

DOSSIER
CHEMIN DES PRAIRIES
BROSSARD

Document synthèse

Outil de sensibilisation

- | | | | |
|----|---------------------------|----|----------------------|
| 1. | Contexte | 2. | Résultats |
| 3. | Réactions | 4. | Actions |
| 5. | Corectifs demandés | 6. | Plan d'action |
| 7. | À éviter | 8. | Bibliographie |

Vers un mouvement citoyen pluriel,
démocratique et non partisan.

Pour des mesures de modération
de la circulation sur le chemin des Prairies.

DOSSIER CHEMIN DES PRAIRIES

Document synthèse

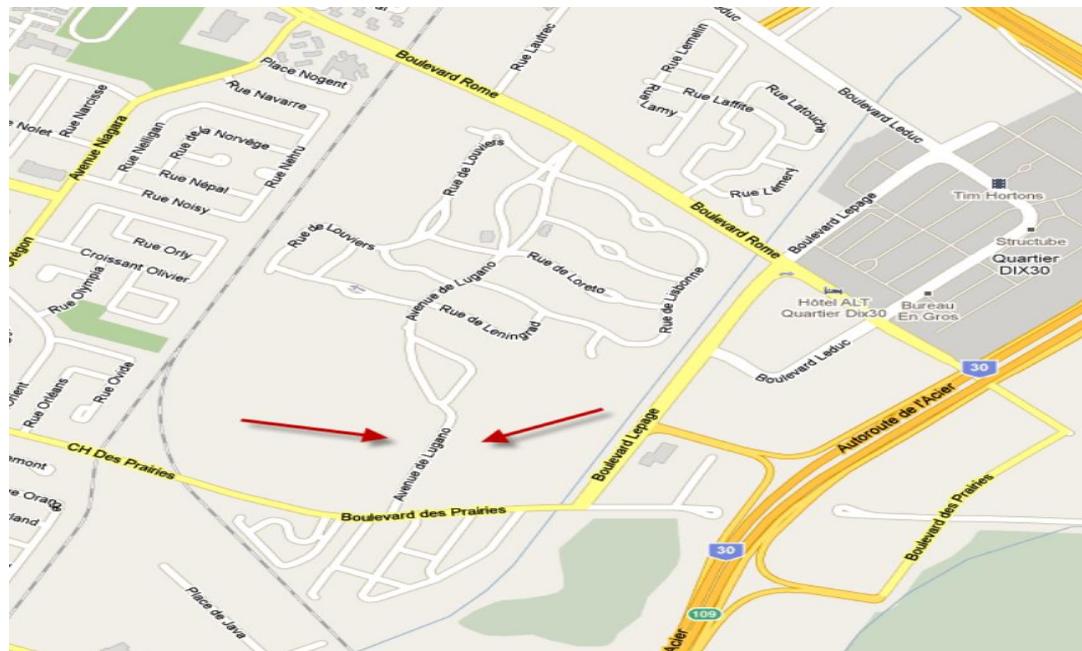
1. Contexte

- 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, par un changement de

zonage, a été coupée et ne franchit plus les Domaines de la Rive-Sud (un lieu avec des maisons valant plus de 800 000,00 \$ à plusieurs millions \$). Un nouveau projet (plus de 1 000 condos et appartements locatifs) est actuellement à l'étape des plans et devis de construction. Toutes ces nouvelles résidences feront partie du quartier L et transiteront également par le chemin des Prairies. Une portion de l'ave Lugano, qui aurait atténuée la circulation sur le chemin des Prairies, 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 chemin 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 inintéressant 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://brossardclair.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 bâties.

2. 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 :
- 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 continué 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 !).
 - 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.
 - 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.
 - 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.
 - 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 Cégelec - 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 concessionnaires automobiles situés à proximité du chemin, leurs camionnettes de livraison de pièces d'autos ainsi que les chauffeurs de taxi (garés au mégacentre commercial) préférant transiter par le chemin au lieu d'emprunter le boul. Rome pour leurs déplacements.

3. Réactions

- 3.1 Les résidants du chemin des Prairies s'opposent aux nuisances imposées par la nouvelle vocation de celui-ci. La configuration de la rue est inadéquate pour le volume et la nature de la circulation qui l'emprunte et le tronçon entre les deux voies ferrées est dangereux pour tous ceux qui l'utilisent, véhicules, piétons et cyclistes.
- 3.2 Une pétition a été produite pour exiger une réduction de trafic et éliminer la circulation de transit; celle-ci a été déposée au conseil de ville le 8 septembre 2009. Des bénévoles ont recueilli des signatures auprès de 100 propriétaires habitant le chemin des Prairies, entre le boul. Taschereau et la voie ferrée. Est-ce que celle-ci a retenu l'attention de la Ville ?
- 3.3 Un comité de citoyens a été formé (septembre 2009) pour faire des représentations. Au début de l'exercice, des suggestions de mesures sont évoquées; mentionnons entre autres :
 - a) le prolongement immédiat du boul. du Quartier jusqu'au boul. Matte.

