



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

Arrondissement de Rivière-des-Prairies –
Pointe-aux-Trembles

Écoles primaires des commissions scolaires
de la Pointe-de-l'Île et English-Montréal

Printemps 2014



À pied, à vélo, ville active est un programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens.

Mandataire du programme dans votre région :



REMERCIEMENTS.....	6
AVANT-PROPOS.....	7
OBJECTIFS DU PLAN DE DEPLACEMENT SCOLAIRE.....	8
METHODOLOGIE	8
FACTEURS QUI INFLUENCENT LES COMPORTEMENTS EN TRANSPORT	10
RECOMMANDATIONS GENERALES AU SERVICE DE POLICE DE LA VILLE DE MONTREAL (POSTE DE QUARTIER 45 ET 49).....	12
RECOMMANDATIONS GENERALES AUX EQUIPES-ECOLES.....	14
RECOMMANDATIONS GENERALES A L'ARRONDISSEMENT DE RIVIERE-DES-PRAIRIES - POINTE-AUX-TREMBLES	17
ECOLE DENISE-PELLETIER.....	27
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	28
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	29
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT EN MATIERE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	31
TERRITOIRE DE DESSERTE DE L'ECOLE	33
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	33
CHEMINEMENT DES ELEVES	33
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	36
ECOLE EAST HILL	41
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	42
DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	43
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT EN MATIERE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	45
REPARTITION DES ELEVES ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	47
CHEMINEMENT DES ELEVES	47
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	50
ECOLE FELIX-LECLERC	56
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	57
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	58
MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION MISES EN PLACE PAR L'ARRONDISSEMENT	59
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	61
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	61
LIEUX DE CHEMINEMENT ET INTERSECTIONS IMPORTANTES.....	61
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	64
ECOLE FERNAND-GAUTHIER.....	71
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	72
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	73
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT EN MATIERE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	75
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	77
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	77
CHEMINEMENT DES ELEVES	77
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	80
ECOLE FRANÇOIS-LA BERNARDE.....	88
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	89
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	90

ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT POUR SECURISER LES DEPLACEMENTS ACTIFS.....	93
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	95
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	95
CHEMINEMENT DES ELEVES	95
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	98
ACADEMIE LEONARDO DA VINCI.....	105
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	106
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	107
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT POUR SECURISER LES DEPLACEMENTS ACTIFS.....	108
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	110
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	110
CHEMINEMENT DES ELEVES	110
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	113
ECOLE MARC-AURELE-FORTIN.....	117
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	118
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	120
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT EN MATIERE DE SECURISATION DES DEPLACEMENTS ACTIFS.....	122
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	124
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	124
CHEMINEMENT DES ELEVES	124
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	127
ECOLE MICHELANGELO.....	135
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	136
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	137
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT EN MATIERE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	138
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	140
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	140
CHEMINEMENT DES ELEVES	140
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	143
ECOLE MONTMARTRE.....	148
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	149
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	150
ACTION RECENTE DE L'ARRONDISSEMENT EN MATIERE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	152
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	154
HABITUDE DE DEPLACEMENTS ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	154
LIEUX DE CHEMINEMENT	155
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	157
ECOLE NOTRE-DAME.....	167
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	168
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	169
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT POUR SECURISER LES DEPLACEMENTS ACTIFS.....	171
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	173
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	173
CHEMINEMENT DES ELEVES	173
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	176
ECOLE NOTRE-DAME-DE-FATIMA.....	182
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	183

ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	184
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT EN MATIERE D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION	187
TERRITOIRE DE DESSERTE.....	189
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	189
CHEMINEMENT DES ELEVES	189
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	192
ECOLE RENE-PELLETIER	198
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	199
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	200
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	204
HABITUDE DE DEPLACEMENTS ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	204
LIEUX DE CHEMINEMENT ET INTERSECTIONS IMPORTANTES.....	204
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	207
ECOLE SAINT-MARCEL	209
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	210
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	211
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	218
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	218
CHEMINEMENT DES ELEVES	218
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	221
ECOLE SIMONE-DESJARDINS.....	227
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	228
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	229
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT POUR SECURISER LES DEPLACEMENTS ACTIFS	231
TERRITOIRE DE DESSERTE.....	233
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	233
REPARTITION DES ELEVES ET CHEMINEMENT VERS L'ECOLE	233
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	236
ECOLE SAINTE-GERMAINE-COUSIN.....	242
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	243
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	244
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT POUR SECURISER LES DEPLACEMENTS ACTIFS.....	247
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	249
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	249
CHEMINEMENT DES ELEVES	249
ENJEU ET RECOMMANDATION GENERALE.....	251
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS SPECIFIQUES.....	251
ECOLE STE-MARGUERITE-BOURGEOYS.....	261
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	262
ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	263
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	266
HABITUDES DE DEPLACEMENT ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	266
CHEMINEMENT DES ELEVES	266
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS GENERALES	268
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS SPECIFIQUES.....	269
ECOLE SAINTE-MARIA-GORETTI	27
MISE EN CONTEXTE ET CARACTERISTIQUES DE L'ECOLE	279

ENVIRONNEMENT URBAIN DE L'ECOLE	280
ACTIONS RECENTES DE L'ARRONDISSEMENT POUR SECURISER LES DEPLACEMENTS ACTIFS	283
TERRITOIRE DE DESSERTE ET REPARTITION DES ELEVES	285
HABITUDE DE DEPLACEMENTS ET POTENTIEL POUR LE TRANSPORT ACTIF	285
LIEUX DE CHEMINEMENTS ET INTERSECTIONS IMPORTANTES	285
ENJEUX ET RECOMMANDATIONS	288
BIBLIOGRAPHIE	29
ANNEXES	29

Remerciements

Vélo Québec tient à remercier ses nombreux partenaires pour leur appui dans le développement de *À pied, à vélo, ville active*, programme de mobilisation et d'animation pour le transport scolaire actif dans le cadre duquel s'inscrit le présent plan de déplacement. La réalisation de ce plan de déplacement n'aurait pu être possible sans le concours d'organismes et individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

Nous remercions tout particulièrement la direction, le personnel, les parents et les élèves des écoles primaires de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles pour leur précieuse collaboration.

Vélo Québec tient aussi à remercier de leur collaboration les organismes suivants :

- La Division de l'ingénierie de l'arrondissement RDP-PAT ;
- La Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île ;
- La Corporation de développement communautaire de la Pointe
- TANDEM Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles
- Les postes de quartier 45 et 49 du Service de police de la ville de Montréal

À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien et à l'appui financier des organismes suivants :

- Québec en Forme
- Direction de santé publique de Montréal

Avant-Propos

Les bienfaits de l'activité physique sont une composante importante du bien-être et de la qualité de vie de la population en général. Lorsqu'on retrouve, dans une municipalité ou un quartier, un environnement propice à la pratique d'activités physiques, tout le monde est gagnant. Des carrefours bien aménagés, une bonne signalisation (panneaux et feux) et des voies cyclables sont autant d'éléments qui contribuent à rendre un environnement favorable au transport actif. L'école peut aussi, sur un autre plan, contribuer à encourager les élèves, les parents et son personnel à adopter le transport actif.

En 1971, au Canada, près de 8 élèves sur 10 se rendaient à l'école à pied ou à vélo. En 2011, au Québec, cette proportion avait chuté à 3 élèves sur 10 (INSPQ, 2011)¹. L'augmentation importante de la motorisation des ménages pendant ces deux décennies est certainement un facteur déterminant dans le choix des modes de déplacement, entre autres pour les trajets scolaires.

En septembre 2005, Vélo Québec lançait le programme *À pied, à vélo, ville active*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les déplacements domicile-école des élèves du Québec. Pour la mise en place de ce programme durant l'année scolaire 2005-2006, huit écoles ont été choisies dans la grande région de Montréal. En 2006-2007, 12 nouvelles écoles du Grand Montréal ainsi que 10 autres écoles du Québec se sont jointes au programme. En 2013-2014, le programme est maintenant déployé dans les 17 régions administratives du Québec et touche près de 900 écoles à travers la province.

En participant à *À pied, à vélo, ville active*, les écoles sélectionnées reçoivent le soutien de l'équipe de Vélo Québec pour la diffusion d'outils de communication, la mobilisation des différents acteurs concernés et la mise en place d'aménagements dans les environnements scolaires. De plus, est remis à chaque école un plan de déplacement personnalisé comportant des recommandations visant à satisfaire les objectifs à atteindre pour faire adopter à un nombre toujours plus grand d'élèves et de familles le transport actif dans leurs déplacements quotidiens. Ces recommandations s'adressent principalement aux spécialistes en planification des arrondissements et villes concernées, mais également aux administrations scolaires et aux postes de police de quartier.

Nous présentons dans ce document les plans de déplacement pour l'ensemble des écoles primaires situées dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles, à Montréal. En premier lieu sont présentées des recommandations générales à l'arrondissement, aux postes de quartier du Service de police de la Ville de Montréal et aux écoles. Par la suite, le document présente les plans de déplacements personnalisés pour chacune des écoles de l'arrondissement.

¹ INSPQ, 2011. *Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec*, disponible en ligne: http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1243_SecuriteElevesDeplacementsMaisonEcole.pdf.

Objectifs du plan de déplacement scolaire

Lorsqu'un enfant marche ou utilise le vélo pour se rendre à l'école, il améliore sa condition physique et contribue à une meilleure qualité de son milieu de vie. De la même façon, les parents qui éliminent la navette quotidienne en auto vers l'école contribuent à la quiétude du quartier et à l'amélioration de la qualité de l'air aux abords de l'école.

Ces plans de déplacement visent trois objectifs :

- Rendre plus sécuritaires les trajets scolaires;
- Maintenir et encourager le transport actif des élèves du primaire;
- Susciter la concertation des milieux scolaires, des groupes communautaires et des municipalités en vue de planifier la réalisation d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

Méthodologie

La démarche des plans de déplacement vise à identifier les obstacles aux transports actifs dans les quartiers autour des écoles et à proposer des pistes de solutions pour atténuer ces obstacles et créer des milieux plus conviviaux pour les déplacements actifs. Ce processus est effectué en concertation avec certains acteurs clés du milieu, tel que les services techniques de l'arrondissement, les directions d'écoles, les parents d'élèves, les postes de police de quartier et les organismes communautaires oeuvrant dans le domaine de l'aménagement urbain, de la sécurité urbaine et des saines habitudes de vie.

Afin de récolter les informations nécessaires à la réalisation des plans, des questionnaires sont remplis par les équipes-écoles, des enquêtes de terrain sont effectuées et des données sont récoltées auprès de l'Arrondissement et des commissions scolaires.

Chacun des plans présente d'abord une mise en contexte de l'école et de ses particularités ainsi qu'une description de l'environnement urbain qui l'entoure. On y cible notamment les commerces, les pôles d'attraction, les infrastructures pour cyclistes et les barrières aux déplacements. Ensuite, le lieu de résidence des élèves de l'école est cartographié afin d'identifier les concentrations plus importantes d'écoliers, d'évaluer le potentiel pour le transport actif de la population scolaire et de cibler les axes et les intersections particulièrement importantes pour le cheminement vers l'école. Enfin, un sommaire des problématiques et des enjeux observés est présenté et des recommandations sont faites aux équipes-écoles, au service de police et aux instances de l'Arrondissement responsables de l'aménagement urbain.

Si l'objectif principal des plans de déplacement est de sécuriser les déplacements scolaires, il se peut que certaines recommandations ne concernent pas directement des trajets empruntés par les élèves. En effet, l'accès aux parcs, aux pôles d'attraction et aux services de proximité a également été pris en considération dans nos analyses. Si un tel lieu générateur de déplacement est situé à proximité de l'école et qu'un enjeu important s'y rattache, il pourra être intégré au plan.

On retrouve également en annexe du présent document plusieurs fiches informatives sur les

aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes. Le lecteur est invité à s'y référer tout au long de la lecture du document.

Mise en garde

*Les recommandations contenues dans les sections « Enjeux et recommandations » des plans de déplacements constituent des **pistes de solutions**. Elles doivent donc être interprétées comme des **suggestions de bonnes pratiques en aménagement** que nous jugeons appropriées en regard des différentes problématiques observées. Il est donc important de mentionner qu'il **incombe aux différents services concernés de l'arrondissement de valider la faisabilité de ces mesures ainsi que d'évaluer les différentes contraintes techniques à leur mise en place.***

Facteurs qui influencent les comportements en transport

L'environnement

Le type d'environnement où se trouve une école a un effet sur les habitudes de déplacement : un secteur relativement dense, où se côtoient différentes fonctions urbaines et où les distances à parcourir sont courtes, se prête évidemment mieux au transport actif qu'un secteur dominé par le développement résidentiel unifamilial. Les habitudes de déplacement sont aussi fortement influencées par la localisation de l'école par rapport au domicile. C'est ainsi qu'on observe, a priori, une distinction entre les habitudes des élèves qui fréquentent une école à vocation particulière et les habitudes de ceux fréquentant une école de quartier.

L'aménagement

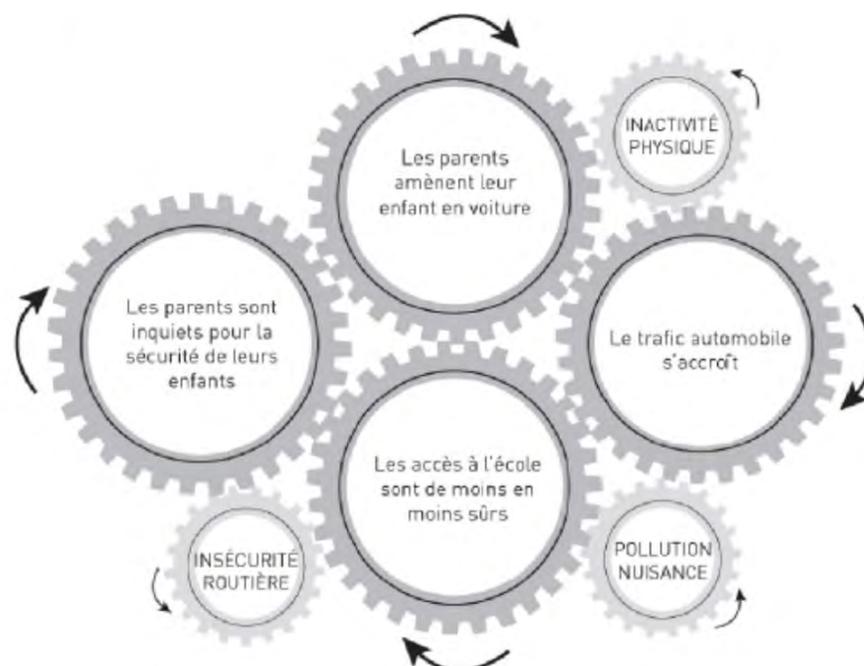
L'aménagement spécialement prévu à l'intention des piétons et des cyclistes envoie un signal positif à ces derniers, ainsi qu'aux automobilistes. Par exemple, la présence de trottoirs ou de voies piétonnes ou cyclistes, éclairés et bien entretenus, signifie qu'on a tenu compte des gens qui se déplacent à pied ou à vélo dans cet environnement.

Le sentiment de sécurité

Le sentiment de sécurité représente aussi un facteur-clé dans le choix de la marche ou du vélo pour se rendre à l'école. Les enfants connaissent souvent et craignent les endroits où ont eu lieu des délits ou des mauvaises rencontres. Sur un trajet scolaire, la présence de brigadiers aux intersections très fréquentées par les voitures, une signalisation identifiant le trajet scolaire et l'organisation de petits groupes d'enfants accompagnés sont d'autres façons d'améliorer la sécurité du trajet.

Cercle vicieux

Citant une étude de l'Organisation mondiale de la santé (OMS 2002) dans son rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, la Direction de santé publique de Montréal évoque un cercle vicieux qui mine le développement du transport actif scolaire.



Quelques principes de base d'aménagement pour les piétons et cyclistes

Cyclistes et piétons ont des besoins similaires, s'articulant autour des principes de base suivants:

- *Continuité et homogénéité du réseau cyclable et du réseau piétonnier*
- *Minimiser les distances – détours – car le carburant est l'effort physique*
- *Importance du confort et de la sécurité car, ne bénéficiant d'aucune protection, cyclistes et piétons sont particulièrement vulnérables et sensibles à l'environnement*

Recommandations générales au service de police de la Ville de Montréal (poste de quartier 45 et 49)

Recommandation 1: Accentuer la sensibilisation et la surveillance près des écoles

Nous invitons les policiers à augmenter la fréquence de leurs opérations à l'entrée et à la sortie des classes. Ces interventions devraient être soutenues tout au long de l'année scolaire.

Au-delà de leurs pouvoirs coercitifs, les agent(e)s de police jouent un rôle essentiel de sensibilisation. Plusieurs opérations et campagnes en ce sens ont déjà eu lieu et nous croyons que leur efficacité justifie qu'on en augmente le nombre et la fréquence.

L'implication des jeunes de l'école dans ces activités constitue une force qui mérite d'être mise à profit. Passer par les jeunes pour conscientiser les adultes de la dangerosité de leurs comportements est souvent plus efficace que l'émission de contraventions.

Nous avons constaté des infractions au Code de la sécurité routière récurrentes autour des écoles de l'arrondissement. Les plus courantes sont les suivantes:

- **Stationnement en double ;**
- **Virage en « U » et manœuvres dangereuses des automobilistes ;**
- **Vitesse excessive en zone scolaire ;**
- **Non-respect de la priorité aux piétons aux intersections et aux traverses piétonnes ;**
- **Stationnement à moins de cinq mètres des intersections.**

Recommandation 2: Augmenter le nombre de brigadiers scolaires

Le positionnement des brigadiers scolaires et la taille de leurs effectifs sont souvent questionnés par les parents, de même que par les directions d'école. Leur présence est un des facteurs ayant le plus d'impact sur le sentiment de sécurité des enfants et de leurs parents.

Nous croyons qu'une augmentation de leur nombre, jumelé à une campagne de sensibilisation visant à sécuriser leur travail aurait un effet notable sur la sécurité et la mobilité des élèves.

Suite à nos analyses autour des écoles, nous avons identifié certaines **intersections où l'ajout d'un brigadier scolaire devrait être considéré comme prioritaire** :

RECOMMANDATIONS

Accentuer la sensibilisation et la surveillance près des écoles ;

Augmenter le nombre de brigadiers scolaires.



Poste de quartier 45 (Rivière-des-Prairies) :

- **École Marc-Aurèle-Fortin** – Intersection du boulevard Maurice-Duplessis et de l'avenue Fernand-Gauthier
- **École East-Hill** – À la traverse piétonne non sécurisée sur le boulevard Perras devant l'école

Poste de quartier 49 (Pointe-aux-Trembles) :

- **École Ste-Germaine-Cousin** : Intersection de la rue Forsyth et de la 47^e Avenue
- **École Ste-Marguerite-Bourgeois** : Intersection de la rue René-Lévesque et de la 3^e Avenue
- **École François-La Bernarde** : Intersection du boulevard du Tricentenaire et de la rue René-Lévesque

Recommandations générales aux équipes-écoles

Recommandation 1: Sensibiliser les parents et les élèves à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires

Parfois pressés par le temps, certains parents automobilistes adoptent des comportements qui peuvent compromettre la sécurité des enfants aux abords des écoles. Certains d'entre eux ne respectent pas les règles de stationnement ou encore les limites de vitesse de la zone scolaire. De plus, le non-respect de la priorité aux autobus et aux piétons est monnaie courante aux abords des écoles. La plupart du temps, les parents ne sont pas conscients qu'ils menacent la sécurité des élèves.

Aussi, il arrive que certains élèves piétons ne respectent pas le Code de la sécurité routière et adoptent des comportements qui ne sont pas pleinement sécuritaires dans leurs cheminements entre le domicile et l'école. Plusieurs ne traversent pas aux intersections, ne suivent pas les corridors scolaires ou n'écoutent pas les directives des brigadiers.

Pour favoriser des comportements plus sécuritaires, les équipes-écoles peuvent jouer un rôle important en effectuant une **sensibilisation récurrente auprès des élèves et des parents sur l'importance d'adopter des comportements adéquats** lorsqu'ils se rendent à l'école.

En ce qui concerne **les parents automobilistes, insister particulièrement sur l'importance de :**

- **respecter la priorité aux piétons** aux traverses piétonnes ;
- **respecter les limites de vitesse** de la zone scolaire ;
- **ne pas immobiliser son véhicule à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'une traverse piétonne** pour y assurer une bonne visibilité ;
- **ne pas immobiliser son véhicule dans les zones de débarcadère pour autobus scolaires ;**
- **ne pas se stationner en double** lorsqu'ils débarquent leurs enfants ;
- **ne pas effectuer de virages en U** aux abords de l'école.

En ce qui concerne **les élèves piétons, insister particulièrement sur l'importance de :**

- **traverser la rue avec l'aide du brigadier scolaire**, le cas échéant ;
- **emprunter les traverses piétonnes**, le cas échéant, pour traverser la rue ;
- **traverser la rue à une intersection ;**
- **marcher sur les trottoirs**, le cas échéant ;
- **établir un contact visuel** avec les autres usagers, notamment aux intersections, pour s'assurer d'être vu.

En ce qui concerne **les élèves cyclistes, insister particulièrement sur l'importance de :**

RECOMMANDATIONS

Sensibiliser les parents et les élèves à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires ;

Donner l'exemple ;

Participer aux activités du programme *À pied, à vélo, ville active ;*

Supporter la mise en place d'autobus pédestres.

- avoir un **vélo en bon état**, adapté à sa taille, avec des freins parfaitement fonctionnels ;
- être **visible** : doter son vélo et ses habits d'éléments réfléchissants et prévoir des lumières actives lorsqu'il fait sombre ;
- être **prévisible** : rouler en ligne droite, à un mètre des autos stationnées et indiquer ses intentions avec le code gestuel ;
- être **attentif** et **éviter les distractions**, telles que la musique ;
- **rouler dans le sens de la circulation** ;
- **respecter la signalisation**, les arrêts obligatoires et les feux de circulation ;
- **ne jamais se positionner dans les angles morts** des véhicules, en particulier les plus gros, tels que les camions ou les autobus ;
- **ne pas hésiter à descendre de son vélo et marcher** lorsqu'un endroit est dangereux ou une manœuvre est compliquée.

Recommandation 2 : Donner l'exemple

Toute l'équipe-école est invitée à **faire la promotion du transport actif** auprès des jeunes, en commençant par donner l'exemple. Plus il y aura d'adultes se déplaçant de manière active, plus les enfants seront portés à les imiter.

Aussi, nous invitons les services de garde des écoles à participer à la campagne *La rue pour tous*. Toute l'équipe-école est par le fait même invitée à signer un engagement visant un meilleur partage de la route. Cette campagne de sensibilisation, développée par Vélo Québec a pour objectif de rendre le partage de la voie publique plus agréable et plus sécuritaire pour tous les usagers. Grâce à l'appui du service de garde et des élèves, nous incitons les parents à afficher fièrement leur support en apposant la vignette de la campagne à la fenêtre de leur voiture ou de leur résidence. Pour plus d'information : consulter www.velo.qc.ca/ruepourtous

Recommandation 3 : Animer le milieu scolaire en transport actif grâce aux activités Mon école à pied, à vélo

Dans le cadre du programme *À pied, à vélo, ville active*, **les activités *Mon école à pied, à vélo* visent à sensibiliser et mobiliser toute la communauté scolaire**, plus particulièrement les jeunes et leurs parents, **aux enjeux et bienfaits du transport actif**.

Sur le site Internet de Vélo Québec se trouvent toutes les fiches des activités : www.velo.qc.ca/villeactive. Les activités ont été conçues pour se dérouler dans le cadre scolaire et peuvent être prises en charge par :

- l'enseignant(e) titulaire ;
- l'enseignant(e) en éducation physique ;
- l'animateur(trice) de vie spirituelle et d'engagement communautaire ;
- le/la responsable du service de garde ;
- les parents ;
- ou toute autre personne ou organisme gravitant dans l'univers scolaire.

Les initiatives du personnel sont encouragées et appuyées par l'équipe d'*À pied, à vélo, ville active*. Vélo Québec offre un support logistique de même qu'une foule d'articles promotionnels pour vous aider à faire de votre activité un succès. Un guide d'implantation du programme dans lequel figure des idées d'activités visant à faire bouger les jeunes est aussi téléchargeable gratuitement.

Recommandation 4 : Supporter la mise en place d'autobus pédestres

Beaucoup d'écoles de quartier possèdent un bon nombre d'élèves résidant à moins d'un kilomètre de l'école ; une distance qui peut facilement se marcher en moins de 20 minutes par un enfant. Voilà donc un potentiel intéressant pour le transport actif. Cependant, certains parents peuvent être craintifs de laisser leurs enfants marcher seuls vers l'école. Mais savoir que son enfant est accompagné peut contribuer à faire disparaître ces inquiétudes. En ce sens, nous recommandons la création d'autobus pédestres, dans lesquels les élèves habitant dans un même secteur ou le long d'un trajet commun peuvent marcher ensemble accompagnés par un adulte.

La mise en place d'autobus pédestres comporte plusieurs avantages notamment :

- La **réduction de la circulation automobile** autour des écoles
- Une **sécurité accrue** des piétons
- La possibilité pour les enfants de **faire de l'exercice tout en se faisant des amis**
- Le **développement d'un sentiment d'appartenance** à un groupe
- Une **meilleure concentration en classe** des élèves piétons

La carte de répartition géographique des élèves dans le plan de déplacement de l'école permet d'évaluer le potentiel pour des autobus pédestres. Aussi, des ressources sont disponibles auprès de la Société canadienne du cancer, qui offre un support à la mise en place par le biais de son programme *Trottibus*. Pour plus d'informations : consultez www.trottibus.ca



Société
canadienne
du cancer

Recommandations générales à l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles

Recommandation 1 – Les trottoirs

On remarque l'absence de trottoirs sur plusieurs rues de l'arrondissement, particulièrement dans l'est du secteur Rivière-des-Prairies. L'absence de trottoir force les piétons à cheminer sur la chaussée à proximité des voitures qui circulent ou qui y sont stationnées. Cette situation est peu confortable et peut créer un sentiment d'insécurité chez le piéton.

Le trottoir est un élément de base de la rue qui procure un espace confortable et sécuritaire pour les piétons en séparant physiquement le piéton de la circulation automobile. En ce sens, **la présence de trottoirs est essentielle sur la rue**, particulièrement à proximité des écoles et des parcs, où des enfants circulent fréquemment, et sur les rues permettant d'accéder aux commerces de proximité et aux pôles d'attraction de l'arrondissement.

Aussi, certains trottoirs sont parfois obstrués par des bacs de poubelle ou de recyclage lors des journées de collectes. Une telle situation rend le trottoir à toute fin pratique inutilisable... Il apparaît donc important d'**effectuer un travail de sensibilisation auprès des citoyens sur l'importance de ne pas encombrer les trottoirs** pour permettre un cheminement continu des piétons.

RECOMMANDATIONS

Aménager systématiquement des trottoirs sur les rues résidentielles et sur les rues permettant d'accéder aux écoles, aux commerces de proximité et aux pôles d'attraction ;

Sensibiliser les citoyens à ne pas obstruer les trottoirs.



Absence de trottoir - 5e rue



Trottoir obstrué - 54e Avenue

(Voir Annexe « Qu'est-ce qu'un trottoir de qualité? »)

Recommandation 2 - Dégagement visuel aux intersections

Le stationnement d'un véhicule à moins de 5 mètres d'une intersection est une infraction à l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec. Les voitures y étant stationnées obstruent la visibilité aux coins des rues. Cette situation est dangereuse pour les piétons voulant y traverser, mais également pour tous les utilisateurs de la route s'approchant de l'intersection. Les risques sont d'autant plus grands pour les enfants en raison de leur petite taille. Une visibilité accrue réduit le risque de collision entre les véhicules, les piétons et les cyclistes en permettant un temps de réaction plus grand.

RECOMMANDATION

Prendre des mesures pour assurer un dégagement visuel minimal de 5 mètres aux intersections.

Or, cette infraction est largement répandue dans tous les secteurs de l'arrondissement. Bien qu'il incombe à la police de faire respecter ce règlement, nous sommes d'avis que l'arrondissement peut leur venir en aide en prenant des mesures visant à dégager les intersections, prioritairement aux endroits achalandés autour des écoles.



Exemple de marquage et de signalisation visant le dégagement visuel de l'intersection – arrondissement de Verdun

Plusieurs mesures peuvent être envisagées à cette fin :

- L'implantation d'une signalisation d'interdiction de stationner appropriée aux intersections ;
- Un marquage au sol approprié rappelant l'interdiction de stationner ;
- Des aménagements physiques empêchant les voitures de s'y stationner ;
 - Des mesures saisonnières : installation de bacs à fleurs, de bollards, de supports à vélo, etc. ;
 - Des mesures permanentes : aménagement de saillies de trottoirs.

Recommandation 3 – La mise à sens unique des rues en zone scolaire

Certains comportements répréhensibles des automobilistes comme les excès de vitesse, le stationnement en double, les virages en « U » et autres manœuvres dangereuses sont observés régulièrement en zone scolaire, aux alentours de la plupart des écoles de l'arrondissement. Ces problématiques se concentrent principalement aux environs des zones de débarquement à l'entrée et à la sortie des classes.

RECOMMANDATION

Évaluer la possibilité de mettre certaines rues en zone scolaire à sens unique.

Nous croyons que la mise à sens unique des rues pourrait être bénéfique pour la sécurité des jeunes aux abords de plusieurs écoles de l'arrondissement. Effectivement, cette mesure, fréquente dans certains autres arrondissements montréalais, présente plusieurs avantages en ce qui concerne la sécurisation des déplacements actifs notamment :

- La simplification et une meilleure prévisibilité de la circulation automobile ;
- L'élimination des virages en « U » ;
- La possibilité de limiter l'espace dédié à la circulation automobile par du marquage hachuré au sol pour ainsi viser à réduire la vitesse des véhicules ;
- La possibilité d'implanter plusieurs types de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue.



Exemple de rue à sens unique en zone scolaire - arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

***** ATTENTION !** Les rues à sens uniques dont la chaussée est large peuvent favoriser la prise de vitesse des automobilistes. Il est donc important de s'assurer de bien baliser et de réduire l'espace disponible à la circulation automobile sur la chaussée et d'envisager des mesures d'apaisement de la circulation pour éviter ce phénomène.

Recommandation 4 – La visibilité des zones scolaires

Plusieurs personnes interrogées dans le cadre de nos analyses ont souligné le manque de visibilité de la zone scolaire autour de plusieurs écoles. Certains considéraient que les panneaux de zone scolaire n'étaient pas suffisamment visibles, réduisant ainsi le temps de réaction des automobilistes. D'autres jugeaient plutôt que la seule présence de panneaux n'offre pas une visibilité suffisante de la zone scolaire sur la rue.

Bien que les normes du ministère des Transports du Québec portant sur la signalisation des zones scolaires soient respectées par l'arrondissement, nous incitons ce dernier à adopter des mesures supplémentaires pour bonifier la visibilité des zones scolaires notamment par la **multiplication des pictogrammes d'écoliers marqués sur la chaussée** et par **l'ajout ponctuel de panneaux lumineux clignotants**.

RECOMMANDATIONS

Augmenter le nombre de pictogrammes d'écoliers marqués sur la chaussée en zone scolaire ;

Évaluer la possibilité d'implanter des panneaux clignotants aux endroits plus problématiques.



Faible visibilité de la zone scolaire – 2^e Avenue, école Ste-Germaine-Cousin



Pictogrammes d'écoliers en zone scolaire – rue Versailles, école Félix-Leclerc

Recommandation 5 – les mesures d’apaisement de la circulation

L’arrondissement installe depuis 2012 un total de 147 balises centrales sur son territoire. Ces mesures d’apaisement de la circulation sont installées de manière saisonnière aux abords des parcs et des écoles ainsi qu’en zone résidentielle.

Trois afficheurs de vitesse sont également installés de manière récurrente sur le réseau routier de l’arrondissement. Il s’agit d’afficheurs de vitesse mobiles qui peuvent être déplacés et installés en bordure de différents tronçons de route où des problématiques d’excès de vitesse sont rapportées.

Ces mesures semblent s’être avérées efficaces pour limiter les excès de vitesse aux endroits où elles ont été installées dans les dernières années. En ce sens, nous invitons l’Arrondissement à **poursuivre et à élargir le déploiement des mesures d’apaisements de la circulation sur le territoire.**

Malgré les efforts de l’arrondissement, les excès de vitesse sont une problématique encore répandue à beaucoup d’endroits dans l’arrondissement. Pour une plus grande efficacité, nous recommandons donc de diversifier le type de mesures d’apaisement de la circulation utilisé sur le territoire. En ce sens, nous suggérons l’implantation, à des endroits stratégiques, de **nouvelles mesures** notamment des **dos-d’âne allongés** (Voir Annexes) et des **avancées de trottoirs** (Voir Annexes).

Nous recommandons également de **tester de telles mesures au moyen d’aménagements temporaires** pouvant être retirés après une certaine période de temps. De cette manière, il sera possible de bien **évaluer l’efficacité, l’acceptabilité sociale et les possibles inconvénients d’une mesure d’apaisement avant d’implanter une mesure permanente.**

RECOMMANDATIONS

Poursuivre et élargir le déploiement des mesures d’apaisement de la circulation sur le territoire ;

Diversifier le type de mesures utilisées :

Tester différentes mesures d’apaisement de la circulation au moyen d’aménagements temporaires.



Balise centrale - 5e rue



Afficheur de vitesse - boulevard Rodolphe-Forget

Recommandation 6 – le réseau cyclable

Le réseau cyclable de l'arrondissement est principalement structuré autour d'axes est-ouest localisés à proximité de la rivière des Prairies (piste cyclable sur le boulevard Gouin) ou du fleuve Saint-Laurent (piste cyclable sur les rues Victoria et Notre-Dame). Ces axes sont principalement utilisés à des fins de circulation de plaisance ou de transit et sont généralement excentrés par rapport aux quartiers résidentiels de l'arrondissement. En ce sens, **l'implantation de nouveaux axes cyclables au sein des quartiers, visant à relier les lieux de résidence, les commerces et les différents pôles d'attraction** de l'arrondissement, est grandement souhaitable pour encourager les déplacements à vélo. Ajoutons qu'une expansion du réseau cyclable devrait également viser à **accroître les axes nord-sud**, actuellement peu nombreux sur le territoire de l'arrondissement.

