

MÉMOIRE DU CENTRE DE SERVICES SCOLAIRE MARGUERITE-BOURGEOYS

Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050

Septembre 2024



*Centre
de services scolaire
Marguerite-Bourgeois*

Québec



Le CSSMB en quelques chiffres

12 000

membres du personnel

69 100

élèves

103

établissements

156

pays d'origine - élèves

136

langues maternelles -
élèves

90,4 %

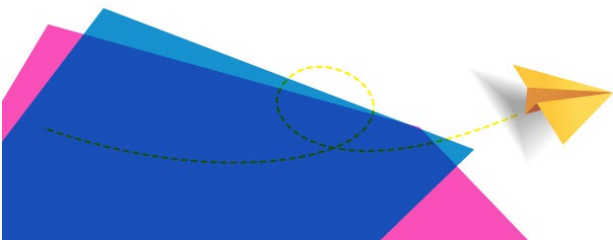
taux de diplomation
et de qualification

Deuxième plus grand centre de services scolaire au Québec, le Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSSMB) chapeaute 90 établissements de niveaux primaire et secondaire, 3 écoles spécialisées, 6 centres de formation professionnelle et 4 centres de formation générale des adultes. Ils sont situés dans sept arrondissements montréalais et 12 municipalités de l'ouest de l'Île.

- Lachine
- LaSalle
- L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève
- Outremont
- Pierrefonds-Roxboro
- Saint-Laurent
- Verdun
- Baie-D'Urfé
- Beaconsfield
- Côte-Saint-Luc
- Dollard-des-Ormeaux
- Dorval
- Hampstead
- Kirkland
- Montréal-Ouest
- Mont-Royal
- Pointe-Claire
- Sainte-Anne-de-Bellevue
- Senneville

Le CSSMB s'inscrit dans une dynamique hétérogène en constante évolution. Quelque 64 % des élèves n'ont d'ailleurs pas le français comme langue maternelle. En formation professionnelle et à l'éducation des adultes, plus de la moitié des élèves ont une langue maternelle autre que le français.

Référence en éducation, le CSSMB est un chef de file en diplomation et en qualification avec un taux de 90,4 %.



Préambule

COMITÉ DE TRAVAIL

Paul St-Onge, directeur
général par intérim

Danielle Roberge,
directrice générale
adjointe

Alain Lavoie, directeur
général adjoint

Stéphanie Lapointe,
directrice générale
adjointe par intérim

Marie-Josée Villeneuve,
directrice générale
adjointe

Éric Lauzon, directeur
général adjoint

Nathalie Provost,
directrice du Service de
l'organisation scolaire

Jean-François Chalut,
directeur du Service des
ressources matérielles

Le présent mémoire expose la position du Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys à l'égard du Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal.

Il a été écrit avec la participation des membres de la direction générale du CSSMB et des directions des services de l'Organisation scolaire et des Ressources matérielles, et ce, en tenant compte de la mission de l'organisation et de ses principales préoccupations.

Porté par une culture de collaboration et la force décuplée de l'intelligence collective du personnel, le Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys déploie des pratiques pédagogiques et managériales reconnues et validées par la recherche.

Ensemble, les équipes veillent à offrir tout le soutien nécessaire aux élèves afin qu'ils développent leur plein potentiel.

Fier de son taux de diplomation et de qualification qui surpasse l'objectif 2030 du ministère de l'Éducation, le CSSMB est un chef de file en éducation.



Un Montréal pour nous tous

Le CSSMB salue l'initiative de Montréal, une ville reconnue pour son attractivité et son dynamisme, de présenter une vision pour les 25 prochaines années, et ce, afin de répondre aux besoins de sa population en constante évolution.

À la lecture de la vision montréalaise en matière d'urbanisme et de mobilité, il nous apparaît essentiel de travailler en collaboration afin de nous assurer de répondre aux besoins de notre clientèle commune, une clientèle plus vulnérable : nos élèves.

