

DOSSIER CHEMIN DES PRAIRIES

Document synthèse

1. Contexte

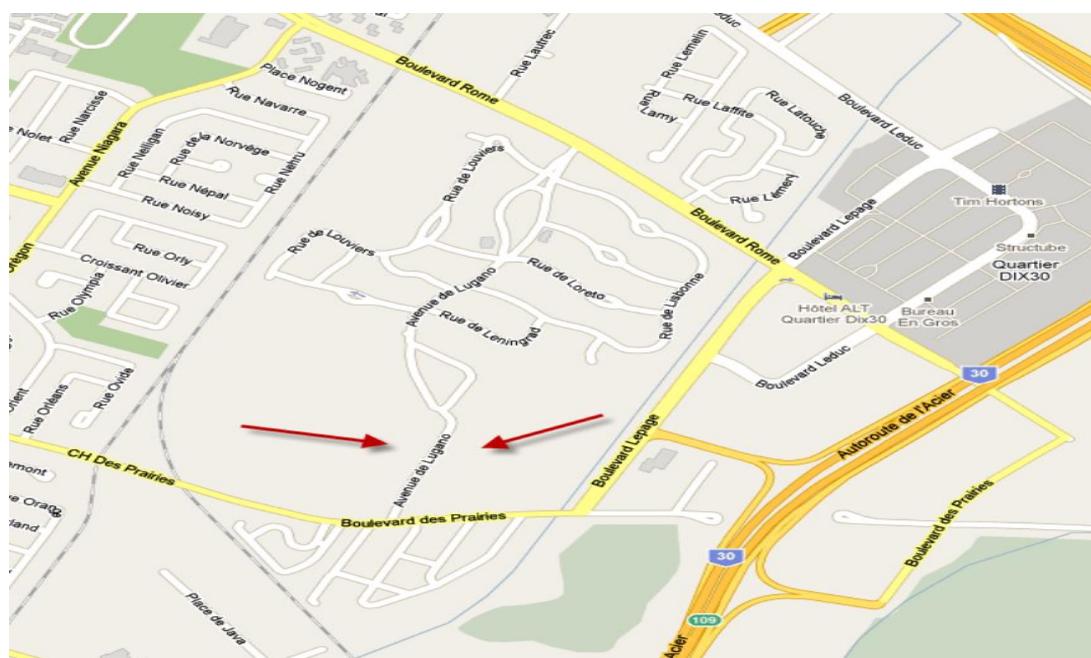
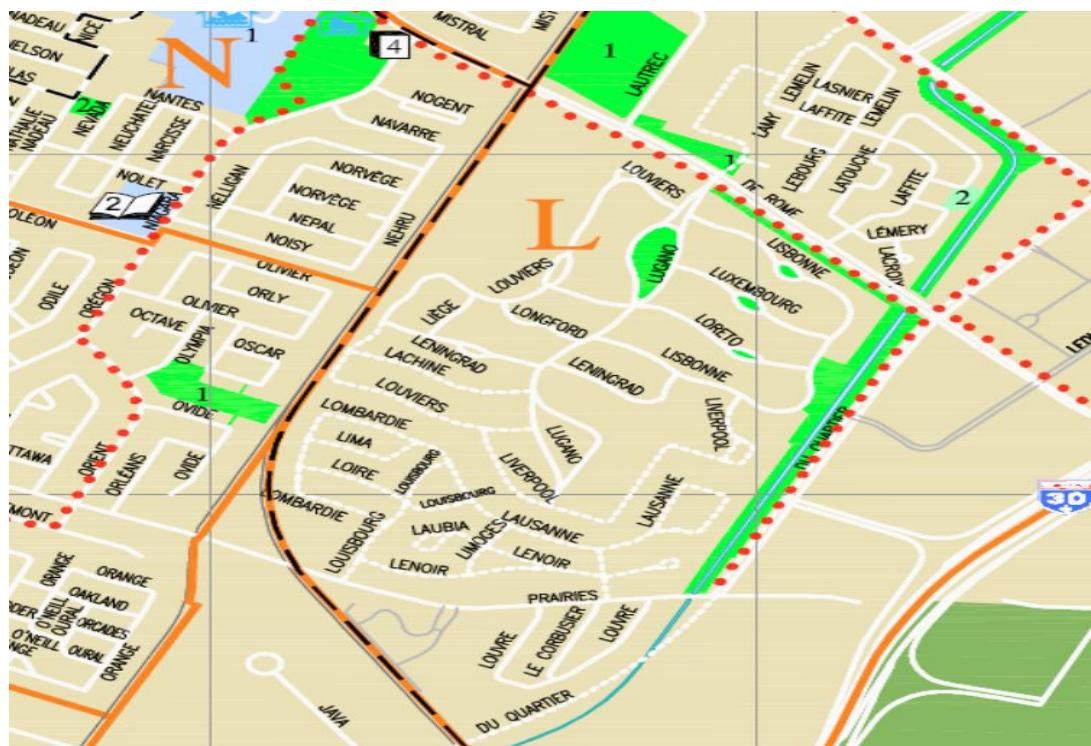
- 1.1 Brossard, dans ses quartiers plus récents, c'est-à-dire dans sa moitié sud, est une ville généralement sans quadrillage; on ne peut considérer que huit (8) grands axes comme artères principales :
 - a. Nord-Sud : boul. Marie-Victorin, boul. Taschereau, boul. du Quartier;
 - b. Est-Ouest : boul. Matte, boul. Rome, axe des boul. Lapinière et Leduc, boul. Grande-Allée.
- 1.2 Dans la partie sud de Brossard, quelques axes secondaires, tels les boul. Milan, Napoléon, Pelletier, Rivard et quelques autres desservent les quartiers résidentiels riverains et ne traversent qu'une partie du territoire. C'est aussi le cas du chemin des Prairies.
- 1.3 Brossard est une ville dortoir sur une grande partie de son territoire; les commerces s'étendaient traditionnellement tout au long du boul. Taschereau, à l'exception de quelques tout petits centres de services locaux et ce, jusqu'à tout récemment.
- 1.4 Un projet d'élargissement et de construction de boulevards a été soumis par la Ville de Brossard au BAPE (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement) en vue du développement de la partie sud de la ville longeant l'autoroute 30 (réf. 1, Rapport d'enquête et d'audience publique, Document No.135, publié en septembre 1999). Le rapport souligne le caractère intermunicipal des boul. Taschereau et Lepage (aujourd'hui boul. du Quartier) ainsi que le caractère patrimonial du chemin des Prairies qu'il dit ne pas être une artère