Ville, soit le prolongement de l'avenue Marier jusqu'à la rue Henry-Ford et, incidemment, jusqu'au demi-échangeur de l'A-540 avec la route Harwood. Cela a été dit, cet axe pourrait s'inscrire comme une solution temporaire dans la constitution d'un nouveau lien « Nord-Sud » en étant raccordé à la rue Henry-Ford et à l'avenue André-Chartrand dans le secteur du parc Les Jardins Dorion (figure 4). En outre, en étant raccordé avec le demi-échangeur de la route Harwood sur l'A-540, il pourrait être vu, à plus long terme, comme une solution permettant de diminuer le trafic dans l'autre échangeur de cette autoroute à la hauteur du boulevard de la Cité des Jeunes.

Par exemple, l'ajout de bretelles afin d'aménager un échangeur complet au croisement de la route Harwood et de la rue Henry-Ford pourrait avoir un tel effet. Dans la perspective où un demi-échangeur est conservé à cet endroit, on anticipe alors un DJMA de 6 000 à 7 000 véh/j d'ici 15 ans sur le prolongement de l'avenue Marier (figure 5). Ce débit correspond à peu de choses près aux déplacements « Est-Ouest » que l'on trouve présentement sur le boulevard de la Cité des Jeunes. L'importance des déplacements selon ce nouvel axe « Est-Ouest » commandera d'ailleurs la mise en place d'un aménagement particulier avec un mécanisme de gestion au carrefour route Harwood / rue Henry-Ford. Dans ce secteur, le débit actuel de 1 600 véh/j observé sur Henry-Ford passera à environ 7 500 véh/j dans le futur (figure 5).

Enfin, les constats suivants s'imposent si l'avenue André-Chartrand ne devait être jamais parachevée au complet, c'est-à-dire si cette avenue n'est jamais reliée directement à la future A-20 et si les deux étagements pour le franchissement des voies ferrées du CP et du CN ne sont jamais réalisés (figure 4) :

- Premièrement, avec un DJMA passant de 12 000 à 17 000 véh/j, la rue Henry-Ford devrait être transformée en un aménagement à quatre voies et le carrefour de cette rue avec le prolongement de l'avenue Marier devrait faire l'objet d'aménagements particuliers pour favoriser la fluidité du trafic (moyens de gestion, voies de virages, etc.). La capacité de cet axe à deux voies est évaluée à environ 15 000 véh/j (FDOT, 2002).
- Deuxièmement, avec un DJMA de 15 500 à 19 000 véh/j, la route Harwood devrait également être transformée en un aménagement à quatre voies (capacité de 15 000 véh/j).

- Troisièmement, en plus de la situation sur l'avenue Saint-Charles, certains autres axes locaux verraient leurs DJMA augmenter encore plus, notamment une section de la rue Valois et la rue Jeannotte.
- Quatrièmement, le fait que l'avenue André-Chartrand ne soit pas parachevée au complet ne compromet aucunement la justification des élargissements à quatre voies qui sont prévus sur les axes Cité des Jeunes et Félix-Leclerc.

Analyse détaillée des conditions de circulation à trois carrefours

Trois carrefours critiques ont fait l'objet d'une analyse plus détaillée dans le cadre de la présente étude, le tout afin d'illustrer la nécessité d'une intervention sur les axes routiers visés par le projet. Ces carrefours sont les suivants :

- Félix-Leclerc / Édouard-Lalonde;
- Cité des Jeunes / André-Chartrand;
- Cité des Jeunes / Félix-Leclerc (bretelles A-540) / Henry-Ford (deux carrefours en réalité).

L'analyse détaillée des carrefours s'est faite à l'aide de la notion des niveaux de service (voir annexe 4). Un niveau de service attribué à un carrefour correspond au temps d'attente (retard) nécessaire pour effectuer une manœuvre et peut aller de « A » à « F ». Ainsi, le niveau « A » correspond à une absence de retard, tandis que le niveau « F » dénote une sursaturation et un flot de véhicules arrivants qui dépasse la capacité de l'intersection, ce qui engendre des retards élevés. Le niveau de service ainsi exprimé se veut donc une mesure agrégée du niveau d'inconfort et de frustration des conducteurs. Il présente également un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps reliées aux déplacements en automobile. Un niveau de service « D » est encore acceptable, alors qu'une intervention est normalement requise lorsque le niveau de service s'établit à « E ».

D'abord, l'analyse révèle que le carrefour Félix-Leclerc / Édouard-Lalonde, où il est projeté d'y aménager une entrée à un futur centre commercial le long de l'échangeur A-40 / A-540, affichera un niveau de service global de « C » lorsque des feux de circulation y seront implantés et que la rue Félix-Leclerc comportera quatre voies. Lorsqu'on analyse ce même carrefour en ne prévoyant que deux voies sur Félix-Leclerc et un feu de circulation dans le futur, le niveau de service deviendrait alors inacceptable en situant à « F », indiquant ainsi que le carrefour ne serait plus du tout plus fonctionnel.

Ensuite, le carrefour Cité des Jeunes / André-Chartrand constitue le carrefour le plus critique pour l'avenue André-Chartrand parce qu'il sera celui qui enregistrera le volume de trafic le plus important du futur axe routier. Nous l'avons vu, ce futur axe supportera environ 17 000 véh/j (ce qui excède la capacité théorique d'une route à deux voies qui

est de 15 000 véh/j). Avec deux voies dans chaque direction pour le boulevard de la Cité des Jeunes et l'avenue André-Chartrand, l'analyse indique un niveau de service global du carrefour qui se situera à « C » si on ajoute en plus des feux de circulation à cet endroit. Toutefois, si ces axes routiers ne devaient comporter qu'une seule voie par direction au lieu de deux, le carrefour fonctionnerait alors à un niveau de service global de « F » et ce, même si des feux de circulation étaient ajoutés au carrefour.

Finalement, le carrefour Cité des Jeunes / Félix-Leclerc (bretelles A-540) / Henry-Ford, qui est en réalité la combinaison de deux carrefours très rapprochés, doit être géré à court terme comme un carrefour avec un seul contrôleur de feux de circulation. Toutefois, à plus long terme (i.e. avec le développement complété), l'analyse détaillée révèle que le carrefour sera saturé et affichera un niveau de service « F » et ce, même en aménageant deux voies par direction et plusieurs voies auxiliaires (voies de virage à gauche et à droite) sur le boulevard de la Cité des Jeunes et la rue Félix-Leclerc. Les débits projetés à long terme ne permettent donc pas d'envisager une gestion de ce carrefour à partir de la configuration actuelle parce que les approches Félix-Leclerc (bretelles A-540) et Henry-Ford sur le boulevard de la Cité des Jeunes sont beaucoup trop rapprochées l'une de l'autre. **Un réaménagement de ce double carrefour sera alors nécessaire pour améliorer les conditions de circulation à long terme.**

2.2.5 Aspects de sécurité routière

Le tableau 9 fait état des statistiques d'accidents qui sont colligées sur le territoire de Vaudreuil-Dorion depuis juin 2002, soit depuis que la Sûreté du Québec patrouille le territoire de la Ville. C'est pourquoi, pour l'année 2002, les données disponibles ne couvrent que les six derniers mois de l'année. En outre, pour cette même année, la répartition géographique des accidents n'était pas possible et c'est ce qui explique que les seules données présentées au tableau 9 ne concernent que tout le territoire de Vaudreuil-Dorion. Par contre, pour les années subséquentes, la ventilation des accidents a pu être faite par secteur géographique.

À cette fin, trois secteurs ont été établis, soit celui de l'avenue Saint-Charles, celui qui regroupe à la fois le boulevard de la Cité des Jeunes et la rue Félix-Leclerc et celui constitué par le boulevard Harwood et la route Harwood. Il s'agit des principaux axes routiers locaux de la zone à l'étude, bien que le boulevard Harwood fasse plutôt partie du réseau autoroutier du MTQ que du réseau local. Toutefois, considérant son aménagement en un boulevard urbain, cet axe a été retenu dans l'analyse des accidents impliquant la circulation sur le réseau local. À noter que les données de 2005 n'étaient disponibles que pour les six premiers mois de l'année au moment où les statistiques ont été colligées. Enfin, soulignons que le tableau 9 permet de distinguer entre trois classes de gravité pour les accidents, soit ceux ayant causé la mort, ceux avec blessé(s) et ceux avec dommages matériels seulement.

