



PROJET DE L'ANNEXE NOTRE- DAME-DE-LA-GARDE

Mémoire présenté à l'OCPM le 15 mai 2017

Fabrice Christen
Résident de Verdun

Projet Annexe Notre-Dame-de-la-Garde

Ce mémoire est soumis suite à la consultation publique de l'OCPM sur le projet de construction d'une nouvelle école primaire, l'annexe Notre-Dame-de-la-Garde, dans le quartier de Crawford Park à Verdun. L'auteur ne s'oppose pas au projet tel que proposé mais recommande des mesures de mitigation pour atténuer les impacts et propose des améliorations au processus de consultation et d'approbation des projets. Les recommandations sont regroupées en 4 thèmes, soit l'aspect architectural, démographique, circulation, et processus.

Aspect architectural

Les promoteurs du projet ont fait un bon travail pour incorporer des changements aux spécifications architecturales suite aux consultations publiques et aux avis des comités spécialisés. Il y a lieu de noter la divergence d'opinion entre le comité consultatif d'urbanisme (CCU) et les citoyens quant à l'harmonisation du projet. Les résidents de Crawford Park sont très sensibles à l'esthétisme du quartier et ne souhaitent pas que l'arrondissement répète l'erreur de zonage et stylistique qu'a constituée la construction du centre Champlain au milieu du quartier. L'arrondissement devrait prendre note que l'avant-gardisme n'est pas favorisé par les résidents, quelle que soit la finalité du bâtiment.

Recommandation :

- 1) Que le CCU soit aussi rigoureux quant aux critères de dérogation au zonage pour les bâtiments publics que ceux imposés aux résidences privées du quartier.

Aspect démographie et territoire scolaire

Les statistiques démographiques présentées par la commission scolaire Marguerite-Bourgeois (CSMB) pour justifier le besoin de classes sont limitées à une projection court-terme sur 3 ans. Considérant la durée de vie prévisible d'un bâtiment institutionnel, il y aurait lieu d'utiliser des projections à plus long terme pour déterminer les besoins scolaires et valider si l'emplacement prévu correspond au besoin à long terme, particulièrement en vue d'un investissement important.

La CSMB n'a pas encore débuté les consultations publiques sur le nouveau découpage des territoires de cette école et des écoles avoisinantes, et ne connaît donc pas la répartition géographique des élèves de la nouvelle école. Ce découpage est nécessaire pour déterminer si le projet répond au besoin scolaire de Verdun-sud et des quartiers avoisinants, et quels impacts ils entraîneront sur les déplacements entre écoles et entre quartiers. Sans cette répartition, il est difficile de juger si l'emplacement de l'école répond adéquatement à la problématique, à savoir un manque de capacité scolaire dans les quartiers centraux et nord de Verdun.

Vu l'emplacement prévu pour le projet, la distance de marche minimum pour les écoliers provenant de la zone au nord de l'hôpital Douglas serait de 1km en traversant le terrain de

l'hôpital Douglas ou 1.7km via les trottoirs publics (voir annexe A). Selon la politique des transports de la CSMB en vigueur, ceci signifierait que tous les élèves de cette zone seraient éligibles au transport par autobus. Il est probable que la majorité des élèves choisissent cette option ou soient conduits en véhicule privé. Ceci impactera donc l'estimé du nombre de déplacements des parents venant amener ou rechercher leurs enfants à l'école.

Recommandations :

- 2) Que la CSMB développe une projection à long-terme des besoins scolaires lors d'un projet de construction d'un nouveau bâtiment.
- 3) Que la CSMB propose un découpage des territoires scolaires des écoles primaires à Verdun et valide que la nouvelle école répondra aux besoins locaux à long terme.
- 4) Que les déplacements engendrés par le nouveau découpage soient pris en compte dans l'étude de circulation pour le nouvel emplacement.

Aspect circulation

L'étude de circulation commandée par le promoteur du projet est incomplète car elle n'adresse pas la vitesse de circulation ni les conditions hivernales. Par ailleurs l'arrondissement a prévu des aménagements aux abords immédiats de l'école, mais n'a pas prévu de mesures de mitigation pour l'accroissement prévu du trafic dans le quartier avoisinant:

- Les mesures de mitigation de la circulation proposées par l'arrondissement sont limitées à la zone immédiate de l'école. Cependant les impacts sur la circulation se répercuteront sur plusieurs rues bordant l'école dû à la circulation traversant le quartier, dont les rues du quadrilatère bordant l'école, soit Lloyd George, Clémenceau, Churchill, et Ouimet, ainsi que les rues Crawford et Leclair qui pourraient être utilisées comme voie de transit (voir annexe B).
- L'impact sur la circulation causé par l'arrêt des autobus scolaire sur la rue Churchill n'a pas été pris en compte dans l'étude de circulation. Ceci a été également noté dans l'opinion du CJV sur le projet, mais n'a pas été adressé lors des révisions subséquentes du projet.
- La question de la vitesse de la circulation aux abords de l'école et dans le quartier avoisinant de Crawford Park n'est pas abordée dans l'étude de circulation. Cette question a pourtant été soulevée lors de la consultation populaire du 24 mai 2016, et préoccupe les résidents.
- Vu la largeur des rues actuelles, la circulation à double sens est limitée l'hiver dû à l'accumulation de neige en bord de rue. Le chargement de la neige se fait rarement avant 48h ou plus suite à une accumulation. L'augmentation de la circulation dans les rues avoisinantes rendra les croisements et la circulation locale d'autant plus difficile.
- L'étude de circulation évoque la possibilité d'introduire des sens uniques sur certaines rues limitrophes pour faciliter la circulation. Cette question n'a pas été adressée lors des révisions subséquentes du projet. Toutefois, l'arrondissement n'a pas encore émis son

plan de circulation locale qui est présentement en révision, et ne le fera pas avant la fin de la consultation publique.

- Le comptage effectué pour établir le niveau de circulation et la capacité du stationnement a été relevé une journée de printemps. Or, la capacité de stationnement du quartier est réduite durant les mois d'hiver lorsqu'il y a accumulation de bancs de neige sur la voie. L'étude de circulation n'a pas tenu compte de ce facteur.

Recommandations :

- 5) Que les mesures de mitigation pour le trafic soient proposées pour les rues Lloyd George, Clémenceau, Churchill, Ouimet, Crawford et Leclair. Au minimum, que l'arrondissement effectue un comptage de la circulation incluant un relevé de la vitesse de circulation dans les axes limitrophes à l'école du quartier, afin d'avoir une base de référence complète. Cette base de référence servirait à quantifier les impacts de l'implantation de l'école dans le quartier pour analyser des mesures de mitigation futures.
- 6) Que l'étude de circulation du projet soit révisée pour inclure une analyse de la vitesse de circulation sur les rues avoisinantes, ainsi qu'une évaluation de la capacité de stationnement en hiver.
- 7) Que l'arrondissement s'engage à dégager et à charger la neige, dans les 24h ouvrables, au moins sur un côté des rues limitrophes à la nouvelle école, soit : les rues Crawford et Ouimet pour faciliter la circulation de la ligne d'autobus 58; la rue Churchill pour permettre le stationnement des autobus scolaires; et les rues Lloyd George et Clémenceau pour faciliter la circulation des parents et des professeurs de l'école.

Aspect processus

En ce qui concerne le partage des locaux appartenant à la commission scolaire Lester B. Pearson, la CSMB aurait pu mieux expliquer aux citoyens les critères d'acceptabilité pour un partage des locaux et mieux les informer des démarches accomplies avant de statuer que ce partage n'était pas envisageable dans l'environnement actuel. Le manque d'information et les informations divergentes émises lors des consultations ont engendré un scepticisme auprès de certains citoyens.

Par ailleurs, la CSMB a évoqué le besoin d'aménagements nécessaires dans les écoles de la LBPSB au cas où elle envisagerait le partage des locaux. Dans un contexte où les commissions scolaires ont de la difficulté à obtenir du financement pour le maintien des infrastructures, on peut se demander s'il n'aurait pas été plus efficace d'investir une somme plus modeste pour la réfection et l'aménagement d'une école existante, fut-elle pour une autre commission scolaire, plutôt que 15M\$ pour la construction d'une nouvelle école. Les promoteurs du projet n'ont pas adressé cette question pourtant pertinente.

Une part significative de l'opposition à ce projet émane des inquiétudes des résidents au niveau de la circulation et du stationnement. Les objectifs du projet tel que présenté n'incluent pas la

mitigation des impacts causés par la circulation suite à l'implantation d'une école dans le quartier, sauf pour des aménagements aux abords immédiats de l'école. L'arrondissement serait avisé de mieux étudier les enjeux durant la phase de conception du projet pour éviter des délais dans le processus d'approbation.

