



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et
Propreté de l'APRIDS À L'OCPM
2^e école à L'Île-des-Sœurs
3 juillet 2013

PROJET DE DEUXIÈME ÉCOLE PRIMAIRE
À L'ÎLE-DES-SŒURS

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et Propreté
de l'APRIDS

À

L'Office de consultation publique de Montréal

Montréal, le 3 juillet 2013



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

Page 2 de 54

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et
Propreté de l'APRIDS À L'OCPM
2^e école à L'Île-des-Sœurs
3 juillet 2013



SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'APRIDS s'inquiète de l'emplacement d'une école primaire, donc pour très jeunes enfants, au croisement des deux routes les plus achalandées de l'île sans qu'il y ait la mise en place des éléments de sécurité requis, d'une part, et s'oppose également à des solutions d'accès à l'école qui conduisent à une asphyxie progressive de la circulation automobile aux heures de pointe, d'autre part.

Le rapport déposé par l'arrondissement Verdun intitulé *Accessibilité à la nouvelle école primaire sur L'Île-des-Sœurs – Complément d'analyse*¹ considère l'accessibilité de l'école proposée et identifie certains problèmes de sécurité au niveau des écoliers. Nous regrettons que le rapport ne contienne aucune étude de l'impact de la nouvelle école sur la circulation.

Le présent mémoire aborde la problématique de l'ajout d'une école dans un parc initialement voué au calme et à l'isolement des voies routières par rapport aux habitations, et tente de mesurer l'impact de l'école proposée sur l'ensemble de l'île. Il considère aussi l'accroissement de la population qui est prévue par l'arrondissement Verdun. À la section 5, des recommandations sont émises au niveau de la sécurité, de la circulation ainsi que de la nuisance sonore.



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

Document préparé par :

Comité voirie, sécurité et propreté

Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs (APRIDS)

- Maurice Brossard
- Jean-Claude Debaque
- Odette Mercier
- Bernard Tessier
- Philippe Tremblay
- Carole Trow



RÉSUMÉ

Après une étude détaillée du projet, nous sommes d'avis que de greffer l'école et ses accès à une zone déjà achalandée, en ne modifiant les infrastructures existantes que de façon superficielle, répondra aux besoins ni des écoliers, ni des résidents de L'Île-des-Sœurs : des changements substantiels sont requis. En particulier, il faut **sécuriser le triangle en modifiant les patrons de la circulation piétonne et cycliste**, et en garantissant à long terme la fluidité des déplacements piétons, cyclistes et motorisés.

Si la sécurité des écoliers n'est pas correctement assurée, dès l'entrée en fonction de l'école, les parents n'enverront pas les enfants à pied à l'école, et le but recherché, faire une école de marcheurs, se transformera en une école encombrée d'automobiles.

Si la circulation aux abords du carrefour giratoire constitue un embouteillage supplémentaire et avant d'accéder aux embouteillages dus aux travaux des ponts Champlain et de l'Île-des-Sœurs, la population de l'île profitera des facilités grandissantes d'achat pour des endroits plus propices à la circulation, et le marché immobilier de l'île en souffrira.

Dans l'un et l'autre des cas, il est indispensable de mettre en place toutes les mesures qui rassurent la population. Les détails pertinents suivent.

Le premier sujet est celui du stationnement des 35 automobiles des enseignants et autres employés de l'école. Il est nécessaire de **présenter une solution qui s'intègre dès le départ au projet d'école**.

Le second sujet porte sur le nombre d'écoliers marcheurs et ceux se rendant en auto, selon la décision des parents. La statistique basée sur le comportement des parents de l'école Elgar ne peut pas s'appliquer à l'école du triangle parce que le niveau de dangerosité des accès est totalement différent. L'une est dans un cul de sac, l'autre dans le carrefour le plus achalandé de l'île. **Nous calculons qu'un minimum de 40% des écoliers se rendront à l'école par auto;** Et lorsqu'on applique toutes les corrections qui s'imposent, le calcul prévisionnel **réclame de doubler, au minimum, le nombre de cases de stationnement initialement proposées¹**. Il nous semble inacceptable de compter sur le potentiel des rues avoisinantes afin de compenser pour un manque chronique de stationnement à l'école-même. Enfin, il est important de considérer les événements spéciaux qui nécessitent des déplacements par autobus scolaire : **les autobus doivent pouvoir stationner dans les débarcadères**.

Par ailleurs, l'accès au débarcadère proposé du boulevard René-Lévesque présente un niveau élevé de dangerosité compte tenu de sa position dans la zone d'accélération à la sortie du carrefour giratoire. La sortie du débarcadère du boulevard de L'Île-des-Sœurs est trop proche de l'entrée du giratoire, surtout si l'on considère que la présence proposée d'un brigadier nécessiterait le **déplacement du passage sud de 5 à 10 mètres, afin d'éviter un refoulement dans le carrefour**. Quant à l'entrée de ce débarcadère, et compte tenu du faible nombre de



cases (7), les automobilistes vont vérifier la disponibilité d'une case avant de s'engager et bloquer ainsi la circulation, voire même causer un accident.

Pour pallier à ces problèmes, **nous croyons qu'il conviendrait de remplacer les deux débarcadères proposés par un seul et unique débarcadère** qui débiterait sur le boulevard de l'Île-des-Sœurs, assez loin du carrefour pour réduire l'impact du ralentissement des automobilistes qui vont l'emprunter, et qui déboucherait assez loin du carrefour sur le boulevard René-Levesque. **Un second débarcadère sur le côté ouest du boulevard de L'Île-des-Sœurs est à prévoir** pour permettre aux voitures provenant de l'est et du nord du carrefour de venir déposer les enfants. Ce débarcadère serait le quatrième accès du carrefour giratoire, et s'inclurait normalement dans la circulation.

Nous recommandons la **mise en place d'un passage souterrain ou d'une passerelle surélevée**, tant pour la sécurité des enfants que pour réduire les entraves à la circulation, pour relier les côtés ouest et est du boulevard de l'Île-des-Sœurs. **Des pistes multifonctionnelles seraient ajoutées sur les côtés est et ouest du boulevard de l'Île-des-Sœurs, ainsi que sur le côté nord du boulevard René-Levesque.**

Nous recommandons **que les deux passages piétonniers existants, au sud et à l'est du carrefour giratoire, soient condamnés.** Il en suivra une nette amélioration non seulement au niveau de la sécurité, mais aussi pour ce qui est de la circulation. De plus, l'abolition de ces passages favorisera l'utilisation sécuritaire du souterrain ou de la passerelle. La présence d'un brigadier est inacceptable au niveau de la circulation, surtout à long terme : les changements démographiques risquent de causer une forte augmentation des passages sur le boulevard de l'Île-des-Sœurs.

Nous recommandons aussi **d'accroître la sécurité des piétons sur la rue Place du Soleil.** Afin d'assurer la quiétude des habitants de cette rue, et de favoriser la sécurité des marcheurs, nous proposons aussi **d'interdire l'accès automobile par les non-résidents de la rue Place du Soleil le matin et le soir**, évitant ainsi qu'elle ne se transforme en débarcadère improvisé.

D'autres points sont à améliorer, sans qu'il en soit fait mention dans le rapport CIMA+, il s'agit notamment de la **traversée de la rue Berlioz par les écoliers**, ainsi que l'éclairage public sur tous les chemins des écoliers (il est **inexistant** sur les pistes cyclables autour du triangle), et le carrefour giratoire.

Enfin, en transformant un parc en une école, l'impact sonore pour les riverains sera très fortement ressenti. Il est demandé de revoir éventuellement la disposition des bâtiments pour éviter de créer un phénomène de "caisse de résonance" avec les habitations de la Place du Soleil, et en tout état de cause, de **n'installer aucun haut-parleur** pour assurer aux riverains que seul le bruit de jeux des enfants sera entendu.



TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	9
1.1	APRIDS - Qui sommes-nous?	9
1.1.1	Mission de l'APRIDS.....	9
1.2	Mise en contexte	9
2.	DONNÉES DE BASE.....	11
2.1	Patrons de Circulation	11
2.2	Réseaux des déplacements	11
2.3	Débits de circulation.....	12
2.3.1	Boulevard de l'Île-des-Sœurs.....	12
2.3.2	Le carrefour giratoire.....	13
2.3.3	Rue Berlioz.....	14
2.4	Places de Stationnement.....	14
2.5	Démographie de l'Île-des-Sœurs	15
3.	SÉCURITÉ DES ÉCOLIERS	17
3.1	Ensemble du quartier	17
3.1.1	Passages piétonniers sur la rue Berlioz	17
3.2	Trajets Scolaires.....	19
3.2.1	Rue Place du Soleil.....	19
3.2.2	Boulevard de l'Île-des-Sœurs.....	21
3.2.3	Carrefour giratoire.....	23
3.2.4	Éclairage	24
3.2.5	Débarcadères.....	25
4.	CIRCULATION.....	32
4.1	Ensemble du Quartier.....	32
4.1.1	Rue Berlioz.....	32



4.2	Trajets Scolaires.....	32
4.2.1	Rue Place du Soleil.....	32
4.2.2	Boulevard de l'Île-des-Sœurs.....	35
4.2.3	Boulevard René-Lévesque	37
4.3	Stationnement.....	38
5.	RECOMMANDATIONS.....	39
5.1	Carrefour Giratoire	39
5.2	Traverses du boulevard de l'Île-des-Sœurs	39
5.2.1	Feux de circulation à la rue Grande-Allée	40
5.2.2	Présence d'un brigadier scolaire au passage sud du carrefour giratoire	40
5.2.3	Passage souterrain ou passerelle surélevée.....	40
5.3	Débarcadères.....	41
5.4	Rue Place du Soleil.....	43
5.5	Rue Berlioz.....	43
5.6	Pistes Cyclables.....	43
5.8	Stationnement.....	45
6.	Références.....	46
Annexe A	Comptage Effectué par l'APRIDS au Carrefour Giratoire	
Annexe B	Comptage Effectué par l'APRIDS sur la rue Berlioz	
Annexe C	Conflits de circulation au débarcadère de la rue de Gaspé	



1. INTRODUCTION

1.1 APRIDS - Qui sommes-nous?

L'APRIDS est un organisme à but non lucratif qui, depuis 26 ans, œuvre à l'amélioration de la qualité de vie des résidents de L'Île-des-Sœurs et à la protection de son environnement. Apolitique et non partisane, l'APRIDS s'informe, questionne, consulte, suggère, collabore, critique, met de l'avant de nouveaux projets.

Elle est dirigée par un conseil d'administration élu parmi ses membres lors de son assemblée générale annuelle. Tous les membres de son conseil ainsi que toutes les autres personnes impliquées dans ses dossiers travaillent bénévolement.

1.1.1 Mission de l'APRIDS

L'APRIDS a pour mission de promouvoir et de défendre les intérêts de tous les résidents de L'Île-des-Sœurs, qu'ils soient propriétaires ou locataires, individus, commerces, copropriétés ou institutions, principalement auprès des instances publiques. Elle se préoccupe de la sécurité des citoyens, de l'aménagement du territoire et des installations éducatives, culturelles, sportives et de loisirs. Elle veille également à la protection de l'environnement.

1.2 Mise en contexte

Le présent document est principalement une analyse critique d'un rapport demandé par l'arrondissement Verdun et intitulé: *Accessibilité à la nouvelle école primaire sur L'Île-des-Sœurs – Complément d'analyse*¹, rédigé par la firme CIMA+, lequel s'appuie sur un rapport précédent relatif à l'implantation de cette école à proximité de ce nouveau site. C'est une étude très localisée, qui ne concerne que les quartiers adjacents, sans tenir compte de l'impact sur la circulation de l'île.

Son titre, « Accessibilité à la nouvelle école primaire sur L'Île-des-Sœurs » est révélateur, l'ingénieur veut vérifier si l'on pourra accéder à l'école, sans mesurer les conséquences de l'école sur le milieu existant, ni sur la circulation actuelle. De plus, dans le chapitre 1, il est bien précisé : « l'accessibilité pour les élèves et le personnel ».

En lisant le chapitre 6.2, on s'aperçoit que toutes les recommandations proposées sont faites au détriment de la circulation routière, laquelle est déjà difficile aux heures de pointes.

L'accessibilité à l'école ne tient pas compte du développement immobilier résidentiel en voie de réalisation sur trois grands chantiers actifs à la pointe sud, sur le chemin du Golf et à la pointe nord.