Il apparaît également important de préciser le caractère inadéquat des aménagements sur un des principaux axes cyclables de l'arrondissement ; le **boulevard Gouin**. Effectivement, la **largeur insuffisante des voies** à plusieurs endroits, la **présence de poteaux électriques** dans ces dernières, **l'alternance fréquente entre piste cyclable et chaussée désignée** ainsi que le **manque de signalisation** sont des arguments pour un **réaménagement depuis longtemps nécessaire** de cet axe cyclable important.

RECOMMANDATIONS

Multiplier les axes cyclables au sein des milieux de vie ;

Accroître le nombre de liens cyclables nord-sud sur le territoire ;

Réaménager l'axe cyclable sur le boulevard Gouin.



Aménagement cyclable inadéquat – Boulevard Gouin

Recommandation 7 – Identifier les intersections et les axes stratégiques

Outre les chemins et intersections les plus fréquentés par les écoliers, les plans de déplacement permettent aussi de **cibler les intersections et les axes qui ont une importance particulière dans le quartier, pour la mobilité de la population en générale**. Il est important d'identifier les lieux de destination pour résidents et d'identifier les chemins permettant de s'y rendre. En ce sens, les endroits ciblés peuvent être des **lieux de passage permettant de rejoindre des commerces de proximité ou des pôles d'attraction** (comme un centre communautaire, un parc, une bibliothèque municipale, etc.) ou **des endroits plutôt rares où il est possible de traverser une infrastructure qui peut avoir un effet de barrière aux déplacements actifs** (chemin de fer, artère, boulevard large, etc.)

RECOMMANDATIONS

Identifier les intersections et les axes stratégiques dans les quartiers ;

Prendre des mesures pour y bonifier le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.

Il est recommandé d'**accorder une importance particulière au confort et à la sécurité des piétons et des cyclistes aux intersections stratégiques** dans un quartier puisqu'elles sont souvent plus achalandées que les autres. De plus, en y améliorant le confort et la sécurité, on contribue à **créer des conditions favorables pour que les citoyens optent pour le transport actif** dans le cadre de déplacements qu'ils ont à effectuer régulièrement.

Recommandation 8 – Faciliter la traversée des boulevards et des routes collectrices

Les artères de circulation et les boulevards de l'arrondissement sont souvent ciblés comme difficiles ou inconfortables à traverser en raison notamment du volume de circulation qu'on y retrouve et de la largeur de leur chaussée. En ce sens, ils peuvent représenter des barrières au transport actif. Pour les raisons suivantes, il est recommandé de **prendre des mesures pour y faciliter la traversée des artères aux intersections** :

- La majorité des accidents de la route impliquant des piétons ou des cyclistes ont lieu aux intersections² ;
- Le nombre d'accidents augmente proportionnellement en fonction de la largeur de la chaussée à traverser et du volume de circulation automobile qu'on y retrouve² ;

Les mesures pouvant être prises à cette fin sont nombreuses, mais visent généralement à répondre à certains objectifs :

- **Diminuer la durée d'exposition** des piétons et cyclistes :
 - **Réduire la distance à franchir** à l'intersection (exemples : réduction du nombre de voies de circulation, saillies de trottoir aux coins des rues, présence d'un îlot refuge et/ou d'un terre-plein au centre de la chaussée, etc.)
- **Simplifier la circulation** à l'intersection :
 - **Prioriser l'implantation de feux de circulation** au détriment des arrêts obligatoires lorsqu'une intersection possède plusieurs voies de circulation dans chaque direction et que le volume de circulation y est élevé
 - **Favoriser une signalisation assurant la priorité aux piétons** (exemple : feux piétons à décompte numérique avec phase protégée, allongement du temps alloué pour traverser, etc.)
- **Améliorer la visibilité** à l'intersection par :
 - Le **marquage au sol** de passages piétons ou de chevrons de vélos bien visibles
 - Le **dégagement visuel** aux coins de l'intersection

RECOMMANDATION

Prendre des mesures afin de faciliter la traversée des piétons et des cyclistes aux intersections.



Traversée du boulevard Perras à l'intersection du boulevard Rodolphe-Forget

² MORENCY, P., CLOUTIER, M. S. (2005) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements*, Direction de santé publique de Montréal, Montréal, 158 p.

Recommandation 9 – Continuité des infrastructures

Il est très important de **planifier les infrastructures pour piétons et cyclistes de manière à créer un réseau continu, homogène et sans entraves**. On assure ainsi un cheminement prévisible, sécuritaire et confortable sur toute la longueur du trajet. Ce principe est particulièrement important pour les usagers peu sûrs ou plus vulnérables comme les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les jeunes enfants. Ainsi, **les discontinuités des trottoirs ou du réseau cyclable sont à proscrire**, même sur de courtes distances.

Aussi, la présence de certaines infrastructures de transport, par exemple une voie ferrée, peut engendrer une discontinuité des aménagements piétons. Cette situation est récurrente dans le secteur de Pointe-aux-Trembles en raison de la présence d'un chemin de fer et d'une emprise d'un ancien chemin de fer.

Il est recommandé de **prendre des mesures pour améliorer le confort des piétons aux intersections avec les chemins de fer et les emprises des anciens chemins de fer**:

- À court terme, définir un endroit réservé à la circulation des piétons en bordure de la chaussée par **le marquage d'une ligne d'accotement** ;
- Évaluer la possibilité **d'aménager des trottoirs**.



Discontinuité des aménagements pour piétons au croisement de l'ancienne voie ferrée – 53^e Avenue

RECOMMANDATIONS

Éviter les discontinuités dans les aménagements pour piétons et cyclistes :

Prendre des mesures pour accroître le confort des piétons aux croisements avec les chemins de fer.



Discontinuité du trottoir - Rue Bureau



Faible connectivité du réseau cyclable – Extrait de la carte du réseau cyclable de l'arrondissement

Recommandation 10 - Déneigement aux abords des écoles

La présence de trottoirs pour le confort et la sécurité des piétons, particulièrement pour les usagers plus vulnérables comme les enfants, a été mentionnée plus haut. Cependant, il importe d'ajouter que les trottoirs doivent être accessibles durant toute l'année. Ainsi, un déneigement adéquat de ces infrastructures doit être fait en saison hivernale.

Or, plusieurs écoles ont mentionné que les trottoirs aux environs de leur établissement n'étaient pas déneigés adéquatement en hiver. On rapporte également des opérations de déneigement durant les heures d'entrée et de sortie de classes, pouvant entraîner des situations conflictuelles entre les piétons et les véhicules de déneigement.



Photo: Arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles

RECOMMANDATIONS

Prioriser les trottoirs aux alentours des écoles lors des opérations de déneigement ;

Planifier les opérations de déneigement aux environs des écoles de manière à éviter les heures d'entrée et de sortie des classes.

Conséquemment, l'Arrondissement se doit d'**assurer un déneigement le plus rapide possible des trottoirs** et de **prioriser les rues adjacentes aux écoles** ainsi que les corridors les plus achalandés par ces écoliers. Aussi, il convient de **planifier les opérations aux environs des écoles de manière à effectuer le déneigement avant les heures d'entrée et de sortie des écoliers** pour éviter les conflits entre ces derniers et les véhicules de déneigement.



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Denise-Pelletier Commission scolaire de la Pointe-de-l'île



Photo : Google street view

12160, 27^e Avenue, Rivière-des-Prairies, Montréal, QC H1E 1Z5

Date de la marche de repérage : 11 octobre 2013

Visite et rapport effectués par : David Métivier



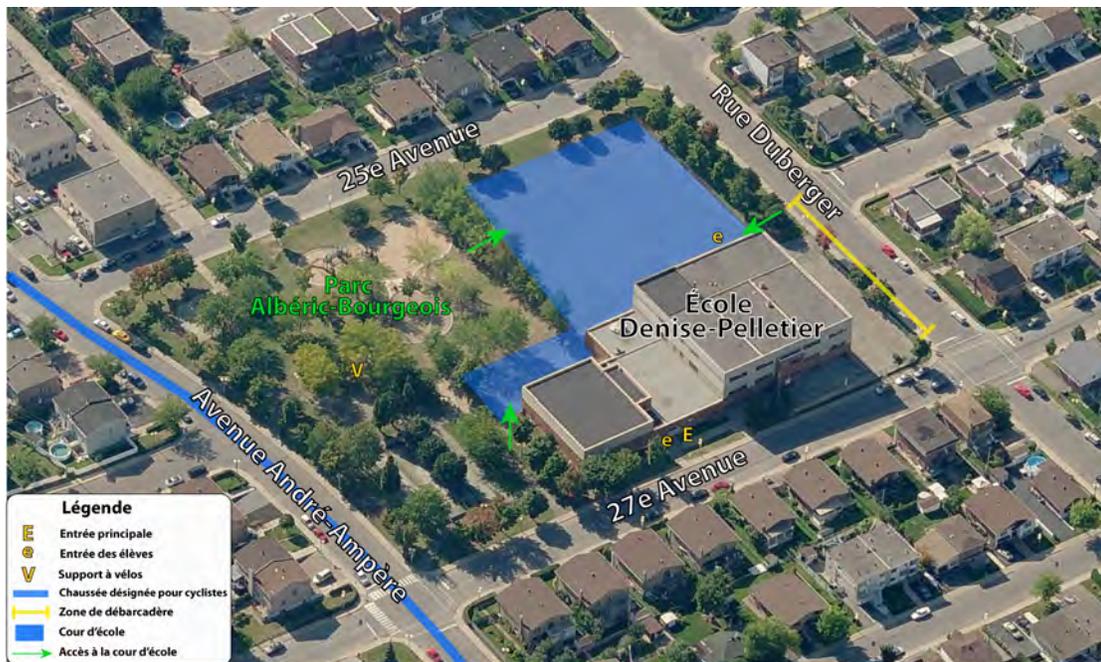
Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Denise-Pelletier est une école primaire de quartier située à Rivière-des-Prairies sur la 27^e Avenue, au coin de l'avenue André-Ampère. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire et possède des classes spécialisées.

L'entrée principale de l'école est située sur la 27^e Avenue. Certains élèves empruntent cette entrée, mais une majorité utilise une entrée à l'arrière du bâtiment, dans la cour d'école. Les écoliers peuvent accéder à la cour d'école par trois accès, un premier situé sur l'avenue Duberger et deux autres du côté du parc Albéric-Bourgeois. Le débarcadère des autobus scolaires est aussi situé sur l'avenue Duberger. L'école ne possède pas d'espace de stationnement pour ses employés, ces derniers utilisant donc les rues aux alentours de l'école pour se stationner. Lors de notre visite, l'école ne semblait pas posséder de stationnement pour vélos. Cependant, il faut mentionner la présence d'un support à 7 places dans le parc Albéric-Bourgeois, tout près de la cour d'école.

Le parc Albéric-Bourgeois est un parc-école adjacent à la cour d'école. Ce parc contient essentiellement des aires de jeux pour enfants et des aires de repos. Il sert aussi de lieu de passage pour rejoindre la cour d'école.

Type d'école	École de quartier avec classes spécialisées
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	419 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	60 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 7 Nombre d'élèves transportés : 104 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	3 brigadiers -André-Ampère /Clément Ader -André-Ampère /27 ^e Avenue -Maurice-Duplessis /27 ^e Avenue



Environnement urbain de l'école

L'école Denise-Pelletier est située dans un quartier résidentiel de Rivière-des-Prairies. Les rues du quartier se caractérisent généralement par une faible densité d'habitation. On y retrouve majoritairement des maisons unifamiliales isolées ou jumelées. On remarque cependant une plus grande densité d'habitation en bordure du boulevard Armand-Bombardier et de l'avenue Clément-Ader, où l'on retrouve une concentration d'immeubles à logements.

Malgré le caractère résidentiel du quartier, on retrouve plusieurs commerces à proximité de l'école, sur l'avenue André-Ampère entre la 25^e Avenue et le boulevard Armand-Bombardier. Il s'agit essentiellement de commerces de proximité de faible superficie. La concentration de commerces crée donc un achalandage élevé sur l'avenue André-Ampère. On note aussi la présence de commerces de plus grande superficie, notamment un supermarché au sud du quartier, principalement localisés le long du boulevard Maurice-Duplessis. Le poste de quartier 45 du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) se situe dans ce secteur commercial.

On note également l'absence de bâtiments institutionnels générateurs de déplacement et de lieux publics, outre les parcs, pouvant être qualifiés de pôles d'attraction dans le quartier.

Les parcs

Outre le parc Albéric-Bourgeois, adjacent à l'école, le parc Samuel-Morse est situé à environ 300 mètres à l'est de l'école, sur l'avenue André-Ampère. On y retrouve quatre terrains de soccer, des terrains de pétanque et des aires de jeu pour enfants. Plus au nord, autour de l'intersection des boulevards Armand-Bombardier et Perras, il faut souligner la présence

des parcs Conrad-Poirier et Armand-Bombardier. Ces deux parcs contiennent certaines installations sportives (terrains de soccer, basketball et baseball) et sont des lieux générateurs de déplacements pour la population du quartier.

Les voies de circulation et les barrières aux déplacements

La majorité des rues à proximité de l'école offre un milieu favorable au transport actif. La circulation y est généralement faible et une bonne partie de ces rues possède des trottoirs des deux côtés de la rue. Ces rues locales sont toutes à double sens de circulation. Il est cependant important de mentionner la présence de plusieurs boulevards importants à proximité de l'école qui peuvent créer un effet de barrière aux déplacements actifs.

Le boulevard Perras

Situé au nord du quartier, le boulevard Perras est une des artères les plus importantes dans l'axe est-ouest à Rivière-des-Prairies. Ce boulevard supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé. On y compte généralement 6 voies de circulation, dont 2 voies fréquemment utilisées pour du stationnement sur rue et un terre-plein planté d'arbres. À l'ouest de la 25^e Avenue, on note la présence de bandes cyclables unidirectionnelles des deux côtés de la chaussée. La vitesse de circulation est limitée à 50 km/h et plusieurs parcours d'autobus empruntent cette artère. La chaussée est large et sa traversée peut s'avérer longue et inconfortable pour certaines personnes. Aussi, la plupart des intersections permettant de traverser le boulevard possèdent seulement des arrêts obligatoires; les feux de circulation y sont assez rares. Cette situation complexifie la circulation à l'intersection et peut contribuer à diminuer le sentiment de sécurité lors de la traversée.

Le boulevard Armand-Bombardier

Le boulevard Armand-Bombardier, situé à l'ouest de l'école, constitue la principale artère nord-sud du quartier. Il possède 6 voies de circulation séparées par un terre-plein central planté d'arbres. Tout comme le boulevard Perras, la vitesse de circulation y est limitée à 50 km/h et on y trouve une circulation de transit. Le boulevard possède des trottoirs des deux côtés de la chaussée. En raison de la largeur de sa chaussée, ce boulevard peut se révéler une barrière aux déplacements pour les piétons et pour les cyclistes.

Le boulevard Maurice-Duplessis

Au sud du quartier, la présence du boulevard Maurice-Duplessis constitue une barrière aux déplacements en raison de sa largeur et de l'important volume de circulation qu'on y retrouve. Il possède également 6 voies de circulation et un terre-plein central bétonné. La vitesse de circulation y est limitée à 50 km/h et il reçoit plusieurs parcours d'autobus. Cependant, les feux de circulation sont plus fréquents sur le boulevard Maurice-Duplessis que sur le boulevard Perras, ce qui peut contribuer à simplifier la circulation aux intersections qui en sont munies et à faciliter la traversée pour les piétons.

Le réseau cyclable

Le réseau cyclable dans le quartier est essentiellement composé d'axes est-ouest. L'école Denise-Pelletier est bordée immédiatement par une chaussée désignée pour cyclistes sur l'avenue André-Ampère. On retrouve également des bandes cyclables unidirectionnelles sur le boulevard Perras qui bifurquent sur la 25^e Avenue pour se transformer en chaussée désignée sur l'avenue Octave-Pelletier et par la suite sur l'avenue Fernand-Forest. On note donc l'absence de lien cyclable nord-sud au sein du quartier.

Actions récentes de l'arrondissement en matière d'apaisement de la circulation

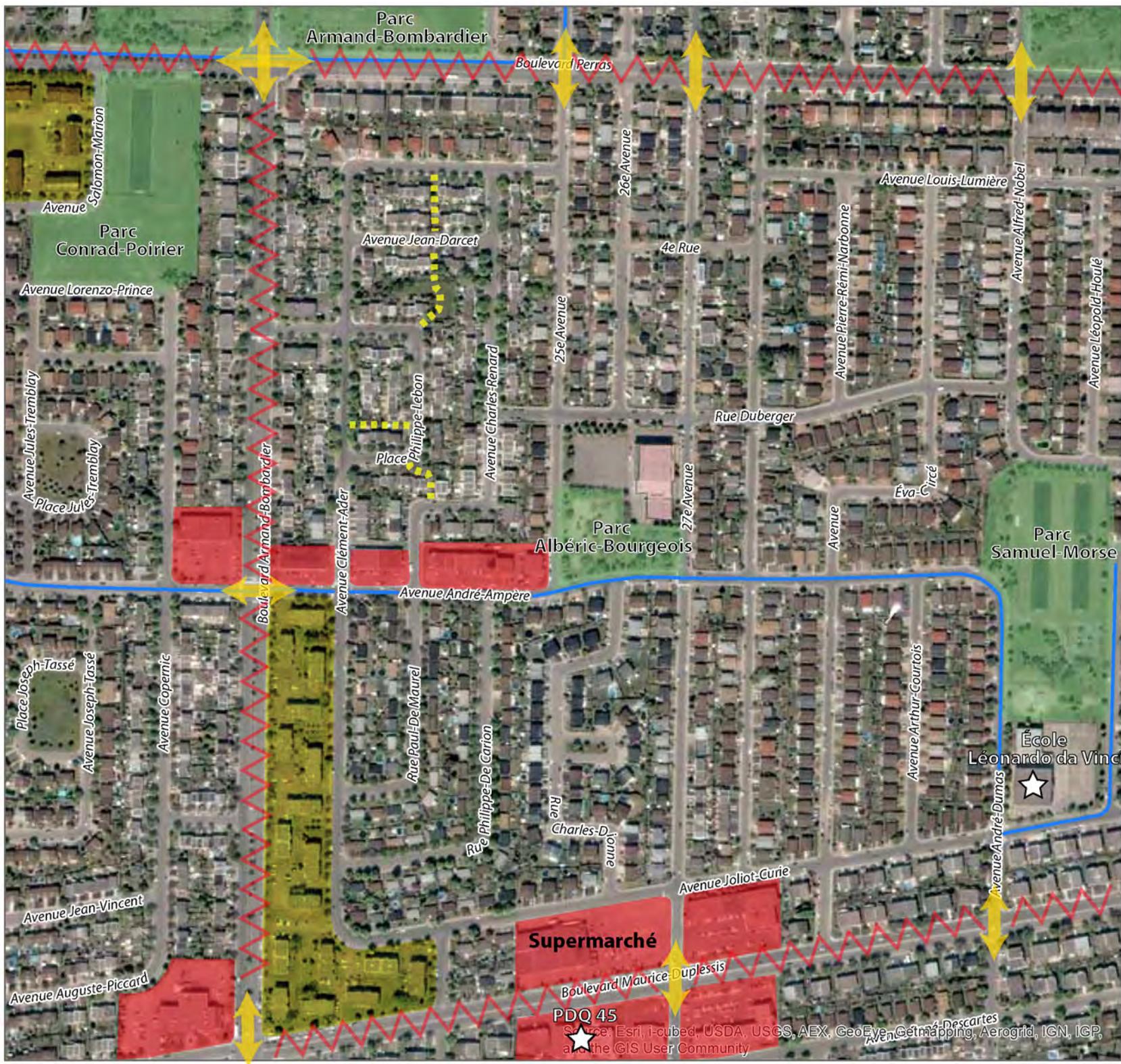
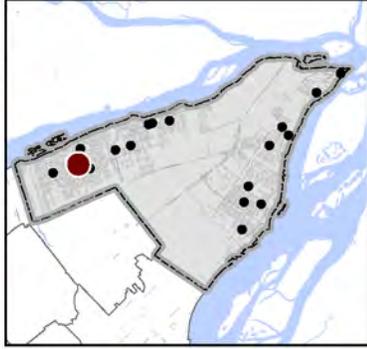
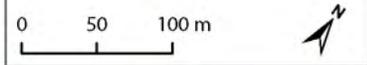
Outre la présence d'une chaussée désignée pour cyclistes sur l'avenue André-Ampère, on retrouve des balises centrales installées dans le quartier en guise de mesure d'apaisement de la circulation depuis 2013. Trois balises ont été installées sur l'avenue Joliot-Curie et quatre sur l'avenue Clément Ader, une rue où l'on retrouve une concentration d'écoliers.



Balise centrale sur l'avenue Clément-Ader

École
Denise-Pelletier
Carte
environnement urbain

- Légende**
-  Voie ferrée
 -  Réseau cyclable
 -  Parc
 -  École
 -  Secteur résidentiel - haute densité
 -  Secteur commercial
 -  Sentier piéton
 -  Lieu de franchissement
 -  Barrière aux déplacements actifs



Supermarché
PDQ 45

Source: Esri, DeLorme, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte de l'école

L'aire de desserte de l'école Denise-Pelletier s'étend du boulevard Perras au nord jusqu'au boulevard Henri-Bourassa au sud. La zone ne s'étend pas très loin à l'ouest de l'école, le boulevard Armand-Bombardier constituant une frontière. Le territoire de desserte s'étend toutefois plus loin vers l'est, soit jusqu'à l'avenue Pierre-Baillargeon pour la partie du territoire située au nord du boulevard Maurice-Duplessis. Au sud de ce dernier, l'aire de desserte s'étend moins loin et est délimitée par l'avenue Alexis-Carrel.

On remarque sur la carte de répartition des élèves que la population scolaire n'est pas répartie de manière uniforme sur ce territoire. D'une manière générale, une grande partie des élèves habite dans l'ouest du territoire de desserte. Plus spécifiquement, on retrouve deux secteurs où les écoliers sont plus concentrés. Une première concentration se trouve immédiatement au nord-ouest de l'école, autour des rues Philippe-Lebon et Charles-Renard. Un deuxième bassin d'élèves est situé au sud-ouest de l'école dans les immeubles à logements situés le long de l'avenue Clément-Ader. Il est aussi intéressant de noter que, sauf exception, les élèves habitent tous à l'est du boulevard Armand-Bombardier. La traversée de ce boulevard ne représente donc pas un enjeu pour le transport actif à l'école Denise-Pelletier.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Le transport actif semble déjà une réalité quotidienne pour beaucoup d'élèves de l'école Denise-Pelletier. Selon un sondage effectué par TANDEM Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles auprès des élèves de l'école au printemps 2013, on estime que 60 % des écoliers (environ 251 élèves) marchent quotidiennement ou occasionnellement vers l'école. La popularité de la marche s'explique notamment par la proximité des lieux de résidence de beaucoup de jeunes par rapport à l'école.

En effet, environ 30 % des élèves, soit approximativement 123 jeunes, habitent à moins de 500 mètres de l'école, une distance qui peut facilement se marcher en moins de 10 minutes! De plus, la grande majorité de ces élèves n'ont pas d'artère importante à traverser pour se rendre à l'école. Plus encore, environ 78 % des élèves (328 jeunes) résident dans un rayon d'un kilomètre de l'école, une distance correspondant à 20 minutes à pied ou moins de 10 minutes à vélo. On constate donc le potentiel élevé pour les déplacements actifs à l'école Denise-Pelletier en raison de la proximité géographique d'une grande partie des élèves qui la fréquentent.

Cheminement des élèves

La répartition des écoliers et la trame de rue aux alentours de l'école démontrent bien que certains axes sont particulièrement utilisés par les jeunes pour se rendre à l'école. Certaines intersections et certaines routes deviennent des lieux de passage obligatoires pour beaucoup de jeunes.

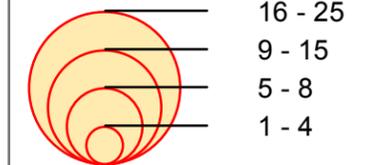
En effet, l'avenue André-Ampère et la rue Duberger sont deux axes est-ouest agissant comme routes collectrices pour les écoliers piétons, en leur permettant de rejoindre l'école. Ces rues relient beaucoup des rues nord-sud autour de l'école. Pour s'y rendre, les élèves habitant sur les rues au nord-ouest de l'école bénéficient de sentiers piétons créant des raccourcis entre les rues. Conséquemment, les intersections André-Ampère / 25^e Avenue et Duberger / 25^e Avenue représentent les principales intersections empruntées par les élèves pour rejoindre la cour d'école.

Ensuite, il faut aussi mentionner l'importance de l'intersection de la 27^e Avenue et de l'avenue André-Ampère qui permettent non seulement à certains élèves en provenance de l'est sur André-Ampère, mais également aux élèves en provenance du sud qui cheminent sur la 27^e Avenue, de rejoindre l'école. Une partie de ces derniers doivent traverser le boulevard Maurice-Duplessis, puisqu'ils résident au sud de ce dernier.

École Denise-Pelletier Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



--- Répartition, rayon de 500m

--- Répartition, rayon de 1km

- - - Corridor scolaire

— Réseau cyclable

— Voie ferrée

■ École

■ Parc

■ Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante

0 100 200 m

North arrow

Scale bar

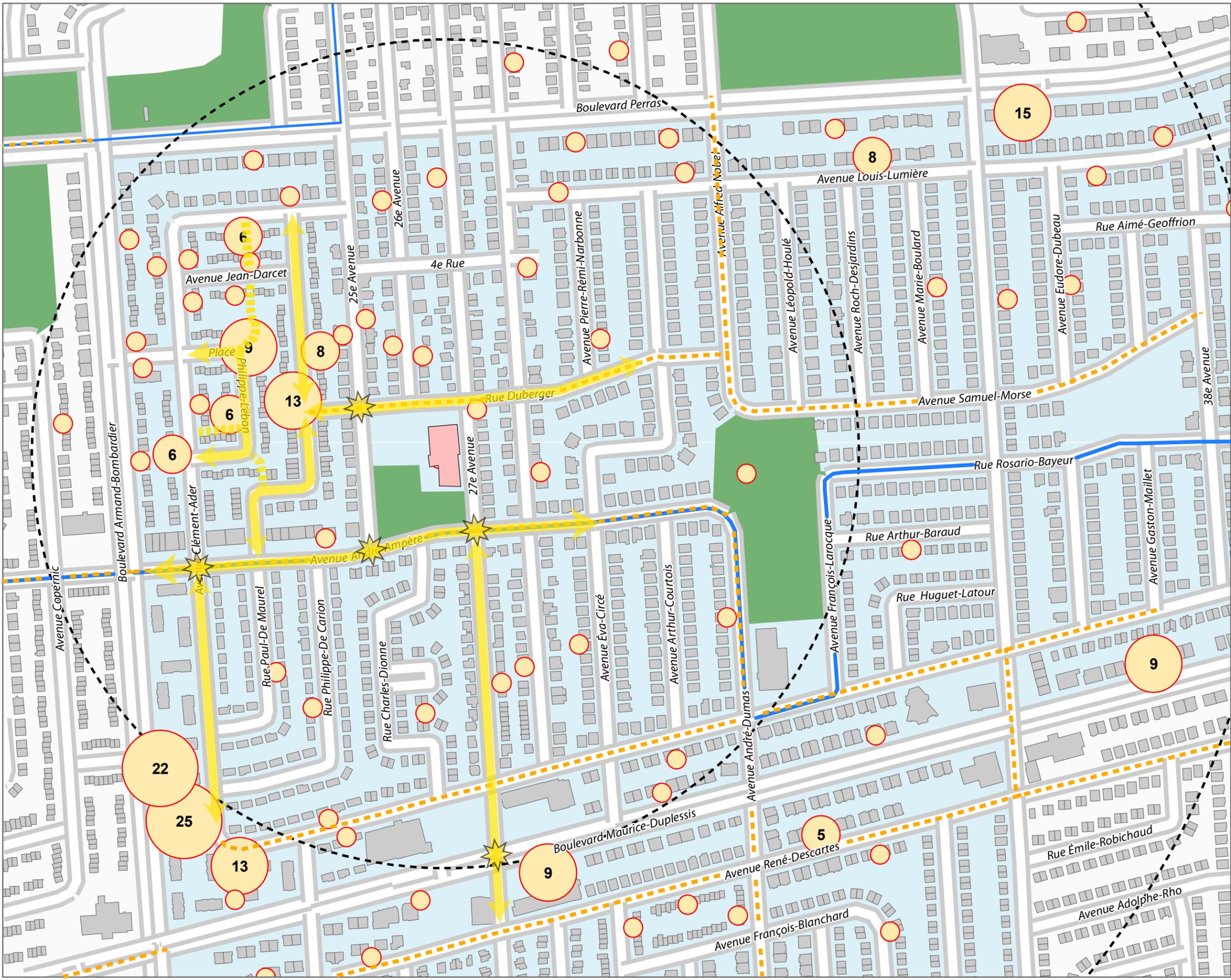
Inset map of the region

Source de données : MTO, CANVEC, Vélo Québec

Projection : MTQ Lambert

Système de référence géodésique : NAQ 83

Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Intersection André-Ampère et 25^e Avenue

Cette intersection est un point d'accès au parc Albéric-Bourgeois et à l'école pour les piétons en provenance de l'ouest sur André-Ampère. Cette rue est d'ailleurs un des principaux axes de cheminement des élèves pour se rendre à l'école.



Intersection de l'avenue André-Ampère et de la 25^e Avenue

Diagnostic :

- Lieu de passage important pour accéder au parc et à l'école
- Volume de circulation considérable en raison de la présence de plusieurs commerces sur André-Ampère
- Absence d'arrêt obligatoire sur André-Ampère
- Présence fréquente de voitures stationnées à moins de cinq mètres du coin nord-ouest en raison de la présence de commerces voisins. Cette situation nuit grandement à la visibilité des piétons à cette intersection.
- Absence de traverse piétonne

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs aux coins nord-est et nord-ouest de l'intersection pour assurer une meilleure visibilité aux piétons et pour sécuriser l'accès au parc
- Marquer une traverse piétonne du côté nord de l'intersection
- Évaluer la possibilité de déplacer l'arrêt obligatoire présent à l'intersection de la rue Philippe-de-Carion vers cette intersection-ci pour y offrir une traversée plus sécuritaire de l'avenue André-Ampère et un accès plus facile vers le parc-école

2 - Intersection Duberger et 25^e Avenue

Cette intersection est importante pour le cheminement des élèves vers l'école. En effet, il s'agit d'un point d'accès au terrain de l'école pour les enfants habitant sur les rues au nord-ouest de l'école.

Diagnostic :

- Lieu de passage important pour accéder au parc et à l'école
- Volume de circulation modéré
- Arrêts obligatoires toutes directions
- Aucune traverse piétonne



Intersection rue Duberger et 25e Avenue

Recommandation à l'arrondissement :

- Marquer des traverses piétonnes à larges bandes blanches à l'intersection, prioritairement du côté ouest et sud de l'intersection, pour une meilleure visibilité des piétons pouvant traverser à cet endroit

3 - Excès de vitesse en zone scolaire

Diagnostic :

- La direction de l'école rapporte des excès de vitesse sur les rues aux abords de l'école, dans la zone scolaire. La limite de 30 km/h semble rarement respectée.
- Achalandage d'enfants parfois fort autour de l'école, même en dehors des heures d'école, en raison de la présence du parc Albéric-Bourgeois.
- Volume de circulation considérable en raison de la présence de plusieurs commerces sur l'avenue André-Ampère
- Visibilité généralement faible de la zone scolaire sur les rues

Recommandations à l'arrondissement :

- Bonifier la visibilité de la zone scolaire, notamment par le marquage de pictogrammes d'écoliers au sol

- Effectuer des relevés de vitesse et évaluer la possibilité d’implanter des mesures d’apaisement de la circulation telles des balises centrales ou des dos d’âne à certains endroits dans la zone scolaire

4 - Espaces de stationnement devant les commerces, Avenue André-Ampère

À l’ouest de l’école, l’avenue André-Ampère est bordée du côté nord par des commerces possédant des espaces de stationnement en cour avant. Des voitures sont ainsi fréquemment stationnées très près du trottoir, puisqu’on n’y trouve aucune zone tampon entre ce dernier et le stationnement des commerces. De plus, le stationnement sur rue est autorisé sur ce segment de l’avenue. Cette situation rend le cheminement des piétons sur le trottoir très peu convivial, alors que ces derniers doivent souvent marcher entre deux véhicules stationnés. Il importe aussi de mentionner qu’il s’agit d’un corridor scolaire important pour l’école Denise-Pelletier.



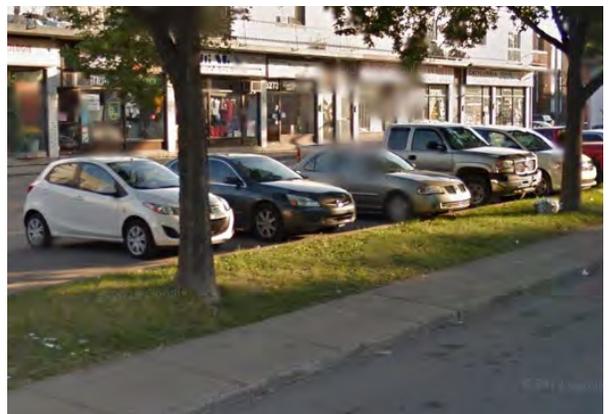
Trottoir en bordure d’un stationnement – Avenue André-Ampère

Recommandations à l’arrondissement :

- Évaluer la possibilité d’aménager des bandes tampons composées de verdure, ou encore de bacs à fleurs ou de bollards, entre le trottoir et les stationnements des commerces
- Évaluer la possibilité d’élargir le trottoir du côté nord de la rue et d’y ajouter une banquette végétalisée



Exemple de trottoir convivial en bordure d’un stationnement – Boulevard Beaconsfield, Beaconsfield



Exemple de bande tampon entre le stationnement et le trottoir – Boulevard Léger, Montréal-Nord

5 - Sentiers piétons

On retrouve quelques sentiers piétons entre certaines rues situées au nord-ouest de l'école. Ces sentiers favorisent des trajets directs pour les piétons en permettant de couper au travers d'un îlot pour rejoindre la rue voisine. Ils constituent des raccourcis vers l'école et sont fréquemment utilisés par les élèves et, plus généralement, par les résidents du quartier.