- b) un terre-plein en continu ou entrave à l'intersection des Prairies/du Quartier
 - c) des affiches interdisant les camions, motos et autres véhicules en transit
 - d) des rétrécissements de la voie aux intersections
 - e) une voie à sens unique
 - f) l'interdiction de dépassement des véhicules, par des lignes doubles
 - g) l'implantation d'une piste cyclable pour protéger les cyclistes
 - h) l'inversement de la boucle du circuit d'autobus 44
 - i) le rapatriement de la boîte postale, située sur la rue Ontario, au coin d'Olivine
 - j) le marquage sur l'asphalte pour la circulation, à proximité de la rue Océanie, doit être refait car celui-ci est inadéquat
 - k) réduction de la vitesse à 30 ou 40 km/hre
 - l) etc.
- 3.4 Une manifestation a été faite sur le chemin des Prairies, coin Oslo, où maire, conseiller municipal et deux candidats aux élections de novembre 2009 ont rencontré les résidants (septembre 2009).
- 3.5 Aux assemblées publiques de la Ville, des membres du Comité ainsi que des citoyens viennent régulièrement témoigner au Conseil municipal de la problématique qu'ils subissent sur le chemin des Prairies et exigent des correctifs.
- 3.6 Une marche pacifique s'est déroulée le 13 juin 2010 sur le chemin des Prairies (entre la voie ferrée et le boul. Taschereau) et des pancartes ont « poussé » sur les parterres des résidants. Suite à cette manifestation, la Ville a convoqué les journalistes le 18 juin dernier et émis un communiqué de presse disponible sur le site officiel de la Ville.
- 3.7 Le Comité des citoyens mentionne qu'il n'a jamais eu l'opportunité de rencontrer les représentants politiques du Comité de circulation et qu'il n'a pas été consulté avant l'annonce de certaines mesures dont fait état le communiqué. Il est important d'être conscient que la partie difficile des mesures d'apaisement de la circulation ne provient pas de l'aménagement physique des artères, dont les techniques sont bien connues : le défi, le plus difficile repose, sur le plan proposé qui doit être compris et approuvé par les gens concernés.

Le service d'ingénierie de la Ville doit travailler de concert avec le service d'urbanisme et les citoyens visés par les mesures de modération de la circulation.

- 3.8 À ce jour, le Comité a eu 3 rencontres avec la Ville :
- 1- Cette première rencontre (sept. 2009) a été initiée par la Ville, suite à la manifestation tenue au coin d'Oslo/des Prairies : 2 fonctionnaires municipaux étaient présents.
 - 2- La deuxième rencontre, demandée par un membre du Comité, auprès du conseiller municipal du quartier O, s'est tenue en déc. 2009 : celui-ci était accompagné d'un fonctionnaire et d'un policier.
 - 3- Une troisième rencontre a été également initiée par le Comité, suite à une lettre de plusieurs pages remise officiellement au Conseil de ville lors d'une assemblée publique en janvier 2010. Le Comité désirait se faire entendre des instances politiques et réclamait une entrevue dans les 10 jours suivant le dépôt de la lettre; cette réunion s'est déroulée à la fin mars 2010 en présence de fonctionnaires et de deux membres du Conseil municipal.

4. Actions

4.1 Suite à une rencontre avec des membres du comité, un fonctionnaire municipal et la direction générale, l'administration de la Ville, dans un courriel, s'engageait à :

- « installer pendant au moins une semaine un équipement indiquant aux automobilistes la vitesse à laquelle ils se déplacent;

Note du Comité / RÉALISÉ

- installer des signaux d'arrêt sur socles de ciment au centre de la chaussée sur Chemin des Prairies à l'intersection Orient

Note du Comité / RÉALISÉ

(revoir aussi la signalisation au sol pour les enfants);

Note du Comité / RÉALISÉ PARTIELLEMENT

- revoir la signalisation au sol (marquage) à l'intersection avec le IGA et la rue Océanie;

Note du Comité / NON RÉALISÉ

- faire effectuer par des professionnels indépendants une étude de circulation incluant la vitesse, le nombre de véhicules ainsi que toutes les données sur les origine / destination de ces véhicules;

Note du Comité / RÉALISÉ

- nous (lire la Ville) demanderons aussi des recommandations sur les mesures de mitigation que nous pourrions planter; /

Note du Comité / NON RÉALISÉ

- finaliser les plans et aller en soumission pour le prolongement du Boulevard du Quartier vers Matte (construire en 2010) ». - (voir article 4.4).

A. Gallant, 28 septembre 2009.

4.2 Quelques études ponctuelles de circulation sont faites :

- 2009-10-09, jeudi : étude électronique de 24 heures effectuée; résultat : 3764 autos et camions par jour, vitesse moyenne : 55.4 km/h direction ouest, 41.5 km/h direction est.

- 2009-10-03, samedi et 08, jeudi : étude sans compilation : 742 autos par heure au coin Océanie entre 16h et 17 le samedi; 18 camions ont emprunté le chemin des Prairies entre 8h et 9h du matin, le jeudi.