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

Page **10** de **54**

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et
Propreté de l'APRIDS À L'OCPM
2^e école à L'Île-des-Sœurs
3 juillet 2013

Donc très rapidement, l'école projetée sera devenue trop petite pour les besoins de l'île, et la circulation sera forcément intensifiée mais sans aucune planification ni solution face à cette réalité.

Finalement, nous voulons aborder la question de l'impact de l'école sur les habitants des rues adjacentes, en particulier au niveau de la circulation locale et du bruit.



2. DONNÉES DE BASE

2.1 Patrons de Circulation

Dans l'étude CIMA¹, la part de déplacement par automobile de 17% pour les zones 2 à 5 est tirée d'un rapport non-disponible de Génivar. Nous pensons que cette part est sous-estimée, pour les raisons suivantes :

- La nouvelle école serait située sur la collectrice principale de l'île, utilisée par beaucoup de parents pour se rendre au travail en automobile: Il en suit que ceux-ci profiteront de leur déplacement pour y déposer leurs enfants. L'école Elgar, quant à elle, est en retrait de l'axe unique et nécessite donc un détour significatif pour plusieurs parents. Il est à prévoir que la part de déplacement par automobile sera plus élevée pour l'école proposée;
- Selon l'étude *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières : Analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec*², ce sont les parents qui décident du mode de transport utilisé par leurs enfants, et la considération primaire est leur sécurité. L'emplacement de la nouvelle école, en marge d'un carrefour giratoire et du boulevard le plus fréquenté de l'île-des-Sœurs, risque fort d'influencer la décision des parents à l'encontre du transport actif;
- Selon le même rapport, les enfants des parents qui vont au travail en automobile sont moins aptes à utiliser le transport actif. Si l'on considère que plus de 65% des habitants de L'Île-des-Sœurs se rendent au travail en voiture¹², comparé à 49% pour la moyenne de l'ensemble de la ville de Montréal, il est encore plus important de ne pas surestimer la part de marcheurs.
- Lors des présentations du 11 et du 18 mai 2011, les représentants de la CSMB admettent que 60 % des élèves arrivent en voiture à l'école primaire Île-des-Sœurs.

Pour ces raisons, nous croyons qu'il est important de valider les parts de transport (actif ou automobile) utilisées dans l'étude CIMA+. Pour ce faire, nous faisons appel à une étude² qui quantifie les déplacements modaux à Montréal en fonction de plusieurs facteurs, incluant celui de la distance entre l'école et le domicile.

2.2 Réseaux des déplacements

Dans la figure 5.1 du rapport¹, la zone 1 (classée unifamiliale, familiale et multifamiliale) est incomplète. Sans explications, ce bassin d'élèves exclu un grand nombre de résidences qui devraient s'y trouver, et qui sont illustrées en vert dans la figure 1, notamment une grande portion du projet l'Esplanade de l'Île, du développement SAX, du vieux développement l'Isle du

groupe St-Jacques, de l'édifice le Panorama sur l'Île, des édifices Loggia ainsi que les développements unifamiliaux sur les rue William-Paul et Roland-Jeanneau. Vu la proximité de ces familles du site proposé dans le triangle, il est probable que les enfants de ce secteur se rendraient, à court terme ou éventuellement, à l'école du triangle.

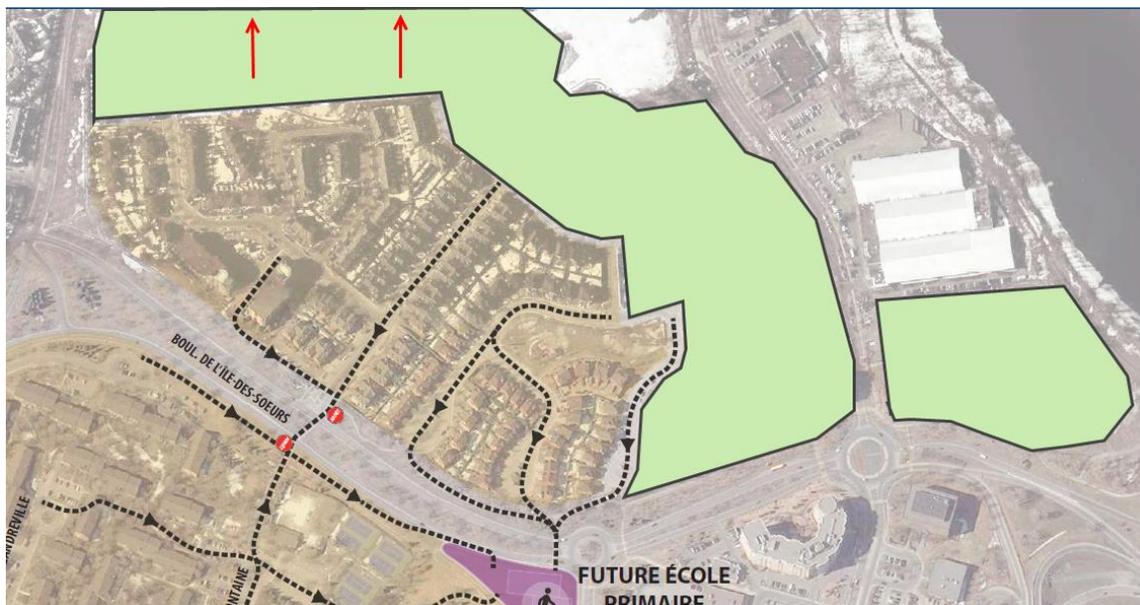


Figure 1 Endroits exclus (en vert) du bassin de population des écoliers de la 2^{ième} école

2.3 Débits de circulation

2.3.1 Boulevard de l'Île-des-Sœurs

Au chapitre 3, le rapport¹ affirme que des comptages ont été effectués sur les 2 axes principaux, une seule journée, le mardi 28 mai. On compte plus de 1 100 véhicules par heure circulant sur le boul. de L'Île-des-Sœurs à partir de 7 :15 hrs.

Le rapport souligne que les comptages n'ont pratiquement pas changé depuis 2009, et en conclut que tout va bien, alors que pendant cette période plusieurs nouvelles tours de condos ont été habitées, et que les recensements officiels soulignent une progression de 13% des habitants de l'île entre 2006 et 2011. Lorsqu'on se réfère à au document intitulé *Comprendre le trafic routier- Méthodes et Calculs*⁷, on s'aperçoit, tout au contraire, que le boulevard de L'Île-des-Sœurs est rendu à sa capacité maximale, raison pour laquelle le débit ne peut plus augmenter, par contre la file d'attente augmente de plus en plus, ce qui confirme bien que la

saturation est atteinte, alors même que de nombreux développements sont en cours de réalisation. À noter que la durée d'attente dans le bouchon du boulevard de l'Île-des-Sœurs, en amont de la rue Berlioz est en valeur moyenne de 14 minutes pour l'instant, avec cette seconde école le long du même axe, il faut s'attendre à créer un second bouchon.

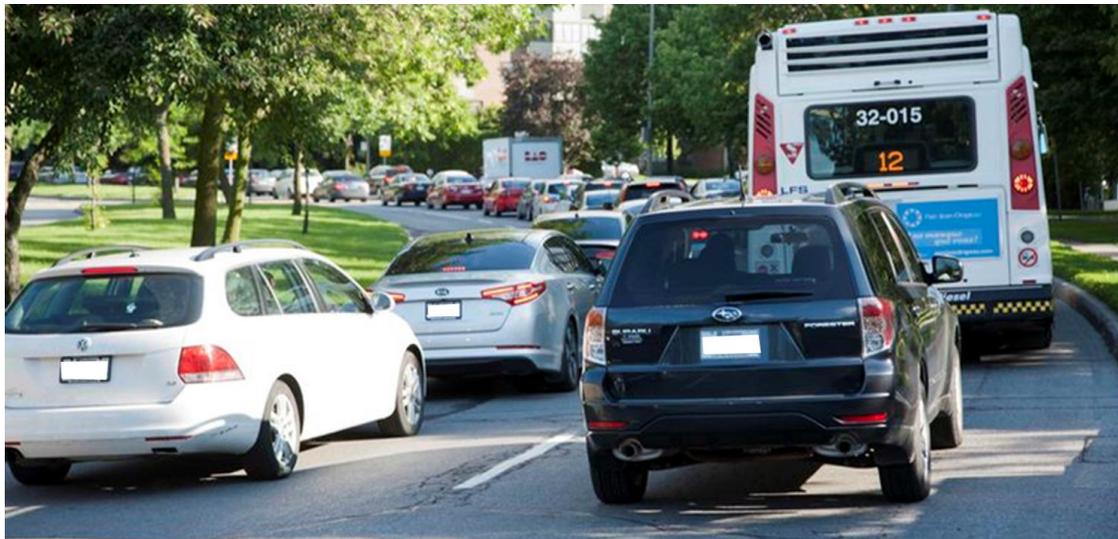


Figure 2 État de la circulation sur le boul. de L'Île-des-Sœurs le 17 juin à 8 hrs, en amont de l'intersection Berlioz

L'étude à laquelle nous nous référons⁷ ne permet pas de prédire avec précision la durée du bouchon que l'on va créer, mais précise que le temps d'attente augmente exponentiellement avec le nombre de véhicules en circulation.

Quelle solution la CSMB préconise-t-elle pour résorber le désordre routier causé par l'emplacement de l'école, qui entraîne une réduction de la vitesse de circulation de par la présence de brigadiers scolaires et tout simplement l'augmentation du nombre de piétons et cyclistes dans les traversées de l'unique route, donc une augmentation de la durée du trajet pour l'ensemble des habitants du sud de l'île?

2.3.2 Le carrefour giratoire

Le carrefour giratoire est très mal éclairé et les abords des 2 boulevards méritent une réévaluation du niveau d'éclairage.

Pour ce qui du volume de circulation, le projet propose de construire une école dans un carrefour, qui par définition est une zone de conflit, le long de 2 voies qui sont les plus achalandées de l'île, c'est-à-dire le boulevard de l'Île-des-Sœurs. Celui-ci est déjà à sa capacité maximale, comme les comptages le démontrent, et les files d'attente du matin le confirment, sans oublier qu'il y a encore des constructions de tours résidentielles, pour 1 200 logements



supplémentaires, ce qui va créer encore plus de véhicules, sur le seul axe routier de la moitié sud de l'île.

2.3.3 Rue Berlioz

L'annexe B du rapport CIMA+¹ présente des résultats de comptage effectués sur la rue Berlioz en 2008 et en 2011. Entre la rue Terry-Fox et le boulevard René-Levesque, on compte plus de 500 véhicules par heure (total dans les 2 directions) à partir de 7 hrs.

2.4 Places de Stationnement

Il n'est jamais fait mention des réunions de parents d'élèves et des journées spéciales, et pourtant, il y en a beaucoup dans le calendrier scolaire. Il y a la rentrée, qui s'étale souvent sur plusieurs jours. Puis il y a les réunions à mi-trimestre, qui durent encore plusieurs jours pour séparer les classes, puis les fêtes de Noël, de fin de trimestre, de fin d'année, la journée de Terry-Fox, l'Halloween, et même des bénévoles : en bref, toutes les commémorations du calendrier scolaire, qui ne font que grossir. Les 17 places des débarcadères seront pleines rapidement, ainsi que toutes celles des rues avoisinantes, puisque plusieurs de ces manifestations auront lieu en fin d'après-midi, lorsque tous les habitants vont retourner à la maison.

Il est fait mention d'une disponibilité de stationnement de l'ordre de 50% dans la journée, à partir de 9:30 (chapitre 5.3.1). L'enseignement commence vers 8:02 hrs, et à ce jour, aucune approche n'a été faite auprès du centre commercial, et les résidents des rues avoisinantes vont se précipiter à la mairie pour demander la création de vignettes de stationnement. Que compte faire la CSMB pour permettre à ses 35 employés pour assurer la sécurité de leurs biens?

On démontre qu'il y a une «bonne réserve de capacité en stationnement»¹. Par contre la seule et unique visite a été faite sur les lieux un mardi 30 mai. Or le mardi, le stationnement est permis des 2 côtés de la rue, ce qui n'est pas le cas les autres jours, et c'est sans considérer le fait que, en hiver, la capacité de stationnement est fortement réduite.

À noter également, que dans chaque école il y a toujours des événements spéciaux, et plusieurs classes vont prendre l'autobus pour s'y rendre. La place actuelle réservée pour un seul minibus ne convient plus, et les cases des débarcadères ne sont pas adaptées à la géométrie des bus normaux.