Diagnostic :

- Entretien généralement inadéquat des sentiers
- Végétation mal taillée
- Revêtement des sentiers en mauvais état
- Largeur du sentier parfois insuffisante
- Absence d'éclairage

Recommandations à l'arrondissement :

- Assurer un entretien régulier des sentiers piétons
- Favoriser, lorsque possible, une largeur de sentier minimale de 1,2 mètre pour assurer un meilleur confort pour les piétons
- Évaluer la possibilité de bonifier l'éclairage des sentiers



Sentier piéton entre l'avenue Jean Darcet et la Place Philippe Lebon



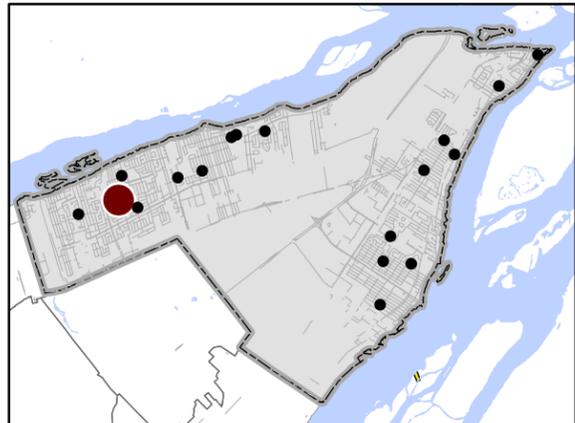
Sentier piéton entre l'avenue Jean Darcet et la Place Philippe Lebon

École Denise-Pelletier Enjeux et recommandations

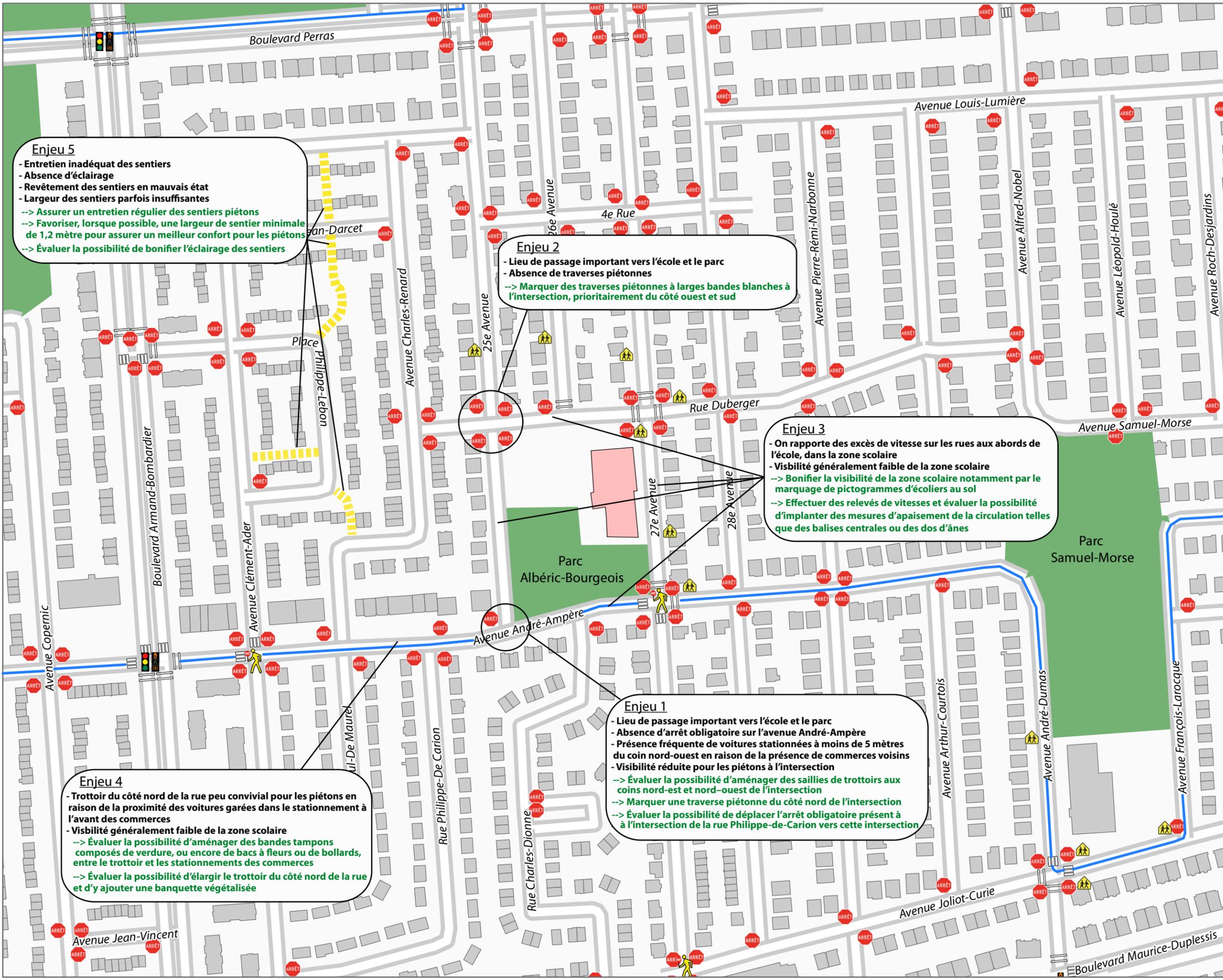
Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation piéton
-  Feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Sentier piéton
-  Parc
-  École

0 50 100 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAQ 83
Date : décembre 2013



Enjeu 5
 - Entretien inadéquat des sentiers
 - Absence d'éclairage
 - Revêtement des sentiers en mauvais état
 - Largeur des sentiers parfois insuffisantes
 --> Assurer un entretien régulier des sentiers piétons
 --> Favoriser, lorsque possible, une largeur de sentier minimale de 1,2 mètre pour assurer un meilleur confort pour les piétons
 --> Évaluer la possibilité de bonifier l'éclairage des sentiers

Enjeu 2
 - Lieu de passage important vers l'école et le parc
 - Absence de traverses piétonnes
 --> Marquer des traverses piétonnes à larges bandes blanches à l'intersection, prioritairement du côté ouest et sud

Enjeu 3
 - On rapporte des excès de vitesse sur les rues aux abords de l'école, dans la zone scolaire
 - Visibilité généralement faible de la zone scolaire
 --> Bonifier la visibilité de la zone scolaire notamment par le marquage de pictogrammes d'écoliers au sol
 --> Effectuer des relevés de vitesses et évaluer la possibilité d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation telles que des balises centrales ou des dos d'ânes

Enjeu 1
 - Lieu de passage important vers l'école et le parc
 - Absence d'arrêt obligatoire sur l'avenue André-Ampère
 - Présence fréquente de voitures stationnées à moins de 5 mètres du coin nord-ouest en raison de la présence de commerces voisins
 - Visibilité réduite pour les piétons à l'intersection
 --> Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs aux coins nord-est et nord-ouest de l'intersection
 --> Marquer une traverse piétonne du côté nord de l'intersection
 --> Évaluer la possibilité de déplacer l'arrêt obligatoire présent à l'intersection de la rue Philippe-de-Carion vers cette intersection

Enjeu 4
 - Trottoir du côté nord de la rue peu convivial pour les piétons en raison de la proximité des voitures garées dans le stationnement à l'avant des commerces
 - Visibilité généralement faible de la zone scolaire
 --> Évaluer la possibilité d'aménager des bandes tampons composés de verdure, ou encore de bacs à fleurs ou de bollards, entre le trottoir et les stationnements des commerces
 --> Évaluer la possibilité d'élargir le trottoir du côté nord de la rue et d'y ajouter une banquette végétalisée



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École East Hill

Commission scolaire English Montreal



Photo : Site web de l'école

10350, Boulevard Perras, Rivière-des-Prairies, Montréal, QC H1C 2H1

Date de la marche de repérage: 11 octobre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école East-Hill est une école anglophone de quartier située dans l'est de Rivière-des-Prairies, près du boulevard Perras et de l'avenue Primat Paré. Cette école accueille un nombre élevé d'élèves des trois cycles du primaire et du préscolaire. L'école offre également un programme d'immersion française.

Le bâtiment se situe en retrait par rapport au boulevard Perras. Une allée d'accès permet de rejoindre l'école à partir du boulevard. L'entrée des élèves tout comme l'entrée principale se situent à l'avant du bâtiment. Les autobus scolaires utilisent l'allée d'accès comme débarcadère. En bordure de cette allée d'accès, face au bâtiment, on retrouve deux stationnements réservés au personnel de l'école. Les élèves peuvent accéder à la cour d'école par deux entrées, situées à l'avant du bâtiment et du côté du parc Pehr Kalm. Ce parc borde l'école à l'est. Il contient un terrain de soccer, un terrain de basketball, une patinoire en hiver des aires de jeux pour enfants, plusieurs sentiers piétons et des aires boisées. Plus au sud, dans la continuité du parc, on retrouve un jardin communautaire.

Au moment de notre visite, l'école ne possédait aucun support à vélo.

Type d'école	École de quartier + programme d'immersion française
Commission scolaire	Commission scolaire English Montreal
Nombre d'élèves	553 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	75 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1,6 km Autobus : 7 Nombre d'élèves transportés : 336 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	Aucun brigadier



Description de l'environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel

L'école East Hill est située dans un quartier résidentiel dans l'est de Rivière-des-Prairies. Les rues à proximité de l'école se caractérisent généralement par une faible densité d'habitation. On y retrouve particulièrement des maisons unifamiliales et des bâtiments de 2 ou 3 logements. Il est également intéressant de noter la présence de plusieurs rues résidentielles développées au cours des dernières années au sud du quartier.

La mixité fonctionnelle est très faible dans ce quartier largement dominé par la fonction résidentielle. En effet, les seuls commerces de proximité dans le quartier se trouvent à l'intersection du boulevard Perras et de la rue Voltaire. On y retrouve notamment un dépanneur, une pâtisserie, un salon de coiffure et un salon de bronzage.

Les voies de circulation

Le boulevard Perras

Le boulevard Perras est le principal axe de circulation du quartier. Important boulevard est-ouest de Rivière-des-Prairies, Perras compte 6 voies de circulation et un terre-plein central gazonné. Le stationnement sur rue y est permis la majorité du temps, laissant deux voies pour la circulation automobile dans chaque direction. La limite de vitesse y est de 50 km/h. On y observe une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé.

Plusieurs parcours d'autobus y circulent également. En raison de sa largeur et du volume de circulation qu'il supporte, ce boulevard peut représenter une barrière aux déplacements actifs pour certains piétons et cyclistes. Pour tenter de contrer cet effet de barrière, du moins pour les écoliers de East-Hill, l'arrondissement a aménagé un passage pour piétons à mi-tronçon devant l'école. Ce passage est accompagné de petites saillies de trottoirs. Un brigadier scolaire y était jadis présent, mais il a été retiré il y a quelques années.

Le boulevard Gouin

Dans une moindre mesure, le boulevard Gouin est aussi un axe est-ouest important. Loin de supporter un volume de circulation aussi important que le boulevard Perras, il peut toutefois recevoir une certaine circulation de transit. Le boulevard est à double sens de circulation et possède une voie de circulation pour chaque direction. La largeur de la chaussée est assez restreinte et la vitesse y est limitée à 40 km/h. Le boulevard est fréquemment utilisé pour la promenade à pied ou à vélo et est traversé pour accéder aux berges de la rivière.

Le reste des rues autour de l'école sont principalement des rues locales qui supportent un débit de circulation somme toute assez faible. La limite de vitesse y est généralement de 40 km/h ou de 30 km/h en zone scolaire et les rues sont à double sens de circulation.

La trame de rue dans le quartier aux alentours de l'école est légèrement plus sinueuse que la majorité des quartiers de Rivière-des-Prairies. On observe également une connectivité des rues qui y est moindre, ce qui peut contribuer à allonger les distances pour les déplacements piétons. De plus, on observe qu'une grande partie de ces rues sont dépourvues de trottoirs, ce qui ne contribue pas à encourager les déplacements actifs.

Il y a présence d'un sentier informel sur un terrain vacant situé au nord du boulevard Perras, dans le prolongement de l'avenue Primat-Paré. Ce chemin permet de pallier au manque de connectivité du boulevard Perras avec les rues locales situées au nord de ce dernier.

Les berges de la rivière comme lieu de destination

Le quartier se caractérise par l'absence de bâtiments publics générateurs de déplacements, on ne retrouve pas de pôle d'attraction pour les déplacements dans le quartier à proximité de l'école. Cependant, il est important de mentionner l'importance des berges de la rivière des prairies et le boulevard Gouin comme lieu de destination pour la promenade. Plus près de l'école, on peut mentionner aussi la présence du jardin communautaire qui, avec la présence des équipements sportifs du parc Pher-Kalm, peut générer une certaine



Voies cyclables de largeur insuffisante - Boulevard Gouin

affluence dans le parc.

Le réseau cyclable

Le seul lien cyclable à proximité de l'école est une piste cyclable située sur le boulevard Gouin. Il s'agit d'une voie cyclable plutôt utilisée pour la circulation de transit ou pour les déplacements à caractère récréatifs en raison de sa localisation en bordure de la rivière. Elle est en effet excentrée par rapport à la plupart des quartiers résidentiels et des secteurs commerciaux. Dans le secteur de l'école, on déplore une largeur insuffisante des voies de la piste cyclable ainsi que la présence de poteaux de services publics implantés dans la piste. Également, en raison de l'absence de trottoirs sur le boulevard Gouin, la piste cyclable est fréquemment utilisée par des marcheurs et des joggeurs.



Joggeurs empruntant la piste cyclable - Boulevard Gouin

Dans l'axe nord-sud, on retrouve des bandes cyclables unidirectionnelles sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste entre le boulevard Maurice-Duplessis et le boulevard Perras. Au nord de ce dernier, les bandes cyclables se transforment en une chaussée désignée pour rejoindre la piste cyclable sur le boulevard Gouin.

Actions récentes de l'arrondissement en matière d'apaisement de la circulation

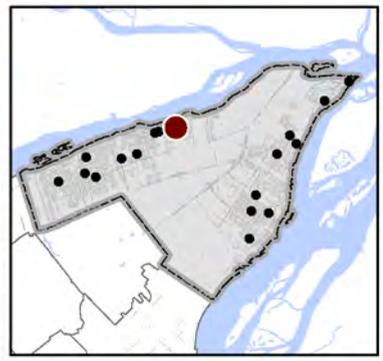
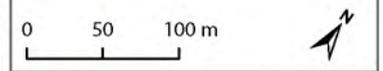
Outre la présence d'un passage pour piétons à mi-tronçon sur le boulevard Perras devant l'école, on remarque des balises centrales implantées en 2012 et 2013 sur quelques rues résidentielles aux alentours du parc Pehr Kalm. Ces mesures d'apaisement de la circulation sont notamment implantées sur la rue Thomas-Paine (9 balises), sur les rues des Encyclopédistes, Aegidius Fauteux et de Montesquieux (total de 5 balises), la 71^e avenue (4 balises) et la 70^e Avenue (3 balises).



Balise centrale indiquant la limite de vitesse - rue des Encyclopédistes

École
East Hill
Carte
environnement urbain

- Légende**
-  Réseau cyclable
 -  Parc
 -  École
 -  Secteur commercial
 -  Lieu de franchissement
 -  Sentier informel
 -  Sentier piéton
 -  Barrière aux déplacements actifs



Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, ICP, and the GIS User Community

Répartition des élèves et potentiel pour le transport actif

L'école East-Hill possède une aire de desserte assez étendue. Au nord, le territoire de l'école s'étend jusqu'au boulevard Gouin et au sud, jusqu'à l'autoroute 40. À l'ouest, l'école dessert les enfants qui résident jusqu'à la 65^e Avenue (au nord du boulevard Perras) et jusqu'au boulevard Marien et la 63^e Avenue (au sud de Perras). Le territoire s'étend également loin vers l'est de l'île, jusqu'au croisement du boulevard Gouin et de l'autoroute 40. Toutefois, en raison de certaines spécificités de l'école (école anglophone avec programme d'immersion française), beaucoup d'élèves de l'école proviennent de l'extérieur de ce périmètre. En effet, on estime qu'environ 55 % des écoliers résident hors de la zone de desserte. Ces derniers sont dispersés sur l'ensemble du territoire de Rivière-des-Prairies.

La répartition des élèves décrite plus haut pourrait laisser croire à un faible potentiel pour le transport actif, beaucoup d'écoliers résidant trop loin de l'école. Cependant, il en est tout autre. En raison du grand nombre d'élèves que compte East-Hill, on compte tout de même environ 250 élèves résidant dans un rayon de 1 kilomètre de l'école. De ce nombre, la moitié, soit environ 125 élèves, habitent à moins de 500 mètres de l'école ; une distance qui peut facilement se marcher en moins de 10 minutes ! L'école possède donc un grand bassin de candidats potentiels au transport actif.

Malgré cette situation, la direction mentionne que peu d'élèves marchent quotidiennement pour aller à l'école. Aussi, l'utilisation du vélo chez les écoliers est pratiquement nulle. Une majorité de parents viennent reconduire leurs enfants en voiture.

Cheminement des élèves

On remarque sur la carte de répartition des élèves que ces derniers sont répartis d'une manière somme toute assez homogène dans le quartier autour de l'école. Toutefois, on y trouve quelques secteurs où il y a une plus grande concentration d'élèves. Un premier bassin d'élèves se trouve directement au nord au boulevard Perras, le long des rues Ulric Gravel et Louis Bonin. À l'est du parc Pehr Kalm, on observe une seconde concentration d'écoliers autour des rues Émilie du Châtelet et Louise-Dechêne. Il importe aussi de mentionner la présence de nombreux élèves au sud du jardin communautaire, aux environs de la rue Thomas Paine.

La répartition des écoliers et la trame de rue aux alentours de l'école démontrent bien que certains axes sont particulièrement fréquentés par les jeunes pour se rendre à l'école. Tout d'abord, les écoliers en provenance du secteur au nord du boulevard Perras devront inévitablement cheminer sur ce boulevard pour accéder à l'école. Certains marcheurs en provenance de Ulric Gravel et de Louis Bonin pourront profiter de la présence d'un sentier informel pour rejoindre Perras depuis Ulric Gravel

Les enfants résidant au sud du boulevard pourront accéder à la cour d'école via la rue Marcel-Raymond. Plus en amont, les enfants pourront utiliser plusieurs alternatives de chemin pour se rendre jusqu'à la rue Marcel-Raymond. Parmi les chemins les plus directs

pour bon nombre de jeunes, on compte la rue des Iris pour ceux qui habitent au sud-est du parc et la rue la Galissonnière pour le secteur sud-ouest du parc.

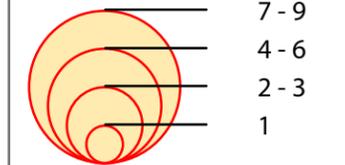
À l'est du parc, les enfants chemineront sur différentes rues, mais rejoindront éventuellement la rue la Galissonnière pour traverser le parc Pher Kalm pour accéder à l'école.

École East Hill

Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



--- Répartition, rayon de 500m

--- Répartition, rayon de 1km

- - - Corridor scolaire

— Réseau cyclable

--- Voie ferrée

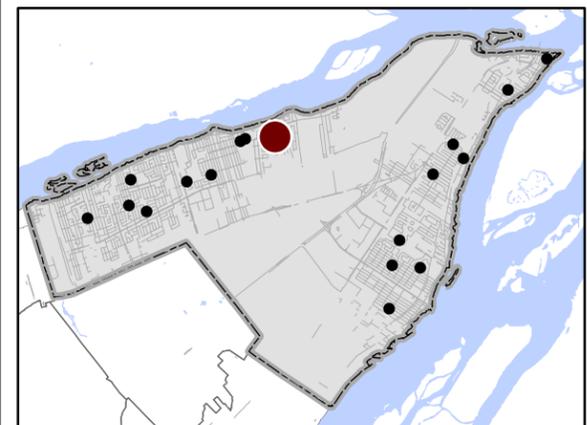
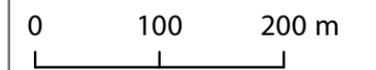
■ École

■ Parc

■ Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Boulevard Perras - passage pour piétons à mi-tronçon

On trouve un passage pour piétons à mi-tronçon sur le boulevard Perras, à proximité de l'allée d'accès menant à l'école. Il s'agit d'un lieu de passage pour les enfants en provenance des rues situés au nord du boulevard Perras qui doivent traverser ce dernier pour se rendre à l'école. Il y a déjà eu un brigadier scolaire à cet endroit pour faciliter la traversée du boulevard, mais il a récemment été délocalisé et réaffecté à un autre endroit par le poste de quartier 49.



Passage pour piétons - boulevard Perras

Description :

- Présence de saillies de trottoir aux deux extrémités du passage pour réduire la distance de franchissement
- Présence d'un endroit refuge à mi-chemin du passage en raison de la présence du terre-plein
- Présence de pictogrammes d'écolier et du mot « ÉCOLE » marqués sur la chaussée à l'approche du passage

Diagnostic :

- La direction de l'école rapporte un très faible respect du passage pour piétons.
- Les parents jugent ce passage peu sécuritaire et sont peu enclins à laisser traverser leur enfant seul à cet endroit.
- Malgré le passage et le marquage au sol, on rapporte une faible visibilité de la zone scolaire notamment en raison de la localisation de l'école qui n'est pas en bordure du boulevard.

Recommandation à l'arrondissement:

- Bonifier la visibilité du passage pour piétons :
 - Considérer la possibilité d'implanter des panneaux lumineux clignotant à proximité du passage.

Recommandations au poste de quartier 49 du SPVM:

- Accentuer la surveillance à cet endroit à la rentrée et à la sortie des classes pour assurer le respect du passage pour piétons.
- Évaluer la possibilité de réaffecter un brigadier à cet endroit considérant le nombre élevé d'écoliers qui résident au nord du boulevard Perras.

2 – Zone de débarcadère pour les parents – rue Marcel Raymond

Tel que mentionné auparavant, une grande quantité de parents viennent quotidiennement reconduire leur enfant en voiture à l'école East-Hill. Cette situation entraîne son lot de problèmes sur la rue Marcel-Raymond, qui est utilisé à des fins de débarcadère par les parents.

Diagnostic :

- Importante congestion automobile aux heures d'entrée et de sortie des classes
- Stationnement anarchique des parents qui immobilisent fréquemment leur véhicule aux intersections.
- La congestion automobile et le stationnement aux intersections rendent inconfortable le cheminement des élèves piétons convergeant vers la rue Marcel-Raymond pour accéder à la cour d'école.
- Présence d'une zone d'interdiction de stationner de 9h à 21h sur la rue Marcel-Raymond, aux abords du parc Pehr-Kalm.
- Absence de réglementation sur le stationnement sur Marcel-Raymond avant 9h le matin.

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs sur la rue Marcel-Raymond et sur les rues adjacentes qui sont des lieux de cheminement importants pour les élèves.
- Assurer un dégagement de l'intersection de la rue Marcel-Raymond et des Iris et de l'allée d'accès à la cour d'école:
 - Comme mesure temporaire, par du marquage au sol hachuré devant l'allée d'accès à l'école et une interdiction de stationner appropriée ;
 - Comme mesure permanente, par l'aménagement de saillies de trottoirs à l'intersection, prioritairement devant l'allée menant à l'école.
- Assurer une meilleure visibilité des piétons par le marquage de passages pour piétons à l'intersection des rues Marcel-Raymond et des Iris.
- Instaurer une période d'interdiction de stationner avant 9h aux abords du parc, sur Marcel-Raymond et instaurer une possibilité de s'y stationner.

Recommandations au poste de quartier 49 du SPVM:

- Accentuer la surveillance à cet endroit, particulièrement le matin à la rentrée des classes, pour assurer le respect de l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection et pour éviter le stationnement en double.



Congestion automobile à l'heure d'entrée des classes - Intersection rue des Iris et Avenue Marcel-Faribault



Congestion automobile à l'heure d'entrée des classes - Avenue Marcel-Faribault

3 - Absence de trottoirs

On remarque qu'une grande partie des rues aux alentours de l'école sont totalement dépourvues de trottoir. Les piétons se doivent ainsi de cheminer sur la chaussée à proximité des voitures qui circulent ou qui y sont stationnées. Cette circulation est peu confortable et ne favorise pas les déplacements actifs. Le trottoir est un élément de base de la rue qui procure un espace confortable et sécuritaire pour les piétons. En ce sens, la présence de trottoirs est essentielle, particulièrement à proximité des écoles et des parcs, où des enfants circulent fréquemment.



Absence de trottoir - rue Ulric-Gravel

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs sur les rues qui en sont dépourvues.
- Prioriser les rues qui sont à proximité immédiates de l'école et les rues qui sont des lieux de cheminement fortement utilisés par les enfants :
 - Rue Marcel-Raymond
 - Rue des Iris
 - Rue la Galissonnière
 - Avenue Rolland-Germain
 - Rue Ulric Gravel

4 - Sentier informel – Primat Paré / Perras

Un sentier informel est présent sur un terrain vacant situé dans la continuité de l'avenue Primat-Paré, entre le boulevard Perras et la rue Ulric Gravel. Ce sentier représente un raccourci considérable pour rejoindre le boulevard Perras et vient pallier à une trame de rue qui offre peu de connexions entre la rue Ulric Gravel et le boulevard Perras. Outre le sentier, les deux seules connexions (71^e avenue et rue Voltaire) avec le boulevard sont espacées de près de 630 mètres! Ajoutons que ce sentier informel offre aussi un accès beaucoup plus rapide aux arrêts d'autobus situés à l'intersection de Perras de l'avenue Primat-Paré.



Sentier informel entre la rue Ulric-Gravel et le boulevard Perras

Diagnostic :

- Le sentier n'est pas aménagé ni entretenu.
- Présence de végétation et d'obstacles (blocs de béton).
- Le dénivelé du terrain peut rendre l'utilisation du sentier difficile.
- Présence d'une clôture près du boulevard Perras, mais on y trouve une porte qui n'est pas barrée.
- Ce terrain est la propriété de la Ville de Montréal.
- Absence de passage pour piéton pour traverser le boulevard Perras.

Recommandations à l'arrondissement:

- Retirer les obstacles, mettre en valeur le sentier et l'aménager pour qu'il soit plus convivial pour la marche.
- Marquer des passages pour piétons pour traverser le boulevard Perras pour une meilleure visibilité des piétons qui peuvent y traverser pour rejoindre les arrêts d'autobus et pour créer une meilleure continuité avec le sentier.

5 – Intersection Perras / Voltaire

On retrouve du côté sud-est de cette intersection les seuls commerces de proximité du quartier. De plus, des arrêts d'autobus y sont localisés, en bordure de Perras. En ce sens, on peut y anticiper une circulation piétonne plus forte qu'à certaines autres intersections du boulevard Perras dans le même secteur.

Description :

- 6 voies de circulation sur Perras
- Présence d'un îlot refuge à mi-chemin de la présence du terre-plein
- Stationnement sur rue autorisé sur le boulevard Perras
- Arrêts obligatoires dans chacune des directions

Diagnostic :

- Faible visibilité de la présence possible de piéton
- Absence de passage pour piétons

Recommandations à l'arrondissement:

- Marquer des passages pour piétons à l'intersection.
- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs pour une traversée plus courte et plus confortable du boulevard Perras.



Absence de passage pour piétons – Intersection rue Voltaire et boulevard Perras



Absence de passage pour piétons – Intersection rue Voltaire et boulevard Perras

6 – Parc des botanistes

Au sud du parc Pehr-Kalm, dans son prolongement, se trouve le parc des botanistes. Ce parc est dépourvu d'aménagement et est essentiellement un espace gazonné. Cet endroit constituerait un potentiel intéressant pour créer de nouveaux liens piétons entre les rues Rolland-Germain et la Galissonnière. On constate en effet que les sentiers piétons existants sont concentrés plus au nord, dans le parc Pehr-Kalm.

Recommandation à l'arrondissement:

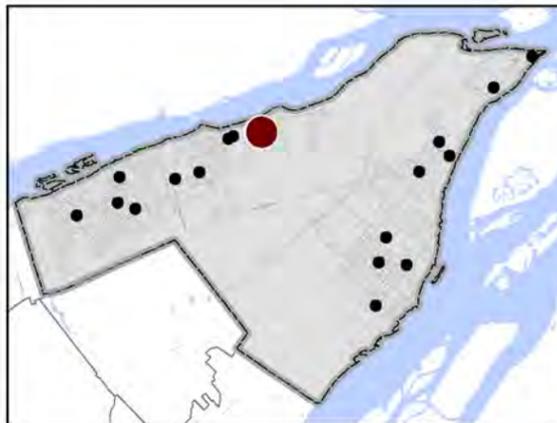
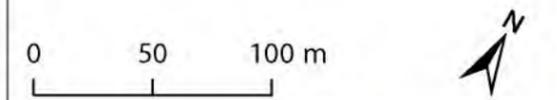
- Analyser la possibilité d'aménager un sentier piéton dans le parc entre les rues Rolland-Germain et de la Galissonnière qui offrirait également une connexion avec le sentier menant au jardin communautaire.

École East Hill

Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation piéton
-  Feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Trottoir à aménager en priorité
-  Sentier informel à aménager
-  Parc
-  École





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Félix-Leclerc

Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île



Photo : David Métivier

1750, boulevard du Tricentenaire, Pointe-aux-Trembles, Montréal, QC H1B 3B1

Date de la marche de repérage : 15 août 2013

Visite et rapport effectués par : David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Félix-Leclerc est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur le boulevard du Tricentenaire, près de la rue de Montigny. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire ainsi que des élèves de classes spécialisées.

Type d'école	École de quartier
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	372 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	38 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 1 km Autobus : 3 Nombre d'élèves transportés : 96 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	2 -Tricentenaire/Forsyth - Tricentenaire/de Montigny

L'entrée principale de l'école est située sur le boulevard du Tricentenaire, une artère à débit de circulation élevé. C'est par ce boulevard que l'on peut accéder au stationnement du personnel, localisé à la gauche de l'école. L'entrée des élèves est située sur le côté du bâtiment, dans la cour d'école. L'entrée des élèves du préscolaire se fait toutefois à l'arrière du bâtiment, face à la rue Versailles. Le débarcadère des autobus et des parents est également localisé sur cette rue. La cour occupe l'espace compris entre la rue Versailles et le boulevard du Tricentenaire à la droite de l'école. Il est possible d'accéder à la cour à partir de ces deux rues par des entrées localisées près du bâtiment. On retrouve un petit espace vert à l'arrière du stationnement pour le personnel. Lors de notre visite, l'école ne possédait aucun support pour vélos.



Environnement urbain de l'école

L'école se situe dans un milieu majoritairement résidentiel où la densité d'habitation est relativement élevée. Or, cette densité décroît lorsque l'on s'éloigne des grandes artères qui structurent le quartier, soit la rue Sherbrooke et le boulevard du Tricentenaire. Les immeubles à logements laissent tranquillement la place à des maisons unifamiliales isolées. On retrouve une zone commerciale importante le long de la rue Sherbrooke, qui est essentiellement composée de centres commerciaux et de commerces de grandes surfaces implantées au centre de grands espaces de stationnements.

Les barrières aux déplacements actifs

On reconnaît le long de la rue Sherbrooke un type de développement commercial très axé sur l'utilisation de la voiture qui offre peu de place et peu de convivialité pour les piétons, malgré la présence de trottoirs et de passages pour piétons aux intersections. Le volume de circulation très élevé, la largeur de la route et la présence de nombreux stationnements en bordure des trottoirs contribuent à faire de la rue Sherbrooke un endroit peu invitant pour les piétons et une barrière aux déplacements actifs. Cependant, considérant la répartition géographique des élèves de l'école, cette artère a une importance limitée pour le cheminement des élèves vers l'école.

Le boulevard du Tricentenaire a une influence très importante sur la mobilité autour de l'école Félix-Leclerc. Ce boulevard est une des artères de transport les plus importantes dans l'axe nord-sud à Pointe-aux-Trembles. Cette route supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé. On y compte sept voies de circulation et la vitesse de circulation à la hauteur de l'école est limitée à 50km/h. Plusieurs parcours d'autobus empruntent aussi cette artère. On y retrouve également un terre-plein végétalisé et des trottoirs des deux côtés de la rue. En raison non seulement du volume de circulation qu'on y retrouve, mais également de son nombre limité de connexions avec les rues perpendiculaires, cette artère représente une barrière importante aux déplacements actifs. La traversée de ce boulevard constitue donc un enjeu important pour l'école Félix-Leclerc.

Les parcs et les pôles d'attraction

On retrouve, le long du boulevard du Tricentenaire, un regroupement d'établissements constitué de l'école Félix-Leclerc, de l'école secondaire Daniel-Johnson, du parc Daniel-Johnson et ses installations sportives ainsi que de l'aréna Rodrigue-Gilbert. Ensemble, ces établissements constituent un pôle d'attraction important dans le quartier. On retrouve entre autres dans le parc Daniel-Johnson des terrains de baseball, de soccer et de tennis. Des sentiers piétons éclairés sont présents dans le parc. Plusieurs autres parcs se retrouvent également sur le territoire de desserte de l'école (parc François-Vaillancourt, parc des Épinettes, parc Victoria-Girard).

Infrastructures pour piétons et cyclistes

En ce qui concerne les infrastructures piétonnes, les rues possédant une densité d'habitation moyenne ou élevée disposent généralement de trottoirs. À l'inverse, beaucoup de rues de faible densité comprenant essentiellement des maisons unifamiliales isolées sont dépourvues de trottoirs. Aussi, certains des parcs du quartier sont reliés aux rues environnantes par des sentiers piétons au travers des îlots résidentiels. La présence de tels sentiers contribue à réduire les distances de déplacement en favorisant une meilleure perméabilité de la trame de rue dans les quartiers. En ce sens, ce type de sentier est un élément positif pour les déplacements actifs.

