

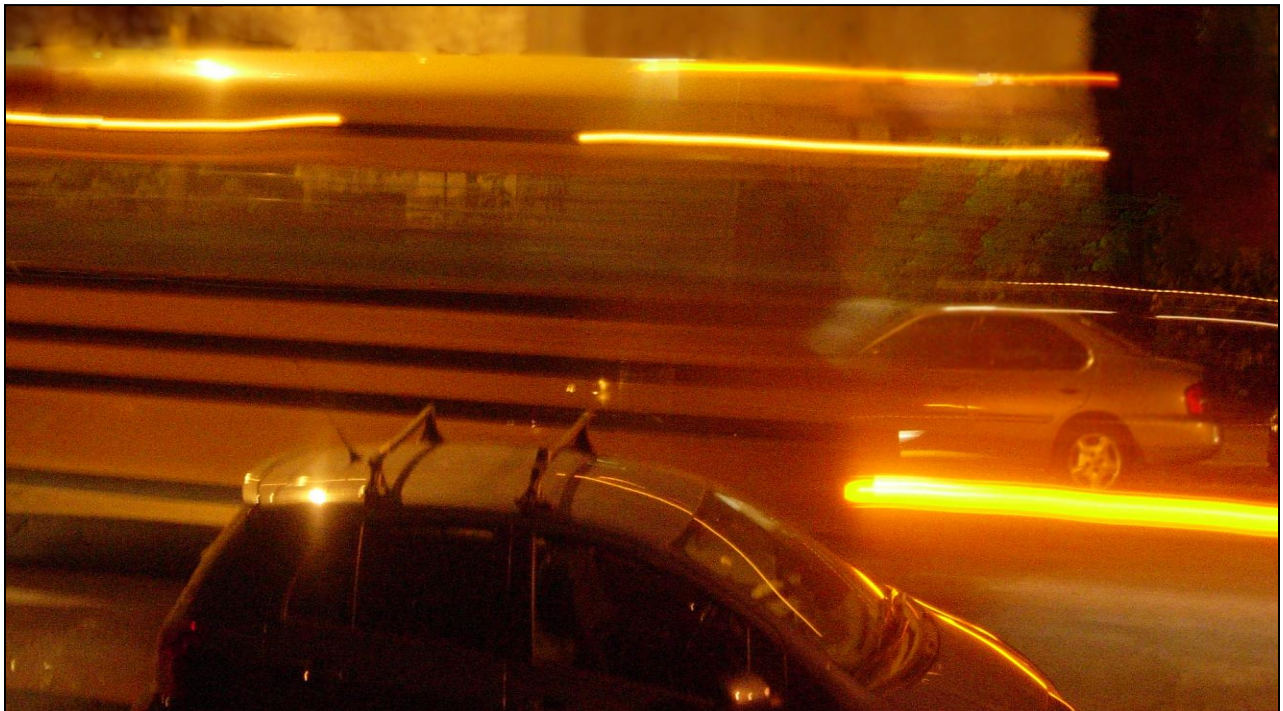
Mémoire

Présenté dans le cadre de la Consultation publique du 19 février 2020

Autobus scolaires, circulation et écologie dans l'arrondissement Outremont

Ce mémoire vise à mettre en évidence les nuisances environnementales et les risques sécuritaires générés par la circulation des autobus scolaires dans le tissu résidentiel de l'arrondissement et de proposer des solutions pour remédier à la situation.

En effet, depuis plusieurs années les résidents se plaignent du trafic et du bruit émis par le va-et-vient constant d'autobus scolaires qui, six jours par semaine, de 8 h à 22 h, sillonnent le quartier¹ dans un quadrilatère s'étendant, d'est en ouest, de l'avenue du Parc à l'avenue Outremont et, du nord au sud, entre les rues Laurier et Ducharme. Il s'agit du secteur le plus densément peuplé d'Outremont.