Le nombre de places du débarcadère a été estimé en prenant un ratio de 17% d'enfants qui seront accompagnés, comme à Elgar, et chaque accompagnement durera 5 minutes. Ces hypothèses sont-elles réalistes, tant au niveau du nombre que du temps, car il s'agit d'enfants en bas âges, que les parents conduiront jusqu'à la classe, et nous aborderons le sujet au chapitre



3.2.5 ? De plus, l'hiver le nombre de marcheurs diminue, surtout parmi les plus jeunes enfants, ce qui augmente d'autant le nombre de véhicules, et la durée pour remettre l'enfant aux responsables de l'école serait possiblement plus proche de 10 minutes que de 5 minutes.

2.5 Démographie de l'Île-des-Sœurs

L'étude de CIMA¹ ne tient pas compte du développement immobilier résidentiel en voie de réalisation sur trois grands chantiers actifs :

- La construction de 1 600 logements dans la Pointe-Nord est en pleine progression - les deux tours Evolo de 30 étages (deux tours supplémentaires et identiques sont projetées), le projet complété Zuni et le pavillon Évolo en font foi.
- L'aménagement de 1 000 nouveaux logements locatifs en 7 phases sur le Chemin du Golf « Projet Canvar » est bien amorcé – les locataires de la phase I s'y installent déjà.
- Les 6 tours de Symphonia sur la Pointe-Sud pour lesquelles les permis de construire ont été octroyés, va constituer un apport minimum de 1 200 logements supplémentaires, soit un peu plus de 2 400 personnes⁸.

L'étude Génivar datée de 2009 visait un site d'implantation qui n'est pas celui du triangle. De plus, étant basée sur le recensement de population 2006 de Statistique Canada⁸, aujourd'hui en 2013, l'étude Génivar est forcément incomplète et obsolète. Entre 2006 et 2011, la population officielle intercensitaire s'est accrue de 13% à l'Île-des-Sœurs. Cette croissance exceptionnelle dépasse de loin la moyenne de 1,7% observée sur l'île de Montréal pour la même période.

Il manque donc les précisions à jour de 2013 quant à la progression du nombre réel d'élèves dans chacun des cinq secteurs : Un vide de 7 ans 2006-2013.

Il est important de noter que Statistique Canada explique la croissance exceptionnelle par l'augmentation de la fécondité des ménages ainsi que la venue de familles immigrantes ayant un plus grand nombre d'enfants d'âge scolaire que la moyenne locale.

Or, cela explique comment même un ancien quartier sans nouvelles constructions, contribue significativement à la croissance du nombre d'enfants à scolariser.

Nous sommes tout à fait d'accord avec l'approche de Statistique Canada qui nous explique la démographie galopante de l'île par la conjonction de 2 phénomènes associés, l'augmentation des habitations, et de l'augmentation du nombre d'enfants par famille, ce qui conduit à l'impasse dans laquelle on se trouve maintenant : Il n'y a plus de terrain pour une seconde école,



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

Page **16** de **54**

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et
Propreté de l'APRIDS À L'OCPM
2^e école à L'Île-des-Sœurs
3 juillet 2013

et la question se pose immédiatement : Où va-t-on installer la troisième école? Il serait peut-être souhaitable de raisonner dès maintenant sur la problématique d'ensemble, et non plus à tenter de faire de la politique de rattrapage pour colmater les brèches de l'imprévoyance passée.



3. SÉCURITÉ DES ÉCOLIERS

3.1 Ensemble du quartier

3.1.1 Passages piétonniers sur la rue Berlioz

L'APRIDS a effectué ses propres comptages sur la rue Berlioz, ceux-ci se trouvent dans l'annexe B. Nous avons noté un passage horaire d'environ 500 véhicules au passage Place de la Fontaine, et supérieur à 600 véhicules à l'intersection de la rue Cours du Fleuve. Étant donné que ce comptage a été réalisé dans une situation inhabituelle de trafic léger, notamment après la fin des cours pour plusieurs élèves du primaire et du CEGEP, état que nous avons qualitativement confirmé par le minime bouchon à l'intersection Berlioz/René-Levesque, nous considérons que le comptage de 493 véhicules par heure au passage de la rue Place de la Fontaine, serait normalement supérieur à 500.

Nous avons noté aussi que la rue Berlioz est obstruée par des autobus de la STM, par des autobus scolaires (privés et publics), par la présence, à tous les lundis, de chariots et de bacs de recyclage et d'ordures (venant des Verrières 1 à 6 ainsi que du Jardin de l'Archipel), et aussi de camions de vidanges, tel que la photo ci-après le démontre :



Figure 3 Rue Berlioz devant les Verrières 5, le lundi 24 juin 2013 à 10 hrs

De plus, la largeur de la rue Berlioz excède 14 m. Selon le document *Redécouvrir le chemin de l'école*³, si l'on considère aussi les obstructions visuelles, les autobus et le débit de véhicules



notés ci-haut, ces 4 facteurs permettent d'établir que les passages de la rue Berlioz posent des risques élevés :

Points de vue	Éléments	Risques potentiels	Barèmes		
			Elevés	Modérés	Faibles
Structure physique	Largeur de la surface pavée (m)	Durée de la traversée	Plus de 14 m	Entre 14 m et 8 m	Moins de 8 m
	Distance de visibilité à l'arrêt (m)	Vision restreinte pour le conducteur	Inférieure à la norme	Adéquate	Supérieure à la norme
	Visibilité à la traversée (m)	Vision restreinte pour l'enfant	Obstruée	Adéquate	Dégagée
	Dispositif de régulation à la traversée	Conflits véhicules — piétons ou cyclistes	Autres cas	Arrêts au minimum sur l'axe traversé ou feux de circulation	Feux pour piétons ou cyclistes
	Signalisation à la traversée	Mauvaise gestion de la circulation	Aucune	Incomplète	Présente et conforme à la norme
Circulation routière	Vocation de la route traversée	Circulation conflictuelle	Artère	Collectrice	Locale
	Débit d'heure de pointe (véhicules/heure)	Volumes de circulation élevés	Plus de 500 v/h	De 500 v/h à 300 v/h	Moins de 300 v/h
	Circulation de véhicules lourds en transit	Conflits véhicules lourds — piétons ou cyclistes	Oui		Non
	Présence d'arrêts d'autobus	Obstruction visuelle	Oui		Non
	Vitesse pratiquée (km/h)	Vitesse élevée	Plus de 50 km/h	De 50 km/h à 30 km/h	Moins de 30 km/h
	Respect de la signalisation	Mauvaise compréhension des consignes à suivre	Peu respectée		Très respectée
	Historique des accidents à la traversée	Conflits Véhicules — piétons ou cyclistes	A partir de un accident corporel	Accidents avec dommages matériels seulement	Aucun accident
Brigadier scolaire adulte	Conflits Véhicules — piétons ou	Non		Oui	

Figure 4 Évaluation du risque sur la rue Berlioz selon "Redécouvrir le Chemin de l'école"

Selon le document référence³ :

'Une traversée de route est classée « à risques élevés » dès qu'elle comporte 3 éléments sur 13 déterminés *barème à risques élevés*'.

Ce risque s'applique tout aussi bien aux passages des rues Terry Fox, Place du Soleil et Place de la Fontaine. Au passage piétonnier devant les Verrières 5, le risque est encore plus élevé,

puisqu'il n'y a pas d'arrêt. On s'interroge pourquoi le rapport de l'arrondissement¹ ne mentionne aucune méthode d'atténuation de risque.

3.2 Trajets Scolaires

3.2.1 Rue Place du Soleil

Un trajet piétonnier favorisé par l'étude de l'arrondissement¹ est celui de la rue Place du Soleil. Présentement cette rue est utilisée par les marcheurs venant de la rue Berlioz ou du parc de la Fontaine, se rendant au triangle mais surtout au centre commercial tel qu'illustré ci-après :

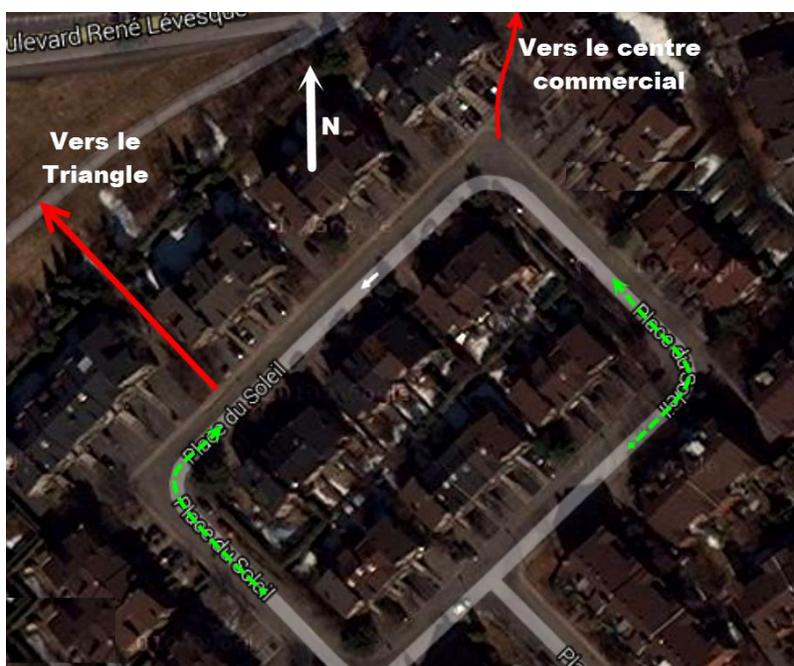


Figure 5 Vue de la rue Place du Soleil, montrant les trajets et destinations piétonniers

Il est important de considérer que la majorité de ces marcheurs, dont les trajectoires sont en vert ici-haut, quittent les trottoirs pour s'engager dans la rue aux coins sud-est et nord-ouest de cette rue à sens unique (direction dans le sens inverse des aiguilles d'une montre). Ce détour réduit la distance parcourue, mais cause un danger de collision avec les véhicules puisque beaucoup de piétons circulent dans la direction inverse du trafic automobile. La figure 6 montre un piéton engagé sur la chaussée ainsi qu'une voiture s'approchant en sens inverse, au coin sud-est de la rue.



Figure 6 Conflit piéton-automobile au coin sud-est de la rue Place du Soleil

Les écoliers vont emprunter le coin nord-ouest afin de se rendre au triangle via le sentier piétonnier entre les maisons qui longent l'arête nord de la rue Place du Soleil. La figure ci-après montre le trajet écolier en orange et le trafic automobile en blanc. Le risque de collision est accru par le fait que les conducteurs ne peuvent voir les piétons sur la rue avant de s'engager dans le virage à gauche.

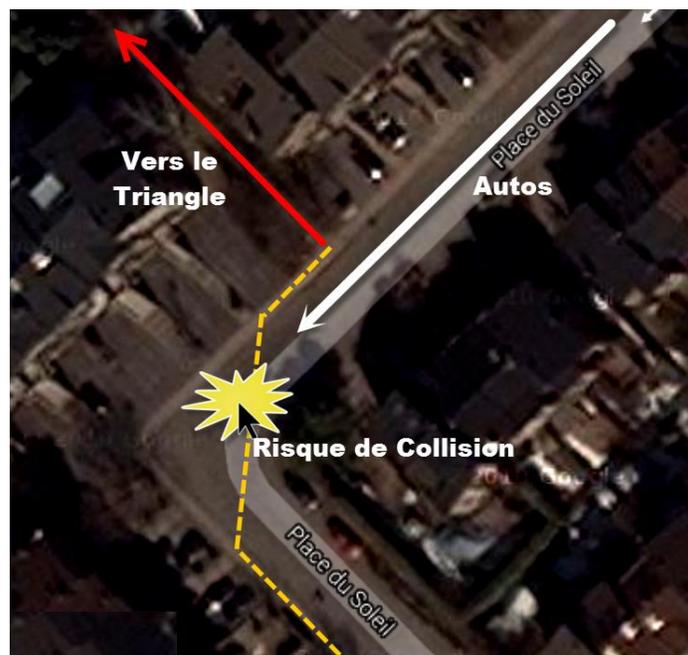


Figure 6 Schéma illustrant le risque de collision piéton-automobile dans le coin nord-ouest



L'APRIDS recommande l'installation d'un dos-d'âne, ou l'équivalent, dans le coin nord-ouest de la rue Place du Soleil, afin de ralentir la circulation automobile et ainsi réduire le risque de collisions avec les écoliers marcheurs.