Tableau 9 Statistiques d'accidents sur les principaux axes routiers de Vaudreuil-Dorion de 2002 à 2005

Secteurs	2002 (6 derniers mois)				2003				2004				2005 (6 premiers mois)			
	T	M	B	D	T	M	B	D	T	M	B	D	T	M	B	D
Av. St-Charles	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	100 (34%)	0 (0%)	16 (26%)	84 (36%)	65 (19%)	0 (0%)	6 (9%)	59 (22%)	24 (14%)	0 (0%)	4 (11%)	20 (15%)
Boul. Cité des Jeunes / Rue Félix-Leclerc	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	61 (20%)	0 (0%)	13 (21%)	48 (20%)	80 (24%)	0 (0%)	16 (25%)	64 (23%)	37 (22%)	1 (100%)	6 (16%)	30 (23%)
Boul. Harwood (A-20) / route Harwood (route 342)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	137 (46%)	1 (100%)	32 (53%)	104 (44%)	194 (57%)	0 (0%)	42 (66%)	152 (55%)	108 (64%)	0 (0%)	27 (73%)	81 (62%)
Total des trois secteurs confondus	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	298 (100%)	1 (100%)	61 (100%)	236 (100%)	339 (100%)	0 (---)	64 (100%)	275 (100%)	169 (100%)	1 (100%)	37 (100%)	131 (100%)
Total ensemble du territoire de Vaudreuil-Dorion	449	3	105	341	933	4	n.d.	n.d.	926	3	n.d.	n.d.	472	3	n.d.	n.d.

Source : données fournies par la Sûreté du Québec, poste Est de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, 1^{er} septembre 2005

Notes :

T = Nombre total d'accidents pour un secteur

M= Nombre d'accidents mortels

B = Nombre d'accidents avec blessé(s)

D = Nombre d'accidents avec dommages matériels seulement

2.2.5.1 Lieux accidentogènes

Pour ce qui est de la répartition géographique des accidents, il faut en premier lieu relever que parmi les lieux identifiés au tableau 9, c'est le boulevard Harwood qui est caractérisé par le plus d'accidents. Cela est normal dans la mesure où il circule beaucoup plus de véhicules sur cet axe que dans le cas de l'avenue Saint-Charles et sur les artères Cité des Jeunes et Félix-Leclerc. Le boulevard Harwood, avec la route Harwood, s'accapare en fait plus de la moitié de tous les accidents se produisant sur les axes identifiés au tableau 9. Plus globalement, environ 15-20% de tous les accidents se produisant sur le territoire de Vaudreuil-Dorion sont recensés sur le boulevard Harwood. Lorsqu'on ajoute les deux autres secteurs identifiés au tableau 9, cette proportion grimpe alors à environ 30-35%.

Sur les quelques années où les données sont disponibles, il n'y a pas vraiment de tendances claires qui se profilent quant à une hausse ou une baisse marquée du nombre d'accidents. Cela se constate d'ailleurs avec le portrait des accidents à l'ensemble la Ville où leur nombre total semble toujours tourner aux alentours de 900 à 1 000 accidents par année. Néanmoins, deux particularités sont à souligner. En premier lieu, il semble que le nombre d'accidents sur l'avenue Saint-Charles soit à la baisse, ce qui pourrait s'expliquer par des améliorations ponctuelles aux carrefours survenues aux cours des dernières années (ajout de feux, de voies de refuge pour virages à gauche, de marquage sur chaussée, etc.). En revanche, la situation apparaît se détériorer un peu sur le boulevard Harwood, ce qui, dans ce cas, pourrait s'expliquer en partie par une cohabitation de plus en plus difficile entre le trafic local et le trafic de transit circulant sur cet axe, particulièrement aux principaux carrefours. En fait, avec le développement de Vaudreuil-Dorion, il est normal que la circulation locale prenne de plus en plus d'importance dans la composition du trafic sur le boulevard Harwood.

2.2.5.2 Gravité des accidents

Il faut observer qu'il y a peu d'accidents mortels sur le territoire d'étude. Par contre, les accidents avec blessé(s) n'y sont quand même pas à négliger. À ce chapitre, toute proportion gardée, le secteur des axes Cité des Jeunes et Félix-Leclerc se veut presque aussi important que celui du boulevard et de la route Harwood en termes de gravité des accidents. Cette situation s'explique fort probablement par le fait que même si c'est une vitesse maximale de 50 km / h qui est affichée sur la rue Félix-Leclerc et le boulevard de la Cité des Jeunes, la réalité est que le trafic y circule beaucoup plus rapidement. De fait, sur la rue Félix-Leclerc, hormis les panneaux d'arrêt en place aux deux intersections avec le boulevard de la Cité des Jeunes, le seul autre mode de gestion du trafic se trouve au passage à niveau à la Gare de Vaudreuil. À titre indicatif, les relevés de circulation effectués au printemps 2005 ont mis en évidence des vitesses moyennes de déplacement qui vont au-delà de 65 km/h sur la rue Félix-Leclerc. Sur le segment étudié de l'axe Cité des Jeunes, le seul panneau d'arrêt est à la rue des Floralies.

En revanche, la gravité des accidents sur l'avenue Saint-Charles est moins problématique que dans le cas des autres secteurs figurant au tableau 9. La raison est que cette avenue est caractérisée par la présence d'un total de six (6) feux de circulation dans ses extrémités nord et sud, tout en comportant une multitude de panneaux d'arrêt dans sa partie centrale. Ces modes de gestion du trafic qui permet de limiter la gravité des accidents se fait bien entendu au détriment de la fluidité de la circulation sur l'avenue Saint-Charles. D'ailleurs, avec les problèmes de congestion observés sur cet axe et les nombreux feux et arrêts qui s'y trouvent, la vitesse maximale affichée est, en maintes occasions, difficile à atteindre. Cela a été confirmé par les relevés de circulation effectués au printemps 2005. À titre de comparable, mentionnons que de janvier 2003 à juin 2005, le boulevard de la Cité des Jeunes et la rue Félix-Leclerc réunis ont totalisé 35% plus d'accidents avec blessé(s) que l'avenue Saint-Charles qui, pourtant, s'accapare environ 35% plus de trafic que ces deux axes ensemble.

Mentionnons en terminant que dans le cas de l'axe Harwood, l'endroit le plus problématique en regard de la gravité accidents se trouve au carrefour du boulevard Harwood (A-20) / route Harwood (Lieutenant Raymond Gilbert, Sûreté du Québec, comm. pers., juillet 2005). Ceci s'explique bien entendu par le fait que ce carrefour se situe à l'endroit où les usagers de l'A-20 sont soit en décélération pour traverser le secteur urbain de Dorion ou soit en accélération après avoir franchi le secteur qui est géré par des feux de circulation et soumis à des problèmes de congestion. Également, il faut observer que la cohabitation de plus en plus difficile entre le trafic de transit et le trafic local explique fort probablement encore une fois pourquoi les accidents avec blessé(s) semblent être en croissance sur cet axe.

2.3 Éléments de justification

2.3.1 Nécessité d'interventions sur le réseau artériel

Les éléments mis en évidence aux sous-sections précédentes témoignent manifestement de problèmes importants liés à la circulation routière sur le territoire de Vaudreuil-Dorion. Déjà, des problèmes significatifs existent, certains risquent de s'aggraver et il y en d'autres qui vont vraisemblablement surgir au cours des prochaines années avec le développement qui se poursuivra dans le périmètre urbain de la Ville. Sur la base de ces problèmes, les interventions ciblées avec le projet à l'étude sont donc amplement justifiées.

Cependant, force est de constater que pour corriger certains problèmes, la Ville de Vaudreuil-Dorion ne pourra travailler seule afin d'améliorer les déplacements et la qualité des infrastructures routières sur son territoire. En effet, le MTQ devra nécessairement être impliqué dans cette démarche puisque certaines mesures correctives devront viser le réseau d'infrastructures sous sa juridiction. Par le passé, des actions ont

déjà été entreprises conjointement par le MTQ et la Ville, entre autres pour l'aménagement du carrefour giratoire et de la desserte commerciale et industrielle menant au chemin des Chenaux. Il reste que la situation devra tout de même être suivie de près pour que les trois principales portes d'entrée de la Ville à partir du réseau autoroutier soient fonctionnelles, fluides et sécuritaires. Ces portes d'entrée sont respectivement l'échangeur de l'A-40 à la hauteur de l'avenue Saint-Charles, l'échangeur de l'A-540 à la hauteur du boulevard de la Cité des Jeunes et le futur échangeur de l'A-20 réaménagée à la hauteur de la route Harwood. De même, afin d'améliorer les liaisons régionales ou intermunicipales sur le boulevard de la Cité des Jeunes (route 340), la Ville devra nécessairement être associée au MTQ et à la Ville de Saint-Lazare dans tout type d'intervention visant à augmenter la capacité de cet axe à l'ouest de l'A-540.