En ayant comme ambition principale de permettre à chaque citoyenne et citoyen d'évoluer pleinement et dignement au sein d'un quartier inclusif, complet et sécuritaire, en offrant des services de proximité de qualité et des lieux de socialisation accessibles sur l'ensemble de son territoire, Montréal poursuit un objectif commun avec le CSSMB : assurer le bien-être de sa population¹.

Orientation 1 : Accélérer le développement et la consolidation de réseaux actifs et collectifs accessibles et de qualité

La mobilité doit s'organiser de manière à favoriser l'équité sociale, économique et territoriale pour que tous les Montréalais et les Montréalaises aient un accès suffisant aux ressources du quotidien, peu importe leur quartier de résidence, le moment de la journée, leur statut socioéconomique et/ou leurs capacités individuelles.²

Position du CSSMB

Présent dans plusieurs arrondissements, le CSSMB a une **fine connaissance des spécificités locales**, ce qui lui permet de participer, à titre de **partenaire privilégié**, à la planification des réseaux de transport actif et collectif.

Il importe que Montréal profite de cette relation de proximité que nous entretenons avec les familles. En favorisant **l'implication du CSSMB** dans les discussions relatives au développement de la mobilité dans la métropole, les deux organisations veilleront à ce que les élèves adoptent des **habitudes de vies valorisant le transport actif**, soit un élément-clé du PUM 2050.

La mise en place d'un **espace de discussion et de réflexion sur les orientations relatives à la mobilité des citoyennes et citoyens et la réalisation de projets connexes** nous apparaît comme un moyen efficace. Le CSSMB souligne son intérêt à participer à des ateliers de travail qui permettront de développer des solutions répondant aux besoins de la population, tout en augmentant le sentiment de sécurité des parents et le développement de l'autonomie des enfants, lesquels pourront, pour une grande majorité, se rendre seuls à l'école en empruntant des routes aménagées.

¹ Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 - Projet de consultation, page 17

² Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 1, chapitre 2, page 11



Nous constatons que plusieurs éléments ont déjà été mis en place, notamment les ralentisseurs (dos d'âne), traverses à priorité piétonne et passages surélevés pour les marcheurs. Nous espérons voir ces aménagements urbains croître au cours des prochaines années, et ce, **au-delà des zones accidentogènes connues**. À notre avis, ces stratégies mises en place sur différentes artères doivent être étendues à l'échelle du territoire montréalais, afin d'offrir un environnement sécuritaire aux petits et aux grands qui se rendent à l'école quotidiennement.

Face aux changements climatiques observés au cours des dernières années, le CSSMB reconnaît les difficultés associées à l'entretien des zones pédestres en période hivernale. Il tient toutefois à mentionner qu'un rigoureux entretien de ces voies, tout au long de l'année, demeure pour les citoyennes et les citoyens un élément déterminant pour leur choix de déplacement. Il en va de même pour la luminosité présente dans les zones de circulation pédestre et le dégagement des voies visant à augmenter la visibilité et la sécurité des passants.

Le CSSMB est d'avis que les changements de pratique doivent être accompagnés **d'une campagne de sensibilisation**, afin d'en favoriser l'adhésion. Bien que le CSSMB encourage, depuis de nombreuses années, les familles à opter pour des moyens de déplacement actifs, la collaboration avec les acteurs des milieux demeure essentielle pour espérer des changements de pratique.

Orientation 2 : Moduler l'intensification urbaine afin d'en maximiser les cobénéfices

Montréal a l'intention de mettre en chantier un peu plus de 200 000 nouveaux logements d'ici 2050, suite à l'analyse des besoins anticipés sur son territoire³.

Position du CSSMB

Le CSSMB reconnaît le besoin pour Montréal d'augmenter le nombre de logements sur son territoire, afin de répondre aux besoins de ses citoyennes et citoyens. Nous sommes toutefois préoccupés par la construction et l'aménagement massif de logements dans des secteurs où **aucun terrain n'a été réservé pour la construction d'une école**.