- à quelques occasions, des riverains ont pris des notes sur l'identité des camions qui empruntent le chemin des Prairies : Emondage Express, Hydro Québec, Enlèvement de déchets Bergeron Inc. (camion pour conteneur), camionnette de livraison de Park Avenue, camion de livraison de Brossard Hyundai, Canpar, Purolator, DHL, Natrel, Cantine mobile, Compagnie de sciage de béton, bétonnière, camion de terre, Les comptoirs Germain, plusieurs camions (cubes) non banalisés, camion de livraison de location d'outils Rona, camion remorque étagé de livraison d'autos neuves.

- 2010-03-18 : « Entre 6h et 8h30, il est passé au moins une cinquantaine de camions de terre rouge (et ça continue), ils traversent le chemin des Prairies de bout en bout pour aller au delà du Quartier DIX30 ».

4.3 Plusieurs infractions sur le chemin des Prairies sont notées par les riverains (certaines ont été communiquées à l'administration municipale), entre autres :

- 2009-11-09 : « Vers 16:30 pm aujourd'hui j'ai observé un véhicule de style "Jeep" luxueux noir en direction de Taschereau faire un dépassement à haute vitesse, définitivement plus de 100 km/h »;

- 2009-11-19 : « À plusieurs reprises, dont la dernière aujourd'hui, des automobilistes ne se gênent même pas pour dépasser un autobus scolaire dont les feux clignotent et la plaque d'arrêt est déployée. La dame qui conduit l'autobus a beau klaxonner pour attirer l'attention d'une probable présence de policiers mais en vain »;

- 2010-05-20 : « Seulement pour vous donner une p'tite idée de l'enfer que l'on vit quotidiennement : aujourd'hui, entre 16h32 et 16h42, en l'espace de 10 minutes, 103 automobiles, 8 camionnettes, 1 camion de terre (en journée, il en passe environ une cinquantaine mais à l'heure où j'ai fait le décompte, le chantier du Quartier Sud était fermé), 1 moto, 2 autobus scolaires, 1 autobus RTL, soit un total de 116 véhicules... en l'espace de 10 minutes. J'ai même vu un conducteur faire un doigt d'honneur à un autre conducteur parce qu'il avait fait son arrêt correctement ».

Les auteurs Nancy Dansereau et Dr Marcel Pouliot, indiquent : Un comptage manuel aux heures de pointe en adoptant, comme principe général, que 15 minutes de relevés

représentent un échantillon pouvant être représentatif d'une heure de situation sur le terrain (<http://www.geog.umontreal.ca/Geotrans/fr/ch9fr/meth9fr/ch9m1fr.html>).

- 4.4 Le budget de la ville de Brossard, pour 2010, confirme le début des travaux d'extension du boul. du Quartier (<http://www.ville.brossard.qc.ca/asp/attachements/MESSAGES-FICHIER-8861-4.PDF>) :

	2010	2011	2012	Total
Des Prairies à la voie ferrée	8 G	3 G		11 G
du CN à Matte			1,5 G	1,5 G

- 4.5 Un éventuel élargissement du boul. Matte est prévu se terminer en 2012-2013.
- 4.6 Ayant appris la création d'un mouvement de défense des citoyens quelques personnes, habitant le Village parisien, contactent le Comité pour mentionner qu'ils ont des préoccupations similaires aux riverains du secteur O concernant le trafic sur le chemin des Prairies. Leurs propriétés (condos), celles directement situées en bordure de la rue, sont tributaires du bruit et de la pollution engendrés par cette haute circulation. Tout en souhaitant que les autres unités du Village parisien réalisent qu'ils sont incommodés par la circulation, qu'ils souhaiteraient respirer l'air pur plutôt que la poussière et les odeurs de monoxyde de carbone, relaxer tranquillement au bord de la piscine, ils s'interrogent comment susciter l'intérêt et la synergie du voisinage et ce, même s'ils habitent dans la même communauté puisque la majorité des propriétaires du complexe immobilier ne sont pas touchés de près par la problématique.

5. Correctifs demandés

- 5.1 Il est reconnu que le prolongement du boul. du Quartier, à 2 voies dans chaque direction, ne sera pas terminée avant la fin de 2012 (voir 4.4 ci-haut) et que nous ne verrons pas le parachèvement du boul. Matte avant plusieurs années. Il y a donc lieu d'apporter des correctifs à l'intensité de la circulation sur le chemin des Prairies afin de redresser la situation d'autant plus que les correctifs demandés demeureront nécessaires pour en contrôler la fréquentation, même après la fin des travaux sur les boul. du Quartier et Matte. Il ne faut pas se leurrer, le développement du Village parisien et celui du Quartier Sud amèneront quelques 1 300 unités de logement qui n'auront que le chemin des Prairies comme unique point de sortie (ajoutez à cela un nouveau projet de plus de 1 000 condos et appartements locatifs – entre le Village parisien et l'autoroute 30 - présentement à l'étape préliminaire : une demande de changement de zonage est en cours pour modifier l'affectation du sol d'industriel à résidentiel). À défaut d'aménager une impasse à la voie ferrée, c'est tout un train de mesures de modération qui seront nécessaires pour retrouver et conserver la quiétude des riverains du chemin des Prairies.
- 5.2 Les mesures d'apaisement de la circulation exigées sont typiques et sont déjà utilisées par plusieurs municipalités du Québec : la ville de Gatineau, sept arrondissements de Montréal, la rue Deauville et le boul. Jean-Leman à Candiac, la rue Fortier à Mont Saint-Hilaire, entre autres. Ces municipalités les ont étudiées, évaluées, mises en application; elles ont établi des politiques à leur sujet. Que ce soit à Ottawa ou à Toronto, c'est à compter de 1 000 véhicules/jour qu'une rue se qualifie pour des études de modération.
- 5.3 Que sont ces mesures d'apaisement de la circulation ?