À ce moment-ci, la Ville de Vaudreuil-Dorion désire cibler des interventions où elle-même peut proposer des avenues de solution et apporter les correctifs requis aux problèmes rencontrés. À cet effet, le tableau 10 synthétise ces problèmes sur la base des explications fournies aux sous-sections précédentes. Pour chaque élément de problématique, l'argument ou les arguments qui justifient une intervention sont alors identifiés. Un tableau complémentaire, soit le tableau 11, suit en reprenant sensiblement la même forme, mais cette fois en identifiant les éléments de problématique et de justification où la Ville devra travailler de concert avec d'autres partenaires, principalement le MTQ.

2.3.2 Solutions examinées et choix d'interventions

Face à la pluralité des arguments qui justifient des interventions sur le réseau routier à Vaudreuil-Dorion, il a été admis implicitement que le *statut quo* ne pouvait plus être maintenu. Toutefois, avant d'en arriver aux interventions mentionnées en introduction et qui font l'objet de la présente étude d'impact, il a été nécessaire de voir si d'autres alternatives pouvaient s'offrir à la Ville quant à l'amélioration de son réseau routier. De même, il a fallu identifier des pistes de solutions pour pouvoir amorcer une discussion avec le MTQ afin de cibler éventuellement des interventions qui vont garantir la fonctionnalité des trois principales portes d'entrée de la Ville à partir du réseau autoroutier, soit celles de l'A-20, l'A-40 et l'A-540.

Les solutions ou pistes de solutions examinées dans les phases initiales de l'étude d'impact sont brièvement discutées dans les lignes qui suivent, avec leurs avantages et inconvénients respectifs. Les choix privilégiés sont justifiés sur la base de ces avantages et inconvénients. Le tableau 12 inséré à la suite des tableaux précédents résume justement les principaux avantages et inconvénients. Quant à elle, la figure 6 illustre les différentes solutions examinées.

Tableau 10 Résumé des éléments de problématique et de justification pour des interventions sur le réseau local de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

Domaine concerné	Éléments de problématique	Éléments de justification
Croissance démographique et économique des 20 dernières années et incidences sur la circulation	L'avenue Saint-Charles est aujourd'hui saturée sur presque toute sa longueur entre l'A-20 et l'A-40. Des problèmes de congestion récurrents y surviennent. Les DJMA sur l'avenue Saint-Charles excèdent la capacité de l'axe tel qu'il est aménagé à l'heure actuelle. Ces débits varient entre 12 000 et 20 000 véh/j. De plus, le temps de parcours y est très long, soit 10 min 37 sec pour franchir les quelque 3,9 km séparant l'A-20 de l'A-40.	Situation qui nécessite un lien « Nord-Sud » plus fonctionnel et plus fluide en milieu urbain sur le territoire de Vaudreuil-Dorion.
Perspectives de développement au cours des 10-15 prochaines années et incidences sur la circulation	<p>Le développement à venir aggravera de beaucoup la situation sur l'avenue Saint-Charles si aucune intervention n'est réalisée. Sans l'aménagement de l'avenue André-Chartrand, tous les segments de l'avenue Saint-Charles verront leurs débits croître, ce qui n'est pas le cas si la nouvelle artère est construite.</p> <p>Une fois le développement urbain complété, un nouveau lien « Nord-Sud » ne pourrait retirer que 10-15% du trafic actuel sur l'avenue Saint-Charles.</p> <p>Le développement à venir et la construction d'un nouveau lien « Nord-Sud » dans le périmètre urbain aura pour effet de faire croître passablement les débits sur le boulevard Cité des Jeunes. La portion déjà aménagée à quatre voies entre l'avenue Saint-Charles et la voie ferrée des trains de banlieue aura la capacité suffisante pour accueillir les nouveaux débits, mais pas celle à deux voies entre le chemin de fer et l'échangeur de l'A-540. Les débits y excéderont de 20% la capacité de l'axe à deux voies, avec des débits de 18 000 véh/j. Même sans le parachèvement de l'avenue André-Chartrand, les débits seront importants sur Cité des Jeunes, avec des flots de véhicules atteignant 19 500 véh/j.</p> <p>La rue Félix-Leclerc verra ses débits quadrupler ou quintupler dans le futur, passant de 7 000 véh/j à 30 000 véh/j dans le secteur du Flying J et de 4 000 véh/j à 19 000 véh/j dans le secteur de la Gare et de la rue Dutrisac. Sans la réalisation de l'avenue André-Chartrand, les DJMA demeureront aussi importants, sinon plus (allant de 16 500 véh/j dans la partie centrale à 34 000 véh/j près du Flying J).</p>	<p>Un nouveau lien en milieu urbain est requis pour permettre un équilibrage dans les déplacements « Nord-Sud », ainsi que pour limiter l'aggravation de la situation sur l'avenue Saint-Charles.</p> <p>Des mesures complémentaires au nouveau lien « Nord-Sud » se doivent d'être élaborées pour favoriser son utilisation.</p> <p>Une augmentation de capacité sur Cité des Jeunes, entre la voie ferrée des trains de banlieue et l'A-540, est à prévoir. Il faut aussi garantir une bonne fluidité du trafic aux deux croisements de ce boulevard avec la rue Félix-Leclerc. Le rapprochement de l'un de ces carrefours avec celui d'Henry-Ford demande enfin, à plus long terme, un réaligement des intersections et une reconfiguration des bretelles de l'A-540 (voir tableau 11).</p> <p>Il faut augmenter la capacité de la rue Félix-Leclerc pour à la fois rencontrer les besoins de développement de la Ville et garantir un accès fluide et fonctionnel à la Gare de Vaudreuil.</p>

Tableau 10 (suite) Résumé des éléments de problématique et de justification pour des interventions sur le réseau local de la Ville de Vaudreuil-Dorion

Domaine concerné	Éléments de problématique	Éléments de justification
Aspects de sécurité routière	Pas de problématique particulière, si ce n'est qu'on observe une gravité un peu plus importante des accidents sur le boulevard de la Cité des Jeunes et la rue Félix-Leclerc que dans le cas de l'avenue Saint-Charles, et qu'il y a aussi implicitement un risque que le nombre et la gravité des accidents augmentent avec l'accroissement du trafic sur les différentes artères de la Ville.	Avec les forts débits prévus sur les artères de la Ville, il y a intérêt à ce que les solutions routières qui seront développées fassent un bon équilibre entre la fluidité et la sécurité des déplacements. Notamment, il ne faut pas ralentir le trafic de manière indue, mais il faut aussi éviter les risques de collisions et garantir des accès qui sont sécuritaires aux résidences, commerces et entreprises à proximité des axes.
Préoccupations des instances municipales	Dans son SAR, la MRC : 1) soutient une proposition intermunicipale d'aménagement pour le boulevard de la Cité des Jeunes entre Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare ; 2) demande à ce que la fluidité du trafic soit assurée sur la rue Félix-Leclerc pour accéder à la Gare de Vaudreuil ; 3) et requiert des évaluations pour mesurer l'adéquation entre le réseau artériel de ses municipalités et les conditions de circulation actuelles et à venir.	Les interventions projetées avec l'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion s'inscrivent en conformité avec les orientations régionales de la MRC.
	Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Vaudreuil-Dorion : 1) souhaite la construction de l'avenue André-Chartrand à quatre voies afin de solutionner la faiblesse des liens entre les deux principaux noyaux de développement urbain de la Ville ; 2) prévoit l'élargissement du boulevard de la Cité des Jeunes entre la voie ferrée des trains de banlieue et la rue Félix-Leclerc afin de solutionner une configuration inappropriée du réseau routier dans ce secteur ; 3) veut que la rue donnant accès à la Gare de Vaudreuil soit adaptée aux besoins d'efficacité qui sont requis pour favoriser l'utilisation du train de banlieue.	Les interventions projetées avec l'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion s'inscrivent en conformité avec ses propres orientations en transport figurant à son plan d'urbanisme.

