

MÉMOIRE

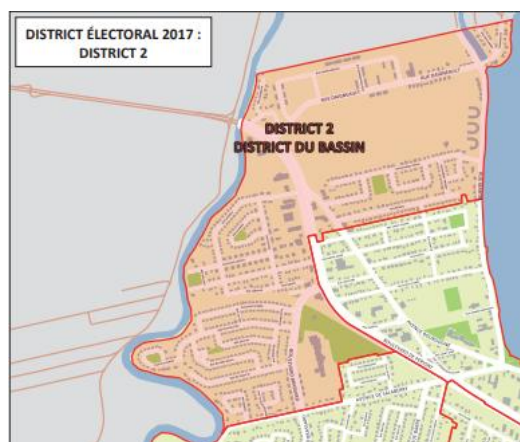
RECOMMANDATIONS DE CIRCULATION ET SÉCURITÉ

Présenté par

Le Comité citoyen du Bassin / District 2

Dans le cadre de la consultation publique sur le Plan
d'urbanisme et les Règlements de zonage et de lotissement
de la Ville de Chambly

**Ma vie.
Mon quartier.**



Le 3 février 2020

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
Objectifs.....	3
Mise en contexte	3
CONSTATS ET RECOMMANDATIONS.....	4

INTRODUCTION

Objectifs

Le présent document est déposé dans le cadre de la consultation publique tenue le lundi 3 février 2020 au Pôle culturel de Chambly à la suite de l'adoption des projets de règlements suivants :

- Règlement 2020-1430 du plan d'urbanisme;
- Règlement 2020-1431 de zonage;
- Règlement 2020-1432 de lotissement.

Il vise à offrir une perspective citoyenne et à recommander certaines mesures en vue d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

Il a été conçu dans le but d'aider les élus, les fonctionnaires municipaux et les membres de la Table consultative Transport et mobilité active, lesquels auront à évaluer l'impact à long terme et la pertinence de ces règlements et à se prononcer sur leur adoption.

Mise en contexte

Le Comité citoyen du Bassin / District 2 a été créé en septembre 2019 à l'initiative d'une douzaine de citoyens engagés et sans partisanerie politique.

Au nombre de nos préoccupations, les enjeux de circulation, l'avenir du secteur de l'ancien Golf et la qualité de vie citoyenne sont aux premières loges. Comme ces dossiers sont intimement liés au Plan d'urbanisme 2020-1430 et aux règlements qui l'accompagnent, nous y voyons une occasion unique d'apporter une perspective citoyenne de mobilité et de sécurité.

Nos recommandations sont répertoriées dans les mémoires suivants :

- « Mémoire Circulation et sécurité » qui, comme son nom l'indique, se concentre sur les enjeux de circulation et de sécurité des citoyens du District 2 et fait l'objet du présent document;
- « Mémoire Plan d'urbanisme 2020-1430 » qui porte sur les règlements du plan d'urbanisme, de zonage et de lotissement. Ce mémoire est soumis séparément.

À titre informatif, toutes les références utilisées dans le présent document sont basées sur la carte interactive du « Plan de zonage 2020-1431 » de la Ville de Chambly et des captures d'écran sont utilisées pour faciliter la compréhension de notre propos.

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS

1. À terme, implanter un feu de circulation à l'intersection Daigneault / de Périgny (route 112)

Au nombre des enjeux de circulation que les résidents du District 2 ont à vivre au quotidien, celui qui pose le plus de risques en termes de sécurité est sans contredit situé à l'intersection de la rue Daigneault et du boulevard de Périgny (route 112).

Le débit de circulation toujours grandissant de voitures qui transitent par la rue Daigneault pour se rendre sur la 112, principalement aux heures de pointe, est devenu extrêmement dangereux. Ces voitures proviennent en grande partie du quartier résidentiel à forte densité situé à proximité (environ 500 résidences), qui est d'ailleurs toujours en construction, mais également du va-et-vient incessant des automobilistes de l'île aux Lièvres et de l'île Demers qui n'ont d'autre choix que d'emprunter la rue Daigneault pour rejoindre la route 112.