« L'apaisement de la circulation, également appelé modération de la circulation ou « Traffic Calming », consiste à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et à mieux gérer la circulation, notamment par le changement des parcours ou

des flux de circulation. La rue, par son aménagement, dicte donc au conducteur le comportement qu'il doit adopter. Concrètement, l'apaisement de la circulation permet de réduire la vitesse des véhicules automobiles, de dissuader la circulation de transit dans les rues résidentielles, de favoriser un partage des voies entre les différents modes de déplacement, de minimiser les conflits entre les usagers de la rue et, en conséquence, de rendre un quartier plus convivial. »

« L'apaisement de la circulation représente donc un ensemble de mesures qui peuvent être mises en place de façon à ce que la rue d'un quartier résidentiel ressemble plus, aux yeux des automobilistes, à un espace partagé entre différents utilisateurs et inséré dans le cadre de vie des résidants. Son efficacité tient au fait qu'elle permet de réduire la largeur des chaussées, de créer un effet visuel de rétrécissement de l'espace disponible pour le véhicule, de créer des inconforts physiques lorsque le passage se fait à trop haute vitesse, bref, elle permet de signifier au conducteur, en réduisant sa zone de confort, qu'il n'est pas seul dans son royaume. ». (Réf. 14 et notre site web).

Les mesures de modération de la circulation sont des outils contribuant à sensibiliser les conducteurs : elles leur font prendre conscience qu'ils ne « passent » pas uniquement devant... des maisons mais qu'ils ont le devoir de cohabiter avec les citoyens qui y vivent et qui ont droit à la tranquillité.

5.4 Qu'en est-il de la circulation de transit ?

« Il est aujourd'hui pris pour acquis que si la circulation de transit n'est pas limitée et encadrée correctement, elle peut s'avérer néfaste pour la qualité de vie d'un quartier. Ce qu'il y a de particulièrement problématique c'est la vitesse qu'un conducteur recherche lorsqu'il est en situation de transit. Pour des raisons d'efficacité, chacun cherche naturellement à se rendre le plus rapidement possible là où il doit aller. Dans le cas de l'automobiliste, le problème vient du fait que la machine qui le transporte est conçue pour rouler à 90 km/h. Cette vitesse est fondamentalement incompatible avec la ville parce qu'elle met en danger la vie des piétons que l'automobile côtoie. Plusieurs expériences européennes (Allemagne, Danemark, Hollande, etc.) démontrent que la seule manière de procurer un minimum de sécurité aux piétons et plus particulièrement aux plus vulnérables d'entre eux (enfants, personnes âgées, etc.) est de réduire considérablement la vitesse permise. C'est à travers cet argumentaire qu'il apparaît souhaitable de réduire de manière drastique la vitesse de la circulation de transit dans tous les quartiers. Concrètement, il s'agit d'imposer une limite de vitesse de 30 km/h sur les rues de quartier et de 40 km/h sur les axes de circulation majeure. Par ricochet il est clair qu'une telle position suppose la diminution de la circulation de transit. Ma formation m'a amené à conclure que la seule façon de réduire efficacement la vitesse sans gaspiller le temps des policiers (qui serait autrement mieux utilisé pour d'autres tâches) consiste à instaurer des mesures d'apaisement de la circulation. » (Benoit Couturier – Mémoire déposé au BAPE - Janvier 2002).

Les résidants du chemin des Prairies (entre la voie ferrée et le boul. Taschereau) exigent que la Ville entreprenne de canaliser la circulation de transit, sur la rue, vers les artères prévues à cette fin. Il faut sécuriser les rues locales et les rendre plus vivables pour tout le monde. Ce n'est pas par sectarisme que les citoyens du chemin des Prairies désirent éliminer les véhicules (autos, camions, etc.) transitoires, c'est parce qu'ils ont droit au respect, à une vie paisible et sécuritaire et que ce droit est supérieur au droit des gens de rouler en tout confort et fluidité, avec des milliers de kilogrammes de métal, plastique et caoutchouc.

La question : existe-t-il un plan d'ensemble de transport du réseau artériel, à Brossard, évaluant sécurité, tranquillité et qualité de vie à ses citoyens ?

5.5 À court terme, il est requis :

Note : Il est entendu que, si certaines propositions énoncées ci-bas viennent en conflit avec d'autres mesures, celles-ci seront réévaluées afin d'harmoniser le plan final de mesures de modération de la circulation à être implantées sur le chemin des Prairies. À remarquer que certains points plus complexes (3-7-8-10-11-12) peuvent être scindés, en lots distincts, à court-moyen termes; cependant tous les autres points peuvent être complétés rapidement.

