

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 résidents. 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 résidents 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 réévalués 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 : implanter un système de vignettes de stationnement 24 heures pour les résidents).
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.chemindesprairies.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 envié 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 arrivés 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 citoyens. 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 résidents concernés.

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