Il en va de même pour le déplacement des familles qui découlera de la disponibilité de nouveaux appartements de qualité. Nous croyons que cette situation pourrait avoir un impact sur des secteurs pour lesquels un changement de densification serait observé.

L'absence d'établissements scolaires dans les secteurs névralgiques, amène le CSSMB à déplacer les élèves vers d'autres secteurs, **augmentant ainsi la circulation urbaine et la congestion** découlant des véhicules scolaires sur les routes aux heures de pointe. Le temps consacré au transport est également accru pour ces familles.

Afin de bien évaluer les besoins en établissements scolaires, le CSSMB doit **connaître, au minimum cinq ans à l'avance**, le lieu visé des futurs développements, de même que le nombre de personnes

³ Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 - Projet de consultation, page 25



attendues. Ces informations sont indispensables lors du dépôt d'une demande de financement formulée au ministère de l'Éducation, pour les **besoins en infrastructures scolaires**.

Orientation 3 – Bâtir les conditions d'une abordabilité pérenne et d'une qualité de l'habitation

Montréal prévoit, qu'au sein des secteurs d'intensification intermédiaire, le développement sera plus important. Ces secteurs accueilleront une diversité de personnes, y compris des familles et des ménages à revenu faible, modeste et moyen⁴.

Position du CSSMB

Le CSSMB souhaite rappeler que les secteurs d'intensification intermédiaire susciteront l'attrait des jeunes familles. Dans un souci d'offrir les services scolaires auxquels leurs enfants ont droit, **des espaces doivent être prévus pour la construction d'établissements** répondant aux besoins des élèves de ces secteurs. Ces écoles doivent être au cœur des projets de développement, afin que leur implantation se fasse en harmonie avec l'environnement dans lequel elles seront construites. Cette condition permet d'assurer un caractère attractif au pôle en développement.

Le CSSMB encourage la mixité sociale au sein des communautés. En tant qu'acteur de premier plan dans l'accompagnement et l'intégration des jeunes familles, le CSSMB croit **qu'une structure de communication bien établie est essentielle avec Montréal, et ce, afin de faciliter l'accueil et l'intégration des nouvelles populations**.

Orientation 5 – Repartager équitablement l'espace de la rue

Montréal entend prioriser la mobilité active, collective et partagée aux autres besoins de mobilité dans les rues : l'apaisement de la circulation et la sécurisation des intersections doivent être systématisés, la réduction du nombre de véhicules en circulation et de la vitesse augmente également la sécurité de l'ensemble des usagères et des usagers, facteur primordial pour l'atteinte de la Vision Zéro. Des interventions d'aménagement seront systématisées pour accélérer l'apaisement des rues⁵.

Position du CSSMB

Le CSSMB souhaite souligner l'importance de l'adoption de la **Vision Zéro** comme objectif de sécurité pour les piétons d'ici 2040 ainsi que les trois principes orientant la planification des parcours, soit l'inclusivité, la sécurité et la convivialité. Il en va de même pour les zones à priorité piétonne (ZPP) qui valorisent les déplacements pédestres. Actuellement, le CSSMB encourage les

⁴ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 1, chapitre 2, page 67

⁵ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 1, chapitre 2, page 106



élèves du primaire à marcher s'ils demeurent à moins de 1,6 km et à moins de 2,6 km pour les élèves du secondaire.

En planifiant la sécurisation des secteurs aux abords des établissements scolaires, **les déplacements piétonniers seront grandement considérés par des familles** qui priorisaient d'autres moyens de transport. Le trafic urbain, jumelé à des secteurs non suffisamment sécurisés pour les marcheurs, demeure un facteur important dans la prise de décision des familles pour leurs enfants.

Le CSSMB demeure toutefois très **inquiet face à la mise en place de zones partagées** où les règles régissant la priorité routière nécessiteront une sensibilisation auprès de la population montréalaise. Bien que ces zones soient innovantes, le CSSMB croit qu'elles ne devraient pas être envisagées aux abords des écoles primaires et secondaires.