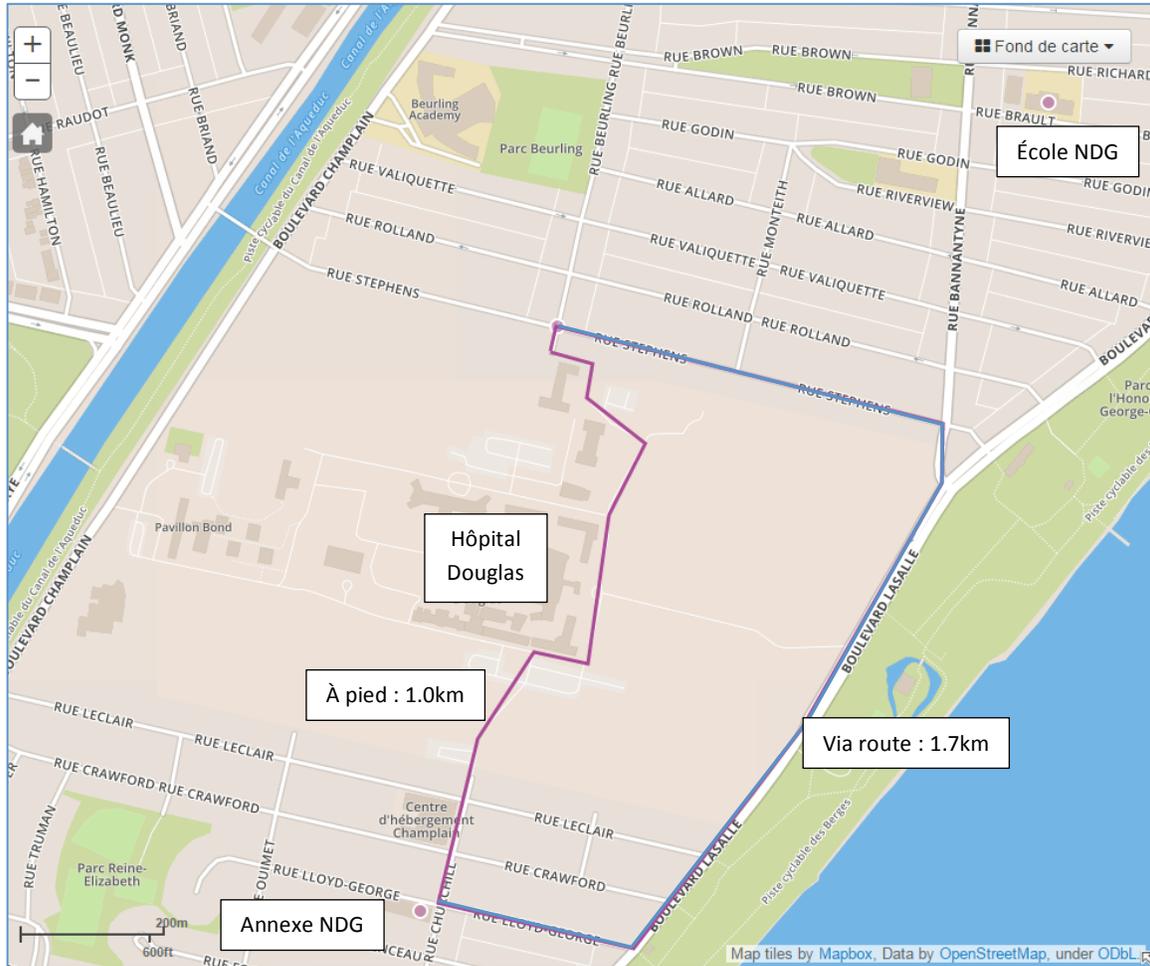
Au niveau du processus, le projet a subi des délais importants dû aux questionnements des citoyens. Il y a lieu de se demander pourquoi la séance de consultation publique de l'arrondissement à l'hôtel de ville et une des séances d'information à Crawford Park par les conseillers d'arrondissement ont été tenues le même soir, soit le 24 mai 2016. La signature du registre référendaire par les résidents du quartier reflète le fait que les attentes des résidents n'avaient pas été suffisamment considérées. Le processus de conception du projet semble fonctionner à rebours; d'abord, un projet de construction est proposé, ensuite des études de circulation ont été effectuées, et à l'avenir une consultation sur les territoires des écoles est prévue. Est-il possible que l'arrondissement ait tenté d'imposer un projet de façon rapide pour répondre à un besoin pressant en minimisant la consultation citoyenne qui était nécessaire à son acceptation?

Recommandations:

- 8) Que l'étude détaillée des besoins soit complétée par le promoteur préalablement à la présentation du projet au public.
- 9) Que l'arrondissement facilite les consultations publiques entre le promoteur du projet et les résidents lors de la phase d'étude des besoins, avant l'élaboration du projet.

Annexe A : Trajet minimum pour atteindre l'annexe Notre-Dame-de-la-Garde

Distance la plus courte à parcourir pour atteindre l'annexe depuis le quartier Verdun-ouest



Annexe B : Voies de transit pour la circulation vers/de l'annexe Notre-Dame-de-la-Garde

En bleu : ligne autobus 58

