VILLE DE CHÂTEAUGUAY

Programme particulier d'urbanisme (PPU) Boulevard René-Lévesque, secteur Ouest

Version 5 juin 2019

Table des matières

Préambule 3
Mise en contexte 4
Territoire d'application 4
Dispositions actuelles 5
Localisation du territoire du *PPU du Boulevard René-Lévesque, secteur Ouest*, liséré en bleu, apparaissant sur le plan d'affectation du territoire, annexe B du Plan d'urbanisme de Châteauguay, 2004. 5
Un territoire de projets 6
1/ DIAGNOSTIC 7
1.1 Enjeux de la fonction résidentielle 7
1.2 Enjeux de la fonction commerciale et de services 9
1.3 Enjeux de mobilité 12
1.4 Enjeux des milieux naturels 15
1.5 Enjeux des fonctions institutionnelle et publique 18
2/ CONCEPT D'AMÉNAGEMENT 20
2.1 Vision d'aménagement et de développement 20
2.2 Concept d'organisation spatiale et grandes orientations 20
3/ PLAN ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT 26
3.1 Plan d'aménagement 26
3.2 Plan d'amélioration des transports actifs 27
3.3 Les objectifs d'aménagement et le plan d'action 28
4/ MISE EN OEUVRE DU PPU ET POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT 34
Crédits 40
Bibliographie 41
ANNEXE A – BOISÉ CHÂTEAUGUAY-LÉRY PROPOSÉ 43
ANNEXE B – ÉTUDE DE CIRCULATION 44

Préambule

La Ville de Châteauguay a posé, ces dernières années, des actions qui démontrent sa volonté de prendre le tournant du développement durable. En 2011, la Ville fait l'acquisition de l'île Saint-Bernard, prenant ainsi en charge sa conservation patrimoniale et écologique. En 2013, elle prévoit mettre en place un Plan de mobilité active et durable, qui se concrétisera dans les projets urbains qu'elle entreprend. En avril 2012, un programme de réaménagement du centre-ville est adopté (*Programme particulier d'urbanisme : Centre-ville*). L'idée est alors de créer de l'urbanité là où la combinaison centre commercial - stationnements extérieurs organisait l'aménagement. L'application d'une démarche de développement durable a abouti à la création d'un tissu urbain à l'échelle du piéton, a imposé la notion de rue et d'espace public afin de créer une centralité, un lieu de rassemblement pour les habitants de la ville. D'autre part, le processus de planification d'un écoquartier dans le district de Robutel a été lancé. Avec ce projet, la Ville entend créer un exemple de développement durable pour le Québec et se positionner parmi les chefs de file en matière de développement de quartier urbain durable et de production d'énergie renouvelable communautaire.

Le *PPU du Boulevard René-Lévesque, secteur Ouest* s'inscrit dans le contexte général de développement urbain durable que la municipalité est en train de mettre en place. Le secteur se situe à la limite sud-ouest du périmètre d'urbanisation de la ville. Son développement s'est fait de manière ponctuelle, mais l'ouverture récente de l'autoroute 30 va augmenter la pression sur les terrains toujours vacants. De plus, il recouvre des milieux naturels qu'il est important de préserver. Le PPU vient alors encadrer les différents projets en les agençant de manière harmonieuse, et en protégeant les milieux naturels. Il apparaît nécessaire d'assurer que ce secteur, qui est à la fois une entrée de ville, un pôle de destination régional et un milieu de vie, se développe de manière cohérente. Ainsi, le PPU permet de traiter des enjeux communs comme la mobilité, la mixité des fonctions ou encore la gestion écologique du territoire et de les relier aux dynamiques de l'ensemble de la municipalité.

Les enjeux qui touchent ce secteur sont non seulement locaux, mais aussi d'envergure régionale. Le secteur du PPU accueille des équipements qui ont un bassin de fréquentation régionale tels que le Centre hospitalier Anna-Laberge, le Centre multisport de Châteauguay, le Centre écologique Fernand-Seguin et, tout récemment, les premiers magasins du futur méga centre commercial Faubourg Châteauguay. Consolidé par l'ouverture de l'autoroute 30, le secteur occupe une centralité à l'échelle régionale qui peut être accrue avec un développement adéquat des terrains encore disponibles.

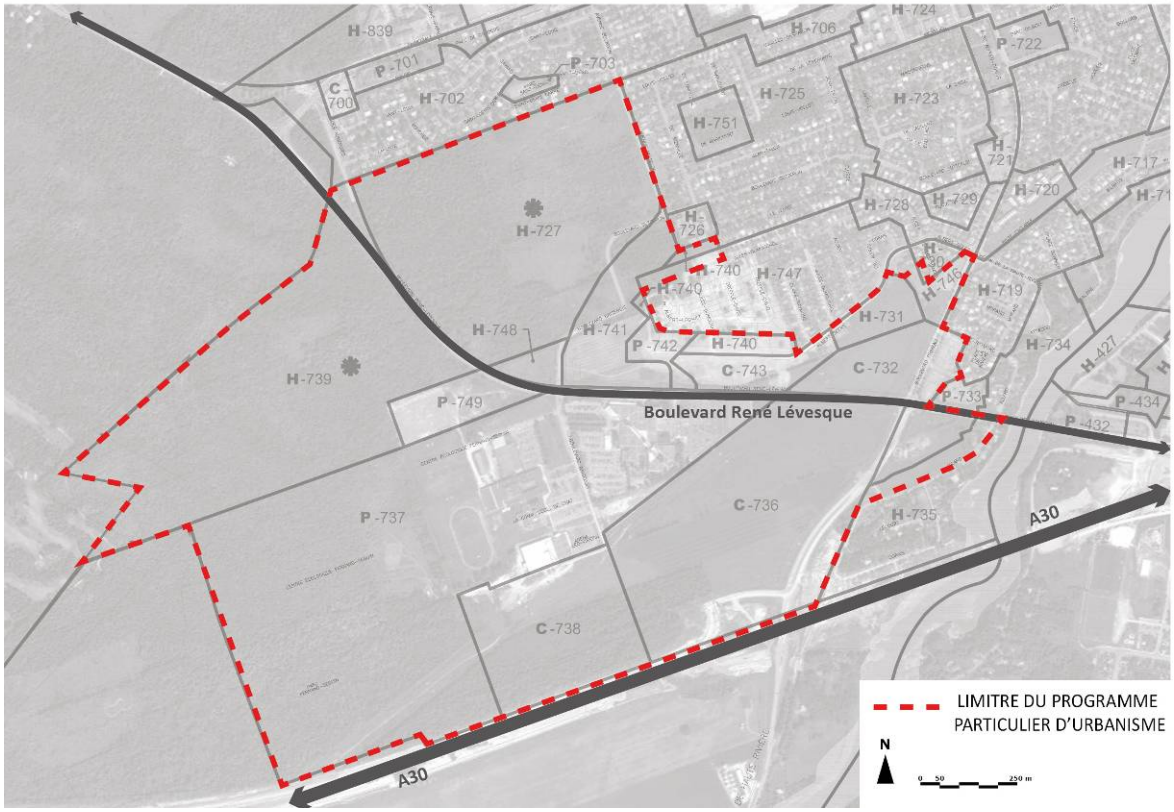
Par ailleurs, en plus d'être un secteur de destination - que ce soit pour l'emploi, les services institutionnels ou la consommation - une partie de ce secteur va également devenir un milieu de vie. Des projets résidentiels et mixtes (résidentiel et commercial) vont apporter une masse critique de résidents, ce qui va exiger des critères supplémentaires à l'aménagement du secteur.

Mise en contexte

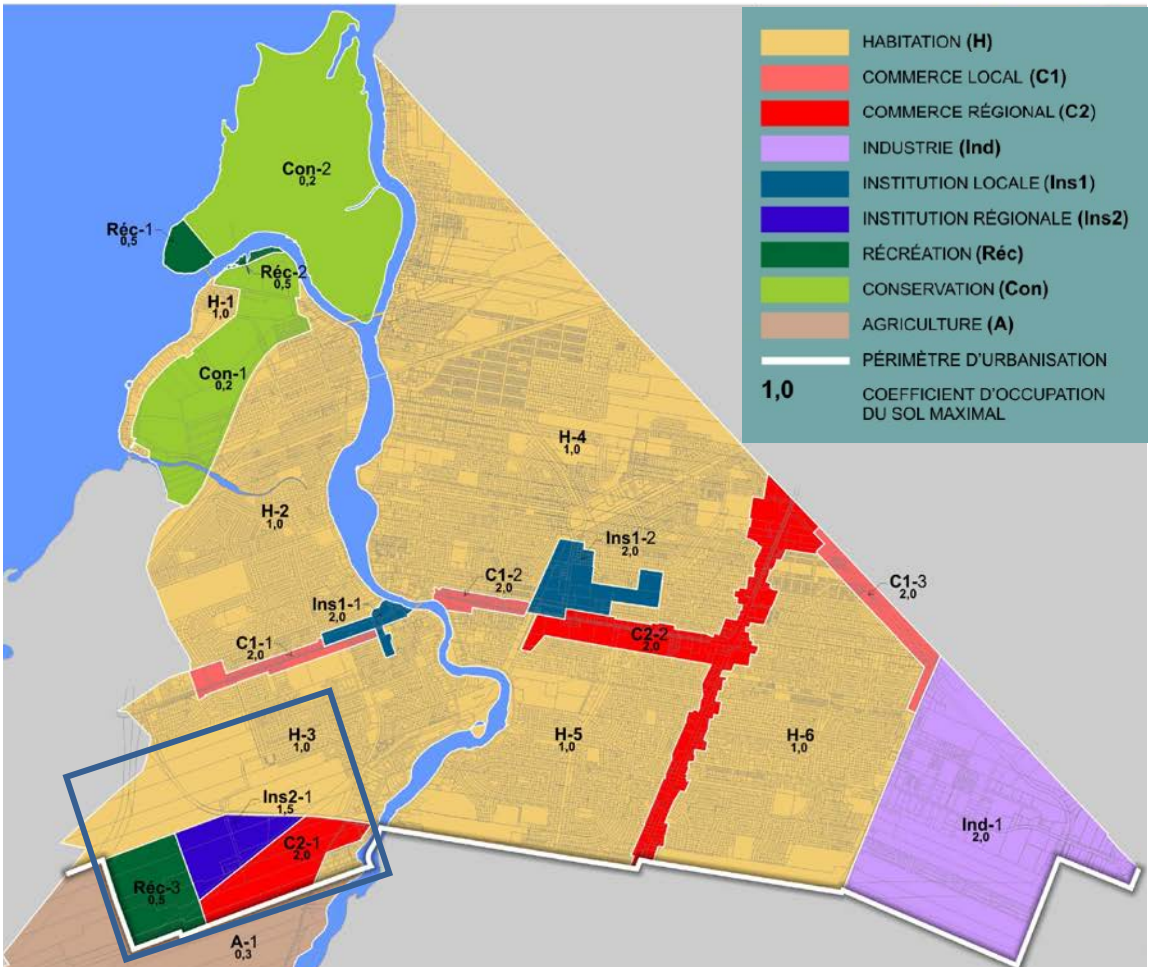
Territoire d'application

Le territoire assujetti au plan particulier d'urbanisme du boulevard René-Lévesque, secteur Ouest comprend les zones H-727, H-731, C-732, C-736, P-737, H-739, H-740, H-741, P-742, C-743, C-748 et P-749; ainsi qu'une partie des zones H-725, H-735 (nord de la rue Allard), H-746 et H-747. Il couvre une superficie de 225 hectares. Il est bordé au nord et à l'est par les quartiers résidentiels existants, au sud par l'autoroute 30 et à l'ouest par la zone agricole permanente et la limite est de la Ville de Léry.

DÉLIMITATION DU PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME



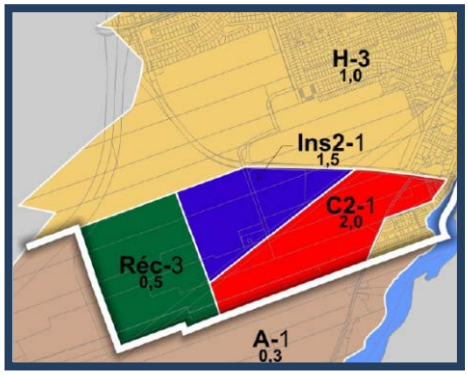
Dispositions actuelles



Localisation du territoire du *PPU du boulevard René-Lévesque, secteur Ouest*, liséré en bleu, apparaissant sur le plan d'affectation du territoire, annexe B du Plan d'urbanisme de Châteauguay, 2004.

Le territoire du PPU est caractérisé par une grande mixité des fonctions. Outre l'habitation, les aires d'affectation qui le concernent sont de portée régionale.

Ainsi, le territoire du PPU est divisé actuellement en quatre aires d'affectation du sol, soient : Habitation (H-3), au nord de René-Lévesque et des limites de propriété du Centre écologique Fernand-Seguin et de l'école secondaire Louis-Philippe-Paré; Commerce régional (C2-1), recouvrant notamment le terrain du Faubourg Châteauguay; Institution régionale (Ins2-1), comprenant les terrains de l'hôpital, de l'école secondaire et du centre multisport; et Récréation (Réc-3), correspondant au territoire du centre écologique Fernand-Seguin.



Un territoire de projets

Par sa localisation sur le réseau routier régional et par les superficies importantes de terrains encore vacants, le secteur offre un fort potentiel de développement. Les principaux projets approuvés ou en cours d'approbation sont :

1) Développement commercial *Faubourg Châteauguay* (Westcliff);
2) Construction d'un Centre de santé adjacent au Centre hospitalier Anna-Laberge;
3) Ajout de nouveaux équipements sportifs et récréatifs d'envergure régionale;
4) Développement résidentiel et commercial *Domaine du Suroît phase 5*;
5) Complexe funéraire (futur emplacement);
6) Terrains commerciaux à développer.

Au total, en 2013, environ 50 hectares sont disponibles aux fins de développement.

1/ DIAGNOSTIC

1.1 Enjeux de la fonction résidentielle

Caractéristiques sociodémographiques

Le secteur de recensement de référence comprenant le territoire du PPU s'étend de la limite sud de la municipalité à l'axe de la rue Gilles-Labarre soit près de l'extrémité nord du boulevard Deguire, au nord[1].

Variation de la population

La Ville de Châteauguay a une croissance qui s'inscrit légèrement en dessous de la moyenne de la MRC. Entre 2006 et 2011, la population de la ville est passée de 42 786 personnes à 45 904, soit une augmentation de 7,3 %. Durant la même période, la population de la MRC Roussillon a augmenté de 8,1 %.

Entre 2006 et 2011, la population dans ce secteur a augmenté de 12,8 %, passant de 7 676 personnes en 2006 à 8 662 personnes en 2011. Cette hausse est plus importante qu'entre 2001 et 2006, où la population du secteur n'avait augmenté que de 1,8 %. Elle est également plus importante que la hausse globale de la population de Châteauguay.

En effet, le secteur a vu son nombre de logements privés augmenter de 516 logements en cinq ans. Ceci représente environ 28 % de l'augmentation totale de logements à Châteauguay.

Âge de la population

Dans le secteur de recensement, la proportion d'enfants (0-14 ans) est de 18,3 %, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne de la ville (16,8 %). Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 13,7 %, ce qui est inférieur à la moyenne de la ville (16,6 %). Depuis 2006, la proportion d'enfants a diminué de 1 % au profit des autres tranches d'âge.

Types de logement

Dans la ville de Châteauguay, la majorité du parc de logement est constitué de maisons unifamiliales isolées. La part de ce type d'habitation a cependant légèrement baissé ces dernières années, puisqu'elle était de 69,4 % en 2006 et de 67,8 % en 2011. Le second type d'habitations le plus représenté à Châteauguay est l'appartement dans un immeuble de moins de cinq étages. Or, ce type a connu une augmentation, passant de 19,4 % en 2006, à 20,9 % en 2011. La part des autres types de logements est restée stable.

[1] Source : Statistiques Canada, Recensements de la population de 2011 et 2006. En 2006, le secteur de recensement de référence est le 4620804.00. En 2011, ce secteur a été subdivisé en deux secteurs de recensement soient le 4620804.01 et le 4620804.02.

Dans le secteur de recensement incluant le territoire du PPU, la part des maisons unifamiliales isolées a également baissé, passant de 67,6 % en 2006 à 64,7 % en 2011. Le type de logement qui a vu sa part augmenter le plus significativement est la maison jumelée ou en rangée, puisqu'elle est passée de 7,9 % en 2006 à 10 % en 2011. L'appartement dans un immeuble de moins de cinq étages a connu la même hausse que dans le reste de la ville.

Le secteur d'étude se révèle donc plutôt mixte en termes de types de logements. Si la maison individuelle reste majoritaire, les immeubles de moins de cinq étages tout comme les maisons jumelées ou en rangée sont aussi bien représentés.

Développement résidentiel

Le tissu résidentiel s'est étendu vers le sud ces dernières années. Entre 2006 et 2011, le territoire du PPU et ses abords ont accueilli environ 330 logements et 925 personnes, soit une moyenne de 2,8 personnes par ménage. Le *Domaine du Suroît* s'est développé jusqu'à la rue Albert-Seers, autour de la rue Jules-Dumouchel et de la place Albert-Legault. La phase IV a été complétée à l'automne 2012. Des projets résidentiels de plus grande densité incluant une certaine mixité d'usage pourraient être envisagés dans les prochaines phases de développement. Elles devront composer avec l'emplacement d'une ligne de haute-tension qui traverse tout le secteur à développer.

Les projets de développement commercial (Faubourg Châteauguay) et institutionnel (Centre de santé de la Fondation Anna-Laberge) pourraient générer plus d'un millier de nouveaux emplois. Une demande en logements à proximité pourrait être opportune. De même, l'ouverture récente de l'autoroute 30 génère déjà dans ce secteur une nouvelle demande résidentielle, davantage orientée vers les multi-logements détenus en copropriété, destinés aux jeunes ménages, aux personnes seules ou aux personnes retraitées. L'ouverture de l'autoroute 30 peut avoir un impact sur la stimulation du marché immobilier aux abords de ses entrées à Châteauguay.

ENJEUX fonction résidentielle

- Réponse à la demande de la population de Châteauguay en termes de taille des logements, logements abordables et sociaux, coopérative d'habitation, diversité des résidents (personnes seules, familles monoparentales, retraités et préretraités, etc.);
- Réponse à la demande générée par l'ouverture de l'autoroute 30 et l'arrivée du centre commercial Faubourg Châteauguay;
- Gestion de l'interface de la zone d'habitation avec le boulevard René-Lévesque Ouest;
- Circulation piétonnière entre le secteur résidentiel et les zones d'emploi, de services et de consommation au sud de la 132, avec le centre écologique Fernand-Seguin et les arrêts d'autobus;
- Réponse au peu de terrains résidentiels vacants et à développer sur le territoire de la Ville de Châteauguay.

1.2 Enjeux de la fonction commerciale et de services

Disponibilité des terrains commerciaux

Dans la région de Roussillon, l'offre de terrains commerciaux vacants est plus importante que les besoins à venir. En effet, il existe davantage de terrains à vocation commerciale que la demande en exigera à l'horizon 2015.

Par ailleurs, actuellement, le taux d'occupation au sol moyen d'un immeuble commercial est d'environ 25 %. Or aujourd'hui, il y a une tendance au Québec à rehausser ce taux à 40 %.

L'offre commerciale

Besoins commerciaux

L'économie commerciale de Châteauguay est forte. La demande pour les biens et services s'élève à 427 millions $ et l'offre commerciale, à 487 millions $. Si, apparemment, le bilan semble très positif (60 millions $), il faut noter des fuites commerciales de 96 millions $. À ces fuites, il faudra ajouter les besoins des nouveaux ménages qui seront accueillis dans le futur. De plus, la ville joue aussi un rôle de pôle de services pour les municipalités environnantes, comprenant quelques lieux en dehors de la MRC de Roussillon. Tout ajout de population dans ce périmètre d'attraction municipal viendra bonifier la fonction commerciale. Par exemple, la Ville de Léry prévoit accueillir plusieurs nouveaux ménages au cours des prochaines années. La pression commerciale nouvellement créée s'ajoutera au déficit commercial actuel de 27,6 millions $ qui est pratiquement l'équivalent de sa demande. Ce sont les villes adjacentes, dont Châteauguay, qui pourraient récupérer cette demande.

Tableau 8 : Besoins commerciaux à combler, par desserte, par secteur pour la MRC de Roussillon

Besoins à combler Décembre 2010	Secteur Est	Secteur Centre	Secteur Ouest	MRC
Desserte de proximité	7 572 m²	3 855 m²	4 172 m²	15 556 m²
Desserte communautaire	23 008 m²	17 281 m²	14 937 m²	52 381 m²
Desserte régionale	59 989 m²	26 619 m²	34 254 m²	108 933 m²
Total	90 569 m²	47 755 m²	53 363 m²	178 963 m²

Source : Potentiel commercial de Roussillon - Horizon 2015, CLD Roussillon, p.17

Variété de l'offre

Les fuites commerciales constatées à Châteauguay et dans tout l'ouest de la MRC Roussillon relèvent de trois catégories de commerce : les vêtements pour homme, les vêtements pour femme et la restauration à service complet. Contrairement au reste de la région, l'offre de magasins de meubles répond à la demande dans le secteur Ouest.

En ce qui concerne l'offre de proximité sur le territoire du PPU, celle-ci est présentement située hors territoire, sur la rue Principale, à l'exception du Walmart récemment ouvert dans le Faubourg Châteauguay. Étant donné son emplacement et son orientation de « Lifestyle center », le Faubourg Châteauguay desservira une clientèle régionale, mais également de proximité.

Toutefois, les commerces ne souhaitant pas intégrer le Faubourg Châteauguay pourraient profiter des terrains vacants situés au pourtour du site tels que des commerces de proximités ou une station-service par exemple.

Potentiel et projets commerciaux

Le centre commercial développé par Westcliff désormais en construction**,** *Faubourg Châteauguay*, a un coût évalué à 100 M$ et une superficie de 535 000 pieds carrés d'espace locatif. En ce qui concerne son aménagement, les toits des édifices seront blancs pour économiser l'énergie et le traitement des eaux de ruissellement du stationnement sera écologique.

Le centre commercial peut accueillir plus de 50 locataires et pourrait, à terme, générer environ 900 emplois. Un magasin Walmart (130 000 pieds carrés) a ouvert ses portes le 31 janvier 2013, et d'autres commerces suivront.

Outre le terrain destiné à accueillir le projet Westcliff, plusieurs terrains vacants, situés à l'intersection du Chemin de la Haute-Rivière et des boulevards Primeau et René-Lévesque, ainsi qu'aux abords du prolongement du boulevard Brisebois vers l'A-30 et à l'intersection Brisebois / René-Lévesque, sont pressentis pour l'accueil de commerces. Par ailleurs, certains terrains dont l'accessibilité est plus difficile pourraient être voués à des fins autres que commerciales.

Plan du centre commercial Faubourg Châteauguay, de Westcliff

Aménagement des nouvelles zones commerciales

La Ville soumet le développement du Faubourg Châteauguay et l'érection de nouvelles enseignes détachées à l'approbation d'un Plan d'implantation et d'intégration architectural (PIIA).

ENJEUX fonction commerciale

- Planification du développement des terrains commerciaux vacants, et diversification du pôle régional d'emploi en complémentarité de l'offre commerciale déjà offerte;
- Combler les fuites commerciales : encourager la venue de commerces de vêtements et de restauration avec service complet;
- Réponse aux besoins en commerces pour la population du secteur en complément de l'offre commerciale sur la rue Principale;
- Assurer une offre de services et d'emplois aux bénéfices de la population du quartier.

1.3 Enjeux de mobilité

Circulation routière

La circulation dans le secteur sera influencée par les projets de développements actuels et à venir. Dans un premier temps, l'ouverture de l'autoroute 30 (le 15 décembre 2012) devrait avoir un fort impact. Selon les études de circulation et le Ministère des Transports, elle devrait entraîner une réduction de 60 % des débits sur le boulevard René-Lévesque, soit environ 12 500 véhicules par jour. Néanmoins, cette diminution sera en partie compensée par les nouveaux déplacements générés par les différents projets de développements résidentiels et commerciaux. Par exemple, il est prévu que le Faubourg Châteauguay, à échéance, générera 450 véhicules par heure en période de pointe du matin et 1 700 véhicules par heure en période de pointe du soir. (Genivar, 2012, p.9). Il faudra par ailleurs envisager l'impact sur la circulation du développement des terrains à vocation commerciale situés au sud-est de l'intersection René-Lévesque / Chemin de la Haute-Rivière et au sud du Centre multisport. Voir l'étude complète de circulation préparée par Génivar en annexe B.

Il reste également le pôle institutionnel, qui induit une grande part de la circulation actuelle. Ainsi, en heure de pointe du matin, en direction ouest, la moitié des débits se dirige vers le centre hospitalier Anna-Laberge (par le boulevard Brisebois). En direction est, environ le tiers des débits se dirige au centre hospitalier et le restant vers l'A-30 Est. À cet égard, le Plan d'urbanisme avait déjà soulevé des problèmes d'accessibilité, en raison notamment de la discontinuité de l'autoroute 30. D'où l'orientation qui en découlait : « *Prévoir un accès adéquat au pôle d'activité du secteur ouest de la Ville (Centre hospitalier et secteur institutionnel, futur secteur commercial) lors de travaux de prolongement de l'autoroute 30.* » (p.26). Le prolongement du boulevard Brisebois au sud de l'hôpital et son raccordement avec une bretelle de l'autoroute 30 devrait assurer une meilleure accessibilité. Par ailleurs, si l'hôpital s'agrandit, une hausse de la circulation est à envisager.

La configuration de l'axe Brisebois/Bourdon entre le boulevard René-Lévesque et la rue Principale est source de préoccupations. Le raccordement de cet axe avec les rues locales existantes est donc à prévoir, selon les solutions proposées par Genivar dans son étude de circulation (Génivar, 2013).

L'autoroute 30 va entraîner le prolongement du boulevard Brisebois jusqu'à l'échangeur, ce qui va provoquer une hausse des débits sur le boulevard Brisebois entre l'autoroute et le boulevard René-Lévesque. Une hausse des débits est aussi à prévoir sur le chemin de la Haute-rivière qui ne recevait jusqu'alors que peu de circulation.

Les entrées de ville ne sont pas suffisamment identifiées. Leur aménagement et la signalisation devraient être améliorés. Avec la nouvelle bretelle de l'autoroute 30, le chemin de la Haute-rivière devient une entrée de ville importante.

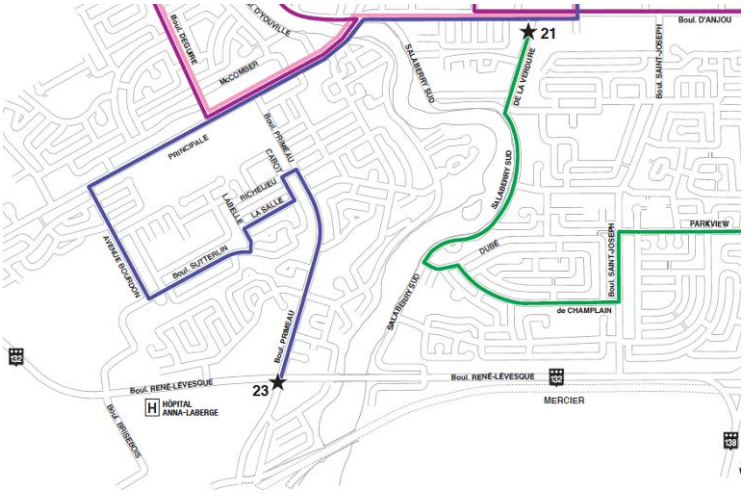
Transport en commun

Deux lignes d'autobus desservent le territoire du PPU : les lignes 23 et 33 du CITSO, le Conseil intermunicipal de transport du Sud-Ouest.

La ligne 33 relie le secteur du PPU au centre-ville de Châteauguay (D'Anjou/Saint-Joseph). L'autobus effectue trois arrêts sur le territoire : Faubourg Châteauguay, Hôpital Anna-Laberge, intersection Primeau/René-Lévesque. Il passe aux demi-heures, de 6 h 30 à 2 h 30 du matin du lundi au vendredi, et de 6 h 30 à 2 h 15 du matin la fin de semaine, toujours aux demi-heures.

Circuit de la ligne 33 dans le secteur du PPU
Source : plan des circuits d'autobus du CITSO à Châteauguay

La ligne 23 est un circuit de pointe. Il relie l'intersection René-Lévesque / Primeau à la station de métro Angrignon, à Montréal. L'autobus passe aux vingt minutes entre 5 h 30 et 8 h le matin en direction de Montréal, et repart le soir du terminus Angrignon aux demi-heures, entre 15 h 20 et 18 h 20.



Circuit de la ligne 23 dans le secteur du PPU
Source : plan des circuits d'autobus du CITSO à Châteauguay

La ligne 1 relie Valleyfield à Montréal (René-Lévesque / Lucien-L'allier) via un arrêt à l'hôpital Anna-Laberge. Toutefois, il ne marque cet arrêt que sur demande, en direction de Montréal. Durant la semaine, cet autobus passe aux demi-heures, entre 5 h 45 et 7 h 30, puis aux heures jusqu'à 23 h 30. La fin de semaine, il passe aux heures et demie, entre 7 h 45 et 00 h 15.

Enfin, un service de taxi-bus complète les correspondances.

Toutefois, le pôle institutionnel et commercial ne dispose pas pour l'instant d'une desserte régionale. Ainsi, lorsqu'il faut 10 minutes pour rejoindre l'hôpital en voiture depuis la municipalité voisine de Mercier, il faut une heure (et au moins un changement de ligne) pour effectuer le trajet en autobus.

Transport actif

Le Plan d'urbanisme prévoit l'aménagement d'axes récréatifs permettant de lier des sites d'intérêts en s'articulant autour de plusieurs des secteurs de la Ville, tels que le noyau patrimonial, le centre-ville, le pôle institutionnel composé de l'aréna, l'école secondaire, l'hôpital et le centre écologique Fernand-Seguin ainsi que le corridor de la rivière Châteauguay (p. 30). Un Plan de mobilité active et durable a été complété en 2013 et propose diverses améliorations aux réseaux pédestre et cyclable sur l'ensemble du territoire municipal.

Ainsi, une piste cyclable reliant le boulevard Brisebois et le boulevard Primeau aux points d'intérêts tels que le Centre de santé de la Fondation Anna-Laberge, le Faubourg Châteauguay et le Centre Multisport est prévue .

Le site du Faubourg Châteauguay sera accessible à pied, à vélo et en autobus. Ainsi de larges trottoirs ainsi que des pistes cyclables seront aménagés sur le site.

Actuellement, peu de piétons se déplacent sur ce territoire. Toutefois les nouveaux développements pourraient amener une augmentation de la circulation piétonne. Le Plan de mobilité active et durable fait état des contraintes de ce secteur telles que les grands axes routiers et propose des solutions viables pour la sécurité des piétons.