Orientation 6 : Renforcer l'offre et l'accès des lieux de la vie collective comme soutien à l'équité et à la vie de quartier

Montréal entend travailler de concert avec les différents partenaires institutionnels et gouvernementaux afin de planifier en amont les besoins en écoles et assurer leur intégration dans les quartiers. La bonification de l'offre peut impliquer la mise en commun de ressources dans une approche de collaboration, notamment par la mutualisation des équipements sportifs, culturels et communautaires.⁶ Ces lieux de vie collective, sur le plan de l'architecture et du design, doivent faire preuve d'exemplarité dans leur conception, leur rénovation ou leur amélioration⁷.

Position du CSSMB

Le CSSMB se réjouit de l'intention de la Ville de Montréal de **favoriser des environnements sains et sécuritaires** pour les élèves. Il tient cependant à souligner que la volonté de mutualisation des équipements et les aménagements qui en découlent ne doivent pas **retarder la construction d'une école dont le financement a été obtenu du ministère de l'Éducation**. En effet, les budgets octroyés dans le cadre de la construction d'une école respectent des règles de conception strictes. Toute exigence de la Ville doit être préalablement approuvée par le ministère de l'Éducation, ce qui peut mener à une modification de l'échéancier. Ce retard pourrait alors avoir de l'impact pour les familles du quartier concerné.

Le concept de *Deuxième peau*⁸ séduit le CSSMB qui y voit une façon de **dynamiser un secteur** dont l'attrait principal demeure l'établissement scolaire. Ces espaces permettent de sensibiliser la

⁶ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 1, chapitre 2, page 124

⁷ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 1, chapitre 2, page 133

⁸ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 1, chapitre 2, page 113



collectivité, tout en offrant de belles opportunités en matière de déplacements actifs. Il permet du même coup **l'apaisement de la circulation**.

Le CSSMB reconnaît l'importance pour Montréal de promouvoir les constructions qui se démarquent en matière d'architecture et de design. Il est toutefois important de considérer que cette avenue ajoute des contraintes. En effet, les orientations prises par Montréal peuvent parfois aller à l'encontre du guide de construction et de l'image architecturale établie par le ministère de l'Éducation qui approuve les plans et devis des projets qu'il finance. Une souplesse quant aux ambitions de Montréal à cet égard est souhaitée dans le but de permettre la réalisation des projets dans les délais prescrits, au bénéfice des familles montréalaises.

Orientation 10 – Transformer la mobilité motorisée et limiter ses impacts environnementaux, urbains et de santé publique

La possession de l'automobile, son utilisation et son entreposage sur les domaines publics et privés, l'offre globale de stationnement ainsi que sur les solutions de recharge à l'automobile individuelle seront repensés⁹.

Position du CSSMB

Pour un parent, le recours à l'automobile individuelle est souvent la solution la plus accessible et facilitante quand vient le temps de reconduire son enfant à l'école. Afin de changer cette habitude, il importe de **bonifier la sécurisation des rues**, ce qui rendra plus attrayantes les options de transport actif. En repensant les voies de circulation, il est nécessaire que les rues demeurent accessibles aux véhicules scolaires qui doivent maintenir un **lien de proximité** entre les écoles et les résidences des élèves vulnérables ayant des besoins particuliers.

Le CSSMB souhaite souligner le projet qu'il a mis en place afin de réduire le nombre de véhicules individuels aux abords des écoles secondaires. En effet, l'implantation de son **programme de gratuité de la carte Opus**, offert à l'ensemble des élèves fréquentant les écoles secondaires, est un franc succès. Les élèves peuvent ainsi utiliser le transport en commun pendant les mois de l'année scolaire, et ce, sept jours sur sept. Cette offre de service permet du même coup à toutes les familles concernées, sans égard à leur situation financière, de profiter d'un transport public pour les déplacements de leur enfant.

L'électrification du parc de véhicules nécessite un réseau de bornes de recharge accessible, public, équitable et performant pour tous les types de véhicules. ¹⁰.