Nous estimons qu'il est grand temps que des actions soient prises pour éviter de graves accidents.

La proposition soulevée dans l'Étude de circulation du Vieux-Chambly de la firme Genivar du 10 octobre 2012 nous semble la solution la plus appropriée pour améliorer la fluidité du trafic et assurer la sécurité. Elle propose l'implantation d'un feu de circulation à l'intersection Daigneault / de Périgny. (Figure 1)



Figure 1 : Extrait Étude de circulation du Vieux-Chambly – Genivar – 10 octobre 2012

Or, il semble que cette proposition n'ait pas été retenue, puisqu'au point 3.2.5 du projet de règlement du Plan d'urbanisme de 2020-1430, la Ville entend « Réaliser le bouclage de l'avenue Bourgogne et de la rue Daigneault » afin, précise-t-elle,

« d’assurer la connectivité du réseau local et réaménager l’intersection Bourgogne / de Périgny ». Cette option était exprimée avec les termes identiques en 2017 dans le projet de Règlement 2017-1352 (point 3.2.5, p. 43).

Nous ne croyons pas que le fait de boucler Bourgogne /de Périgny puisse améliorer la fluidité et la sécurité dans notre District. De plus, nous espérons que cette solution n’ouvre pas la porte à un éventuel projet de développement résidentiel et commercial dans le secteur du Golf tel que celui présenté en 2017. (Figure 2)

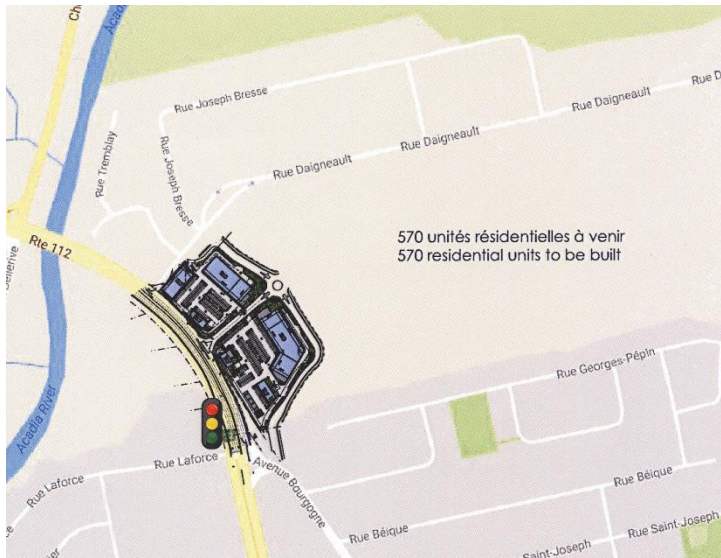


Figure 2 : Extrait Développements Brookline, Marché Chambly, 2017

Nous sommes contre tout projet de prolongement de la rue Bourgogne jusqu’à la rue Daigneault, autant pour le trafic engendré sur Daigneault que pour la perte d’une portion importante d’espace vert sur l’ancien golf, ce qui enverrait un message contradictoire sur la conscience écologique de la ville.

Avant d’entreprendre des discussions avec le ministère des Transport du Québec, nous estimons que Ville aurait tout intérêt à se mettre à l’écoute des citoyens de ce secteur qui croient que la proposition de Genivar est la plus simple à réaliser et la plus efficace en termes de résultats.

Nous recommandons l’installation de feux de circulation à l’intersection boulevard Périgny (route 112) et rue Daigneault pour les raisons suivantes :

- Sécuriser au maximum l’accès à la rue Daigneault via le boulevard de Périgny (112).
- Assurer un accès sécuritaire aux automobilistes sur Périgny. Cela réduirait grandement les accidents impliquant des véhicules qui souhaitent accéder à Daigneault.
- Assurer un accès sécuritaire aux cyclistes qui empruntent cette route, tout en assurant une traverse piétonne sécuritaire aux enfants, adultes et personnes à mobilités réduites.