Pour ce qui est des aménagements cyclables, on retrouve une chaussée désignée sur les rues de Montigny et Ubald-Paquin. Cette chaussée désignée se transforme momentanément en piste cyclable pour traverser le parc François-Vaillancourt. Au sud, une piste cyclable sur la rue Victoria borde le quartier. On constate cependant l'absence de lien cyclable nord-sud dans le secteur.

Mesures d'apaisement de la circulation mises en place par l'arrondissement



Balise centrale - rue Georges-Vermette

L'arrondissement a installé en 2012 des balises centrales sur certains corridors scolaires à proximité de l'école en guise de mesure d'apaisement de la circulation. C'est notamment le cas sur les rues Georges-Vermette entre Forsyth et Ubald-Paquin (5 balises) et Forsyth entre Robert-Chevalier et la 17^e Avenue (11 balises).

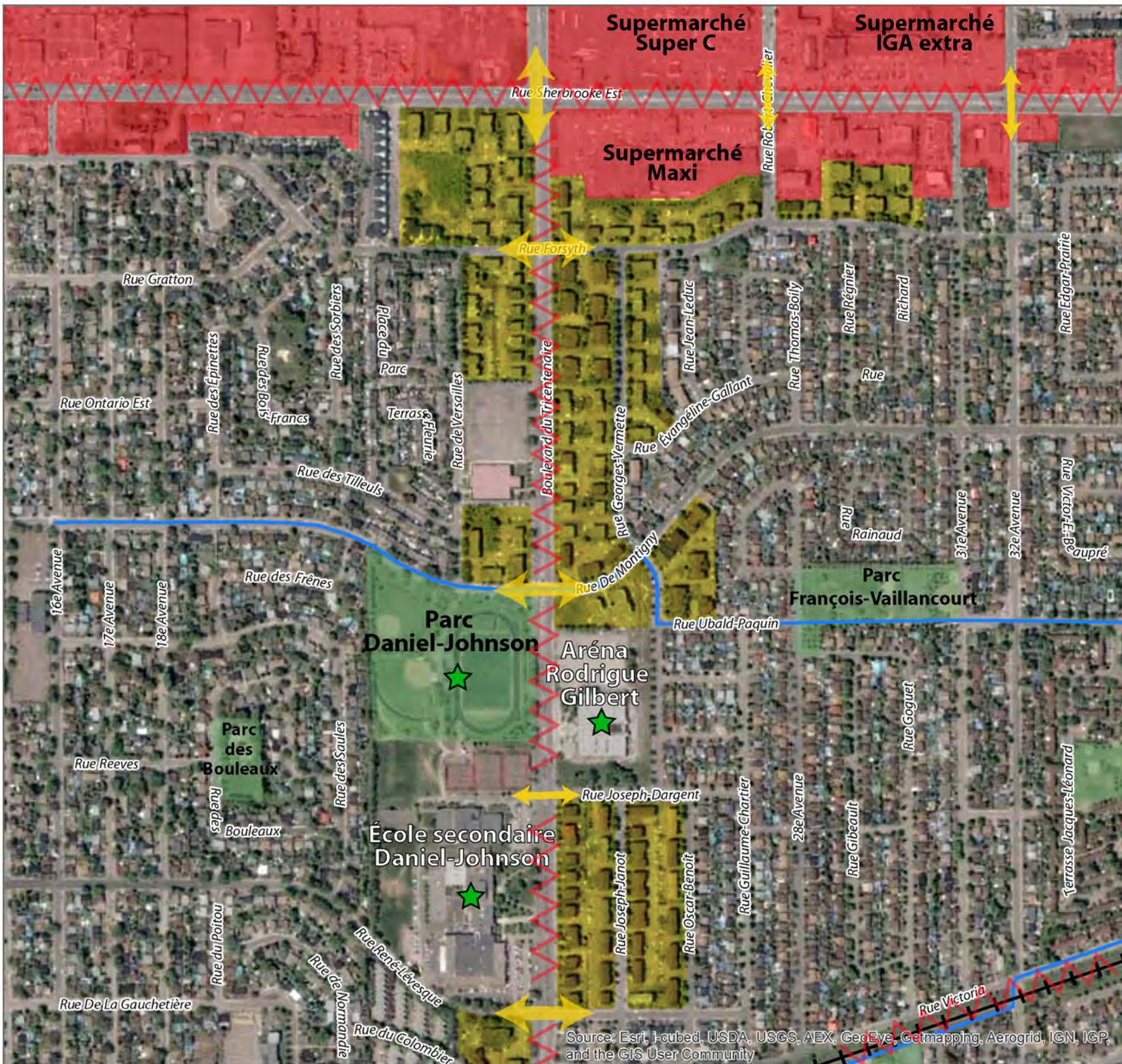
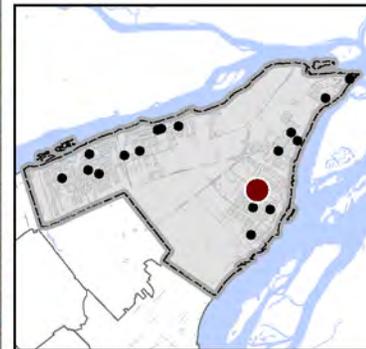
De plus, l'arrondissement installe régulièrement des stèles de vitesse sur le boulevard du Tricentenaire près de l'école. Ces stèles affichent la vitesse des automobilistes pour les sensibiliser au respect de la limite de vitesse à cet endroit.

Enfin, l'arrondissement conduit actuellement une étude de faisabilité concernant l'implantation de feux de circulation à l'intersection boulevard du Tricentenaire et Forsyth.

École
Félix-Leclerc
Carte
environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Secteur commercial
-  Secteur résidentiel - haute densité
-  Lieu de franchissement
-  Pôle d'attraction
-  Barrière aux déplacements actifs



Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Source de données: MTO,
CANVEC, Vélo Québec
Projection: MTQ Lambert
Système de référence géodésique: NAD 83
Date: décembre 2013



Territoire de desserte et répartition des élèves

L'école Félix-Leclerc possède un territoire de desserte de faible superficie. Il s'étend de la 18^e Avenue à l'ouest jusqu'à la 32^e Avenue à l'est et de la rue Sherbrooke, au nord, jusqu'à la rue Grégoire au sud. Le territoire comprend aussi une enclave située au nord de la rue Sherbrooke qui s'étend jusqu'à la 36^e Avenue.

On remarque une concentration d'élèves du côté ouest du boulevard du Tricentenaire, à proximité de l'école. En effet, beaucoup d'écoliers résident sur les rues à l'arrière de l'école, particulièrement les rues de Versailles, des Tilleuls, Terrasse Fleurie et Place du Parc.

Il y a également une concentration d'élèves dans les immeubles à logements en bordure du boulevard du Tricentenaire et de la rue Georges-Vermette. Plus à l'est du boulevard, la répartition des élèves est plus diffuse.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Parmi la population scolaire, 96 élèves (25 %) des élèves bénéficient du transport scolaire. Il est important de préciser qu'une partie de ces derniers sont des élèves de classes spécialisées pouvant provenir de quartiers plus éloignés.

Aussi, puisque Félix-Leclerc est une école de quartier et que sa zone de desserte est relativement peu étendue, on observe que plus de la moitié des élèves (51 %) résident dans un rayon de 500 mètres de l'école. Une distance qui peut facilement être marchée en moins de 10 minutes! Il va donc sans dire que l'école présente un fort potentiel pour le transport actif des élèves. Du côté du vélo, une quinzaine de jeunes utilisent ce mode de transport en saison estivale.

À ce compte, beaucoup de rues aux alentours de l'école sont d'ailleurs désignées comme corridors scolaires, signe de la présence importante d'écoliers piétons dans le secteur. Parmi celles-ci, les rues de Montigny, Forsyth et Versailles montrent un achalandage particulièrement élevé. Les rues Georges-Vermette, des Tilleuls ainsi que le boulevard du Tricentenaire sont également désignés comme corridors scolaires.

Lieux de cheminement et intersections importantes

Les rues de Montigny et Forsyth sont des voies de cheminement importantes vers l'école puisqu'elles représentent pour beaucoup d'élèves les seules options pour se rendre à l'école. Non seulement ces rues sont des routes collectrices pour beaucoup de petites rues résidentielles, mais elles sont aussi les seules intersections permettant à une grande partie des élèves en provenance de l'est de la zone de desserte de traverser le boulevard du Tricentenaire pour se rendre à l'école. De ces deux intersections, le croisement de Montigny/du Tricentenaire est le plus achalandé. En observant la répartition des lieux de résidence des élèves, on constate que beaucoup d'entre eux doivent y traverser pour

rejoindre l'école. En plus d'être un lieu de passage obligatoire pour une proportion importante des élèves, l'intersection fait aussi le lien entre l'école et le parc Daniel-Johnson. Dans une moindre mesure, le croisement Forsyth /du Tricentenaire est important et sert aussi de lieu de passage aux élèves qui habitent les nombreux immeubles à logement du côté ouest du boulevard du Tricentenaire et au nord de Forsyth. L'importance de ces deux intersections est renforcée par le volume de circulation élevé sur le boulevard du Tricentenaire et la largeur de la chaussée.

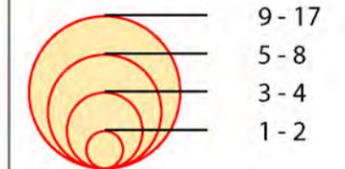
Le boulevard du Tricentenaire est aussi un lieu de cheminement pour certains élèves en raison de la densité d'habitation à cet endroit. C'est également un lieu de passage pour rejoindre les intersections avec les rues de Montigny et Forsyth.

Du côté ouest du boulevard du Tricentenaire, les écoliers ont un plus grand choix de chemins pour se rendre à l'école en raison de l'absence de barrière majeure et d'une meilleure connectivité des rues. La majorité des écoliers provenant de ces rues finissent cependant leur chemin sur la rue Versailles pour accéder à la cour d'école par l'arrière de l'école.

École Félix-Leclerc Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



--- Répartition, rayon de 500m

- - - Corridor scolaire

— Réseau cyclable

— Voie ferrée

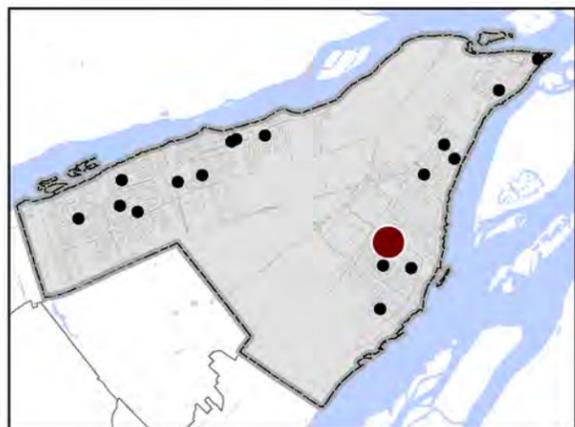
■ École

■ Parc

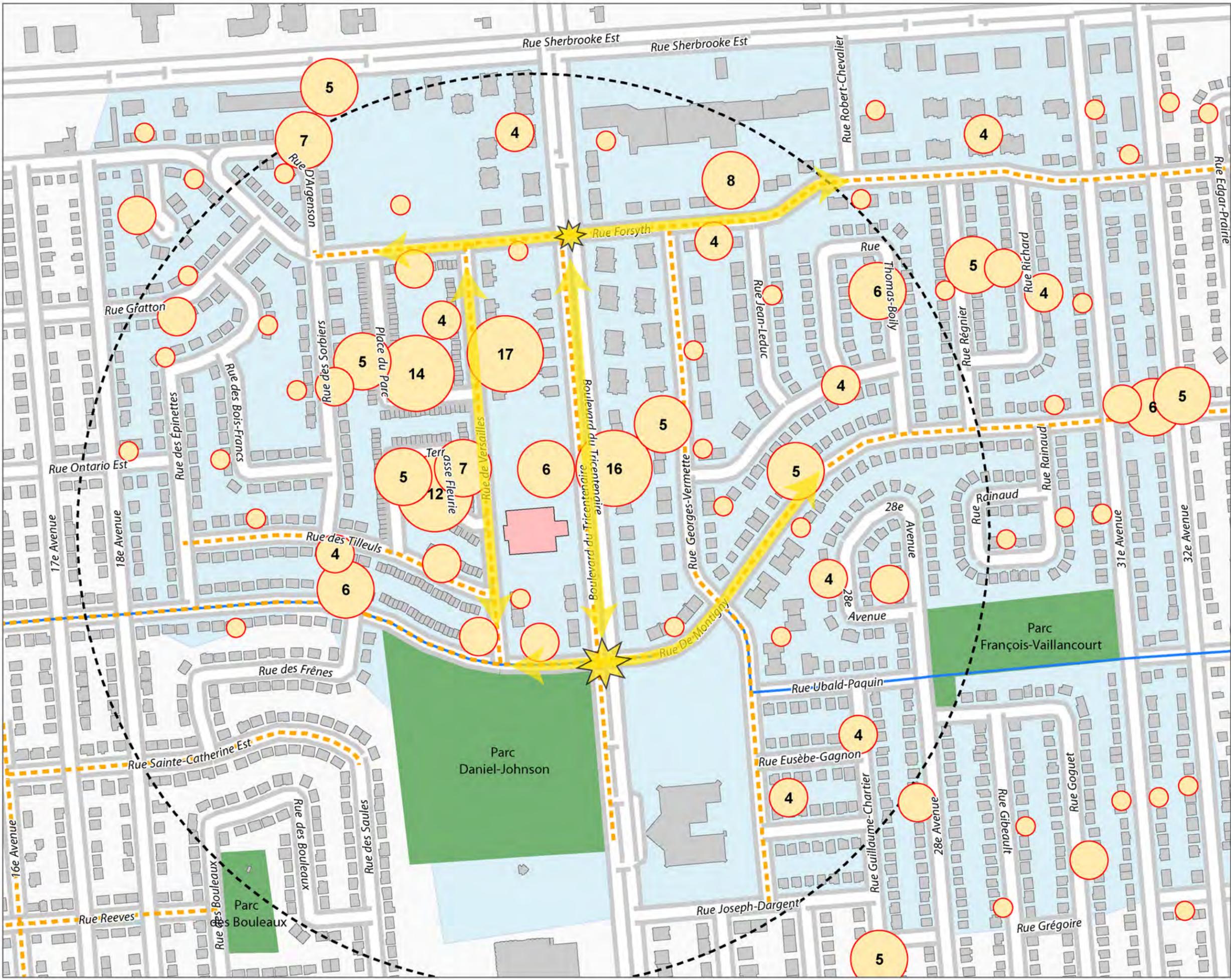
■ Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante



Source de données : MTO, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAD 83
Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Intersection de Montigny/Tricentenaire

Il s'agit de l'intersection la plus importante pour les déplacements actifs autour de l'école Félix-Leclerc en raison non seulement de son achalandage, mais également du lien qu'elle crée avec le pôle d'attraction que représente le parc Daniel-Johnson et ses installations sportives. Ajoutons que cette intersection est également fréquemment traversée par les élèves de l'école secondaire Daniel-Johnson.



Intersection de Montigny et boulevard du Tricentenaire

Description :

- Volume élevé de circulation et limite de vitesse de 50 km/h sur le boulevard du Tricentenaire
- 7 voies de circulation avec terre-plein sur le boulevard
- Plusieurs arrêts d'autobus localisés aux coins du carrefour
- Feux de circulation à l'intersection
- Présence de deux passages pour piétons à larges bandes blanches
- Présence de feux piétons pour traverser le boulevard du Tricentenaire
- Présence d'un brigadier scolaire

Diagnostic :

- La traversée du boulevard du Tricentenaire est longue et insécurisante en raison de la largeur de la chaussée
- Une importance limitée dans les aménagements est accordée à la traversée de la rue de Montigny du côté ouest du boulevard malgré l'affluence importante
 - Absence de feux piétons du côté ouest du boulevard du Tricentenaire pour traverser la rue de Montigny vers/depuis le parc
 - Le passage pour piétons à ligne blanche ne met pas beaucoup d'accent sur l'importance de cet axe de déplacement
- Le rayon des trottoirs du côté ouest est grand ce qui peut favoriser les virages rapides des voitures vers la zone scolaire sur de Montigny en provenance du boulevard du Tricentenaire

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir du côté ouest de l'intersection
 - Cette mesure aurait le double avantage de réduire la distance de traversée du boulevard du Tricentenaire et ainsi l'exposition des piétons tout en rapetissant les rayons de trottoir du côté ouest pour limiter la vitesse des véhicules tournant vers la zone scolaire
- Sécuriser davantage la traversée de la rue de Montigny du côté ouest du boulevard par :
 - Le remplacement du passage pour piétons par un passage à larges bandes blanches
 - Proposer l'implantation d'un feu piéton dans cet axe également
- Évaluer la possibilité avec la Ville-centre d'ajouter un décompte numérique aux feux piétons à l'intersection

2 - Intersection Forsyth /Tricentenaire

Tout comme l'intersection de Montigny/Tricentenaire, cette intersection est un lieu de passage obligatoire pour une quantité considérable d'élèves en raison de leur lieu de résidence et du nombre limité d'intersections permettant de traverser le boulevard du Tricentenaire.

Description :

- Volume élevé de circulation et vitesse de 50 km/h
- 7 voies de circulation avec terre-plein sur le boulevard
- Deux arrêts d'autobus dans l'axe du boulevard du Tricentenaire
- Circulation gérée par des arrêts obligatoires dans toutes les directions
- Présence d'un brigadier scolaire



Traverse piétonne - Intersection Forsyth et boulevard du Tricentenaire

Diagnostic :

- La circulation à cet endroit est gérée par des panneaux d'arrêts pour toutes les directions malgré une largeur de 7 voies. Il est donc très difficile pour les piétons de traverser le boulevard du Tricentenaire de manière sécuritaire d'un seul coup, et ce, malgré la présence d'un brigadier.
- Les piétons, et même le brigadier, se retrouvent parfois coincés au centre de la chaussée, au milieu d'une artère de 7 voies de circulation. Cette situation est très peu confortable, d'autant plus que le terre-plein à cet endroit est peu large et ne constitue pas un réel endroit refuge

Recommandations à l'arrondissement :

- Il est recommandé d'évaluer la possibilité d'installer des feux de circulation et des feux pour piétons à décompte numérique à cette intersection
- Il est recommandé de sécuriser la traversée du boulevard par :
 - L'aménagement d'avancées de trottoirs de manière à réduire la distance à franchir pour traverser le boulevard du Tricentenaire
 - L'élargissement du terre-plein et l'inclusion d'un ilot refuge

3 - Rue Versailles

La rue Versailles est un lieu de passage pour une grande quantité d'élèves habitant à l'ouest de l'école. On y observe un achalandage élevé au début et à la fin des classes. C'est aussi l'endroit où les parents qui viennent reconduire leurs enfants à l'école les débarquent.

Description :

- Zone scolaire, limite de vitesse de 30 km/h
- Traverses piétonnes marquées à l'intersection de la Terrasse Fleurie et à l'intersection de la Place du Parc
- Présence de pictogrammes écoliers marqués sur la chaussée

Diagnostic :

- La limite de vitesse de 30 km/h est rarement respectée selon la direction
- Les parents venant reconduire leurs enfants immobilisent leur véhicule sur les passages pour piétons

Recommandations à l'arrondissement :

- Analyser l'opportunité d'installer des balises centrales ou des dos d'âne allongés à l'approche de l'école pour réduire la vitesse des véhicules
- Évaluer la possibilité d'implanter des interdictions d'immobiliser son véhicule devant l'entrée de la cour d'école et aux abords des passages pour piétons de l'intersection Terrasse Fleurie et rue Versailles
- Évaluer la possibilité de délimiter ces zones d'interdiction par du marquage au sol jaune quadrillé



Pictogramme d'écoliers en zone scolaire – Rue Versailles



Traverses piétonnes devant l'accès à la cour d'école – Rue Versailles

4 - Intersection des rues Jean-Leduc et Forsyth

L'affluence peut être élevée à cette intersection en raison du corridor scolaire sur la rue Forsyth et du parc Victoria-Girard. De plus, le sentier qui se trouve dans ce parc constitue un raccourci qui permet aux piétons de rejoindre directement la rue Thomas-Boily à partir de Forsyth.

Diagnostic :

- Faible visibilité de la présence possible d'écoliers qui pourraient traverser vers le parc pour les voitures arrivant depuis la rue Jean-Leduc
- Il est difficile de traverser la rue Forsyth pour rejoindre le parc puisque les intersections avec arrêts obligatoires sont éloignées



Accès au parc Victoria-Girard - Intersection rue Jean-Leduc et Forsyth

Recommandations à l'arrondissement :

- Marquer une ligne d'arrêt sur Jean-Leduc pour accroître la visibilité de l'arrêt obligatoire
- Marquer un passage pour piétons à larges bandes blanches pour traverser Jean-Leduc
- Évaluer l'opportunité de marquer un passage à larges bandes jaunes pour traverser Forsyth et ainsi rejoindre le parc
- Analyser la possibilité d'aménager une avancée de trottoir du côté du parc pour faciliter et sécuriser la traversée de la rue Forsyth.

5 - Sentiers piétons dans le quartier

On retrouve plusieurs sentiers piétons dans le quartier. Dans la plupart des cas, ils relient un parc à une rue avoisinante. Ces sentiers permettent de pallier une connectivité limitée des voies de circulation à certains endroits et rendent les quartiers plus perméables aux déplacements actifs.

Diagnostic :

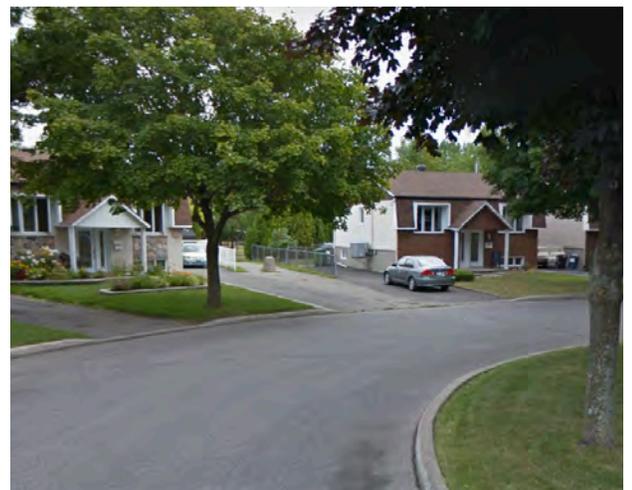
- Mauvaise visibilité à l'approche de certains des sentiers
- Ces sentiers aboutissent parfois sur des rues dépourvues d'aménagements pour piétons brisant la continuité du réseau piéton

Recommandations à l'arrondissement :

- Assurer une bonne visibilité des sentiers par une signalisation appropriée aux abords de ces derniers et un marquage au sol bien visible
- Marquer des passages pour piétons à larges bandes jaunes en continuité avec les sentiers piétons, lorsque nécessaire
- Prioriser l'aménagement de trottoirs (lorsqu'inexistants) sur les rues où débouchent les sentiers piétons



Passage piéton reliant la rue des Sorbiers au parc des Épinettes – mauvaise visibilité du sentier



Passage piéton reliant la rue Rainaud au parc François-Vaillancourt – absence de continuité sur la rue

6 – Réseau cyclable dans le quartier

Diagnostic :

- Absence de lien cyclable nord-sud

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité de créer un axe cyclable nord-sud dans le quartier sur la 16^e Avenue et/ou sur le boulevard du Tricentenaire
- Assurer la connexion des nouveaux axes cyclables avec le réseau existant

École Félix-Leclerc

Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  feux circulation piéton
-  feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École

0 50 100 m



Enjeu 2

- Intersection très fréquentée par les écoliers
- Le nombre élevé de voies et l'absence de feux de circulation rendent la traversée difficile pour les piétons
- > Étudier la faisabilité d'implanter des feux de circulation
- > Réduire la largeur de la chaussée par l'aménagement de saillies de trottoirs et / ou par l'élargissement du terre-plein

Enjeu 3

- Présence de parents qui immobilisent leur voiture sur les traverses piétonnes à l'entrée et à la sortie des classes
- Selon la direction, la limite de 30 km/h est peu respectée
- > Assurer un bon dégagement des traverses piétonnes et des accès à la cour d'école par:
 - Des interdictions de stationner
 - Un marquage au sol quadrillé
- > Effectuer des relevés de vitesse et évaluer la possibilité d'implanter des balises centrales comme mesure d'apaisement de la circulation

Enjeu 4

- Faible visibilité de la présence possible d'écoliers
- Absence de traverse piétonne
- Accès au parc difficile en raison de l'absence d'arrêt obligatoire sur Forsyth
- > Marquer une ligne d'arrêt sur Jean-Leduc
- > Marquer des traverses piétonnes, minimalement pour traverser Jean-Leduc
- > Évaluer les possibilités pour sécuriser davantage la traversée de Forsyth:
 - Implanter des arrêts obligatoires sur Forsyth
 - Aménager des saillies de trottoirs pour réduire la distance à franchir

Enjeu 1

- Intersection très fréquentée, lieu de passage important
- La traversée de Tricentenaire est longue et insécurisante
- Les rayons de trottoirs du côté ouest sont très grands
- > Aménager des saillies de trottoirs, prioritairement du côté ouest
- > Ajouter un décompte numérique aux feux piétons
- > Ajouter un feu piéton du côté ouest pour traverser de Montigny
- Privilégier une traverse piétonne à larges bandes blanches

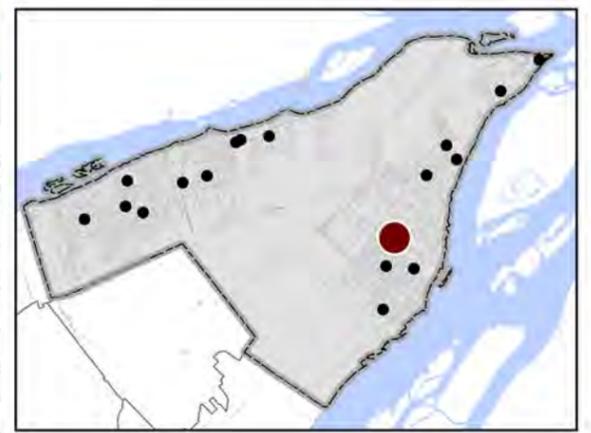
Recommandations générales

Enjeu 5 - Sentiers piétons dans le quartier

- Mauvaise visibilité à l'approche de certains sentiers
- Ces sentiers aboutissent parfois sur des rues dépourvues d'aménagements pour piétons brisant la continuité du réseau piéton
- > Assurer une bonne visibilité des sentiers par une signalisation appropriée aux abords de ces derniers, des interdictions de stationner et un marquage au sol bien visible
- > Marquer des traverses piétonnes à larges bandes jaunes en continuité avec les sentiers piétons lorsque nécessaire
- > Prioriser l'aménagement de trottoirs (lorsqu'inexistants) sur les rues où débouchent les sentiers piétons

Enjeu 6 - Réseau cyclable dans le quartier

- Absence de lien cyclable nord-sud
- > Analyser la possibilité d'aménager un lien cyclable nord-sud sur la 16e avenue et / ou sur le boulevard du Tricentenaire
- > Assurer la connexion des liens cyclables avec le réseau existant





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Fernand-Gauthier Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île



Photo : Site web de l'école

12600, avenue Paul Dufault, Rivière-des-Prairies, Montréal, QC H1E 2B6

Date de la marche de repérage : 3 octobre 2013

Visite et rapport effectués par : David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Fernand-Gauthier est une école primaire de quartier située à Rivière-des-Prairies sur la rue Octave-Pelletier, entre les avenues Paul Dufault et Léon Ringuet. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire et offre certaines classes spécialisées pour les enfants ayant des troubles liés à l'autisme.

L'entrée principale de l'école (qui est aussi l'entrée du personnel) est située au coin de la rue Octave-Pelletier et de l'avenue Paul Dufault, tandis que les entrées des élèves se situent du côté de la cour d'école, à l'arrière et sur le côté du bâtiment. On peut accéder à la cour d'école par quatre accès; un du côté de Paul Dufault et trois du côté de Léon Ringuet. L'école possède deux zones de débarcadère pour ses autobus scolaires qui sont également situées sur ces deux rues. Le stationnement du personnel est localisé devant l'entrée principale de l'école. Il est à noter que l'école ne possède pas de supports à vélo.

Type d'école	École de quartier + classes d'adaptation
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	208 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	55 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Nombre d'élèves transportés : 136 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	Aucun brigadier



Environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel

L'école est située dans un quartier essentiellement résidentiel. La plupart des rues du quartier sont composées de maisons unifamiliales ou d'immeubles de 2 ou 3 logements. Cependant, certains secteurs du quartier se démarquent par une densité d'habitation plus élevée. On trouve effectivement un complexe de plusieurs immeubles regroupant des habitations à loyer modique le long de la rue Jacques Rousseau, à l'ouest du boulevard Armand-Bombardier. Certains tronçons du boulevard Perras sont aussi bordés par des immeubles à logements.

La fonction commerciale n'est que très peu représentée aux alentours de l'école. Un petit bistro est localisé sur le boulevard Gouin, au coin de la 26^e Avenue. Outre cet établissement, les commerces et services de proximité les plus rapprochés de l'école sont situés à près d'un kilomètre, soit sur la rue André-Ampère autour de l'intersection avec le boulevard Armand-Bombardier.

Les voies de circulation

La majorité des rues à proximité de l'école offre un milieu favorable au transport actif. La circulation y est généralement faible, des trottoirs sont présents des deux côtés de la rue et la présence d'arbres matures contribue à créer un cadre agréable pour la marche. Ces rues sont toutes à double sens de circulation. Ajoutons aussi que la trame de rue à proximité de l'école, plutôt orthogonale, offre une bonne connectivité, ce qui favorise les déplacements actifs en permettant des trajets sans détour majeur.

Cependant, on retrouve à quelque 150 mètres au sud de l'école une des artères les plus importantes dans l'axe est-ouest à Rivière-des-Prairies, soit le boulevard Perras. Ce boulevard supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé. On y compte 6 voies de circulation et la vitesse de circulation à la hauteur de l'école est limitée à 50 km/h. Plusieurs parcours d'autobus empruntent aussi cette artère. On y retrouve un terre-plein végétalisé et des trottoirs des deux côtés de la rue. En raison du volume de circulation et de la largeur de la chaussée, la traversée de cette artère peut se révéler longue et insécurisante. Le boulevard représente en ce sens la principale barrière pour les déplacements actifs dans le quartier.

Dans une moindre mesure, le boulevard Gouin, situé au nord de l'école, est aussi un axe est-ouest important. Loin de supporter un volume de circulation aussi important que le boulevard Perras, il peut toutefois recevoir de la circulation de transit. Ce boulevard est à double sens de circulation et possède une voie de circulation pour chaque direction. La largeur de la chaussée est assez faible et la vitesse y est limitée à 40 km/h. Ajoutons que très peu de résidences sont situées au nord du boulevard Gouin. Cependant, ce boulevard est fréquemment utilisé pour la promenade à pied ou à vélo et il est traversé pour accéder aux différents parcs riverains du secteur.

Le boulevard Armand-Bombardier, situé à l'ouest de l'école, constitue la principale artère nord-sud du quartier. Il possède 6 voies de circulation séparées par un terre-plein central planté d'arbres. Tout comme le boulevard Perras, la vitesse de circulation y est limitée à 50 km/h et on y trouve une circulation de transit. Cette circulation de transit est cependant plus forte au sud du boulevard Perras que sur le tronçon situé au nord de ce dernier. Le boulevard possède des trottoirs des deux côtés de la chaussée. En raison de la largeur de sa chaussée, ce boulevard peut se révéler une barrière importante aux déplacements pour les piétons et pour les cyclistes.

Les parcs et les pôles d'attraction

On retrouve un seul bâtiment pouvant être qualifié de pôle d'attraction à proximité de l'école. Il s'agit du CSSS de la Pointe-de-l'île, situé à l'intersection du boulevard Perras et de l'avenue Alexis Carrel. Cet établissement est susceptible de générer une quantité considérable de déplacements.

De plus, il faut souligner la présence de plusieurs parcs importants pouvant jouer le rôle de pôles d'attraction pour la population du quartier. Tout d'abord, le parc Alexis-Carrel, à une centaine de mètres à l'est de l'école, est un parc de quartier qui contient des aires de jeux pour enfants ainsi qu'un terrain de baseball, une piscine publique, des terrains de basket-ball et un skateparc. On y trouve une aire boisée et quelques sentiers piétons qui sillonnent le parc.

Plus à l'ouest, le parc Armand-Bombardier comprend un grand secteur boisé et plusieurs sentiers pour la promenade. Dans sa partie sud, près du boulevard Perras, il possède aussi deux petits terrains de baseball, un terrain de basket-ball et des aires de jeux pour enfants.

À l'ouest du boulevard Armand-Bombardier, on remarque une concentration de parcs de part et d'autre du boulevard Perras. Ces parcs accueillent notamment des terrains de soccer (parc Conrad-Poirier) et un petit terrain de baseball ainsi qu'un grand secteur boisé (parc Sainte-Marthe). Il importe également de mentionner la présence d'un jardin communautaire au coin nord-ouest de l'intersection du boulevard Perras et du boulevard Armand-Bombardier. L'ensemble de ces installations, combiné à la présence d'un secteur résidentiel à haute densité, peut contribuer à générer un achalandage piéton important à cette intersection.

Le réseau cyclable

Le réseau cyclable dans le quartier de l'école est essentiellement composé d'axes est-ouest. On retrouve tout d'abord une piste cyclable sur le boulevard Gouin qui se transforme temporairement en chaussée désignée pour cycliste à la hauteur de l'école. La piste circule également par endroits dans certains parcs qui bordent le boulevard. Cette piste est beaucoup utilisée à des fins de loisirs et de promenade en raison de sa localisation en bordure de la rivière des Prairies.