1. Effectuer un nouveau relevé de comptage* et une étude sur le bruit (nombre de dB).
**Note : Les résultats de juin ont confirmé une augmentation de la circulation; le Quartier Sud n'est pas encore habité et ajoutons les 1 000 condos (incluant appartements locatifs) à venir !*
2. Élimination des camions en transit : panneaux indicateurs et surveillance policière; interdiction des camions de circuler sur le chemin des Prairies (secteur O) pendant les phases de construction des résidences du quartier L; prohibition des camions de livraison pour le DIX30 ainsi que des camions de vidange de déchets de conteneurs du DIX30 et des complexes immobiliers du secteur L via le secteur O.
3. Vitesse : réduction de la vitesse limite à 30 km/h sur le chemin des Prairies : panneaux indicateurs et surveillance policière.
4. Déplacement du panneau « Interdiction de circulation des motos » et l'installer sur le socle de ciment à l'entrée de la rue (intersection Taschereau) et surveillance policière.

Note : quels que soient le type de panneaux installés puisqu'aucun n'est magique, ceux-ci sont efficaces uniquement lorsqu'une vigilance accrue des services policiers est mise en place; il est à considérer que les panneaux d'interdiction ne sont aucunement des mesures d'apaisement de la circulation. Un contrôle constant, plutôt que régulier, est donc de rigueur pour apprécier l'efficacité des pancartes ou affiches, compte tenu que si ce contrôle n'est pas exercé, tous ces panneaux « pour ainsi dire devenus sans utilité » dépareront le paysage citadin; dans tous les cas, il faut limiter au maximum une pollution visuelle.

5. Installation d'un panneau, sur le boul. du Quartier, faisant face à la bretelle d'accès arrivant de l'autoroute 30 Est, pour exhorter les conducteurs de camions à transiter par le boul. Rome; un autre, aux feux de circulation (boul. du Quartier vers l'Ouest), enjoignant les camionneurs, à tourner vers la gauche, pour transiter par l'autoroute 30 Ouest, ensuite le boul. Matte, pour se rendre au boul. Taschereau – et non par le chemin des Prairies vu comme une voie de transit rapide pour les camionneurs - (même type de panneaux que ceux déjà installés sur le boul. Taschereau).
6. Indicateur de vitesse esthétique (configuration d'affichage des vitesses même au-delà de 80km/hre) dans la longue courbe; pour couvrir les deux directions, il en faut deux.
7. Marquage d'une largeur réduite de la voie de circulation par repérage pour délimiter la zone stationnement; aménagement d'avancées de trottoir et d'îlots centraux aux intersections; l'étranglement de la voie par la plantation d'arbustes est une mesure fortement incitative pour diminuer la vitesse et sécuritaire, pour les piétons, aux intersections. Des resserrements ou chicanes aménagées en serpentin (parcours en « S ») bordés de végétation sont des mesures fortes pour contrer la circulation de transit et la réduction de la vitesse; avec finesse, il faut casser le tracé de la rue.
8. Traversées de piétons rehaussées ou texturées par repérage de couleur; aménagement de dos d'âne allongés (comme il y en a dans les municipalités voisines et où les caractéristiques du sol sont comparables) ou tapis caoutchouté ralentisseur ou cassis.

9. Stationnement sur rue de plus de 4 heures, à compter d'avril jusqu'à novembre, entre les étranglements successifs de la voie (si nécessaire : planter un système de vignettes de stationnement 24 heures pour les résidants).
10. Installation de mobilier urbain artistique avec aménagement paysager (fleurs, arbustes, graminées, etc.) et approprié afin de retrouver, à tout le moins partiellement, le caractère champêtre et historique du chemin des Prairies.
11. Montage de bollards amovibles pour protéger les cyclistes en attendant le choix définitif de l'aménagement de la piste cyclable (idéalement côté opposé au trottoir).
12. Installation d'affichettes (type LaPrairie), au centre de la chaussée, aux 6 arrêts-stop : Orient, Oslo, Ontario, Olivine, Oigny et Océanie, de façon temporaire, en attendant l'implantation de balises urbaines et permanentes à définir : par la suite, retirer le socle de ciment de construction disposé au coin de la rue Orient ainsi que celui à l'intersection Taschereau/desPrairies dès qu'un plan d'ensemble est finalisé (voir art. 7.1).

Note : Dans certaines municipalités canadiennes, la majorité des arrêts-stop ont été remplacés par des îlots circulaires centraux (micro-giratoire ou micro-rond-point) et facilement applicables sur les rues ayant une largeur entre 7.5 et 12 mètres; cette mesure, en plus d'être verte, crée une fluidité de la circulation.

13. Correction du marquage (flèches) à l'intersection Océanie/IGA.
14. Interdiction de tourner à gauche, à la sortie du centre commercial IGA, puisqu'il y a déjà une sortie permettant de joindre le boul. Taschereau Est et une ouverture est déjà disponible, sur le terre-plein du boul. Taschereau, pour retourner vers l'Ouest.
15. Interdiction de dépassements et marquage sur la chaussée de lignes doubles de couleur jaune – ou prohibition de doubler un véhicule aux endroits stratégiques, par exemple, dans la longue courbe, entre les 2 voies ferrées et aux intersections de rues.
16. Retirer les 2 panneaux d'affichage pour le Centre de plein air de Brossard (1 sur le chemin et l'autre, sur Taschereau près du chemin) et installer un nouveau panneau, via l'autoroute 10, à la sortie 11 (direction Sherbrooke) pour le boul. des Prairies (modifier l'appellation boul. pour chemin). Note : deux (2) panneaux à l'intersection Rome/Taschereau (liaison directe et plus rapide) sont déjà implantés
17. Traverses piétonnières sécurisées par des marquages ou matériaux contrastants aux deux voies ferrées.