ENJEUX mobilité

- Fluidité de la circulation véhiculaire du secteur;
- Réévaluation du tracé du boulevard Brisebois entre le boulevard René-Lévesque et la rue Bourdon et raccordement aux rues locales;
- Réponse aux besoins de sécurité de la population : impact des nouveaux développements sur l'achalandage automobile sur le boulevard Primeau et la rue Bourdon; l'achalandage piéton dans le secteur et en particulier traversant le boulevard René-Lévesque;
- Offre en transport en commun adaptée aux changements du territoire : ouverture des magasins, ajout de résidences, Centre de santé de la Fondation Anna-Laberge;
- Lien entre les différents pôles;
- Compléter le réseau cyclable;
- Cohabitation entre les grandes aires de stationnement (2 200 places au Faubourg Châteauguay) et l'échelle piétonne.

1.4 Enjeux des milieux naturels

La présence de milieux naturels

Sur le territoire du PPU, on retrouve l'un des deux parcs-nature de la Ville de Châteauguay. Le Centre écologique Fernand-Seguin protège 43 hectares de boisé et offre cinq kilomètres de sentiers de randonnée pédestre. Propriété de la Ville, il est géré par l'organisme Héritage Saint-Bernard, à l'instar de l'autre parc nature, le refuge faunique Marguerite-d'Youville, sur l'Ile-Saint-Bernard. Le Centre écologique est identifié au Plan d'urbanisme par l'affectation « Récréation », et au Schéma d'aménagement comme un site d'intérêt faunique et floristique régional. Le Centre écologique Fernand-Seguin accueille chaque année 40 000 visiteurs.

En continuité du Centre écologique Fernand-Seguin, au nord du boulevard René-Lévesque, s'étend un vaste terrain naturel zoné résidentiel. Il est soumis à l'élaboration d'un Plan d'aménagement d'ensemble (PAE).

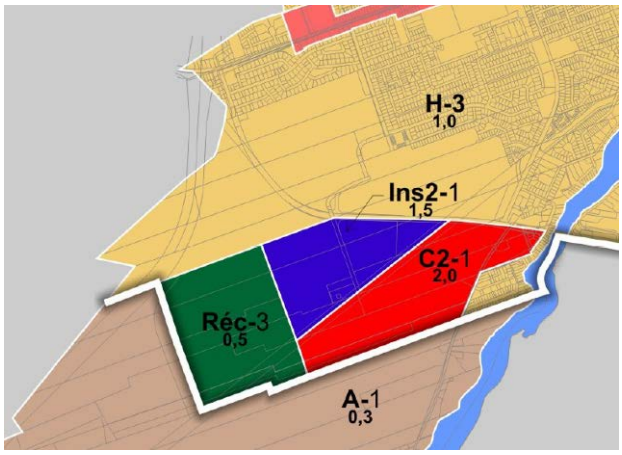
Ces milieux naturels ont fait l'objet d'inventaires et il s'avère qu'ils accueillent une richesse floristique et faunique[2] d'intérêt :

- plusieurs espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables telles que l'Aubépine ergot-de-coq, le Caryer ovale et le Noyer cendré;
- plusieurs types d'érablières matures;
- une grande diversité d'espèces floristiques;
- plus de 120 espèces d'oiseaux nichent dans ce secteur ou s'y arrêtent en migration; soit environ 25 % des espèces aviaires pouvant être observées au Québec.

[2] Héritage Saint-Bernard, Club des ornithologues de Châteauguay, SOS Forêt Fernand-Seguin, *La Ceinture verte Châteauguay-Léry, un territoire à protéger et à mettre en valeur*,p.4

La portion de ce boisé incluse dans le territoire du PPU se situe dans un secteur « Habitation », selon l'affectation du sol définie au Plan d'urbanisme. Elle est aussi soumise à l'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) pour tout développement.

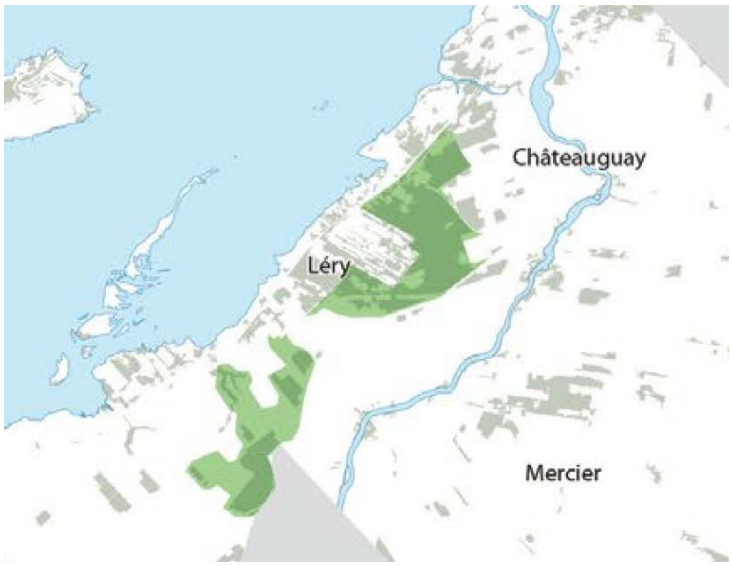
D'autre part, la Ville a prévu un espace pour fin de parc dans la zone H-740. Cet espace est situé entre la Place de la Bourgade et la rue Jules-Dumouchel.



Le Centre écologique Fernand-Seguin est dans une aire récréative (Réc-3), tandis que le reste du boisé est dans une aire d'habitation (H-3). *Source* : Aires d'affectation du territoire (extrait), annexe B du Plan d'urbanisme de Châteauguay, 2004

Le corridor vert Châteauguay-Léry

Plusieurs organismes, dont Héritage Saint-Bernard, SOS Forêt Fernand-Seguin et le Club des ornithologues de Châteauguay soutiennent depuis plusieurs années la création d'un corridor vert sur les territoires de Châteauguay et Léry afin de protéger l'écosystème forestier.



Corridor forestier Châteauguay-Léry,
La Trame verte et bleue du Grand Montréal, CMM, p.20

Après avoir été désigné « bois d'intérêt écologique » par la Communauté métropolitaine de Montréal dans son projet de Règlement de contrôle intérimaire (RCI), le boisé de Châteauguay-Léry se voit identifié comme « corridor forestier métropolitain » dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM. Il figure donc parmi les 14 corridors forestiers du Grand Montréal, et les 5 de la Rive-Sud.

Plusieurs actions ont été menées dans le sens de la concrétisation de ce corridor vert.

En janvier 2013, un investissement de 150 M$ a été accordé par le gouvernement provincial afin d'assurer la mise en œuvre de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Cinq projets métropolitains sont ciblés, dont le corridor forestier Châteauguay-Léry.

Ce projet consiste en la création d'un corridor forestier d'environ 79 hectares afin de contrer la perte et la fragmentation d'espaces boisés. Les actions prévues sont :

- une étude pour définir un concept d'aménagement et des acquisitions stratégiques;
- l'acquisition de terrains et la constitution de servitudes aux fins de protection;
- l'aménagement visant la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

Par ailleurs, début 2013, la Ville de Châteauguay a finalisé l'achat de deux terrains situés de part et d'autre du Centre écologique Fernand-Seguin. Ces acquisitions représentent environ 11,5 hectares, soit 1,8 % de l'ensemble du corridor vert de Châteauguay. La Ville possède déjà, avec Canards illimités et la Fondation de la Faune du Québec, une bonne partie du corridor forestier. Une autre bande de terrain importante est la propriété du ministère des Transports du Québec.

ENJEUX milieux naturels

- Menace et fragmentation des milieux naturels intégrés au Corridor vert de Châteauguay-Léry;
- Accessibilité du Centre écologique Fernand-Seguin;
- Liens entre les différents milieux naturels, les boisés à l'ouest et la rivière à l'est du territoire.

1.5 Enjeux des fonctions institutionnelle et publique

Pôle institutionnel

Le Plan d'urbanisme identifie deux pôles institutionnels à Châteauguay : le pôle D'Anjou/Maple, davantage multifonctionnel, qui marque le cœur du centre-ville et qui a fait l'objet, en 2012, d'un Programme particulier d'urbanisme. Le second pôle identifié est celui du Centre hospitalier Anna-Laberge, qui regroupe les équipements et institutions à caractère régional, desservant ainsi une population plus large que celle de Châteauguay. Ce pôle comprend le Centre hospitalier Anna-Laberge, un centre de la petite enfance, l'école secondaire Louis-Philippe-Paré et son école de formation professionnelle.

Le Centre hospitalier Anna-Laberge est l'un des plus récents hôpitaux au Québec. Inauguré en 1988 pour répondre aux besoins croissants de la population, il connaît aujourd'hui une forte augmentation de ses activités. Celles-ci sont orientées principalement vers les soins de courte durée et la chirurgie de court séjour. Les heures des visites générales sont de 12 h à 21 h tous les jours. Il emploie environ 1 000 personnes.

Avec la mise en service de l'autoroute 30, les dirigeants de l'hôpital anticipent une hausse importante de l'achalandage. En effet, la population de l'ouest de la région et de Vaudreuil-Soulanges aura un accès plus facile, mais selon les prévisions, les résidents de l'est du territoire du CSSS Jardins-Roussillon, qui avaient l'habitude d'aller à La Prairie ou à Longueuil, pourraient désormais se rendre Châteauguay.

Pour prévenir cette hausse de l'achalandage, le télésoin à domicile a été identifié par l'hôpital comme un moyen pour désengorger l'urgence. Implanté il y a deux ans, ce service permet à une centaine de patients atteints d'une maladie chronique de communiquer sur une base quotidienne, depuis la maison, avec une infirmière. Les conclusions d'une étude sur ce service ont permis de constater une diminution de la durée moyenne d'un séjour à l'hôpital, passant de 15,2 à 6,9 jours. D'autres moyens sont en cours d'implantation, en vue d'augmenter l'efficacité des services.

Un bâtiment de cinq étages qui accueillera un centre de recherches est projeté sur le site du Centre hospitalier Anna-Laberge.

Le pôle du centre hospitalier Anna-Laberge est à consolider en y encourageant l'implantation de services de santé complémentaire, par exemple des services de soins de longue durée.

L'école secondaire Louis-Philippe-Paré, située sur le boulevard Brisebois en face de l'hôpital, comptabilisait en septembre 2012, 1 481 élèves. L'école dessert les municipalités de Châteauguay, Léry et Mercier ainsi que la réserve de Kahnawake. Elle est desservie par un service de transport scolaire de la Commission scolaire des Grandes-Seigneuries.

Pôle sportif

Ce pôle institutionnel est complété par un équipement sportif d'envergure régional, le Centre multisport Châteauguay. Ouvert en 2010 à l'emplacement de l'ancien aréna Léo-Crépin, le centre offre trois patinoires, un centre de conditionnement physique et un resto-pub.

De plus, l'école secondaire accueille cinq terrains de soccer extérieur, dont l'un des trois terrains homologués de la ville. Le site du projet de Centre de soccer intérieur se situe à l'arrière de l'École secondaire. Le projet, lancé au début des années 2000, est toujours souhaité.

ENJEUX fonction institutionnelle

- Développement potentiel de services de santé complémentaire au Centre hospitalier à proximité;
- Développement potentiel des équipements sportifs (par exemple, un soccer intérieur) ou toute autre activité complémentaire à l'offre sportive d'envergure régionale.

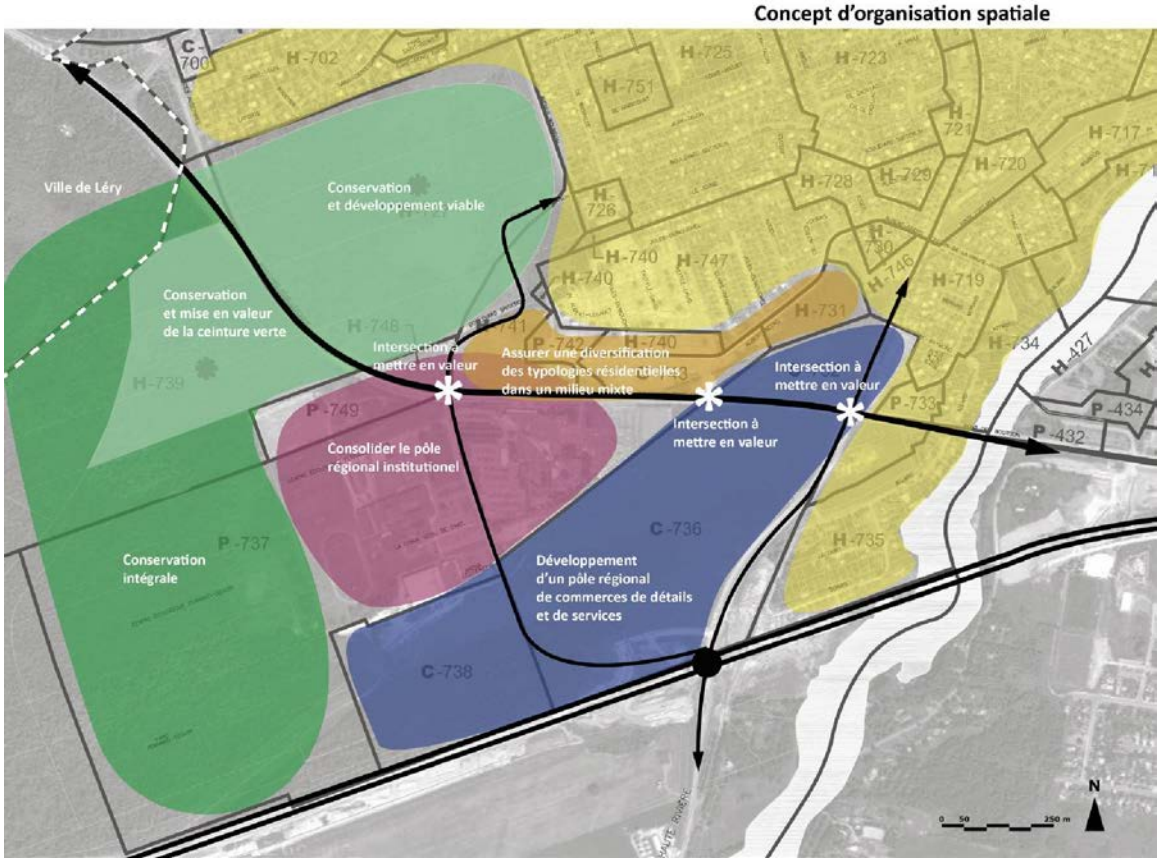
2/ CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

2.1 Vision d'aménagement et de développement

Le PPU du boulevard René-Lévesque Ouest vise à faire de la juxtaposition de pôles fonctionnels régionaux – institutionnel, commercial, récréatif – un seul pôle régional multifonctionnel où les différentes activités entrent en synergie, intégré dans le tissu urbain et la vie locale, et dans le respect de l'écologie du milieu.

2.2 Concept d'organisation spatiale et grandes orientations

Concept d'organisation spatiale



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

1. Préserver et mettre en valeur le corridor forestier Châteauguay/Léry.
2. Affirmer la vocation de pôle régional de commerces de détail et de services.
3. Assurer une diversité des typologies résidentielles dans un milieu mixte.
4. Consolider le pôle régional institutionnel.
5. Améliorer la mobilité et la convivialité des liens.

Orientation 1 - Préserver et mettre en valeur le corridor forestier Châteauguay/Léry

Le PPU vise à conserver ce boisé reconnu d'intérêt métropolitain. Par son action, la Ville pose un geste dans le sens de la constitution de la Trame verte et bleue. La CMM affirme que les cinq projets métropolitains de la Trame verte et bleue, dont le corridor forestier Châteauguay-Léry, *« jetteront les bases de la protection de l'ensemble des secteurs boisés du Grand Montréal »* (p.24). La protection et la mise en valeur de ce corridor permettraient entre autres, toujours selon la CMM, de favoriser la protection et le renouvellement de la biodiversité, de protéger les écosystèmes, de mettre en valeur le milieu naturel et bâti ainsi que le paysage, dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques, et à offrir aux citoyens un contact privilégié avec la nature.

La conservation et la mise en valeur de ce territoire nécessitent une approche différente selon l'affectation du sol qui prévaut jusqu'à présent :

> La **section nord** du boulevard René-Lévesque Ouest (zone H-727) est incluse sous l'affectation résidentielle et sujette à l'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble. L'encadrement du développement devrait y être serré et en accord avec la protection du milieu. Le développement devrait minimiser les modifications du site, respecter les caractéristiques géographiques et écologiques du terrain afin de s'insérer harmonieusement. De plus, dans un souci de garantir l'intégrité des milieux naturels et de contrer la fragmentation du secteur boisé, une attention particulière sera portée à l'implantation des bâtiments et l'ouverture des passages. Une évaluation des réseaux d'égouts sanitaire et pluvial et d'aqueduc existants et projetés sera à faire.
>
> La **section sud** de René-Lévesque Ouest (zone H-739) est contiguë au Centre écologique Fernand-Seguin. Le PPU propose un agrandissement de la zone récréative, de manière à offrir un parc-nature d'envergure régionale.

Par la préservation de ce boisé d'intérêt métropolitain, le PPU se propose d'agir en fonction des trois axes du développement durable :

- **environnemental**, en assurant l'intégrité d'un milieu naturel inscrit dans un réseau;

- **social**, en dotant la Ville d'un espace naturel de détente et de loisir à la porte des secteurs centraux;

- **économique**, en permettant, dans la zone actuellement affectée à l'usage résidentiel, un développement restreint, en harmonie avec la nature du milieu.

Orientation 2 - Affirmer la vocation de pôle régional de commerces de détail et de services

La présence du Faubourg Châteauguay et la grande disponibilité de terrains vacants dans un secteur de haut intérêt amènent à envisager une optimisation de l'occupation et de l'utilisation du sol.

La mixité des usages peut être introduite dans les secteurs résidentiels. Une offre commerciale de proximité et de biens semi-courants sera ainsi déployée au sein de certains développements résidentiels et aux intersections routières à mettre en valeur.

Le secteur du PPU peut répondre à une demande qui n'est actuellement comblée qu'à l'extérieur de la ville, voire de la région. Pour ce faire, un plan d'action en matière de développement du mix commercial pourrait être utile. Des créneaux davantage spécialisés pourront être développés, en réponse à la variété de la population actuelle et à venir. Ainsi dans le secteur du PPU, un bassin d'emplois est déjà présent et pourrait s'agrandir (Centre hospitalier), tandis qu'une certaine densité résidentielle s'établira. La proximité d'équipements de loisirs (centre écologique, Centre multisport) draine également une clientèle potentielle dans ce secteur.

Pour répondre à cette nouvelle clientèle et afin de combler les fuites commerciales déjà constatées, le secteur devrait accueillir des commerces de biens semi-courants relevant des secteurs du vêtement (pour homme et pour femme) et de la restauration à service complet. D'autres commerces sont à développer tels que les librairies et magasins de disques, les fournitures pour la maison et l'auto ou encore les produits électroniques et d'ordinateurs. En réponse aux besoins de la Ville et considérant la proximité d'un pôle institutionnel important et l'accès rapide à l'autoroute 30, un service d'hébergement pourrait y voir le jour. Si ces besoins ne sont pas comblés par le centre commercial, ils pourront l'être sur certains terrains adjacents ou à proximité celui-ci. D'ailleurs, les terrains situés aux intersections Brisebois/René-Lévesque et Primeau/René-Lévesque pourraient être des sites d'intérêt pour accueillir une station-service en tenant compte des contraintes d'accès et de circulation.

Dans le secteur mixte, l'offre commerciale devra être complémentaire à l'offre de proximité développée dans le Faubourg Châteauguay en cours de construction. Ainsi, une priorité devra être accordée aux commerces de proximité suivants : dépanneur-épicerie, service de nettoyage à sec et cordonnerie, fleuriste et boutique de cadeaux. Ces commerces seront à la fois utiles pour les résidents du quartier, et les travailleurs et visiteurs des services institutionnels.

Orientation 3 - Assurer une diversité des typologies résidentielles dans un milieu mixte

Le PPU vise à répondre adéquatement à la demande future, générée par les nouveaux projets routiers, commerciaux ou institutionnels. Il souhaite encourager une tendance à la densification. Cette densification doit toutefois s'accompagner d'une diversification de l'offre de logements, afin de pouvoir accueillir autant les personnes retraitées souhaitant profiter de la quiétude des lieux et de la proximité de Montréal, que les travailleurs des futurs commerces du centre commercial, du centre hospitalier et tous citoyens à la recherche d'un logement mieux adapté à ses besoins . Une diversité de la taille de logement et des modes de tenure (propriété, copropriété, locatif, communautaire) sera encouragée.

La densification du secteur devra aussi entraîner une augmentation de l'offre de services de proximité et d'équipements. On souhaite ici la création d'un milieu mixte, où les résidants du secteur pourront faire leurs achats quotidiens à pied où des services de proximité viendraient s'établir.

Dans le plan d'aménagement proposé pour ce secteur se retrouveraient des bâtiments résidentiels de moyenne densité adossés aux résidences qui occupent déjà le territoire afin d'assurer une transition entre le secteur de faible densité et les bâtiments de plus forte densité suggérés au sud de la rue Albert-Seers. La nouvelle rue projetée reliant le Faubourg Châteauguay à la rue Albert-Seers pourrait être bordée de commerces de proximité de taille moyenne, soit en isolé ou en structure mixte, recevant des bureaux ou des logements aux étages. Ceci permettrait ainsi de mettre l'intersection en valeur.

Dans la portion est de la rue Albert-Seers, seraient suggérés des bâtiments résidentiels de moyenne à forte densité d'au plus quatre étages. Les cases de stationnement seront extérieures et occuperaient en partie la servitude du réseau hydro-électrique. Dans la portion ouest de la rue Albert-Seers du côté sud, seraient suggérées des bâtiments à usage mixte dont le rez-de-chaussée pourrait être occupé par des commerces de services. Les étages pourraient être occupés par des logements de différents types ou par des bureaux. Une portion des cases de stationnement serait aménagée en sous-sol des bâtiments afin d'assurer une meilleure occupation du sol.

Les terrains à mettre en valeur à l'intersection de la rue Brisebois et du boulevard René-Lévesque pourraient accueillir des commerces de proximité et de biens semi-courants desservant les résidents du quartier et les usagers du Centre hospitalier, de l'école secondaire et des équipements sportifs. Du côté ouest, pourrait s'y trouver un poste d'essence jumelé à des commerces de proximité et de restauration. Du côté est du boulevard Brisebois, se trouve un vaste terrain devant faire l'objet d'une planification particulière, car il offre un fort potentiel pour desservir ce secteur par des services commerciaux et d'affaires variés. Ces services pourraient se retrouver au rez-de-chaussée d'un complexe immobilier devant recevoir des logements de différents types aux étages. Une portion des cases de stationnement se retrouverait en sous-sol afin d'assurer une meilleure occupation du sol.

Les terrains à mettre en valeur à l'intersection du boulevard Primeau/chemin de la Haute-Rivière et du boulevard René-Lévesque pourraient accueillir des commerces de proximité et de biens semi-courants desservant les résidents du quartier et les usagers de la circulation de transit vers et en provenance de l'autoroute 30. Les contraintes d'accessibilité de certains sites pourraient compromettre l'implantation de commerces nécessitant un trop grand achalandage. Pour ces terrains, il faudrait alors préconiser les commerces dont l'achalandage est moindre et plus fluide tels que des institutions financières ou des bureaux professionnels. On pourrait aussi y retrouver des logements de moyenne et forte densité et des résidences pour personnes âgées autonomes ou non autonomes. Une partie des aires de stationnement pourrait se retrouver en sous-sol afin d'assurer une meilleure occupation du sol.

De façon générale, le mode d'implantation des bâtiments de plus forte densité suggère d'établir des jardins privés dans les cours latérales des terrains afin d'assurer que les aires privatives extérieures des logements soient dirigées vers ces jardins communs. Donc, les balcons des logements se retrouveraient principalement du côté des jardins plutôt que sur rue ou sur les aires de stationnement. Le langage architectural des bâtiments devrait être varié et contemporain.

Orientation 4 - Consolider le pôle régional institutionnel

Un pôle institutionnel régional, en plus de répondre adéquatement aux besoins de la population, peut offrir un dynamisme à la région en termes d'emploi. Le Centre hospitalier Anna-Laberge poursuivra son développement au cours des années à venir en plus du Centre de Santé de la Fondation Anna-Laberge qui est en train de voir le jour sur le terrain adjacent à celui-ci. Des cliniques médicales et autres services de santé pourraient venir compléter cette offre et participeraient à créer une synergie autour d'un pôle de santé.

Les terrains disponibles étant peu nombreux, une mixité, horizontale et verticale, est à envisager. Les secteurs destinés à accueillir des activités commerciales et de services pourraient ainsi accueillir les activités reliées à la santé.

D'autre part, compléter l'offre de terrains sportifs serait pertinent, en raison de la demande et de l'accès facilité par l'ouverture de l'autoroute 30.

Orientation 5 - Améliorer la mobilité et la convivialité des liens

Ce secteur accueille et va continuer d'accueillir des projets très différents dans leurs fonctions, leur envergure, leur forme bâtie, et leur rapport au piéton. Les besoins en déplacements qu'ils génèrent seront aussi variés. Tandis que le secteur mixte sera constitué autour de rues locales, le centre commercial et le secteur institutionnel sont accessibles par des axes régionaux. La construction jusqu'au boulevard René-Lévesque va introduire un nouvel aspect dans l'encadrement visuel du boulevard et pourrait recevoir un achalandage piéton plus important.

Certains liens seront à étudier et à consolider, notamment le raccord du boulevard Brisebois avec la rue Albert-Seers et les pistes cyclables existantes du secteur.

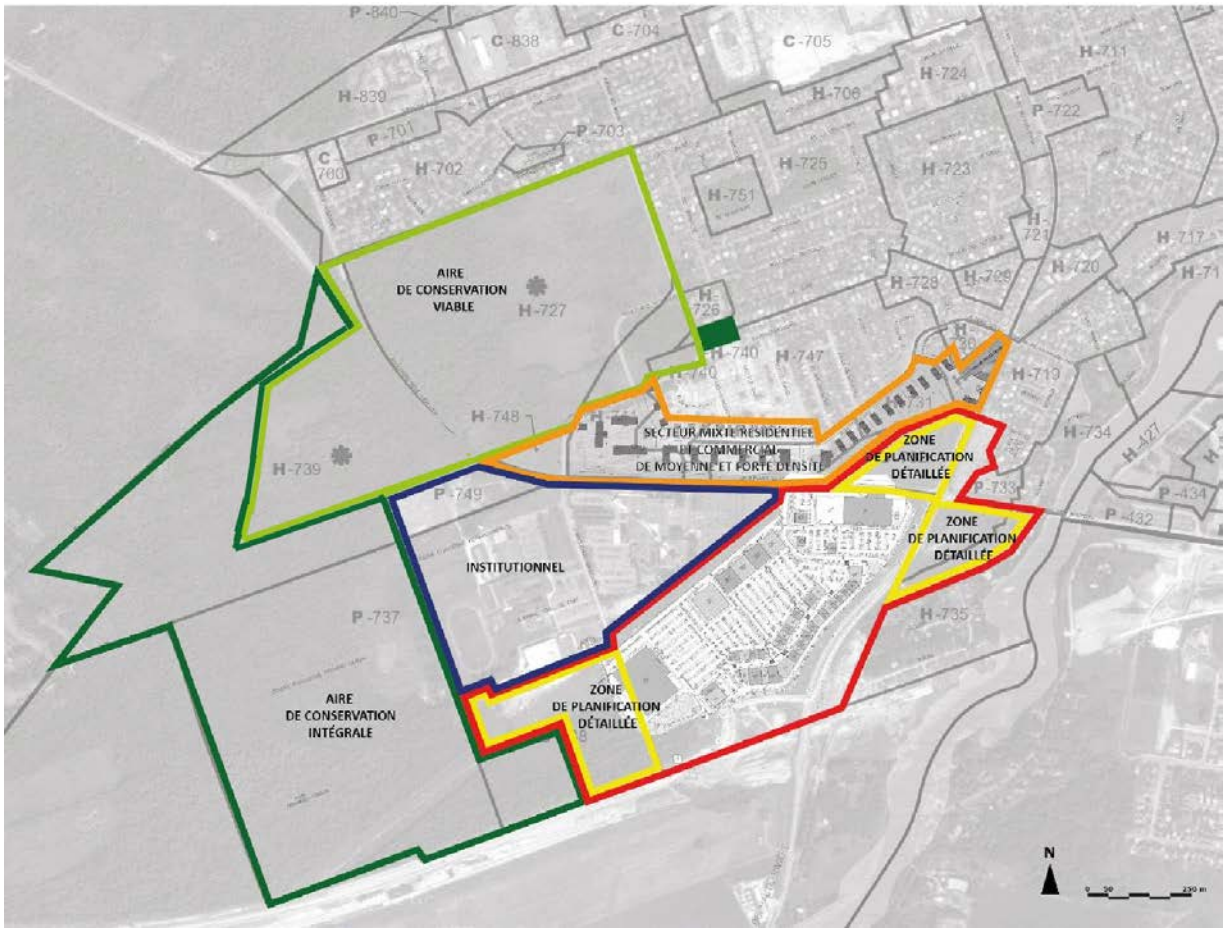
La bonne intégration du centre commercial dans son environnement urbain est une des clefs vers un développement urbain durable. Ainsi, la qualité des liens piétonniers et cyclables, ainsi que l'accès au transport au commun sont déterminants.

Le boulevard Brisebois est utilisé par les piétons qui prennent le transport en commun et est la voie d'accès aux institutions et au Centre multisport. Il va également devenir l'une des deux voies de raccordement à l'autoroute 30. De plus, d'autres terrains commerciaux vont être développés, ce qui créera de nouvelles destinations. Des mesures pour assurer sa convivialité et sa sécurité d'une part et sa fluidité d'autre part sont donc primordiales.

3/ PLAN ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

3.1 Plan d'aménagement

PLAN D'AMÉNAGEMENT



Le plan d'aménagement compte cinq grandes zones. Les aires de conservation intégrale et viable concrétisent le grand projet de corridor vert. Le pôle institutionnel constitué du Centre hospitalier, du vaste complexe sportif et récréatif et de l'école secondaire dessert déjà la population de Châteauguay et de toute la région. Un secteur mixte résidentiel et commercial de moyenne et forte densité vient compléter l'offre de logements et de commerce de proximité de différents types sur le territoire. Le Faubourg Châteauguay en construction viendra compléter l'offre commerciale du territoire, diminuer les fuites et limiter les déplacements de la population qui souhaite s'approvisionner à Châteauguay. Au sein de la zone commerciale, des secteurs de planification détaillée comportant des critères d'aménagement spécifiques à chaque zone afin de mieux définir l'occupation du sol de terrains, l'emplacement des différents usages, la localisation des aires de verdure, des aires communes de circulation et stationnement et des accès au réseau rue pour tenir compte des contraintes et des particularités de chaque zone.