Au sein du quartier, on retrouve une chaussée désignée pour cyclistes sur la rue Octave-Pelletier, qui relie directement l'école Fernand-Gauthier. Vers l'est, la chaussée désignée bifurque sur la rue Alfred-Nobel pour contourner le parc Alexis-Carrel. Vers l'ouest, elle tourne sur la 25^e avenue pour rejoindre le boulevard Perras où elle se transforme en bandes cyclables unidirectionnelles. On note cependant l'absence de lien nord-sud dans le quartier.

Actions récentes de l'arrondissement en matière d'apaisement de la circulation

L'arrondissement a procédé en 2012 et 2013 à l'installation de balises centrales sur quelques rues résidentielles dans le quartier de l'école. Ces mesures d'apaisement de la circulation sont notamment implantées sur la rue Octave-Pelletier (2 balises), en bordure de l'école, et sur la rue Jacques-Rousseau (4 balises), où l'on retrouve un bassin important d'écoliers. Un passage pour piétons à mi-tronçon a également été ajouté pour faciliter la traversée de cette rue. On trouve aussi des balises centrales implantées en bordure du parc Alexis-Carrel, sur les avenues Alfred Nobel et Fernand Forest (4 balises).

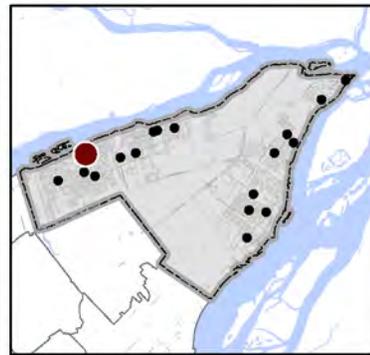
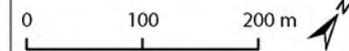


Balise centrale — Avenue Fernand-Forest

École
Fernand-Gauthier
Carte
environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Secteur commercial
-  Secteur résidentiel - haute densité
-  Lieu de franchissement
-  Sentier piéton
-  Barrière aux déplacements actifs



Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

Le territoire de desserte de l'école correspond au quadrilatère formé par la rue Élie-Beaugard à l'ouest, la 39^e avenue à l'est, la rivière des Prairies au nord et le boulevard Perras au sud.

On constate sur la carte de répartition des élèves que 51 enfants (24 % des élèves) habitent dans un rayon de 500 mètres de l'école. Ces derniers sont répartis assez uniformément sur les rues locales autour de l'école. On constate également que lorsque l'on élargit le rayon à un kilomètre, le nombre d'élèves augmente à 142 (68 %).

À quelque 900 mètres à vol d'oiseau à l'ouest de l'école, on trouve une grande concentration d'élèves au-delà du boulevard Armand-Bombardier. C'est effectivement un bassin de 64 écoliers (31 % des élèves) qui habitent dans le complexe d'habitation situé le long de la rue Jacques Rousseau.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Fernand-Gauthier possède des classes d'adaptation pour les élèves ayant des troubles du spectre de l'autisme. En raison de ces classes spécialisées, une quantité considérable d'élèves habitent en dehors de la zone de desserte de l'école. C'est notamment pour cette raison qu'un nombre important de jeunes y est transporté par autobus scolaire. On compte 136 des 208 élèves (65 %) qui bénéficient du transport scolaire.

Les 64 écoliers résidant le long de la rue Jacques-Rousseau font partie de ce nombre et sont donc admissibles au transport scolaire. Cette situation limite ainsi le nombre d'enfants ayant recourt au transport actif chaque jour. Cependant, en raison de leur emplacement géographique, il convient de considérer ces élèves comme des candidats potentiels au transport actif puisqu'ils pourraient facilement se rendre à l'école en environ 20 minutes! De plus, la concentration de ces élèves faciliterait la création de groupes de marcheurs ou encore d'autobus pédestres dans ce secteur.

Aussi, les élèves résidant à moins de 500 mètres de l'école ainsi que ceux habitant à l'est du parc Alexis-Carrel sont clairement des candidats potentiels au transport actif puisqu'ils peuvent se rendre à l'école à pied en un temps tout à fait raisonnable. Ajoutons aussi que les rues locales à proximité de l'école possèdent un volume de circulation relativement faible et sont dépourvues d'obstacles majeurs pour les déplacements actifs.

Cheminement des élèves

Lorsque l'on regarde la trame des rues à l'ouest de l'école, on constate que la rue Octave-Pelletier permet à plusieurs écoliers de rejoindre l'école puisqu'elle relie les avenues et les rues dans l'axe nord-sud à proximité de l'école. Cette rue tient lieu de route collectrice pour les élèves piétons et est, en ce sens, un lieu de passage obligatoire pour beaucoup de jeunes

pour rejoindre l'école. À l'est de l'école, l'avenue Fernand-Forest joue un rôle similaire pour les élèves habitant au-delà du parc Alexis-Carrel. Ajoutons cependant que la traversée du parc peut représenter un raccourci vers l'école pour plusieurs d'entre eux.

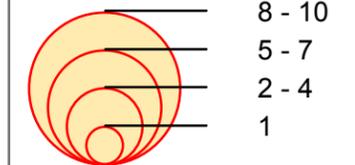
Plus vers l'ouest, les sentiers piétons du parc Armand-Bombardier constituent un lien direct vers l'école pour les enfants habitant autour de la rue Jacques-Rousseau. Les élèves de ce secteur désirant éviter ce parc devront plutôt cheminer sur le boulevard Perras. Ainsi, les intersections du boulevard Armand-Bombardier avec la rue Jacques-Rousseau et le boulevard Perras deviennent des lieux de passage obligatoire pour ces personnes. Puisque les écoliers habitant à l'ouest du parc Armand-Bombardier ont accès au transport scolaire par autobus le matin et le soir, ces axes de cheminement sont pour l'instant peu utilisés. Néanmoins, il semble juste de les considérer comme des axes de cheminement « à potentiel élevé ». Aussi, il faut mentionner l'absence de brigadier scolaire assigné à cette école en raison notamment de la disponibilité du transport scolaire pour les élèves de ce secteur.

École Fernand-Gauthier

Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



--- Répartition, rayon de 500m

--- Répartition, rayon de 1 km

--- Corridor scolaire

--- Réseau cyclable

--- Voie ferrée

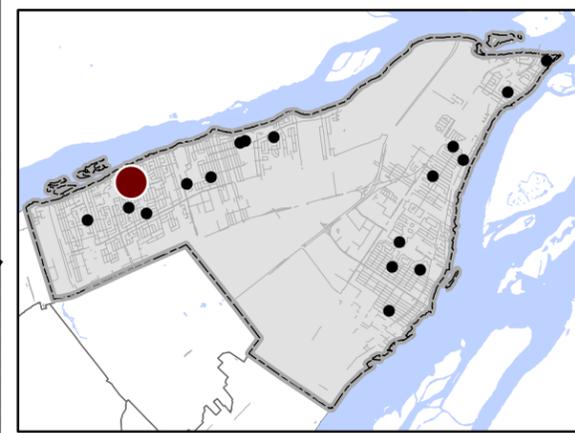
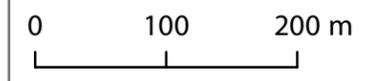
École

Parc

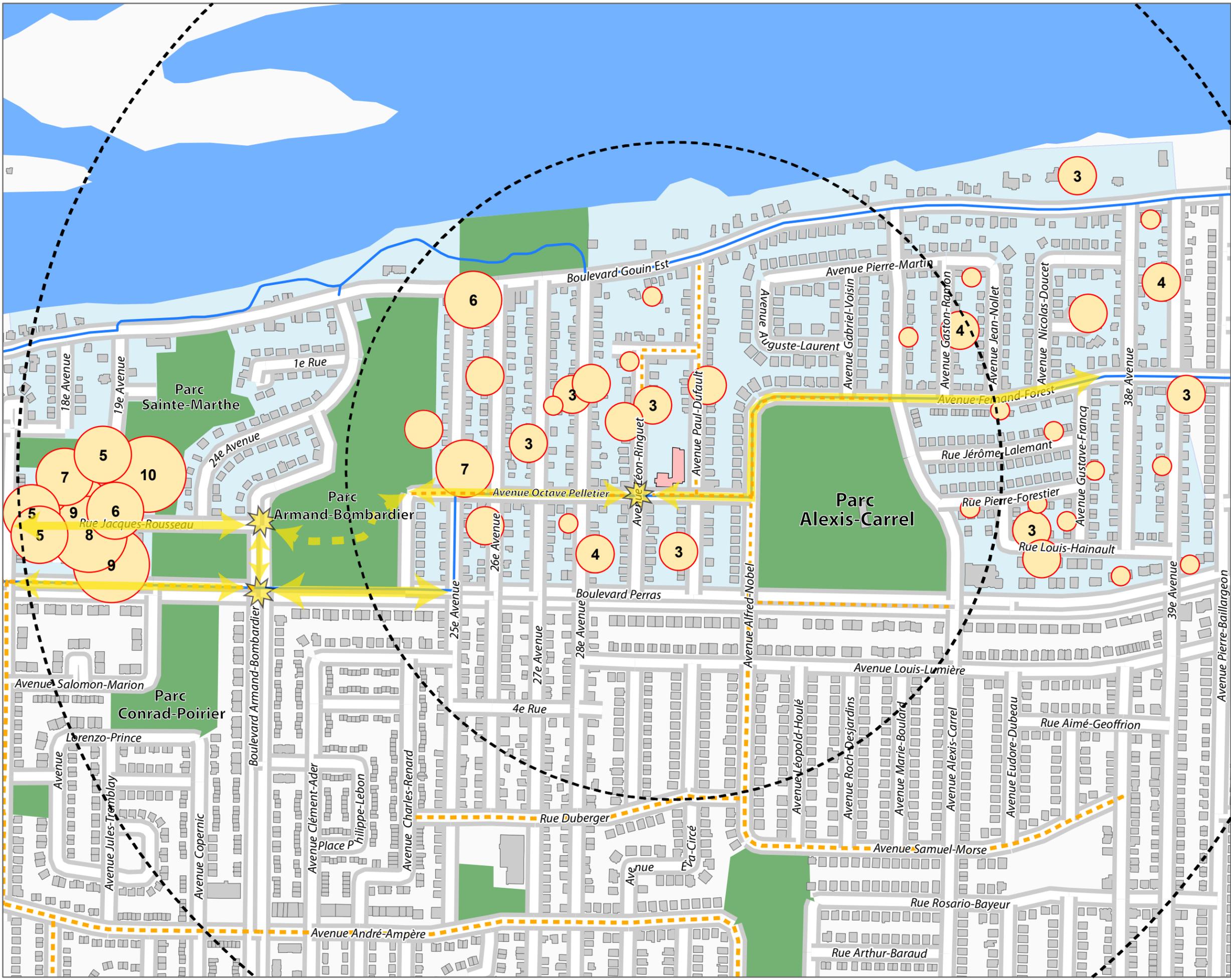
Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Parc Armand-Bombardier

Les sentiers piétons que contient ce parc représentent le lien le plus direct entre l'important bassin d'élèves le long de la rue Jacques-Rousseau et l'école. Ce secteur comporte une soixantaine d'élèves qui pourraient facilement être des candidats potentiels au transport actif. En effet, en traversant le parc, ces élèves peuvent rejoindre l'école à pied en moins d'un kilomètre. D'ailleurs, si ces écoliers bénéficient du transport scolaire par autobus le matin et le soir, plusieurs d'entre eux marchent tout de même sur l'heure du diner pour rentrer manger à la maison et empruntent habituellement le parc.

Diagnostic :

- Certains parents craignent de laisser marcher leurs enfants dans le parc, particulièrement à la sortie des classes, en raison du manque d'éclairage le long des sentiers et de la proximité d'un grand secteur boisé.

Recommandation à l'arrondissement :

- Bonifier l'éclairage le long des sentiers piétons, prioritairement celui reliant la rue Jacques-Rousseau à la rue Octave-Pelletier.

Recommandation à l'équipe-école :

- Étudier la possibilité d'offrir des solutions de rechange au transport par autobus comme des groupes de marcheurs ou des autobus pédestres pour les écoliers résidant à l'ouest du parc.

2 - Intersection Armand-Bombardier / Jacques-Rousseau (accès au parc Armand-Bombardier)

Cette intersection a une importance stratégique pour le quartier puisqu'elle constitue un lieu de passage entre un secteur à forte densité de population et un parc de quartier : le parc Armand-Bombardier. On comprend donc son importance pour le cheminement des élèves qui veulent traverser le parc pour se rendre à l'école, ou encore plus généralement pour la population du secteur qui désire accéder au parc.



Intersection rue Jacques-Rousseau et boulevard Armand-Bombardier

Diagnostic :

- La chaussée du boulevard Armand-Bombardier est large et longue à traverser (6 voies de circulation et un terre-plein central).
- Absence de signalisation à l'intersection sur Armand-Bombardier (aucun arrêt obligatoire ni feu de circulation).
- Absence de passage pour piétons vers le parc
- Le nombre de voies de circulation semble trop grand pour le volume de circulation qu'on retrouve sur ce segment du boulevard (au nord du boulevard Perras).
- D'une manière générale, intersection insécurisante pour le piéton en raison de l'absence de mesure pour faciliter la traversée du boulevard.

Recommandations à l'arrondissement :

- Étudier la possibilité d'implanter des panneaux d'arrêts à l'intersection sur Armand-Bombardier.
- Marquer des passages pour piétons à l'intersection, prioritairement un passage entre la rue Jacques-Rousseau et le parc.
- Évaluer la possibilité de resserrer l'intersection pour en réduire la largeur en aménageant des trottoirs élargis et/ou des saillies de trottoir.
- Évaluer la nécessité des 6 voies de circulation sur le boulevard Armand-Bombardier au nord du boulevard Perras et la possibilité de réduire la largeur totale de la chaussée en retirant des voies des circulations.

3 — Intersection Armand Bombardier / Boulevard Perras

Il s'agit du croisement entre deux boulevards importants de Rivière-des-Prairies. C'est un lieu de passage pour certains enfants pour se rendre à l'école, mais aussi une intersection présentant un achalandage piéton important. Effectivement, la présence d'arrêts d'autobus sur le boulevard Perras, l'accès au parc Armand-Bombardier ou au jardin communautaire et la proximité de secteurs résidentiels denses contribuent à l'achalandage de l'intersection.



Traversée du boulevard Armand-Bombardier à l'intersection du boulevard Perras

Description :

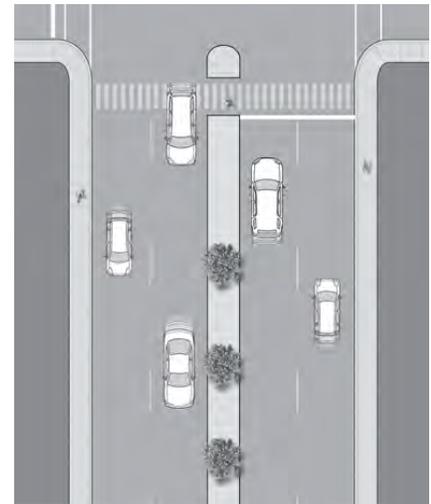
- Volume élevé de circulation automobile
- 6 voies de circulation dans l'axe Armand-Bombardier
- 4 voies de circulation, 2 voies de stationnement sur rue et 2 bandes cyclables dans l'axe Perras
- Terre-plein large et planté d'arbres sur Perras et Armand-Bombardier
- Plusieurs arrêts d'autobus localisés aux coins du carrefour
- Présence de passages pour piétons à doubles lignes blanches pour traverser le carrefour
- Présence de feux piétons accompagnant les feux de circulation dans chacun des axes

Diagnostic :

- La traversée de l'intersection est longue en raison de la largeur de la chaussée dans les deux axes.
- Le terre-plein sur le boulevard Armand-Bombardier est éloigné des passages pour piétons, limitant ainsi l'effet d'îlot refuge créé par le terre-plein.

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer les possibilités pour aménager des saillies de trottoirs aux coins de l'intersection pour réduire la distance à franchir pour les piétons.
- Analyser la possibilité d'allonger les terre-pleins sur Armand-Bombardier pour les rapprocher des passages pour piétons et créer des îlots refuges.



Exemple d'îlot refuge

4 – Boulevard Gouin

Ce boulevard est situé au nord du quartier. Il traverse l'arrondissement (et même l'île de Montréal) d'est en ouest. Il reçoit une certaine circulation de transit, mais le volume de circulation qu'on y retrouve est somme toute modéré. En raison de sa localisation en bordure de la Rivière-des-Prairies, le boulevard et ses abords sont fréquemment utilisés à des fins de promenade, autant pour les cyclistes que pour les piétons.

Diagnostic :

- Largeur insuffisante des trottoirs et absence de trottoirs par endroits
- Manque d'indication et de visibilité lorsque la piste cyclable dans le parc André-Corbeil-dit-Tranchemontagne se transforme en chaussée désignée sur le boulevard Gouin
- Largeur généralement insuffisante et délimitation déficiente des voies cyclables
- Présence d'obstacles dans la piste cyclable par endroits

Recommandations à l'arrondissement :

- Assurer une signalisation et un marquage sur la chaussée adéquats pour indiquer la sortie de la piste cyclable du parc André-Corbeil-dit-Tranchemontagne qui se transforme en chaussée désignée pour cyclistes sur le boulevard Gouin.
- Aménager, dans la mesure du possible, des trottoirs d'une largeur minimale de 1,8 mètre pour y assurer un croisement confortable des piétons.
- Planifier, avec les acteurs concernés, le déplacement des poteaux de services publics qui sont implantés dans les voies réservées aux cyclistes.
- Aménager des voies cyclables bien délimitées d'une largeur minimale de 1,5 mètre par voie.



Trottoir de largeur insuffisante – Boulevard Gouin



Absence d'indication pour la transition de la piste cyclable en chaussée désignée – Boulevard Gouin (parc André-Corbeil-dit-Tranchemontagne)

5 – Intersection Alexis-Carrel/ boulevard Perras

Il s'agit d'une intersection importante dans le quartier puisqu'elle permet de rejoindre à la fois le parc Alexis-Carrel et le CSSS de la Pointe-de-l'Île. Il importe aussi de souligner la présence d'arrêts d'autobus à cette intersection qui peuvent contribuer à augmenter l'achalandage piéton. Pour ces raisons, l'achalandage piéton à cette intersection est susceptible d'être plus élevé qu'aux intersections voisines sur le boulevard Perras.

Description :

- 6 voies de circulation dans l'axe du boulevard Perras
- Terre-plein large et planté d'arbres sur Perras
- Plusieurs arrêts d'autobus localisés aux coins du carrefour
- Présence de passages pour piétons à doubles lignes blanches pour traverser le carrefour
- Arrêts obligatoires dans toutes les directions
- Pôle d'attraction (CSSS) au nord-est de l'intersection et parc (Alexis-Carrel) au nord-ouest



Intersection Avenue Alexis-Carrel et boulevard Perras

Diagnostic :

- Intersection stratégique dans le quartier
- Achalandage piéton considérable
- Faible visibilité des passages pour piétons
- La chaussée du boulevard Perras est longue à traverser

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs à l'intersection pour raccourcir la distance nécessaire pour franchir le boulevard Perras et ainsi en faciliter la traversée.
- Analyser la pertinence d'installer à l'intersection des feux de circulation accompagnés de feux piétons à décompte numérique.
- Privilégier le marquage de passages pour piétons à larges bandes blanches pour une visibilité accrue.

6 – Intersection Octave-Pelletier / Alfred-Nobel (accès au parc Alexis-Carrel)

Située à environ 100 mètres de l'école, cette intersection permet de traverser la rue Alfred-Nobel pour rejoindre le parc Alexis-Carrel et ses installations sportives. Cette intersection est un lieu de passage obligatoire pour rejoindre le parc pour une majorité de résidents habitant les rues à l'ouest du parc.

Description :

- Intersection en T
- Arrêts obligatoires dans les trois directions
- Présence d'une chaussée désignée pour cyclistes sur la rue Octave-Pelletier qui tourne vers le nord sur Alfred-Nobel



Intersection rue Octave-Pelletier et rue Alfred-Nobel (accès au parc Alexis-Carrel)

Diagnostic :

- Lors de notre visite, nous avons constaté un faible respect de l'arrêt obligatoire sur Alfred-Nobel.
- Absence de passage pour piétons vers le parc

Recommandations à l'arrondissement :

- Marquer des passages pour piétons reliant la rue Octave-Pelletier et le sentier piéton du parc.
- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs pour resserrer l'intersection et fournir une meilleure visibilité aux piétons qui s'apprêtent à traverser vers le parc.

7 — Réseau cyclable

Le réseau cyclable à proximité de l'école est essentiellement composé de deux axes est-ouest, soit une chaussée désignée pour cyclistes sur la rue Octave-Pelletier et d'une piste cyclable généralement en site propre sur le boulevard Gouin.

Diagnostic :

- Les axes cyclables est-ouest fournissent une bonne desserte pour le quartier de l'école.
- On note l'absence de liens cyclables nord-sud à proximité de l'école.

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité avec la Ville-centre d'aménager un axe nord-sud dans le quartier qui relierait le Boulevard Gouin et l'axe cyclable sur l'avenue André-Ampère. Ce nouvel axe pourrait aussi permettre de desservir l'école Denise-Pelletier, située plus au sud.

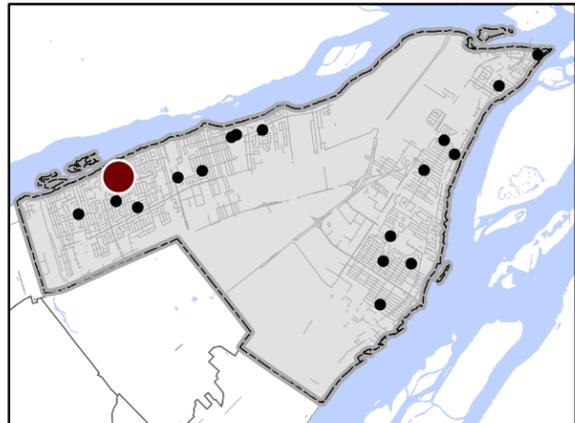
École Fernand-Gauthier

Enjeux et recommandations

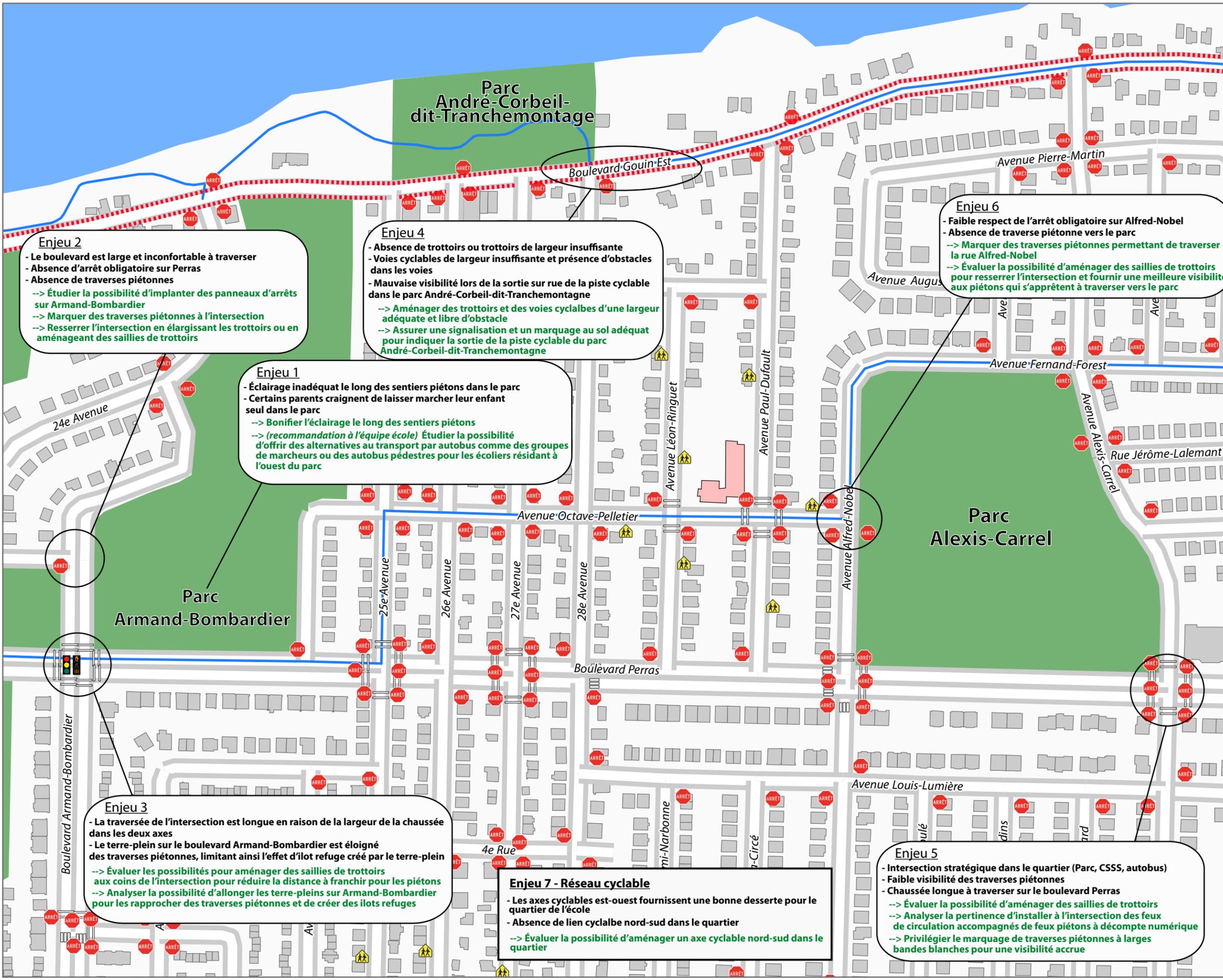
Légende

-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation piéton
-  Feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Trottoir à réaménager
-  Parc
-  École

0 50 100 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École François-La Bernarde Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île

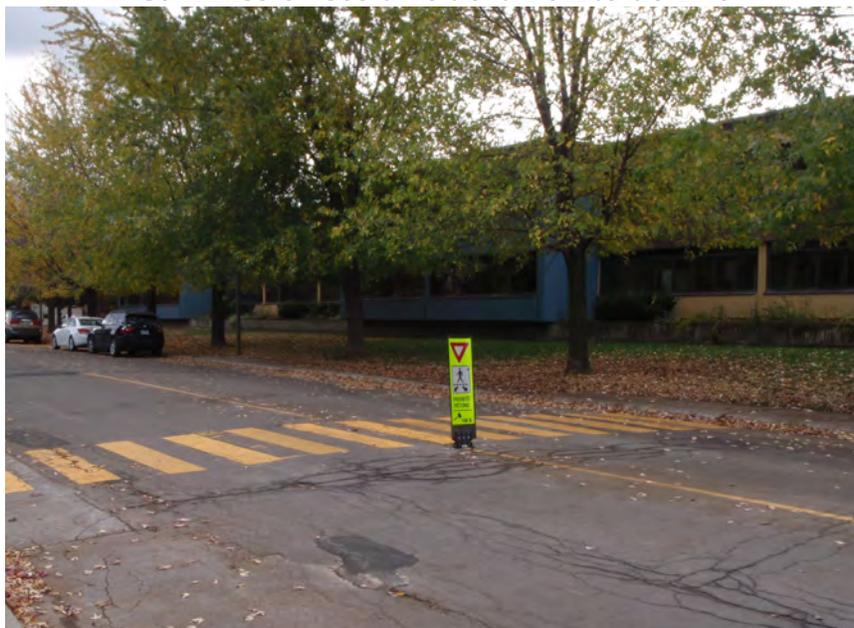


Photo : Google street view

950, rue Pierre-Lacroix, Pointe-aux-Trembles, Montréal, QC H1B 3C8

Date de la marche de repérage: 12 décembre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école François-La Bernarde est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur la rue Pierre-Lacroix, entre les rues de la Gauchetière et Parent. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire.

L'entrée principale de l'école et l'entrée du personnel sont situées au coin des rues Pierre-Lacroix et Parents tandis que les entrées des élèves se situent du côté de la cour d'école, à l'arrière du bâtiment. Les écoliers peuvent accéder à la cour d'école par les rues Parent et de la Gauchetière. L'entrée du service de garde est aussi située à l'arrière du bâtiment, du côté de la rue Parent. Le débarcadère des autobus est situé du côté de la rue de la Gauchetière près du stationnement du personnel. Ce stationnement a récemment été clôturé pour éviter que les élèves y circulent. L'école possède un support à vélos près de l'entrée principale de l'école. La cour d'école est bordée à l'ouest par un jardin communautaire.

Type d'école	École de quartier
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	373 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	Environ 50 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 2 Nombre d'élèves transportés : environ 75 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	2 brigadiers - Tricentenaire et Victoria - 16 ^e avenue et Parent



Environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel

L'école François-La Bernarde est située dans un quartier résidentiel de Pointe-aux-Trembles. Les rues à l'ouest de l'école, ainsi que la rue Pierre-Lacroix et de Normandie, à proximité de l'école, se caractérisent par une faible densité d'habitation. On y retrouve généralement des maisons unifamiliales et des bâtiments de deux ou trois logements. À l'est de l'école, le bâti résidentiel est plus dense. La Coopérative d'Habitation Le Colombier, structurée autour de la rue du même nom, regroupe des maisons en rangée et des bâtiments multifamiliaux de deux étages. Au sein de cette coopérative, les bâtiments sont reliés entre eux par un réseau de sentiers pour piétons seulement. Les voitures sont stationnées dans des espaces de stationnement situés en périphérie des habitations.



Sentier piéton - Coopérative le Colombier

Le boulevard du Tricentenaire est bordé par des immeubles à logements de trois ou quatre étages. On retrouve également une grande quantité d'immeubles à logement, connus sous le nom des habitations Saint-Georges, concentrés au sud de l'ancien chemin de fer, entre le boulevard du Tricentenaire et la 27^e avenue.

La mixité fonctionnelle est très faible dans le quartier. En effet, on ne retrouve aucun commerce ou service de proximité dans les environs de l'école, si ce n'est que de quelques rares dépanneurs. Le secteur commercial le plus près se situe le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste, au nord de la rue René-Lévesque.

Le parc Daniel-Johnson et ses équipements sportifs

Le parc Daniel-Johnson est un parc de quartier situé à proximité de l'école en bordure du boulevard du Tricentenaire, entre les rues René-Lévesque et de Montigny. Il constitue un pôle d'attraction important dans le quartier en raison de ses équipements sportifs. On y retrouve notamment des terrains de baseball, de tennis et de soccer. Des sentiers piétons éclairés permettent de circuler entre ces installations. L'aréna Rodrigue-Gilbert, de l'autre côté du boulevard, vient compléter cette offre d'installations sportives. Il est important de mentionner que l'importance de ce pôle est grandement renforcée par la présence de l'école secondaire Daniel-Johnson en bordure du parc ainsi que par la présence de l'école primaire Félix-Leclerc sur le boulevard du Tricentenaire, au nord de la rue de Montigny.

Le parc du Colombier, au centre de la coopérative d'habitation, est un parc de voisinage beaucoup plus petit que le parc Daniel-Johnson mais régulièrement fréquenté par les enfants qui habitent dans la coopérative. Il comprend des aires des jeux pour enfants et des terrains de pétanque

D'autres parcs se situent dans le secteur de l'école comme le parc Saint-Georges, qui comprend des aires de jeux et une piscine extérieure et le parc McLearn, où l'on trouve des terrains de soccer.

Les voies de circulation et les barrières aux déplacements

Situé à moins de 300 mètres de l'école, le boulevard du Tricentenaire est une des artères de transport les plus importantes dans axe nord-sud à Pointes-aux-tTemble. Cette route relie plusieurs des principales artères est-ouest du secteur, soient la rue Notre-Dame, la rue Sherbrooke et l'autoroute 40. Ce boulevard supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé. On y compte sept voies de circulation et la vitesse de circulation à la hauteur de l'école est limitée à 50km/h. Plusieurs parcours d'autobus empruntent aussi cette artère. On y retrouve également un terre-plein végétalisé et des trottoirs des deux côtés de la rue. En raison du volume de circulation et de la largeur de la chaussée, la traversée de cette artère peut se révéler longue et insécurisante. Le boulevard représente en ce sens une barrière importante pour les déplacements actifs dans le quartier.

La rue René-Lévesque est le principal axe est-ouest à proximité de l'école. Loin de supporter un volume de circulation aussi important que le boulevard du Tricentenaire, la rue René-Lévesque peut toutefois recevoir de la circulation de transit. Il s'agit d'une des rares rues dans le quartier offrant une connexion directe avec le quartier situé à l'ouest du

boulevard Saint-Jean-Baptiste. La rue est à double sens de circulation et possède une voie de circulation pour chaque direction. Ajoutons que certains parcours d'autobus y circulent. La vitesse y est limitée à 40 km/h.

Dans une moindre mesure, la 16^e avenue, dans l'axe nord-sud, peut aussi recevoir une certaine circulation de transit puisque cette avenue relie la rue Notre-Dame à la rue Sherbrooke, ce qui est plutôt rare dans le quartier. Cependant, il s'agit avant tout d'une rue locale et aucun parcours d'autobus n'y circule.

Outre ces routes, les rues à proximité de l'école sont des rues locales à faible débit de circulation. Ces rues sont à double sens de circulation et possèdent généralement des trottoirs. Certaines rues situées à l'est du boulevard du Tricentenaire n'en possèdent pas.

Au sud du quartier, la connectivité des voies de circulation est limitée par la présence d'un ancien chemin de fer qui crée en effet de barrière aux déplacements actifs. Il est possible de traverser ce terrain vague par des sentiers informels à plusieurs endroits. Cependant, le terrain est clôturé par endroit à l'est du boulevard du Tricentenaire.



Ancien chemin de fer le long de la rue Victoria

Le réseau cyclable

Aucun lien cyclable ne relie directement l'école. Cependant, à proximité de l'école (environ 200 mètres) se trouve une piste cyclable bidirectionnelle en bordure de la rue Prince-Albert. Cette piste est en site propre entre le boulevard du Tricentenaire et la 19^e avenue, le long de l'ancienne emprise ferroviaire. Plus au nord, on retrouve une chaussée désignée pour cyclistes sur la rue de Montigny, à proximité de l'école Félix-Leclerc. L'arrondissement prévoit également l'aménagement d'un axe cyclable nord-sud sur la 16^e avenue. Ce projet viendra corriger l'absence de lien cyclable nord-sud dans ce quartier.