Le danger de collision sera augmenté par la présence d'automobilistes utilisant le passage comme débarcadère, et ce à cause des cases de stationnement insuffisantes aux débarcadères officiels de l'école (voir la section 3.2.5) et de la distance devant être parcourue pour s'y rendre (voir la section 4.2.1). De plus, en arrêtant pour laisser leurs enfants débarquer, ces automobilistes vont causer une obstruction visuelle qui aura pour effet d'amplifier le risque déjà identifié.

3.2.2 Boulevard de l'Île-des-Sœurs

À la section 6.2 du rapport CIMA¹, il est recommandé d'améliorer la signalisation à l'intersection du boulevard de L'Île-des-Sœurs et de la rue Grande-Allée. On propose aussi la possibilité d'instaurer des feux de circulation.

Tel que noté dans la section 2.3.1 du présent mémoire, la circulation est déjà problématique sur le boulevard de l'Île-des-Sœurs, donc l'ajout de feux est impensable : voir la section 4.2.2 pour plus de détails. De plus, étant donné que le passage Grande-Allée est très utilisé et qu'il le sera encore plus par la présence de jeunes écoliers et à cause de la croissance démographique, l'APRIDS recommande la construction d'un second passage sous-terrain sous le boulevard de l'Île-des-Sœurs. Ce deuxième passage serait construit de préférence le plus proche possible de l'école, et rendrait inutile l'ajout de feux de circulation d'une part, et la présence de brigadier scolaire, d'autre part :



Figure 6 Endroits possibles pour un passage sous-terrain, boulevard de l'Île-des-Sœurs

Le premier passage sous-terrain de L'Île-des-Sœurs est situé entre les rues Corot et Darwin, et relie en toute sécurité le parc de West Vancouver au côté nord du boulevard de l'Île-des-Sœurs. Voici une vue du passage qui est large, dégagé et éclairé :

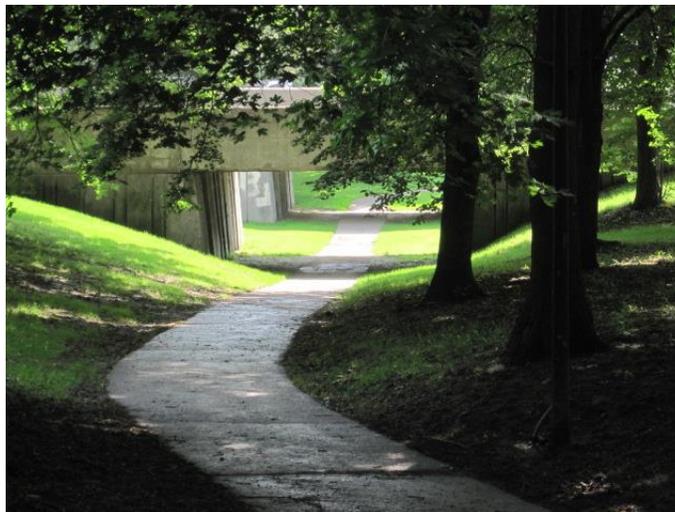


Figure 7 Passage existant sous le boulevard de l'Île-des-Sœurs pour les enfants du secteur du parc de West Vancouver

Ce passage est tout à fait conforme au plan de développement⁹ de l'Île-des-Sœurs, selon lequel les axes automobiles et piétonniers sont indépendants dans la cité-jardin.

On pourrait également envisager une passerelle surélevée qui assurerait un passage sécuritaire des écoliers par-dessus le boulevard de l'Île-des-Sœurs.

3.2.3 Carrefour giratoire

Dans la section 4, nous identifions un problème majeur au niveau du carrefour giratoire, c'est-à-dire que la distance entre la ligne d'arrêt et le passage piétonnier est trop courte, si on veut ajouter les services d'un brigadier à ce passage.

Le comptage effectué par l'APRIDS au carrefour giratoire, présenté à l'annexe A, confirme les résultats de celui effectué par la firme CIMA¹, et montre que le débit dans le carrefour giratoire est supérieur à 1 100 véhicules par heure au point A identifié dans la figure 10 ci-après. C'est le débit horaire moyen qu'affronteraient les écoliers empruntant le passage sud du carrefour. Ceux qui traverseraient le boulevard René-Lévesque affronteraient un débit de 600 véhicules par heure (point B), ce qui n'est pas négligeable.

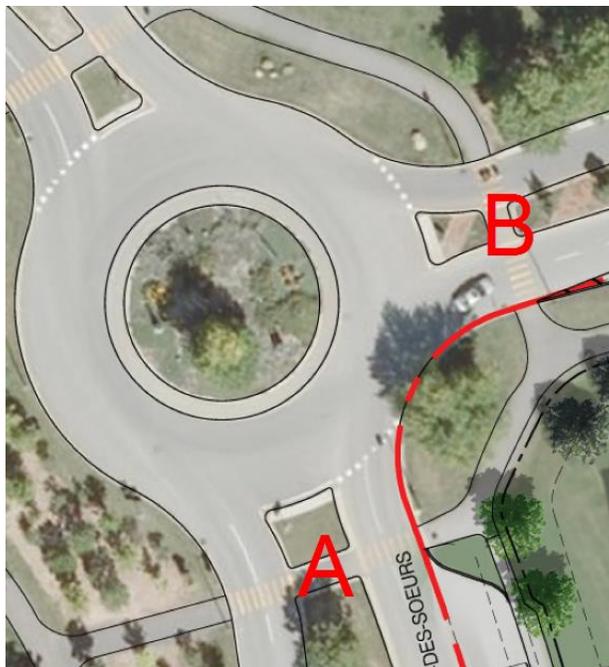


Figure 8 Passages non-sécuritaires autour du carrefour giratoire

Il est important de noter que le débit de circulation varie constamment en fonction du temps. Par exemple, au point A, le débit moyen est de 1 021 véhicules par heure à partir de 7 heures,



ou environ 90 véhicules par période de 5 minutes. Par contre, le débit maximum vers 7 :30 heures est de 116 voitures, donc il y a un facteur de 1,33 entre le débit maximum et le débit moyen.

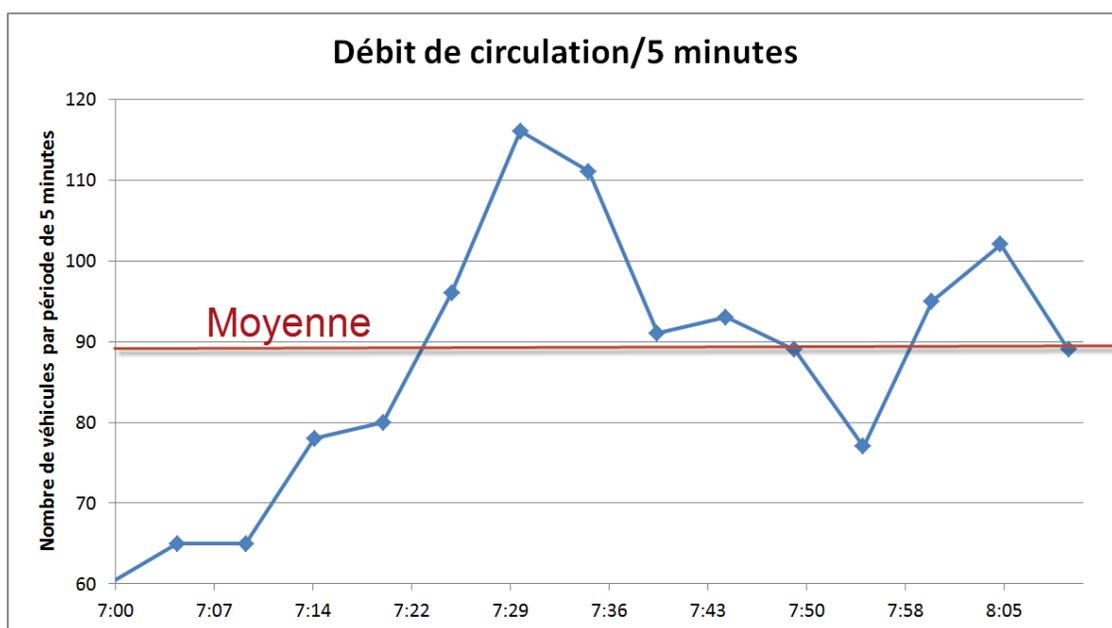


Figure 9 Nombre de véhicules par période de 5 minutes au point A

Il y a une bonne chance que le débit maximum de circulation se produise en même temps que le gros des déplacements des écoliers, ce qui est une situation de conflit majeure.

Le problème nous semble fondamental : Faire traverser de jeunes écoliers sur la collectrice la plus achalandée de l'Île-des-Sœurs, dans des conditions de haut débit véhiculaire dans lequel les conducteurs font face à des obstacles multiples (trafic convergeant, entrée du débarcadère, sortie du débarcadère, cyclistes, piétons, brigadier) nous semble tout à fait inapproprié au niveau de la sécurité.

L'APRIDS recommande donc que ces deux passages, identifiés par les lettres A et B dans la figure 8 ici-haut, soient condamnés. Il en suivra une nette amélioration non seulement au niveau de la sécurité, mais aussi pour ce qui est de la circulation.

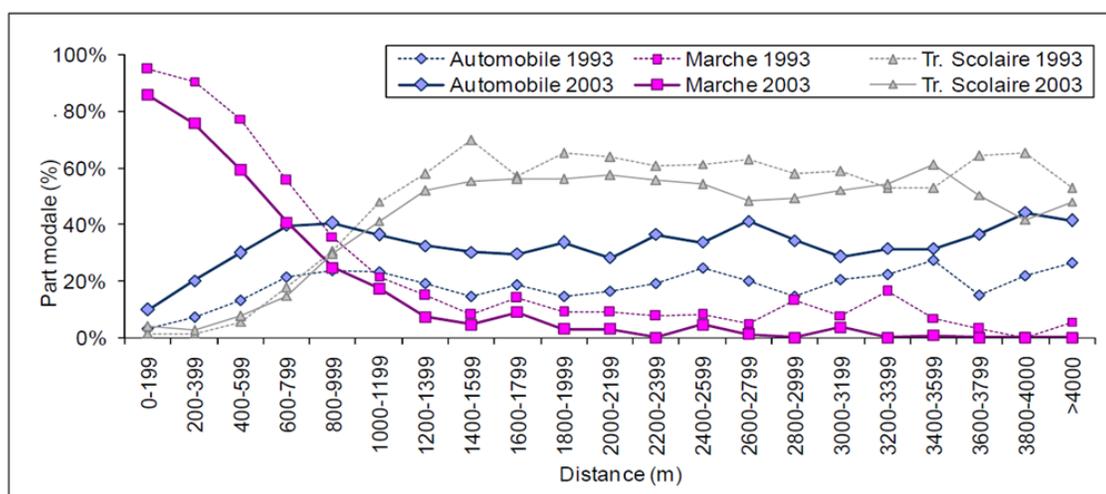
3.2.4 Éclairage

Cet aspect a été ignoré dans le rapport d'étude¹, et c'est bien regrettable, car l'installation de cette école à proximité immédiate d'un carrefour et de 2 axes routiers principaux à l'île, nécessite, tant sur les voies piétonnes que les chaussées, un excellent éclairage. Les enfants peuvent circuler le matin à partir de 7:00 hrs et le soir jusqu'à 18:00 hrs, et l'éclairage actuel est

nettement insuffisant, et sur les pistes cyclables il est inexistant. Nous pensons que l'éclairage public actuel aux abords de l'emplacement proposé pour l'école et de ses accès, doit être entièrement réaménagé, car il contribue très largement à créer un climat de sécurité, et favorise le déplacement des marcheurs. Si les parents n'arrivent pas à se convaincre que le climat de sécurité totale existe, ils n'enverront pas les enfants à pied ou à bicyclette à l'école, et engorgeront davantage les voies de circulation automobiles.

3.2.5 Débarcadères

Nous croyons que l'espace proposé pour les débarcadères dans la section 6.1 de l'étude¹ est sous-estimé, principalement parce que la part de transport automobile de 17% est beaucoup trop basse pour la nouvelle école. Dans la section 2.1 nous avons énuméré les raisons qui justifieraient une part plus élevée. Dans l'étude², à la page 24, un graphique illustre les parts de chacun des modes de transport des élèves des écoles primaires à Montréal :



Source : Enquêtes O-D Montréal 1993, 1998 et 2003. Territoire comparable. Traitement : Sébastien Gagné.

Figure 10 Parts modales pour l'automobile, la marche et le transport scolaire des déplacements vers l'école des élèves du primaire, selon la distance domicile-école, région de Montréal, 1993 et 2003.

