

## 1. Résultats

- 2.1 Nous héritons d'une longue période de développement urbain à la pièce et ce n'est pas fini : aujourd'hui, les promoteurs créent des quartiers enclavés qui ne débouchent que sur une seule voie de collecte; voilà qu'on fait maintenant fi des grands axes reconnus, dont le nombre est déjà déficient, et que le circuit « boul. du Quartier/boul. Matte » n'est pas encore construit; contre toute logique, on fait tout « déboucher » sur le chemin des Prairies. Entre les Domaines de la Rive-Sud et le Quartier Sud, il n'y aura aucun lien routier au détriment des résidants qui habitent sur la plus ancienne rue de Brossard, le chemin des Prairies. Si l'urbanisme visuel est inexistant au pays, l'efficacité de la trame urbaine (c'est-à-dire l'agencement des rues) est, à tout le moins, discutable. Les bretelles d'accès - d'arrivée et de sortie - de l'autoroute 30, situées aux feux de circulation sur le boul. du Quartier, auraient dû faciliter les déplacements aux futurs résidants du Quartier Sud, cependant rien n'a été planifié en ce sens. Tout cela pour éviter aux promoteurs la construction d'un pont sur le ruisseau Daigneault ? Malheureusement, près de ces 500 propriétaires devront transiter par le chemin des Prairies car l'accès au boul. Rome, par l'ave Lugano, a été coupée (voir art. 1.9).
- 2.2 Sans avertissement et contrairement à ce que la Ville avait affirmé lors des audiences du BAPE, le chemin des Prairies a été transformé en artère principale. En 1999, la Ville déclarait : ... c'est le boul. Rome qui serait appelé à drainer la plus grande partie de la circulation intramunicipale générée par le secteur L. « *Le chemin des Prairies aurait une importance secondaire et la circulation n'augmenterait pas de façon significative en regard du volume actuel* » (...ce qui signifie, qu'en 1999, les relevés de circulation sur le chemin des Prairies étaient donc comparables aux autres rues à vocation résidentielle).
- 2.3 L'environnement se dégrade et la qualité de vie des riverains a énormément chuté :
- a) Le bruit de la circulation, les accélérations au départ, les freinages brusques et les vibrations deviennent pénibles à supporter : véhicules lourds, bolides à deux roues, camionnettes, autos et voitures sport « vroum vroum », qui s'empressent de rattraper le temps perdu entre deux arrêts (s'ils ont pris le temps de les faire correctement, évidemment); les bruits se prolongent dans la nuit et font sursauter. Impossible de jouir de son jardin sereinement ou d'ouvrir les fenêtres, le bruit étant intolérable.
- Quant aux mesures sonores, le règlement municipal stipule : de façon non limitative, un bruit continu dont l'intensité est équivalente à : 55 dB ou plus, entre 7 hres et 21 hres; 50 dB ou plus, entre 21 hres et 7 hres, et un bruit occasionnel dont l'intensité est équivalente à 75 dB ou plus, ce bruit est considéré comme étant de nature à empêcher l'usage paisible de la propriété dans le voisinage.
- Il est largement documenté qu'un nombre élevé de décibels (dB) est dommageable pour la santé. Notons, au passage, que le niveau de bruit d'un camion\* roulant à 50 km/hre, à 20 mètres, équivaut à 85 dB, duquel il existe un risque pour l'acuité auditive. La norme maximale recommandée, par l'OMS, qui est aussi le seuil ou valeur repère du MTQ et du Mddep, est de 55dB pour un niveau extérieur du bruit sur les balcons, terrasses et dans les zones résidentielles extérieures; au-delà de cette mesure sonore, s'installe un niveau de gêne sérieux. (\*Note : 17 juin 2010 : 501 camions !).