Tableau 11

Résumé des éléments de problématique et de justification pour des interventions sur le réseau autoroutier et routier sous juridiction du MTQ

Domaine concerné	Éléments de problématique	Éléments de justification
Croissance démographique et économique des 20 dernières années et incidences sur la circulation	<p>Le pont d'étagement de l'échangeur de l'A-40 qui est géré par des feux de circulation a atteint sa capacité à l'heure actuelle (20 000 véh/j sur l'avenue Saint-Charles à cet endroit).</p> <p>Les deux intersections des bretelles de l'échangeur de l'A-540 ont presque atteint leur capacité à l'heure actuelle (le débit y passe de 11 000 à 14 000 véh/j de chaque côté de l'autoroute sur le boulevard de la Cité des Jeunes).</p> <p>Du pont Taschereau jusqu'à la route 338, l'A-20 constitue un tronçon de boulevard urbain géré par des feux ayant atteint leur capacité à l'heure actuelle (les DJMA y varient de 24 000 et 34 000 véh/j).</p> <p>L'approche de la route Harwood permettant de s'insérer sur l'A-20 a atteint sa capacité à l'heure actuelle.</p>	<p>À court terme, il faut voir dans quelle mesure le carrefour giratoire et la desserte industrielle menant au chemin des Chenaux pourront être en mesure de réduire le trafic dans l'échangeur.</p> <p>Des interventions visant à améliorer la fluidité des déplacements ont été réalisées par la Ville du côté est de l'échangeur, sur le boulevard de la Cité des Jeunes, mais d'autres devront éventuellement être réalisées en collaboration avec le MTQ pour garantir la fluidité de la circulation de chaque côté du pont d'étagement.</p> <p>Cette problématique justifie les interventions du projet relatif au parachèvement de l'A-20 dans le secteur de Dorion.</p> <p>La problématique de cette approche justifie l'aménagement d'un carrefour étagé à cet endroit avec le projet de parachèvement de l'A-20.</p>
Perspectives de développement au cours des 10-15 prochaines années	<p>La situation de l'échangeur de l'A-40 deviendra beaucoup plus problématique, avec 28 000 véh/j sur le pont.</p> <p>La situation dans l'échangeur de l'A-540 et les liaisons avec la Ville de Saint-Lazare risquent de devenir beaucoup plus problématiques, avec un DJMA qui devrait plus que doubler, voire même tripler dans ce secteur sur la route 340.</p> <p>En étant très rapprochés l'un de l'autre, les carrefours Félix-Leclerc / Cité des Jeunes et Henry-Ford / Cité des Jeunes seront très difficiles à gérer même s'ils sont réaménagés avec des feux et des voies de virage facilitant les mouvements.</p>	<p>Il faut envisager une augmentation de la capacité du pont d'étagement et des bretelles du côté nord de l'A-40.</p> <p>Des solutions devront être trouvées de concert avec le MTQ et la Ville de Saint-Lazare pour garantir la fluidité du trafic dans l'échangeur, de même que pour assurer des déplacements adéquats entre les deux villes.</p> <p>Cette problématique justifie l'élaboration d'une solution concertée avec le MTQ puisqu'elle risque d'avoir une incidence sur l'échangeur de l'A-540. En fait, il faut viser un réalignement des deux intersections et une reconfiguration des bretelles de l'A-540.</p>

Tableau 11 (suite) Résumé des éléments de problématique et de justification pour des interventions sur le réseau autoroutier et routier sous juridiction du MTQ

Domaine concerné	Éléments de problématique	Éléments de justification
Perspectives de développement au cours des 10-15 prochaines années (suite)	Le parachèvement de l'A-30 n'aura pas pour effet de réduire les débits de circulation sur la portion de l'A-20 aménagée présentement en boulevard urbain (boul. Harwood). Ces débits pourraient même augmenter de manière non négligeable selon les prévisions du MTQ (avec l'A-30 réalisée et le parachèvement non complété de l'A-20 à Dorion, les DJMA s'établiraient alors entre 35 000 et 40 000 véh/j sur le boulevard Harwood).	Le projet de parachèvement de l'A-20 par le MTQ ne doit pas être mis de côté ou retardé indûment parce que la future A-30 n'aura pas pour effet d'améliorer la situation sur le boulevard Harwood (A-20 actuelle).
Aspects de sécurité routière	Le boulevard Harwood s'accapare une part importante des accidents sur le territoire de Vaudreuil-Dorion. C'est même l'un des endroits de la Ville où les accidents sont les plus graves.	La problématique de sécurité sur le boulevard Harwood est un élément additionnel qui justifie la réalisation du projet de réaménagement de l'A-20 dans le secteur de Dorion (projet du MTQ).
Préoccupations des instances municipales	Dans son SAR, la MRC de Vaudreuil-Soulanges : 1) soutient une proposition intermunicipale d'aménagement pour le boulevard de la Cité des Jeunes entre Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare; 2) identifie un problème important de discontinuité pour l'A-20 à Vaudreuil-Dorion.	Les interventions qui sont planifiées ou qui seraient à réaliser sur le réseau du MTQ, et dont il est question ci-haut, apparaissent conformes à la planification régionale de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.
	Dans son plan d'urbanisme, la Ville de Vaudreuil-Dorion veut que l'intérêt et les impacts de la relocalisation de l'A-20 soient évalués et, dans son plan de zonage, elle dispose d'un plan de gestion des accès routiers le long du boulevard Cité des Jeunes, lequel vise la route 340 sous juridiction du MTQ.	Les interventions qui sont planifiées ou qui seraient à réaliser sur le réseau du MTQ, et dont il est question ci-haut, apparaissent conformes à la planification locale de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

Tableau 12 Avantages et inconvénients des solutions examinées en début d'étude

Domaine	Amélioration des déplacements « Nord-Sud » <i>(avantages les plus discriminants sont en gras)</i>				Amélioration des déplacements « Est-Ouest » <i>(avantages les plus discriminants sont en gras)</i>		Fluidité et sécurité dans le secteur de la Gare de Vaudreuil
	Capacité augmentée sur Saint-Charles	Capacité augmentée sur Harwood	Capacité augmentée sur Henry-Ford et Harwood ou Loyola-Schmidt	Nouveau lien avec André-Chartrand	Nouvel axe pour Cité des Jeunes	Élargissement de l'axe existant de Cité des Jeunes	Élargissement de la rue Félix-Leclerc
Incidences foncières	Jusqu'à environ 100 propriétaires pouvant être touchés	Jusqu'à environ 90 terrains pouvant être touchés	Jusqu'à environ 60-70 terrains pouvant être touchés	30 terrains riverains, mais seulement 10 d'entre-eux risquent d'être touchés	Environ 15-20 terrains pouvant être touchés par le tracé	5 propriétaires seulement du côté nord	Très limitées dans le contexte d'une emprise existante de 25 m
Incidences sur le milieu bâti	Importante parce que la cadre bâti est dense et rapproché	Importante également, mais bâtiments sont moins rapprochés	3-4 résidences pour la reconfiguration de la traversée du CN	Seules 1-2 résidences possiblement touchées au carrefour avec Cité des Jeunes	Traverserait 15 terrains résidentiels nouvellement construits	Présence de 2 résidences seulement du côté nord	Aucune
Incidences sur les entreprises et commerces	Achalandage maintenu, mais perte de stationnements et difficultés d'accès	Certaines entreprises susceptibles d'être touchées directement (acquisitions)	Certaines entreprises susceptibles d'être touchées directement (acquisitions)	Aucune entreprise touchée directement et impact marginal sur la trame de St-Charles	Une entreprise touchée directement	Si élargissement du côté nord, une entreprise pouvant être touchée	Impact positif : desserte sécuritaire et fluide des futures commerces à grande surface
Incidences sur le milieu agricole	Aucune	Limitées	Aucune	Aucune	Aucune	Aucune	Aucune
Incidences sur des zones sensibles	Empiètement en zone inondable du lac des Deux-Montagnes	Travaux dans une zone sujette aux mouvements de terrain	Travaux dans une zone sujette aux mouvements de terrain	Aucune	Aucune	Aucune si on élargit du côté nord (rivière Quinchien côté sud)	Aucune
Nuisances sur les communautés riveraines	Augmentées sur une centaine de riverains	Augmentées sur une trentaine de résidences	Augmentées sur une dizaine de résidences	Augmentées sur une vingtaine de résidences	Insertion au coeur d'un développement résidentiel en cours	Augmentées sur 14 résidences	Limitées avec les résidences situées à plus de 150 m
Incidences sur les déplacements de piétons et à vélo	Risque de conflits vont augmenter	Pas le meilleur choix pour insérer une piste cyclable	Pas le meilleur choix pour insérer une piste cyclable	Bonne opportunité pour la mise en place d'un lien cyclable structurant	Un lien cyclable peut être raccordé à celui sur André-Chartrand	Un lien cyclable peut être raccordé à celui sur André-Chartrand	Opportunité pour mettre en place un lien cyclable desservant la Gare
Incidences sur les déplacements motorisés	Risque d'accidents accru si VVG2S et aucun terre-plein	2,5 km de plus qu'un tracé direct; donc peu attractif pour soulager Saint-Charles	Jusqu'à 1,5 km de plus qu'un tracé direct; donc peu attractif pour soulager St-Charles	Soulage Saint-Charles à certains endroits et n'y aggrave pas la situation	Tracé rectiligne et plus court pour se rendre à l'A-540 (1,4 km)	Maintien du parcours assez sinueux qui existe en ce moment et un peu plus long (600 m)	Aucune alternative de tracé
Effets structurants	Aucun effet sur les nouveaux quartiers, ni sur l'équilibre du développement	Effet limité sur la desserte des nouveaux quartiers et n'équilibre pas le développement	Effet limité sur la desserte des nouveaux quartiers et n'équilibre pas le développement	Bon équilibre dans le développement de la Ville et la desserte des nouveaux quartiers	Remet en question tout le lotissement dans le quartier les Châteaux de la Gare	Ne compromet la poursuite d'aucun développement en cours	Permettra la mise en valeur du territoire à des fins commerciales
Aspects financiers	Permet de récupérer les traverses ferroviaires	Travaux importants sur les ponts ferroviaires et le pont de l'A-540	Reconfiguration du passage du CN et révision de celui du CP	Travaux importants pour les deux traversées ferroviaires	Projet plus coûteux avec une nouvelle chaussée au complet	Donne la possibilité de récupérer la chaussée existante	Intervention retenue est la moins dispendieuse (voir chapitre 4)