Si on considère la courbe la plus récente (Automobile 2003) et que l'on tabule les 3 premières mesures correspondant aux distances (établies pas vol d'oiseau) de l'école au domicile, on obtient ce le tableau :



Table 1 Part de déplacement par auto en fonction de la distance

Distance (m)	Part de déplacement par automobile
0-200	10%
200-400	20%
400-600	30%

Ces parts sont établies à partir des moyennes sur toute l'île de Montréal. Cependant, tel que nous l'avons mentionné à la section 2.1, il faut considérer que les déplacements en voiture vers le travail sont plus nombreux à L'Île-des-Sœurs qu'à Montréal (65% versus 49%).

Maintenant il s'agit d'établir les distances pertinentes pour chacune des zones de la nouvelle école proposée. Les graphiques ci-après illustrent la méthode utilisée, c'est-à-dire la distance du centre du triangle au centre approximatif de chacune des zones 2 à 5. Il est à noter que si on utilise l'arête du triangle la plus proche de chacune des zones, les conclusions ne changent pas.

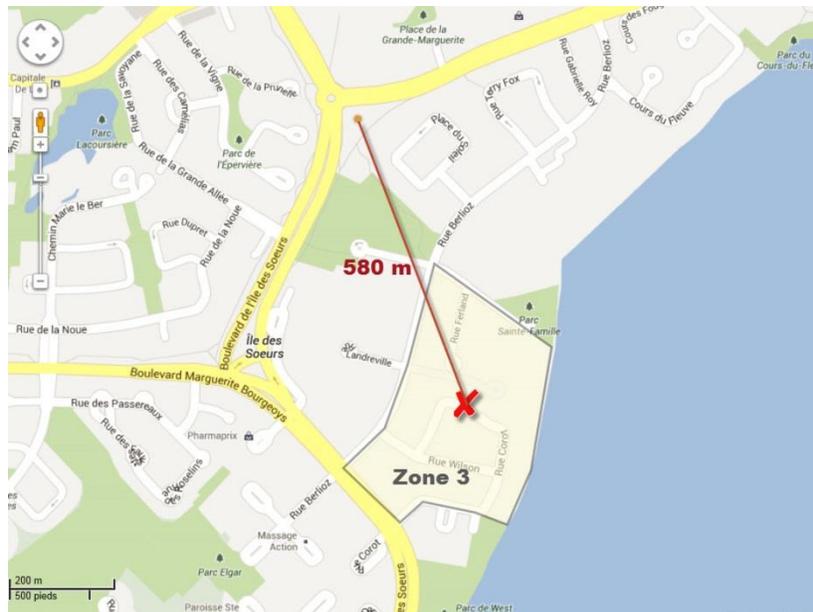


Figure 12 Distance de l'école proposée à la zone 3

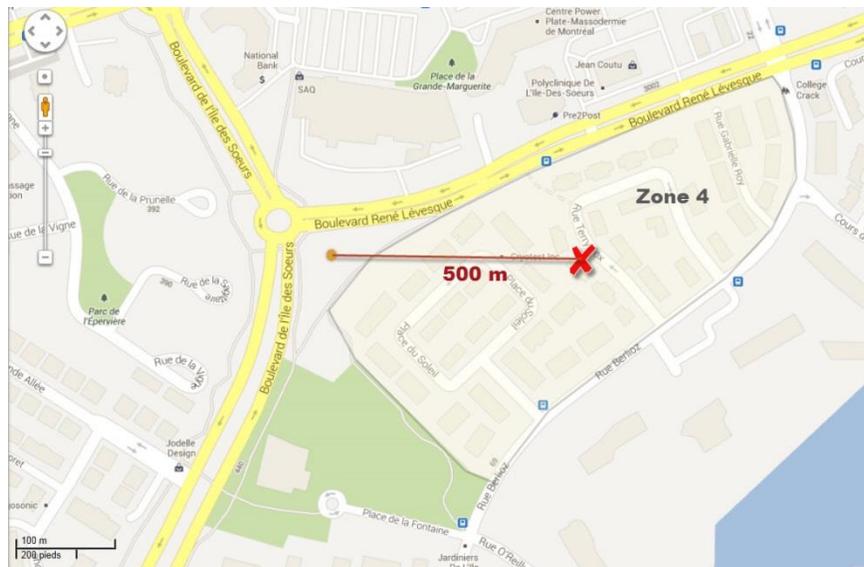


Figure 13 Distance de l'école proposée à la zone 4



Figure 14 Distance de l'école proposée à la zone 5

Pour la zone 5, le point de mesure du centre de la zone tend vers le nord, où se trouve le développement unifamilial Les Cours du Fleuve. Déplacer le centre dans l'autre direction ne change pas les conclusions.

Tabulant les distances, et faisant référence à la table 1, on peut déterminer que les parts de déplacement par auto seront entre 20% et 30% selon la zone. La table 2 ci-après démontre que pour l'ensemble des 5 zones, la part de déplacement par automobile sera de 31%.



Table 2 Calcul des déplacements auto et marcheur par zone

Zone	Écoliers	Distance (m)	Part de déplacement auto (%)	Déplacements	
				Marcheur	Auto
1	72		50%	36	36
2	95	385	20%	76	19
3	136	580	30%	95	40.8
4	72	500	30%	50	21.6
5	76	525	30%	53	22.8
Total	451		31%	311	140

Il est à noter que nous n'avons pas modifié la part pour la zone 1, établie à 50%.

La somme des déplacements auto est de 140, en hausse de 40 par rapport à l'étude originale¹. Si l'on considère le facteur relatif aux déplacements automobiles vers le travail entre L'Île-des-Sœurs et Montréal, c'est-à-dire le rapport de 65% sur 49%, la somme des déplacements par auto augmente à 186, ce qui correspond à une part de déplacements automobiles de 41%.

Afin de déterminer le nombre de cases de stationnement, l'étude CIMA+¹ émet l'hypothèse que les débarquements s'effectuent sur une période de 30 minutes, et que chacun prend 5 minutes. Ce sont de données moyennes, qui ne tiennent pas compte des fluctuations du débit de la circulation automobile. À la section 3.2.3, nous avons établi, à partir du comptage de l'APRIDS, qu'il y a un rapport de 1,33 entre le débit maximum de la circulation automobile et le débit moyen. À partir de ce rapport ainsi que des 186 automobiles qui se présenteront à l'école chaque matin, nous calculons que le nombre de cases requises sera de 41, plutôt que de 17 dans l'étude originale¹.

En réalité les facteurs que nous avons utilisés ne s'appliquent peut-être pas de façon cumulative, c'est-à-dire l'un par-dessus l'autre; par contre, il faut reconnaître l'importance de ne pas sous-estimer la capacité du débarcadère, ce qui pourrait se produire si les hypothèses de base (30 minutes total et 5 minutes par débarquement) ne s'avéraient pas précises, et ce qui causerait un refoulement de circulation sur les boulevards de l'Île-des-Sœurs et René-Lévesque.

Nous comprenons que l'arrondissement¹³ considère les rues avoisinantes comme des sites potentiels pour débarquer les enfants; selon M. Cardin :

"Ce que l'on peut faire, c'est s'il n'y a pas de place dans les débarcadères, il y a des espaces toujours sur les rues voisines. Donc on parle de la rue Berlioz, Place de la Fontaine, les gens



peuvent aller par ce côté-là. Donc c'est sûr que dans les voies de circulation du boulevard Île-des-Sœurs puis boulevard René- Lévesque, il n'y aura pas d'arrêt permis. Les gens, il va falloir qu'ils contournent la zone de débarcadère, la zone d'école puis aller reconduire leur enfant par l'arrière, donc par le parc de la Fontaine. Donc c'est la solution que j'y vois. »

L'APRIDS propose, tout au contraire, que les rues avoisinantes ne soient pas utilisées en tant que débarcadères.

Si le débarcadère de l'école est agrandi tel que recommandé à la section 5.3, nous calculons que le nombre de cases sera au moins doublé par rapport à l'étude originale.

Pour ce qui de la visibilité, le rapport² souligne l'importance de n'avoir aucun stationnement en bordure de route, hors le projet prévoit le contraire, à savoir 2 zones de débarcadères avec en plus le stationnement d'un autobus. Il est à souligner que lors des sorties des élèves pour des activités en autobus, la visibilité sera très largement affectée.



4. CIRCULATION

4.1 Ensemble du Quartier

4.1.1 Rue Berlioz

Tel que noté à la section 4.2.1, la rue Berlioz est déjà passablement fréquentée. Le passage de jeunes écoliers, du côté sud au côté nord de cette rue aux intersections des rues Place de la Fontaine, Place du Soleil, Terry Fox et Landreville va contribuer à ralentir la circulation. Aucune mesure de sécurité n'est proposée¹.

4.2 Trajets Scolaires

4.2.1 Rue Place du Soleil

Les trajets automobiles proposés¹ pour les zones 2 à 5 empruntent soit le boulevard de L'Île-des-Sœurs (zones 2 et 3) soit le boulevard René-Levesque (zones 4 et 5), afin d'accéder aux débarcadères situés sur les côtés ouest et nord du triangle. Le trajet des zones 2 et 3 consiste en un aller-retour sur le boulevard René-Levesque.

Pour les conducteurs empruntant éventuellement la sortie du boulevard René-Levesque en passant près de, ou sous le point Champlain, particulièrement pour ceux vivant en proximité du parc de la Fontaine, ces 2 trajets sont très longs comparés à un trajet hypothétique sur la rue Place du Soleil.

Ce trajet serait envisageable grâce à l'existence du passage piétonnier sur l'arête nord de la rue Place du Soleil. Ce passage donne directement dans la cour d'école, et donc représente une alternative intéressante aux débarcadères prévus.

Les schémas ci-après illustrent ces trajets hypothétiques. La figure 15 montre un départ de la zone 5, coin Terry Fox et Berlioz. Afin de rejoindre l'intersection Berlioz/René-Lévesque et de pouvoir sortir de l'île, il faut parcourir 1 232 m selon le trajet anticipé¹. Le parcours hypothétique sur la rue Place-du-Soleil est long de 1 036 m, soit 20% de moins, et il n'y a pas à traverser une voie fortement achalandée.

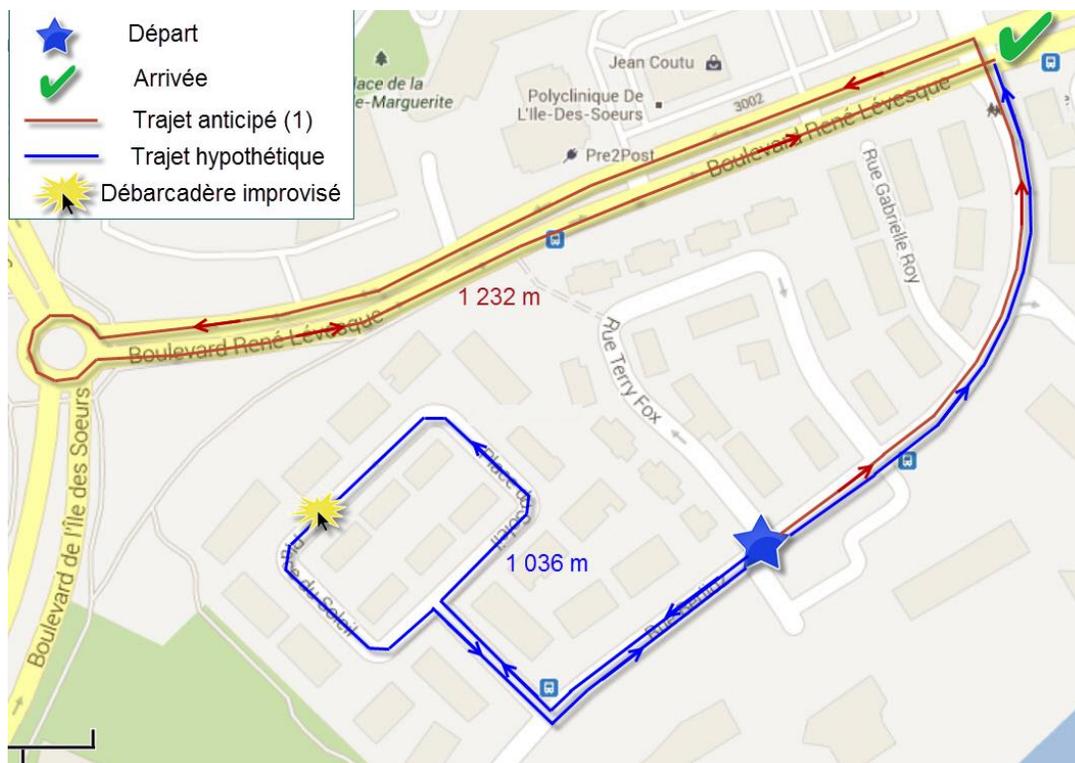


Figure 15 Trajet automobile anticipé (1) versus trajet hypothétique, départ rue Terry-Fox

De plus, le trajet sur la rue Place du Soleil évite un carrefour giratoire achalandé et évite aussi de négocier les cases du débarcadère.