- Synchroniser les feux des intersections Périgny-Bellerive et Périgny-Bourgogne pour une fluidité absolue, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.
- Ajouter un quadrillage dans l'intersection pour s'assurer que l'intersection reste libre en tout temps.

2. En période transitoire, appliquer des mesures d'atténuations

Nous tenons à rappeler que nous privilégions l'implantation de feux de circulation, mais dans l'attente et l'espoir de voir cette option se concrétiser, nous suggérons la mise en œuvre de mesures transitoires.

2.1. Interdire le virage à gauche

Afin de réduire les accidents multiples tels que ceux qui se sont produits dans les derniers mois, nous désirons que le MTQ bloque l'accès à la rue Daigneault en provenance de la 112 ouest (virage à gauche vers Daigneault) (Figure 3), ainsi que soit bloqué l'accès permettant le virage à gauche de la rue Daigneault vers la 112 est. (Figure 4)



Figure 3



Figure 4

2.2. Permettre le virage en U à certaines intersections

Afin de faciliter l'accès à la rue Daigneault en toute sécurité, nous suggérons le retrait des pancartes d'interdiction de faire un virage en U aux intersections des routes 112 / Chemin Bellerive et 112 / rue Bourgogne. (Figures 5 et 6)

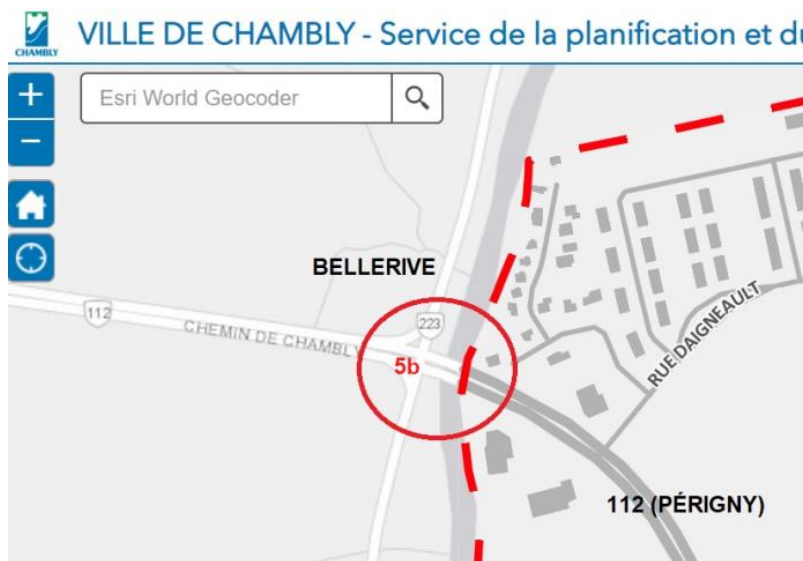


Figure 5

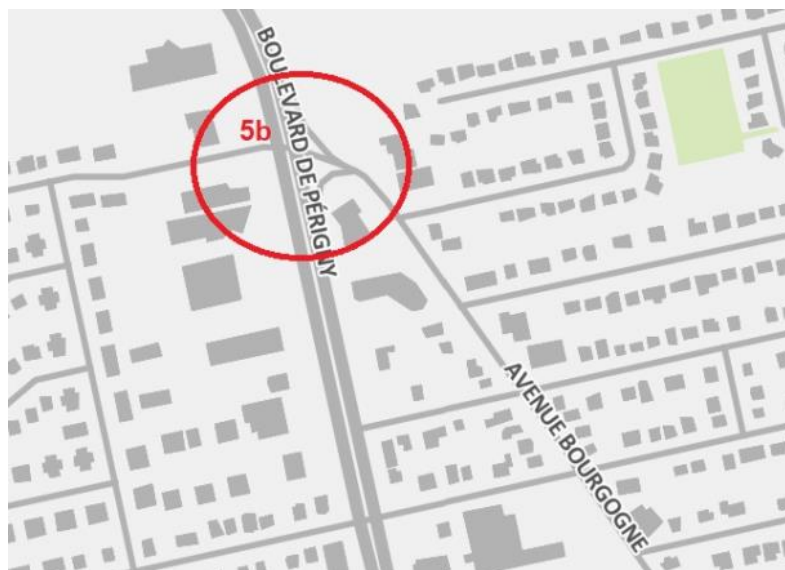


Figure 6

2.3. Faire une synchronisation des feux sur la 112 pour assurer des virages en U sécuritaires