3.2 Plan d'amélioration des transports actifs

Il est suggéré de prolonger la desserte du transport en commun et le réseau cyclable de sorte qu'ils tiennent compte au fur et à mesure du développement du complexe commercial régional du complexe sportif et récréatif et du Centre hospitalier tout en étant profitable aux usagers de l'école secondaire.

Les trois grandes intersections avec le boulevard René-Lévesque devront faire l'objet d'un aménagement particulier pour assurer la sécurité des usagers des traverses piétonnes et cyclables vers les grands établissements de services communautaires et commerciaux du secteur en lien avec les interventions retenues dans le *Plan de mobilité active et durable.*

3.3 Les objectifs d'aménagement et le plan d'action

Orientation 1 - Préserver et mettre en valeur le corridor forestier Châteauguay/Léry

OBJECTIFS	ACTIONS	HORIZON
1.1 Protection et mise en valeur des milieux naturels.	Adopter un plan de gestion et de conservation des milieux naturels.	0-2 ans
1.2 Préservation du boisé au sud de René-Lévesque Ouest.	Appliquer un zonage de conservation intégrale, n'autorisant que les usages Activité de sauvegarde et de mise en valeur des potentiels et Activité récréative extensive dans une portion importante du secteur.	0-2 ans
1.3 Conservation des friches et du boisé au nord de René-Lévesque Ouest.	Définir des paramètres d'aménagement et de développement résidentiels viables, à respecter dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE).	0-2 ans
1.4 Contribution au projet de *Corridor forestier Châteauguay-Léry* porté par la CMM, identifié comme faisant partie intégrante de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.	Collaborer aux travaux de la CMM.	0-5 ans

Orientation 2 - Développer un pôle régional de commerces de détail et de services

OBJECTIFS		ACTIONS	HORIZON
2.1	Formation d'un pôle régional mixte, sans nuire au projet du Centre-Ville.	Favoriser l'information auprès de promoteur.	0-10 ans
2.2	Mise en valeur des intersections Primeau/ Haute-Rivière, Brisebois et René-Lévesque Ouest et prolongement du boulevard Brisebois vers l'A-30.	Établir un zonage et des outils de planification conséquents.	0-5 ans
2.3	Mise en valeur des entrées de ville en assurant un environnement de qualité	Contrôler les enseignes publicitaires.	0-2 ans
		Mettre à jour le règlement de PIIA Favoriser les façades ouvertes sur la rue.	0-2 ans

Orientation 3 - Assurer une diversité de typologies résidentielles dans un milieu mixte

OBJECTIFS	ACTIONS	HORIZON
3.1 Création d'un milieu mixte entre le boulevard Albert-Seers et le boulevard René-Lévesque Ouest.	Réviser les usages, la densité et les modes d'implantations.	0-2 ans
	Permettre la mixité des usages sur les coins de rue.	0-2 ans
3.2 Densification de l'usage résidentiel entre le boulevard René-Lévesque et la rue Albert-Seers.	Autoriser une plus grande densité d'immeuble avec possibilité d'usage mixte au rez-de-chaussée dans la portion ouest.	0-2 ans
3.3 Diversification des types de logements en réponse aux besoins des différentes clientèles.	Valoriser les différentes modes de tenures et typologies des bâtiments.	0-10 ans
3.4 Création d'espace public.	Aménager un parc de voisinage sur la rue Jules-Dumouchel.	0-3 ans
3.5 Favoriser la qualité de l'aménagement et de l'architecture des bâtiments.	Intégrer des critères visant la qualité de l'aménagement des terrains et de l'architecture des bâtiments.	0-3 ans

Orientation 4 - Consolider le pôle régional institutionnel

OBJECTIFS	ACTIONS	HORIZON
4.1 Consolidation de la vocation régionale du Centre hospitalier Anna-Laberge.	Revoir la réglementation en étudiant la possibilité d'autoriser l'usage institutionnel sur les terrains limitrophes.	0-5 ans
	En concertation avec le Centre hospitalier, évaluer leurs besoins à long terme et le potentiel de développement d'activités complémentaires.	
4.2 Réponse aux besoins grandissants d'équipements sportifs et récréatifs.	Évaluer les besoins.	0-3 ans

Orientation 5 - Assurer l'accessibilité des différents sites et la convivialité des liens

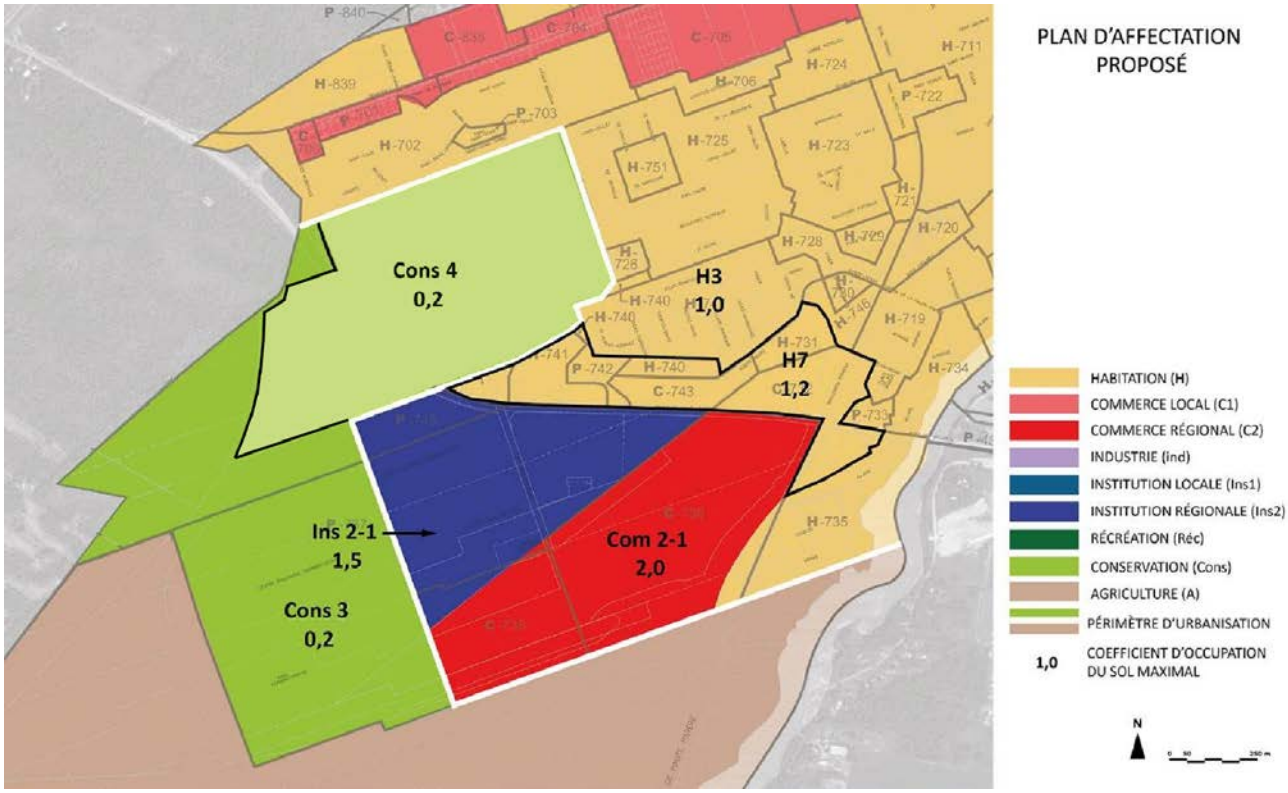
OBJECTIFS		ACTIONS	HORIZON
5.1	Promotion de l'accès aux différents sites à vélo.	Compléter le réseau cyclable pour relier les aires d'habitation, les aires d'emploi et de commerces.	0-10 ans
		Prévoir des aires de stationnement pour bicyclettes sur le domaine public aux endroits stratégiques et en exiger auprès des promoteurs privés.	0-10 ans
		Compléter le réseau cyclable prévu dans le *Plan de mobilité active et durable*.	0-10 ans
5.2	Amélioration des entrées de ville.	Développer une signature visuelle et l'implanter sur les grands axes du territoire du pôle multifonctionnel : boulevard René-Lévesque Ouest, sorties de l'A30, Chemin de la Haute-Rivière.	0-3 ans
5.3	Création de liens piétonniers conviviaux.	Planter des arbres le long des parcours piétonniers.	0-3 ans
		Assurer des trottoirs continus et larges entre les zones résidentielles de forte densité et les arrêts de transport en commun, les zones d'emploi et de commerce. Mettre en place un mobilier urbain adapté.	
		Revoir la position des traverses piétonnes prévues à proximité des intersections importantes avec le boulevard Brisebois.	0-5 ans
5.4	Gestion de la fluidité et de la sécurité de la circulation routière.	Statuer sur le prolongement du boulevard Brisebois vers l'échangeur de l'A-30 selon les résultats de l'étude de circulation produite par Génivar.	0-5 ans
		Prévoir deux accès au terrain commercial rue Allard : sur la rue Allard et sur le chemin Haute-Rivière, en virage à droite seulement.	0-5 ans

5.4	Gestion de la fluidité et de la sécurité de la circulation routière (suite).	À l'intersection Brisebois / Haute-Rivière / René-Lévesque, les mesures suivantes ont été recommandées dans l'étude de circulation de Génivar : - Implanter une deuxième voie de virage à gauche sur l'approche est de l'intersection afin de permettre le virage à gauche en double; - Allonger les baies de virage de l'approche ouest afin d'accommoder plus de véhicules et diminuer la file d'attente sur René-Lévesque. La longueur recommandée est de 100 m pour les deux (2) baies.	0-5 ans
5.5	Augmentation de l'utilisation du transport en commun	Adapter le réseau de desserte d'autobus au développement actuels et à venir.	0-10 ans
5.6	Relier les rues Bourdon, Albert-Seers ainsi que les boulevards Sutterlin et Brisebois les unes aux autres	Prévoir des ralliements qui n'affecteront pas négativement les projets en place et à venir et qui conserveront une tranquillité dans les secteurs résidentiels aux abords.	0-5 ans

4/ MISE EN OEUVRE DU PPU ET POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT

Pour mettre en œuvre le PPU, plusieurs modifications au Plan et à la réglementation d'urbanisme seront nécessaires. Ces modifications devront être effectuées en fonction du plan et du tableau des potentiels de développement suivants :

Plan d'affectation des sols proposé



Plan des secteurs de développement proposés

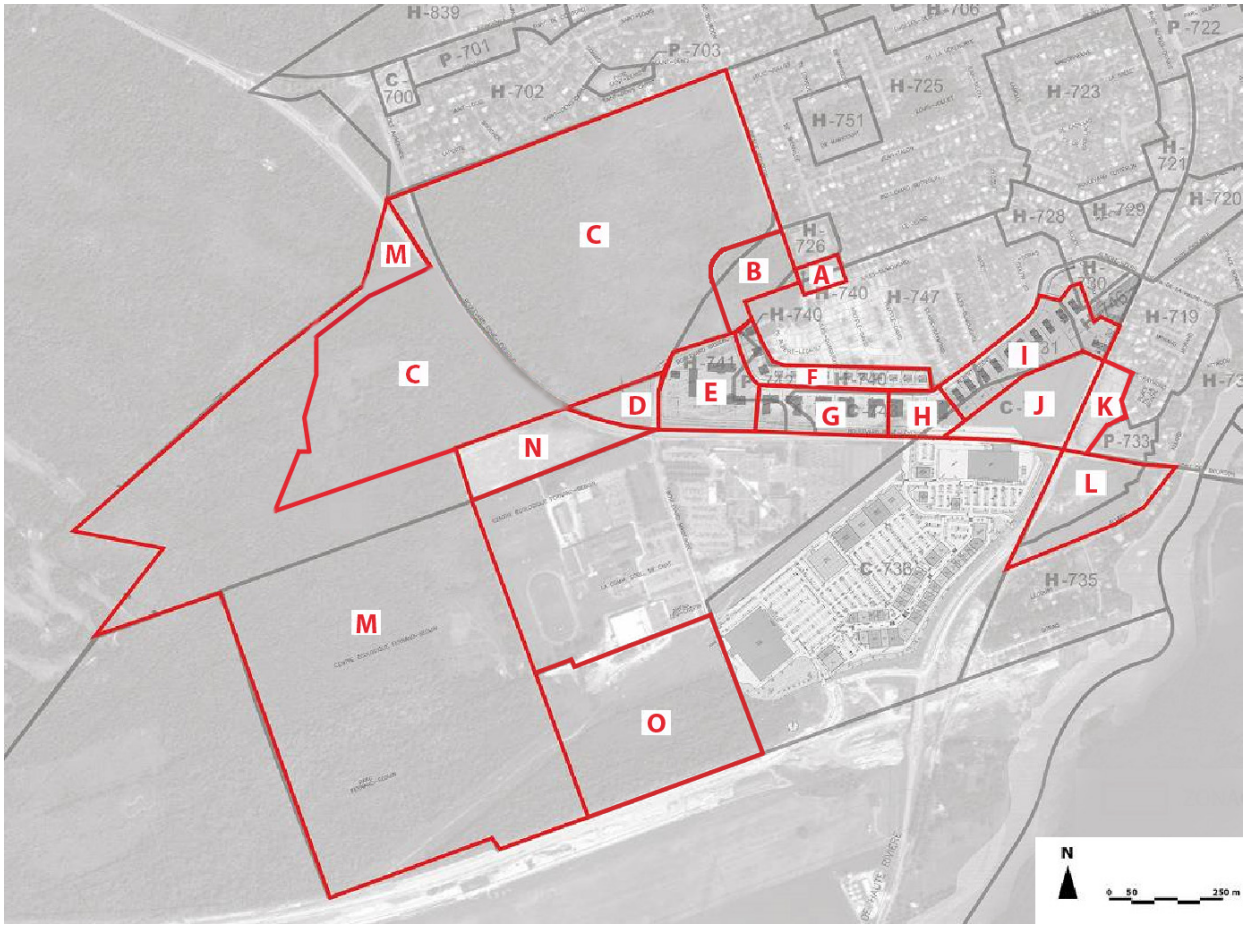


Tableau des potentiels de développement par secteurs

ZONE	LOCALISATION	CONTRAINTES ET AVANTAGES	TYPES DE DÉVELOPPEMENT POTENTIEL
A	Sur la rue Jules-Dumouchel	◊ Situé au centre d'un quartier résidentiel existant	◊ Parc récréatif de secteur en planification
B	Entre le boulevard Sutterlin et la rue Jules-Dumouchel	◊ Milieu boisé ◊ Présence d'espèces menacées ou en voit de l'être ◊ Frontage sur le boulevard Sutterlin qui n'est desservi que par un service d'aqueduc, mais pas d'égout ◊ Les deux services (aqueduc et égout) sont disponibles sur la rue Jules-Dumouchel ◊ Terrain appartenant à la Commission scolaire New Frontiers	◊ École de quartier (primaire) ◊ Parc / boisé à intégrer au parc sur Jules-Dumouchel qui y est adjacent
C	Le long du boulevard René-Lévesque (au sud et au nord)	◊ Milieu d'intérêt écologique ◊ Services d'égout et d'aqueduc présents seulement sur la partie nord de la rue Bourdon ◊ Seul le service d'aqueduc est présent le long de la rue Bourdon, des boulevards Sutterlin et Brisebois ◊ Accès difficile via le boulevard René-Lévesque en raison de servitudes de non-accès du MTQ	◊ Résidentiel de faible densité en harmonie avec les milieux naturels existants ◊ Récréatif (ex. : sentiers) ◊ Parc / espace de conservation
D	Intersection des boulevards Brisebois et René-Lévesque	◊ Terrain de forme triangulaire ayant frontage sur les deux boulevards ◊ Accès possible via le boulevard Brisebois ◊ Très bonne visibilité ◊ Situé entre les pôles sportif et institutionnel et un vaste quartier résidentiel ◊ Service d'aqueduc en place seulement ◊ Proximité du boulevard René-Lévesque à considérer pour le bruit, la poussière, etc. ◊ Adjacent à un milieu d'intérêt écologique	◊ Commerce de proximité ◊ Restaurant/café ◊ Station-service **Amendé par le règlement Z-3101-5-18 (2018.05.01)**
E	Entre la rue Albert-Seers et les boulevards Brisebois et René-Lévesque	◊ Accès possibles via le boulevard Brisebois ou la rue Albert-Seers ◊ Accès impossible via le boulevard René-Lévesque ◊ Bonne visibilité ◊ Proximité du boulevard René-Lévesque à considérer pour le bruit, la poussière, etc.	◊ Résidentiel varié de moyenne et haute densité ◊ Édifice à bureaux ◊ Commerces de proximité et de services (pharmacie, clinique médicale, vente au détail, etc.) au rez-de-chaussée des immeubles ou jumelés à un immeuble résidentiel ou mixte. ◊ Mise en valeur de l'intersection ◊ Espace public /Jardins privés ◊ Zone tampon entre le développement à venir et le boulevard René-Lévesque

F	Front nord de la rue Albert-Seers	◊ Adossé à un quartier résidentiel de faible densité existant ◊ Situé sur une rue collectrice (achalandage plus élevé)	◊ Résidentiel de moyenne densité ◊ Favoriser les stationnements sous-terrain ◊ Valoriser les balcons vers l'avant ◊ Prévoir un aménagement transitoire en cour arrière (ex. : haie, arbres, etc.)
G	Front sud de la rue Albert-Seers (numéro 1)	◊ Situé entre la rue Albert-Seers et le boul. René-Lévesque ◊ Situé sur une rue collectrice (achalandage plus élevé) ◊ Proximité du boul. René-Lévesque à considérer pour le bruit, la poussière, etc.	◊ Résidentiel de forte densité ◊ Commerces de proximité et de services seulement en tant qu'usage additionnel à un usage habitation multifamiliale ◊ Valoriser les balcons vers l'avant ◊ Favoriser les stationnements sous-terrain ◊ Prévoir une zone tampon le long du boulevard René-Lévesque
H	Intersection de la rue du Père-Odilon avec la rue Albert-Seers et le boulevard René-Lévesque	◊ Situé aux abords d'une intersection reliant le boulevard René-Lévesque et la rue Albert-Seers ◊ Situé au carrefour de rues collectrices et d'une route régionale (achalandage élevé) ◊ Proximité du boulevard René-Lévesque à considérer pour le bruit, la poussière, etc. ◊ Bonne accessibilité ◊ Accès impossible via le boulevard René-Lévesque seulement ◊ Bonne visibilité	◊ Commerces de proximité ◊ Garderie / Préscolaire ◊ Stationnement à l'intérieur du lot, peu visible de la rue et près du boulevard René-Lévesque ◊ Valoriser l'intersection ◊ Prévoir une zone tampon avec René-Lévesque afin de minimiser la vue des stationnements
I	Front sud de la rue Albert-Seers (numéro 2)	◊ Adossé au réseau de distribution haute-tension d'Hydro-Québec ◊ Situé sur une rue collectrice (achalandage plus élevé)	◊ Résidentiel moyenne densité (locatif et condominium) ◊ Favoriser les stationnements intérieurs et situés dans l'emprise d'Hydro-Québec ◊ Favoriser l'implantation de jardins communs ◊ Valoriser les balcons vers l'avant et vers les jardins communs
J	Intersection des boulevards Primeau et René-Lévesque (côté nord-ouest)	◊ Bonne visibilité ◊ Proximité du boulevard René-Lévesque à considérer pour le bruit, la poussière, etc. ◊ Accès via le boulevard Primeau (Présence d'un terre-plein central) ◊ Accès impossible via le boulevard René-Lévesque (servitude de non-accès)	◊ Commerces de proximité ◊ Commerces complémentaires au Faubourg Châteauguay de petite surface ◊ Clinique médicale ◊ Pharmacie ◊ Bureaux de spécialistes ◊ Garderie / Préscolaire ◊ Station-service ◊ Mise en valeur de l'intersection ◊ Éviter les stationnements devant les bâtiments ◊ Privilégier les accès vis-à-vis les rues Bergevin et Maxime-Raymond

K	Intersection des boulevards Primeau et René-Lévesque (côté nord-est)	◊ Bonne visibilité ◊ Proximité du boulevard René-Lévesque à considérer pour le bruit, la poussière, etc. ◊ Accès via le boulevard Primeau (Présence d'un terre-plein central), les rues Maxime-Raymond et Bergevin ◊ Accès impossible via le boulevard René-Lévesque (servitude de non-accès)	◊ Commerce de proximité ◊ Salon Funéraire ◊ Bureaux de spécialistes ◊ Mise en valeur de l'intersection ◊ Éviter les stationnements devant les bâtiments ◊ Éviter les accès via la rue Maxime-Raymond **Amendé par le règlement Z-3101-5-18 (2018.05.01)**
L	Intersection du boul. René-Lévesque et du chemin de la Haute-Rivière (côté sud-est)	◊ Bonne visibilité ◊ Seul accès complet possible via la rue Allard (rue locale) ◊ Accès en virage à droite seulement via le chemin de la Haute-rivière ◊ Aucun accès sur le boulevard René-Lévesque (servitude de non-accès) ◊ Proximité d'un quartier résidentiel de faible densité ◊ Présence d'une branche de cour d'eau	◊ Commerce ◊ Dépanneur avec vente d'essence ◊ Bureaux de professionnels ◊ Résidence pour personnes âgées privées **Amendé par le règlement Z-3101-7-18 (2019.06.05)**
M	Centre Fernand-Seguin et ses alentours	◊ Milieu densément boisé ◊ Intérêt écologique élevé	◊ Conservation ◊ Récréative (sentiers, etc.)
N	Intersection sud-ouest des boul. René-Lévesque et Brisebois	◊ Bonne visibilité ◊ Accès impossible via le boulevard René-Lévesque ◊ Accès possible seulement via le terrain de l'école Louis-Philippe-Paré ◊ Fondation et partie d'une structure en béton déjà en place ◊ Les services d'aqueduc et d'égout sont disponibles seulement sur le boulevard Brisebois	◊ Équipement sportif régional et local
O	Au sud-ouest du prolongement du boulevard Brisebois	◊ Présence d'un milieu écologique d'intérêt ◊ Présence d'une ligne de haute-tension d'Hydro-Québec ◊ Situé le long d'une rue collectrice (achalandage élevé) ◊ Accessibilité limitée en raison du rayon de courbure du boulevard Brisebois	◊ Commerce complémentaire au Faubourg Châteauguay ◊ Institutionnel d'envergure locale et régionale (ex : poste de police) ◊ Service médical complémentaire au CHAL ◊ Récréatif et conservation pour la partie ayant un intérêt écologique

Nombre d'étages par secteur de développement proposés

Secteurs	Proposition initiale PPU	Proposition Ville*
A	s.o.	s.o.
B	Aucune	C : 1-2
C	R : 1-2	R : 1-2
D	C : 1-2	C : 1-2
E	R : 3-6 C : 1-nd	R : 3-6 C : 1-2
F	R : 2-4	R : 2-3
G	R : 2-4 C : 1-nd	R : 2-5 C : 1-1
H	R : 3-6 C : 1-nd	C : 1-3
I	R : 2-4	R : 2-3
J	R : 3-6 C : 1-nd	C : 1-3
K	Aucune	C : 1-3
L	R : 3-6 C : 1-nd	R : 2-6 C : 1-3
M	s.o.	s.o.
N	Aucune	C : 1-4
O	Aucune	C : 1-4

*Tous les bâtiments de 4 étages et plus devront respecter des critères de gradation de hauteur dictés dans le Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) applicable sur le boulevard René-Lévesque secteur ouest.

Crédits

Bruno Bergeron, urbaniste, b.b.s.p. inc.
Maxime-Alexis Frappier architecte associé acdf* architecture urbanisme intérieur
Laure Giordani, architecte acdf* architecture urbanisme intérieur
Charlotte Horny, urbaniste, b.b.s.p.inc.
Émilie Vacher-Detoux, diplômée en architecture et urbanisme, b.b.s.p.inc.
Jocelyn Boulanger, urbaniste, chef de la Division urbanisme et permis, Ville de Châteauguay
Frank Tremblay, urbaniste, conseiller en urbanisme, Ville de Châteauguay
Isabelle Sergerie, urbaniste, conseillère en urbanisme, Ville de Châteauguay
Carole Cardinal, conseillère en développement, CLD de Roussillon

Bibliographie

Communauté métropolitaine de Montréal, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, 2011, 194 pages

Communauté métropolitaine de Montréal, La Trame verte et bleue du Grand Montréal, février 2013, 28 pages

Centre Local de développement (CLD) de Roussillon, en collaboration avec la firme Demarcom, *Potentiel commercial de Roussillon à l'horizon 2015,* janvier 2011, 44 pages

Centre local de développement (CLD) de Roussillon, Analyse commerciale du secteur Anna-Laberge, mars 2013, 4 pages

GENIVAR Inc. (2012) Étude de circulation, Quadrilatère Brisebois / René-Lévesque / Haute- Rivière / A-30, pour la Ville de Châteauguay, Montréal, 33 pages et annexes.

GENIVAR Inc. (juillet 2013) Étude d'aménagement et d'impact sur la circulation dans le secteur du boulevard René-Lévesque, pour la Ville de Châteauguay, Montréal, 43 pages et annexes.

Héritage Saint-Bernard, Club des ornithologues de Châteauguay, SOS Forêt Fernand-Seguin, *La Ceinture verte Châteauguay-Léry, un territoire à protéger et à mettre en valeur*, 8 pages

Statistique Canada. 2012. *Châteauguay, Québec (Code 2467050) et Roussillon, Québec (Code 2467)* (tableau). *Profil du recensement*, Recensement de 2011, produit nº 98-316-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 24 octobre 2012. http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F (site consulté le 18 janvier 2013).

Statistique Canada. 2007. *Châteauguay, Québec (Code2467050)* (tableau). *Profils des communautés de 2006*, Recensement de 2006, produit nº 92-591-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 13 mars 2007. http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F (site consulté le 18 janvier 2013).

Statistique Canada, 2012, GéoRecherche. Recensement de 2011. No 92-142-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa (Ontario). Données mises à jour le 24 octobre 2012. http://geodepot.statcan.gc.ca/GeoSearch2011-GeoRecherche2011/GeoSearch2011-GeoRecherche2011.jsp?lang=F&otherLang=E (consulté le 2013-01-22)

Statistique Canada. 2012. *24670161, Québec (Code 24670161) et Châteauguay, Québec (Code 2467050)* (tableau). *Profil du recensement*, Recensement de 2011, produit nº 98-316-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 24 octobre 2012. http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/index.cfm?La ng=F (site consulté le 22 janvier 2013).

Statistique Canada. 2012. *24670133, Québec (Code 24670133) et Châteauguay, Québec (Code 2467050)* (tableau). *Profil du recensement*, Recensement de 2011, produit nº 98-316-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 24 octobre 2012. http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F (site consulté le 22 janvier 2013).

Institut de la statistique du Québec,
http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/profils/region_16/region_16_00.htm (site consulté le 23 janvier 2013)

http://citso.org, consulté le 20 mai 2013

ANNEXE A – BOISÉ CHÂTEAUGUAY-LÉRY PROPOSÉ

Photo satellite de la ceinture verte Châteauguay-Léry. Source : *La ceinture verte Châteauguay-Léry, un territoire à protéger et à mettre en valeur*, Héritage St-Bernard, SOS Forêt Fernand-Seguin, Club des ornithologues de Châteauguay, p.2

ANNEXE B – ÉTUDE DE CIRCULATION

Châteauguay

Étude de circulation

Etude d'aménagement et d'impact sur la circulation dans le secteur du boulevard René-Lévesque

Rapport final

4 NOVEMBRE 2013 - V2.0
131-17090-00

GENIVAR
1600, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600
Montréal (Québec) H3H 1P9
Téléphone : (514) 340-0046
Télécopie : (514) 340-1337 ~ www.genivar.com

ÉTUDE DE CIRCULATION

Étude d'aménagement et d'impact sur la circulation dans le secteur du boulevard René-Lévesque

Équipe de travail : Gavin Wickens, Analyste
Philippe Mytofir, techn.

Vérifié par :

_____

Nicolas Maltais-Tariant, ing. (OIQ - 5001691)
Chargé de projet, Planification des transports et circulation

Approuvé par :

_____

Vincent Ermatinger, ing. M.Sc.A (OIQ - 140097)
Directeur, Planification des transports et circulation

Référence complète

GENIVAR Inc. (2013) Étude d'aménagement et d'impact sur la circulation dans le secteur du boulevard René-Lévesque, pour la Ville de Châteauguay, Montréal, 43 pages et annexes.

M:\2013\1\131-17090-00\Transport\3.0 Technique\3.8 Rapports-Devis\131-17090-00_NT_v2.0_20131104.docx

GENIVAR Inc.
1600, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 1600, Montréal (Québec) H3H 1P9
Téléphone : (514) 340-0046 ~ Télécopie : (514) 340-1337 ~ www.genivar.com

Table des matières

1.0 INTRODUCTION 3
1.1 MANDAT ET OBJECTIFS 3
1.2 MÉTHODE 3
1.3 STRUCTURE DU RAPPORT 4
2.0 CONNEXION DES RUES ALBERT-SEERS, BRISEBOIS, RENÉ-LÉVESQUE ET SUTTERLIN . 5
2.1 SITUATION ACTUELLE 5
2.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES OPTIONS 5
3.0 PROLONGEMENT DU BOULEVARD BRISEBOIS VERS L'ÉCHANGEUR DE L'A-30 7
3.1 SITUATION ACTUELLE 7
3.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES OPTIONS 7
3.3 RECOMMANDATIONS 11
4.0 ACCÈS AUX TERRAINS BARRASSO ET WESTCLIFF 12
4.1 SITUATION ACTUELLE 12
4.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES OPTIONS 12
4.3 RECOMMANDATIONS 20
5.0 ACCÈS AU TERRAIN AU SUD-EST DE HAUTE-RIVIÈRE / PRIMEAU / RENÉ-LÉVESQUE 22
5.1 SITUATION ACTUELLE 22
5.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES OPTIONS 22
5.3 RECOMMANDATIONS 25
6.0 IMPACT DES DÉVELOPPEMENTS RÉSIDENTIELS ET COMMERCIAUX SUR LE BOULEVARD BRISEBOIS 26
6.1 SITUATION ACTUELLE 26
6.2 SITUATION FUTURE 31
6.3 MESURES DE MITIGATION 35
7.0 CONCLUSION 40

Liste des figures

Figure 3.1 Prolongement de Brisebois : option 1
Figure 3.2 Prolongement de Brisebois : option 2
Figure 3.3 Prolongement de Brisebois : option 3
Figure 4.1 Accès par le nord
Figure 4.2 Accès par le nord et accès en virage à droite seulement par l'est
Figure 4.3 Accès par l'est pour les deux terrains avec coude
Figure 4.4 Accès par l'est pour les deux terrains avec intersection en T
Figure 5.1 Possibilités d'accès au terrain au sud-est de Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque
Figure 6.1 Zone d'étude
Figure 6.2 Débits de circulation et niveaux de service en période de pointe
Figure 6.3 Projets de développement commercial et résidentiel
Figure 6.4 Phasage proposé pour l'accès nord du développement Westcliff
Figure 6.5 Phasage de l'intersection du boulevard René-Lévesque et du chemin de la Haute-Rivière
Figure 6.6 Débits de circulation et niveaux de service en période de pointe

Liste des tableaux

Tableau 2-1 Illustration et évaluation des scénarios de raccordement
Tableau 6-1 Variation des débits sur René-Lévesque avant et après l'ouverture de l'A-30
Tableau 6-2 Variation des débits sur René-Lévesque entre l'actuel et le futur
Tableau 6-3 Files d'attente entre les intersections

Liste des annexes

A ABRÉVIATIONS ET UNITÉS
B GÉNÉRATION DE DÉPLACEMENTS
C NON-ACCÈS POUR LE TERRAIN AU SUD-EST DE HAUTE-RIVIÈRE / PRIMEAU / RENÉ-LÉVESQUE
D ILLUSTRATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DES NIVEAUX DE SERVICE
E PLANS D'IMPLANTATION

1.0 INTRODUCTION

1.1 MANDAT ET OBJECTIFS

La Ville de Châteauguay souhaite étudier l'aménagement d'accès à divers terrains à proximité des boulevards Brisebois et René-Lévesque afin de développer ces terrains et la connexion entre certaines rues. Elle désire également connaître l'impact qu'aura le développement de ces terrains et d'autres projets immobiliers sur le secteur environnant.