2.3.2.1 Amélioration des déplacements « Nord-Sud »

Augmentation de la capacité de l'avenue Saint-Charles

Ce scénario visait à répondre à la problématique de fluidité observée sur l'avenue Saint-Charles et il a été avancé essentiellement pour des considérations liées aux coûts de construction. La logique était de pouvoir récupérer un axe existant, avec des passages dénivelés déjà aménagés à quatre voies sous les voies ferrées du CN et du CP dans le secteur de Dorion, et de le transformer en un aménagement à quatre voies. C'était là les principaux avantages de ce scénario. Il y avait aussi le fait qu'on puisse maintenir intégralement l'achalandage aux commerces présents le long de l'avenue Saint-Charles. Toutefois, son analyse n'a pas été poussée plus loin et ce scénario a été écarté au motif qu'il aurait engendré des impacts ou contraintes très appréciables dans le milieu. Ses inconvénients apparaissaient majeurs et peuvent être résumés comme suit :

- Avec une emprise variant le plus souvent entre 15 et 18 m, il était impossible de pouvoir élargir l'avenue Saint-Charles sans causer des impacts sur le milieu riverain.
- Avec plus d'une centaine de bâtiments riverains, le cadre bâti est très dense en bordure de l'avenue et, en plus, les bâtisses sont très rapprochées de la chaussée considérant qu'il s'agit de secteurs urbanisés anciens. Ainsi, les acquisitions / expropriations auraient été nombreuses et auraient du même coup fait même augmenter de manière importante les coûts de réalisation du projet.
- Il est vrai qu'une voie supplémentaire aurait pu être aménagée en remplacement des espaces de stationnement sur la rue qu'on trouve sur l'avenue Saint-Charles, mais cela aurait eu un impact négatif important sur l'opération des commerces (pertes de places de stationnement), tout en étant un aménagement posant toujours des problèmes de fluidité et de sécurité. De ce fait, une voie centrale de virage à gauche dans les deux sens – VVG2S – aurait été source d'accidents étant donné le nombre très important d'intersections et d'entrées charretières qui croisent l'avenue. De plus, la capacité de l'axe n'aurait pas été augmentée de beaucoup parce que les carrefours sont très rapprochés et que des voies de virage à gauche étaient implicitement requises à ces mêmes carrefours, éliminant les VVG2S à ces endroits.
- Advenant la nécessité d'un terre-plein central pour des considérations de sécurité routière avec une avenue Saint-Charles à quatre voies, il y aurait une complication notable des accès aux commerces en place.
- Un aménagement à quatre voies sur l'avenue Saint-Charles aurait compliqué tout effort de requalification urbaine de cet axe, notamment pour y favoriser des commerces à rayonnement local avec une architecture soignée et des déplacements piétonniers qui sont conviviaux et sécuritaires.

- Aussi, il y a le fait qu'à la hauteur des rues Sainte-Madeleine et Jeannotte, l'avenue est traversée par beaucoup de piétons désirant accéder aux équipements communautaires que sont les écoles primaires et la bibliothèque municipale. De même, à la hauteur du parc Valois (voir figure 2), il y a beaucoup de déplacements piétonniers entre ce parc et les rues avoisinantes et le Complexe éducatif Cité des Jeunes. Sans l'avenue André-Chartrand, les DJMA auraient été très importants sur l'avenue Saint-Charles, ce qui aurait eu pour effet de compliquer encore plus les déplacements piétonniers.
- Finalement, dans le secteur du parc Valois, afin d'éviter les bâtiments du côté ouest de l'avenue Saint-Charles et de maintenir la piste cyclable qui s'y trouve du côté est, il aurait fallu empiéter dans la plaine inondable du lac des Deux-Montagnes, ce qui se serait traduit par des impacts non négligeables sur le milieu naturel.

Augmentation de la capacité sur la route Harwood

Ce scénario a été avancé au début de l'étude sensiblement pour les mêmes raisons que celui lié à l'augmentation de la capacité sur l'avenue Saint-Charles, soit d'améliorer les liaisons « Nord-Sud » sur le territoire de Vaudreuil-Dorion en récupérant un axe routier existant et qui, en plus, est déjà muni de deux viaducs ferroviaires au-dessus de sa chaussée. Également, même si certaines portions de la route Harwood se trouvent en zone agricole permanente, cela n'est pas apparu comme un désavantage puisque, dans ces circonstances, la Ville peut élargir l'emprise d'une route existante jusqu'à concurrence de 30 m sans l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ). Selon l'article 41 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPAA), la Ville n'aurait eu alors qu'à produire une simple déclaration à cet effet.

Cependant, à l'instar du scénario précédent, l'analyse d'une augmentation de la capacité sur la route Harwood n'a pas été poussée plus loin elle non plus. La raison est que ce scénario aurait engendré des impacts ou contraintes très appréciables dans le milieu, tout en étant peu intéressant en termes d'aménagement du territoire et d'organisation du réseau routier sur le territoire de la Ville. S'il s'avérait que le tronçon entre la rue Valois et la rue Henry-Ford soit rendu à capacité une fois le développement complété, il sera alors préférable de travailler ponctuellement sur ce tronçon plutôt que d'en faire un nouveau lien « Nord-Sud » à grande capacité (on y prévoit 12 500 véh/j une fois le développement complété et l'avenue André-Chartrand parachevée, voir figure 5, ce qui est quand même en deçà de la capacité de l'axe qui est à 15 000 véh/j). Les inconvénients les plus significatifs de ce scénario peuvent être résumés comme suit :

- Avec une emprise se limitant à 20 m, il aurait été impossible d'élargir la route Harwood sans causer des impacts sur le milieu riverain; d'autant que dans le cas d'une route à caractère rural comme la route Harwood, c'est un drainage ouvert qui aurait été préconisé (fossés), ce qui aurait demandé une emprise plus large, soit aux alentours d'une trentaine de mètres. En outre, une surlargeur aurait été possiblement nécessaire afin d'y insérer une piste cyclable.