Actions récentes de l'arrondissement pour sécuriser les déplacements actifs

On note à proximité de l'école la présence de deux traverses piétonnes à larges bandes jaunes destinées aux écoliers qui se rendent à l'école François-La Bernarde. La première se trouve directement en face de l'école sur la rue Pierre-Lacroix et permet de rejoindre le sentier piéton menant à la rue de Normandie.

En surplus, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles a récemment installé une balise centrale indiquant le montant de l'amende en cas de non-respect de ce passage pour piétons. Le second passage est quant à lui situé à l'intersection des rues de Normandie et du Colombier. Ces passages correspondent à un trajet fortement utilisé par les élèves de l'école.



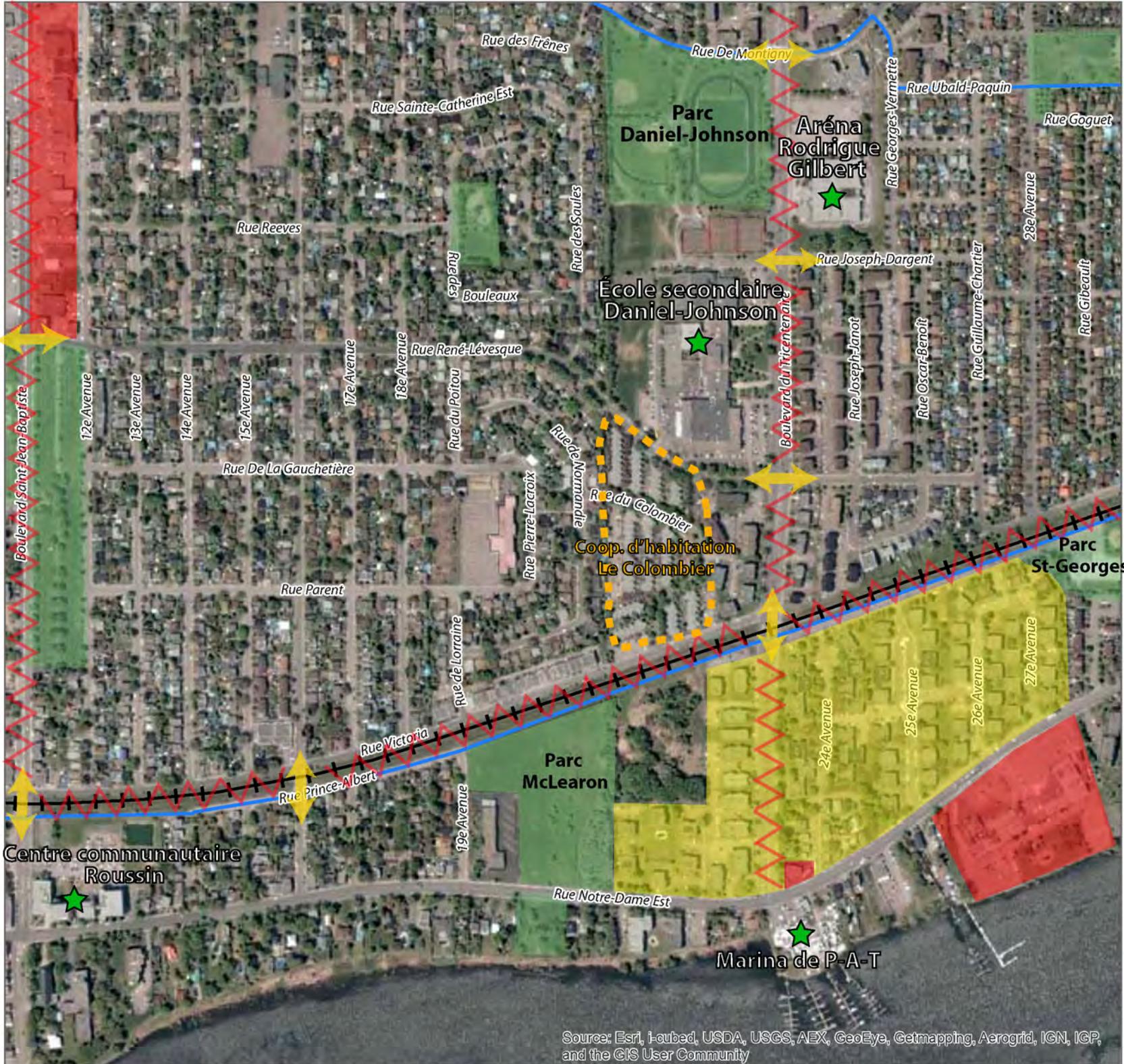
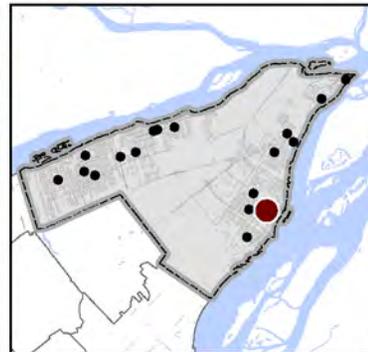
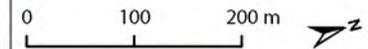
Traverse piétonne avec balise centrale - rue Pierre-Lacroix

L'arrondissement a également procédé en 2012 à l'implantation de cinq balises centrales visant à réduire la vitesse de circulation des voitures sur la rue René-Lévesque à l'ouest du boulevard du Tricentenaire.

École
François-La Bernarde
Carte
environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Secteur commercial
-  Secteur résidentiel - haute densité
-  Lieu de franchissement
-  Pôle d'attraction
-  Barrière aux déplacements actifs



Territoire de desserte et répartition des élèves

François-La Bernarde possède une aire de desserte plutôt restreinte. Cette dernière s'étend du boulevard Saint-Jean-Baptiste à l'ouest à la 32^e rue à l'est et de la rue Notre-Dame au sud jusqu'à la rue René-Lévesque, Joseph Dargent et Grégoire au nord. On remarque sur la carte de répartition des élèves deux secteurs où il y a une plus grande concentration d'élèves. Un premier bassin d'élèves de 75 enfants (20 % des élèves) se trouve à proximité de l'école dans la Coopérative d'Habitation Le Colombier et aux alentours.

À l'est du boulevard du Tricentenaire, on observe une seconde concentration d'écoliers, qui regroupe environ 70 enfants (19% des élèves) dans le complexe d'immeubles à logements situé au sud de l'ancien chemin de fer, entre le boulevard et la 27^e rue.

Dans une moindre mesure, on trouve également une concentration d'élèves sur les avenues entre les rues Parent et Victoria (environ 40 élèves pour 11% des élèves).

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Le transport actif est déjà une réalité quotidienne pour beaucoup d'élèves de François-La Bernarde. La direction estime qu'environ 30% des élèves marchent vers l'école tous les jours. Aussi, une dizaine d'élèves utilisent le vélo comme mode de transport en saison estivale. La popularité de la marche s'explique notamment par la proximité des lieux de résidence des jeunes par rapport à l'école.

En effet, sauf quelques rares exceptions, la totalité des élèves habitent dans un rayon d'un kilomètre de l'école. Parmi ceux-ci, environ 50%, soit environ 185 jeunes, habitent à moins de 500 mètres de l'école ; une distance qui peut facilement être marchée en moins de 10 minutes ! Cette proximité des élèves démontre bien le potentiel élevé pour le transport actif à l'école François-La Bernarde. Aussi, il est important de préciser qu'une petite partie de la population scolaire, seulement environ 75 élèves, bénéficie du transport par autobus, ce qui contribue au fort potentiel pour les déplacements à pied ou à vélo.

Cheminement des élèves

La répartition des écoliers et la trame de rue aux alentours de l'école démontrent bien que certains axes sont particulièrement fréquentés par les jeunes pour se rendre à l'école. Tout d'abord, la rue du Colombier est un lieu de passage pour les jeunes de la coopérative d'habitation mais également pour les élèves en provenance de l'est du boulevard du Tricentenaire. Une fois le boulevard traversé, les élèves empruntent par la suite les sentiers piétons qui sillonnent la coopérative d'habitation ou encore traversent le stationnement des immeubles à logements situés à l'intersection pour rejoindre la rue du Colombier. Cette rue rejoint ensuite la rue de Normandie où les enfants peuvent emprunter un sentier piéton qui les amène face à l'école, sur la rue Pierre-Lacroix.

Les élèves qui doivent traverser le boulevard le font en majorité à l'intersection de la rue Victoria, où se trouve une brigadière. Cette intersection est conséquemment très

achalandée au début et à la fin des classes. Certains enfants utilisent des sentiers informels dans l'emprise de l'ancien chemin de fer pour se rendre à cette intersection. L'intersection René-Lévesque et Tricentenaire est moins achalandée mais tout de même empruntée par plusieurs enfants.

Du côté sud du chemin de fer, la majorité des élèves habitant dans les habitations Saint-Georges doit d'abord emprunter la rue Prince-Albert pour se rendre au boulevard du Tricentenaire. Il s'agit de l'unique voie est-ouest pour cheminer vers le boulevard, outre la rue Notre-Dame qui n'est pas une option logique pour plusieurs.

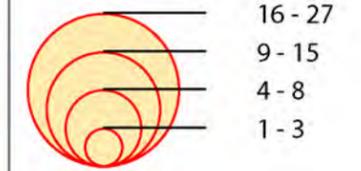
À l'ouest de l'école, les rues de la Gauchetière et Parent relient les avenues dans l'axe nord-sud et sont utilisées pour cheminer vers l'école. Entre ces deux rues, la rue Parent est la plus achalandée en raison de la répartition des élèves dans le secteur. Cependant, le nombre d'élèves y est considérablement moindre que sur les autres trajets mentionnés plus haut.

École François-La Bernarde

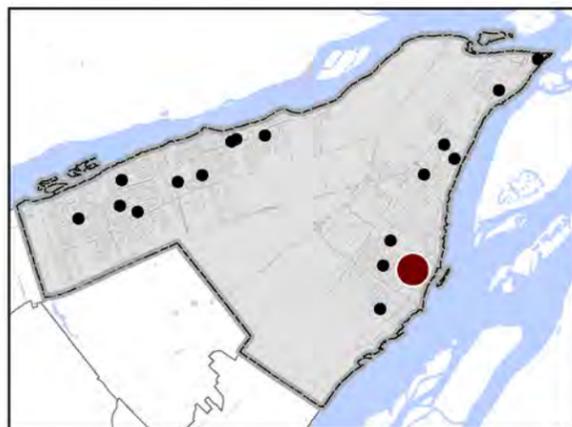
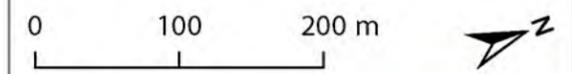
Répartition des élèves

Légende

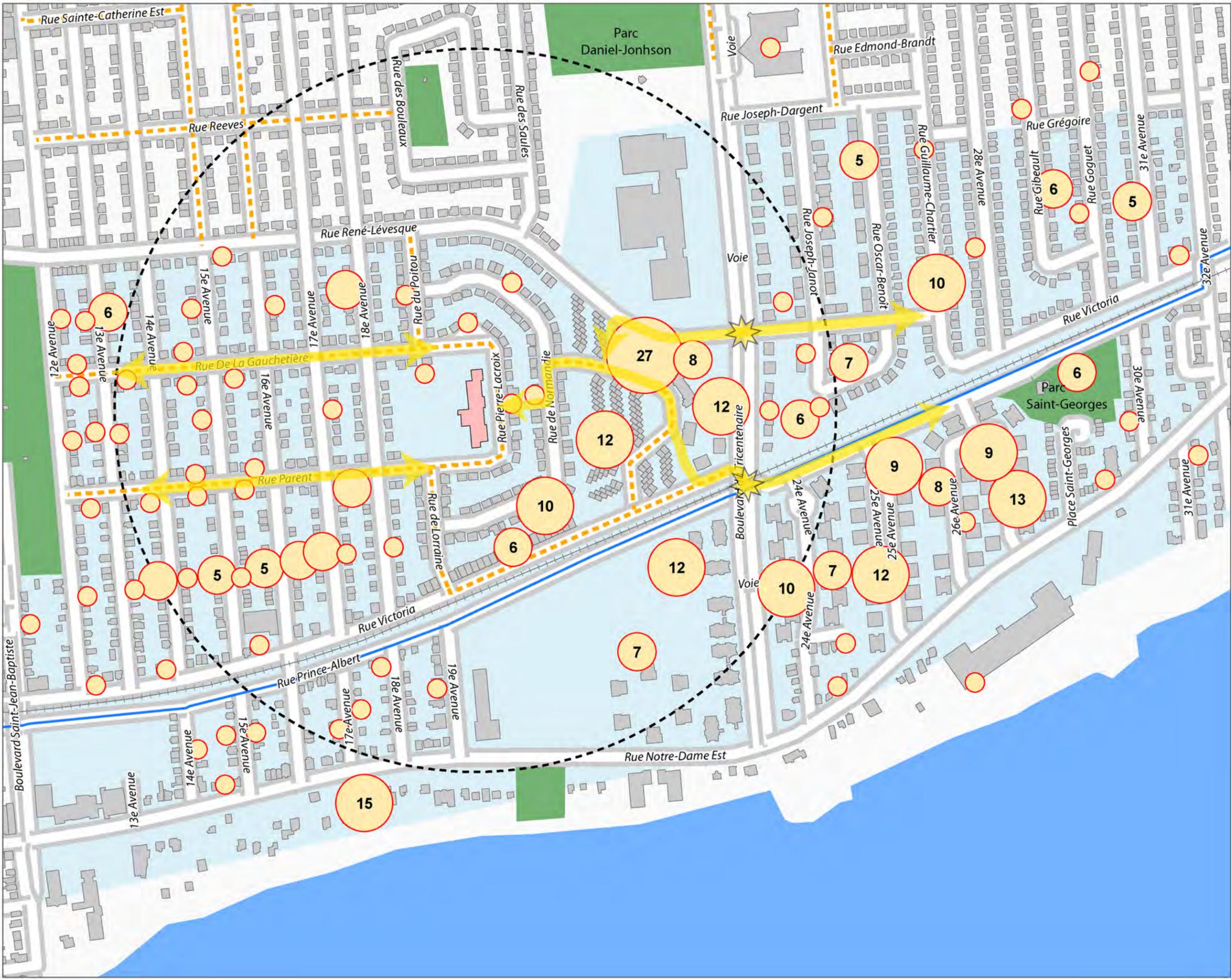
Répartition des élèves :



- Répartition, rayon de 500m
- Corridor scolaire
- Réseau cyclable
- Voie ferrée
- Parc
- École
- Zone de desserte
- Axe de cheminement important
- Intersection importante



Source de données : MTO, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Intersection Tricentenaire et René-Lévesque

Il s'agit d'une intersection assez achalandée en ce qui concerne la circulation automobile. C'est d'abord le croisement d'une des artères les plus importantes de Pointe-aux-trembles et d'une route collectrice importante à l'échelle du quartier. Également, la présence de l'école secondaire et du centre de formation professionnel Daniel-Johnson du côté nord-ouest de l'intersection contribue à l'affluence de véhicules et de piétons à cette intersection. La circulation à cette intersection est gérée par des arrêts obligatoires toutes directions. Plusieurs élèves traversent à cette intersection pour se rendre à l'école François-La-Bernarde.

Diagnostic :

- Le grand nombre de voies de circulation (7 voies) combinée à l'absence de feux de circulation (arrêts obligatoires toutes directions) et le volume de circulation qu'on y retrouve rendent la traversée du boulevard longue et insécurisante malgré la présence d'un terre-plein.
- Les rayons des trottoirs du côté ouest de l'intersection sont très grands, ce qui contribue à augmenter la distance à parcourir pour traverser le boulevard.

Recommandations à l'arrondissement:

- Étudier avec la Ville centre la pertinence d'implanter des feux de circulation accompagnés de feux piétons à décompte numérique à cette intersection
- Réaménager les rayons de trottoirs du côté ouest de Tricentenaire de manière à les rétrécir
- Évaluer la possibilité de réduire le nombre de voies de circulation sur ce tronçon du boulevard du Tricentenaire

Recommandation au poste de quartier 49 du Service de police de la ville de Montréal :

- Analyser la possibilité d'ajouter un brigadier scolaire à cette intersection



Rayon de trottoir – coin sud-ouest de l'intersection René-Lévesque et boulevard du Tricentenaire



Intersection René-Lévesque et boulevard du Tricentenaire

2 - Intersection Tricentenaire et Prince-Albert

Cette intersection est un lieu de passage pour beaucoup d'élèves qui habitent les habitations Saint-Georges. La rue Prince-Albert, à cet endroit, est plutôt une voie d'accès aux immeubles à logement qu'une véritable rue. Elle se caractérise par la présence de nombreux espaces de stationnement sur rue et par l'absence de trottoir. Aussi, l'accès à cette rue depuis le boulevard du Tricentenaire est clôturé. Cette situation oblige non seulement les écoliers à croiser la piste cyclable mais aussi à devoir carrément marcher sur cette dernière pour rejoindre la rue Prince-Albert puisqu'il s'agit du seul accès non clôturé. Ce croisement risque d'entraîner des conflits avec les cyclistes. De plus, la visibilité est quelque peu réduite en raison de la pente de la piste cyclable à l'approche du boulevard

Recommandations à l'arrondissement:

- Analyser avec le propriétaire des immeubles la possibilité de modifier la clôture pour créer une entrée qui éviterait aux élèves d'avoir à marcher sur la piste cyclable
- Évaluer la possibilité de déplacer la piste cyclable dans l'emprise de l'ancien chemin de fer



Piste cyclable longeant l'ancien chemin de fer

3 - Rue René-Lévesque

Cette rue tient lieu de route collectrice dans le quartier. La rue René-Lévesque permet de traverser le quartier d'est en ouest pour rejoindre le boulevard St-Jean-Baptiste et le quartier à l'ouest de ce dernier. On y retrouve donc fréquemment de la circulation de transit et le passage de certains parcours d'autobus.

Diagnostic :

- Selon l'équipe-école, il y a un problème récurrent de vitesse sur René-Lévesque, particulièrement aux abords de l'école Daniel-Johnson, malgré l'installation récente de balises centrales sur la chaussée.

Recommandation au SPVM:

- Effectuer une surveillance accrue le long de René-Lévesque pour faire respecter la limite de vitesse

4 – Intersection de Lorraine / Parent

Cette intersection est le croisement de deux corridors scolaires et donne directement sur une des entrées de la cour d'école. Ajoutons aussi qu'on y trouve l'entrée pour le jardin communautaire Pierre-Lacroix.

Diagnostic :

- Absence de marquage au sol pour signifier la présence possible de piétons traversant la rue Parent à cet endroit
- Les parents venant reconduire leurs enfants en voiture se stationnent occasionnellement devant l'entrée de la cour, bloquant le chemin aux élèves qui veulent traverser la rue



Intersection rue Lorraine et rue Parent

Recommandations à l'arrondissement:

- Marquer un passage pour piétons à larges bandes blanches du côté est de l'intersection pour relier la rue de Lorraine à l'entrée de la cour d'école pour accroître la vigilance des automobilistes face aux piétons qui peuvent traverser à cet endroit

5 – Croisements routiers avec l'ancien chemin de fer

Deux voies de circulation croisent l'emprise du chemin de fer à proximité de l'école. Il s'agit de la 16^e avenue et du boulevard du Tricentenaire. On note aux deux endroits une discontinuité des trottoirs pour traverser le chemin. Puisque ce sont de rares liens entre le quartier situé au nord et celui situé au sud, il est important d'y trouver des aménagements confortables et sécuritaires pour favoriser les déplacements et réduire l'effet de barrière créé par le chemin de fer.

Recommandations à l'arrondissement:

- Aménager des trottoirs
- À court terme, marquer des lignes d'accotement pour délimiter clairement un espace réservé aux piétons



Croisement du boulevard du Tricentenaire et du chemin de fer

6 - Panneau de zone scolaire - rue de Lorraine

On retrouve un sur la rue Lorraine un panneau de signalisation annonçant l'entrée en zone scolaire. Or, ce panneau est difficilement visible puisque caché par les branches d'un arbre voisin.

Recommandation à l'arrondissement:

- Élaguer les branches de l'arbre qui cachent le panneau de signalisation



Panneau de zone scolaire caché - rue Lorraine

7- Trottoirs en mauvais état

On remarque que plusieurs trottoirs sont en mauvais état sur les rues aux alentours. Il est important de fournir un substrat de qualité sur les trottoirs pour améliorer le confort de la marche mais également pour faciliter le cheminement et pour réduire le risque de chutes, en particulier pour les piétons les plus vulnérables (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, jeunes enfants, etc.)

Recommandations à l'arrondissement:

- Procéder à la réfection des trottoirs en mauvais état
- Profiter de la réfection pour aménager des trottoirs d'une largeur minimale de 1,8 mètres
- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs avec banquettes végétalisées lorsque possible



Trottoir en mauvais état - rue de la Gauchetière

8 – Obstacles sur les trottoirs

Des obstacles sont parfois présents sur les trottoirs et empêchent les piétons d’y cheminer confortablement, les obligeant à descendre momentanément sur la chaussée. C’est notamment le cas de la boîte postale et du poteau électrique qui encombrent le coin nord-ouest de l’intersection 16^e Avenue et de la Gauchetière, rendant le trottoir inutilisable.

Recommandation à l’arrondissement:

- Travailler avec les fournisseurs de services publics pour assurer le dégagement des trottoirs et pour éviter systématiquement l’implantation de poteaux sur les trottoirs



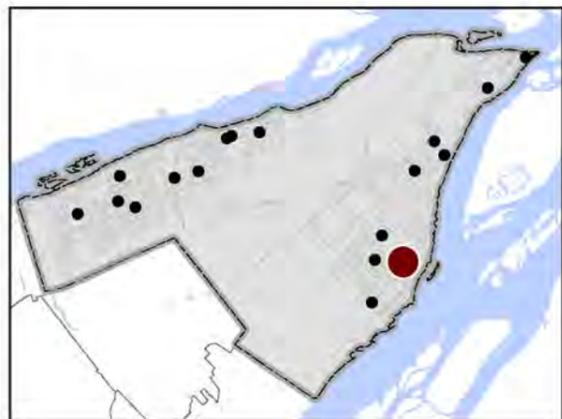
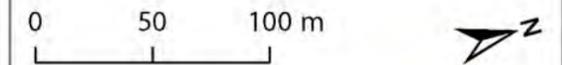
Obstacles sur le trottoir – Intersection 16^e Avenue et rue de la Gauchetière

École François-La Bernarde

Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation piéton
-  Feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAD 83
 Date : décembre 2013



Recommandation générale

- Enjeu 7 - Trottoirs en mauvais état**
 - Plusieurs rues dans le quartier présentent des trottoirs en mauvais état
 -> Procéder à la réfection des trottoirs en mauvais état
 -> Profiter de l'occasion pour aménager de trottoirs d'une largeur minimale de 1,8 mètres
 -> Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs avec banquettes végétalisées lorsque possible

Enjeu 8

- Présence d'obstacles sur le trottoir (Poteau et boîte postale)
 -> Travailler avec les fournisseurs de services publics pour assurer le dégagement des trottoirs

Enjeu 1

- Rayons de trottoir très larges du côté ouest de l'intersection
 - Chaussée très large et longue à traverser (7 voies)
 - Volume de circulation élevé
 -> Étudier la pertinence d'implanter des feux de circulation accompagner de feux piétons à décompte numérique
 -> Réaménager les coins nord-ouest et sud-ouest de l'intersection de manière à en rétrécir les rayons
 -> Évaluer la possibilité de réduire le nombre total de voies de circulation sur ce tronçon du boulevard du Tricentenaire

Enjeu 6

- Un panneau annonçant la zone scolaire est caché par les branches d'un arbre
 -> Assurer un élagage adéquat de l'arbre

Enjeu 4

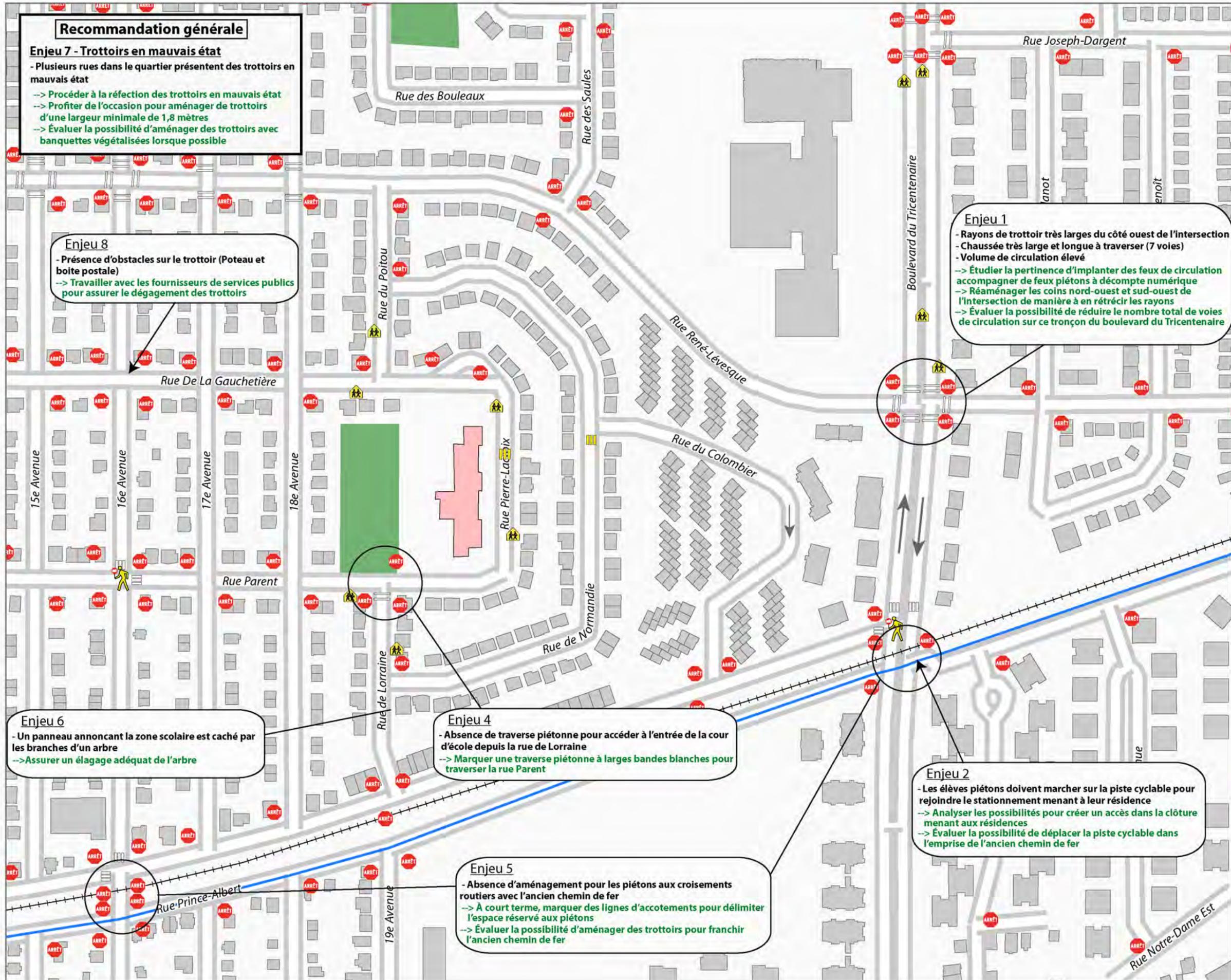
- Absence de traverse piétonne pour accéder à l'entrée de la cour d'école depuis la rue de Lorraine
 -> Marquer une traverse piétonne à larges bandes blanches pour traverser la rue Parent

Enjeu 2

- Les élèves piétons doivent marcher sur la piste cyclable pour rejoindre le stationnement menant à leur résidence
 -> Analyser les possibilités pour créer un accès dans la clôture menant aux résidences
 -> Évaluer la possibilité de déplacer la piste cyclable dans l'emprise de l'ancien chemin de fer

Enjeu 5

- Absence d'aménagement pour les piétons aux croisements routiers avec l'ancien chemin de fer
 -> À court terme, marquer des lignes d'accotements pour délimiter l'espace réservé aux piétons
 -> Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs pour franchir l'ancien chemin de fer





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

Académie Leonardo Da Vinci Commission scolaire English Montreal



Photo : Site web de l'école

12025, avenue André-Dumas, Rivière-des-Prairies, Montréal, QC H1E 4G2

Date de la marche de repérage: 4 juin 2013

Visite et rapport effectués par: Myriam Lalancette et David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'académie Leonardo Da Vinci est une école primaire de quartier située à Rivière-des-Prairies sur l'avenue André-Dumas à l'intersection de l'avenue Joliot-Curie. Elle accueille des élèves de tous les cycles du primaire et possède des classes spécialisées ainsi qu'un programme d'enseignement bilingue.

L'entrée principale de l'école se situe sur l'avenue André-Dumas, tandis que l'entrée des élèves est localisée dans la cour d'école. La cour d'école, située à l'arrière du bâtiment, est clôturée, mais les écoliers peuvent y accéder par des entrées accessibles des rues Joliot-Curie et André-Dumas. L'entrée du service de garde est également située sur l'avenue André-Dumas. Il est à noter que l'école ne possède pas de stationnement pour le personnel. Les autobus scolaires, au nombre de trois, débarquent les enfants sur la rue André-Dumas.

Le parc Samuel-Morse borde directement l'école et sa cour au nord. Ce parc d'une superficie de 3 hectares contient quatre terrains de soccer, des terrains de pétanque et des aires de jeu pour enfants. Plusieurs sentiers en criblure de pierre sillonnent le parc, créant de multiples liens piétons entre les rues bordant le parc.

Au moment de notre visite, ni l'école, ni le parc Samuel-Morse ne possédaient pas de support à vélo.

Type d'école	École de quartier anglophone + classes spécialisées
Commission scolaire	Commission scolaire English Montreal
Nombre d'élèves	513 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	60 employés 87 bénévoles
Transport scolaire	Distance minimale : 1,6 km Autobus : 3 Nombre d'élèves transportés : environ 175 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	2 brigadiers - André-Dumas et Maurice-Duplessis - André-Dumas et Joliot-Curie



Environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel

L'académie Leonardo Da Vinci est située dans un quartier résidentiel de Rivière-des-Prairies. Les rues à proximité de l'école se caractérisent généralement par une faible densité d'habitation. On y retrouve particulièrement des maisons unifamiliales isolées ou jumelées. Cependant, le bâti résidentiel est plus dense à certains endroits, notamment sur l'avenue Joliot-Curie ainsi que sur le boulevard Maurice-Duplessis, où l'on trouve par endroit des bâtiments de plus gros gabarits.

L'offre commerciale dans le quartier est essentiellement concentrée sur le boulevard Maurice-Duplessis. On y trouve une bonne variété de commerces et de services de proximité, notamment un supermarché, des services bancaires, des pharmacies, des restaurants, un club vidéo, un nettoyeur et une boulangerie. Ils se situent principalement aux intersections avec la 27^e Avenue et l'avenue Alexis-Carrel.

Outre les quelques parcs situés à proximité de l'école, dont le parc de la Molise et le parc Albéric-Bourgeois, on note la présence d'un des pôles d'attraction au nord-est de l'école composé du CSSS de la Pointe-de-l'île et du parc Alexis-Carrel, en bordure du boulevard Perras. En effet, les installations récréatives et sportives du parc, notamment une piscine et

la présence du CSSS, peuvent générer une quantité considérable de déplacements aux alentours de l'intersection de l'avenue Alexis-Carrel et du boulevard Perras. Il importe aussi de mentionner la proximité de l'école Denise-Pelletier, située sur l'avenue André-Ampère.

Les voies de circulation et les barrières aux déplacements

Les rues à proximité de l'école sont généralement des rues locales à faible débit de circulation. Elles sont toutes à double sens de circulation et possèdent des trottoirs, à l'exception de l'avenue François-Larocque, qui en est dépourvue. La limite de vitesse y est de 40 km/h, sauf en zone scolaire où elle est de 30 km/h. Il importe de préciser que l'avenue Joliot-Curie, en bordure de l'école, reçoit un volume de circulation plus élevé que les autres rues locales du secteur. Des relevés effectués par l'arrondissement ont effectivement révélé que plus de 3000 véhicules y transitent par jour.

À moins de 100 mètres au sud de l'école, le boulevard Maurice-Duplessis est une des artères les plus importantes dans l'axe est-ouest à Rivière-des-Prairies. Ce boulevard supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé. On y compte 6 voies de circulation séparées par un terre-plein central en béton et la vitesse de circulation à la hauteur de l'école est limitée à 50km/h. Plusieurs parcours d'autobus empruntent aussi cette artère. Des trottoirs sont présents des deux côtés du boulevard. En raison du volume de circulation et de la largeur de la chaussée, la traversée de cette artère peut se révéler longue et insécurisante. Le boulevard représente en ce sens la principale barrière pour les déplacements actifs dans le quartier.

Malgré la présence de très longs îlots (jusqu'à 400 mètres par endroits) en bordure du boulevard Maurice-Duplessis, limitant les connexions avec les rues locales, la trame de rue autour de l'école, plutôt orthogonale, offre une bonne connectivité.

Le réseau cyclable

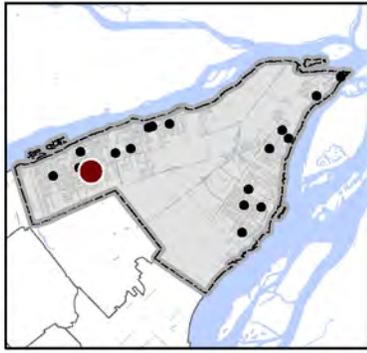
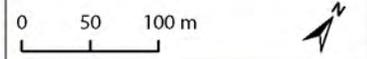
Une chaussée désignée pour cyclistes est présente aux abords de l'école. De l'avenue André-Ampère, elle bifurque sur l'avenue André-Dumas et contourne l'école par l'avenue Joliot-Curie et la rue François-Larocque, pour ensuite se prolonger vers l'est sur la rue Rosario-Bayeur. Il n'y a cependant aucun lien cyclable nord-sud près de l'école.