- b) Ouvrir les fenêtres amène dans la maison des odeurs d'essence et de diésel ainsi que des particules en suspension créées par cette circulation, les vitres des fenêtres noircissent, la saleté présente sur les terrasses et les balcons réduit la durée de vie du mobilier de jardin, la poussière retrouvée sur les automobiles oblige les proprios à laver celles-ci fréquemment en utilisant l'eau potable, une ressource épuisable et qui coûte des millions \$ en assainissement des eaux, etc.
- c) La sécurité des enfants, des personnes à mobilité réduite et des aînés, qui sont les personnes les plus vulnérables de la société, devient problématique : la vitesse des voitures, et encore plus celle des camions, menace; il devient difficile et risqué à certaines heures de traverser la rue, car il n'y a de trottoir que d'un seul côté.
- d) La criminalité (vandalisme, incendie criminel, vols, etc.) fait son entrée : il est connu que, dans les quartiers fortement peuplés et/ou la circulation est intense, il est difficile, voire impossible, de détecter les signes avant-coureurs de ces genres de délits; une surveillance de quartier, par les résidants, devient laborieuse.
- e) Difficulté aussi d'entrée et de sortie des propriétés riveraines en période de pointe, spécialement aux endroits où les véhicules de passage ont été espacés de façon égale par un point d'arrêt. Puisqu'on doit se faufiler entre 2 véhicules pour sortir des entrées charretières, les gestes ou regards posés, par les conducteurs transitaires, nous signifient clairement que le chemin des Prairies est devenu, depuis ses facilités d'accès au boul. du Quartier et à l'autoroute 30, « leur » propriété et qu'une cohabitation est utopique, sans oublier les invectives verbales dont sont victimes les résidants.
- f) La convivialité qui existait entre les voisins s'est sournoisement détériorée : « exit » les conversations et les brins de jasette du temps où le chemin était un allié pour tous; l'amplification du bruit, due à la haute circulation, est devenue source majeure de cette dégradation. À une circulation déjà volumineuse, qui continuera d'augmenter, se rattache une circulation de transit.
- g) La valeur des propriétés s'effondre; certains rencontrent des difficultés de vente. Les offres d'achat sont parfois ridicules voire à parité avec l'évaluation municipale ou en deçà de celle-ci.

*« Transportation Alternatives », un groupe de défense des transports à but non lucratif aux États-Unis, a résumé les résultats économiques des rues complètes, dans un rapport daté d'août 2008 : une réduction de 85 % de la circulation se traduit par une hausse de 5 % de la valeur des propriétés au bout d'un an et de 30 % au bout de 13 ans; les maisons en bordure des rues où il n'y a pas de circulation de transit se vendent 9 % plus cher; les rues tranquilles ont un prix supérieur de 8 % à 10 % par rapport aux rues bruyantes. »*

- (<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-etudedecas-ec72f-ruescompletes-812.htm>).
- 2.4 On peut dorénavant prévoir la dégradation accélérée des infrastructures du chemin des Prairies à cause du trafic des voitures et camions en transit, malgré l'interdiction de ces derniers (1 camion chargé est l'équivalent de 30 000 à 40 000 voitures : réf. 15). Rappelons que chaque propriétaire doit assumer une facture de près de 20 000,00 \$ pour la réfection de la rue, terminée il y a à peine 5 ans. Le chemin des Prairies est devenu l'accès privilégié pour les livraisons de tout acabit au Quartier DIX30 et sur le boul. Taschereau. (Note : Relevé officiel de comptage de Cégeptec - 17 juin '10 : 3 640 autos et 501 camions).

2.5 La surveillance policière est quasi-absente : les pétarades de motos, les autos avec silencieux défectueux ou modifiés s'en donnent à cœur joie. La limite de vitesse et les signaux d'arrêt ne sont pas respectés. L'installation de panneaux, tel que « Excepté livraison locale » avec l'ajout « Surveillance policière régulière », à l'intersection Taschereau/desPrairies, ne fait pas son travail : les poids lourds de livraison, les camions cubes banalisés ou non; plusieurs camionnettes d'entrepreneur (avec ou sans remorque) allant s'approvisionner quotidiennement chez le marchand de matériaux de construction du DIX30; les camions de vidange de conteneurs; etc. continuent de circuler en toute impunité. Ajoutons les essais routiers effectués par les futurs acheteurs d'autos des con-cessionnaires automobiles situés à proximité du chemin, leurs camionnettes de livraison de pièces d'autos ainsi que les chauffeurs de taxi (garés au mégacentre commercial) pré-férant transiter par le chemin au lieu d'emprunter le boul. Rome pour leurs déplacements.