principale (réf. 8.1. et ses extraits pertinents sur notre site web). Afin de se distancer de l'appellation « ville dortoir », la Ville de Brossard a déclaré, lors des audiences, que les futurs développements seraient uniquement axés vers la création d'industries de haute performance, de bureaux, d'usages industriels et d'une partie résidentielle; le boul. Lepage (du Quartier) allait donc traverser uniquement des zones à prédominance industrielle : les bureaux et industries de haute performance seraient construits entre le boul. Lapinière et le boul. L01 (Leduc) et entre l'autoroute 30 et le fossé Daigneault (réf. 1, Rapport du BAPE, page 8 et figure 3). Ce projet, tel que soumis, a été approuvé par le gouvernement du Québec (Décret 615-2000, 24 mai 2000).
- 1.5 Cependant, quelques années plus tard, pour des raisons inconnues, la Ville a modifié son plan d'urbanisme et, contrairement à ce qu'elle avait déclaré au BAPE, c'est un mégacentre commercial qui a plutôt été construit sur le boul. du Quartier : le résultat immédiat a été de transformer l'activité commerciale de la ville d'un mode parfaitement linéaire (le boul. Taschereau) en un mode bipolaire (Taschereau et le Quartier DIX30), forçant la circulation à traverser le réseau résidentiel partout où c'est possible.
- 1.6 Suite au projet soumis lors des audiences du BAPE, les boul. L01 (boul. Leduc), Rome et Lepage (aujourd'hui boul. du Quartier) ont été construits pour desservir les nouveaux développements. Mais, dans les faits, c'est plutôt le quartier DIX30 qui profite largement de ces nouvelles infrastructures.