Note : Il est évident que toutes les mesures seront esthétiques, en harmonie avec les équipements urbains existants, ainsi que ceux à venir.

18. Installation d'un panneau de signalisation (ID-32) informant les véhicules routiers de leur entrée dans une zone de modération de la circulation.
19. Révision des plans et devis de construction (prolongement du boul. du Quartier vers Matte) pour l'aménagement d'un terre-plein en continu à l'intersection boul. du Quartier/chemin des Prairies; une bretelle pour tourner à droite, sur le boul. du Quartier (direction sud), ne servirait à rien, si ce n'est que de favoriser et encourager la circulation de transit sur le chemin des Prairies.

D'ailleurs, voici une des recommandations du BAPE à ce sujet :

« La commission ne peut qu'encourager la Ville à conserver le caractère du chemin des Prairies même si, au moment de l'audience, la forme de protection n'était pas arrêtée. Dans le cas du croisement du chemin des Prairies et du boulevard Lepage (maintenant du Quartier) la commission considère que la Ville devrait s'assurer que la configuration routière de l'intersection tienne compte du caractère patrimonial du secteur ».

Le Comité prend note de l'engagement pris par la Ville à l'effet que le prolongement du boul. du Quartier débutera en août 2010 et réclame que la mise en garde du BAPE soit énergiquement prise en considération concernant l'intersection chemin des Prairies / boul. du Quartier.

20. Déplacement – vers l'Est - du panneau de signalisation (invitant les conducteurs de camions à transiter par les boul. Matte et Rome) qui est installé sur le boul. Taschereau Ouest ou haussement de celui-ci (de quelques mètres) car la visibilité de ce panneau est obstruée par les feuilles d'arbres; le but étant de le rendre plus visible.
21. Modification de la signalisation, à l'intersection Rome/Taschereau, afin de permettre de tourner à droite (direction Longueuil) sur 2 voies ainsi qu'autorisation de 2 voies permettant de virer à gauche – du boul. Taschereau Est - vers Rome; synchronisation et/ou micro-régulation des feux, par escamotage, pour augmenter la fluidité du trafic.

5.6 À moyen-long terme :

1. Construction d'une voie de circulation, sur la rue Oméga, à sens unique, se dirigeant vers le boul. Matte (à côté de la piste cyclable) qui servirait de desserte rapide pour les gens habitant à proximité de cette rue. Cette nouvelle voie pourrait, éventuellement, servir à l'amélioration du transport collectif qui est déficient dans cette partie du secteur O.
2. Interdiction de tourner à droite, à l'intersection du Quartier/des Prairies, aux heures de pointe matinales, afin de canaliser la circulation et la diriger vers les grandes artères (Matte, Rome, Leduc et Lapinière) dès que le prolongement du boul. du Quartier sera construit.
3. Inversement de la boucle du circuit d'autobus no 44 pour accroître la sécurité des usagers afin que le trottoir serve d'assise aux utilisateurs (entrées-sorties de l'autobus).
4. Rapatriement de la boîte postale (Ontario) sur le chemin des Prairies (coin Olivine).

Il n'est pas essentiel d'entrer dans les détails de réalisation des mesures d'apaisement de la circulation. Ces mesures sont suffisamment décrites, ainsi que leur motivation, leurs caractéristiques, leurs avantages et leurs limites, leur synergie, dans plusieurs villes du Québec et d'ailleurs, soit par des exemples, soit dans leur politique de contrôle de la circulation. Citons, cependant, Vancouver comme étant la ville canadienne s'étant le plus démarquée avec son plan de transport et ses 4 priorités (marche, vélo, transports publics, transports des marchandises) en y écartant volontairement la voiture (<http://www.forumurba2015.com>). Nous invitons le lecteur à consulter ces politiques et ces réalisations dans les références données à la section 8 ci-après ainsi que d'autres liens pertinents dans la sous-section Documentation. Le site web : www.chemindespраiries.com est l'instrument à consulter sans oublier le menu **Mesures de modération en images** qui permet de visualiser des mesures d'apaisement de la circulation.

La ville de Brossard doit exploiter au maximum la problématique du chemin des Prairies pour créer un modèle attractif d'apaisement de la circulation qui soit envie et félicité par les municipalités du Québec et, pourquoi pas, reconnu même en Amérique du Nord.