2.4. Faire une synchronisation des feux tout au long de la 112 pour améliorer la circulation et la fluidité sur cette route

2.5. Faire allonger le temps du virage à gauche de la 112 sur la rue Larivière car ce dernier est très court

2.6. Quadriller la chaussée

En attente des modifications sur la route 112, procéder au quadrillage de l'intersection de Daigneault et de la route 112 afin de laisser l'intersection libre, entre autres aux heures de pointe qui occasionnent une congestion plus dense, permettant ainsi aux voitures sur Daigneault de pouvoir s'engager sur la 112 en toute sécurité.

3. Rue Daigneault

3.1. Installer des panneaux d'arrêt à l'intersection Daigneault et Alexandre-Talham

Nous suggérons l'ajout d'un panneau d'arrêt (3 directions) à l'intersection des rues Daigneault et Alexandre-Talham. Nous avons remarqué que les automobilistes roulent bien au-delà de la limite de 40 km/h et qu'un arrêt permettrait de ralentir la circulation, en plus de faciliter l'accès à la rue Daigneault à partir de la rue Alexandre-Talham. (Figure 7)

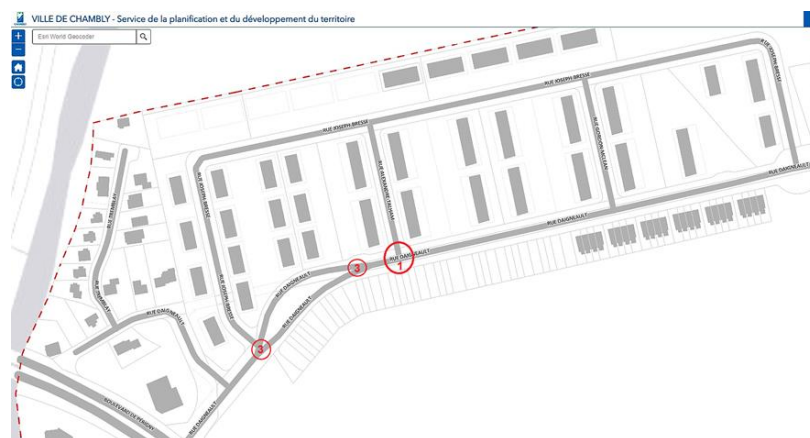


Figure 7

3.2. Interdire le stationnement sur le côté sud de la rue Daigneault

Nous suggérons que la ville de Chambly interdise le stationnement sur le côté sud de la rue Daigneault (le versant le plus proche de la piste cyclable). (Figures 8 et 9).

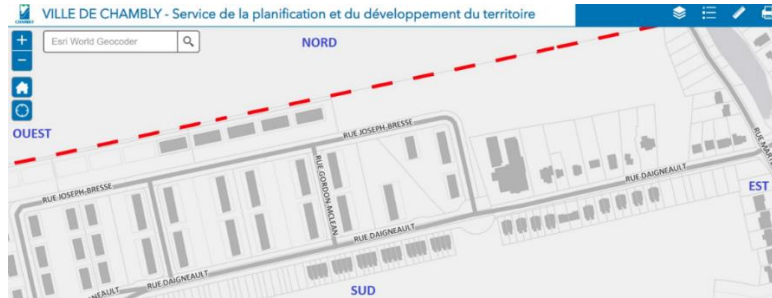


Figure 8



Figure 9

D'abord, il n'y a de l'espace que pour une voiture à la fois pour circuler lorsque des voitures sont stationnées sur les deux côtés de la rue.