- 1.7 De plus, selon la figure 3 présentée au BAPE, les terrains situés entre les deux voies ferrées se voyaient attribuer des fonctions résidentielles et industrielles.
- a) Un avis de dérogation mineure a été demandé, avant construction, pour augmenter la densité résidentielle de construction (côté pair), ce qui est contraire à l'esprit de la loi (Extrait pris sur le site web des Affaires municipales : « Les dispositions des Règlements de zonage et de lotissement peuvent faire l'objet d'une dérogation mineure sauf lorsqu'il est question des règles relatives aux usages et à la densité d'occupation du sol »).
 - b) L'autre changement de zonage concerne le terrain situé en face (côté impair) : d'une vocation industrielle modifiée à commerciale, ce changement a permis la construction d'un mini centre d'achats. Même minime, il est rarissime qu'une zone commerciale soit implantée sur une rue résidentielle. De plus, puisque la portion asphaltée fait moins (-) de 6 mètres de largeur, contre la norme de 7,0 mètres de Transports Québec - dans le cas d'une route locale ou collectrice* urbaine - lorsqu'il n'y a pas de stationnement -, cette condition ajoute un risque de dangerosité pour tous (livreurs, piétons, coureurs, conducteurs et cyclistes); il faut aussi noter l'incongruité de la largeur étroite de l'entrée charretière qui oblige les conducteurs de camions de livraison à décharger leurs cargaisons dans la rue. Même si la localisation de ce mini centre commercial est à la proximité des boul. du Quartier et Rome, les camions de livraison empruntent le chemin des Prairies, depuis Taschereau (ou vice versa) pour distribuer leurs produits aux commerçants. Dans un contexte d'harmonisation urbaine, un changement de zonage permettant la construction d'unités résidentielles, aurait été plus recevable, compte tenu qu'il y avait déjà des maisons habitées de ce même côté. (*Note : une collectrice est habituellement composée de 4 à 6 voies : MTQ).
- Toutefois, ajoutons que des services de proximité, comme une garderie, sont bienvenus dans un quartier en autant que ceux-ci favorisent les déplacements à pied ou à vélo au détriment de la voiture. Malheureusement, impossible de circuler avec assurance où est situé l'immeuble commercial : aucun trottoir, ni piste cyclable, ni traverses de piétons sécurisées aux voies ferrées et l'accotement est en terre. Y circuler à pied ou en vélo requiert de la haute voltige.
- 1.8 Le boul. du Quartier, au moment où il a été construit, n'a pas été aménagé sur toute sa longueur : la section, entre le chemin des Prairies et le boul. Matte, n'a pas été construite. Une partie importante du trafic, qui se rend au Quartier DIX30 ou à l'autoroute 30, est contrainte d'emprunter le chemin des Prairies. Certains ont qualifié cette situation d'irrévérencieuse envers les contribuables.
- 1.9 Tous les quartiers de Brossard, à l'exception du secteur O, ont accès à de nombreuses routes pour se diriger vers des boulevards et des collectrices locales. Une partie du quartier O est enclavée entre le chemin des Prairies et le boul. Matte. Comme il n'y a pas d'artère disponible pour circuler vers le boul. Matte, tous les résidants doivent obligatoirement emprunter le chemin des Prairies. Le Village parisien (environ 780 condos), dans le quartier L, a été construit, et le seul accès obligé, pour sortir de ce complexe immobilier, est le chemin des Prairies. Le Quartier Sud (environ 500 unités), également dans le quartier L, est en chantier et tous les résidants n'auront qu'un seul accès disponible, soit encore le chemin des Prairies; à l'origine, selon les dessins des rues acceptées par la Ville, l'ave Lugano, rejoignait le boul. Rome. Pour