Les objectifs de l'étude sont de :

- évaluer le raccord le plus optimal entre les rues Albert-Seers, Bourdon, Brisebois et Sutterlin;
- évaluer le gabarit nécessaire du prolongement du boulevard Brisebois vers l'échangeur de l'A-30;
- évaluer le positionnement le plus optimal ainsi que le mode de gestion des accès aux sites suivants :
  - ► le site 1 situé au sud-est de Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque;
  - ► les sites 2 et 3, respectivement nommés Barrasso et Westcliff, situés au sud du Centre Multisport de Châteauguay.
- évaluer l'impact qu'aura le développement des sites ci-haut mentionnés et d'autres développements dans le secteur;
- identifier des mesures de mitigation, si nécessaire, afin de conserver des conditions de circulations acceptables.

1.2 MÉTHODE

Une réunion initiale entre la Ville de Châteauguay, BBSP et GENIVAR a eu lieu le 14 mai 2013 pour établir les exigences de la Ville et l'étendue de l'étude. Cette rencontre a été suivie d'une visite du site pour établir les conditions existantes.

Pour les trois (3) premiers objectifs de l'étude, les différents scénarios ont été établis sur la base de ce qui suit:

- évaluer les contraintes, avantages et inconvénients de chaque scénario en fonction, entre autres, des normes du MTQ et d'autres critères d'évaluation;
- recommander un ou des scénarios potentiels.

Pour le quatrième objectif, afin de connaître l'impact qu'auront les projets de développement sur les conditions de la circulation, des simulations de la situation actuelle ainsi que de la situation future ont été effectuées.

Les débits de circulation actuels sont tirés de comptages de circulation qui ont été effectués le 9 mai 2013 et le 24 mars 2009 aux intersections suivantes :

- Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque (9 mai 2013);
- Bourdon / Sutterlin (9 mai 2013);

- Albert-Seers / Primeau (9 mai 2013);
- Brisebois / René-Lévesque (24 mars 2009);
- Accès au stationnement de l'hôpital / René-Lévesque (24 mars 2009).

Les heures de pointe ont été déterminées à partir de ces comptages : l'heure de pointe du matin est de 7h30 à 8h30 et l'heure de pointe de l'après-midi est de 16h15 à 17h15.

Les simulations de la situation future sont basées sur des débits actuels, superposés par les débits générés par les nouveaux développements. La génération est basée sur le manuel « Trip Generation » de l'ITE, 8e édition et une étude de Genivar réalisé en 2012.

Les conditions de circulation actuelles et futures ont été analysées avec le logiciel Synchro/SimTraffic 7.

L'objectif des analyses est d'identifier les problèmes de congestion liés à ces développements sur le réseau routier et d'orienter la Ville sur les actions à prendre afin de faire face à cette augmentation de véhicules.

1.3 STRUCTURE DU RAPPORT

Ce rapport est présenté selon la structure suivante:

- Chapitre 2 : Évaluer la connexion des rues Albert-Seers, Brisebois, René-Lévesque et Sutterlin;
- Chapitre 3 : Évaluer le gabarit nécessaire au prolongement du boulevard Brisebois vers l'échangeur de l'A-30;
- Chapitre 4 : Évaluer la localisation de l'accès pour les deux (2) terrains, Barrasso et Westcliff, au sud du Centre Multisport de Châteauguay;
- Chapitre 5 : Évaluer la localisation de l'accès pour le terrain au sud-est de Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque;
- Chapitre 6 : Évaluer l'impact des développements résidentiels et commerciaux sur le boulevard René-Lévesque;
- Chapitre 7 : Conclusion et recommandations.

2.0 CONNEXION DES RUES ALBERT-SEERS, BRISEBOIS, RENÉ-LÉVESQUE ET SUTTERLIN

2.1 SITUATION ACTUELLE

2.1.1 Zone d'étude

La zone d'étude est située entre les rues Albert-Seers, Bourdon, Brisebois et Sutterlin.

2.1.2 Description de la zone d'étude

Le développement dans la zone d'étude est le suivant :

- Le boulevard Brisebois, le boulevard Sutterlin, la rue Albert-Seers et l'avenue Bourdon sont tous à une (1) voie par direction;
- La rue Albert-Seers se termine en cul-de-sac à environ 150 m à l'ouest de la rue Jules-Dumouchel.

2.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES OPTIONS

Le projet consiste à raccorder les rues Albert-Seers, Bourdon, Brisebois et Sutterlin. Un total de cinq (5) scénarios ont été évalués selon les objectifs suivants :

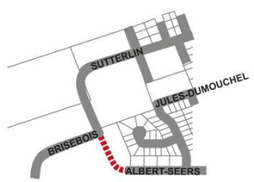
- Offrir un lien entre Albert-Seers, Bourdon, Principale et René-Lévesque;
- Contrôler le transit entre les rues Albert-Seers, Bourdon, Brisebois et Sutterlin;
- Maximiser la superficie des terrains à développer;
- Minimiser les coûts d'aménagement.

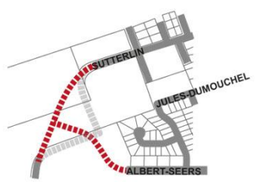
L'évaluation des scénarios est effectuée dans le tableau 2.1. Les scénarios recommandés sont également présentés dans ce tableau.

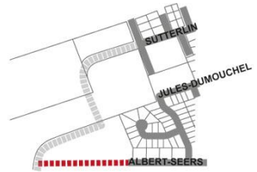
Tableau 2-1 Illustration et évaluation des scénarios de raccordement

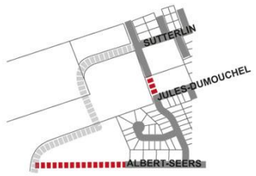
Légende

Effet positif
Effet neutre
Effet négatif









	Scénario 1		Scénario 2		Scénario 3		Scénario 4		Scénario 5	
Critères	**Avantages**	**Inconvénients**	**Avantages**	**Inconvénients**	**Avantages**	**Inconvénients**	**Avantages**	**Inconvénients**	**Avantages**	**Inconvénients**
Lien entre Albert-Seers, Principale et René-Lévesque	Lien direct entre Albert-Seers, Brisebois et Principale	-	Lien direct entre Albert-Seers, Brisebois et Principale	-	Lien direct entre Albert-Seers, Brisebois et Principale	-	Lien direct entre Brisebois et Albert-Seers	Aucun lien entre Brisebois et Principale	Lien entre Albert-Seers, Brisebois et Pricnipale	-
Transit à travers les rues résidentielles	Lien de Brisebois à Princpale maintenu - faible transit par la rue Albert-Seers Aucun risque de circulation de transit sur Jules-Dumouchel	Risque modéré de circulation de transit sur Albert-Seers afin d'éviter la congestion sur René-Lévesque durant les heures de pointe	Lien de Brisebois à Principale maintenu - faible transit par la rue Albert-Seers Aucun risque de circulation de transit sur Jules-Dumouchel	Risque modéré de circulation de transit sur Albert-Seers afin d'éviter la congestion sur René-Lévesque durant les heures de pointe	Lien de Brisebois à Princpale maintenu - faible transit par la rue Albert-Seers	Risque modéré de circulation de transit sur Albert-Seers afin d'éviter la congestion sur René-Lévesque durant les heures de pointe Risque élevé de circulation de transit sur Jules-Dumouchel	Aucun lien entre Brisebois et Principale - aucun transit n'est donc possible par la rue Albert-Seers Aucun risque de circulation de transit sur Jules-Dumouchel	Aucun lien entre Brisebois et Principale - circulation de transit reportée sur Primeau / René Lévesque (intersection à capacité)	-	La circulation de transit entre Principale et Brisebois doit emprunter Albert-Seers Risque élevé de circulation de transit sur Albert-Seers afin d'éviter la congestion sur René Lévesque durant les heures de pointe Risque modéré de circulation de transit sur Jules-Dumouchel
Superficie de terrain à développer	Maintien de la zone de développement Maintien de la zone protégée	-	Augmentation de la surface de développement	Réduction de la zone protégée	Maintien de la zone de développement et possibilités de développement des terres au nord Augmentation de la zone protégée	-	Augmentation de la zone protégée	Réduction de la zone de développement et des possibilités de développement pour le nord	Augmentation de la zone protégée	Réduction de la zone de développement et des possibilités de développement pour le nord
Coûts d'aménagement	Travaux minimes (150 m de rue à aménager)	-	-	Travaux importants (650 m de rue à aménager)	Coûts de construction réduits si la route existante n'est pas détruite	Travaux importants (500 m de rue à aménager)	Coûts de construction réduits si la route existante n'est pas détruite	Travaux modérés (250 m de rue à aménager)	Coûts de construction réduits si la route existante n'est pas détruite	Travaux modérés (40 0m de rue à aménager)
Conclusion	Scénario potentiel		Scénario potentiel		Scénario non-recommandé		Scénario non-recommandé		Scénario non-recommandé	

3.0 PROLONGEMENT DU BOULEVARD BRISEBOIS VERS L'ÉCHANGEUR DE L'A-30

3.1 SITUATION ACTUELLE

3.1.1 Zone d'étude

La zone d'étude est la parcelle de terrain sur laquelle sera construit le prolongement du boulevard Brisebois entre le Walmart à l'ouest et l'échangeur de l'A-30 plus à l'est.

3.1.2 Description de la zone d'étude

La portion du boulevard Brisebois située au sud du boulevard René-Lévesque est actuellement une chaussée à trois (3) voies, soit une (1) voie de circulation dans chaque direction et une voie (1) de virage à gauche dans les deux (2) sens (VVG2S) qui est, entre autres, utilisée par les véhicules accédant à l'Hôpital Anna-Laberge, à l'École de formation professionnelle de Châteauguay et au Centre Multisport de Châteauguay.

Du développement Westcliff, seul le Walmart situé à l'extrémité ouest du développement est construit. Il est possible d'y accéder par l'accès ouest du développement Westcliff et ce commerce est également relié au chemin Haute-Rivière par les accès est et sud. Il est possible d'accéder à l'A-30 à partir du boulevard Brisebois en passant par le stationnement de Westcliff.

3.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES OPTIONS

Le projet consiste à prolonger le boulevard Brisebois jusqu'à l'échangeur de l'A-30 et l'accès au centre de Westcliff. L'objectif principal de ce prolongement est de permettre un autre accès à l'A-30 à partir de l'Hôpital et du boulevard René-Lévesque. Aux fins de l'étude, il a été considéré que les accès existants sur le boulevard Brisebois n'étaient pas déplaçables.

Différentes options d'aménagements sont possibles :

- Trois (3) voies continues dont une (1) voie centrale en virage à gauche dans les deux (2) sens (VVG2S) avec coude au sud-ouest du terrain du Walmart;
- Trois (3) voies dont une (1) voie centrale en voie de virage à gauche dans les deux (2) sens (VVG2S) avec intersection en croix au sud-ouest du terrain du Walmart;
- Deux (2) voies (rétrécissement de la chaussée) avec coude au sud-ouest du terrain du Walmart.

Ces options ont été évaluées selon les objectifs suivants :

- limiter les temps de parcours sur le boulevard Brisebois;
- assurer la sécurité des véhicules sur le prolongement du boulevard Brisebois;
- favoriser l'accès aux terrains développés et développables;
- maximiser la superficie des parcelles de terrain développables.

3.2.1 Option 1 : Trois (3) voies dont une (1) voie centrale de virage à gauche dans les deux (2) sens (VVG2S) avec coude au sud-ouest du terrain du Walmart

L'option est présentée à la figure 3.1 et consiste à conserver le gabarit existant pour le prolongement du boulevard Brisebois. Afin de rejoindre l'échangeur A-30, le boulevard suit un coude au sud-ouest du Walmart.

Figure 3.1 Prolongement de Brisebois : option 1

Les avantages de cette option sont:

- limiter les temps de parcours sur le boulevard Brisebois;
- favoriser l'accès aux terrains développés et développables par la voie de virage à gauche dans les deux (2) sens;
- maximiser la superficie des parcelles de terrain développables.

L'inconvénient de cette option est:

- créer des problèmes potentiels de visibilité pour les nouveaux accès dus à la courbe.

3.2.2 Option 2 : Trois (3) voies dont une (1) voie centrale de virage à gauche dans les deux (2) sens (VVG2S) avec intersection en T au sud-ouest du terrain du Walmart

L'option est présentée à la figure 3.2 et consiste à conserver le gabarit existant pour le prolongement du boulevard Brisebois pour la portion du boulevard dans l'axe nord-sud. Une intersection en T permet de rejoindre l'échangeur de l'A-30.

Figure 3.2 Prolongement de Brisebois : option 2

Les avantages de cette option sont:

- favoriser l'accès aux terrains développés et développables par la voie de virage à gauche dans les deux (2) sens et l'intersection en T;
- améliorer la visibilité grâce au redressement de l'alignement de la route.

Les inconvénients de cette option sont:

- augmenter légèrement les temps de parcours sur le boulevard Brisebois;
- réduire légèrement la superficie des parcelles de terrain développables.

3.2.3 Option 3 : Deux (2) voies (rétrécissement de la chaussée) avec coude au sud-ouest du terrain du Walmart

L'option est présentée à la figure 3.3 et consiste à réduire le gabarit du boulevard Brisebois à deux (2) voies pour le prolongement du boulevard Brisebois. Afin de rejoindre l'échangeur A-30, le boulevard suit un coude au sud-ouest du Walmart.

Figure 3.3 Prolongement de Brisebois : option 3

Les avantages de cette option sont:

- limiter les temps de parcours sur le boulevard Brisebois;
- maximiser la superficie des parcelles de terrain développables.

Les inconvénients de cette option sont:

- potentiellement créer des problèmes de visibilité pour les nouveaux accès dus à la courbe;
- limiter les chances d'accès aux terrains développés et développables.

De plus, l'absence de baie de virage à gauche pourrait exiger des élargissements localisés pour éviter le trafic tournant à gauche et bloquant la chaussée.

3.3 RECOMMANDATIONS

Après une évaluation de différents scénarios de prolongement du boulevard Brisebois vers l'échangeur de l'A-30, plusieurs options sont envisageables selon les priorités de la Ville de Châteauguay.

L'option 1 favorise la circulation sur le boulevard Brisebois et maximise la superficie des parcelles de terrain développables, tandis que l'option 2 favorise l'accès aux terrains développés et développables par la voie de virage à gauche dans les deux (2) sens et l'intersection en T. Tout comme l'option 1, l'option 3 maximise la superficie des parcelles de terrain développables mais nécessitera un examen minutieux de l'emplacement des accès afin que ceux-ci soient sécuritaires.

4.0 ACCÈS AUX TERRAINS BARRASSO ET WESTCLIFF

4.1 SITUATION ACTUELLE

La zone d'étude regroupe deux (2) parcelles de terrain situées au sud du Centre Multisport de Châteauguay et offrant une superficie totale de 55 700 m^2. La zone est délimitée au nord par la route d'accès au Centre Multisport de Châteauguay et à l'est par le service de cour du Walmart.

Les sites sont présentement vacants et deux (2) tours de transmission sont situés dans la partie nord de la zone.

4.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES OPTIONS

Le projet consiste à développer les deux (2) sites offrant un développement commercial d'une superficie potentielle maximale de 12 500 m^2. Le site situé immédiatement au sud du Centre Multisport de Châteauguay devrait être développé en premier.

À terme, il est prévu que les deux (2) sites généreront des entrées de 350 véh/h et des sorties de 300 véh/h pour la période de pointe de l'après-midi, soit la période de pointe la plus achalandée (voir l'annexe B).

Plusieurs accès sont envisagés pour relier les terrains au boulevard Brisebois :

- accès par le nord (accès partagé avec le Centre Multisport);
- accès par le nord (accès partagé avec le Centre Multisport) et accès en virage à droite seulement par l'est (Brisebois);
- accès par l'est (Brisebois) pour les deux (2) terrains avec coude;
- accès par l'est (Brisebois) pour les deux (2) terrains avec intersection en T.

Dans l'évaluation de chacune des options, les éléments suivants ont été pris en considération:

- Selon le tome V des normes du MTQ, la distance de visibilité requise lors d'un virage à gauche à partir de la route secondaire pour une vitesse affichée de 50 km/h est de 160 m (pour un camion);
- La proximité de l'accès à l'intersection du boulevard Brisebois et de la route d'accès à Westcliff / Walmart – il est recommandé que les accès ne soient pas situés à moins de 30 m sur l'un des côtés de cette intersection;
- Aux fins de l'étude, les accès existants sur le boulevard Brisebois n'étaient pas déplaçables;
- Le positionnement des accès, et donc le choix de l'une ou l'autre des options, est tributaire de l'option retenue pour le prolongement du boulevard Brisebois;
- Le propriétaire du site du Centre Multisport de Châteauguay n'est pas connu au moment de l'étude.

Ces options ont été évaluées selon les objectifs suivants :

- Possibilité de réaliser les accès indépendamment du prolongement du boulevard Brisebois;
- Minimiser le nombre d'accès et le nombre d'intersections sur le boulevard Brisebois;
- Faciliter les accès au site;
- Minimiser les coûts d'aménagement;
- Favoriser la fluidité de la circulation sur le boulevard Brisebois;
- Assurer la sécurité des usagers sur le boulevard Brisebois en s'assurant que les automobilistes respectent la signalisation.

4.2.1 Option 1 : Accès par le nord (accès partagé avec le Centre Multisport)

L'option 1 est présentée à la figure 4.1 et consiste à utiliser l'accès déjà existant qui permet de se rendre au Centre Multisport de Châteauguay par le côté sud du stationnement. Cet accès devra être aligné avec l'accès ouest du développement Westcliff (présentement l'accès au Walmart) et sera contrôlé par un panneau arrêt sur accès.

Figure 4.1 Accès par le nord

Les avantages de cette option sont :

- possibilité de réaliser l'accès indépendamment du prolongement du boulevard Brisebois;
- assurer la sécurité des usagers du boulevard Brisebois en offrant de bonnes zones de visibilité au nouvel accès;
- minimiser les coûts d'aménagement.

Les inconvénients de cette option sont:

- possiblement devoir négocier avec le Centre Multisport de Châteauguay pour utiliser leur terrain afin d'accéder aux deux (2) autres sites;
- de restreindre l'accès aux deux (2) sites par un seul accès partagé avec le Centre Multisport de Châteauguay.

4.2.2 Option 2 : Accès par le nord (accès partagé avec le Centre Multisport) et accès en virage à droite seulement par l'est (Brisebois)

L'option 2 est présentée à la figure 4.2 et est similaire à l'option 1, en ce sens que cette option consiste à utiliser l'accès déjà existant permettant de se rendre au Centre Multisport de Châteauguay par le côté sud du stationnement.

Un accès est également implanté sur Brisebois, plus au sud, et sera contrôlé par un panneau d'arrêt sur l'accès. Cet accès permet uniquement le virage à droite afin d'éviter des problèmes de visibilité pour les véhicules en sortie du site.

L'emplacement proposé pour un tel accès est situé immédiatement au nord de la courbe du boulevard Brisebois, autour du Walmart.

Figure 4.2 Accès par le nord et accès en virage à droite seulement par l'est

Les avantages de cette option sont:

- possibilité de réaliser les accès indépendamment du prolongement du boulevard Brisebois;
- faciliter les accès au site par l'ajout d'un deuxième accès en virage à droite seulement susceptible d'être utilisé par une part importante des véhicules en accès au site;
- minimiser les coûts d'aménagement.

Les inconvénients de cette option sont:

- possiblement devoir négocier avec le Centre Multisport de Châteauguay pour utiliser leur terrain afin d'accéder aux deux (2) autres sites;

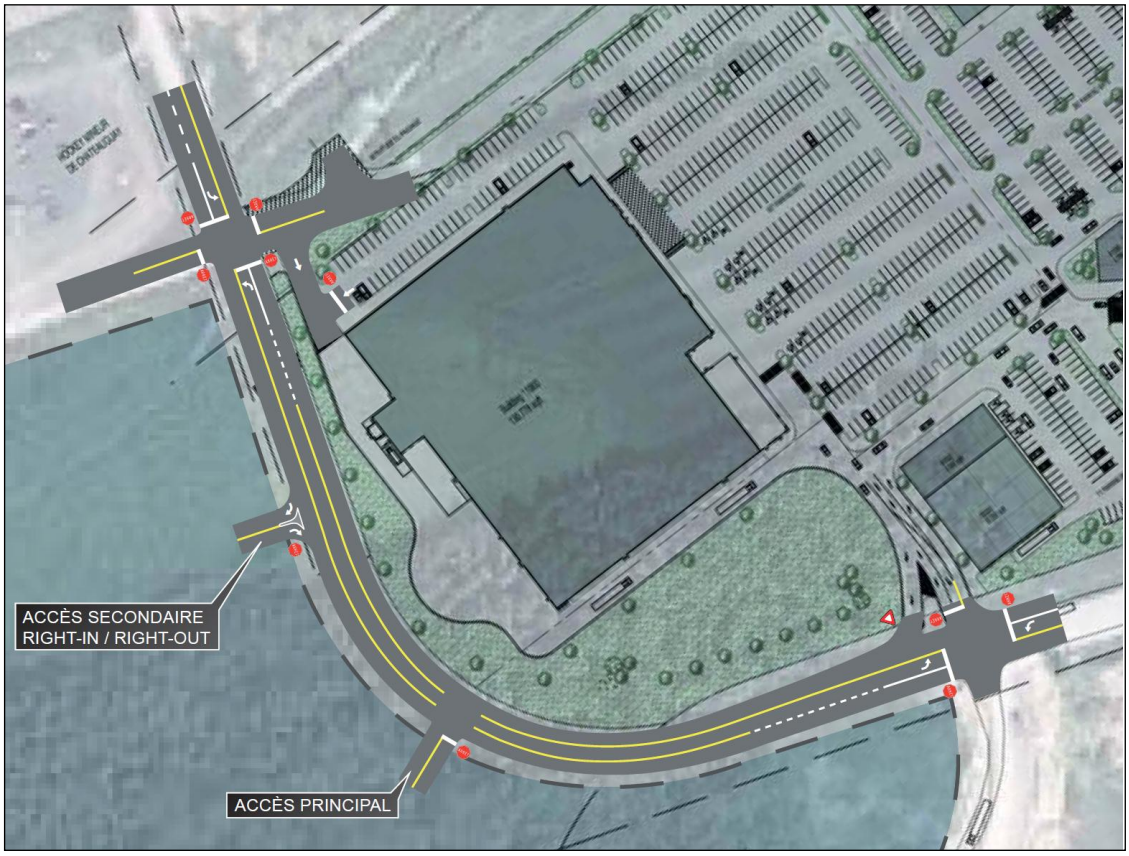
- nécessiter le prolongement du boulevard Brisebois pour réaliser l'accès en virage à droite seulement;
- assurer la sécurité des usagers du boulevard Brisebois en assurant de bonnes zones de visibilité aux deux nouveaux accès.

4.2.3 Option 3 : Accès par l'est (Brisebois) pour les deux (2) terrains avec coude

L'option 3 est présentée à la figure 4.3 et consiste à implanter un accès au centre de la courbe du boulevard Brisebois. À priori, comme l'accès est sur le côté extérieur de la courbe, il ne devrait pas y avoir de problèmes de visibilité pour les véhicules accédant au site, mais cela devra être validé une fois le boulevard Brisebois prolongé.

Comme l'option 2, un accès est également implanté sur le boulevard Brisebois plus au sud et sera contrôlé par un panneau d'arrêt sur l'accès. Cet accès permet uniquement le virage à droite afin d'éviter des problèmes de visibilité pour les véhicules en sortie du site.

Figure 4.3 Accès par l'est pour les deux terrains avec coude



Les avantages de cette option sont :

- éviter de devoir négocier avec le Centre Multisport de Châteauguay pour utiliser leur terrain afin d'accéder aux deux (2) autres sites;
- faciliter les accès aux sites par la présence de deux (2) accès;
- minimiser les coûts d'aménagement.

L'inconvénient de cette option est :

- impossibilité de réaliser les accès si le prolongement du boulevard Brisebois n'a pas lieu.

Dans le cas où cette option était retenue, une attention particulière devra être apportée à l'aménagement de l'accès au centre de la courbe du boulevard Brisebois afin de ne pas entraver la visibilité en entrée et en sortie du site lors de virages à gauche.

4.2.4 Option 4 : Accès par l'est (Brisebois) pour les deux (2) terrains avec intersection en T

L'option 4 est présentée à la figure 4.4 et n'est uniquement réalisable que si l'intersection en T au sud-ouest du terrain du Walmart est aménagée. Elle consiste à implanter deux (2) accès sur le boulevard Brisebois, le premier à mi-chemin entre l'accès au Centre Multisport de Châteauguay et l'intersection en T et le deuxième constituant l'approche ouest de l'intersection en T. Les premier et deuxième accès permettraient respectivement d'accéder au terrain au nord et au terrain au sud.

Figure 4.4 Accès par l'est pour les deux terrains avec intersection en T

Les avantages de cette option sont:

- éviter de devoir négocier avec le Centre Multisport de Châteauguay pour utiliser leur terrain afin d'accéder aux deux (2) autres sites;
- faciliter les accès aux sites par la présence de deux (2) accès où tous les mouvements sont permis;
- assurer la sécurité des usagers du boulevard Brisebois en assurant de bonnes zones de visibilité aux deux (2) nouveaux accès;
- minimiser les coûts d'aménagement.

L'inconvénient de cette option est:

- impossibilité de réaliser les accès si le prolongement du boulevard Brisebois n'a pas lieu.

4.2.5 Option 5 : Combinaison des options 1 et 3

À la lumière des options évaluées, une cinquième option apparaît recommandable. Cette option non illustrée consiste en une combinaison des options 1 et 3. Deux (2) accès principaux sont implantés, le premier étant un accès partagé avec le Centre Multisport de Châteauguay et aligné avec l'accès ouest du développement Westcliff (présentement l'accès au Walmart) et le deuxième au centre de la courbe du boulevard Brisebois. Avec ces deux (2) accès, un (1) accès en virage à droite seulement ne paraît pas nécessaire.

Les avantages de cette option sont :

- possibilité de réaliser l'accès partagé avec le Centre Multisport de Châteauguay, indépendamment du prolongement du boulevard Brisebois, et donc de commencer à développer le terrain au nord même si le prolongement du boulevard Brisebois n'est pas complété. Ajouter ensuite un deuxième accès lorsque le prolongement est complété;
- faciliter les accès au site par la présence de deux (2) accès où tous les mouvements sont permis;
- minimiser les coûts d'aménagements.

L'inconvénient de cette option est :

- possiblement devoir négocier avec le Centre Multisport de Châteauguay pour utiliser leur terrain afin d'accéder aux deux (2) autres sites.

Dans le cas où cette option était retenue, une attention particulière devra être apportée à l'aménagement de l'accès au centre de la courbe du boulevard Brisebois afin de ne pas entraver la visibilité en entrée et en sortie du site lors de virages à gauche.

4.3 RECOMMANDATIONS

Après une évaluation de différents scénarios d'aménagements des accès sur le boulevard Brisebois, plusieurs options sont envisageables selon les priorités de la Ville de Châteauguay. Certaines actions doivent être prises par la Ville afin de pouvoir sélectionner une option :

- la Ville doit statuer sur la forme que prendra le prolongement du boulevard Brisebois;
- la Ville doit vérifier si elle peut utiliser l'accès partagé avec le Centre Multisport de Châteauguay;
- la Ville doit statuer sur le phasage des travaux dans le secteur;
- si possible, la Ville doit préciser les développements prévus sur le site.

Certains éléments de l'intersection Accès Ouest Westcliff / Brisebois doivent également être évalués plus en détail, notamment :

- La pertinence d'ajouter des panneaux d'arrêt sur le boulevard Brisebois, vérifiée entre autres par les débits de véhicules (et donc l'option retenue pour l'accès aux terrains Barrasso et Westcliff), la présence de piétons et de cyclistes et/ou les aménagements que la Ville souhaite pour ces usagers à cet endroit;
- La position des traverses piétonnes à l'intersection ou à proximité de l'intersection. Selon le plan du développement Westcliff reçu de la Ville de Châteauguay, une traverse piétonne est prévue légèrement au sud de l'accès ouest de Westcliff. Cette option n'est

pas recommandée, car l'automobiliste circulant sur le boulevard Brisebois en direction sud concentrera son attention sur l'intersection et non sur la traverse piétonne qui suit immédiatement cette intersection.

5.0 ACCÈS AU TERRAIN AU SUD-EST DE HAUTE-RIVIÈRE / PRIMEAU / RENÉ-LÉVESQUE

5.1 SITUATION ACTUELLE

5.1.1 Secteur à l'étude

La zone d'étude regroupe une parcelle de terrain au sud-est de l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque offrant une superficie totale de 37 200 m^2. La zone est d'une forme triangulaire et est délimitée au nord par le boulevard René-Lévesque, à l'ouest par le chemin Haute-Rivière et au sud-est par la rue Allard.

5.1.2 Situation actuelle et contraintes d'accès

Le site est présentement vacant et appartient à la Ville de Châteauguay, hormis un mince terrain sur le côté ouest de la zone d'étude (voir l'annexe C);

La rue Allard est un cul-de-sac avec pour seul accès l'intersection Allard / accès est de Westcliff / Haute-Rivière. La rue Allard et le chemin de la Haute-Rivière sont sous la juridiction de la Ville de Châteauguay tandis que le boulevard René-Lévesque est sous la juridiction du MTQ.

Le boulevard René-Lévesque est un lien est-ouest important dans la ville de Châteauguay et permet de relier, entre autres, l'est de la ville et l'Hôpital Anna-Laberge. Ce boulevard est très achalandé avec environ 500 véh/h par direction durant l'heure de pointe du soir, soit l'heure de pointe la plus achalandée (voir l'annexe B).

Actuellement, le chemin de la Haute-Rivière sert principalement de lien entre l'A-30 située au sud et le boulevard René-Lévesque.