Ensuite, ces voitures stationnées près de la piste cyclable empêchent les résidents souhaitant entrer dans leur stationnement en voiture de bien voir les cyclistes circulant sur cette piste cyclable.

Dû à la mauvaise visibilité, les automobilistes ne peuvent pas bien voir les entrées des maisons où jouent plusieurs enfants. Imaginez si un enfant venait à dépasser les limites de son stationnement, chuter et se retrouver sur la rue Daigneault, les effets pourraient être dramatiques.

3.3. Installer une signalisation de « Partage de route »

Entre les rues Joseph-Bresse (extrémité ouest) et Alexandre-Talham, la rue Daigneault fait une figure d'amande. (Figure 7, élément no. 3)

Nous suggérons que la Ville installe une signalisation de « Partage de route » sur le versant sud, car la piste cyclable n'est pas complétée dans cette section jusqu'à la route 112.

De plus, l'ajout d'un dos d'âne temporaire durant les mois d'été permettrait de ralentir la circulation, car les automobilistes utilisent cette courbe comme s'ils étaient sur une piste de course.

3.4. Installer des indicateurs de vitesse sur Daigneault

Nous suggérons de procéder à l'installation d'indicateurs de vitesse en temps réel sur la rue Daigneault, afin de faire réduire la vitesse excessive entre les arrêts et les dos d'ânes.

Il y a plusieurs demandes de citoyens pour modifier la vitesse sur le Boulevard Périgny (Route 112); nous savons que cela découle de la juridiction provinciale, mais nous souhaitons que la Ville soumette nos recommandations dans le but d'améliorer la sécurité de ses usagers.

4. Bourgogne / 112, direction ouest

4.1. Installer une signalisation de traverse de piétons à l'intersection avenue Bourgogne et la route 112 ouest

À l'intersection de l'avenue Bourgogne et de la route 112, il existe une bretelle pour joindre la 112 en direction ouest. Cependant, il n'y a aucune signalisation de traverse de piétons ni de ligne au sol et ainsi, les automobilistes ne portent pas attention aux piétons. Nous suggérons l'ajout d'une signalisation afin de protéger l'intersection. (Figures 10 et 11)

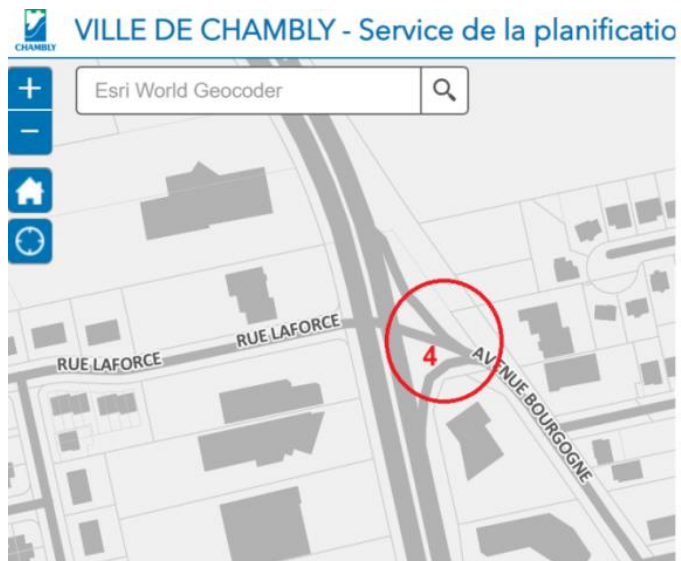


Figure 10



Figure 11

5. Réseau cyclable

Nous recommandons de boucler le réseau cyclable, car il est présentement impossible rejoindre le réseau cyclable de la Ville en toute sécurité à partir de la rue Daigneault. (Figure 12)