des raisons

« obscures » ou, à tout le moins, questionnables, l'ave Lugano, de zonage, a été coupée et ne franchit plus les Domaines de la ec des maisons valant plus de 800 000,00 \$ à plusieurs millions projet (plus de 1 000 condos et appartements locatifs) est epe des plans et devis de construction. Toutes ces nouvelles rtie du quartier L et transiteront également par le chemin des on de l'ave Lugano, qui aurait atténuée la circulation sur le a été retranchée.

Voici cette avenue, maintenant et avant la modification. Apartheid social ?



- 1.10 Il est à noter que le chemin des Prairies est, dans Brossard, l'unique rue résidentielle qui traverse - à deux endroits - les voies ferrées qui séparent deux secteurs de la ville; le che-min des Prairies, en reliant les secteurs L et O, augmente sur celui-ci la circulation de véhicules de tous gabarits et son degré de dangerosité. Ailleurs, sur le territoire municipal, ce ne sont que des boulevards, avec plusieurs voies de circulation, qui traversent qu'une (1) seule voie ferrée. Au fil du temps et du développement, le chemin de fer a été, en quelque sorte, réputée frontière « naturelle ». Par exemple, le secteur B n'est pas relié, avec le secteur C, par aucune rue résidentielle. Le secteur M, également, n'est pas joint, par une rue résidentielle, avec le secteur L. Les rues ou avenues résidentielles, dans ces secteurs, qui « auraient » pu croiser les voies ferrées sont Bienvenue (B) et Malo (M). L'absence de connexion de ces secteurs avec d'autres quartiers de proximité, pour « respecter » l'obstacle de la voie ferrée, a permis d'éliminer totalement le degré d'accidents potentiels reliés à un passage à niveau et de diminuer fortement la circulation sur ces rues ou avenues résidentielles. Nul doute, ces secteurs construits, il y a plusieurs années, ont été bien pensés. Note : le chemin, entre la voie ferrée et le boul. Taschereau, hérite de la circulation routière du secteur O enclavé (côté Ouest); quant au secteur L, c'est le boul. Rome qui est la collectrice désignée et cela a été établi par la Ville (voir art. 2.2). Toutes les collectrices ont 2 trottoirs, excepté le long du chemin des Prairies.
- 1.11 Selon Transports Canada, responsable de la Sécurité aux chemins de fer (réf. 17) il faut prévoir des traverses piétonnières sécurisées aux voies ferrées et des aménagements précis sont recommandés, particulièrement quand la circulation (véhicules, piétons, coureurs et cyclistes) est élevée : le relevé* de comptage de juin 2010, fait sur le chemin des Prairies, chiffrait $\pm 4\ 500$ véhicules routiers/jour (incluant plusieurs centaines de camions); ce chiffre, avec les développements de haute densité du secteur L (en construction et ceux à venir), s'intensifiera davantage si rien n'est fait immédiatement pour contrer cette circulation. Il faut ajouter que la cie Cascades investira plusieurs millions \$ pour la modification du tracé d'une (1) des deux (2) voies ferrées, ce qui pourrait accroître le nombre de trains et la durée de passage des convois (réf. 16). Il faut se rappeler, qu'entre les 2 voies ferrées, circulent piétons, voitures et camions de livraison pour se rendre au centre commercial et qu'en plus, à l'intérieur de celui-ci, est implanté une garderie. Récemment, à l'intérieur de ce périmètre, des propriétés ont été construites créant ainsi une nouvelle zone urbaine résidentielle. (*Note : cette augmentation de circulation confirme le transit puisque le Quartier Sud n'est pas habité à ce jour).
- 1.12 Le chemin des Prairies est aussi l'unique rue résidentielle qui mène directement du boul. Taschereau vers le boul. du Quartier en donnant accès au Quartier DIX30 et à l'autoroute 30; l'unique autre voie, permettant de se diriger vers ces entrées (DIX30 et 30), est le boul. Rome. Le chemin des Prairies, à une seule voie dans chaque direction, est donc devenu une voie de transit routier. Aucune rue résidentielle à Brossard n'a subit (et supportera avec tous les nouveaux développements immobiliers densément peuplés) un flux de véhicules routiers aussi puissant.
- 1.13 Soulignons, au passage, l'état des grands axes dédiés de circulation reliant l'autoroute 30 et le boul. Taschereau :
- a) Le boul. Grande-Allée et la rue Auguste offrent deux (2) ou trois (3) voies, dans chaque direction, de Taschereau à la voie ferrée; de la voie ferrée à l'autoroute 30, Grande-Allée ne présente qu'une voie de circulation et souffre de ralentissements considérables, étant donné les virages à gauche constants du trafic lourd.

- b) L'autoroute 10 sert bien dans les deux directions, sauf aux périodes quotidiennes d'engorgement et à condition de ne pas prendre la sortie Lapinière, à une (1) seule voie utile en majeure partie et constamment congestionnée aux environs de la voie ferrée.
- c) Le boul. Rome, vu en toute logique comme la voie de desserte par excellence pour le Quartier DIX30, est affublé d'une multitude d'intersections et de feux de circulation non synchronisés dans sa partie ouest; de plus, il est reconnu, par les citoyens, comme une étant une source majeure de contraventions, à la fois dans sa partie neuve qui pourrait permettre efficacement un trafic de haut débit et dans sa partie en zone scolaire, puisque le temps passé à attendre le feu vert fait oublier la limite de vitesse. De plus, de chaque côté, le stationnement sur rue n'est pas interdit, ce qui entrave une (1) voie de circulation dans les deux sens. À l'intersection Taschereau/Rome, il y a deux (2) voies qui permettent de virer à gauche (direction LaPrairie) et à la même intersection, l'unique voie, autorisant de tourner vers la droite (direction Longueuil), est coupée par les voitures stationnées. Circuler sur le boul. Rome est donc estimé intéressant et le chemin des Prairies est vu comme l'alternative idéale.
- d) Le boul. Matte, de l'autoroute 30 au boul. Taschereau, n'offre qu'une (1) seule voie de circulation, dans chaque sens, sur sa plus grande partie et son trafic est considérablement ralenti par les entrées et sorties du trafic lourd; de plus, il présente un pavage déficient et des nids de poule.
- e) Reste le chemin des Prairies, qui prend maintenant l'allure de la route la plus rapide et la plus efficace pour circuler entre l'autoroute 30 (le Quartier DIX30) et le boul. Taschereau. Comme quoi, une rue résidentielle peut devenir un axe important lorsque le réseau des artères principales n'est pas pleinement construit comme tel ou construit avec une planification permettant de satisfaire certains promoteurs au détriment de la collectivité.
- f) Le chemin des Prairies qui s'étend sur de longs kilomètres (à partir du boul. Marie-Victorin), a été fortement « dénaturé, défiguré » au fil des ans par de nombreux bouleversements et est, depuis, scindé en 4 parties avec chacune un nombre de voies de circulation différent :

