

27 avril 2017
Stéphane Pierre

Document présenté à l' Office de consultation publique de Montréal concernant le développement de Pierrefonds-Ouest.

Je vous présente ici certaines problématiques existantes et proposition à étudier dans le cadre du projet Pierrefonds-Ouest qui doivent être pris en compte dans l'élaboration du développement. Un projet de cette ampleur ne devrait pas s'en tenir qu'aux limites du développement à faire mais doit en inclure tout le périmètre déjà construit dans son évaluation.

Circulation existante sur le boulevard Gouin

Tout d'abord aucune étude n'a été faite en regard des problématiques existantes du secteur. Actuellement il existe dans le secteur une école privée, le Collège Charlemagne, générant beaucoup de circulation aux heures de pointe du matin et du soir. Je suis quand même étonné que le rapport d'étude de circulation et des déplacements anticipés avec le futur développement ne fait aucunement mention de cette problématique. En faisant une recherche sur Google Map on peut visualiser le trafic à certaines heures et vous pourrez remarquer qu'en période de pointe du matin le blocage se fait à partir de l'avenue du Château-Pierrefonds jusqu'à l'entrée de l'école, en majeure partie dû aux déplacements des parents pour reconduire les enfants à l'école. Cette problématique doit absolument être prise en compte dans l'évaluation du trafic généré dans le secteur.

À l'intersection du boulevard Gouin et de l'entrée d'école il y a un conflit à cause des mouvements de véhicules. De toutes les propositions présentées dans les divers documents, on montre constamment la création de nouvelles intersections sur le boulevard Gouin entre l'entrée actuelle de l'école et la rue de la Morandière, sans compter le nouveau lien du boulevard 440. Ces nouvelles intersections ne feront que générer d'avantage de conflit de circulation sur le boulevard Gouin à cause des arrêts obligatoires.

Dans la proposition de la grille de rues du nouveau projet il faut absolument prendre en compte cette problématique d'accompagnement des enfants à l'école et d'en trouver une solution. La desserte vers l'école devrait se faire par l'intérieur du projet pour déboucher à l'école par la partie sud du stationnement existant de l'école. L'aménagement d'une zone de débarcadère doit être réfléchi pour en améliorer l'efficacité et la fluidité de la circulation. On aura beau

plaider pour l'utilisation du transport collectif, il n'en reste pas moins que la situation ne changera pas et que plusieurs parents iront conduire leurs enfants à l'école. À noter qu'il y a près de 3000 élèves à cette école privée et que la construction de nouvelles écoles publiques est envisagée par les deux commissions scolaires du secteur.

Comme proposition je considérerais l'acquisition du chemin d'accès privé actuellement propriété du collège et qui donne accès aux stationnement de l'école. Si la Ville acquérait ce chemin pour en faire une voie publique et ainsi pouvoir rejoindre la rue Antoine-Faucon ou le boulevard de Pierrefonds on viendrait alors faciliter le transit des parents vers l'école. L'espace existant entre les limites du cimetière avec ledit chemin d'accès existant permettrait d'avoir une emprise de rue considérable si l'élargissement de ce chemin devrait être requis. De plus, il pourrait y avoir une relocalisation du chemin du Cap-Saint-Jacques donnant accès au parc afin que celui-ci arrive vis-à-vis avec ce lien pour ainsi éliminer deux intersections rapprochées.



Trafic à l'intersection du boulevard Gouin et de la rue de la Morandière



Trafic sur le boulevard Gouin à l'approche de l'entrée de l'école Charlemagne



Chemin de l'école qui pourrait servir de rue donnant accès sur le boulevard Gouin.

Voie piétonnière et cycliste sur le boulevard Gouin

Un des principes de la Ville dans le développement du projet est de préserver le parcours riverain du boulevard Gouin. Mis à part la circulation automobile, ce boulevard est grandement utilisé par les piétons et cyclistes qui profitent justement du parcours riverain de la rivière Des-Prairies bénéficiant de plusieurs ouvertures sur la rivière entre la rue du Château-Pierrefonds et le parc du Cap-Saint-Jacques. On peut remarquer des gens de tous âge y parcourir le boulevard, des familles, des équipes sportives s'entraînant. Rappelons que le boulevard Gouin dans le secteur qui nous concerne est dépourvu de trottoir et qu'il n'a qu'une voie de circulation dans chaque direction. C'est également le parcours de la marche annuelle du Maire d'Arrondissement entre le Bois-de-Liesse et le Cap-Saint-Jacques.