La figure 16 illustre un trajet débutant de l'intersection des rues O'Reilly et Berlioz. Le trajet CIMA+ et se rendant à l'intersection Berlioz/Ile-des-Sœurs, mesure 1 470 m. Le trajet hypothétique via les rues Berlioz et Place du Soleil mesure 1 032 m, soit une diminution de 40%.

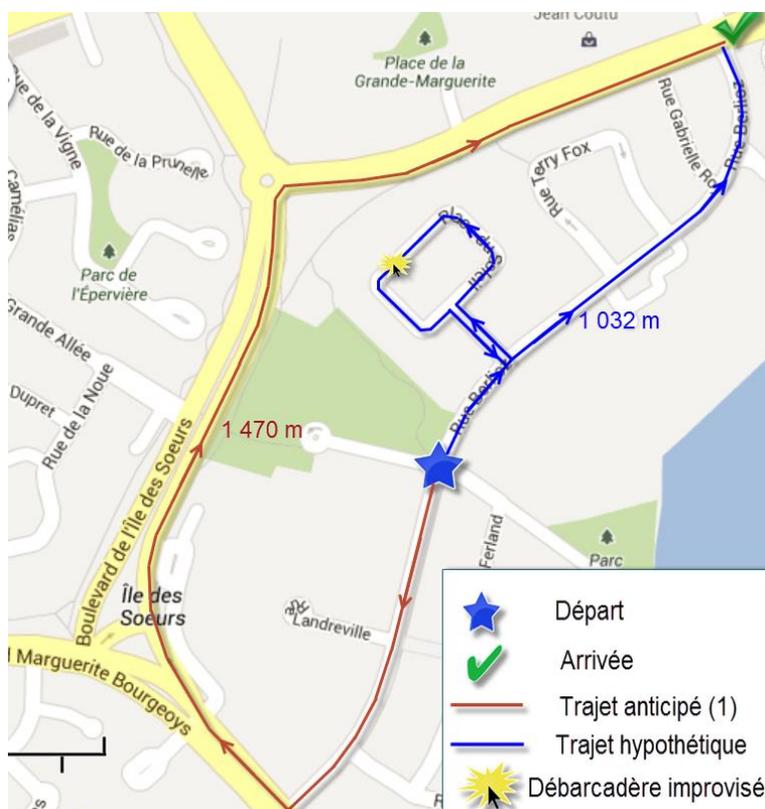


Figure 16 Trajet automobile anticipé (1) versus trajet hypothétique, départ rue O'Reilly

Le trajet sur la rue Place du Soleil évite un carrefour giratoire achalandé et évite aussi de négocier les cases du débarcadère.

Il nous apparaît donc que la possibilité de conduire les écoliers par automobile, en utilisant la rue Place Du Soleil en tant que débarcadère, est envisageable, mais cette option se ferait au détriment de ses résidents, et avec un niveau de sécurité peu élevé, et serait assurément la source de conflits importants entre les quartiers.

L'APRIDS propose donc d'éviter une nuisance majeure aux résidents de cette rue en introduisant une signalisation qui ne permet qu'une circulation automobile locale provenant de la rue Berlioz tôt le matin (de 7 h à 9 h) et en fin d'après-midi (de 16 h à 18 h). Une signalisation similaire existe à l'intersection des rues Berlioz et Cours du Fleuve:



Figure 17 Signalisation à l'intersection des rues Berlioz et Cours-du-Fleuve

4.2.2 Boulevard de l'Île-des-Sœurs

a. Feu de circulation – bouchon

L'implantation de feux de circulation à l'intersection Grande-Allé et boulevard de L'Île-des-Sœurs va soulever un tollé de protestation justifié.

Cette possibilité proposée par CIMA+ est purement un avis technique : Elle néglige totalement l'historique du développement de l'île, les dispositions réglementaires, le plan d'urbanisme et finalement son acceptabilité sociale.

Depuis le début de son développement en 1965 basé sur le concept de « cité jardin », l'exclusion expresse de feux de circulation sur le territoire est une orientation scrupuleusement respectée. D'ailleurs, le plan d'urbanisme appuie cette notion dans au moins un de ses objectifs visant à conserver le « caractère champêtre » de l'Île-des-Sœurs.

Le rapport du comité consultatif Jacques-Viger⁵ rejoint bien la nécessité de respecter le principe d'une « cité jardin ».



De plus, les feux de circulation auront comme effet de créer un bouchon sur la collectrice la plus utilisée de l'Île-des-Sœurs. Déjà les utilisateurs du boulevard font face à un bouchon important, qui est décrit à la section 2.3.

b. Brigadier au carrefour giratoire

La présence d'un brigadier à l'accès sud du carrefour giratoire va provoquer des bouchons de circulation sur le boulevard de L'Île-des-Sœurs dans la direction nord ainsi que dans le carrefour-même.

La section 2.3 du présent mémoire démontre bien la situation qui existe, à tous les matins, à l'intersection du boulevard de L'Île-des-Sœurs et de la rue Berlioz, où un brigadier veille à aider les écoliers à traverser. Lorsque nous avons visité le site, le 17 juin vers 8 hrs, nous avons noté la présence d'un bouchon qui s'étendait jusqu'à la rue Elgar et qui causait une perte de temps de 7 minutes aux automobilistes venant de la pointe sud. Habituellement, d'après les habitants de la Pointe-Sud, ce bouchon dure 14 minutes, et peut même aller bien au-delà, notamment le lundi à cause des chaussées encombrées par les très nombreux containers à déchets et les poubelles des tours d'habitations.

La présence du brigadier va causer un autre bouchon, celui-ci dans le carrefour-giratoire même, pour la circulation venant du nord. Dans ce cas-ci, le refoulement du trafic va paralyser le carrefour dans toutes les directions. Il est juste de comparer l'effet du brigadier à celui causé par l'implantation de feux avec bouton-poussoir au passage du carrefour : À ce sujet, le document *Le carrefour giratoire, un mode de gestion différent*⁶ stipule :

“L'installation de feux de circulation avec bouton-poussoir peut être nécessaire pour améliorer la sécurité des piétons, et en particulier celle des personnes atteintes de déficience visuelle. C'est le cas lorsque le nombre de piétons est élevé ou que les entrées et les sorties ont plus de deux voies⁹². Les passages pour personnes doivent alors être plus éloignés (entre 15 et 20 m de la ligne « Cédez le passage »), afin qu'il y ait le moins possible de refoulement de la circulation sortante jusque dans l'anneau du carrefour giratoire. »

La figure 18 ci-après illustre cette distance à respecter :

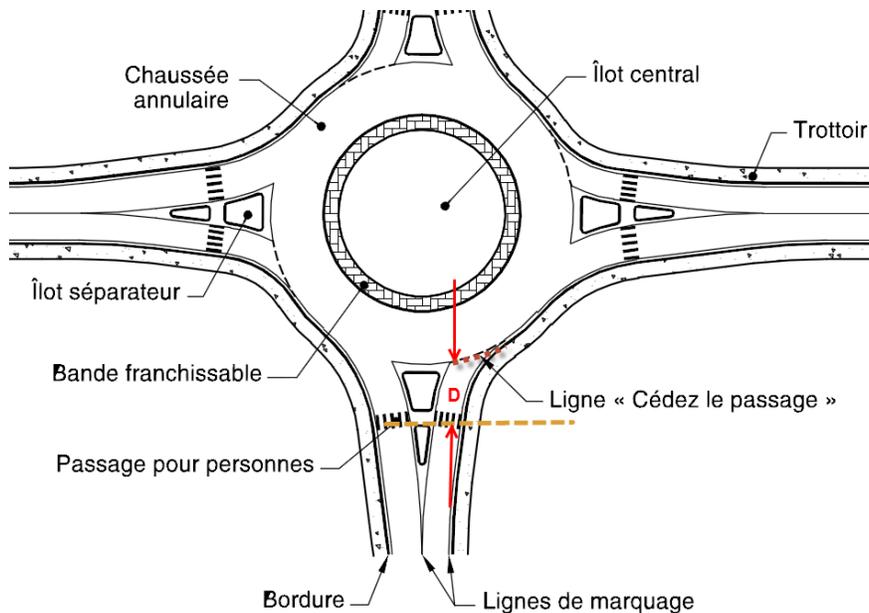


Figure 18 Illustration de la distance 'D' entre la ligne 'Cédez le Passage' et le passage

Or, dans le carrefour existant, le passage est à 10 m de la ligne 'Cédez le passage'. Par contre, le document de CIMA+¹ ne mentionne aucunement le besoin de modifier l'emplacement du passage au sud du carrefour giratoire.

c. Circulation sortant et entrant au débarcadère – danger et bouchon

Si le nombre de cases est trop faible, les automobilistes vont attendre sur la voie principale qu'une voie se libère, ce qui va créer un bouchon. De plus, la sortie du débarcadère à proximité immédiate du carrefour giratoire, crée un risque élevé d'accident.

4.2.3 Boulevard René-Lévesque

L'entrée du débarcadère proposé se trouve dans la zone dite d'accélération des voitures qui quittent le carrefour giratoire, alors que le document de CIMA+ propose de ralentir, ou possiblement de s'arrêter, pour s'introduire dans l'espace du débarcadère. Les images à l'annexe C, tirées d'une vidéo réalisée au débarcadère de la première école sur la rue de Gaspé, montrent le conflit entre une voiture quittant le débarcadère, et une autre y entrant : Cette-dernière doit effectuer un arrêt complet.

À la sortie du carrefour giratoire, ce serait assurément une zone à haut risque de carambolage. Il est clair que la proposition originale¹ du débarcadère propose un risque élevé de conflits, et que la circulation sera perturbée de façon appréciable.



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

4.3 Stationnement

Aucune étude ne démontre la suffisance des rues avoisinantes dans des conditions réelles (tous les jours de la semaine, enneigement, événements spéciaux). Ceci démontre un manque de considération envers la sécurité et la quiétude des riverains.

De plus, on se fie à une entente avec le centre commercial qui n'est pas encore signée.

5. RECOMMANDATIONS

5.1 Carrefour Giratoire

L'APRIDS propose de condamner les passages au sud et à l'est du carrefour, c'est-à-dire les 2 passages qui mènent à la pointe du triangle. Ceci aura l'effet double d'améliorer la sécurité des écoliers et de favoriser une circulation automobile fluide.

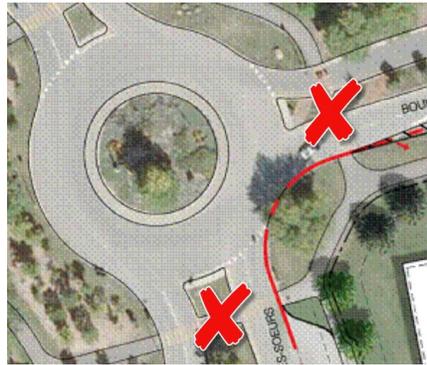


Figure 19 Élimination des passages sud et est du carrefour

Du fait, les pistes cyclables longeant les arêtes nord et ouest du triangle ne sont plus nécessaires. Des mesures compensatoires seront requises pour les piétons et cyclistes:

- Les écoliers venant du nord (zone 1) devront emprunter un accès sécuritaire et dédié, tel que proposé à la section 5.2.3;
- Les employés de l'école stationnant dans le centre commercial devront emprunter le passage existant au centre commercial, puis le trottoir;
- Une piste multifonctionnelle devra être construite sur le côté nord du boulevard René-Lévesque, qui permettra aux usagers du passage nord du carrefour de communiquer avec la piste existante, via le passage au centre commercial.

Malgré ces mesures, l'accès au centre commercial venant du parc de la Fontaine, utilisé par les résidents des Verrières ainsi que des rues Ferland et O'Reilly, est éliminé : Ces résidents devront utiliser les accès via la rue Place du Soleil.

L'ensemble des mesures proposées sont mises en évidence dans la figure 21, à la page 44.