Partie 1 : Entre l'autoroute 132 et le boul. Taschereau, d'une (1) voie à l'origine, dans chaque direction, le chemin (secteur R) est devenu une rue à sens unique, à la demande des citoyens, pour éliminer la circulation de transit; une mini-section est conçue à une (1) voie, dans chaque direction.

Partie 2 : Après la construction de l'autoroute 30, le chemin des Prairies est devenu un cul-de-sac (entre l'autoroute 30 et le boul. Taschereau) pour éviter la construction d'un viaduc enjambant l'autoroute. Du boul. Taschereau jusqu'à la deuxième voie ferrée, la chaussée compte 1 voie, dans chaque direction (secteur O).

Après le chemin de fer, une réfection du chemin (secteur L) est anticipée pour l'augmenter à 2 voies, dans chaque sens, ce qui pourrait s'avérer problématique pour les conducteurs, notamment à l'approche de la voie ferrée, puisque cette partie de rue n'a qu'une (1) seule voie de trafic, dans chaque direction : il faut donner une homogénéité à une route, tout au long de son parcours, pour accroître la sécurité de tous les usagers.

Dans cette partie (lire secteur L), se retrouvent deux maisons âgées de plusieurs années et construites en pierre des champs : l'une d'elles semble toujours habitable et l'autre, détruite partiellement par le feu (murs encore debout) n'attend qu'une restauration. À partir de l'intérieur de cette belle vieille maison, Mme Isabelle Hayeur, artiste, a produit une vidéo très percutante (<http://isabelle-hayeur.com/video/losing.html>).

Après le prolongement du boul. du Quartier vers Matte, il sera encore possible de joindre le chemin des Prairies via Matte/Quartier augmentant ainsi son volume de trafic.

Cette zone, densément peuplé par des édifices de deux étages et plus (en majorité des condominiums), sera appelé à « vivre » de nombreux déménagements et son appartenance au quartier ainsi que sa convivialité risquent, éventuellement, d'en souffrir. Un autre projet de 1 000 unités (condos et appartements locatifs) est sur la planche à dessin d'un promoteur; ces propriétés seront construites à côté du Village parisien.

Partie 3 : Entre l'autoroute 30 et sa bretelle d'accès, deux sites patrimoniaux sont enclavés : la maison Sénécal (5425) et la maison Deschamps (5505); celles-ci ont été classées monuments historiques par le ministère de la Culture en 1975 et 1973. Aucun panneau ne signale la présence de ces deux joyaux.

Partie 4 : La dernière partie du chemin des Prairies, à 1 voie, dans chaque direction, est accessible par le boul. Rome via la bretelle d'accès pour l'autoroute 30; une autre approche est aussi disponible via l'autoroute 10, sortie 11; le Centre de plein air de Brossard est situé dans cette partie. Il est aussi possible d'emprunter une rue non pavée pour joindre l'arrondissement de St-Hubert via le viaduc de la Montée Gobeil.

1.14 Or, l'importance du Quartier DIX30, comme générateur d'activités et de circulation, ne cesse de croître depuis deux ans; il est anticipé que le Quartier DIX30 devienne, d'ici quelques années, le centre commercial, après l'Edmonton Mall, le plus visité au Canada avec près de 22 millions de visiteurs/année.

(<http://brossardeclair.canoe.ca/webapp/sitepages/search/results.asp?contentid=120196&id=1660&type=search&search1=DIX30>).

1.15 Il est à noter que le Comité des citoyens est et continue d'être favorable à tous développements économiques, commerciaux ou résidentiels et ce, en autant que les infrastructures routières soient planifiées correctement, plusieurs années à l'avance c.-à-d. bien avant la venue de ces développements et que ceux-ci ne viennent pas interférer désavantageusement avec les milieux ou quartiers déjà bâtis.