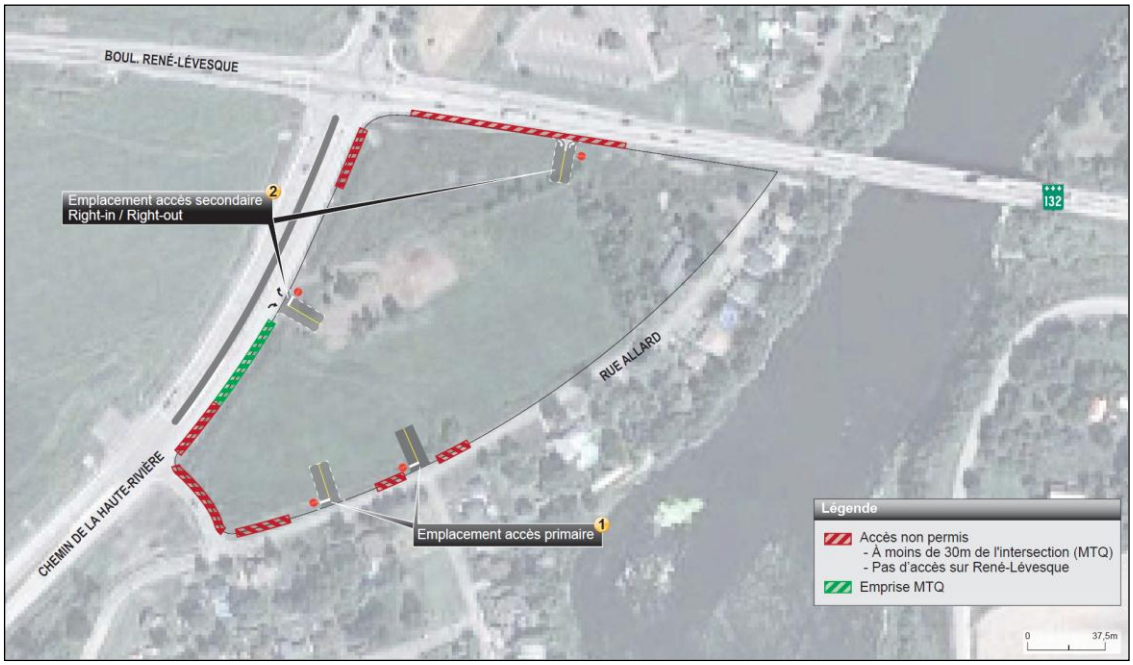
5.2 DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES OPTIONS

Le projet consiste à développer le site présentant un développement commercial d'une superficie potentielle maximale de 8 200 m^2. Dans le cadre ce de développement, la possibilité d'implanter un accès sur les limites nord, ouest et sud-est a été évaluée. Les accès évalués sont donc :

- accès sur la rue Allard;
- accès sur le chemin de la Haute-Rivière;
- accès sur le boulevard René Lévèsque.

Les options d'accès sont affichées à la figure 5.1 et discutées ci-après.

Figure 5.1 Possibilités d'accès au terrain au sud-est de Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque



5.2.1 Accès sur la rue Allard

Les contraintes pour cet accès sont les suivantes :

- Selon le Tome V des normes du MTQ, un accès ne peut être situé à moins de 30 m d'une intersection;
- Selon le Tome V des normes du MTQ, un accès ne peut être situé à moins de 20 m d'un autre accès en milieu rural.

Il est proposé d'implanter l'accès principal au site sur la rue Allard en face de la rue Dorais. Ceci permet d'obtenir une intersection classique en croix où tous les mouvements sont permis. Des travaux mineurs sont à prévoir pour élargir la rue afin de faciliter l'accès au site et de niveler et drainer le terrain.

Cet aménagement permet également de respecter les normes du MTQ quant à l'aménagement des accès, puisque l'accès est situé à l'intérieur de l'intersection et complète donc celle-ci.

La proximité de l'intersection accès est Westcliff / Allard / Haute-Rivière et de l'accès au site limite également la circulation sur une portion restreinte de la rue Allard, minimisant ainsi les inconforts liés à une augmentation de l'achalandage pour la majorité des résidents sur la rue.

D'autres emplacements sont également envisageables pour implanter un accès principal sur la rue Allard au sud de la rue Dorais, tant que cet accès respecte les normes décrites ci-dessus.

Il est néanmoins évident que les résidents de la rue Allard risquent d'être incommodés par l'augmentation de l'achalandage sur cette rue. L'implantation d'accès supplémentaires sur la

limite ouest et nord du terrain permettrait donc de diminuer les débits de véhicules sur la rue Allard, réduisant ainsi les désagréments des résidents de ce secteur.

Au total, 450 véh/h accéderont à ce site (dont 250 véh/h en entrée et 200 véh/h en sortie) durant l'heure de pointe du soir, soit l'heure de pointe la plus achalandée.

5.2.2 Accès sur le chemin de la Haute-Rivière

Les contraintes pour cet accès sont les suivantes :

- Selon le Tome V des normes du MTQ, un accès ne peut être situé à moins de 30 m d'une intersection;
- Selon le Tome V des normes du MTQ, des intersections à feux doivent être distantes d'au moins 200 m en milieu urbain.

Il est proposé d'implanter un accès en virage à droite seulement sur le chemin Haute-Rivière, à mi-chemin entre l'intersection accès est Westcliff / Allard / Haute-Rivière et l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque, soit à environ 100 m de chacune des intersections.

Environ 185 véh/h sont susceptibles d'utiliser cet accès (dont 65 véh/h en entrée et 120 véh/h en sortie) durant l'heure de pointe du soir, soit environ 40% des véhicules en accès au site. Ceci représente une portion importante des véhicules en accès au site et permettrait d'alléger d'autant de véhicules la circulation sur la rue Allard. L'implantation d'un accès sur Haute-Rivière permet donc de rendre le site plus facilement accessible tout en diminuant le nombre de véhicules sur la rue Allard.

De plus, des 120 véh/h utilisant cet accès, environ 20% (25 véh/h) effectueront un virage à gauche à l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque, limitant ainsi l'entrecroisement entre ces véhicules et ceux déjà sur Haute-Rivière à proximité de l'intersection.

Aussi, selon les relevés terrains, la visibilité à partir d'un tel accès serait bonne.

Il n'est pas recommandé de permettre l'entrée et la sortie de véhicules en virage à gauche par cet accès, puisque cela augmenterait le nombre de conflits sur une section achalandée du chemin Haute-Rivière où les feux de circulation sont rapprochés. En effet, ceci générerait des conflits supplémentaires entre :

- les 75 véh/h prévus en sortie en virage à gauche et les 1 150 véh/h circulant actuellement dans les deux (2) directions sur le chemin Haute-Rivière durant l'heure de pointe du soir;
- les 80 véh/h prévus en entrée en virage à gauche et les 600 véh/h circulant actuellement en direction nord sur le chemin Haute-Rivière durant l'heure de pointe du soir.

Il est à noter qu'étant donné que cet accès ne peut être qu'en virage à droite, l'accès sur la rue Allard demeure essentiel afin de pouvoir développer le site.

5.2.3 Option 3 : Accès sur le boulevard René-Lévèsque

Les contraintes pour cet accès sont les suivantes :

- Selon le Tome V des normes du MTQ, un accès ne peut être situé à moins de 30 m d'une intersection.

Le boulevard René-Lévesque est sous la responsabilité du MTQ. Celui-ci refuse de lever le non-accès actuellement en place sur le boulevard René-Lévesque. L'aménagement d'un accès sur le boulevard René-Lévesque est donc incertain.

Néanmoins, si un accès devait être implanté sur le boulevard, il devrait être en virage à droite seulement avec un mail sur René-Lévesque afin d'empêcher les véhicules d'entrer ou de sortir du site en virage à gauche. De plus, cet accès devra être directement relié à celui sur Haute-Rivière et sur la rue Allard afin de favoriser l'entrée et la sortie de véhicules par ces accès.

Si cet accès était implanté en plus des deux (2) autres, environ 65 véh/h supplémentaires en entrée au site seraient susceptibles de délaisser l'accès sur la rue Allard au profit de celui-ci, soit 15% des véhicules en accès au site.

5.3 RECOMMANDATIONS

Après une évaluation des différents accès possibles au terrain au sud-est de Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque, l'accès sur la rue Allard est le seul pour lequel tous les mouvements seraient permis et est donc essentiel au développement du terrain. L'accès sur le chemin Haute-Rivière offre également les avantages d'un deuxième accès en virage à droite seulement et augmente donc l'accessibilité au site tout en diminuant la circulation sur la rue Allard.

Enfin, il est opportun de bien évaluer le développement à implanter afin que ce dernier ne génère pas un nombre excessif de véhicules.

6.0 IMPACT DES DÉVELOPPEMENTS RÉSIDENTIELS ET COMMERCIAUX SUR LE BOULEVARD BRISEBOIS

6.1 SITUATION ACTUELLE

6.1.1 Secteur à l'étude

Le secteur à l'étude est le boulevard René-Lévesque, du boulevard Brisebois à l'ouest au chemin de la Haute-Rivière à l'est. Le secteur est illustré à la figure 6.1 et regroupe les intersections suivantes à l'étude :

- boulevard René-Lévesque / boulevard Brisebois;
- boulevard René-Lévesque / accès au stationnement nord du CHAL;
- boulevard René-Lévesque / chemin de la Haute-Rivière / boulevard Primeau.

Au moment de l'étude, les développements suivants sont réalisés:

- Le Centre Hospitalier Anna-Laberge est présent au sud du boulevard René-Lévesque;
- Le Walmart est le seul commerce opérationnel du développement Westcliff;
- Un quartier résidentiel est présent au nord du boulevard René-Lévesque, mais n'est pas complètement développé.

6.1.2 Description du réseau routier

Le réseau routier est composé des artères suivantes :

Le boulevard René-Lévesque (R-132) suit un axe est-ouest et est actuellement le lien principal entre les municipalités à l'ouest de Châteauguay vers l'A-30, à l'est de Châteauguay et l'île de Montréal. La route est à une (1) voie par direction, longée de fossés ouverts, avec une limite de vitesse de 70 km/h.

Le chemin de la Haute-Rivière suit un axe nord-sud, traverse l'A-30 et longe la rivière Châteauguay. Un échangeur permet d'emprunter l'A-30 à partir du chemin de la Haute-Rivière. Le chemin est à deux (2) voies par direction avec un terre-plein central et des baies de virage à gauche aux intersections. Une piste multifonctionnelle longe le chemin sur le côté ouest. Au nord du boulevard René-Lévesque, le chemin de la Haute-Rivière devient le boulevard Primeau et permet d'accéder au quartier résidentiel de Châteauguay.

Le boulevard Brisebois suit un axe nord-sud et permet d'accéder au Centre Hospitalier Anna-Laberge, à un complexe sportif (regroupant des arénas et des terrains sportifs), à une école secondaire et à un centre écologique. En direction nord, le boulevard Brisebois permet d'accéder au quartier résidentiel de Châteauguay. Le boulevard est à une (1) voie par direction avec un accotement en gravier.

La limite de vitesse est de 50 km/h pour ces axes routiers.

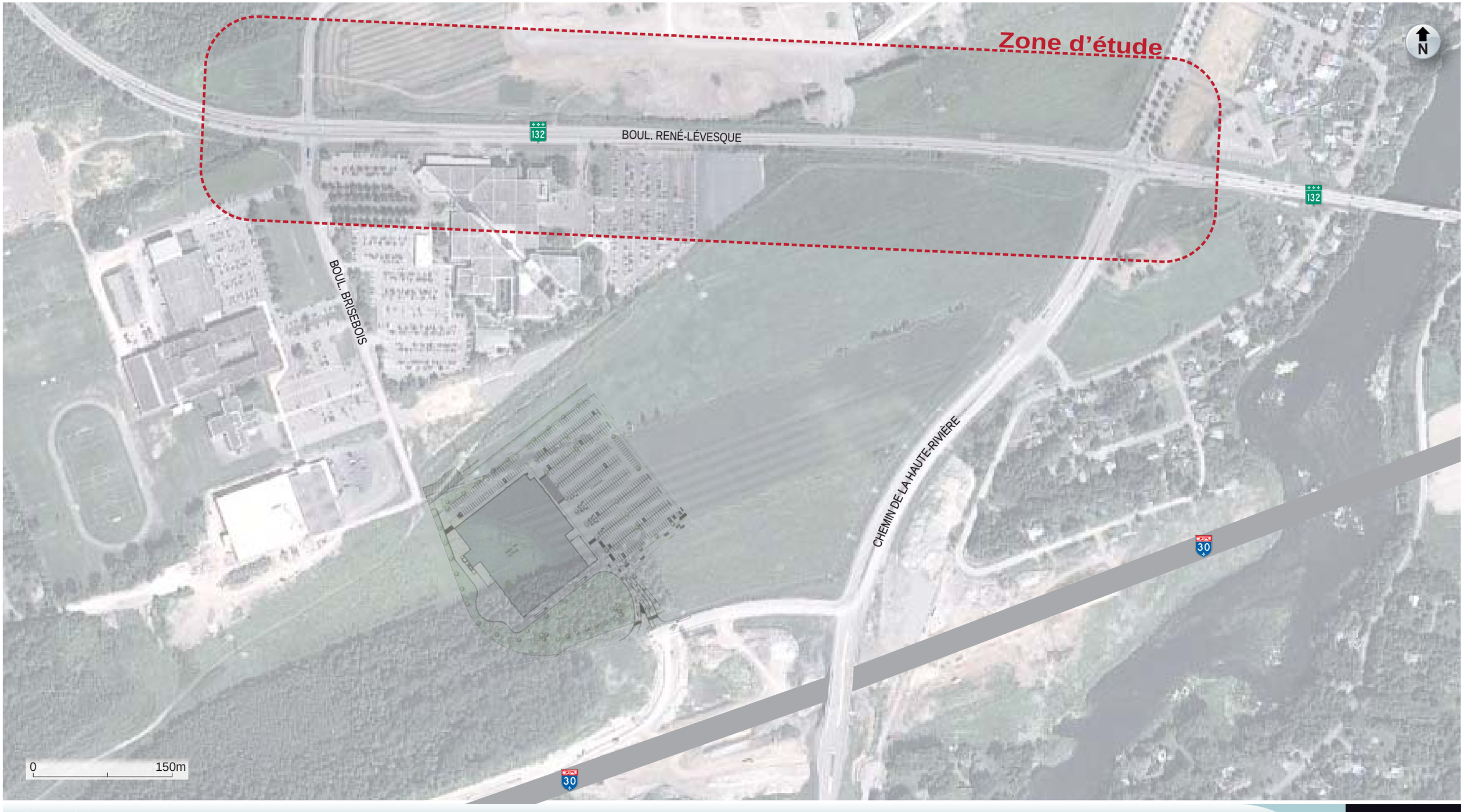


Figure 6.1
Zone d’étude

Les intersections et accès suivants sont présents dans le secteur à l'étude :

- intersection des boulevards René-Lévesque et Brisebois, contrôlée par un feu de circulation non coordonné avec de la détection sur toutes les approches;
- accès à l'hôpital pour les ambulances, situé à proximité de l'intersection des boulevards René-Lévesque et Brisebois;
- accès au stationnement nord du Centre Hospitalier Anna-Laberge, contrôlé par un panneau d'arrêt sur l'accès;
- intersection du boulevard René-Lévesque et du chemin de la Haute-Rivière, contrôlée par un feu de circulation non coordonné avec détection sur toutes les approches;

Plusieurs accès sont également présents sur le boulevard Brisebois, au sud du boulevard René-Lévesque, pour accéder aux stationnements du Centre Hospitalier Anna-Laberge, du complexe sportif de l'école secondaire et du centre écologique.

6.1.3 Débits de circulation actuels

En période de pointe du matin, les débits sur le boulevard René-Lévesque varient entre 300 véh/h et 600 véh/h. Comme le montre le tableau 6.1, cela représente une diminution d'environ 35% des débits à l'ouest de Haute-Rivière et une diminution d'environ 50% des débits à l'est de l'intersection par rapport à 2009, période à laquelle l'A-30 n'était pas ouverte. Les échanges avec le boulevard Brisebois pour les véhicules à destination du Centre Hospitalier Anna-Laberge sont toujours importants.

En période de pointe du soir, les débits sur le boulevard René-Lévesque varient entre 500 véh/h et 600 véh/h. Comme le montre le tableau 6.1, cela représente une diminution d'environ 30% des débits à l'ouest de Haute-Rivière et une diminution d'environ 45% des débits à l'est de l'intersection par rapport à 2009, période à laquelle l'A-30 n'était pas ouverte.

Les débits sur Haute-Rivière ont augmenté à 450 véh/h par direction durant la période de pointe du matin et 550 véh/h par direction durant la période de pointe du soir. Ceci est dû à l'ouverture de l'A-30.

Également, comme des comptages n'ont pas été réalisés à l'intersection René-Lévesque / Brisebois, certaines hypothèses ont dû être faites quant aux débits :

- Des débits entrants/sortants de Brisebois en 2009, 45% utilisent maintenant le développement Westcliff pour accéder au boulevard Brisebois à partir de Haute-Rivière;
- Les proportions entre les véhicules utilisant les bretelles de l'A-30 demeurent inchangées par rapport à 2009;
- Les débits utilisant le chemin Haute-Rivière au sud de l'A-30 demeurent inchangés par rapport à 2009.

Tableau 6-1 Variation des débits sur René-Lévesque avant et après l'ouverture de l'A-30

Heure de pointe	Direction			Entre Albert-Seers et Haute-Rivière	Pont des Bourdons (à l'est de Haute-Rivière)
du matin	Ouest	2009	Débits (véh/h)	957	951
		2013	Débits (véh/h)	628	415
		Variation	%	-34%	-51%
	Est	2009	Débits (véh/h)	755	940
		2013	Débits (véh/h)	469	323
		Variation	%	-38%	-66%
du soir	Ouest	2009	Débits (véh/h)	782	1027
		2013	Débits (véh/h)	578	588
		Variation	%	-26%	-43%
	Est	2009	Débits (véh/h)	879	954
		2013	Débits (véh/h)	599	498
		Variation	%	-32%	-48%

Le pourcentage de véhicules lourds sur le boulevard René-Lévesque varie entre 5% et 10%. Quelques piétons traversent le boulevard René-Lévesque à l'intersection avec le boulevard Brisebois, mais sont peu présents sur le restant du boulevard.

6.1.4 Conditions actuelles de circulation

Les conditions actuelles de la circulation ont été déterminées à l'aide des simulations effectuées avec le logiciel Synchro/SimTraffic. Les conditions de circulation varient entre les carrefours et selon les périodes de la journée. La description des conditions de circulation et des niveaux de service est présenté à l'annexe D

Les programmations utilisées pour simuler la situation actuelle sont tirées de celles obtenues en 2009 par le MTQ.

En période de pointe du matin, comme le montre la figure 6.2, les conditions de circulation sont bonnes à la fois à l'intersection Brisebois / René-Lévesque (avec un retard global de 21 s/véh) et à l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque Lévesque (avec un retard global de 32 s/véh).

Comme le montre la figure 6.2, , les conditions de circulation en période de pointe du matin sont bonnes à l'intersection Brisebois / René-Lévesque (avec un retard global de 21 s/véh) et acceptables à l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque Lévesque (avec un retard global de 42 s/véh).

Heure de pointe du matin

Heure de pointe de l'après-midi

Figure 6.2
Débits de circulation et niveaux de service en période de pointe

6.2 SITUATION FUTURE

6.2.1 Modification des débits dans le quadrilatère

Dans le futur, avec le prolongement du boulevard Brisebois, les patrons de déplacements seront différents des patrons actuels. En plus, plusieurs projets de développement généreront de nouveaux débits. Selon les informations de la Ville, les différents projets considérés dans la présente étude sont :

- Développement commercial Westcliff (à l'exception d'un commerce présentement opérationnel – Walmart);
- Projet de développement résidentiel et commercial sur la rue Albert-Seers, immédiatement au nord du boulevard René-Lévesque (anciennement projet du Suroît);
- Projet de développement commercial sur le coin nord-ouest de l'intersection Brisebois / René-Lévesque;
- Projet de développement commercial sur les terrains Barrasso et Westcliff (au sud-ouest du boulevard Brisebois);
- Projet de développement commercial sur le terrain au sud-est de Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque;

Ces projets sont illustrés à la figure 6.3. Les plans d'implantation de ces projets sont à l'annexe E.

Selon la Ville, aucun autre développement ne sera à considérer en raison du zonage actuel et des prévisions de la Ville concernant les développements dans la zone à l'étude :

- Agrandissement du Centre hospitalier Anna-Laberge : des unités modulaires sont présentement en place et seront relocalisées dans le nouveau bâtiment une fois celui-ci construit;
- Agrandissement du centre sportif : le projet de l'aréna est réalisé et aucun autre projet n'est prévu pour l'instant;
- Projet de développement résidentiel et commercial de la Terre 121-122 : projet réalisé.

La génération de déplacements, la distribution et l'affectation des débits sur le réseau ont été réalisées en partie à partir d'études précédentes. Néanmoins, la génération des débits est basée sur les informations les plus récentes disponibles au moment de l'étude. Là où nécessaire, des ajustements ont été apportés afin d'assurer une analyse cohérente et complète.

Les débits générés ont été attribués sur le réseau routier basé sur des enquêtes origine-destination, des déplacements existants et notre connaissance du secteur à l'étude.

Figure 6.3
Projets de développement commercial et résidentiel

131-17090-00_Fig6-3_Projets_20130711.ai

GENIVAR

Les études et/ou intrants servant de référence sont :

- Rapport de GENIVAR (2012) – Quadrilatère Brisebois / René-Lévesque / Haute-Rivière / A-30.

L'annexe B présente les résultats de la génération de déplacements pour les périodes de pointe du matin et du soir:

- La génération des débits par les différents projets de développement;
- Les débits actuels;
- La réaffectation des débits dû au prolongement du boulevard Brisebois;
- L'affectation des nouveaux débits sur le réseau générés par les différents projets de développement;
- Les débits futurs.

Aucune estimation n'a été faite pour les piétons et les cyclistes qui s'ajouteront dans le secteur suite à la réalisation des différents projets de développement. Cependant, un minimum de piétons et de cyclistes a été considéré aux intersections afin que les simulations des conditions de circulation représentent le mieux possible la situation future.

Avec le prolongement du boulevard Brisebois, une diminution des débits est prévue sur le boulevard René-Lévesque, puisqu'une part de véhicules utilisera le prolongement du boulevard pour accéder aux développements ou à l'A-30.

Néanmoins, cette diminution de débits sur le boulevard René-Lévesque sera compensée par les nouveaux débits générés par les différents projets de développement résidentiels et commerciaux. À lui seul, il est prévu que le projet de développement Westcliff générera 450 véh/h en période de pointe du matin et 1 700 véh/h en période de pointe du soir, dont un peu moins de la moitié seront des déplacements en « passby/diverted ».

Au final, dans le futur, les débits augmenteront sur le boulevard René-Lévesque, comme le montre le tableau 6.2. Pour l'heure de pointe du soir (la période la plus critique), les mouvements les plus critiques seront :

- Le mouvement tout droit dans les deux (2) sens sur le boulevard René-Lévesque;
- Le virage à gauche de l'est vers le sud à partir de René-Lévesque;
- Le virage à droite du sud vers l'est à partir de Haute-Rivière;

Tableau 6-2 Variation des débits sur René-Lévesque entre l'actuel et le futur

Heure de pointe	Direction			Entre Albert-Seers et Haute-Rivière	Pont des Bourdons (à l'est de Haute-Rivière)
du matin	Ouest	Actuel	Débits (véh/h)	628	415
		Futur	Débits (véh/h)	623	647
		Variation	%	-1%	56%
	Est	Actuel	Débits (véh/h)	469	323
		Futur	Débits (véh/h)	553	599
		Variation	%	18%	85%
du soir	Ouest	Actuel	Débits (véh/h)	578	588
		Futur	Débits (véh/h)	663	985
		Variation	%	15%	68%
	Est	Actuel	Débits (véh/h)	599	498
		Futur	Débits (véh/h)	749	878
		Variation	%	25%	76%

6.2.2 Aménagements considérés dans la situation future

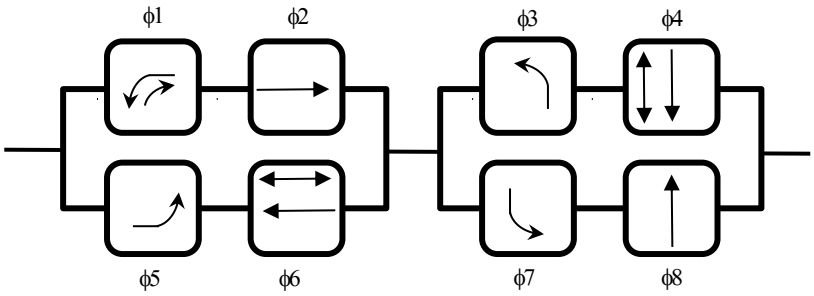
Les éléments suivants ont été considérés dans la conception:

- Le prolongement du boulevard Brisebois;
- L'ouverture de l'accès nord Westcliff et le lien entre le boulevard René-Lévesque et la rue Albert-Seers;
- Le boulevard René-Lévesque demeure à une (1) voie par direction;
- La longueur des baies de virage pour l'intersection Accès nord Westcliff / René-Lévesque est le même que celle définie dans l'étude 2012 de Genivar;
- Le virage à droite sur feu rouge a été interdit lorsque celui-ci était en conflit avec la piste multifonctionnelle sur le côté ouest de Primeau / Haute-Rivière et de Albert-Seers, et ce, peu importe le nombre de piétons.

De plus, un accès nord est prévu sur le boulevard René-Lévesque, environ à mi-chemin entre l'accès au stationnement de l'hôpital situé sur le boulevard René-Lévesque et l'intersection du boulevard René-Lévesque et du chemin Haute-Rivière. Cet accès devrait former une intersection en croix, où l'approche nord permettrait d'accéder à la rue Albert-Seers. L'accès devrait être moyennement sollicité (20% à 30% des débits du centre de développement Westcliff en excluant les débits du CHAL).

La géométrie proposée demeure la même que celle définie dans l'étude 2012 de Genivar. Le phasage des feux pour l'intersection est présenté à la figure 6.4.

Figure 6.4 Phasage proposé pour l'accès nord du développement Westcliff



6.2.3 Conditions de circulation

En période de pointe du soir, l'intersection Brisebois / Haute-Rivière / René-Lévesque ne parvient pas à accommoder tous les débits projetés. Les mouvements suivants sont critiques :

- Le virage à gauche de l'est vers le sud à partir de René-Lévesque : la baie de virage actuellement en place ne suffit pas à stocker tous les véhicules supplémentaires effectuant ce mouvement;
- La direction est sur René-Lévesque : la file d'attente atteint 300 m, soit presque jusqu'à la nouvelle intersection devant être construite pour accéder à la rue Albert-Seers;
- Le virage à gauche du sud vers l'ouest à partir de Haute-Rivière : la baie de virage actuellement en place ne suffit pas à accommoder tous les véhicules supplémentaires effectuant ce mouvement.

Des mesures de mitigation sont nécessaires afin d'obtenir des conditions de circulation acceptables à l'intersection.

6.3 MESURES DE MITIGATION

6.3.1 Mesures de mitigation proposées

Afin de conserver un niveau de service acceptable en période de pointe du soir à l'intersection Brisebois / Haute-Rivière / René-Lévesque, les mesures suivantes sont nécessaires :

- Implanter une deuxième voie de virage à gauche sur l'approche est de l'intersection afin de permettre le virage à gauche en double. La faisabilité de cet aménagement et la longueur des baies de virage sont à valider lors d'un concept plus détaillé;
- Allonger les baies de virage de l'approche ouest afin de pouvoir accommoder plus de véhicules et diminuer la file d'attente sur René-Lévesque. La longueur recommandée est de 100 m pour les deux (2) baies.

L'ajout d'un virage à gauche en double permettra :

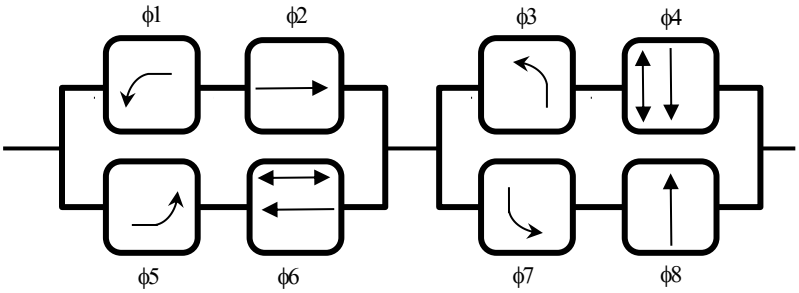
- à plus de véhicules d'effectuer un virage à gauche en double pour un même temps de vert que si le virage à gauche était en simple;

- de stocker les véhicules supplémentaires qui seront générés par les nouveaux développements et ainsi éviter que ces véhicules ne bloquent le tout droit;
- de transférer du temps de vert de cette phase à d'autres phases (entre autres la phase de virage à gauche à partir de l'approche sud).

L'allongement des baies de virage de l'approche ouest permettra aux véhicules qui désirent tourner à l'intersection de se ranger plus rapidement dans les baies de virage appropriées et de libérer la voie de tout droit plus rapidement, réduisant de ce fait la file sur cette voie.

Le phasage proposé est présenté à la figure 6.5. Le cycle de l'intersection est de 120 s et celle-ci est synchronisée avec les intersections Accès nord Westcliff / René-Lévesque et Accès est / René-Lévesque comme recommandé dans l'étude 2012 de Genivar.

Figure 6.5 Phasage de l'intersection du boulevard René-Lévesque et du chemin de la Haute-Rivière



6.3.2 Conditions de circulation avec les mesures de mitigation

La figure 6.6 montrent les conditions de circulation futures avec les aménagements proposés. La description des conditions de circulation et des niveaux de service est présenté à l'annexe D

L'intersection Brisebois / René-Lévesque fonctionne avec un retard global de 27 s/véh pour la période de pointe du matin et avec un retard global de 25 s/véh pour la période de pointe du soir. Dans les deux (2) cas, cela correspond à un niveau de service C, ce qui indique que l'intersection a un bon niveau de service.

L'intersection Accès nord Westcliff / René-Lévesque fonctionne avec un retard global de 24 s/véh pour la période de pointe du matin (soit un niveau de service C) et avec un retard global de 36 s/véh pour la période de pointe du soir (soit un niveau de service D). Cela indique que le niveau de service à l'intersection est bon durant la période de pointe du matin et acceptable durant la période de pointe du soir.

L'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque fonctionne avec un retard global de 36 s/véh, soit un niveau D.