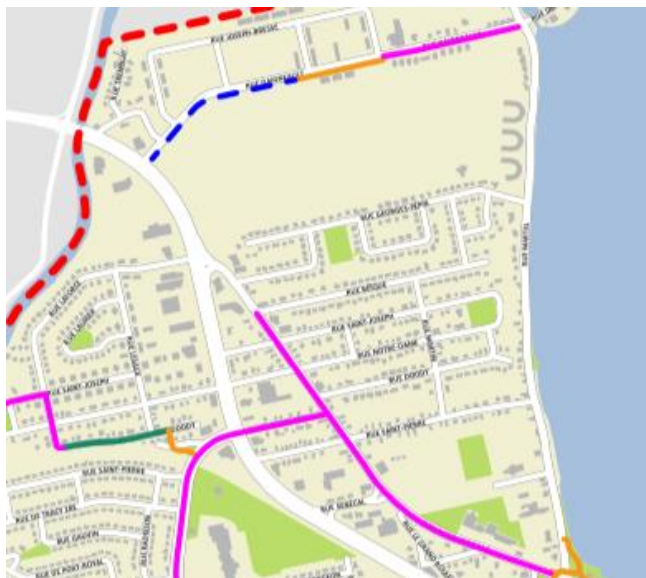


Figure 12 Carte du réseau cyclable de Chambly

6. Rue Martel

Une portion de la rue Martel est située dans le District #2. Nous avons quelques suggestions pour cette rue également.

6.1. Maintenir la circulation dans les deux sens

Maintenir la circulation dans les deux sens sur la rue Martel car, envisager qu'elle devienne à sens unique, ne ferait entre autres, qu'empirer le trafic déjà très problématique de la rue Daigneault; les automobilistes de l'île Demers et de l'île aux Lièvres voulant se diriger vers Chambly ou en revenir, dépendamment de la direction d'un sens unique, n'auraient aucune autre option que d'emprunter la rue Daigneault alors que présentement, ils empruntent la rue Martel.

6.2. Installer des indicateurs de vitesse

Installation d'indicateurs de vitesse comme suggéré pour la rue Daigneault, des dos d'âne permanents et/ou temporaires et tout autre incitatif pour respecter la vitesse de 40km/h.

6.3. Installer une signalisation de « Partage de route »

Installation d'une signalisation de « Partage de route » pour les nombreux cyclistes qui empruntent cette rue, dont plusieurs jeunes familles, alors qu'il est dangereux de s'y aventurer, puisque les automobilistes ne respectant pas toujours la distance minimum requise entre les vélos et les voitures.

7. Secteur de Carignan

Pour terminer, nous aimerions mentionner que le va-et-vient des automobilistes du secteur de l'île aux Lièvres et de l'île Demers qui débouche à 100% dans Chambly, occasionne un débit de circulation important. (Figure 13)