Actions récentes de l'arrondissement pour sécuriser les déplacements actifs

L'arrondissement affirme avoir reçu plusieurs plaintes concernant la vitesse excessive et les manœuvres dangereuses des voitures sur les avenues Joliot-Curie et André-Dumas. En réaction à ces plaintes, l'arrondissement a procédé à des relevés de vitesse à ces endroits et a demandé une surveillance accrue de la part du poste de quartier 45 du Service de Police de la Ville de Montréal (SPVM).

École
Leonardo da Vinci
Carte
environnement urbain

- Légende**
- Voie ferrée
 - Réseau cyclable
 - Parc
 - École
 - Secteur commercial
 - Lieu de franchissement
 - Pôle d'attraction
 - Barrière aux déplacements actifs



Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

L'académie Leonardo Da Vinci possède une aire de desserte s'étendant du boulevard Armand-Bombardier, à l'ouest, jusqu'à l'avenue Pierre-Baillargeon, à l'est, ainsi que du boulevard Perras, au nord, au boulevard Henri-Bourassa au sud. Cependant, en raison de certaines spécificités de l'école, notamment son programme d'enseignement bilingue et ses classes spécialisées (de 50 à 75 élèves), de nombreux élèves habitent en dehors de ce périmètre.

On remarque sur la carte de répartition des élèves que ces derniers sont répartis de manière assez homogène dans le quartier autour de l'école, à l'exception de certaines rues situées à l'est du parc de la Molise, où l'on retrouve une plus forte concentration d'écoliers.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Selon la direction de l'école, le transport actif n'est pas très populaire auprès des élèves de l'académie. On estime que seulement une vingtaine d'enfants marchent quotidiennement pour se rendre à l'école et qu'aucun n'utilise le vélo. Environ 35 % (175 écoliers) bénéficient du transport scolaire. Le reste des jeunes sont conduits en voiture quotidiennement par leurs parents.

Pourtant, lorsqu'on observe la répartition des lieux de résidences des élèves de l'école, on constate qu'une partie considérable des enfants, soit environ 20% (103 élèves), habitent à moins de 500 mètres de l'école, une distance qui peut facilement se marcher en moins de 10 minutes ! De plus, une grande partie de ces élèves n'ont pas d'artère importante à traverser pour se rendre à l'école. Plus encore, environ 57% des élèves (292 jeunes) résident dans un rayon d'un kilomètre de l'école, une distance correspondant à 20 minutes à pied ou moins de 10 minutes à vélo. On constate donc le potentiel élevé pour les déplacements actifs à l'académie Leonardo Da Vinci, en raison de la proximité géographique d'une partie considérable des élèves qui la fréquentent.

Cheminement des élèves

La répartition des écoliers et la trame de rue aux alentours de l'école démontrent bien que certains axes sont particulièrement fréquentés par les jeunes pour se rendre à l'école. Certaines intersections et certaines routes deviennent des lieux de passage obligatoires pour beaucoup de jeunes.

En effet, l'avenue André-Ampère et la rue Rosario-Bayeur sont deux axes est-ouest agissant comme routes collectrices pour les écoliers piétons, leur permettant de rejoindre l'école. Ces rues relient beaucoup des rues nord-sud autour de l'école. Toujours dans l'axe est-ouest, l'avenue Joliot-Curie est également empruntée par les jeunes.

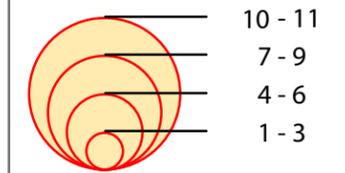
Située directement devant l'école, l'avenue André-Dumas est le principal axe de cheminement nord-sud des écoliers. Cette avenue permet notamment de traverser le

boulevard Maurice-Duplessis et l'avenue Joliot-Curie. Ces deux intersections apparaissent comme particulièrement importantes puisque leur traversée peut se révéler longue pour les élèves piétons. Des brigadiers scolaires sont d'ailleurs assignés à ces intersections pour assister les jeunes.

École Leonardo da Vinci Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



--- Répartition, rayon de 500m

--- Répartition, rayon de 1 km

--- Corridor scolaire

--- Réseau cyclable

--- Voie ferrée

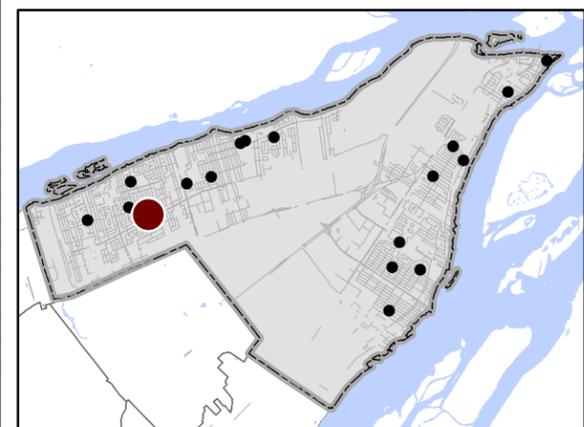
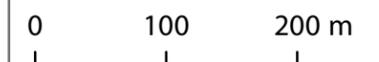
■ École

■ Parc

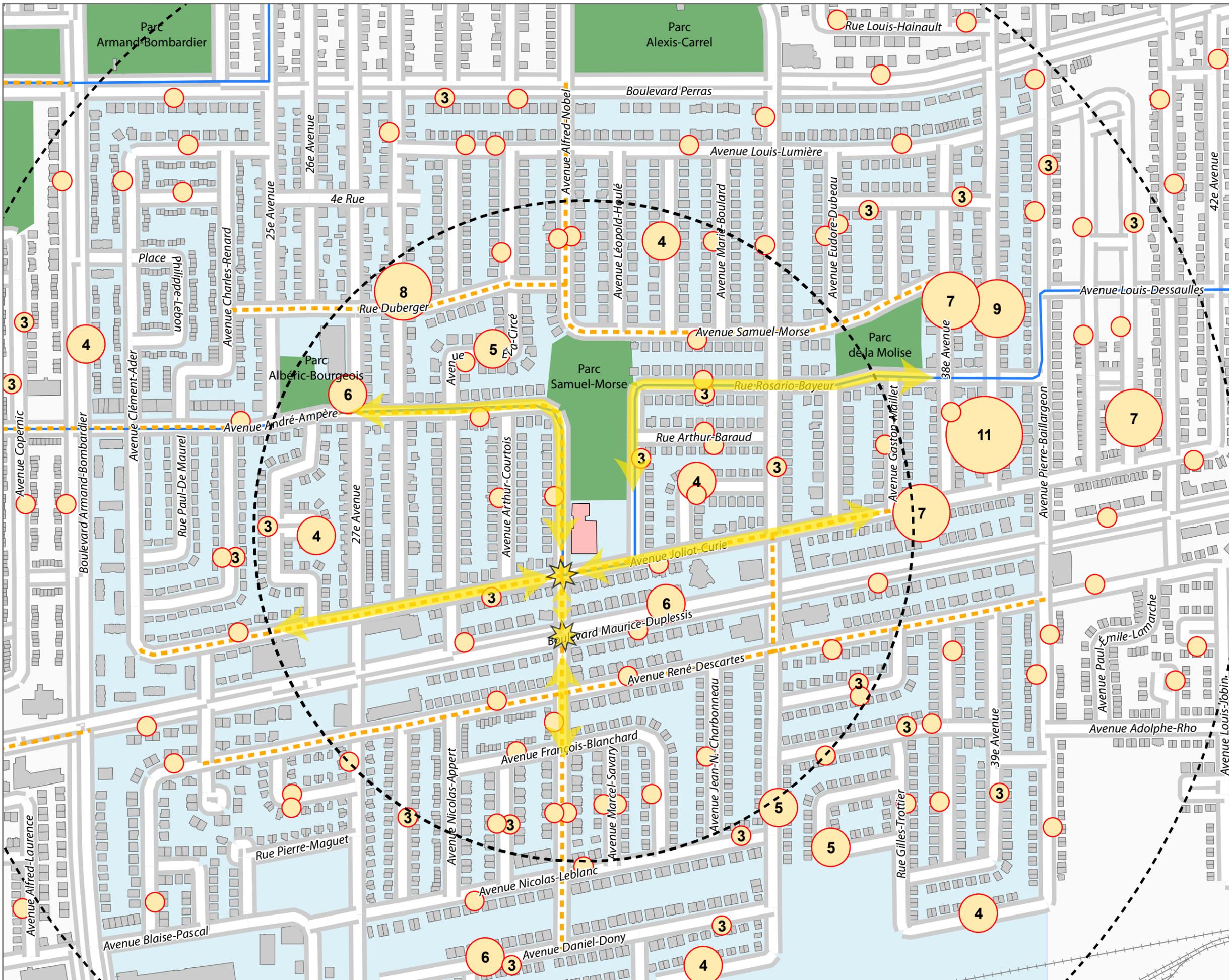
■ Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAQ 83
Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Absence de débarcadère pour les parents (Joliot-Curie et André-Dumas)

Diagnostic :

- La surabondance de voitures stationnées crée un débordement des débarquements dans la zone de débarcadère pour les autobus à l'entrée et à la sortie des classes.
- Les heures d'interdiction de stationnement sont inadéquates puisqu'elles ne couvrent pas les périodes d'ouverture du service de garde (interdiction de stationner entre 8h et 9h et de 14h30 à 17h sur Joliot-Curie et entre 8h et 16h sur André-Dumas les jours d'école).

Recommandations à l'arrondissement:

- Revoir la réglementation de stationnement pour allonger la période d'interdiction, de manière à couvrir également la période d'ouverture du service de garde, soit une interdiction de stationner de 7h à 18h les jours d'école
- Offrir une possibilité de stationnement de 10 minutes pour permettre aux parents de débarquer leur enfant et d'assurer une rotation des véhicules

2 – Avenue André-Dumas

De nombreux parents viennent reconduire leur enfant en voiture, causant des problèmes de congestion aux abords de l'école sur cette rue. L'achalandage y est élevé à l'entrée et la sortie des classes. On y observe de nombreux conflits entre les différents usagers de la route, causant un sentiment d'insécurité et d'inconfort chez les jeunes piétons.

Diagnostic :

- On y observe fréquemment des manœuvres dangereuses, notamment des stationnements en double ou en triple et des manœuvres de virage en U.
- L'arrondissement a reçu des plaintes de citoyens pour vitesse excessive à cet endroit.

Recommandations à l'arrondissement:

- Étudier la possibilité de rendre la rue à sens unique vers le nord, ce qui permettra d'éliminer la problématique de virage en U et de simplifier la circulation. De plus, en étant à sens unique, la rue devient plus facile à traverser pour les piétons, car la circulation ne vient que d'une direction.
- Aussi, concernant la problématique d'excès de vitesse sur la rue :
 - Évaluer la possibilité de réduire la largeur de la chaussée au moyen de marquage hachuré au sol
 - Évaluer la possibilité d'installer un dos d'âne allongé sur la rue pour forcer les véhicules à ralentir



Exemple de marquage hachuré sur une rue à sens unique en zone scolaire – Arrondissement Ahuntsic-Cartierville



Exemple de dos d'âne allongé en zone scolaire – Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

3 – Intersection André-Dumas et Joliot-Curie

Il s'agit d'une des intersections les plus traversées par les élèves piétons. Deux axes de cheminement important s'y croisent, soient les avenue Joliot-Curie et André-Dumas. L'intersection est située immédiatement en bordure des zones de débarquement de l'école.

Diagnostic :

- Certains parents immobilisent fréquemment leur voiture à moins de 5 mètres de l'intersection, nuisant à la visibilité des élèves qui traversent et obstruant les traverses pour piétons.
- Le débit de circulation est élevé sur Joliot-Curie, ce qui peut rendre la traversée de l'intersection inconfortable.

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité d'aménager des avancées de trottoirs, prioritairement du côté nord de l'intersection, pour y assurer un bon dégagement et pour sécuriser davantage la traverse piétonne
- En attendant l'aménagement de saillies de trottoirs, envisager des mesures temporaires comme l'installation de bacs à fleurs pour dégager les coins de rue



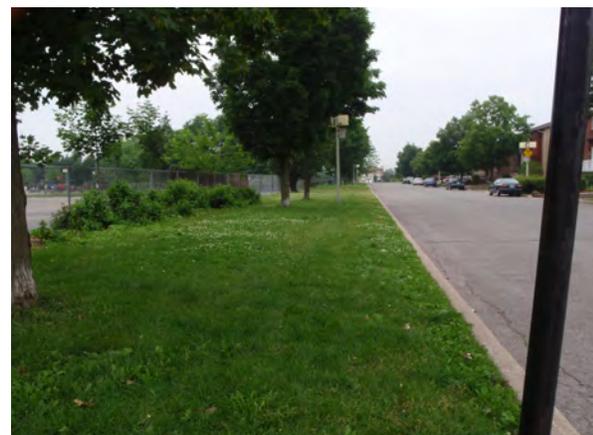
Exemple d'avancée de trottoir

4 – Avenue François-Larocque

L'avenue François-Larocque borde le parc Samuel-Morse ainsi que la cour d'école de l'académie Leonardo Da Vinci. Cette rue est un lieu de cheminement pour accéder au parc et à ses installations sportives, ainsi que pour se rendre vers l'école. Or, les deux côtés de la rue sont complètement dépourvus d'aménagement pour les piétons. On y retrouve certes une chaussée désignée pour les cyclistes, mais on déplore l'absence de trottoir.

Recommandations à l'arrondissement:

- Pour s'assurer d'une continuité dans le réseau de trottoirs vers l'école et vers le parc et pour assurer une bonne accessibilité à ces lieux fréquentés, évaluer la faisabilité d'aménager des trottoirs des deux côtés de la rue
- Comme solution temporaire, envisager l'aménagement d'un sentier piéton longeant la rue dans le parc

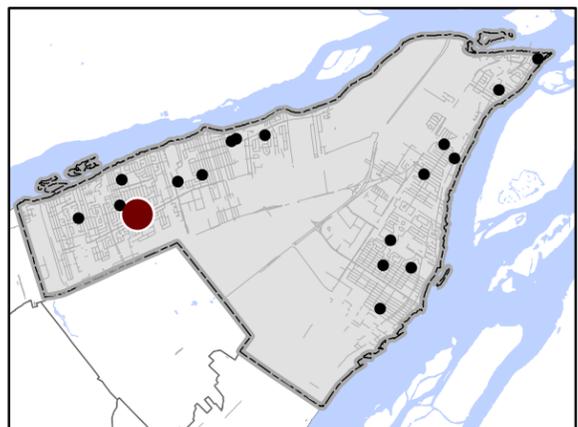


Absence de trottoir en bordure du parc Samuel-Morse – Avenue François-Larocque

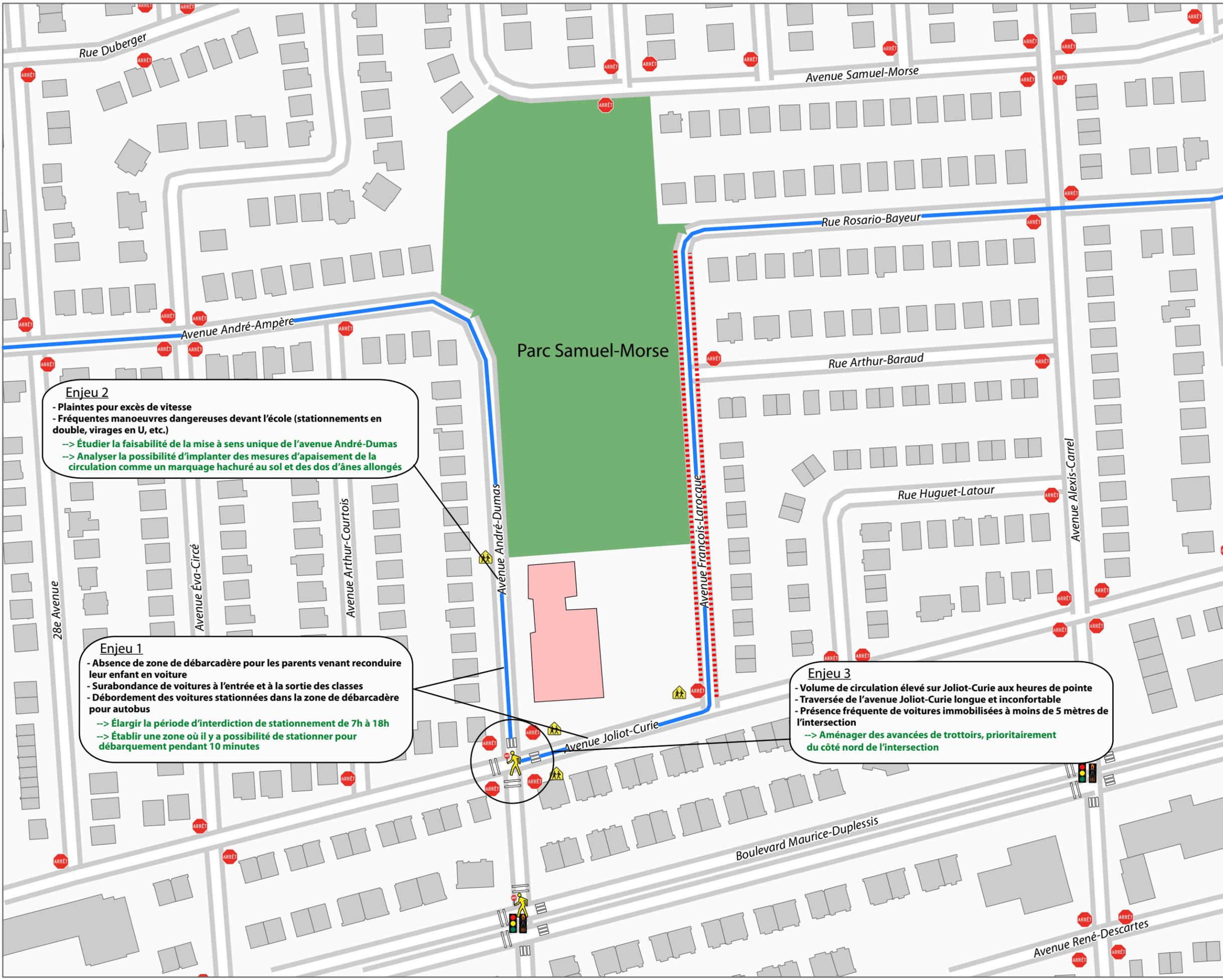
École Leonardo da Vinci Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation piéton
-  Feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Trottoir à aménager
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013



Enjeu 2
 - Plaintes pour excès de vitesse
 - Fréquentes manoeuvres dangereuses devant l'école (stationnements en double, virages en U, etc.)
 --> Étudier la faisabilité de la mise à sens unique de l'avenue André-Dumas
 --> Analyser la possibilité d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation comme un marquage hachuré au sol et des dos d'ânes allongés

Enjeu 1
 - Absence de zone de débarcadère pour les parents venant reconduire leur enfant en voiture
 - Surabondance de voitures à l'entrée et à la sortie des classes
 - Débordement des voitures stationnées dans la zone de débarcadère pour autobus
 --> Élargir la période d'interdiction de stationnement de 7h à 18h
 --> Établir une zone où il y a possibilité de stationner pour débarquement pendant 10 minutes

Enjeu 3
 - Volume de circulation élevé sur Joliot-Curie aux heures de pointe
 - Traversée de l'avenue Joliot-Curie longue et inconfortable
 - Présence fréquente de voitures immobilisées à moins de 5 mètres de l'intersection
 --> Aménager des avancées de trottoirs, prioritairement du côté nord de l'intersection



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Marc-Aurèle-Fortin Commission scolaire de la Pointe-de-l'île



Photo : Google street view

12230, avenue Fernand-Gauthier, Rivière-des-Prairies, Montréal, QC H1B 3N6

Date de la marche de repérage: 11 octobre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Marc-Aurèle-Fortin est une école primaire de quartier située à Rivière-des-Prairies sur l'avenue Fernand-Gauthier, au coin de l'avenue André-Ampère. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire. Il est important de préciser que l'école possède également un pavillon annexe situé à quelque 500 mètres du pavillon principal, sur l'avenue Fernand-Gauthier, au nord du boulevard Perras. Le pavillon principal regroupe les élèves du primaire tandis que l'annexe regroupe plutôt les classes préscolaires. Les deux pavillons possèdent leur service de garde, mais des déplacements quotidiens sont effectués par les élèves dans le cadre du service de garde entre les deux pavillons.

L'entrée du pavillon principal de l'école est située sur l'avenue Fernand-Gauthier tandis que les entrées des élèves se situent sur les côtés du bâtiment, dans la cour d'école. Les écoliers peuvent accéder à la cour d'école par deux accès, un premier situé sur l'avenue André-Ampère et un deuxième du côté du parc Hans-Selye. Le débarcadère des autobus scolaires est aussi situé sur l'avenue André-Ampère le long de la cour d'école. On ne retrouve pas de zone réservée de débarcadère pour les parents qui viennent reconduire leur enfant en voiture. L'école ne possède pas d'espace de stationnement pour ses employés, ces derniers utilisent donc les rues aux alentours de l'école pour se stationner. L'école ne possède pas non plus de stationnement pour vélos.

Le parc Hans-Selye est un parc linéaire adjacent à la cour d'école du pavillon principal. Ce parc contient essentiellement des espaces verts et un sentier dédié aux piétons et aux cyclistes. Lors de notre visite, un support à vélo était présent dans le parc près de l'avenue André-Ampère, en bordure du sentier.

Le pavillon annexe est également situé sur l'avenue Fernand-Gauthier. On peut accéder à la cour par cette avenue, mais également par le parc Marie-Cardinal, situé derrière le pavillon. Les autobus débarquent les élèves en bordure de Fernand-Gauthier et, comme pour le pavillon principal, il n'y pas d'espace de stationnement réservé au personnel de l'école ni de support à vélo.

Le parc Marie-Cardinal est un petit parc de voisinage comprenant des aires de jeux pour enfants.

Type d'école	École de quartier
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	588 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	60 employés, 10 bénévoles
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 2 Nombre d'élèves transportés : 96 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	2 brigadiers -Fernand-Gauthier / André-Ampère -Fernand-Gauthier / Perras



Environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel

L'école Marc-Aurèle Fortin est située dans un quartier résidentiel de Rivière-des-Prairies. Les rues locales du quartier se caractérisent généralement par une faible densité d'habitation. On y retrouve majoritairement des maisons unifamiliales isolées ou jumelées. On remarque cependant une plus grande densité d'habitation à certains endroits. C'est notamment le cas aux abords du parc linéaire Hans-Selye ainsi qu'à certains endroits en bordure du boulevard Perras, où l'on retrouve des immeubles à logement de plus gros gabarits.

On retrouve quelques commerces à proximité de l'école. Tout d'abord, adjacent au parc Hans-Selye, un espace commercial regroupe quelques commerces de proximité, dont un dépanneur et un nettoyeur. De plus, deux commerces de grandes superficies, un supermarché et une quincaillerie sont localisés entre les rues Fernand-Gauthier et Gilbert-Barbier, en bordure du boulevard Maurice-Duplessis. Plus au nord, un regroupement de petits commerces est situé devant l'annexe de l'école Marc-Aurèle-Fortin. On y retrouve notamment un dépanneur, un salon de bronzage, un salon de coiffure et un petit marché. Voisin de l'annexe de l'école, il importe également de mentionner la présence d'un Centre de la petite enfance (CPE).

En ce qui concerne les bâtiments institutionnels, le centre récréatif de Rivière-des-Prairies, situé à l'intersection de l'avenue Fernand-Gauthier et du boulevard Maurice-Duplessis, agit comme générateur de déplacements.

Les parcs

Le quartier de l'école est bien pourvu en terme de parcs et d'espaces verts. Adjacent au pavillon principal de l'école, le parc Hans-Selye est un lieu de promenade créant un lien intéressant à travers le quartier. On y trouve un sentier polyvalent destiné aux cyclistes et aux piétons. Le sentier offre quelques connexions avec les rues environnantes. Il n'y a cependant pas d'aires de jeux ni d'installations sportives ou récréatives, le parc étant essentiellement un espace vert.



Support à vélos en bordure d'un sentier – Parc Hans-Selye

D'autres parcs dans le quartier possèdent des installations de loisirs. Le parc Ferdinand-Biondi possède des aires de jeux pour enfants et de multiples sentiers piétons. Le parc Pierre-Blanchet comprend un terrain de soccer et des aires de jeux pour enfants. Adjacent au bâtiment annexe de l'école, le parc Marie-Cardinal possède aussi des aires de

jeux. On constate donc une bonne offre d'aires de jeux, mais une quantité un peu limitée d'installations sportives à proximité de l'école.

Les voies de circulation et les barrières aux déplacements

La majorité des rues à proximité de l'école offre un milieu favorable au transport actif. La circulation y est généralement faible et une bonne partie de ces rues possède des trottoirs des deux côtés de la rue. Ces rues locales sont toutes à double sens de circulation. Il est cependant important de mentionner la présence de plusieurs boulevards importants à proximité de l'école qui peuvent créer un effet de barrière aux déplacements actifs.

Le boulevard Perras

Situé entre le pavillon principal et le pavillon annexe de l'école, le boulevard Perras est une des artères les plus importantes dans l'axe est-ouest à Rivière-des-Prairies. Ce boulevard supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé. On y compte généralement 6 voies de circulation, dont 2 voies fréquemment utilisées pour du stationnement sur rue et un terre-plein planté d'arbres. À l'est du parc Hans-Selye, on note la présence de bandes cyclables unidirectionnelles des deux côtés de la chaussée. La vitesse de circulation est limitée à 50km/h et plusieurs parcours d'autobus empruntent cette artère. La chaussée est large et sa traversée peut s'avérer longue pour certaines personnes. De plus, la plupart des intersections permettant de traverser le boulevard possèdent seulement des arrêts obligatoires ; les feux de circulation y étant assez rares. Cette situation complexifie la circulation à l'intersection et peut contribuer à diminuer le sentiment de sécurité lors de la traversée.

Ajoutons que certains témoignages mentionnent une augmentation du volume de circulation dans cette portion du boulevard Perras depuis l'ouverture du pont de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval. On y rapporte une circulation de transit de plus en plus importante pour accéder à ce pont. Cette situation augmente donc l'effet de barrière aux déplacements actifs déjà créée par ce boulevard.

Le boulevard Maurice-Duplessis

Tout comme le boulevard Perras, le boulevard Maurice-Duplessis constitue une barrière aux déplacements au sud du quartier en raison de sa largeur et de l'important volume de circulation qu'on y retrouve. Il possède également 6 voies de circulation et un terre-plein bétonné. La vitesse de circulation y est limitée à 50 km/h et il reçoit plusieurs parcours d'autobus. Cependant, les feux de circulation sont plus fréquents sur le boulevard Maurice-Duplessis que sur le boulevard Perras, ce qui peut contribuer à simplifier la circulation aux intersections qui en sont munies et à en faciliter la traversée pour les piétons.

Le réseau cyclable

L'école Marc-Aurèle-Fortin est bordée par plusieurs axes cyclables. D'abord, on trouve une chaussée désignée pour cyclistes sur l'avenue André-Ampère qui se termine à la hauteur du parc Hans-Selye. Le boulevard Perras possède des bandes cyclables unidirectionnelles qui bifurquent vers le nord sur le boulevard Marc-Aurèle-Fortin pour rejoindre le boulevard Gouin. Plus au sud, on retrouve une chaussée désignée sur la rue André-Arnoux qui se termine au parc Ferdinand-Biondi. L'axe cyclable n'offre aucune connexion au-delà du parc.



Bande cyclable - Boulevard Perras

Dans l'axe nord-sud, le sentier dans le parc Hans-Selye fait office de lien cyclable en reliant les axes est-ouest mentionnés ci-haut.

Actions récentes de l'arrondissement en matière de sécurisation des déplacements actifs

Dans les dernières années, l'arrondissement a procédé à l'expansion de son réseau cyclable aux alentours de l'école notamment par l'aménagement de bandes cyclables sur le boulevard Perras et par l'aménagement de chaussées désignées pour cyclistes sur les avenues Andrée-Ampère et André-Arnoux. De plus, quatre balises centrales indiquant la limite de vitesse sont implantées depuis 2013 sur l'avenue André-Arnoux comme mesure d'apaisement de la circulation.



Balise centrale - rue André-Arnoux

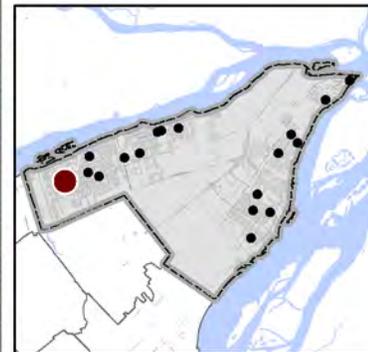
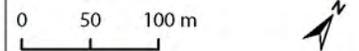
École Marc-Aurèle-Fortin

Carte environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Secteur résidentiel - haute densité
-  Secteur commercial
-  Sentier piéton
-  Barrière aux déplacements actifs
-  Lieu de franchissement*
-  Pôle d'attraction

* Lieu de franchissement sécurisé par la présence d'arrêts obligatoires ou de feux de circulation



Source: Esri, DeLorme, GeoEye, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Geomatics, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

L'aire de desserte de l'école Marc-Aurèle-Fortin s'étend du boulevard Gouin au nord jusqu'au boulevard Henri-Bourassa au sud. Vers l'est, la zone s'étend jusqu'au boulevard Armand-Bombardier (au sud de Perras) et l'avenue Élie Beaugard (au nord de Perras).

On remarque sur la carte de répartition des élèves que la population scolaire n'est pas répartie de manière uniforme sur ce territoire. D'une manière générale, une plus grande partie des élèves habitent à l'ouest de l'avenue Fernand-Gauthier.

Plus spécifiquement, on retrouve quelques concentrations d'écoliers. La plus grande concentration d'élèves se retrouve dans les immeubles à logement situés immédiatement au sud de l'avenue André-Ampère, en bordure du parc Hans-Selye. Un bassin considérable d'enfants se trouve aussi aux alentours de l'intersection de l'avenue Fernand-Gauthier et du Boulevard Perras.

Plus à l'ouest, toujours au nord du boulevard Perras, on remarque une concentration d'enfants aux alentours de la rue Jacques Rousseau. Finalement, il importe de mentionner une concentration plus petite, mais tout de même considérable, d'écoliers au sud du boulevard Maurice-Duplessis, près de l'intersection avec la rue Fernand-Gauthier.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Le transport actif semble déjà une réalité quotidienne pour beaucoup d'élèves de Marc-Aurèle-Fortin. Selon un sondage effectué par TANDEM Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles auprès des élèves de l'école au printemps 2013, on estime que 65% des écoliers (environ 380 élèves) marchent quotidiennement ou occasionnellement vers l'école. Ce pourcentage est le plus élevé parmi les écoles primaires de la CSPI de Rivière-des-Prairies, ex aequo avec l'école Notre-Dame-de-Fatima. La popularité de la marche s'explique notamment par la proximité des lieux de résidence des jeunes par rapport à l'école.

En effet, environ 40% des élèves, soit approximativement 240 jeunes, habitent à moins de 500 mètres de l'école; une distance qui peut facilement se marcher en moins de 10 minutes! De plus, la grande majorité de ces élèves n'ont pas d'artères importantes à traverser pour se rendre à l'école. Plus encore, c'est pratiquement la totalité (91%, 533 élèves) qui réside dans un rayon d'un kilomètre de l'école, une distance correspondant à 20 minutes à pied ou moins de 10 minutes à vélo. On constate donc le potentiel élevé pour les déplacements actifs à l'école Marc-Aurèle-Fortin.

Cheminement des élèves

La répartition des écoliers et la trame de rue aux alentours de l'école démontrent bien que certains axes sont particulièrement utilisés par les jeunes pour se rendre à l'école. Certaines

intersections et certaines routes deviennent des lieux de passage obligatoires pour beaucoup de jeunes.

Tout d'abord, il faut mentionner la grande importance de l'intersection du boulevard Perras et de l'avenue Fernand-Gauthier. Il s'agit d'une intersection très achalandée par les élèves pour cheminer vers l'école ou encore entre les deux pavillons. Effectivement, des élèves y passent quotidiennement avec leurs éducatrices dans le cadre du service de garde pour rejoindre le pavillon annexe. Un nombre important d'élèves y circule.

Ensuite, immédiatement à l'ouest de l'école, les nombreux écoliers habitant dans les immeubles à logement au sud d'André-Ampère doivent impérativement traverser cette rue pour rejoindre l'école. Pour la majorité, l'endroit le plus direct et logique pour traverser la rue est dans l'axe du parc Hans-Selye.

On remarque que l'avenue André-Ampère est une des rares rues est-ouest permettant de rejoindre l'école en provenance de l'est. Ainsi, elle devient en quelque sorte une route collectrice pour beaucoup d'écoliers qui habitent à l'est de l'école. Dans le même ordre d'idée, l'intersection avec l'avenue Fernand-Gauthier est donc un lieu de passage obligatoire pour ces élèves. Un bon nombre d'élèves traversent également cette intersection, mais en provenance du nord et du sud.

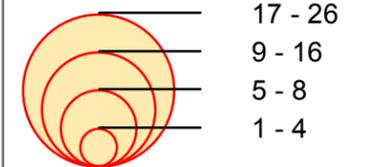
Tel que mentionné plus haut, une quantité tout de même considérable d'élèves habitent au sud du boulevard Maurice-Duplessis. Pour beaucoup d'entre eux, l'endroit le plus logique pour traverser le boulevard est l'intersection avec l'avenue Fernand-Gauthier.

Finalement, on peut aussi croire que beaucoup d'écoliers habitant en marge du parc Hans-Selye utiliseront le sentier qui y est aménagé pour se rendre à l'école. Ce sentier représente d'ailleurs une alternative confortable et sécuritaire pour se rendre à l'école en vélo pour beaucoup d'enfants.