En plus du projet de développement, il y a présentement la construction du Manoir Pierrefonds sur le boulevard Gouin près de l'intersection du futur boulevard 440 dans l'emprise du MTQ qui offrira plusieurs logements pour personnes retraitées. L'arrivée dans ce secteur de plusieurs personnes qui voudront se balader le long de la rivière vers le parc régional augmentera le nombre de piétons et cyclistes. Je propose de donner une des voies de circulation actuelle pour les piétons et les cyclistes entre le chemin d'accès de l'école privée Charlemagne et la rue du Château-Pierrefonds en conservant l'autre à sens unique pour l'usage des automobiliste. À titre d'exemple on peut s'inspirer de ce qui s'est fait sur le chemin des Chenaux à Vaudreuil-Dorion de même que sur la rue Lakeshore à Beaconsfield. Ainsi, en toute sécurité les gens pourront bénéficier des balades riveraines et permettra un accès sécuritaire vers le parc régional. Par cette proposition la Ville vient d'un coup aider à remplir plusieurs de ses principes soient la protection du parcours riverain, la mise en réseau des parcs et espaces verts, la création d'un réseau viaire et efficace et la qualité du domaine public. Bien entendu cette option ne pourrait se faire qu'une fois le projet de développement complété mais il serait bon d'en prendre considération dans l'élaboration globale d'avant-projet.



Deux photos montrant l'utilisation cycliste du boulevard Gouin



Exemple de voie réservée aux piétons et cyclistes sur le chemin des Chenaux à Vaudreuil

Aménagement adéquat des terminus d'autobus

Une autre problématique à prendre en considération est l'aménagement de terminus d'autobus adéquat. Il faut que la Ville connaisse les besoins de la STM en terme d'espace requis pour les terminus d'autobus. Actuellement il y a un terminus de plusieurs circuits d'autobus sur le boulevard Gouin en face de l'usine de filtration d'eau potable, un peu à l'est de l'avenue du Château-Pierrefonds. La baie pour que les autobus puissent s'insérer et attendre n'est pas assez longue pour accueillir tous les autobus. Ceci implique que les autobus qui ne peuvent pas entrer dans la baie attendent en bordure du trottoir bloquant complètement la voie de circulation en direction ouest .

De toute évidence il y aura dans le nouveau secteur de développement une réorganisation des circuits d'autobus. De plus l'arrivée du nouveau train REM modifiera complètement la dynamique du transport en commun. Dans toute cette réorganisation il faut toutefois prévoir l'aménagement de baies adéquates et en quantité suffisantes pour les autobus en attente.



Autobus en attente dans la voie de circulation du boulevard Gouin par manque d'espace dans la baie.



La gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux pluviales m'inquiète beaucoup surtout avec la période exceptionnelle de crue printanière des eaux que nous venons de connaître cette année. Dans le rapport présenté par CIMA+ en décembre 2008 on fait mention de l'utilisation des noues à l'intérieur des îlots de rue afin de permettre l'accumulation d'eau.

On nous prévient dans un encadré aux figures 18 et 21 qu'en condition hivernales sévères, il y a peu d'exemple de fonctionnement et que la fiabilité d'un mécanisme de trop plein est inconnu. Il faudra bien étudier et planifier ce projet pour éviter d'en faire une série d'essai-erreur.

Capacité par ha.	1000 m ³ /ha.
Commentaires:	
Potentiel de rétention pour traitement du volume de qualité. Entretien facilité en façade des lots.	
Peu d'exemples de fonctionnement dans des conditions hivernales sévères.	
Fiabilité d'un mécanisme de trop plein inconnu en conditions hivernales sévères.	

Voir les commentaires encadrés jaune, s'assurer d'un bon fonctionnement