Le maire de Brossard, M. Paul Leduc, lors de la conférence de presse, tenue par la Ville le 18 juin dernier, déclarait : « ... Notre intention, c'est de - réduire – réduire - ces 4 000 véhicules au maximum avec les mesures qu'on a prises et qu'on va prendre. »

Quelques jours après la conférence de presse du 18 juin, soit le 20 juin 2010 (10:03 PM), la direction générale, dans un courriel adressé à un membre du Comité, indiquait :

- « Notre service du génie travaille actuellement à diverses mesures de mitigation concernant le Chemin des Prairies et votre proposition (lire installation d'un détecteur de vitesse) fait déjà partie des modifications analysées puisque ces panneaux devront bientôt être installés.
- Nous nous assurerons aussi de la meilleure disposition géographique des différents éléments de "traffic calming" qui seront retenus.
- Les résultats des comptages qui devraient nous parvenir d'ici 7 à 10 jours nous éclaireront sur certaines des mesures à prendre. »

Aubert Gallant CRIA M.Sc.

Il faut en garder en tête qu'à l'intérieur de ces maisons anciennes ou récentes, que celles-ci sont habitées par des bâtisseurs habitant sur la rue depuis plus de 50 ans, des citoyens âgés ou malades, des grands-parents, des enfants, des bébés, des parents, des ados, des personnes handicapées ou invalides, des familles monoparentales, des gens arrivées d'ailleurs et que tous, sans exception, sont venus habiter ces résidences pour y trouver santé, paix, quiétude, sécurité et la sérénité d'une banlieue.

Le contexte communautaire d'une rue correspond aux usages qui sont faits des terrains adjacents; en l'occurrence, le chemin des Prairies, entre le boul. Taschereau et la voie ferrée, est exclusivement bordée par des résidences unifamiliales détachées correspondant au choix, fait par ses propriétaires, d'habiter un secteur où les constructions de maisons sont homogènes : une circulation locale est donc éthiquement défendable en raison des bienfaits qu'elles procurent à ses citadins. Une circulation de transit et un fort débit de trafic de véhicules, par les nombreux inconvénients qu'elles entraînent, stimulent une détérioration de la santé physique et psychologique des résidants concernés.

Nul ne désire remettre en question le choix d'habiter Brossard : **Ma Ville, mon Jardin**

6. Plan d'action

- Information, mobilisation des résidants
- Génération d'actions publiques de sensibilisation
- Marches et manifestations
- Affiches, pancartes sur les propriétés : OUI ... NON ...
- Pressions auprès des élus municipaux
- Représentations et interventions aux réunions du conseil de ville
- Correspondance avec les autorités
- Création d'un portail web
- Recommandations pertinentes auprès des instances municipales et administratives
- Réclamation auprès des autorités de la Ville d'être partie prenante des discussions, solutions ou aménagements proposés avant l'établissement définitif de mesures d'apaisement de la circulation.

« Plus de la moitié des êtres humains vivent maintenant en milieu urbain. Il est urgent de ramener la campagne dans la ville. La proximité de la nature sauvage est un facteur d'équilibre psychique de la plus grande importance. Les humains s'étiolent sur l'asphalte et le béton. Conserver les espaces verts.

Reverdir les terrains vacants et les fossés. Chaque mètre carré compte. Vive les pissenlits ! »

Hubert Reeves, juillet 2010, Journal de Montréal.

7. À éviter

- 7.1 Arrêts-stop supplémentaires et certains types d'affiches : il faut garder en mémoire la citation suivante, tirée de « Mesures de modération de la circulation » de la Ville de Saint-Lazare et de Génivar Inc. (réf. 11) :

« Il est à noter que les panneaux d'arrêt et les feux de circulation sont des dispositifs de contrôle de la circulation dont la seule et unique fonction consiste à gérer la priorité de passage à une intersection. Ils ne constituent pas des mesures de modération de la circulation. Également, les panneaux d'interdiction... » - tels que [Excepté livraison locale - Attention à nos enfants] - «... ne sont pas des mesures de modération de la circulation .»

De plus, il faut considérer que tous les types d'arrêt (feux ou panneaux), obligeant les véhicules routiers à s'immobiliser, contribuent à l'augmentation des GES (gaz à effet de serre) et sont extrêmement dommageables pour les écosystèmes; les accélérations empressées provoquées par les départs des véhicules, en plus d'être nocives pour l'environnement, sont un facteur intensifiant les vibrations et le bruit. Les petits ronds-points ou mini-îlots circulaires devraient être privilégiés pour remplacer, éventuellement, les arrêts-stop. En milieu urbain, 50% de la pollution de l'air est due à la circulation.

Ajoutons enfin que, dans tous les cas, le conducteur doutant de l'utilité de l'arrêt-stop, « son » verdict personnel sera plus fort que le Code de la route et celui-ci, sciemment, n'effectuera pas un arrêt réglementaire d'où la pertinence d'évaluer l'implantation de plusieurs arrêts-stop sur une même rue.

- 7.2 Il faut garder en mémoire, qu'à maturité, le Quartier DIX30 devrait recevoir, en moyenne, près de 60 000 visiteurs/jour ou 22 000 000/année. Une dernière mise en garde s'impose aussi : dans l'édition du quotidien La Presse, du 16 août 2009, Charles Côté écrivait : « Le fameux Quartier Dix30 laisse sa marque avec une hausse de 10 degrés des températures et un écart de 14 degrés avec les environs plus frais. Avec le succès commercial que connaît ce projet, on peut s'attendre à ce qu'il fasse des petits. ».