5.2 Traverses du boulevard de l'Île-des-Sœurs

L'APRIDS est d'avis que les feux de circulation et le brigadier s'avèreraient des entraves majeures à la circulation sur la collectrice la plus fréquentée de l'île, et que le passage de jeunes



écoliers aux abords d'un carrefour giratoire achalandé est d'emblée inacceptable au niveau de la sécurité.

5.2.1 Feux de circulation à la rue Grande-Allée

L'APRIDS considère que l'installation de feux de circulation dans le quartier de L'Île-des-Sœurs demeure et sera toujours inacceptable sur tout son territoire.

5.2.2 Présence d'un brigadier scolaire au passage sud du carrefour giratoire

Afin d'éviter un renflouement de la circulation dans le carrefour giratoire causé par la présence du brigadier, il serait nécessaire de déplacer le passage **de 5 à 10 mètres vers le sud**.

Par contre, l'APRIDS considère que la meilleure solution au niveau de la sécurité est de condamner ce passage complètement, tel que recommandé à la section 5.1.

5.2.3 Passage souterrain ou passerelle surélevée

L'APRIDS propose une solution sécuritaire pour les écoliers et qui favorise l'écoulement du trafic routier : c'est la création d'un passage souterrain, lequel ne serait pas soumis à des horaires d'un brigadier, ni aux aléas de feux de signalisation, et qui ressemblerait à celui qui existe déjà à l'accès du parc de West-Vancouver. La solution d'installer une passerelle qui serait élevée au-dessus du boulevard de L'Île-des-Sœurs demeure aussi possible, malgré les réticences de CIMA+¹⁰ : Si les accès piétonniers du carrefour giratoire sont condamnés, ce passage sera la seule façon de traverser le boulevard de L'Île-des-Sœurs pour se rendre à l'école.

Le passage pourrait être installé entre la rue Grande-Allée et le carrefour giratoire, mais de préférence le plus proche possible de l'école tel qu'illustré à la figure 20. Sur les côtés est et ouest du boulevard de L'Île-des-Sœurs, une piste multifonctionnelle serait aménagée afin de rendre sécuritaire le passage piétonnier des écoliers en direction du passage.

Pendant les séances d'information du 17 et 18 juin on a fait état du petit nombre d'écoliers qui traverseraient le boulevard de L'Île-des-Sœurs (venant de la zone 1), justifiant ainsi les mesures proposées. Cette logique dépend du fait que le nombre de marcheurs venant de la zone 1 est supposé être égal au nombre d'écoliers se rendant en auto, donc on fait l'hypothèse que le trajet n'est pas sécuritaire. Si le trajet était sécurisé, tel que nous le proposons, le nombre de marcheurs augmenterait et le passage souterrain ou surélevé serait justifié.

Aussi, ce nombre d'écoliers venant du nord est tributaire de l'hypothèse de l'existence d'une seule zone, la zone 1, à l'intérieur du territoire qui anciennement était le golf de l'île. Cependant, les variations démographiques pourraient bien justifier que d'autres zones



s'ajoutent, tel que mentionné à la section 2.2, ce qui viendrait accroître le nombre d'écoliers ayant besoin de traverser le boulevard de l'Île-des-Sœurs.

5.3 Débarcadères

Notre étude des parts de déplacement par automobile laisse croire que les 17 cases de stationnement identifiées dans l'étude¹ seraient insuffisantes. Étant donné que cette insuffisance affecterait la circulation sur les boulevards de L'Île-des-Sœurs et René-Lévesque, pouvant notamment causer un refoulement qui nuirait à la sécurité des automobilistes, nous croyons qu'il serait important d'au moins doubler le nombre de cases, ce qui permettrait de relier directement le boulevard de l'Île-des-Sœurs au boulevard René-Lévesque, apportant du même coup une solution à 3 problèmes.

En effet, le nouveau débarcadère comporterait 2 voies, l'une de circulation, l'autre de stationnement, il n'y aurait plus de problèmes liés à la sortie du premier débarcadère dans le carrefour giratoire, et il n'y aurait plus de risques d'accidents dus à l'entrée du second débarcadère dans la zone d'accélération de la sortie du giratoire.

L'abolition de la piste cyclable sur le côté sud du boulevard René-Levesque offrira de l'espace supplémentaire pour l'élargissement du débarcadère. Cette piste serait remplacée par une nouvelle piste multifonctionnelle tel que décrit à la section 5.1, bordant le boulevard René-Levesque au nord et visible à la figure 20.

Cette nouvelle configuration force tout le trafic du débarcadère à emprunter le boulevard René-Levesque, ce qui n'est peut-être pas la destination désirée : les automobilistes voulant sortir de l'île via le boulevard de L'Île-des-Sœurs devront soit faire un demi-tour devant la rue Terry-Fox, comme le font les camions se rendant au débarcadère du commerce Loblaws, ou soit emprunter la rue Place due Commerce.

Il convient de souligner qu'il serait nécessaire de prévoir l'accès sécuritaire à l'école par les automobiles venant par le nord ou l'est. Cet accès se ferait via un débarcadère dédié sur côté ouest du boulevard de L'Île-des-Sœurs. Ce débarcadère ouest accèdera directement à la piste multifonctionnelle et au trottoir se trouvant au même côté. Le débarcadère serait relié au carrefour giratoire par une entrée et une sortie dédiées. Il y aura de l'espace pour ce nouveau débarcadère en raison de l'élimination du passage piétonnier au sud du carrefour.

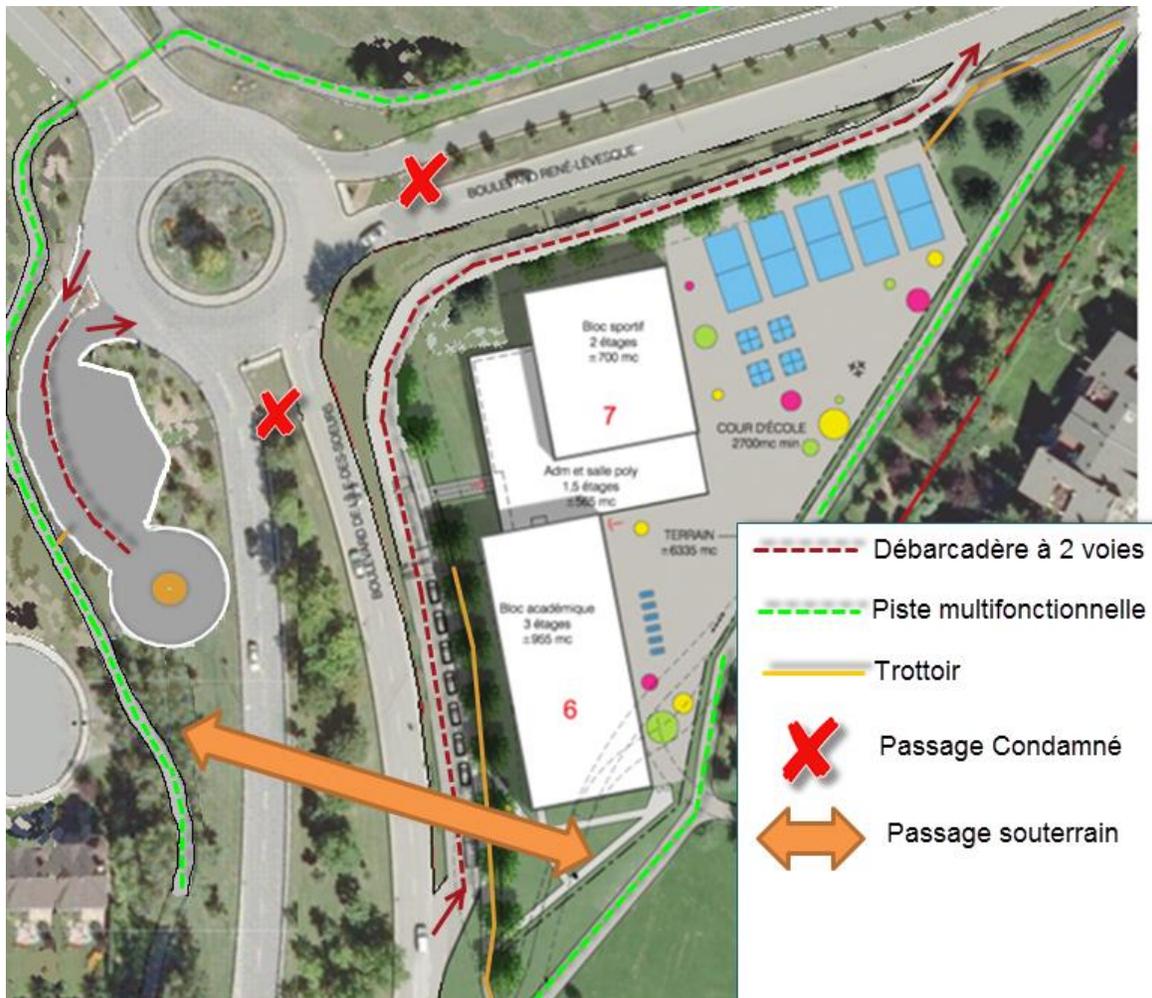


Figure 20 Débarcadères proposés ainsi que leurs accès



5.4 Rue Place du Soleil

L'APRIDS propose d'éviter une nuisance majeure aux résidents de cette rue en introduisant une signalisation qui empêche l'accès automobile, à partir de la rue Berlioz, par des non-résidents tôt le matin (de 7h à 9 h) et en fin d'après-midi (de 16 h à 18 h). Cette mesure aura aussi l'effet d'augmenter la sécurité des écoliers marcheurs, puisqu'elle évitera la congestion à l'abord du passage piétonnier.

De plus, l'APRIDS recommande l'installation d'un dos-d'âne dans le coin nord-ouest du carré décrit par la rue Place du Soleil, afin de ralentir la circulation et éviter les collisions avec les écoliers se dirigeant à pied vers la cour d'école, ou retournant de la cour.

5.5 Rue Berlioz

Des mesures de sécurité sont requises pour les traversées à risque élevé de la rue Berlioz aux intersections de :

- Place de la Fontaine
- Landreville
- Place du Soleil
- Terry Fox

5.6 Pistes Cyclables

Des arrêts doivent être ajoutés sur les pistes cyclables, afin de favoriser la sécurité des piétons, tel qu'illustré à la figure 21.



Figure 21 Ensemble des recommandations nécessaires afin de sécuriser le triangle et ses accès écoliers

5.7 Nuisances Sonores

Le parc de la Fontaine est, actuellement, un lieu calme et serein qui fait le bonheur de tous les habitants de l'île, et de ses riverains en particulier. D'un point de vue urbanistique, c'est une zone tampon entre les routes les plus achalandées de l'île et les habitations.

Les récents incidents entre la ville d'Outremont et la Commission scolaire¹¹ laissent à penser que le fonctionnement des haut-parleurs dans un ensemble résidentiel est une source de nuisance sonore importante. On comprend que les enfants peuvent jouer dans une cour de récréation, c'est fait pour ça, mais les cris des enfants heureux n'ont pas du tout le même impact que des haut-parleurs qui diffusent une musique de discothèque, à un niveau sonore envahissant. Il est à



noter qu'une récente décision de justice a donné raison à un plaignant dont la qualité de vie avait été affectée par cette musique en provenance d'une cour d'école.

La configuration actuelle des bâtiments facilite le phénomène de "caisse de résonance" avec les constructions de la Place du Soleil, et comme l'architecte de la commission scolaire a précisé que les matériaux utilisés seraient de la maçonnerie, qui n'est pas un matériau réverbérant d'un point de vue acoustique, on peut s'attendre à un niveau de bruit suffisamment élevé de par la présence des enfants, sans ajouter à la colère des riverains, par la mise en place de haut-parleurs.

Il est donc demandé à la Commission Scolaire de ne pas installer de haut-parleurs.

5.8 Stationnement

Il est nécessaire de présenter une solution pour le stationnement automobile des enseignants qui s'intègre dès le départ au projet d'école.

En premier lieu, une entente doit être signée avec le centre commercial.

Aussi, les débarcadères doivent être assez volumineux pour accommoder un achalandage non pas basé sur un estimé historique, mais sur une fréquentation réaliste en fonction de la distance des écoliers ainsi que sur la localisation de l'école proposée. Ceci évitera le débordement dans les rues avoisinantes.