¹ [Rapport Sécurité publique Outremont](#)

Situation actuelle

Le trafic d'autobus est généré quasi exclusivement par le transport des enfants vers les écoles de la communauté hassidique. Ce transport est caractérisé par les aspects suivants :

1. Un important volume de trafic d'autobus² qui dépasse 50 passages quotidiens sur certains tronçons de rues du réseau local et ce six jours par semaine de 8 h à 22 h avec des pointes maximales aux heures d'entrée et de sortie des écoles³,
2. Des arrêts et départs fréquents puisqu'une majorité d'écoliers est cueillie de porte-à-porte sur les tronçons de rues résidentielles, ce qui cause de nombreux bouchons de circulation.
3. Des autobus fréquemment aux trois quarts vides en raison de l'organisation déficiente du transport par les écoles concernées, notamment par l'utilisation d'autobus surdimensionnés pour le nombre d'enfants à transporter



2 [Illustration du nombre moyen d'autobus scolaires par jour](#)

3 [2014-08-28 Des bus trop nombreux et trop rapides - L'Express d'Outremont](#)

Impact environnemental

La circulation des autobus scolaires telle que décrite cause des nuisances importantes chez les résidents. Il s'agit principalement d'un bruit excessif, de l'émission de GES et de particules fines. Considérons également que les écoliers subissent les mêmes nuisances à un degré accru⁴.

Afin d'illustrer l'ampleur du bruit émis dans le milieu ambiant, les moteurs diesel des autobus scolaires de type Blue Bird Vision utilisés émettent un son au moins équivalent à celui des autobus standard de la STM. De surcroît, les départs et arrêts fréquents augmentent très significativement la nuisance. De nombreuses études indiquent que le bruit généré par les véhicules lourds constitue un risque important pour la santé. Dans le cas des autobus scolaires circulant dans Outremont ce bruit s'est infiltré au coeur du tissu résidentiel.

D'autre part, les bouchons de circulation causés par l'immobilisation fréquente des autobus constituent une source accrue de GES et de particules fines émises par les moteurs diesel. La source de GES est double puisque les automobiles immobilisées en files derrières les autobus émettent également du CO₂ supplémentaire en tournant au ralenti.



4

[Équiterre Autobus scolaire rouler électrique jusqu'à l'école](#)

Sécurité et circulation

Les arrêts des autobus de porte-à-porte posent également problème en regard des dispositions du code de la sécurité routière et du règlement d'arrondissement sur la circulation. Le code et le règlement interdisent l'immobilisation des véhicules de manière à gêner la circulation ce que les arrêts fréquents des autobus impliquent nécessairement⁵.



⁵ [Code de la sécurité routière](#) , article **382** : Sauf en cas de nécessité, nul ne peut immobiliser un véhicule routier de manière ... à gêner la circulation, ...

[1171-Règlement relatif à la circulation et au stationnement](#) , article **8.24.9** Nul ne peut immobiliser un véhicule routier de manière à gêner la circulation.

De plus, pour des raisons évidentes de sécurité, le règlement d'arrondissement interdit l'immobilisation des véhicules le long de véhicules stationnés en bordure de la chaussée⁶. Le code de la sécurité routière précise qu'un autobus doit s'immobiliser en bordure de la chaussée ou dans une zone prévue à cet effet⁷. Le législateur indique clairement sa volonté d'empêcher toute personne montant ou descendant d'un autobus de passer devant ou entre des véhicules stationnés étant donné le danger inhérent que cela comporte. Afin d'illustrer ce concept de sécurité, considérons le cas des autobus de la STM qui doivent se ranger dans des zones délimitées en bordure du trottoir pour faire monter et descendre les passagers. Il doit en être de même pour les autobus affectés au transport scolaire. De plus, des zones d'arrêt placées à certains coins de rue pourvues d'un arrêt ou d'un feu de circulation favoriseraient une traverse plus sécuritaire pour les enfants.



⁶ [1171-Règlement relatif à la circulation et au stationnement](#) , article **8.7** Nul ne peut immobiliser ou stationner un véhicule routier : paragraphe **6** : sur la chaussée, le long de tout véhicule arrêté ou stationné à la bordure ou sur le côté de la rue;

⁷ [Code de la sécurité routière](#) , article **432** : Le conducteur d'un autobus ou d'un minibus doit, lorsqu'il fait monter ou descendre des passagers, immobiliser son véhicule à l'extrême droite de la chaussée ou aux zones prévues à cette fin.