Il faudra donc contrer efficacement le développement de ces îlots de chaleur, particulièrement pour les gens vivant à proximité de ces lieux problématiques. L'environnement humain des quartiers (bâties ou non) et le développement durable doivent être considérés comme étant la priorité des processus de planification urbaine et ce, avant tous types de développements que ce soit commercial, industriel ou résidentiel.

- 7.3 L'absence de consultation est à proscrire; la Ville, qui est garante de la qualité de vie de ses citoyens, doit convenir d'un processus de rencontres avec les résidants concernés afin de bien cerner la problématique vécue par ceux-ci. Par ses actions, la Municipalité doit réparer les erreurs du passé puisque celles-ci résultent d'une mauvaise planification des voies principales, lors des développements des quartiers commercial et résidentiel, et aurait dû être réglé avant la réfection du chemin des Prairies (entre la voie ferrée et Taschereau).

Il est acquis que, dans certains cas, des inconvénients peuvent être associés à des mesures de modération de la circulation mais ceux-ci sont considérés comme étant un passage obligé et démocratique pour retrouver, santé, sécurité et qualité de vie.

*Désagréments possibles :
modification dans les habitudes de déplacement des résidants;
limitation des espaces de stationnement et réduction de la vitesse;
augmentation de la circulation sur les boulevards.*

8. Bibliographie

Classifications : (1) Mesures techniques d'apaisement de la circulation
(2) Politiques municipales de gestion de la circulation
(3) Normes techniques
(4) Action citoyenne
(5) Références et bibliographie
(6) Spécifique au dossier du chemin des Prairies

1. « Rapport d'enquête et d'audience publique, Document No.135, Élargissement et construction de boulevards à Brossard », Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, septembre 1999; (cat. 6); (<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape135.pdf>).
2. « Apaisement de la circulation dans un quartier résidentiel de Montréal : Projet pilote Ilôt Monkland », Sorel, Dominique, Ing. M.Sc., mai 2008; (<http://www.aqtr.qc.ca/documents/Congres2008/pdfs/SorelDominique.pdf>); (cat. 1, 4, 5).
3. « Plan d'action famille de Montréal », Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation, novembre 2007; (<http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P22/10d.pdf>); (cat. 1 et 4).
4. « Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal », Conseil régional de l'environnement de Montréal, juin 2006
(<http://www.creml.qc.ca/fichiers-cre/files/pdf684.pdf>); (cat. 1).
5. « L'apaisement de la circulation dans les zones urbaines au Canada », Programme de démonstration en transport urbain, Transport Canada, mai 2005; (www.tc.gc.ca/pdtu);
6. « Guide canadien d'aménagement de rues conviviales », Association des transports du Canada, 1998; (www.tac-atc.ca); (cat. 2).
7. « Politique municipale, S-ING-2004-01, Gestion des requêtes de circulation et signalisation », Ville de Gatineau, novembre 2004;
(http://www.ville.gatineau.qc.ca/docs/la_ville/administration_municipale/politiques_vision/politique_circulation.fr-CA.pdf); (cat. 2).
8. « Traffic Calming Policy 2003, Summary », Transportation Services, Ville de Toronto, Juin 2003;
(http://www.toronto.ca/transportation/traffic/pdf/traffic_calming_policy_summary.pdf); (cat. 2).
9. « Norme : Route collectrice et locale en milieu urbain, dessin normalisé », Transport Québec, juin 2005; (cat. 3).
10. « En matière de modération de vitesse en milieu urbain et préurbain », Ruesécuré inc., consultants, 1997; (http://www.ruesecure.com/p_modera.htm); (cat. 1).
11. « Mesures de modération de la circulation, Boite à outils », Ville de Saint-Lazare et Génivar Inc.; (<http://ville.saint-lazare.qc.ca/documents/STetTP/MesureDeModerationEtBoiteUtilsV6.pdf>); (cat. 1 et 2).
12. « Les aménagements modérateurs de la vitesse au Québec », conférence de Carole Leclerc du ministère des Transports du Québec, au congrès de l'Association québécoise du transport routier, le 30 mars 2010; diapositives; (http://aqtr.qc.ca/documents/Congres_2010/pdfs/Leclerc_Carole.pdf); (cat. 1).
13. « La modération de la circulation », Agglomération du Grand Sudbury, Ontario;
(http://www.city.greatersudbury.on.ca/cms/index.cfm?app=div_transportation&currID=7783&lang=fr); (cat. 1).
14. « Réduction et apaisement de la circulation », Comité régional Environnement Montréal;
(<http://www.creml.qc.ca/index.php?id=648>); (cat. 1).
15. « Les chaussées au Québec – Transports Québec
(http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/reseau_routier/zone_fournisseurs/chaussees/chaussees_quebec/3_conception.pdf).
16. « Cascades établit son principal centre de distribution à Brossard »
(<http://www.lesaffaires.com/secteurs-d-activite/industrie-forestiere/cascades-establit-son-principal-centre-de-distribution-a-brossard/509498>).
17. « Sécurité ferroviaire » (<http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/publications-53.htm>).
18. Voir également le menu DOCUMENTATION ([www.chemindespriairies.com](http://www.chemindesprairies.com)).