À l'heure de pointe du soir, les conditions de circulation à l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque sont les suivantes :

- Le virage à gauche de l'est vers le sud à partir de René-Lévesque fonctionne avec un retard de 93 s/véh, soit un niveau de service F;

- La direction est sur René-Lévesque fonctionne avec un retard de 47 s/véh, soit un niveau de service D;
- La direction ouest sur René-Lévesque fonctionne avec un retard de 36 s/véh, soit un niveau de service D;
- La file d'attente maximum pour le virage à gauche de l'est vers le sud à partir de René-Lévesque atteint 90m, soit moins que la longueur de la baie de virage;
- Le virage à gauche du sud vers l'ouest à partir de Haute-Rivière fonctionne avec un retard de 96 s/véh, soit un niveau de service F;
- La file d'attente moyenne/maximum pour le virage à gauche du sud vers l'ouest à partir de Haute-Rivière atteint 58m/75m, soit plus que la longueur de la baie de virage.
- L'intersection fonctionne avec un retard global de 53 s/véh, soit un niveau de service D et parvient à accommoder tous les véhicules.

Cela montre tout d'abord que les aménagements proposés permettent d'obtenir un niveau de service acceptable à l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque. En particulier, l'ajout d'une deuxième baie pour permettre le virage à gauche en double permet d'éviter que les véhicules désirant tourner à gauche à partir de l'est n'attendent sur la voie de tout droit.

Les simulations montrent également que la longueur de la baie de virage à gauche à partir du sud n'est pas suffisante pour stocker tous les véhicules. Cependant, aucun aménagement géométrique supplémentaire n'a été recommandé pour les raisons suivantes :

- les véhicules arrivent tout de même à passer par l'intersection;
- le chemin Haute-Rivière a récemment été construit;
- il est possible qu'une partie des véhicules effectuant le virage à gauche à cette intersection décident de passer par le boulevard Brisebois pour éviter la congestion à cette intersection.

Un suivi régulier de l'évolution des débits à l'intersection sera nécessaire afin de surveiller l'évolution des débits. Entre autres, dans le cas où un accès venait à être aménagé sur le côté est du chemin Haute-Rivière entre la rue Allard et le boulevard René-Lévesque, il faudrait évaluer plus en détail si une baie de virage à droite était nécessaire à l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque.

Afin de s'assurer que les files d'attente ne causent pas d'interblocage entre les intersections, en particulier celles situées sur le boulevard René-Lévesque, les files d'attentes en tout droit ont été vérifiées et sont présentées au tableau 6-3.

Tableau 6-3 Files d'attente entre les intersections

Tronçon entre les intersections		Distance entre intersections (m)	Période de pointe	Direction	Long. file d'attente (m)		
					Moy.	95ème perc.	Max.
René-Lévesque / Albert-Seers / Accès Nord Westcliff	René-Lévesque / de la Haute-Rivière	350	du matin	est	38	81	87
				ouest	56	102	112
			du soir	est	90	191	213
				ouest	64	108	128

La période de pointe du soir est celle où les files d'attente sont les plus élevées. Entre les intersections René-Lévesque / Albert-Seers / Accès Nord Westcliff et René-Lévesque / de la Haute-Rivière, en direction est, la file d'attente maximale atteint 213 m sur les 350 m qui séparent les deux (2) intersections. La distance entre les deux intersections est donc suffisante pour éviter l'interblocage.

Heure de pointe du matin

Heure de pointe de l'après-midi

Figure 6.6
Débits de circulation et niveaux de service en période de pointe

7.0 CONCLUSION

La Ville de Châteauguay souhaite étudier l'aménagement d'accès à divers terrains à proximité des boulevards Brisebois et René-Lévesque afin de pouvoir développer ces terrains et la connexion entre certaines rues. Elle désire également connaître l'impact qu'aura le développement de ces terrains et d'autres projets immobiliers sur le secteur environnant.

Les objectifs de l'étude sont :

- évaluer le raccord le plus optimal entre les rues Albert-Seers, Bourdon, Brisebois et Sutterlin;
- évaluer le gabarit nécessaire du prolongement du boulevard Brisebois vers l'échangeur de l'A-30;
- évaluer le positionnement le plus optimal et le mode de gestion des accès aux sites suivants :
  - ► le site 1 situé au sud-est de Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque;
  - ► les sites 2 et 3, respectivement nommés Barrasso et Westcliff, et situés au sud du Centre Multisport de Châteauguay.
- évaluer l'impact qu'aura le développement des sites ci-haut mentionnés et d'autres développements dans le secteur;
- identifier des mesures de mitigation, si nécessaire, afin de conserver des conditions de circulations acceptables.

L'évaluation de la connexion des rues Albert-Seers, Brisebois, René-Lévesque et Sutterlin a permis d'identifier deux (2) scénarios potentiels :

- Prolonger la rue Albert-Seers pour qu'elle rejoigne le boulevard Brisebois à angle droit, en face du boulevard Sutterlin (scénario 1);
- Modifier la connexion existante des rues Brisebois et Sutterlin afin d'éliminer le coude existant et prolonger la rue Albert-Seers pour qu'elle rejoigne les rues Brisebois et Sutterlin à angle droit (scénario 2).

Le premier scénario apparaît comme étant préférable car il permet de réduire les coûts d'aménagements.

Différents scénarios de prolongement du boulevard Brisebois vers l'échangeur de l'A-30 ont également été évalués. Les scénarios proposant un prolongement du boulevard Brisebois avec un coude (scénarios 1 et 3) sont ceux retenus et la trame de rue exacte (présence d'une troisième voie ou de baies de virage à gauche) devra être précisée lorsque l'emplacement des accès sera connue.

L'évaluation de différents scénarios d'aménagement des accès sur le boulevard Brisebois a permis de faire ressortir les avantages et inconvénients des options analysées. Certaines actions doivent être prises par la Ville afin de pouvoir sélectionner une option:

- la Ville doit statuer sur la forme que prendra le prolongement du boulevard Brisebois;

- la Ville doit vérifier si elle peut utiliser l'accès partagé avec le Centre Multisport de Châteauguay;
- la Ville doit statuer sur le phasage des travaux dans le secteur;
- si possible, la Ville doit préciser les développements prévus sur le site.

Certains éléments de l'intersection Accès ouest Westcliff / Brisebois doivent également être évalués plus en détail, notamment :

- la pertinence d'ajouter des panneaux d'arrêt sur le boulevard Brisebois;
- la position des traverses piétonnes à l'intersection ou à proximité de l'intersection.

L'évaluation des différents accès possibles au terrain situé au sud-est de Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque a permis d'identifier les accès potentiels suivants au site:

- l'accès sur la rue Allard est le seul pour lequel tous les mouvements peuvent être permis et est donc essentiel au développement du terrain;
- l'accès sur le chemin Haute-Rivière présente également les avantages d'offrir un deuxième accès en virage à droite seulement et donc d'augmenter l'accessibilité du site tout en diminuant la circulation sur la rue Allard.

L'évaluation des conditions de circulation futures sur le boulevard René-Lévesque a été effectuée en tenant compte des développements résidentiels et commerciaux listés à la section 6.2.1. Les débits générés par les développements ont été distribués et affectés sur le réseau, les conditions de circulation futures ont été évaluées et des mesures de mitigation ont été proposées aux intersections problématiques.

Afin de conserver un niveau de service acceptable en période de pointe du soir à l'intersection Brisebois / Haute-Rivière / René-Lévesque, les mesures suivantes sont nécessaires :

- Implanter une deuxième voie de virage à gauche sur l'approche est de l'intersection afin de permettre le virage à gauche en double. La faisabilité de cet aménagement et la longueur des baies de virage sont à valider lors d'un concept plus détaillé;
- Allonger les baies de virage de l'approche ouest afin d'accommoder plus de véhicules et diminuer la file d'attente sur René-Lévesque. La longueur recommandée est de 100 m pour les deux (2) baies.

L'ajout d'un virage à gauche en double permettra :

- à plus de véhicules d'effectuer un virage à gauche en double pour un même temps de vert que si le virage à gauche était en simple;
- de stocker les véhicules supplémentaires qui seront générés par les nouveaux développements et ainsi éviter que ces véhicules ne bloquent le tout droit;
- de transférer du temps de vert de cette phase à d'autres phases (entre autres la phase de virage à gauche à partir de l'approche sud).

L'allongement des baies de virage de l'approche ouest permettra aux véhicules qui désirent tourner à l'intersection de se ranger plus rapidement dans les baies de virage appropriées et de libérer la voie de tout droit plus rapidement et réduisant de ce fait la file sur cette voie.

Un suivi régulier de l'évolution des débits à l'intersection sera nécessaire afin de surveiller l'évolution des débits. Entre autres, dans le cas où un accès venait à être aménagé sur le côté est du chemin Haute-Rivière entre la rue Allard et le boulevard René-Lévesque, il faudrait évaluer plus en détail si une baie de virage à droite était nécessaire à l'intersection Haute-Rivière / Primeau / René-Lévesque.

RÉFÉRENCES

BIBLIOGRAPHIE

Publications du Québec (2010a), *Ouvrages routiers – Normes, Tome I – Conception routière*.

Publications du Québec (2010d), *Ouvrages routiers – Normes, Tome V – Signalisation routière*, Vol. 1 et 2.

Publications du Québec (2002), *Guide de mise en œuvre du virage à droite au feu rouge, 38 pp.*

Rapport de GENIVAR (2012), *Étude de circulation - Quadrilatère Brisebois / René-Lévesque / Haute-Rivière / A-30*, 33 pp.

A ABRÉVIATIONS ET UNITÉS

A1 UNITÉS

km/h	Kilomètre par heure
m	Mètre
s	Seconde
s/véh	Seconde par véhicule
véh/h	Nombre de véhicules par heure

B GÉNÉRATION DE DÉPLACEMENTS

Projet de développement Westcliff
Génération de déplacements

Code ITE	Usage ITE	Usage	Quantité	Unité ITE	Répartition des déplacements									
					Heure pointe matin					Heure pointe soir				
					Taux génération	% entrants	% sortants	% Internes	% Passby & Diverted	Taux génération	% entrants	% sortants	% Internes	% Passby & Diverted
820	Shopping Center		310	1000 pi2	**0,97**	61%	39%	20%	45%	**4,38**	51%	49%	20%	45%
823	Factory Outlet Center		78	1000 pi2	**0,67**	73%	27%	20%	45%	**3,30**	47%	53%	20%	45%
443	Movie Teather Without Matinee		11	1000 pi2	**11,52**	52%	48%	20%	45%	**11,15**	59%	41%	20%	45%
814	Specialty Retail Center		0	1000 pi2	**1,25**	48%	52%	20%	45%	**2,71**	44%	56%	20%	45%

Déplacements bruts

Usage	Usage ITE	Code d'usage ITE	Quantité	Unité ITE	Déplacements bruts					
					Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
					Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
820	Shopping Center	0	310	1000 pi2	**300**	183	117	**1358**	693	666
823	Factory Outlet Center	0	78	1000 pi2	**52**	38	14	**258**	121	137
443	Movie Teather Without Matinee	0	11	1000 pi2	**127**	66	61	**123**	72	50
814	Specialty Retail Center	0	0	1000 pi2	**0**	0	0	**0**	0	0
					479	287	192	**1 739**	886	852

Déplacements internes

Usage	Usage ITE	Code d'usage ITE	Quantité	Unité ITE	Déplacements internes					
					Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
					Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
820	Shopping Center	0	310	1000 pi2	**60**	37	23	**272**	139	133
823	Factory Outlet Center	0	78	1000 pi2	**10**	8	3	**52**	24	27
443	Movie Teather Without Matinee	0	11	1000 pi2	**25**	13	12	**25**	14	10
814	Specialty Retail Center	0	0	1000 pi2	**0**	0	0	**0**	0	0
					96	57	38	**348**	177	170

Déplacements bruts - internes

Usage	Usage ITE	Code d'usage ITE	Quantité	Unité ITE	Déplacements bruts - internes					
					Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
					Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
820	Shopping Center	0	310	1000 pi2	**240**	147	94	**1087**	554	532
823	Factory Outlet Center	0	78	1000 pi2	**42**	31	11	**206**	97	109
443	Movie Teather Without Matinee	0	11	1000 pi2	**101**	53	49	**98**	58	40
814	Specialty Retail Center	0	0	1000 pi2	**0**	0	0	**0**	0	0
					383	230	154	**1 391**	709	682

Déplacements pass by and diverted

Usage	Usage ITE	Code d'usage ITE	Quantité	Unité ITE	Déplacements pass by and diverted					
					Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
					Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
820	Shopping Center	0	310	1000 pi2	**108**	66	42	**489**	249	240
823	Factory Outlet Center	0	78	1000 pi2	**19**	14	5	**93**	44	49
443	Movie Teather Without Matinee	0	11	1000 pi2	**46**	24	22	**44**	26	18
814	Specialty Retail Center	0	0	1000 pi2	**0**	0	0	**0**	0	0
					173	103	69	**626**	319	307

Déplacements générés nets

Usage	Usage ITE	Code d'usage ITE	Quantité	Unité ITE	Déplacements générés nets					
					Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
					Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
820	Shopping Center	0	310	1000 pi2	**132**	81	52	**598**	305	293
823	Factory Outlet Center	0	78	1000 pi2	**23**	17	6	**113**	53	60
443	Movie Teather Without Matinee	0	11	1000 pi2	**56**	29	27	**54**	32	22
814	Specialty Retail Center	0	0	1000 pi2	**0**	0	0	**0**	0	0
					211	126	85	**765**	390	375

Données de base

Usage	Usage ITE	Code d'usage ITE	Unités	Répartition des déplacements											
				Heure de pointe du matin					Heure de pointe du soir						
				Taux de génération	% entrants	% sortants	% internes	% passby & diverted	Taux de génération	% entrants	% sortants	% internes	% passby & diverted	% passby	% diverted
Condominium	H-Rise Resi. Condo/Townh.	232	logements	**0,34**	19%	81%	0%	0%	**0,38**	62%	38%	0%	0%	0%	0%
Commerce spécialisé	Specialty Retail Centre	826	1000 pi^2	**3,10**	61%	39%	0%	12%	**5,02**	56%	44%	0%	39%	0%	0%
Centre commercial	Shopping Center	820	1000 pi^2	**1,03**	61%	39%	0%	12%	**3,75**	48%	52%	10%	39%	0%	0%
Tim Horton		937	1000 pi^2	**101,40**	49%	51%	20%	65%	**36,16**	51%	49%	20%	65%	0%	0%
Lave-Auto	Automated Car Wash	948	1000 pi^2	**14,12**	50%	50%	15%	30,0%	**14,12**	50%	50%	15%	100%	0%	0%
							10%	0%				10%	0%	0%	0%

Hypothèses: Pas de desserte TC significative du projet

30% Part de passby le matin par rapport au soir

100% Part de taux de génération du lave-auto le matin par rapport au soir

Project 1

Développement résidentiel/commercial Albert-Seers

Usage	Quantité	Code d'usage ITE	Unités	Déplacements bruts						Déplacements internes						Déplacements bruts - internes						Déplacements passby and diverted						Déplacements générés nets					
				Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
				Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
Condominium	751	232	logements	255	49	207	285	177	108	0	0	0	0	0	0	255	49	207	285	177	108	0	0	0	0	0	0	255	49	207	285	177	108
Commerce spécialisé	0	826	1000 pi^2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Centre commercial	85,4	820	1000 pi^2	88	54	34	320	154	167	0	0	0	32	15	17	88	54	34	288	138	150	10	6	4	112	54	58	78	47	30	176	84	91
Total	-		-	**343**	**102**	**241**	**606**	**331**	**275**	**0**	**0**	**0**	**32**	**15**	**17**	**343**	**102**	**241**	**574**	**315**	**258**	**10**	**6**	**4**	**112**	**54**	**58**	**333**	**96**	**237**	**461**	**261**	**200**

1sqm = 10.7639 pi^2

Projet 2

Développement Tim Horton, Brisebois

Usage	Quantité	Code d'usage ITE	Unités	Déplacements bruts						Déplacements internes						Déplacements bruts - internes						Déplacements passby and diverted						Déplacements générés nets					
				Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
				Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
Commerce spécialisé	4,4	826	1000 pi^2	14	8	5	22	12	10	0	0	0	0	0	0	14	8	5	22	12	10	2	1	1	9	5	4	12	7	5	13	8	6
Tim Horton	3	937	1000 pi^2	284	139	145	101	52	50	57	28	29	20	10	10	227	111	116	81	41	40	148	72	75	53	27	26	79	39	41	28	14	14
Lave-Auto	1,4	948	1000 pi^2	20	10	10	20	10	10	3	2	2	3	2	2	17	9	9	17	9	9	5	3	3	17	9	9	12	6	6	0	0	0
Total	-		-	318	157	160	143	74	69	60	29	30	23	12	11	258	128	130	120	62	58	154	76	78	78	40	38	103	52	51	42	22	20

Project 3

Projet résidentiel commercial, mixte ou autre (Rue Allard)

Usage	Quantité	Code d'usage ITE	Unités	Déplacements bruts						Déplacements internes						Déplacements bruts - internes						Déplacements passby and diverted						Déplacements générés nets					
				Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
				Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
Commerce spécialisé	88	826	1000 pi^2	274	167	107	443	248	195	0	0	0	0	0	0	274	167	107	443	248	195	32	20	12	173	97	76	242	147	94	270	151	119
Total	-		-	**274**	**167**	**107**	**443**	**248**	**195**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**274**	**167**	**107**	**443**	**248**	**195**	**32**	**20**	**12**	**173**	**97**	**76**	**242**	**147**	**94**	**270**	**151**	**119**

1sqm = 10.7639 pi^2

Project 4

Terrain sur le coin sud-ouest du coude Brisebois

Usage	Quantité	Code d'usage ITE	Unités	Déplacements bruts						Déplacements internes						Déplacements bruts - internes						Déplacements passby and diverted						Déplacements générés nets					
				Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir			Heure de pointe du matin			Heure de pointe du soir		
				Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants	Total	Entrants	Sortants
Commerce spécialisé	132	826	1000 pi^2	409	249	159	662	371	291	0	0	0	0	0	0	409	249	159	662	371	291	48	29	19	258	145	114	361	220	141	404	226	178
Total	-		-	**409**	**249**	**159**	**662**	**371**	**291**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**409**	**249**	**159**	**662**	**371**	**291**	**48**	**29**	**19**	**258**	**145**	**114**	**361**	**220**	**141**	**404**	**226**	**178**

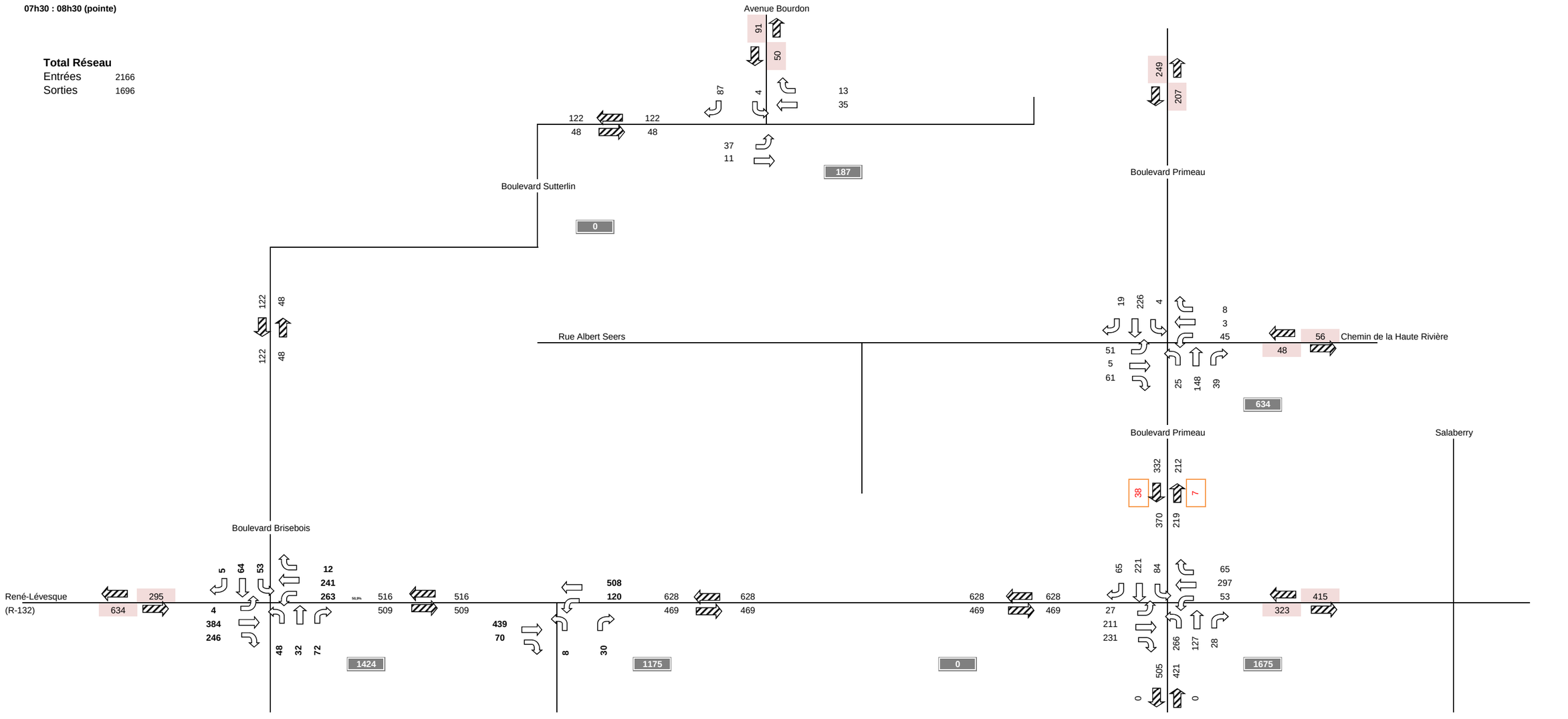
1sqm = 10.7639 pi^2

Débits actuels - AM

07h30 : 08h30 (pointe)

Total Réseau

Entrées	2166
Sorties	1696

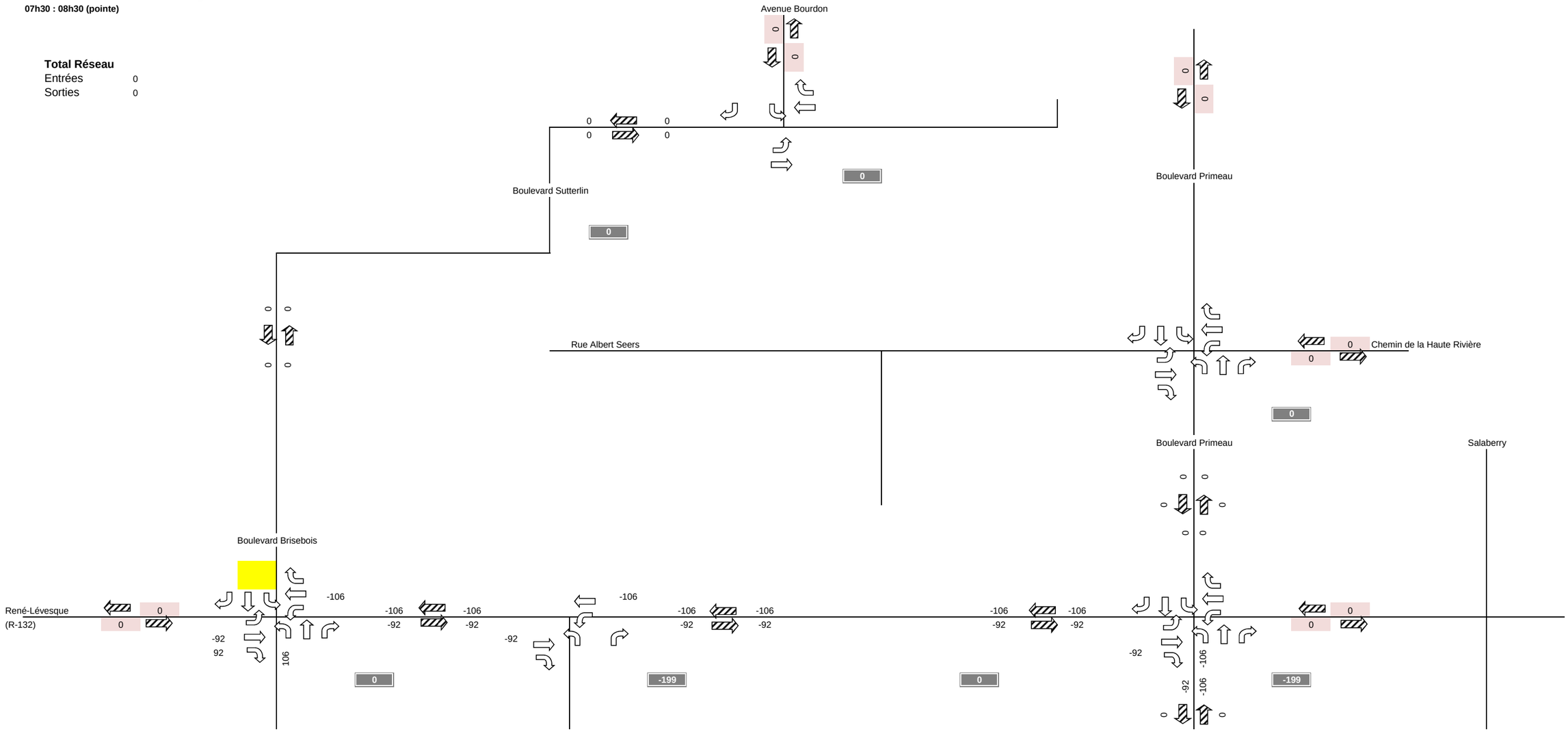


Réaffectation dû au prolongement de Brisebois - AM

07h30 : 08h30 (pointe)

Total Réseau

Entrées	0
Sorties	0

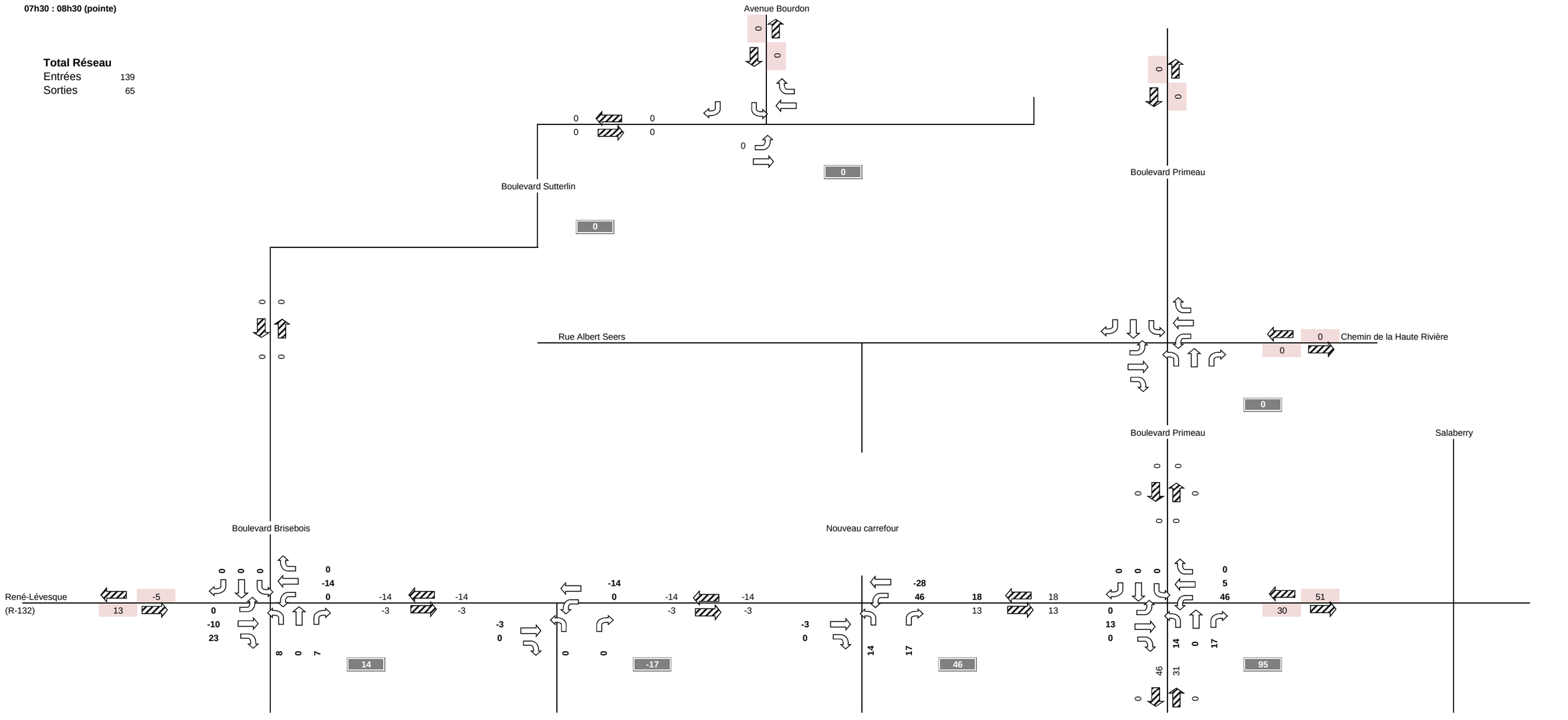


Débits générés par Westcliff (incluant passby et diverted) - AM

07h30 : 08h30 (pointe)

Total Réseau

Entrées	139
Sorties	65



Débits générés par projets 1 et 2 (incluant passby et diverted) - AM

07h30 : 08h30 (pointe)