- Il aurait fallu aussi privilégier un raccordement de la route Harwood avec le boulevard de la Cité des Jeunes via le chemin de la Petite-Rivière, ce dernier ayant seulement une emprise de 15 m, ce qui aurait fait augmenter les impacts du projet sur le milieu riverain.
- Même s'il s'agit d'une route rurale en bonne partie, dans le secteur d'étude, la route Harwood n'en est pas moins caractérisée par un cadre bâti relativement dense, lequel comprend des résidences, mais aussi des implantations commerciales et industrielles. De fait, si on ajoute le chemin de la Petite-Rivière pour joindre le boulevard de la Cité des Jeunes, on dénombre environ 90 terrains riverains à partir de là et ce, jusqu'à l'échangeur prévu par le MTQ avec son projet de réaménagement de l'autoroute 20. Plus de la moitié de ces terrains sont caractérisés par des implantations résidentielles, commerciales ou industrielles qui sont quand même assez rapprochées de la route. Ainsi, les acquisitions / expropriations n'auraient pas été à négliger et auraient du même coup fait augmenter de manière importante les coûts de réalisation du projet.
- Les coûts auraient également été augmentés par le fait qu'il aurait fallu procéder à des travaux importants avec les deux viaducs ferroviaires des corridors du CP et du CN. Les passages actuels sous ces structures sont très étroits et toute augmentation de capacité sur la route Harwood aurait alors demandé des travaux importants pour élargir ces passages qui ont été aménagés depuis fort longtemps. Même dans le cas du passage sous l'A-540, les piles du pont d'étagement de l'autoroute auraient été fort probablement trop rapprochées pour pouvoir y insérer un aménagement à quatre voies sur la route Harwood sans travaux importants avec la structure.
- Tous les travaux pour élargir la route Harwood, principalement ceux sur les structures et ouvrages d'art, auraient été réalisés au pied d'une falaise d'argile identifiée comme une aire sujette à des mouvements de terrain par la MRC de Vaudreuil-Soulanges (voir figure 7 plus loin), ce qui aurait pu faire augmenter encore plus les coûts de construction du projet.
- Ce qui est encore plus important de souligner en termes d'inconvénients, c'est que même avec une capacité augmentée, la route Harwood n'aurait jamais été en mesure de desservir efficacement les nouveaux quartiers résidentiels en développement dans le périmètre d'urbanisation de la Ville. Ainsi, un lien « Nord-Sud » amélioré sur la route Harwood n'aurait contribué d'aucune façon à l'équilibre du développement sur le territoire de la Ville.
- De plus, en se situant à l'extrémité ouest du périmètre d'urbanisation, la route Harwood ne représentait pas une solution pour retrancher du trafic sur l'avenue Saint-Charles, ou à tout le moins pour ne pas aggraver la situation problématique qu'on y trouve. À preuve, l'augmentation de trafic sur l'avenue Saint-Charles aurait alors été de l'ordre de ce qui est présenté à la figure 4, voire même plus puisque l'usage de la route Harwood présente un parcours plus long pour bon nombre d'utilisateurs par rapport à l'utilisation de la rue Henry-Ford et du prolongement de l'avenue Marier.

- Finalement, une solution visant une augmentation de capacité sur la route Harwood ne s'intégrait pas de manière optimale au concept d'échangeur préconisé par le MTQ avec son projet de réaménagement de l'A-20, en ce sens qu'il aurait fallu effectuer, à partir de cet échangeur, un détour d'environ 2,5 km pour pouvoir accéder au noyau commercial du secteur de Vaudreuil. Ce détour est la distance de plus qui a été estimée par rapport à un lien direct unissant l'échangeur projeté de l'A-20 et le secteur de Vaudreuil.

Augmentation de capacité sur la rue Henry-Ford, combinée avec une capacité améliorée sur la route Harwood ou avec le prolongement à quatre voies de la rue Loyola-Schmidt

Ce scénario a été mis de l'avant suivant les résultats des analyses de circulation à l'effet que si l'avenue André-Chartrand n'était jamais parachevée au complet, il serait alors justifié de procéder à des aménagements à quatre voies sur la rue Henry-Ford et sur la partie de la route Harwood comprise entre cette rue et l'A-20. En fait, comme une structure étagée est déjà prévue à court terme pour le passage de la rue Henry-Ford sous le corridor ferroviaire du CP, il est apparu, en début d'analyse, qu'on pourrait tirer profit de cette structure afin de limiter les coûts nécessaires pour en construire une nouvelle. De même, comme il existe une telle structure pour le passage de la route Harwood sous le corridor du CN, il y avait peut-être là aussi avantage à tirer profit de cette structure pour limiter les coûts de construction du projet.

Toutefois, ces avantages ne sont pas apparus si importants qu'ils en avaient l'air au premier abord. De surcroît, des inconvénients additionnels à ceux déjà soulevés pour un aménagement à quatre voies sur la route Harwood ont été mis en évidence. De sorte que cette solution n'a pas été analysée plus en détail dans le cadre de l'étude d'impact et qu'elle a été écartée comme moyen de constituer un nouveau lien « Nord-Sud » plus fluide sur le territoire de Vaudreuil-Dorion.

Une alternative en prolongeant la rue Loyola-Schmidt à quatre voies directement à la rue Henry-Ford a aussi été examinée, mais cette alternative présentait-elle aussi son lot d'inconvénients qui font qu'elle n'a pas été non plus retenue. Reste que la Ville projette tout de même de prolonger sous peu la rue Loyola-Schmidt vers le nord en direction de la rue Henry-Ford.

Les principaux inconvénients relatifs à l'utilisation combinée de la rue Henry-Ford avec la route Harwood, ou encore avec la rue Loyola-Schmidt, sont les suivants (toujours dans la perspective d'aménagements à quatre voies):

- Le passage prévu pour la rue Henry-Ford sous le corridor ferroviaire du CP et dont la conception a été approuvée est en mesure d'accueillir seulement un aménagement routier à deux voies et non à quatre voies (il aurait alors fallu revoir la conception dans son ensemble).

- Le passage existant de la route Harwood sous le corridor du CN est hors norme en étant très étroit et aménagé dans une courbe, demandant ainsi des travaux très importants pour sa reconfiguration et impliquant par le fait même une augmentation notable des coûts de réalisation.
- La reconfiguration de la traversée de la route Harwood sous les voies ferrées du CN aurait été difficile à faire sans acquisition ou expropriation, des résidences et entreprises étant présentes dans ce secteur (route Harwood et rang Saint-Antoine).
- Toute alternative passant par le tracé de la rue Loyola-Schmidt aurait été difficile à réaliser sans un impact majeur sur le milieu bâti afin de pouvoir se rendre à l'A-20. Une entreprise de transport importante se trouve directement face à cette rue au sud de la rue Valois (voir figure 6).
- Avec l'utilisation de la rue Henry-Ford et de la rue Loyola-Schmidt, le trafic lourd de la zone industrielle longeant l'A-540 aurait dû cohabiter en permanence avec le trafic automobile régulier, ce qui aurait été source de conflits entre les deux types de trafic et qui aurait pu poser certains problèmes au chapitre de la sécurité routière une fois l'ensemble du développement complété.
- Dans la perspective où la Ville de Vaudreuil-Dorion compte mettre en place un lien cyclable structurant entre les deux principaux secteurs de son territoire, la rue Henry-Ford et la rue Loyola-Schmidt n'apparaissent pas un endroit optimal pour ce faire, desservant avant tout un milieu industriel. Même qu'un lien cyclable sur Loyola-Schmidt aurait été difficile à mettre en place sans un impact sur les bâtisses qui s'y trouvent (l'emprise actuelle sur cette rue est de 20 m; il aurait alors fallu une acquisition d'une bande d'environ 5 m pour mettre en place un aménagement à quatre voies en drainage fermé avec bordures, mais cette bande aurait été portée à 9-10 m avec un lien cyclable; le même type de raisonnement vaut pour Henry-Ford, à la différence que les bâtiments sont plus éloignés de cette rue que dans le cas de Loyola-Schmidt).
- À l'instar de la solution précédente, une solution passant par la rue Henry-Ford n'aurait pas encore été vraiment en mesure de desservir efficacement les nouveaux quartiers résidentiels en développement dans le périmètre d'urbanisation de la Ville. Cette solution n'aurait pas contribué de façon optimale à l'équilibre du développement sur le territoire de la Ville.
- De plus, comme l'a montré la figure 4, la solution de la rue Henry-Ford ne représente à long terme pas la meilleure solution pour retrancher du trafic sur l'avenue Saint-Charles, ou à tout le moins pour ne pas aggraver la situation problématique qu'on y trouve présentement.

- Finalement, une solution visant une augmentation de capacité à la fois sur la rue Henry-Ford et la route la route Harwood ne s'intégrait pas de manière optimale au concept d'échangeur préconisé par le MTQ avec son projet de réaménagement de l'A-20, en ce sens qu'il aurait fallu effectuer, à partir de cet échangeur, un détour d'environ 1,5 km pour pouvoir accéder au noyau commercial du secteur de Vaudreuil. Ce détour est la distance de plus qui a été estimée par rapport à un lien direct unissant l'échangeur projeté de l'A-20 et le secteur de Vaudreuil. À préciser qu'il n'est pas recommandé de déplacer l'échangeur de la future A-20 à la hauteur du rang Saint-Antoine, puisque les impacts sur le milieu bâti y seraient importants (des entreprises et résidences sont présentes sur ce rang au croisement de l'autoroute) et que la distance d'entrecroisement avec les bretelles de l'échangeur A-540 / A-20 ne serait pas suffisante ni sécuritaire (moins de 500 m si c'était un échangeur de type « losange » au croisement du rang Saint-Antoine afin de minimiser les acquisitions).