⁹ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 1, chapitre 2, page 192

¹⁰ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 1, chapitre 2, page 199



Position du CSSMB

Le ministère de l'Éducation a mis en place un programme visant à électrifier l'ensemble des véhicules scolaires au cours des prochaines années. L'accès à **des bornes/structure de recharge ayant la capacité de fournir l'énergie nécessaire aux autobus** scolaires sera essentiel pour ce virage technologique. Il est important de mentionner que les autobus permettent aux élèves de se déplacer vers leur école, mais également vers un site où ils peuvent pratiquer une activité extrascolaire ou parascolaire qui contribue à leur développement d'où la nécessité d'accéder en tout temps à des installations favorisant la recharge au cours de la journée.

Les secteurs d'opportunité

Position du CSSMB

Plusieurs secteurs d'opportunité situés sur le territoire du CSSMB ont été présentés au chapitre 4, soit :

- PPU de l'écoquartier de Lachine-Est;
- PPU Partie Nord de L'Île-des-Sœurs;
- PPU boulevard Saint-Charles;
- PPU du Technoparc Montréal;
- PPU TOD Bois-Franc (Saint-Laurent);
- MIL Montréal;
- Secteur Newman;
- LaSalle Ouest (LaS-O);
- Pôle institutionnel Lapierre;
- Canal de Lachine 4.0;
- Chemin Côte-de-Liesse;
- Ensemble institutionnel de Saint-Laurent;
- Hodge-Lebeau;
- Porte d'entrée de l'arrondissement de Saint-Laurent;
- Atlantic;
- Bates;
- Van Horne;
- Centre de Lachine;
- Quartier Saint-Pierre;
- Airlie-Bayne;
- Corridor de l'avenue Dollard;
- Jean-Brillon;
- Salley-Boivin;
- Village des Rapides;
- Entre Trois-Eaux;
- Village de L'Île-Bizard;
- Village de Sainte-Geneviève;
- Boulevard des Sources;
- Centre de Pierrefonds;
- Gare de Pierrefonds-Roxboro;
- Gare Sunnybrooke;
- Centre des affaires;
- Chameran et station Montpellier;
- Poirier;
- Vieux Saint-Laurent

Nous constatons que **la construction d'une école n'a pas été planifiée** dans la majorité de ces secteurs.

Afin d'offrir un cadre éducatif accueillant et optimal aux enfants qui résideront dans ces secteurs, nous réitérons **notre engagement à collaborer, en amont, avec la Ville pour tous les projets de développement résidentiels**, afin que les enfants puissent profiter d'une école de proximité, en harmonie avec leur milieu de vie. Une école demeure un pôle d'attraction pour les jeunes familles.



Lors des consultations locales, nous souhaitons être impliqués activement afin que les projets tiennent compte des besoins des futurs élèves du secteur.

Nous considérons que tous les secteurs d'opportunité devraient mentionner une intention à cet égard, dans les objectifs énumérés en nommant précisément le besoin d'un établissement au lieu de l'expression « répondre aux besoins de services scolaires¹¹».

Comme mentionné, **une planification des déplacements pédestres et des mesures d'atténuation de la circulation automobile** doit être une priorité pour la Ville, afin d'assurer la sécurité des élèves sur le chemin de l'école.

Conclusion

Le Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys souligne le travail de la Ville dans le développement d'une vision 2050 en urbanisme et en mobilité. Pour s'assurer de répondre aux besoins de ses citoyennes et citoyens, il importe de considérer différents volets d'importance, dont celui de l'offre en matière de services scolaires.

Nous sommes une organisation inclusive et bienveillante à l'égard de nos élèves. Notre priorité : leur réussite et leur bien-être. Pour ce faire, nous nous engageons à travailler de concert avec tous nos partenaires afin qu'ensemble, nous puissions contribuer au développement du plein potentiel des petits et des grands qui comptent sur nous tous.

¹¹ Projet de Plan d'urbanisme et de mobilité – partie 2, chapitre 4, page 114