6. Références

1. *Accessibilité à la nouvelle école primaire sur L'Île-des-Sœurs – Complément d'analyse*, CIMA+, le 11 juin 2013.
2. *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières : Analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec*, document écrit par : " Groupe de recherche Ville et mobilité Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal et Institut national de santé publique du Québec", selon l'édition de 2009.
3. *Redécouvrir le chemin de l'école, Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*, 2009
4. *Ville de Montréal – Arrondissement Verdun. Étude de sécurité Carrefour giratoire Boulevard de L'Île-des-Sœurs Chemin du Golf Place du Commerce*, Génivar, 3 mai 2010 - v.3.0
5. *Avis du Comité Jacques-Viger*, C13-VE-01
6. *Le carrefour giratoire, un mode de gestion différent*, Ministère des Transports du Québec, 2002
7. *Comprendre le trafic routier- Méthodes et Calculs*, Christine Buisson et Jean-Baptiste Lesort.
8. *Statistiques Canada, Sommaire des recensements de 2001, 2006 et 2011*
9. *Plan d'urbanisme de Montréal, Arrondissement de Verdun, PARTIE II : CHAPITRE 24*
10. *Transcription de la séance d'information du mardi 18 juin 2013*
11. *Bruit excessif: une école à l'amende*,
<http://www.lapresse.ca/actualites/education/201306/12/01-4660667-bruit-excessif-une-ecole-a-lamende.php>
12. *Agir ensemble à Verdun, Portrait et enjeux socioéconomiques du territoire*, Christian Jetté et Christian Paquin, Laboratoire de recherche sur les pratiques et les politiques sociales (LAREPPS) Pour la Concertation en développement social de Verdun
13. *Transcription de la séance d'information du lundi 17 juin 2013*



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

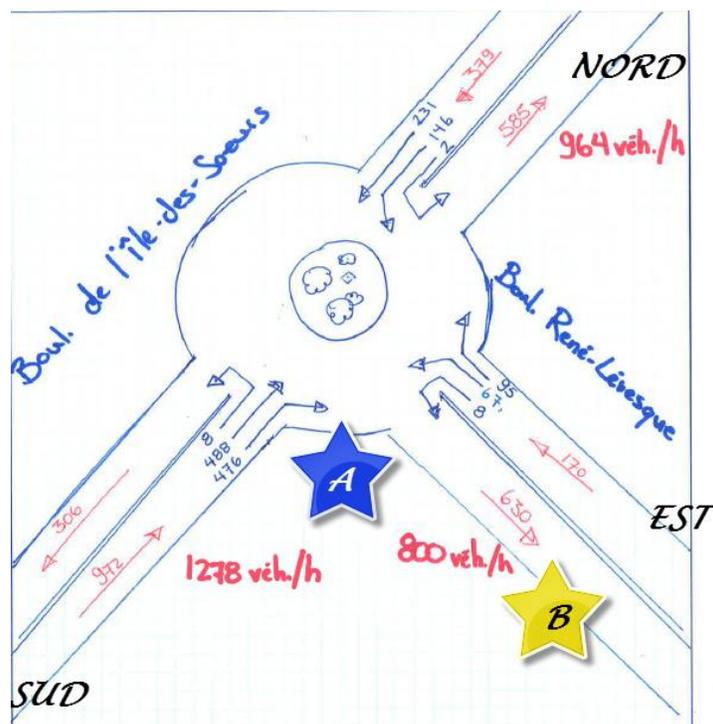
Page **47** de **54**

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et
Propreté de l'APRIDS À L'OCPM
2^e école à L'Île-des-Sœurs
3 juillet 2013

Annexe A
Comptage Effectué par l'APRIDS au Carrefour Giratoire



Le jeudi 13 juin, entre les heures de 6 :55 et 8 :15, l'APRIDS a effectué un comptage à 2 endroits à proximité du carrefour giratoire se trouvant directement devant l'école proposée.



Au point A, nous avons compté le débit véhiculaire dans le carrefour. Au point B, nous avons compté les véhicules se déplaçant dans les 2 directions sur le boul. René-Levesque.

Endroit	Heure	Comptage	Véhicules/heure
Carrefour Giratoire (A)	7:00	APRIDS	1021
		CIMA+(1)	1034
	7:15	APRIDS	1117
		CIMA+(1)	1100
Boul. René-Levesque (B)	7:00	APRIDS	546
		CIMA+(1)	530
	7:15	APRIDS	575
		CIMA+(1)	580



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

Page **49** de **54**

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et
Propreté de l'APRIDS À L'OCPM
2^e école à L'Île-des-Sœurs
3 juillet 2013

Le comptage effectué par l'APRIDS au carrefour giratoire confirme les résultats de celui effectué par la firme CIMA+¹, et montre que le débit dans le carrefour giratoire est supérieur à 1 100 véhicules par heure. Sur le boul. René-Levesque, la circulation horaire est près de 600 véhicules.



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

Page **50** de **54**

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et
Propreté de l'APRIDS À L'OCPM
2^e école à L'Île-des-Sœurs
3 juillet 2013

Annexe B

Comptage Effectué par l'APRIDS sur la rue Berlioz



Le mardi 18 juin, entre les heures de 6 :55 et 8 :15, L'APRIDS a effectué un comptage à l'intersection de la rue Berlioz et de la rue Cours du Fleuve, ainsi qu'à l'intersection de la rue Berlioz et de la rue Place de la Fontaine.

Malgré le débit relativement faible que nous avons observé de façon qualitative, nous remarquons des augmentations par rapport aux comptages de 2008 et 2011¹, tel que l'illustre le tableau ci-après :

Endroit	Heure	Relevé	Véhicules par heure
			Total
Berlioz/Cours-du-Fleuve	7:00	APRIDS	554
		CIMA+(1)	527
	7:15	APRIDS	646
		CIMA+(1)	ND
Berlioz/La Fontaine	7:00	APRIDS	411
		CIMA+(1)	ND
	7:15	APRIDS	493
		CIMA+(1)	ND



Association
des propriétaires
et résidents de
L'Île-des-Sœurs

Page **52** de **54**

Mémoire du Comité Voirie, Sécurité et
Propreté de l'APRIDS À L'OCPM
2^e école à L'Île-des-Sœurs
3 juillet 2013

Annexe C

Conflits de circulation au débarcadère de la rue de Gaspé



Une vidéo a été réalisée au débarcadère de l'école primaire de L'Île-des-Sœurs, sur la rue de Gaspé. Elle montre les abords de la rue, qui servent de débarcadère automobile. Dans la figure 22, une voiture rouge quitte sa case de stationnement :

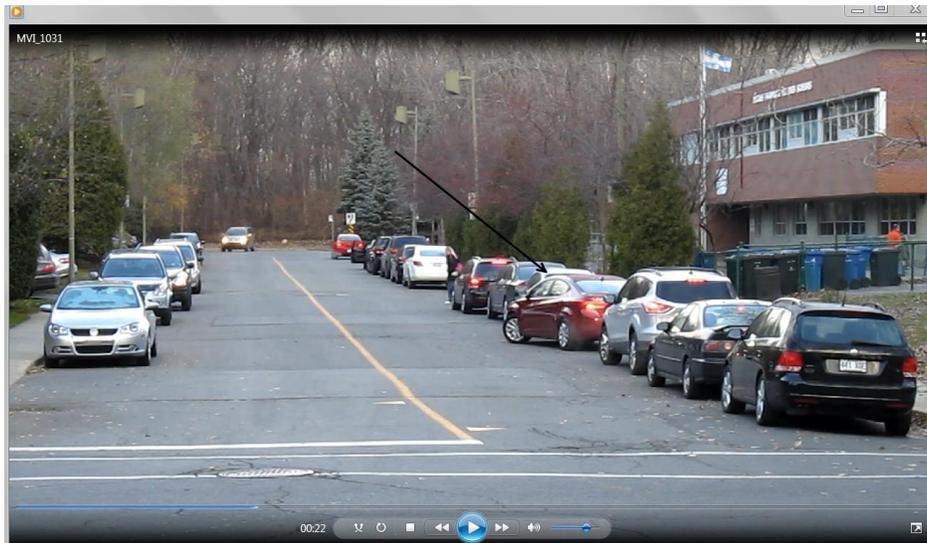


Figure 22 Première voiture s'apprêtant à quitter le débarcadère, 22 secondes

Dans la figure 23, la première voiture traverse illégalement la ligne jaune pour faire demi-tour dans une entrée privée. Une seconde voiture, grise de couleur et indiquée par la flèche, s'apprête à quitter le débarcadère, tandis qu'un véhicule s'introduit dans la rue.

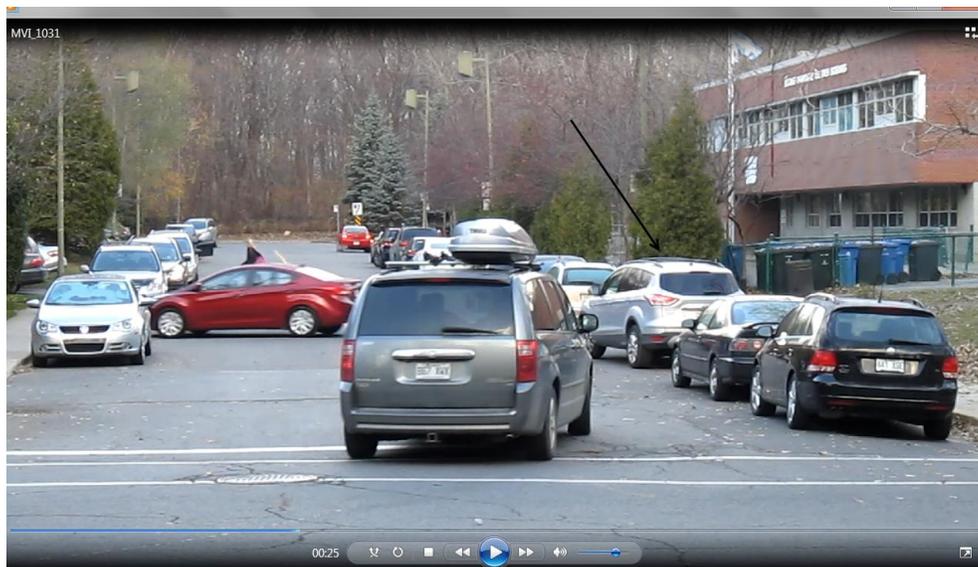


Figure 23 Seconde voiture quittant le débarcadère, et véhicule arrivant sur la rue, 25 secondes



Dans la troisième et dernière image, le véhicule qui vient d'entrer sur la rue doit faire un arrêt complet afin de céder passage à celui qui quitte sa case de stationnement.

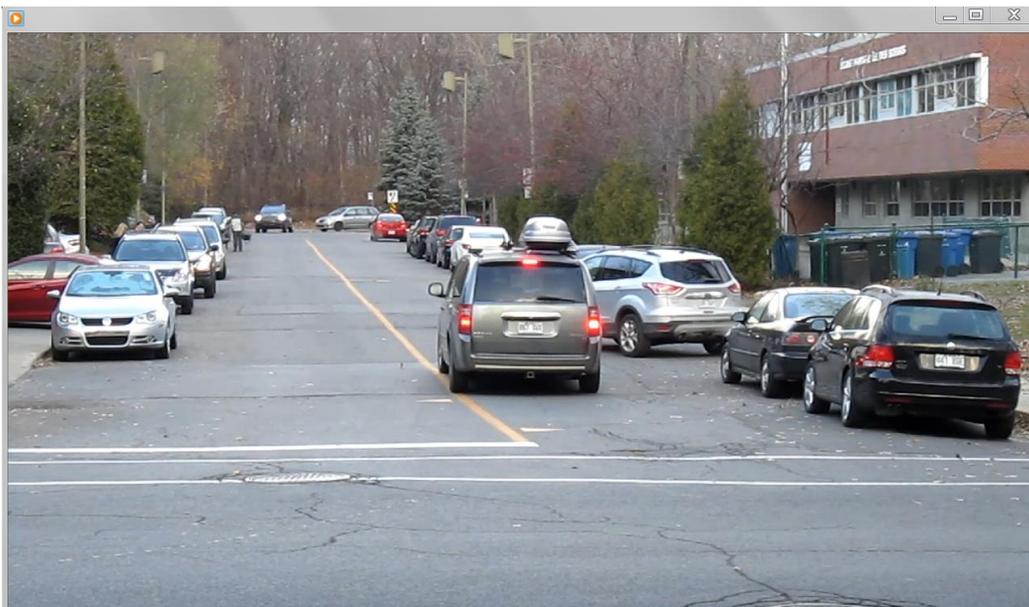


Figure 24 Arrêt complet du véhicule arrivant sur la rue, 30 secondes.