Réalisation d'un nouveau lien « Nord-Sud » à quatre voies au cœur du périmètre d'urbanisation : solution de l'avenue André-Chartrand

Cette option apparaît comme étant celle qui est la plus souhaitable pour parvenir à améliorer les déplacements « Nord-Sud » sur le territoire de Vaudreuil-Dorion. C'est celle qui est examinée plus en détail dans le cadre de la présente étude d'impact. Tel que mentionné précédemment, la réalisation complète de l'avenue André-Chartrand (anciennement avenue Brown) est un projet ciblé depuis longtemps par les autorités municipales à Vaudreuil-Dorion. De plus, cette avenue est censée être connue du public puisqu'elle figure au plan directeur de rues adopté par la Ville et que la grille de rues ainsi approuvée est intégrée au plan de zonage de la municipalité (voir figure 9). De surcroît, avec un DJMA de 17 000 véh/j qui y est prévu une fois l'ensemble du développement complété, cette avenue est justifiée pour être aménagée à quatre voies (la capacité maximale d'un aménagement à deux voies se situant à 15 000 véh/j).

Il va de soi que la réalisation de l'avenue André-Chartrand est un projet coûteux pour la Ville et présente certains inconvénients et impacts sur le milieu, mais il s'agit tout de même d'un projet qui peut être optimisé de manière à limiter ses incidences. En fait, par rapport aux critères venant d'être discutés, la construction d'un nouveau lien « Nord-Sud » au cœur du périmètre urbain présente les avantages significatifs suivants :

- On recense environ 60-70 terrains riverains de moins que dans le cas d'une solution qui passerait par une augmentation de capacité sur l'avenue Saint-Charles ou sur la route Harwood (i.e. élargissement), l'axe projeté d'André-Chartrand traversant ou longeant seulement une trentaine de terrains.
- Sur la trentaine de terrains traversés ou longés, on dénombre seulement une vingtaine de bâtiments résidentiels existants, soit beaucoup moins que dans le cas de l'avenue Saint-Charles. Les autres terrains traversés sont pour la plupart de grands terrains vacants en attente de développement et possédés par des promoteurs immobiliers.

- Ce qui est encore plus important de mentionner avec les incidences possibles sur le milieu bâti, c'est qu'il y aura au maximum seulement deux bâtiments résidentiels qui pourraient être acquis, expropriés ou déplacés, soit au point de raccordement avec le boulevard de la Cité des Jeunes. La situation aurait été toute autre avec une solution passant par l'élargissement de l'avenue Saint-Charles (plus de 100 bâtiments riverains) ou de la route Harwood (près d'une trentaine de résidences riveraines, incluant celles le long du chemin de la Petite-Rivière).
- Les autres bâtiments résidentiels riverains peuvent être conservés en place, parce que le long du segment existant de l'avenue André-Chartrand, près de la rue Valois, il est possible d'obtenir le terrain requis sur le parc Les Jardins Dorion pour procéder à l'élargissement.
- Comme le montre la figure 5, l'avenue André-Chartrand est un projet qui permettra vraiment d'équilibrer le développement sur le territoire de Vaudreuil-Dorion, tout en permettant de soulager la problématique de circulation sur l'avenue Saint-Charles, surtout dans le secteur de Dorion.
- En termes d'aménagement du territoire, avec un lien direct se raccordant dans l'échangeur projeté de l'A-20, Vaudreuil-Dorion pourra vraiment être en mesure de se doter d'une entrée de Ville importante pour mettre en valeur son territoire à partir de cette autoroute.
- Globalement, l'avenue André-Chartrand est susceptible de générer des impacts beaucoup moindres au plan foncier et sur le milieu bâti que par rapport aux solutions précédentes, tout en étant un meilleur choix au plan de la circulation routière et de l'organisation spatiale dans le développement de la Ville.
- L'avenue André-Chartrand donne une opportunité pour mettre en place un lien cyclable structurant entre les secteurs de Dorion et Vaudreuil et ce, sans impact majeur sur le milieu environnant.

Voilà essentiellement pourquoi cette solution a été retenue dans l'amélioration des déplacements « Nord-Sud » sur le territoire de la Ville.

2.3.2.2 Amélioration des déplacements « Est-Ouest »

Réalisation d'un nouveau corridor pour augmenter la capacité du boulevard de la Cité des Jeunes

Ce scénario avait déjà été envisagé par la Ville il y a quelques années dans la perspective où elle comptait éventuellement prolonger l'aménagement à quatre voies du boulevard de la Cité des Jeunes en direction de l'A-540, le tout afin d'augmenter la fluidité pour les déplacements « Est-Ouest » dans l'axe Vaudreuil-Dorion / Saint-Lazare. Cette idée n'a cependant pas eu de suite dans la mesure où aucune donnée de circulation ne justifiait, à l'époque, l'aménagement d'un lien routier à quatre voies dans ce secteur et que le plan d'urbanisme de la Ville n'y a jamais fait allusion.

Mais ce qui est encore plus important de mentionner, c'est que ce lien avait été considéré avant même le début du développement au nord du boulevard de la Cité des Jeunes dans ce secteur (Châteaux de la Gare). Ce développement a été amorcé en 2004/2005. Depuis, plusieurs lotissements ont été effectués et plusieurs résidences se sont implantées à l'endroit où le tracé aurait pu passer (figure 6).

Donc, ce tracé qui se voulait le plus rectiligne possible entre la voie ferrée des trains de banlieue et la rue Félix-Leclerc aurait touché directement à une quinzaine de terrains résidentiels, lesquels sont en bonne partie construits à l'heure actuelle. À noter qu'une entreprise d'excavation aurait également été touchée. Par voie de conséquence, les impacts fonciers et ceux sur le milieu bâti auraient été très importants. C'est pourquoi cette solution a vite été éliminée dans le contexte de l'étude d'impact.

Augmentation de la capacité du boulevard de la Cité des Jeunes par son élargissement

C'est plutôt l'augmentation de la capacité du boulevard de la Cité des Jeunes qui a été privilégiée dans le cadre de cette étude. La raison est qu'il est possible d'élargir le boulevard pour le faire passer de deux à quatre voies entre le corridor ferroviaire des trains de banlieue et la rue Félix-Leclerc et ce, sans causer d'impact majeur sur le milieu bâti. En effet, du côté nord du boulevard, on observe seulement la présence de deux résidences et d'une entreprise. Or, il appert que l'une de ces deux résidences est prévue d'être démolie par son propriétaire (Marc Côté, comm. pers., 2005), lequel possède d'ailleurs la grande majorité des terrains vacants le long du boulevard. De fait, seuls trois autres propriétaires possèdent des immeubles riverains au boulevard du côté nord.

Ainsi, en récupérant la chaussée actuelle et en privilégiant un élargissement du côté nord plutôt que du côté sud, qui est caractérisé par quelque 14 résidences et 4 commerces, il est certain qu'on peut limiter substantiellement les impacts résultant d'une augmentation de capacité dans l'axe du boulevard de la Cité des Jeunes. Du même coup, il est alors possible de s'éloigner de la rivière Quinchien qui est omniprésente le long du boulevard (voir figure 2).

Rappelons que l'augmentation de capacité sur le boulevard de la Cité des Jeunes est totalement justifiée selon l'analyse de circulation présentée auparavant dans le rapport. Cependant, cette augmentation ne peut être réalisée à l'intérieur de l'emprise actuelle. Cette emprise est généralement d'une largeur de 20 m en ce moment, bien qu'à proximité du relais routier (Flying J), elle soit plutôt de 30 m.

2.3.2.3 Amélioration de la desserte de la Gare et des nouveaux secteurs commerciaux

Selon l'analyse de circulation, il est maintenant tout autant justifié de procéder à l'augmentation de capacité sur la rue Félix-Leclerc. Rappelons qu'une fois que le développement des commerces à grande surface aura été complété dans ce secteur, les débits de circulation y quadrupleront, voire quintupleront par rapport à la situation

actuelle. Peu de solutions s'offrent toutefois pour augmenter la capacité sur cet axe, si ce n'est la considération de son élargissement à quatre voies.

En effet, aucune alternative de tracé ne peut être considérée parce que la rue Félix-Leclerc se veut à la fois la voie d'accès principale à la Gare intermodale de Vaudreuil et au pôle commercial qui se développera progressivement dans ce secteur. Cependant, les impacts devraient, somme toute, y être réduits puisque lors de la construction de la rue en 2003, on prévoyait déjà un aménagement à quatre voies à l'intérieur de l'emprise actuelle qui est de 25 m. Il est important de noter que les services municipaux d'égout et d'aqueduc devant prendre place sur cette rue ont été autorisés par le MDDEP en 2005 et ce, en vertu de deux certificats d'autorisation différents.