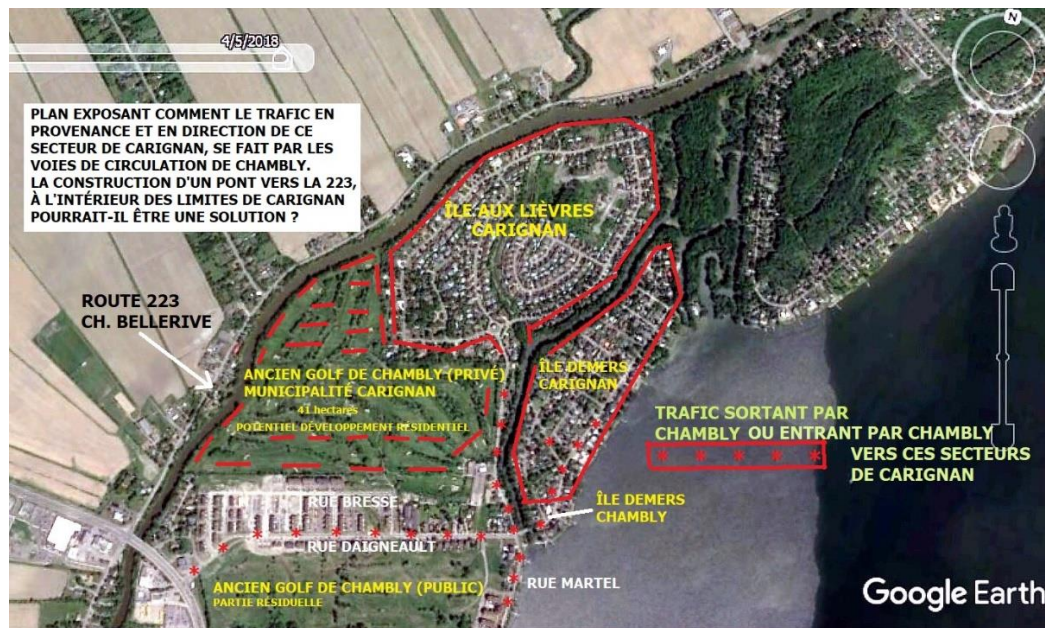


Figure 13

Ce flot de circulation n'ira qu'en grandissant avec le temps en raison des futures constructions le long de la rue Martel (figure 14) et des projets résidentiels de la ville de Carignan :

- le projet domiciliaire « Urbainature Phase II » au centre de l'île aux Lièvres, qui prévoit la construction de quarante-neuf (49) propriétés unifamiliales (figure 15);
- le potentiel de développement énorme que représente le lot 3 694 385 laissé vacant à la suite de la fermeture du terrain de golf (figure 16).



Figure 14



Figure 15

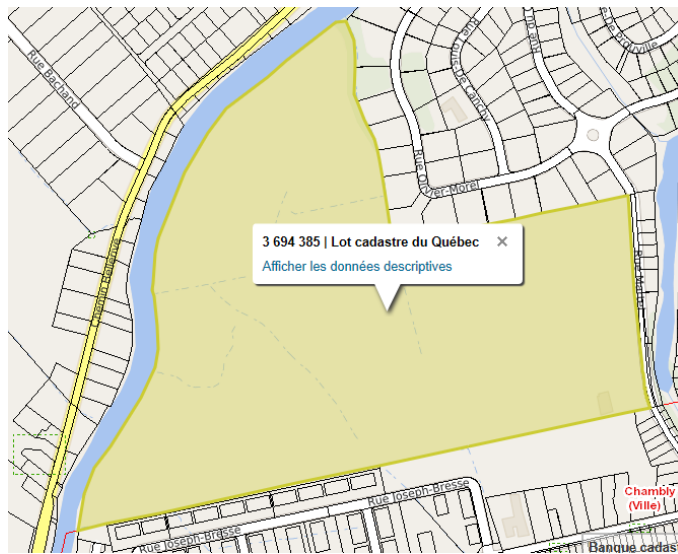


Figure 16

Dans un contexte où la densification de ce secteur de Carignan ira en s'intensifiant et aura des répercussions importantes sur nos infrastructures routières, nous recommandons à la Ville d'entamer des discussions avec la ville de Carignan, dans les meilleurs délais, afin de s'entendre sur la mise en place des mesures d'atténuation de la circulation. Cette approche devait être mentionnée au projet de règlement de Plan d'urbanisme 2020-1430.

Il serait avantageux d'envisager la construction d'un pont entre ce secteur et le Chemin Bellerive (route 223), comme ça s'est fait pour l'île Goyer.

Une fois complété, des accès par ponts piétonniers (comme entre les îles Goyer et Demers) de la rue Martel vers les îles aux Lièvres et Demers peuvent offrir un accès rapide et sécuritaire aux cyclistes et piétons au Bassin de Chambly.