Recommandations

La situation décrite dans le présent mémoire nous incite à proposer des modalités afin de réduire les nuisances et les risques liés à la circulation des autobus scolaires dans l'arrondissement.

Transport actif

Il est évident que d'inciter les écoliers à marcher vers l'école réduirait la nécessité de recourir au transport par autobus et réduirait d'autant les nuisances associées à ces véhicules ⁸.



Autobus électrique

Étant donné que la circulation des autobus scolaires se déroule dans un périmètre délimité de l'arrondissement Outremont, le conseil d'arrondissement devrait prévoir une transition vers l'autobus scolaire électrique afin de réduire le bruit associé aux moteurs diesel des autobus ^{9 10}.

⁸ [Institut national de la santé publique du Québec : Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie, 2018, p. 25](#)

⁹ [Équiterre Autobus scolaire électrique rouler jusqu'à l'école](#)

¹⁰ [Institut national de la santé publique du Québec : Meilleures pratiques d'aménagement pour](#)

Conformité au code de la sécurité routière

L'application des règles du code de la sécurité routière et du règlement de l'arrondissement ci-haut mentionnés permettraient de réduire les nuisances associées aux autobus scolaires, notamment par l'implantation de points de chute déterminés¹¹. Il existe déjà de telles zones praticables sur une partie du territoire affecté de l'arrondissement, il s'agit des arrêts d'autobus de la STM qui délimitent la partie nord-est de l'arrondissement la plus perturbée par la circulation des autobus scolaires¹².

Rappelons que le code de la sécurité routière est une loi d'ordre public à laquelle personne ne peut se soustraire. Rappelons également que la permission de circuler en autobus scolaire sur toutes les rues de l'arrondissement n'est pas une autorisation pour enfreindre la loi et les règlements autrement applicables.

Nous recommandons donc que l'arrondissement désigne rapidement les zones d'arrêt pour les autobus scolaires¹³.

Nous recommandons également que la direction de l'arrondissement et le SPVM prennent rapidement les mesures nécessaires pour faire respecter les dispositions du Code de la sécurité routière et du Règlement relatif à la circulation et le stationnement concernant l'immobilisation des autobus scolaire¹⁴.

[prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie, 2018, p. 26](#)

¹¹ Voir les notes 3, 4 et 5

¹² [Carte des zones d'arrêts d'autobus de la STM](#)

¹³ [1171- article 11.2](#). Zones d'arrêt Il est décrété que sont des zones d'arrêt pour autobus ou minibus, les endroits décrits à l'annexe « I » du présent règlement, laquelle en fait partie intégrante.

¹⁴ [1171-Règlement relatif à la circulation et au stationnement](#) chapitre II article 2.2 "Il incombe au directeur du Service de police de la Ville de Montréal, pour le territoire de l'arrondissement et au Service de police de la Ville de Montréal de faire respecter le présent règlement."
[Loi sur les cités et ville](#) article 52 et 114.1 par. 8

Signataires du mémoire présenté à Consultation publique du 19 février 2020

Nom	Adresse
Alexandra Troubetzkoy	Résidente avenue Champagneur
Christa Japel	Résidente avenue de Querbes
Maxime Sole-Major	Résident avenue Bloomfield
Daniel Major	Résidente avenue Champagneur
Yves Dostaler	Résident avenue Bloomfield
Michel Lavigne	Résident avenue Querbes
Mariclaude Ouimet	Résidente avenue Champagneur
Catherine Girard-Audet et Martin Rozenberg	Résidents avenue de l'Épée
Lise Bozzini	Résidente avenue Lajoie
Denis Beaudry et Nicole Dontigny	Résidents avenue Outremont
Anne Lucas	Résidente avenue Bloomfield
Michèle Guérette et Luc Brien	Résidents avenue Durocher