2.4 Planification des interventions à réaliser

2.4.1 Solutions prévues par la Ville

En fonction des problématiques rencontrées, des différentes solutions qui apparaissent comme étant préférables, des orientations de développement de la Ville et de sa capacité à payer pour de nouvelles infrastructures municipales sur son territoire, il est recommandé de procéder aux interventions selon l'ordre de priorité suivant :

1. Pour ne pas freiner le développement commercial sur le territoire de la Ville et assurer des déplacements sécuritaires et fluides dans le secteur de la Gare de Vaudreuil, la priorité devrait être donnée à la réalisation de l'élargissement à quatre voies de la rue Félix-Leclerc. La mise en place des commerces à grande surface le long de cette rue dépend en bonne partie de cet élargissement, puisque l'implantation des bâtisses et stationnements est directement tributaire des modalités d'accès qui y seront définies. Les travaux sur la Félix-Leclerc devraient être prévus au cours de la prochaine année.
2. Afin d'avoir une solution à court terme pour ne pas aggraver la situation sur l'avenue Saint-Charles, essentiellement pour contenir le trafic des nouveaux quartiers résidentiels en développement qui veut se déplacer entre les secteurs de Dorion et Vaudreuil, il est recommandé de réaliser, sur un horizon de 2 à 5 ans, les segments de l'avenue André-Chartrand qui n'impliquent pas de traversées étagées des voies ferrées du CP et du CN. Ce faisant, c'est un aménagement à deux voies qui pourra y prendre place et celui-ci se raccordera au prolongement de la rue Marier, lequel débouchera sur le prolongement de la rue Henry-Ford qui est en construction en 2006. Il s'agira donc d'un nouveau lien « Nord-Sud » temporaire aménagé à deux voies.

3. Après coup, comme ce nouveau lien temporaire sera en mesure de générer progressivement du nouveau trafic sur le boulevard de la Cité des Jeunes au fur et à mesure que les nouveaux quartiers résidentiels se développeront, il est recommandé de procéder à l'élargissement du boulevard de la Cité des Jeunes à quatre voies entre le Flying J et la voie ferrée des trains de banlieue et ce, sur un horizon d'environ 5-6 ans.
4. Finalement, avec les développements résidentiels qui s'accroîtront pour mettre en valeur les derniers espaces vacants du périmètre urbain compris entre le boulevard de la Cité des Jeunes et la rue Valois, il faut prévoir le parachèvement de l'avenue André-Chartrand sur un horizon de 7-10 ans, soit sa conversion en un aménagement à quatre voies et avec la réalisation des deux traverses étagées des voies ferrées du CN et du CP.

Cette séquence de réalisation envisagée pour procéder aux différentes interventions sur le réseau routier de la Ville de Vaudreuil-Dorion n'en diminue pas moins l'importance de devoir rapidement procéder au gel ou aux acquisitions d'emprise qui sont nécessaires pour les réaliser. Cet impératif est d'autant plus important quand on sait que le développement de la Ville continue d'avancer à un rythme soutenu. C'est pourquoi la présente étude d'impact se doit de considérer le projet dans sa phase ultime, soit avec les aménagements à quatre voies complétés à la fois sur la rue Félix-Leclerc, le boulevard de la Cité des Jeunes et l'avenue André-Chartrand.

2.4.2 Solutions devant être développées de concert avec le MTQ

En parallèle de l'avancement des trois solutions faisant l'objet de la présente étude d'impact, soit l'élargissement de la rue Félix-Leclerc, l'élargissement du boulevard de la Cité des Jeunes et la construction de l'avenue André-Chartrand, d'autres pistes devront être explorées avec le MTQ afin de trouver des solutions aux points d'entrée de la Ville à partir du réseau autoroutier.

Il est toutefois important de préciser que ces pistes de solution ne font pas partie de l'évaluation des impacts réalisée dans le présent rapport. Il s'agit d'interventions qui n'incombent pas pleinement à la Ville. De plus, certaines d'entre-elles n'ont pas été entérinées par le MTQ et n'ont jamais fait l'objet d'une programmation par ce ministère. Elles se veulent donc essentiellement une base pour amorcer des discussions avec le MTQ et pour trouver des solutions aux problèmes routiers vécus ou appréhendés sur le territoire de Vaudreuil-Dorion.

En ordre de priorité, les actions suivantes devraient être posées en ce qui concerne les points d'entrée à la Ville :

1. Il faut prévoir augmenter d'ici 4-5 ans environ la capacité de l'échangeur de l'A-40 avec l'avenue Saint-Charles. Cela est justifié par le développement des commerces à grande surface qui s'amorcera sous peu le long de la rue Félix-Leclerc, le développement résidentiel qui se poursuivra à l'ensemble du territoire et le développement industriel et commercial qui continuera de prendre de l'ampleur dans le parc d'affaires Joseph-Carrier.
2. Il est recommandé de procéder au réaligement des carrefours Cité des Jeunes / Félix-Leclerc et Cité des Jeunes / Henry-Ford sur un horizon de 5-7 ans. Le MTQ doit être associé à ce réaligement parce que cela implique également la reconfiguration des bretelles de l'échangeur de l'A-540 qui sont situées du côté est de l'autoroute. Il faudrait quand même acquérir les emprises requises à court terme pour procéder au réaligement et ce, avant que le développement prenne encore plus d'ampleur le long des rues Henry-Ford et Félix-Leclerc. Cette intervention se justifie par le fait que des problèmes importants de circulation sont appréhendés à ces carrefours si rien n'est fait.
3. Suivant l'échéancier de réalisation présenté ci-haut concernant le parachèvement complet de l'avenue André-Chartrand, il serait à propos que le projet de réaménagement de l'A-20 dans le secteur de Dorion puisse être complété sensiblement dans les mêmes délais, soit sur un horizon de 7-10 ans. En effet, l'avenue André-Chartrand terminée n'est pas vraiment viable sans le projet complété pour l'A-20, puisque les problèmes de sécurité et de fluidité seraient alors probablement très importants au croisement de la route Harwood.

À ces trois interventions jugées les plus prioritaires afin de répondre au besoin de développement de la Ville, il faut constater que d'autres projets impliquant le réseau du MTQ mériteraient aussi d'être examinés plus en détail, entre autres pour prendre en compte l'effet du développement de la municipalité de Saint-Lazare sur le territoire de Vaudreuil-Dorion. Parmi ces projets, il y a certainement celui qui consiste à augmenter la capacité de la route 340 à l'ouest de l'échangeur de l'A-540. La présente étude a mis en évidence que cette route est presque à capacité à l'heure actuelle à la limite de Vaudreuil-Dorion et Saint-Lazare. Une autre étude constate que cette capacité est d'ailleurs presque atteinte jusqu'au chemin Saint-Angélique à Saint-Lazare (GENIVAR, 2005c).

Si le débordement du développement Saint-Lazare devenait trop important dans l'échangeur de l'A-540 à la hauteur du boulevard de la Cité des Jeunes, il ne faudrait pas non plus écarter d'emblée la construction d'un échangeur complet sur cette autoroute au croisement des routes Harwood et Henry-Ford. Présentement, on n'y trouve qu'un demi-

échangeur. Cette piste de solution permettrait de canaliser une partie du trafic du secteur sud de Vaudreuil-Dorion à cet endroit, permettant par le fait même d'enlever des débits de circulation qui, autrement, devront nécessairement circuler dans l'échangeur de la route 340 (boulevard de la Cité des Jeunes).

Enfin, il ne faudrait pas éliminer une solution qui consiste à aménager un échangeur dans le secteur où la montée Cadieux croise l'A-40. Pour le moment, il n'y a qu'un pont d'étagement à la hauteur de la montée Cadieux. Il est vrai que les bretelles d'un tel échangeur pourrait être trop rapprochées de celles de l'échangeur A-40 / A-540, mais il est quand même possible de déplacer ces bretelles plus vers l'ouest en les décalant par rapport au pont d'étagement. Avec un échangeur dans ce secteur, les entrées et les sorties au parc industriel Joseph-Carrier serait facilitée. Cela pourrait aussi permettre de diriger une partie du trafic du secteur de Village-sur-le-Lac vers cet échangeur. Conséquemment, cette solution pourrait être vue comme un moyen de limiter les problèmes de circulation dans l'échangeur entre l'A-40 et l'avenue Saint-Charles.