Nouveaux développements

Total Réseau

Entrées	159
Sorties	298
	458

Total Gén. P1

Attirés	96
Produits	237
	333

Total Gén P2

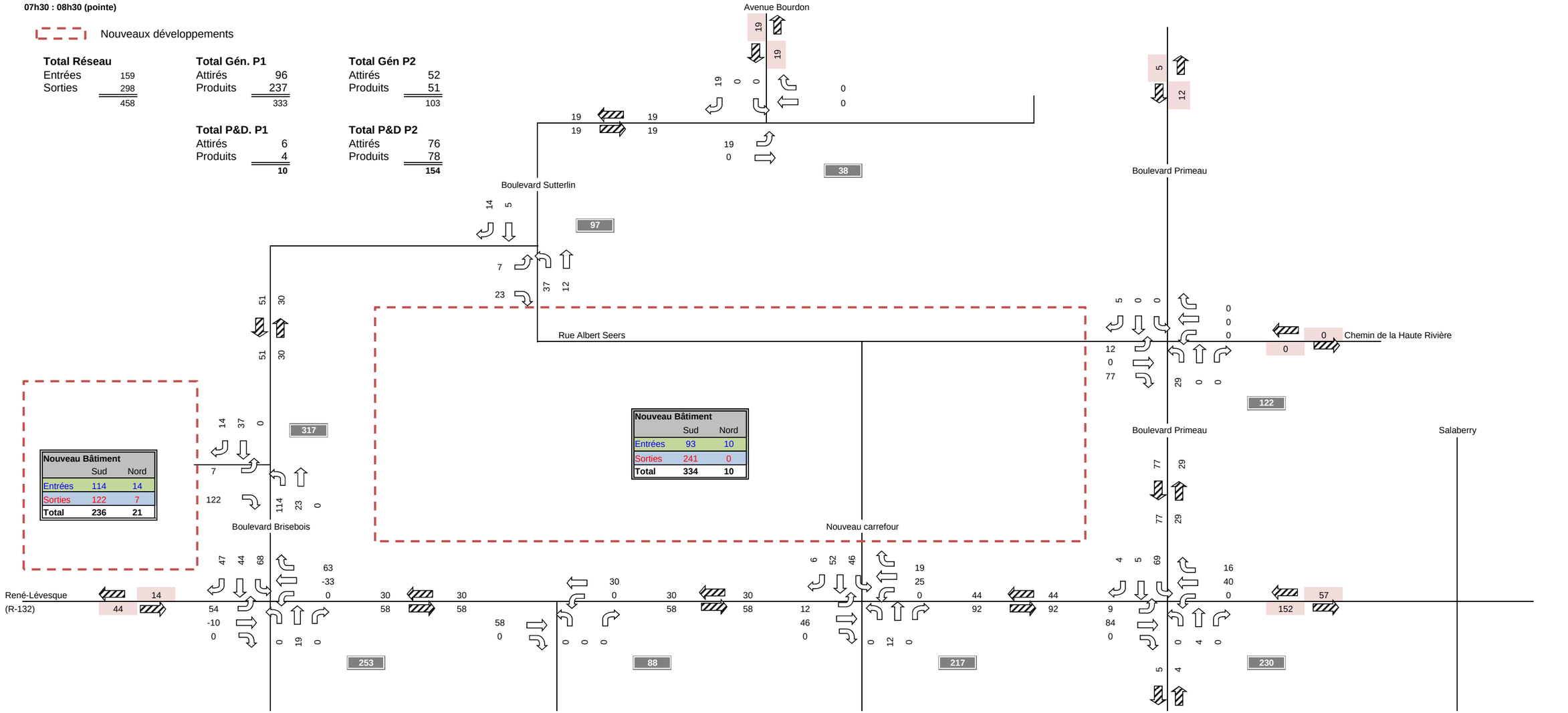
Attirés	52
Produits	51
	103

Total P&D. P1

Attirés	6
Produits	4
	10

Total P&D P2

Attirés	76
Produits	78
	154



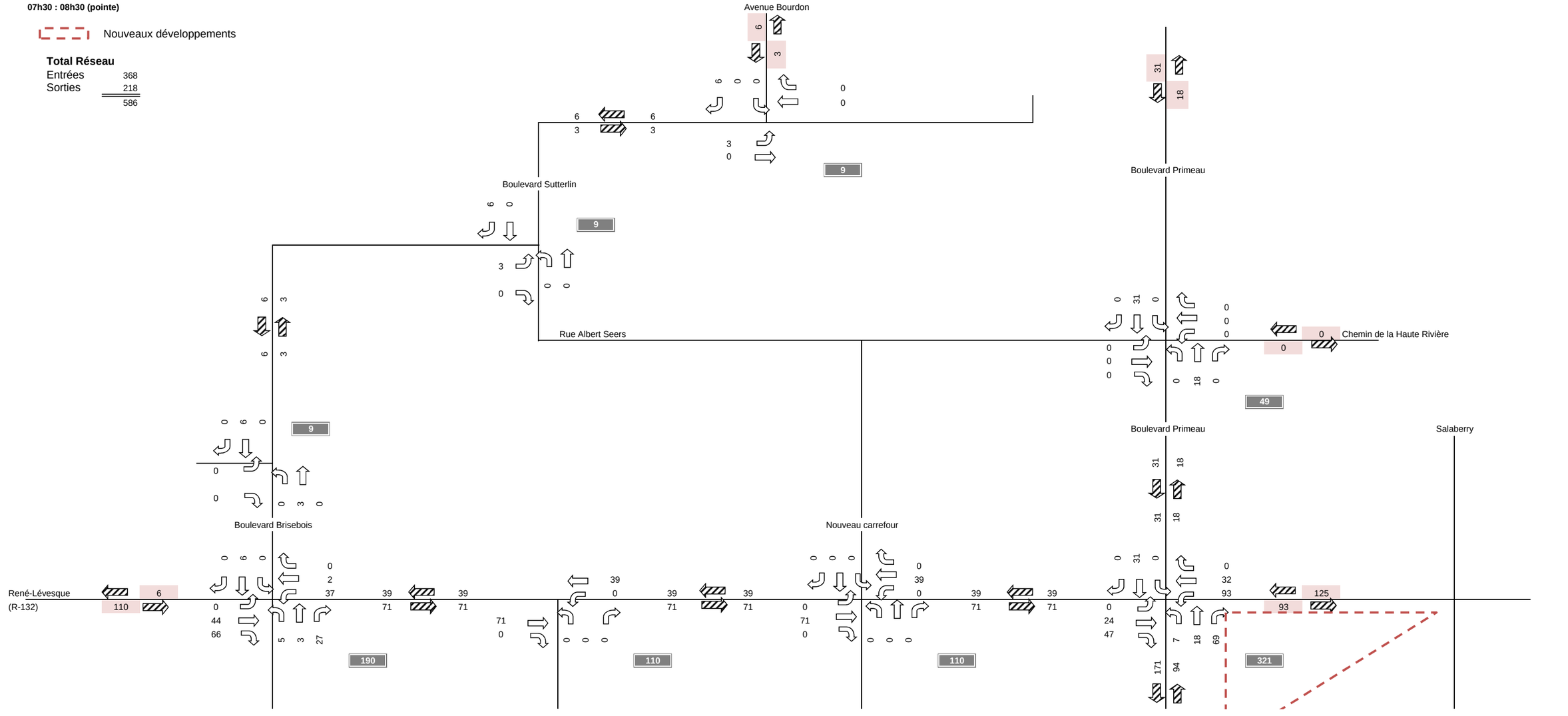
Débits générés par projets 3 et 4 (incluant passby et diverted) - AM

07h30 : 08h30 (pointe)

Nouveaux développements

Total Réseau

Entrées	368
Sorties	218
	586



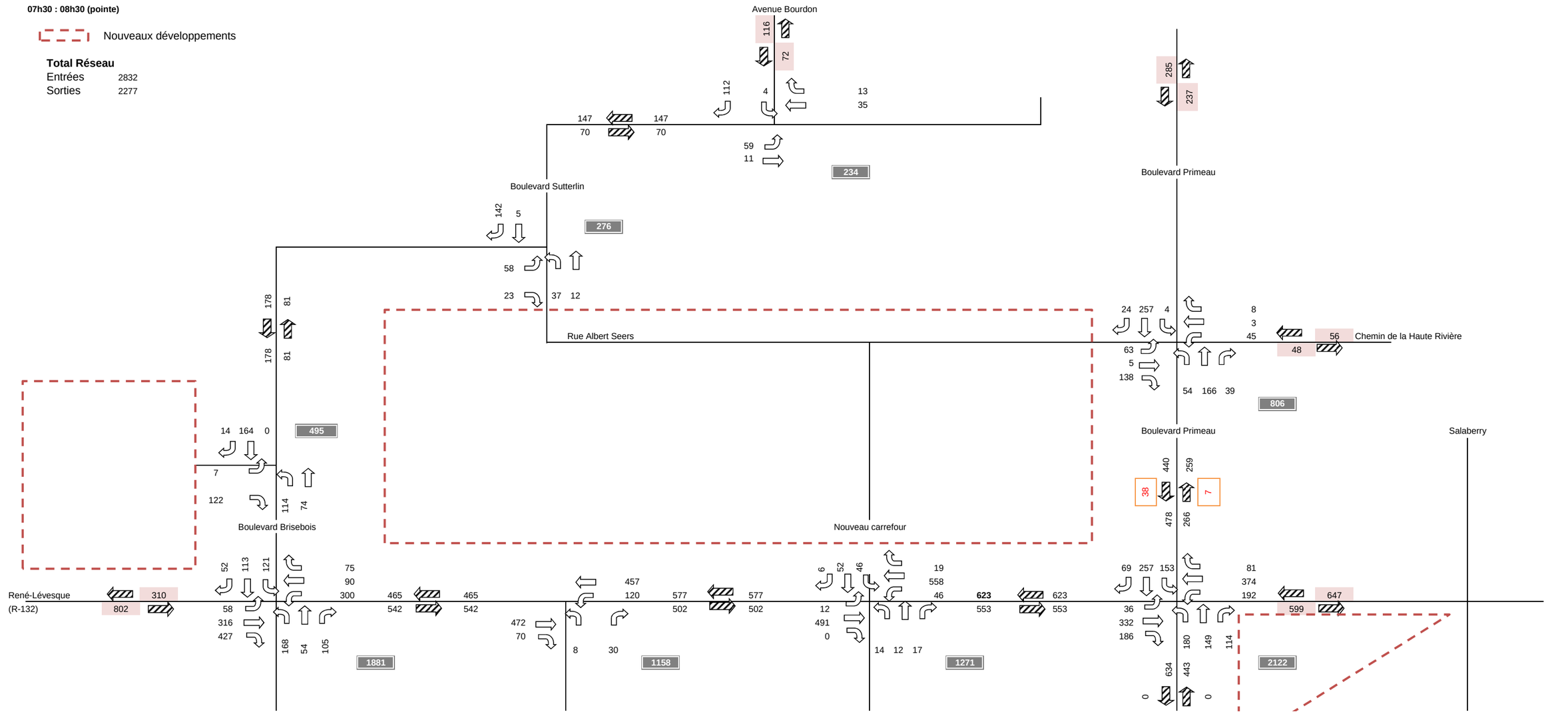
Débits futurs totaux - AM

07h30 : 08h30 (pointe)

Nouveaux développements

Total Réseau

Entrées	2832
Sorties	2277

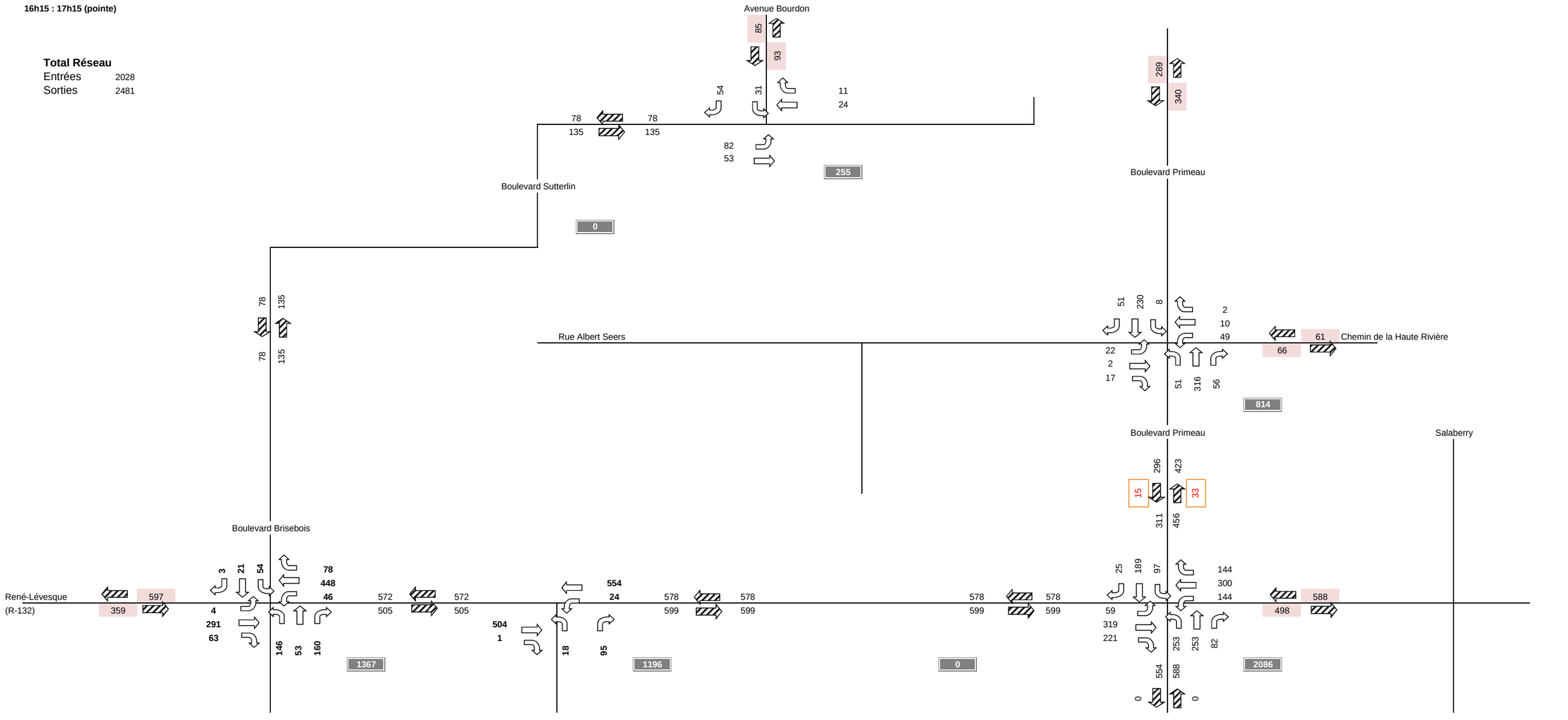


Débits actuels - PM

16h15 : 17h15 (pointe)

Total Réseau

Entrées	2028
Sorties	2481

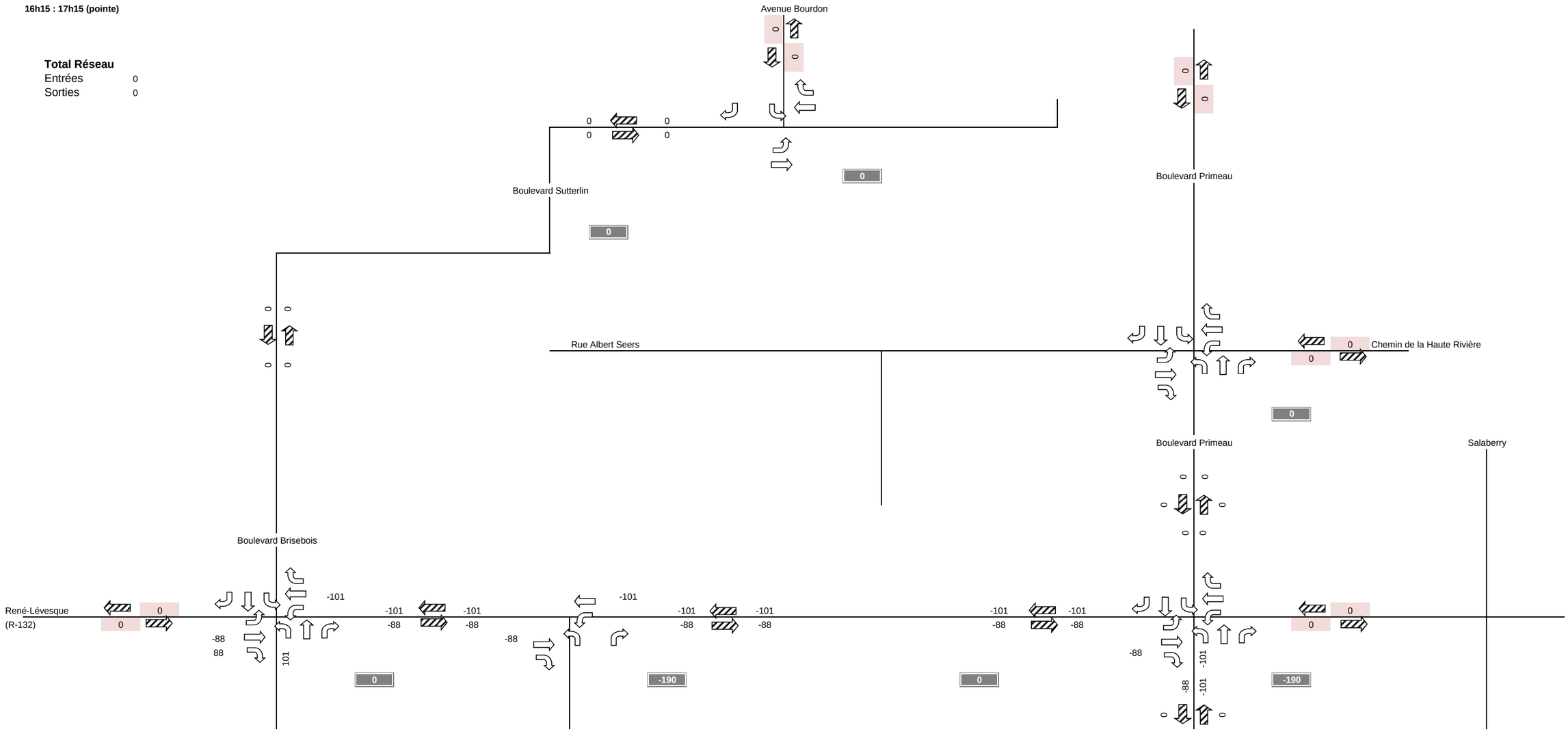


Réaffectation dû au prolongement de Brisebois - PM

16h15 : 17h15 (pointe)

Total Réseau

Entrées	0
Sorties	0

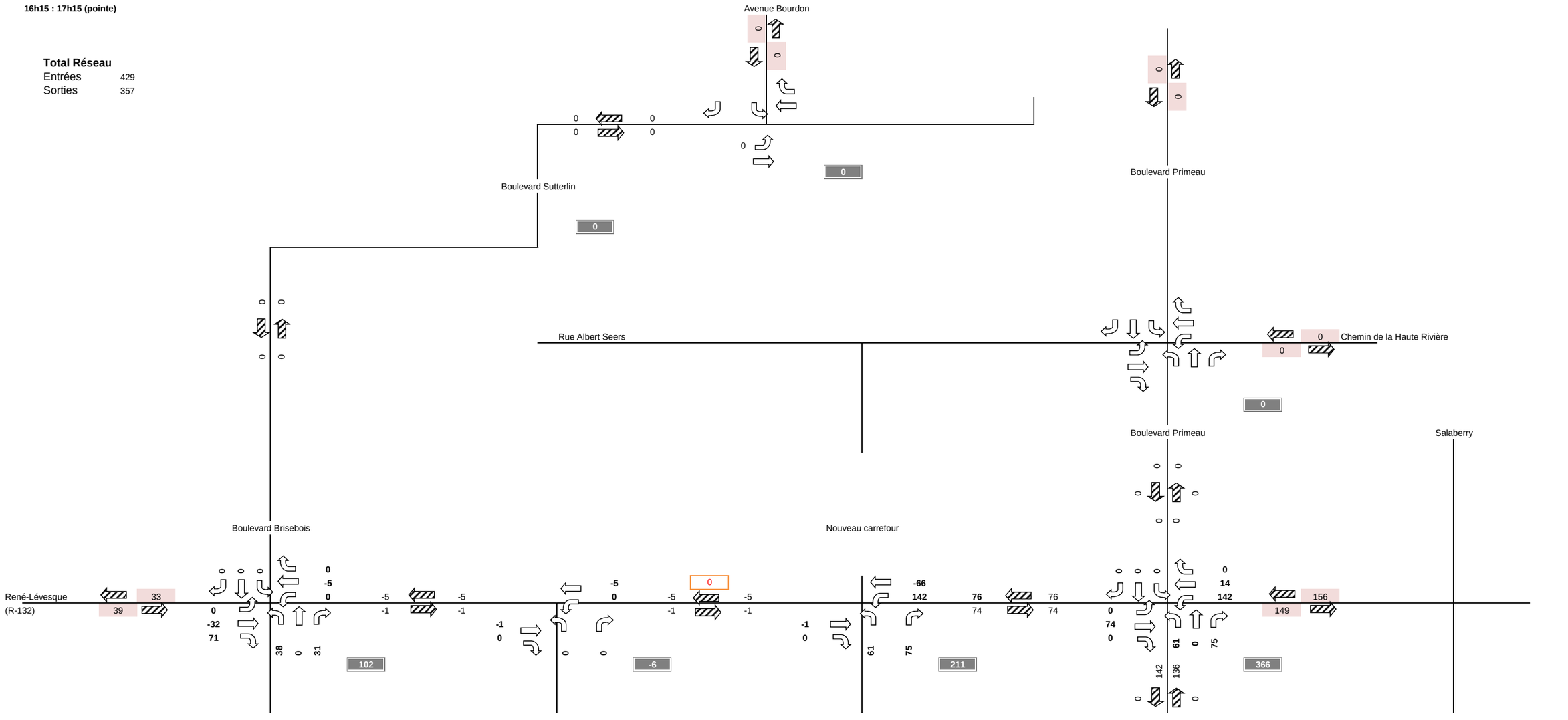


Débits générés par Westcliff (incluant passby et diverted) - PM

16h15 : 17h15 (pointe)

Total Réseau

Entrées	429
Sorties	357



Débits générés par projets 1 et 2 (incluant passby et diverted) - PM

16h15 : 17h15 (pointe)

Nouveaux développements

Total Réseau

Entrées	288
Sorties	226
	514

Total Gén. P1

Attirés	261
Produits	200
	461

Total Gén P2

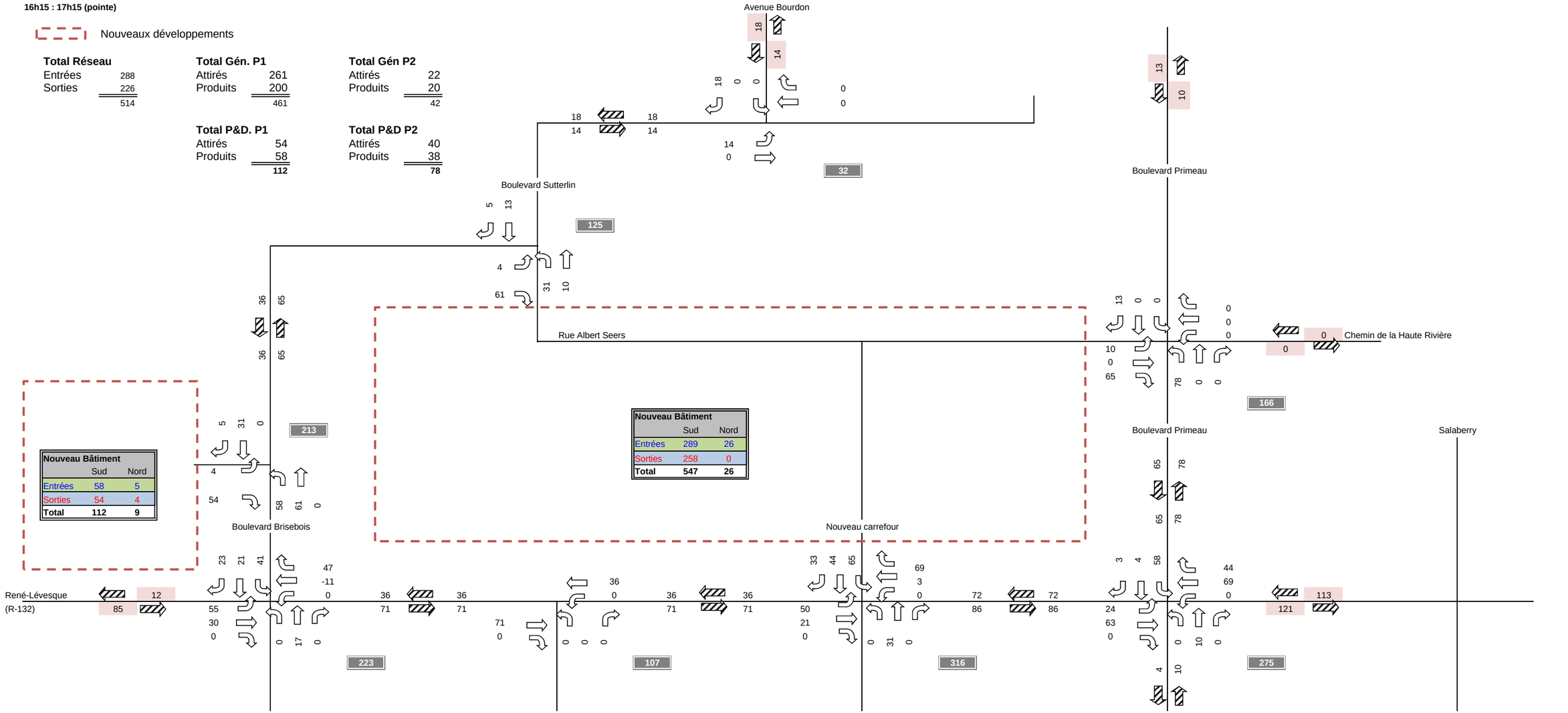
Attirés	22
Produits	20
	42

Total P&D. P1

Attirés	54
Produits	58
	112

Total P&D P2

Attirés	40
Produits	38
	78



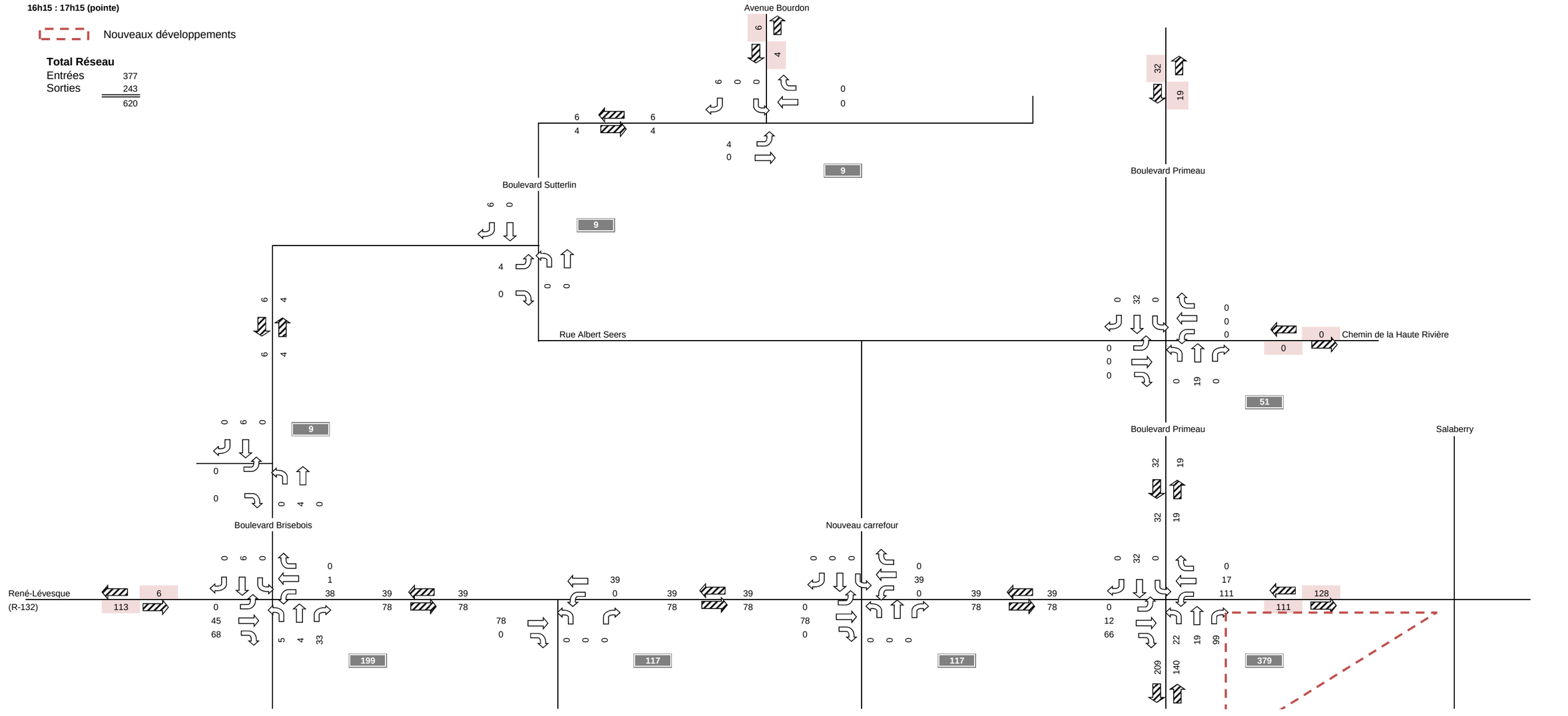
Débits générés par projets 3 et 4 (incluant passby et diverted) - PM

16h15 : 17h15 (pointe)

Nouveaux développements

Total Réseau

Entrées	377
Sorties	243
	620



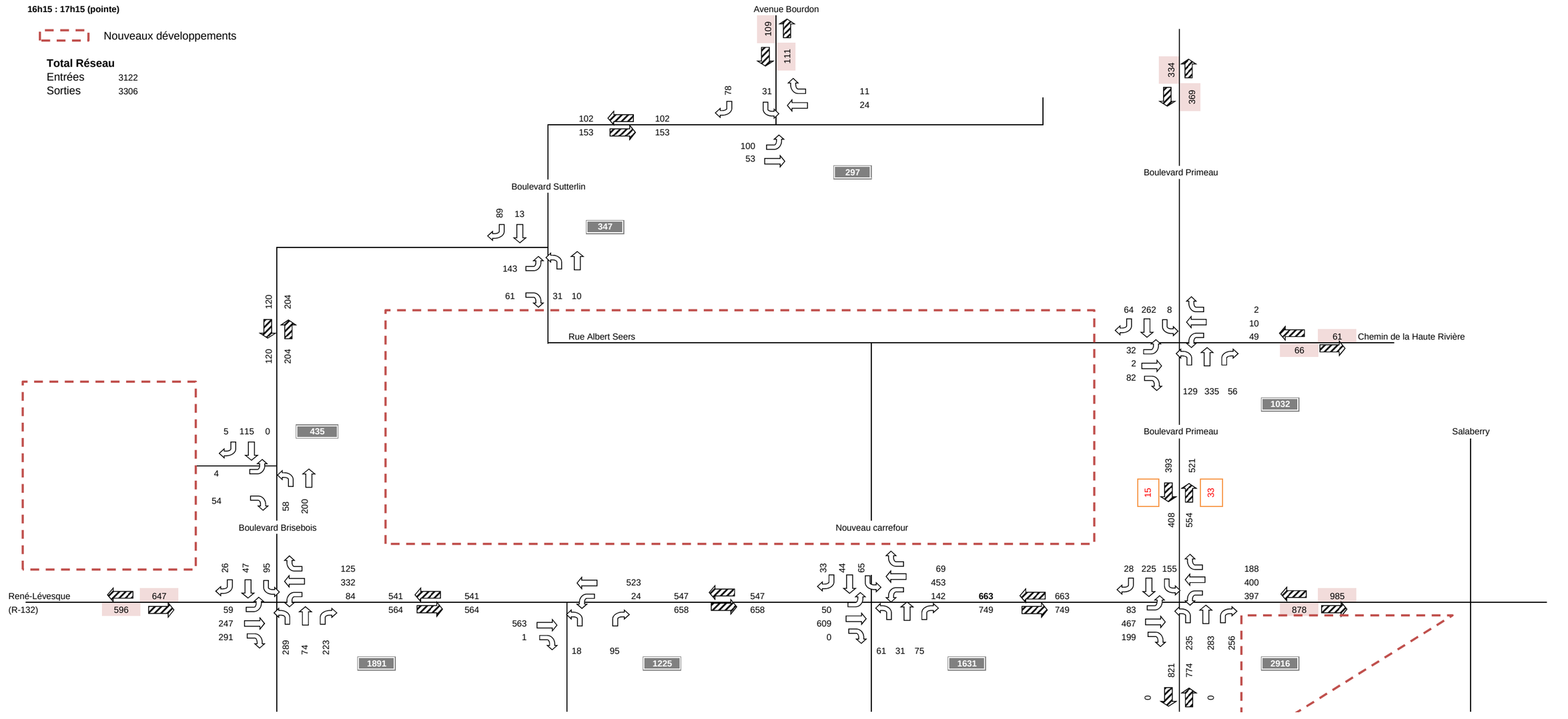
Débits futurs totaux - PM

16h15 : 17h15 (pointe)

Nouveaux développements

Total Réseau

Entrées	3122
Sorties	3306



C NON-ACCÈS POUR LE TERRAIN AU SUD-EST DE HAUTE-RIVIÈRE / PRIMEAU / RENÉ-LÉVESQUE

POINTS GÉODÉSIQUES (NAD 83)

POINTS NOS	(Y)	(X)	(Z)	DATE DE CALCUL
99KSL74	5 022 790,150	284 907,330	36,96	1999-12-22
99KSL75	5 022 982,502	284 850,811	39,39	1999-12-22

AGRANDISSEMENT "C"
ÉCHELLE: 1=250

AGRANDISSEMENT "B"
ÉCHELLE: 1=250

(VOIR FEUILLET 9/14)

(VOIR FEUILLET 10/14)

FEUILLET 6/14

FORMAT ISO A0

12-13, 14-15, 16-17, 18-19, 20-21-22-23 ET 24-25-26-27-28-29-30, 31-32 SERVITUDE DE NON-ACCÈS À ACQUÉRIR

COORDONNÉES S.CO.P.Q. (NAD 83)

POINTS NOS	(Y)	(X)	(Z)	POINTS NOS	(Y)	(X)	(Z)	POINTS NOS	(Y)	(X)	(Z)
246	5 023 009,932	284 939,807	–	85847	5 022 871,922	284 831,154	–	114691	5 022 678,931	284 642,285	–
247	5 022 971,393	284 636,477	–	85848	5 022 898,762	284 850,866	–	114692	5 022 785,955	284 741,206	–
263	5 022 601,220	284 679,437	–	85849	5 022 739,878	284 752,272	–	114693	5 022 848,335	284 798,863	–
264	5 022 629,371	284 691,276	–	85850	5 022 692,192	284 728,446	–	114694	5 023 125,302	284 374,080	–
265	5 022 701,685	284 721,053	–	85851	5 022 689,515	284 825,168	–	114695	5 022 926,257	284 832,682	–
266	5 022 802,459	284 772,661	–	85852	5 022 681,237	284 819,088	–	114696	5 022 990,427	284 860,532	–
267	5 022 897,106	284 636,838	–	85853	5 022 732,202	284 732,903	–	114730	5 022 703,510	284 623,988	–
270	5 022 562,781	284 741,806	–	85854	5 022 663,527	284 699,062	–	114734	5 022 968,513	284 821,016	–
271	5 022 569,785	284 759,307	–	85855	5 022 647,141	284 708,445	–	114736	5 022 801,051	284 721,978	–
272	5 022 574,432	284 772,734	–	85857	5 022 698,810	284 714,711	–	114737	5 022 751,440	284 788,981	–
273	5 022 584,796	284 801,272	–	85858	5 022 663,911	284 715,885	–	114738	5 022 760,606	284 786,097	–
274	5 022 592,015	284 820,549	–	85861	5 022 582,814	284 687,666	–	114740	5 022 783,796	284 770,665	–
275	5 022 598,820	284 839,891	–	85863	5 022 632,055	284 685,061	–	114741	5 022 774,439	284 781,744	–
276	5 022 605,493	284 859,055	–	85865	5 022 700,416	284 715,586	–	114742	5 022 798,910	284 752,770	–
277	5 022 618,930	284 898,689	–	85857	5 022 731,929	284 749,134	–	114744	5 022 809,887	284 721,617	–
278	5 022 639,520	284 937,903	–	85869	5 022 891,087	284 725,738	–	114745	5 022 805,303	284 717,746	–
279	5 022 665,739	284 939,756	–	85870	5 023 021,440	284 729,490	–	114746	5 022 832,841	284 740,928	–
280	5 022 688,328	284 936,101	–	85871	5 022 972,706	284 875,640	–	114747	5 022 828,136	284 737,206	–
281	5 022 727,643	284 918,810	–	85872	5 022 961,735	284 880,688	–	114748	5 022 829,149	284 745,657	–
282	5 022 739,845	284 914,754	–	85873	5 023 008,622	284 839,596	–	114749	5 022 971,739	284 811,551	–
283	5 022 755,011	284 909,761	–	85876	5 023 000,621	284 894,312	–	114750	5 022 981,657	284 812,826	–
284	5 022 767,698	284 905,398	–	85877	5 022 998,514	284 907,837	–	114752	5 022 876,459	284 834,483	–
285	5 022 661,895	284 766,667	–	85878	5 023 015,180	284 570,291	–	114755	5 022 785,633	284 780,369	–
286	5 022 670,532	284 791,244	–	85879	5 022 957,761	284 877,996	–	114756	5 022 771,952	284 771,106	–
287	5 022 675,808	284 805,916	–	85880	5 023 011,700	284 725,055	–	114757	5 022 764,590	284 775,864	–
288	5 022 683,200	284 823,007	–	85881	5 022 965,225	284 897,815	–	114758	5 022 768,524	284 791,891	–
289	5 022 688,935	284 842,321	–	85882	5 022 965,551	284 901,639	–	114761	5 022 793,527	284 780,029	–
290	5 022 687,421	284 862,551	–	85883	5 023 005,357	284 929,156	–	114763	5 022 772,185	284 761,961	–
291	5 022 705,541	284 892,913	–	85884	5 022 997,216	284 935,837	–	114765	5 022 682,675	284 682,657	–
292	5 022 730,103	284 745,330	–	85885	5 022 941,289	285 056,648	–	114766	5 022 727,990	284 733,796	–
293	5 022 746,608	284 778,142	–	85887	5 022 973,837	285 085,200	–	114767	5 022 736,116	284 740,276	–
294	5 022 760,813	284 765,631	–	85893	5 023 002,816	284 880,353	–	114769	5 022 740,780	284 755,101	–
295	5 022 753,857	284 798,190	–	85895	5 020 687,487	284 517,944	–	114773	5 022 756,154	284 772,314	–
296	5 022 765,897	284 832,217	–	96425	5 022 937,109	285 201,600	–	114774	5 022 764,621	284 799,224	–
297	5 022 773,291	284 852,866	–	114000	5 022 674,596	285 217,629	–	114775	5 022 777,524	284 836,110	–
298	5 022 779,100	284 867,379	–	114648	5 022 430,522	284 551,624	–	114777	5 022 726,557	284 727,640	–
299	5 022 790,381	284 892,147	–	114673	5 022 551,732	284 528,095	–	114778	5 022 750,711	284 755,030	–
418	5 022 655,981	284 709,164	–	114674	5 022 560,898	284 615,750	–	114828	5 022 638,495	284 570,748	–
420	5 022 660,625	284 704,271	–	114677	5 022 538,444	284 692,975	–	114829	5 022 643,375	284 562,020	–
500	5 022 614,035	284 884,126	–	114680	5 022 527,687	284 944,198	–	114830	5 022 556,837	284 520,362	–
85845	5 022 550,171	284 672,298	–	114688	5 022 522,695	284 568,366	–	114838	5 022 729,285	284 723,953	–
85846	5 022 626,416	284 699,231	–	114690	5 022 475,322	284 862,573	–	114846	5 022 563,949	284 677,164	–

Facteur combiné moyen: 0,999 906
Toutes les coordonnées mentionn sur ce plan sont calculées suivant le système de projection S.C.O.P.Q. fuseau 8.
Surface de référence G.R.S.-80 réseau géodésique NAD83.
Feuillet cartographique 31H05-200-0101

Unité administrative
Direction Générale de Montréal et de l'Ouest
Direction de L'Ouest-de-la-Montérégie
Service des Projets

Route	Tronçon	Section
132	03	025

Feuillet cartographique	Latitude	Longitude
31H05-200-0101	45°20'42"	73°45'19"

Municipalité	Code
VILLE DE CHÂTEAUGUAY	67050
Municipalité régionale de comté: ROUSSILLON	Code: 670
Circonscription électorale: CHÂTEAUGUAY	Code: 174
Centre de services: NAPIERVILLE	Code: 5471
Cadastre: PAROISSE DE SAINT-JOACHIM-DE-CHÂTEAUGUAY	Code: 05-0290
Circonscription foncière: CHÂTEAUGUAY	Code: 69

Titre
PLAN D'ACQUISITION

Description
AUTOROUTE 30
CHAINAGE
35+560 À 35+640

CHEMIN DE LA HAUTE-RIVIÈRE
CHAINAGE
70+740 À 71+186

ROUTE 132
(BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE)

UNE PARTIE DU LOT 210 EST SITUÉE DANS UNE ZONE AGRICOLE.

Date	Minute	Matricule
2003-09-23	L-2320	2018

Scénic

préparé par DENIS LEMIEUX a.g.

Transports Québec

Échelles: horizontale 1:500; 0 5 10 25m

Références techniques
88/4-C, 89/4-C, EX-75-552-063
622-99-50-003

Num du client

Identification du projet
20-5400-9301-X2

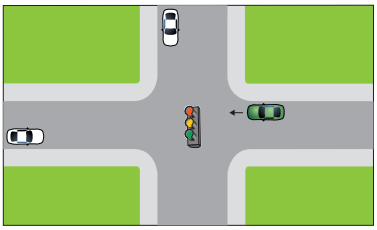
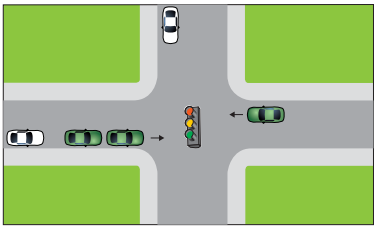
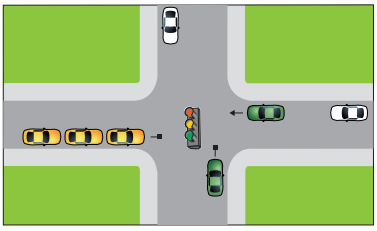
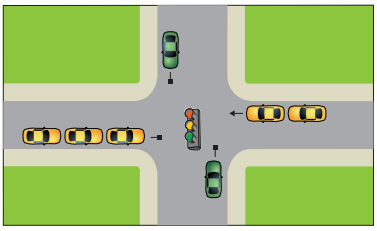
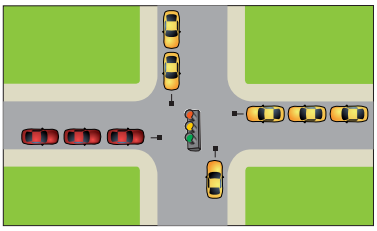
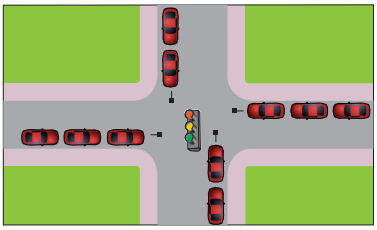
Numéro de l'intervention PLAN
0 2003 48014

Numéro de plan
AA20-5400-9301-X2-4 | 9 | 14

D ILLUSTRATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DES NIVEAUX DE SERVICE

ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS AVEC FEUX

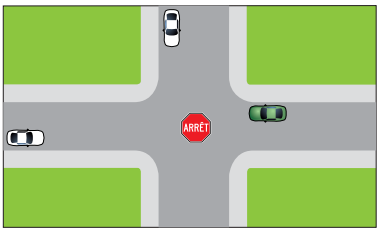
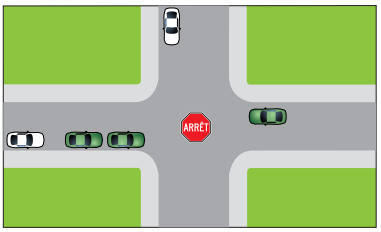
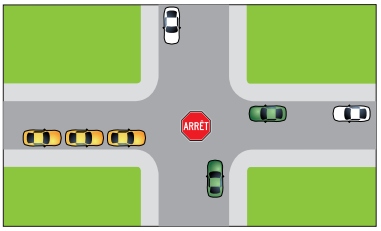
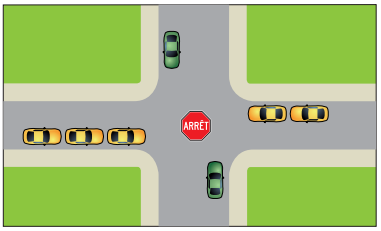
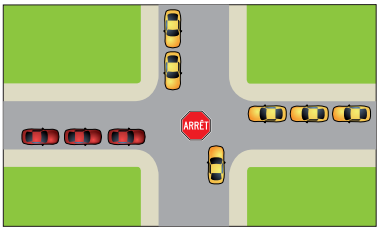
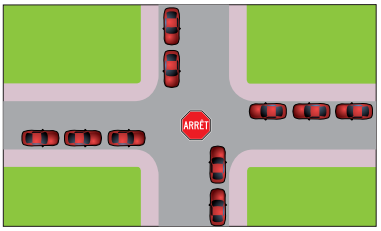
Le niveau de service est exprimé en terme de délai. Le délai est une mesure agrégée de l'inconfort, de la frustration des conducteurs et donne un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps reliées aux déplacements automobiles. Les niveaux de service sont exprimés en terme de pertes de temps associées aux arrêts que subit un véhicule durant une période d'observation de 15 minutes.

NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules arrivent durant la phase verte. Des cycles de feux courts contribuent à cet état. La plupart des véhicules n'arrêtent pas.	
B	Retard moyen entre 10 et 20 secondes par véhicule. La circulation reste fluide et les cycles de feux courts contribuent à cet état. Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau A, ce qui engendre un retard moyen légèrement plus élevé.	
C	Le retard moyen se situe entre 20 et 35 secondes par véhicules. Cette augmentation du retard peut résulter d'un débit de circulation plus élevé qu'aux niveaux de service précédents ou de cycles de feux plus longs. Le nombre de véhicules qui arrêtent est significatif même si plusieurs arrivent à passer l'intersection sans arrêter.	
D	Retard moyen entre 35 à 55 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le retard moyen plus long peut être le résultat d'un rapport débit/capacité élevé et/ou de cycles de feux longs. Plusieurs véhicules arrêtent, et la proportion de véhicules qui passent sans arrêter diminue rapidement. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente.	
E	Le retard moyen se situe entre 55 et 80 secondes par véhicule, ce qui est considéré comme la limite acceptable de retard. Ce retard élevé est le résultat d'un rapport débit/capacité très élevé et/ou de longues durées de cycles de feux. La congestion est forte. Plusieurs cycles n'arrivent pas à écouler leurs files d'attente	
F	Le retard moyen par véhicule dépasse 80 secondes. Cette condition est considérée inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité du carrefour. La majorité des cycles sont déficitaires. Un cycle trop long et/ou une géométrie inadéquate du carrefour peuvent en être la cause.	

GENIVAR

ILLUSTRATION ET DESCRIPTION DES NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS SANS FEUX

Le niveau de service pour une intersection sans feux de signalisation est exprimé différemment de celui d'une intersection à feux. Le niveau de service est exprimé en termes de délai. Le délai est une mesure agrégée de l'inconfort, de la frustration des conducteurs et donne un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps reliées aux déplacements automobiles. Les niveaux de service sont exprimés en termes de pertes de temps associées aux arrêts que subit un véhicule durant une période d'observation de 15 minutes.

NIVEAU DE SERVICE	DESCRIPTION	ILLUSTRATION
A	Délai très court, moins de 10 secondes par véhicule. Ces conditions sont extrêmement favorables et la plupart des véhicules n'effectue qu'un seul arrêt. Aucun retard.	
B	Retard moyen entre 10 et 15 secondes par véhicule. La circulation reste fluide. Plus de véhicules arrêtent qu'au niveau A, ce qui engendre un retard moyen légèrement plus élevé.	
C	Le retard moyen se situe entre 15 et 25 secondes par véhicules. Cette augmentation du retard peut résulter d'un débit de circulation plus élevé qu'aux niveaux de service précédents. Le nombre de véhicules présent est significatif.	
D	Retard moyen entre 25 à 35 secondes par véhicule. La congestion se fait sentir. Le retard moyen plus long peut être le résultat d'un rapport débit/capacité élevé.	
E	Le retard moyen se situe entre 35 et 50 secondes par véhicule, ce qui est considéré comme la limite acceptable de retard. Ce retard élevé est le résultat d'un rapport débit/capacité très élevé. La congestion est forte.	
F	Le retard moyen par véhicule dépasse 50 secondes. Cette condition est considérée inacceptable par la majorité des conducteurs. Il y a saturation, le flot de véhicules qui arrive excède la capacité du carrefour.	

GENIVAR

E PLANS D'IMPLANTATION

LÉGENDE GRAPHIQUE

- HABITATIONS FAIBLE DENSITÉ (7 LOGEMENTS ET -)
- HABITATIONS HAUTE DENSITÉ (8 LOGEMENTS ET +)
- COMMERCES
- COMMERCES AU REZ-DE-CHAUSSÉE
- LIMITE DE PROPRIÉTÉ
- 12/3ét NOMBRE DE LOGEMENTS / NOMBRE TOTAL D'ÉTAGES
- 20s [20ss] NOMBRE DE STATIONNEMENTS HORS-SOL OU EN SOUS-SOL

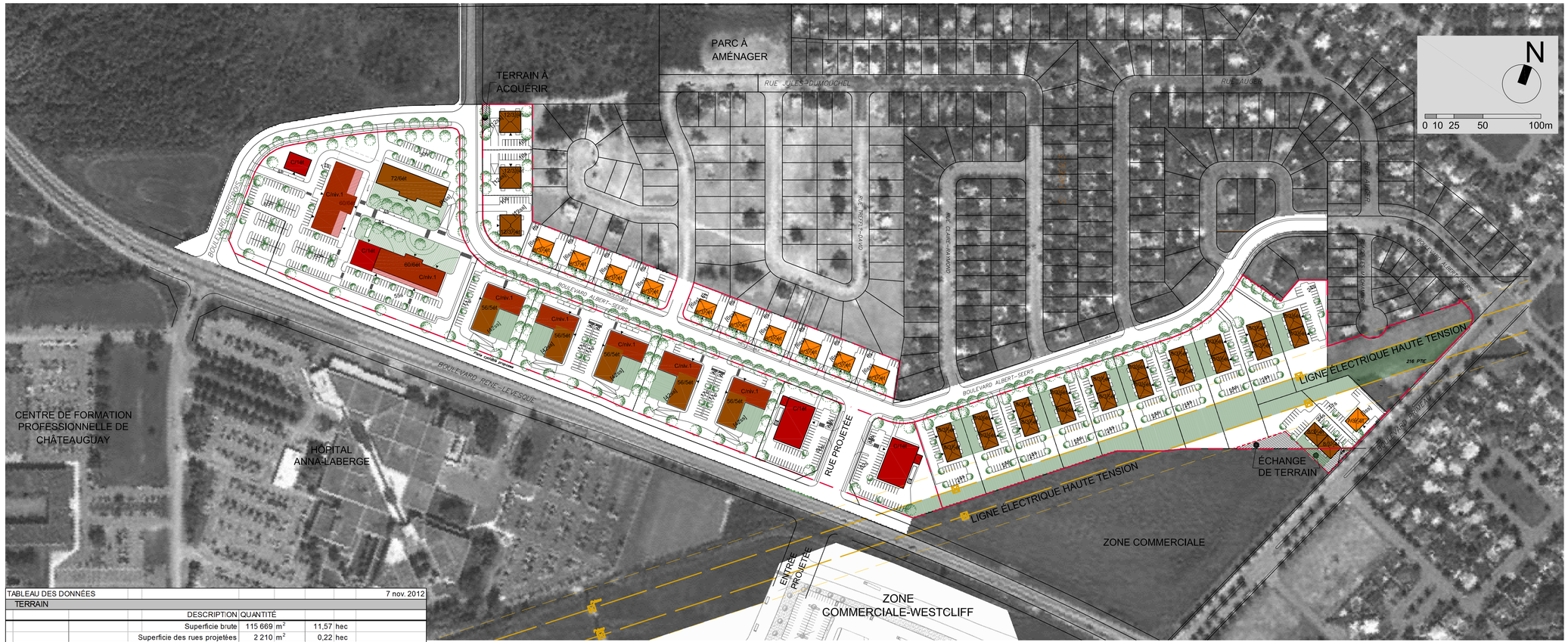


TABLEAU DES DONNÉES — 7 nov. 2012

TERRAIN

DESCRIPTION	QUANTITÉ		
Superficie brute	115 669	m²	11,57 hec
Superficie des rues projetées	2 210	m²	0,22 hec
TERRAINS À DÉVELOPPER	113 459	m²	11,35 hec
Superficie de plancher commerciale potentielle	7 938	m²	
TERRAINS RÉSIDENTIELS À DÉVELOPPER[A]	58 555	m²	5,86 hec
TERRAINS À USAGES MIXTES À DÉVELOPPER	54 904	m²	5,49 hec
Densité brute	65		

[A] Superficie incluant le terrain excédentaire non-développable sous la ligne de haute-tension

BÂTIMENTS

TYPE		DESCRIPTION	QUANTITÉ	TOTAL
MULTIFAMILIAL	6	logements isolés	10	60
	7	logements isolés	1	7
	8	logements jumelés	22	176
	12	logements isolés	3	36
	56	logements isolés	5	280
	60	logements isolés	2	120
	72	logements isolés	1	72
		TOTAL LOGEMENTS		751
COMMERCIAL	Superficie de plancher commerciale potentielle		7 938	m²

[C] Superficie de bâtiment: 929m2 Superficie de terrain: 3 716m2
[D] Superficies selon besoins du client

N.B.:
L'ENTREPRENEUR EST RESPONSABLE DE LA VÉRIFICATION ET DE LA COORDINATION DE TOUTES LES DIMENSIONS DE CONSTUCTION ET D'IMPLANTATION SUR LE SITE.

TOUS LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DEVRONT ÊTRE CONFORMES À L'ÉDITION EN VIGUEUR DU CODE DE CONSTRUCTION DU QUÉBEC.

LES COMPOSITIONS DE MURS EXISTANTS INDIQUÉES AUX PLANS NE SONT PAS NÉCESSAIREMENT LIMITATIVES. L'ENTREPRENEUR DEVRA RÉALISER LES TRAVAUX DE DÉMOLITION NÉCESSAIRES À LA PARFAITE RÉALISATION DES TRAVAUX.

PLAN-CLÉ

NOTES GÉNÉRALES

No.	Émission	Date	Par
-			
-			
-			
-			
-			
-			
-			
03	VILLE	07.11.2012	LG
02	CLIENT	01.11.2012	LG
01	CLIENT	23.10.2012	LG

URBANISTE

BRUNO BERGERON
SERVICES PROFESSIONNELS INC.

ARCHITECTURE

a c d f *
ARCHITECTURE I URBANISME I INTÉRIEUR

Saint-Hyacinthe:
1690, Girouard O, Saint-Hyacinthe (Québec) Canada J2S 2Z7
Montréal:
5605, avenue de Gaspé, # 304 Montréal, (Québec) Canada H2T 2A4

T 514 456-1151 I F 514 288-0418

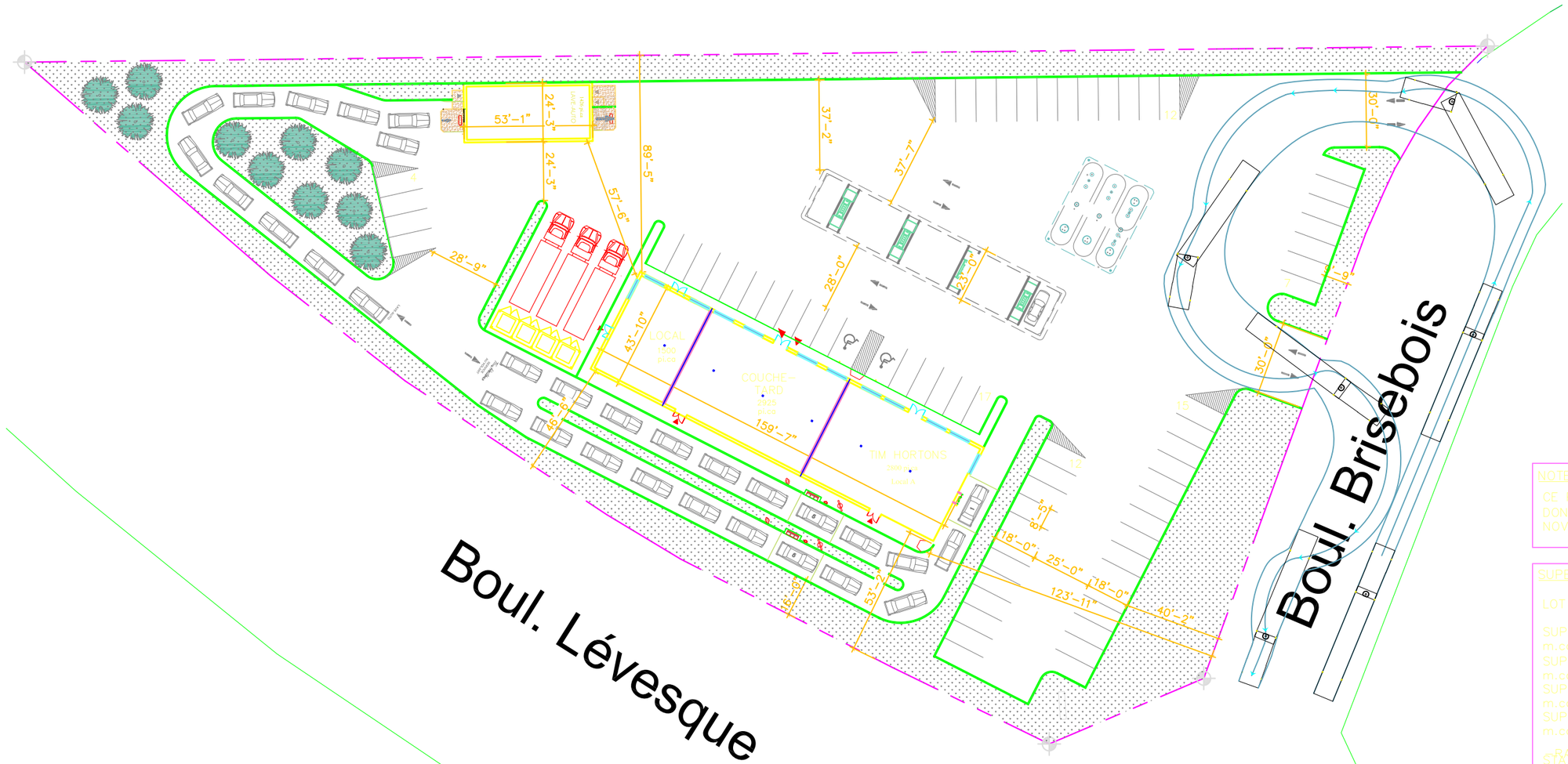
PROJET

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME–CHÂTEAUGUAY
SECTEUR OUEST

DESSIN

PLAN D'IMPLANTATION

DOSSIER 12-1109
DESSIN NO A001
RÉV. NO. --
DATE OCTOBRE 2012
ÉCHELLE 1:2000
DESSINÉ PAR LG
VÉRIFIÉ PAR BB



NOTES GÉNÉRALES

CE PLAN DE SITE EST BASÉ SUR LES DONNÉES CADASTRALES EN DATE DU 24 NOVEMBRE 2011

SUPERFICIE DU LOT

LOT A: ± 98 281.25 pi.ca. – 9 130 m.ca.

SUPERFICIE TIM HORTONS: 2 800 pi.ca.– 260.13 m.ca
SUPERFICIE DÉPANNEUR: 2 877 pi.ca.– 267.28 m.ca
SUPERFICIE COMMERCE: 1 500 pi.ca.– 139.35 m.ca
SUPERFICIE LAVE-AUTO : 1426 pi.ca. – 132.48 m.ca.

– RATIO VILLE RESTAURANT ET COMMERCE :
STATIONNEMENT PROPOSÉ: 67 CASES
STATIONNEMENT REQUIS : 67 CASES

LÉGENDE GÉNÉRALE

COLONNE D'ACIER PROPOSÉE

ESPACE GAZONNÉ

HAIES OU PLANTATIONS D'ARBRES

Plan de site – Proposé – Option E

1/48"=1'-0"

11-1180-P-170
10 Mai 2012

P4

HOCKEY MINEUR
DE CHATEAUGUAY

CENTRE HOSPITALIER
ANNA - LABERGE

SERVITUDE DU PASSAGE

Building 11000
130,778 sqft.

557 PARKING BAYS

292 PARKING BAYS

Building 31000
40,475 sqft.

Building 41000
20,000 sqft.

Building 42000
20,000 sqft.

Building 43000
20,000 sqft.

Building 44000
20,000 sqft.

CYCLE RACKS

584 PARKING BAYS

CYCLE ROUTE

BUS STOP

CYCLE RACKS

PUBLIC SPACE

51000
5,500 sqft.

52000
12,500 sqft.

71 PARKING BAYS

BANK - DRIVE THROUGH

61000
4,700 sqft.

61100
5,000 sqft.

61200
1,900 sqft.

61400
2,900 sqft.

61500
2,515 sqft.

62000
5,307 sqft.

62100
10,800 sqft.

62200
6,053 sqft.

62300
9,667 sqft.

62400
12,725 sqft.

PUBLIC SPACE

61600
3,138 sqft.

61700
3,138 sqft.

61800
4,102sqft.

61900
4,102sqft.

62000
5,532 sqft.

62100
3,484 sqft.

62200
5,043 sqft.

63000
4,500 sqft.

63100
3,972 sqft.

63200
2,627 sqft.

63201
2,997 sqft.

63300
3,371 sqft.

63500
5,248 sqft.

63600
3,590 sqft.

63700
5,811 sqft.

63800
2,588 sqft.

63900
2,151 sqft.

64000
1,910 sqft.

64100
2,024 sqft.

64200
1,910 sqft.

64300
2,019 sqft.

64400
2,263 sqft.

64500
1,910 sqft.

64600
5,121 sqft.

BUS STOP

86 PARKING BAYS

11 PARKING BAYS

Building 71000
6,750 sqft.

136 PARKING BAYS

Building 72000
3,913 sqft.

COUR A BOIS

CYCLE RACKS

Building 21000

Building 73000
4,453 sqft.

62300
6,276 sqft.

62400
6,274 sqft.

64000
FIRST 9,953 sqft.
SECOND 8,334 sqft.

PYLON SIGN

AUTOROUTE 30

RÉGIS CÔTÉ
ET ASSOCIÉS

No	Description	Date	By
A	Revised to suite new leasing instruction.	11 May 2012	DVDB