École Marc-Aurèle-Fortin Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



--- Répartition, rayon de 500m

--- Répartition, rayon de 1 km

--- Corridor scolaire

--- Réseau cyclable

--- Voie ferrée

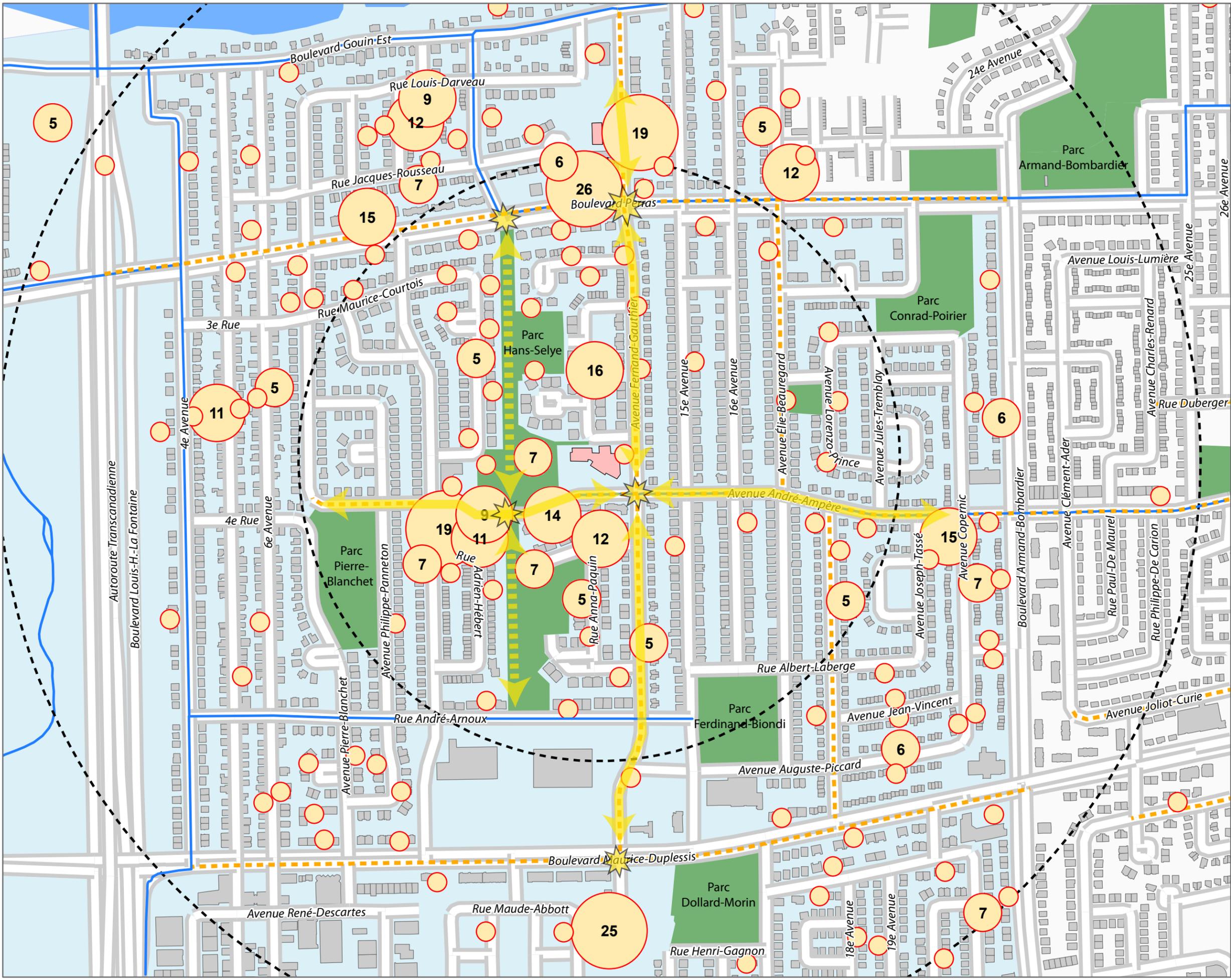
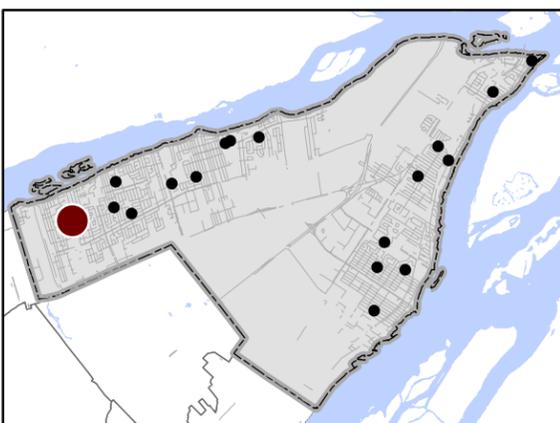
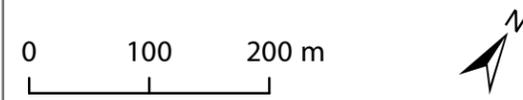
■ École

■ Parc

■ Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante



Enjeux et recommandations

1 - Intersection Perras et Fernand-Gauthier

Il s'agit d'une intersection particulièrement achalandée. Beaucoup d'élèves l'empruntent pour se rendre à pied à l'école. Aussi, les élèves du service de garde l'empruntent quotidiennement pour cheminer entre les deux pavillons de l'école avec leurs éducatrices.



Intersection boulevard Perras et Avenue Fernand-Gauthier

Description :

- 6 voies de circulation à traverser sur le boulevard Perras
- Présence d'un terre-plein
- Présence de bandes cyclables
- Présence d'arrêts d'autobus
- Présence d'arrêts obligatoires dans toutes les directions
- Un brigadier scolaire y est affecté à l'entrée et à la sortie des classes.

Diagnostic :

- On rapporte une circulation automobile en forte croissance sur ce tronçon du boulevard Perras depuis quelques années.
- Important volume de circulation
- Faible respect des arrêts obligatoires sur Perras
- Faible respect du brigadier scolaire
- On y rapporte des virages en U malgré la présence du brigadier scolaire et du passage pour piétons.
- Le brigadier scolaire peine à traverser le boulevard en un seul temps avec les élèves ; ils sont fréquemment coincés au centre de la chaussée (terre-plein).
- La circulation (piétons, cyclistes, automobile, autobus) y semble trop complexe et le volume de circulation semble trop élevé pour être géré simplement par des arrêts obligatoires.

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité d'implanter des feux de circulation accompagnés de feux piétons à décompte numérique à cette intersection.

2 - Intersection Fernand-Gauthier et André-Ampère

Cette intersection est un point de jonction entre plusieurs axes de cheminement importants. C'est donc un lieu de passage obligatoire pour une grande quantité d'élèves pour rejoindre la cour d'école.

Description :

- Intersection de deux rues locales à double sens de circulation
- Arrêts obligatoires dans toutes les directions
- Passages pour piétons à larges bandes blanches dans trois des quatre axes



Intersection Avenue Fernand-Gauthier et Avenue André-Ampère

Diagnostic :

- Marquage adéquat des passages pour piétons
- Malgré tout, on y rapporte un faible respect des arrêts obligatoires et des passages pour piétons à l'intersection.
- Fort achalandage d'élèves piétons

Recommandation à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs pour assurer une meilleure visibilité des piétons voulant traverser et pour permettre de rapprocher la signalisation du centre de la chaussée. Elle sera ainsi plus visible pour les automobilistes.

3 - Intersection Perras et Marc-Aurèle-Fortin

Cette intersection fait le lien entre le sentier polyvalent dans le parc Hans-Selye et l'axe cyclable sur le boulevard Marc-Aurèle-Fortin

Description :

- 6 voies de circulation à traverser sur le boulevard Perras
- Présence d'un terre-plein
- Passages pour piétons en oblique pour traverser Perras
- Chevrons de chaussée désignée pour cyclistes pour traverser Perras



Passage pour piétons - Intersection boulevard Perras et boulevard Marc-Aurèle Fortin

Diagnostic :

- La traversée du boulevard est longue pour les piétons et les cyclistes en raison du nombre élevé de voies de circulation.
- Les passages pour piétons sont trop loin du terre-plein en raison de l'angle des traverses. À mi-chemin de la traversée, le piéton se retrouve au milieu du carrefour. Cette situation est particulièrement problématique du côté est de l'intersection.
- Lorsque le piéton traverse, il est dans l'angle mort du conducteur à la ligne d'arrêt, ce qui peut être conflictuel.
- Absence de bateau pavé au coin sud-est de l'intersection (accès au sentier piéton du parc).



Absence de descente de trottoir - accès au parc Hans-Selye (boulevard Perras)

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité de poursuivre le terre-plein pour le rapprocher des passages pour piétons et y aménager des îlots refuges.
- Reculer les lignes d'arrêts dans l'axe du boulevard Perras pour assurer une meilleure visibilité des piétons qui traversent.
- Aménager un bateau pavé côté sud-est pour l'accès au sentier piéton.

4 - Avenue André-Ampère (passage pour piétons à mi-tronçon)

Important lieu de passage pour les élèves considérant le nombre élevé d'écoliers habitant dans les immeubles à logement du côté sud d'André-Ampère.

C'est aussi le lien entre les deux parties du parc et la continuité du sentier piéton qu'on y retrouve. C'est donc un lieu de passage naturel pour les piétons et cyclistes circulant dans le parc.

Diagnostic :

- Absence de passage pour piétons
- Présence de chevrons jaunes de vélos, mais le marquage est pratiquement entièrement effacé
- Visibilité très faible de ce lieu de passage important pour les piétons
- Limite de vitesse de la zone scolaire peu respectée
- Absence de bateau pavé pour accéder au sentier du côté sud de la chaussée

Recommandations à l'arrondissement:

- Marquer un passage pour piétons à larges bandes jaunes et des chevrons jaunes pour vélo.
- Évaluer la possibilité de sécuriser le passage à mi-tronçon par l'ajout de saillie de trottoirs ou d'une saillie virtuelle (marquage, bollards, bacs à fleurs, etc.) aux abords de la traversée. Le rétrécissement de la chaussée aidera à réduire la vitesse des automobilistes tout en sécurisant la traversée pour les piétons.
- Implanter des balises centrales à l'approche du passage pour piéton proposé. Cette situation améliorera la visibilité de la traverse tout en contribuant à réduire la vitesse des automobilistes en zone scolaire.
- Aménager un bateau pavé du côté sud de la chaussée pour permettre aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite d'avoir accès au sentier sans obstacle.



Marquage au sol effacé - Avenue André-Ampère



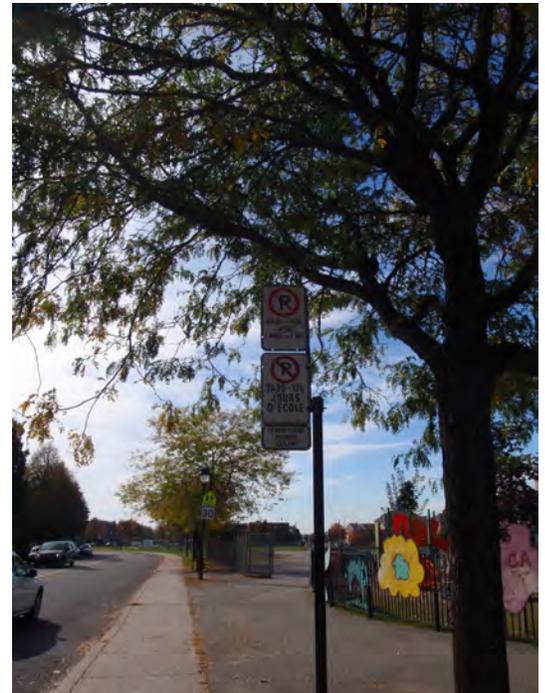
Absence de bateau pavé - Accès au sentier - Avenue André-Ampère

5 – Zone de débarcadère (pavillon principal)

La zone de débarcadère pour les autobus scolaires est localisée sur l'avenue André-Ampère en bordure de la cour d'école

Diagnostic :

- Absence d'une zone désignée pour le débarquement des enfants qui sont reconduits en voiture
- La direction de l'école rapporte la présence de voitures fréquemment stationnées dans l'espace de débarcadère pour les autobus scolaires, ce qui cause des conflits
- L'absence d'espace réservé au débarquement des enfants reconduits en voiture cause notamment des problèmes de stationnement en double et de stationnement à des endroits interdits



Débarcadère des autobus - Avenue André-Ampère

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité d'établir une zone d'interdiction de stationner avec possibilité de stationner pour une période de 10 minutes pour débarquement devant l'entrée principale sur la rue Fernand-Gauthier.
- Évaluer la possibilité de mieux délimiter le débarcadère des autobus scolaires notamment par du marquage jaune hachuré au sol.

6 – Intersection Maurice-Duplessis et Fernand-Gauthier

Un bassin de plus d'une trentaine d'écoliers réside au sud du boulevard Maurice-Duplessis près de cette intersection. La traversée du boulevard Maurice-Duplessis leur est nécessaire pour se rendre à l'école à pied.

Diagnostic :

- La largeur du boulevard peut rendre sa traversée intimidante pour les jeunes piétons.
- Absence de brigadier solaire
- Présence de feux de circulation, mais absence de feux piétons
- Présence du centre récréatif de Rivière-des-Praires comme pôle d'attraction du côté sud-est de l'intersection, ce qui peut contribuer à y accroître l'achalandage.

Recommandation à l'arrondissement:

- Évaluer avec la Ville-centre la possibilité d'installer des feux piétons à décompte numérique à l'intersection.

Recommandation au poste de quartier 45:

- Évaluer la possibilité d'affecter un brigadier scolaire à cet endroit.

7 – Réseau cyclable

Le réseau cyclable à proximité de l'école est composé de bandes cyclables sur le boulevard Perras et de chaussées désignées pour cyclistes sur les avenues André-Ampère et André-Arnoux. Un sentier polyvalent dans le parc Hans-Selye peut aussi accueillir les cyclistes.

Diagnostic :

- Interruption des bandes cyclables sur le boulevard Perras à l'ouest du parc Hans-Selye
- Interruption de la chaussée désignée sur André-Arnoux au parc Ferdinand-Biondi
- Interruption de la chaussée désignée sur André-Ampère au parc Hans-Selye
- Absence de lien cyclable nord-sud dans le quartier outre le sentier polyvalent dans le parc Hans-Selye

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité de convertir la chaussée désignée sur André-Ampère en bandes cyclables, pour un confort accru pour les cyclistes.
- Évaluer la possibilité de poursuivre la chaussée désignée sur André-Arnoux au-delà du parc Ferdinand-Biondi, vers l'est, pour éventuellement la connecter au réseau cyclable existant.
- Évaluer la possibilité de poursuivre les bandes cyclables sur le boulevard Perras au-delà du parc Hans-Selye, vers l'ouest, pour offrir une connexion avec la piste cyclable débutant à l'intersection avec la 4^e avenue.
- Évaluer la possibilité d'aménager un nouvel axe cyclable nord-sud dans le quartier.

8 – Déneigement aux abords de l'école

Diagnostic :

- Les trottoirs et les abords des entrées de l'école ne sont pas toujours bien déneigés en hiver.
- Le déneigement est parfois effectué durant les heures d'entrée et de sortie des classes, ce qui cause des conflits avec les élèves piétons.

Recommandations à l'arrondissement:

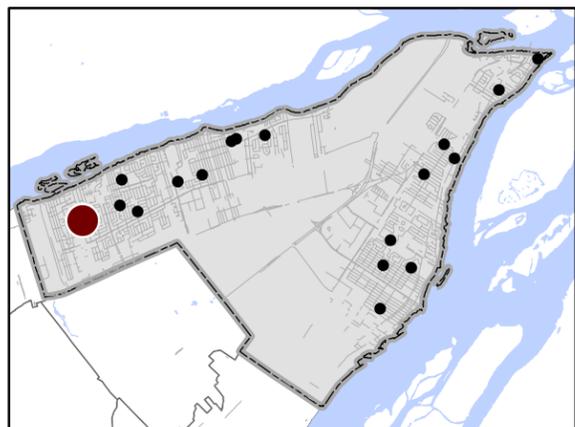
- Prioriser le déneigement des trottoirs aux abords de l'école et des corridors scolaires lors des opérations de déneigements.
- Planifier les opérations de déneigement pour éviter les corridors scolaires lors des heures d'entrée et de sortie des classes.

École Marc-Aurèle-Fortin Enjeux et recommandations

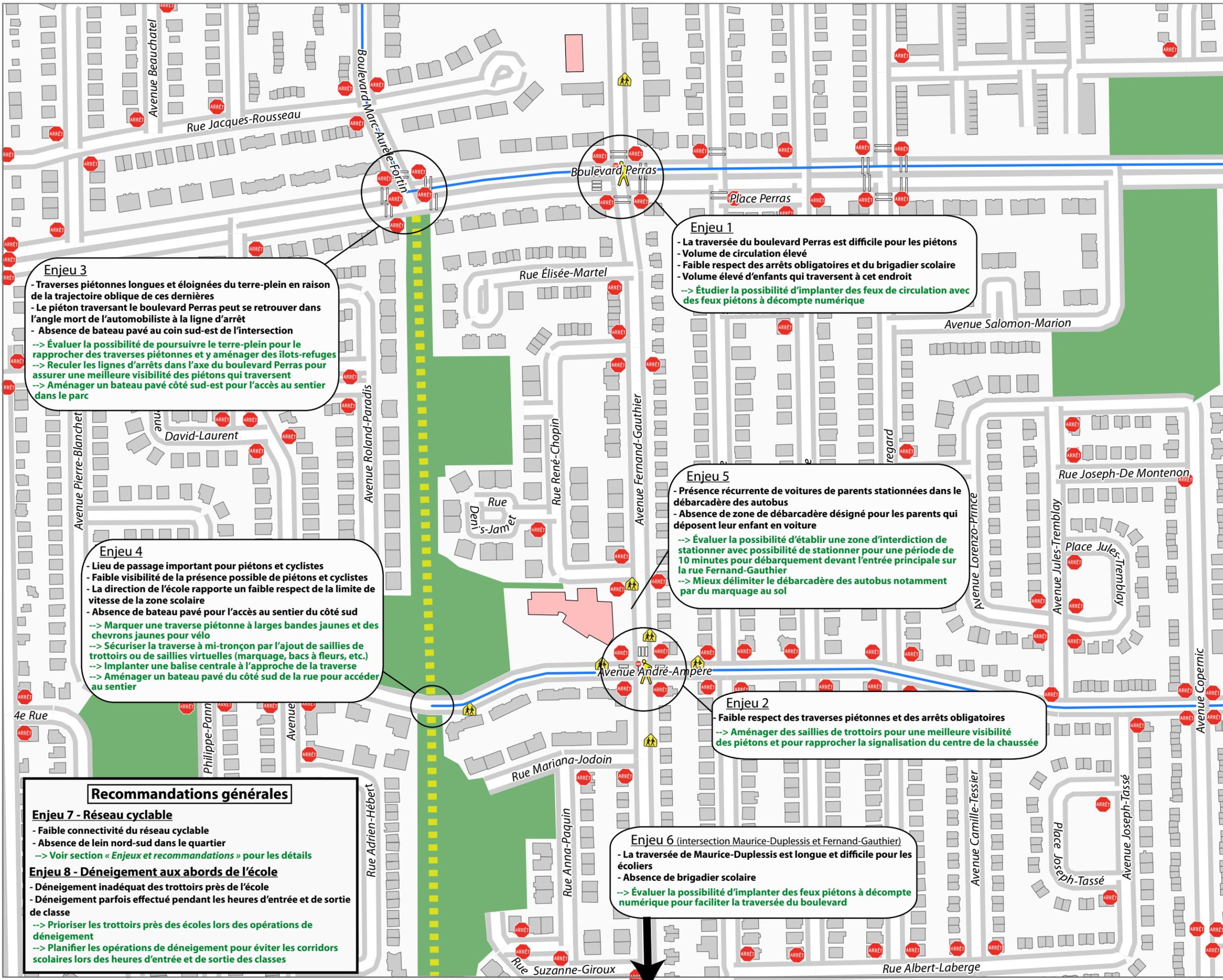
Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation piéton
-  Feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Sentier
-  Parc
-  École

0 50 100 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAQ 83
Date : décembre 2013



Enjeu 3

- Traverses piétonnes longues et éloignées du terre-plein en raison de la trajectoire oblique de ces dernières
- Le piéton traversant le boulevard Perras peut se retrouver dans l'angle mort de l'automobiliste à la ligne d'arrêt
- Absence de bateau pavé au coin sud-est de l'intersection

--> Évaluer la possibilité de poursuivre le terre-plein pour le rapprocher des traverses piétonnes et y aménager des îlots-refuges
--> Reculer les lignes d'arrêts dans l'axe du boulevard Perras pour assurer une meilleure visibilité des piétons qui traversent
--> Aménager un bateau pavé côté sud-est pour l'accès au sentier dans le parc

Enjeu 1

- La traversée du boulevard Perras est difficile pour les piétons
- Volume de circulation élevé
- Faible respect des arrêts obligatoires et du brigadier scolaire
- Volume élevé d'enfants qui traversent à cet endroit

--> Étudier la possibilité d'implanter des feux de circulation avec des feux piétons à décompte numérique

Enjeu 5

- Présence récurrente de voitures de parents stationnées dans le débarcadère des autobus
- Absence de zone de débarcadère désigné pour les parents qui déposent leur enfant en voiture

--> Évaluer la possibilité d'établir une zone d'interdiction de stationner avec possibilité de stationner pour une période de 10 minutes pour débarquement devant l'entrée principale sur la rue Fernand-Gauthier
--> Mieux délimiter le débarcadère des autobus notamment par du marquage au sol

Enjeu 4

- Lieu de passage important pour piétons et cyclistes
- Faible visibilité de la présence possible de piétons et cyclistes
- La direction de l'école rapporte une faible respect de la limite de vitesse de la zone scolaire
- Absence de bateau pavé pour l'accès au sentier du côté sud

--> Marquer une traverse piétonne à larges bandes jaunes et des chevrons jaunes pour vélo
--> Sécuriser la traverse à mi-tronçon par l'ajout de saillies de trottoirs ou de saillies virtuelles (marquage, bacs à fleurs, etc.)
--> Implanter une balise centrale à l'approche de la traverse
--> Aménager un bateau pavé du côté sud de la rue pour accéder au sentier

Enjeu 2

- Faible respect des traverses piétonnes et des arrêts obligatoires

--> Aménager des saillies de trottoirs pour une meilleure visibilité des piétons et pour rapprocher la signalisation du centre de la chaussée

Enjeu 6 (intersection Maurice-Duplessis et Fernand-Gauthier)

- La traversée de Maurice-Duplessis est longue et difficile pour les écoliers
- Absence de brigadier scolaire

--> Évaluer la possibilité d'implanter des feux piétons à décompte numérique pour faciliter la traversée du boulevard

Recommandations générales

Enjeu 7 - Réseau cyclable

- Faible connectivité du réseau cyclable
- Absence de lein nord-sud dans le quartier

--> Voir section « Enjeux et recommandations » pour les détails

Enjeu 8 - Dénéigement aux abords de l'école

- Dénéigement inadéquat des trottoirs près de l'école
- Dénéigement parfois effectué pendant les heures d'entrée et de sortie de classe

--> Prioriser les trottoirs près des écoles lors des opérations de déneigement
--> Planifier les opérations de déneigement pour éviter les corridors scolaires lors des heures d'entrée et de sortie des classes



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Michelangelo Commission scolaire English Montreal



9360 5e Rue, Rivière-des-Prairies, Montréal, H1E 1K1

Date de la marche de repérage: 15 août 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier et Myriam Lalancette



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Michelangelo est une école primaire anglophone située à Rivière-des-Prairies sur la 5^e rue, entre la rue Jean-Yves Bigras et la 54^e avenue. Cette école accueille tous les cycles du primaire et dispense un programme international.

L'entrée principale de l'école ainsi que le seul accès à la cour d'école sont situés sur la 5^e avenue. C'est aussi sur cette rue que se trouve la zone de débarcadère pour les autobus et pour les parents qui viennent reconduire leurs enfants en voiture. L'entrée des élèves est, quant à elle, située dans la cour d'école sur le côté du bâtiment. Il est à noter que l'école ne possède pas de stationnement pour le personnel.

Le parc Marie-Claire Daveluy borde l'école à l'est et au sud. On y retrouve quelques sentiers piétons ainsi que des aires de jeux, des terrains de pétanque, un terrain de soccer ainsi que des terrains de tennis. Un support à vélo est installé dans le parc, mais n'appartient toutefois pas à l'école. Cette dernière n'en possède aucun.

Type d'école	École de quartier + programme international
Commission scolaire	English Montreal School Board
Nombre d'élèves	365 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	45 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1,6 km Autobus : 7 Nombre d'élèves transportés : environ 180 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	Aucun



Environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel

L'école Michelangelo se situe dans un quartier résidentiel de faible densité. Le cadre bâti se compose majoritairement de maisons unifamiliales jumelées ou isolées. La mixité fonctionnelle y est très faible, on ne retrouve aucun commerce dans les rues à proximité de l'école. Les commerces de proximité les plus près sont concentrés aux coins de la 4^e rue et du boulevard Rivière-des-Prairies ainsi que dans le centre commercial situé sur le boulevard Maurice-Duplessis près du boulevard Rodolphe-Forget. Outre ce petit centre commercial, on retrouve sur le boulevard Maurice Duplessis un mélange d'habitation, principalement du côté nord, et des bureaux, des commerces de gros et des industries légères du côté sud. Le quartier situé au sud du boulevard Maurice-Duplessis est essentiellement industriel.

Les voies de circulation

Les rues environnantes sont des rues locales et possèdent généralement un faible débit de circulation. Ces rues sont toutes à double sens de circulation et la vitesse maximale y est de 40 km/h sauf en zone scolaire, à proximité de l'école. La trame de rue du quartier est plutôt orthogonale et possède une bonne connectivité, ce qui favorise des itinéraires courts vers les lieux de destination. Cependant, plusieurs de ces rues sont complètement dépourvues de trottoir. C'est notamment le cas des rues comprises entre la 55^e avenue et le boulevard Maurice-Duplessis.

On remarque peu de circulation de transit sur ces rues locales, alors que ce type de circulation est concentré sur les différentes artères autour du quartier, à savoir : le boulevard Perras au nord, le boulevard Maurice-Duplessis au sud et le boulevard Rodolphe-Forget à l'ouest. À l'est et dans une moindre mesure, le boulevard Rivière-des-Prairies reçoit aussi de la circulation de transit. Ces artères peuvent représenter des barrières aux déplacements actifs en raison du volume de circulation, de la vitesse des voitures et de la largeur de leur chaussée. Cependant, elles sont pour la plupart relativement éloignées de l'école.

L'artère la plus rapprochée de l'école est le boulevard Maurice-Duplessis (400 mètres), mais, tel que mentionné plus haut, le quartier au sud de cette artère est entièrement industriel et commercial. C'est donc dire qu'à proximité de l'école, il n'y a pas d'habitation au-delà du boulevard. En ce sens, sa traversée n'est pas un enjeu pour les jeunes de l'école Michelangelo.

Le boulevard Perras est situé à environ 550 mètres au nord de l'école. Il reçoit un volume de circulation important et possède une largeur de six voies de circulation. La vitesse de circulation maximale y est de 50 km/h. Il est aussi important de préciser qu'on ne retrouve que très peu d'arrêts obligatoires sur le boulevard dans les environs de l'école. Les piétons et les cyclistes n'ont que très peu d'options pour traverser l'artère à une intersection

sécurisée. En effet, la seule rue locale permettant de traverser le boulevard Perras à un arrêt obligatoire toutes directions est la 54^e Avenue.

Le réseau cyclable

En ce qui concerne les voies cyclables, l'école est desservie à l'avant par une chaussée désignée sur la 5^e rue. Vers l'ouest, la chaussée désignée tourne sur Jean-Yves Bigras pour rejoindre le corridor scolaire sur la rue Louis-Dessaulles. Vers l'est, la voie bifurque sur la 56^e avenue pour se diriger vers le nord et rejoindre la piste cyclable du boulevard Gouin.

Actions récentes de l'arrondissement en matière d'apaisement de la circulation

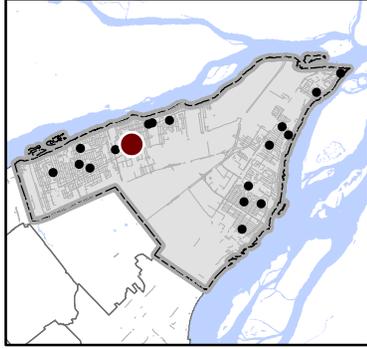
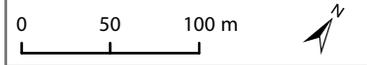
En réaction aux préoccupations du milieu pour une meilleure sécurité sur les rues autour de l'école, l'arrondissement a mis en place quelques mesures dans les dernières années. Une traverse piétonne à larges bandes jaunes a été marquée devant l'école pour traverser la 5^e rue au coin de la 52^e avenue. Aussi, l'arrondissement a procédé, en 2012, à l'implantation de balises centrales visant à réduire la vitesse de circulation sur la 5^e rue et sur la rue Jean-Yves Bigras. Une de ces balises est implantée directement en bordure de la traverse piétonne au coin de la 52^e rue et indique le montant du constat d'infraction auquel s'expose un automobiliste qui ne respecterait pas la priorité aux piétons.



Balise centrale en bordure d'une traverse piétonne – 5^e rue, devant l'école

École Michelangelo Carte environnement urbain

- ## Légende
-  Voie ferrée
 -  Réseau cyclable
 -  Parc
 -  École
 -  Secteur commercial
 -  Lieu de franchissement (avec arrêt obligatoire)
 -  Barrière aux déplacements actifs



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, I-cubed, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, swisstopo, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

Le territoire de desserte de l'école Michelangelo est très vaste, il s'étend du boulevard Gouin au nord jusqu'à l'autoroute 40 au sud et du boulevard Marien à l'est jusqu'au boulevard Pierre-Baillargeon à l'ouest. Cependant, considérant les spécificités de l'école (école anglophone et programme international), il est à noter que beaucoup d'élèves habitent hors de ce périmètre. En raison de cet éloignement des lieux de résidences des jeunes, beaucoup d'entre eux sont transportés par autobus. En effet, approximativement 50 % des élèves de l'école (environ 180 enfants) ont droit au transport scolaire

Ainsi, on observe une quantité relativement faible d'élèves habitant à proximité de l'école en comparaison avec les autres écoles de l'arrondissement. Effectivement, on compte 64 élèves (17,5 %) habitant dans un rayon de 500 mètres de l'école, soit une distance pouvant se marcher en moins de 10 minutes. Lorsqu'on élargit le rayon à 1 kilomètre, soit une distance de marche de moins de 20 minutes, ce pourcentage s'élève à 37 % (134 élèves).

Dans le quartier à proximité de l'école, les lieux de résidences des élèves sont répartis d'une manière relativement homogène. Toutefois, sur la carte de répartition des élèves, on remarque une concentration d'écoliers au nord de l'école, entre la 52^e et la 54^e Avenue.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Considérant cette répartition assez étendue des élèves de l'école, une partie considérable des élèves n'habitent pas à proximité de l'école et doivent utiliser la voiture ou le transport scolaire pour s'y rendre, ce qui limite le potentiel pour le transport actif à l'école Michelangelo.

Selon la direction, les déplacements actifs sont très peu populaires à l'école Michelangelo. En effet, peu d'élèves marchent ou utilisent le vélo pour se rendre à l'école. Or, tel que mentionné plus haut, une quantité tout de même considérable d'écoliers (plus d'une centaine d'enfants !) habitent à proximité de l'école et pourrait facilement délaisser les déplacements en voiture pour se tourner vers les transports actifs. Voilà donc un potentiel tout de même considérable pour les déplacements actifs qui gagnerait à être exploité.

Cheminement des élèves

La répartition des écoliers et la trame de rue démontrent bien que certains axes sont particulièrement importants pour le cheminement des écoliers vers l'école. Certaines intersections et certaines routes sont des lieux de passage obligatoires pour beaucoup de jeunes.

Dans le cas de l'école Michelangelo, les élèves qui marchent vers l'école ou qui seraient susceptibles de le faire doivent emprunter certains corridors scolaires. La 5^e rue est un lieu de cheminement important puisqu'elle agit comme route collectrice pour beaucoup

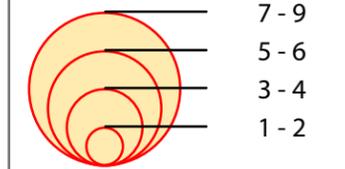
d'écoliers ; elle est effectivement le chemin le plus direct et le plus logique vers l'école pour beaucoup d'enfants qui résident sur les avenues au nord ou à l'est de l'école.

Dans le même ordre d'idées, le corridor scolaire sur la rue Louis-Dessaulles représente un lieu de passage obligatoire pour beaucoup de jeunes habitant à l'ouest de l'école. Les jeunes en provenance de cette rue devront éventuellement traverser l'intersection de la rue Jean-Yves Bigras et de la 5^e rue pour pouvoir rejoindre l'école.

École Michelangelo Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



--- Répartition, rayon de 500m

--- Répartition, rayon de 1km

--- Corridor scolaire

— Réseau cyclable

— Voie ferrée

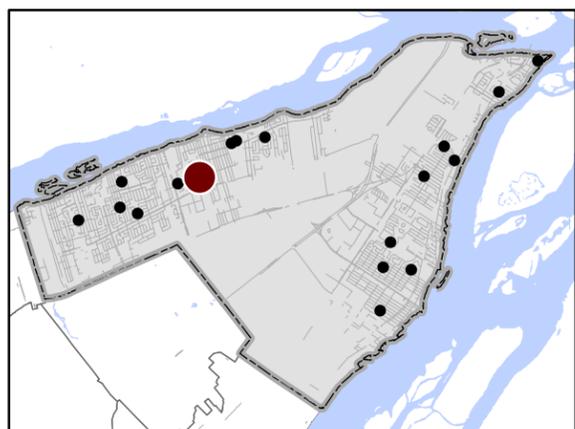
École

Parc

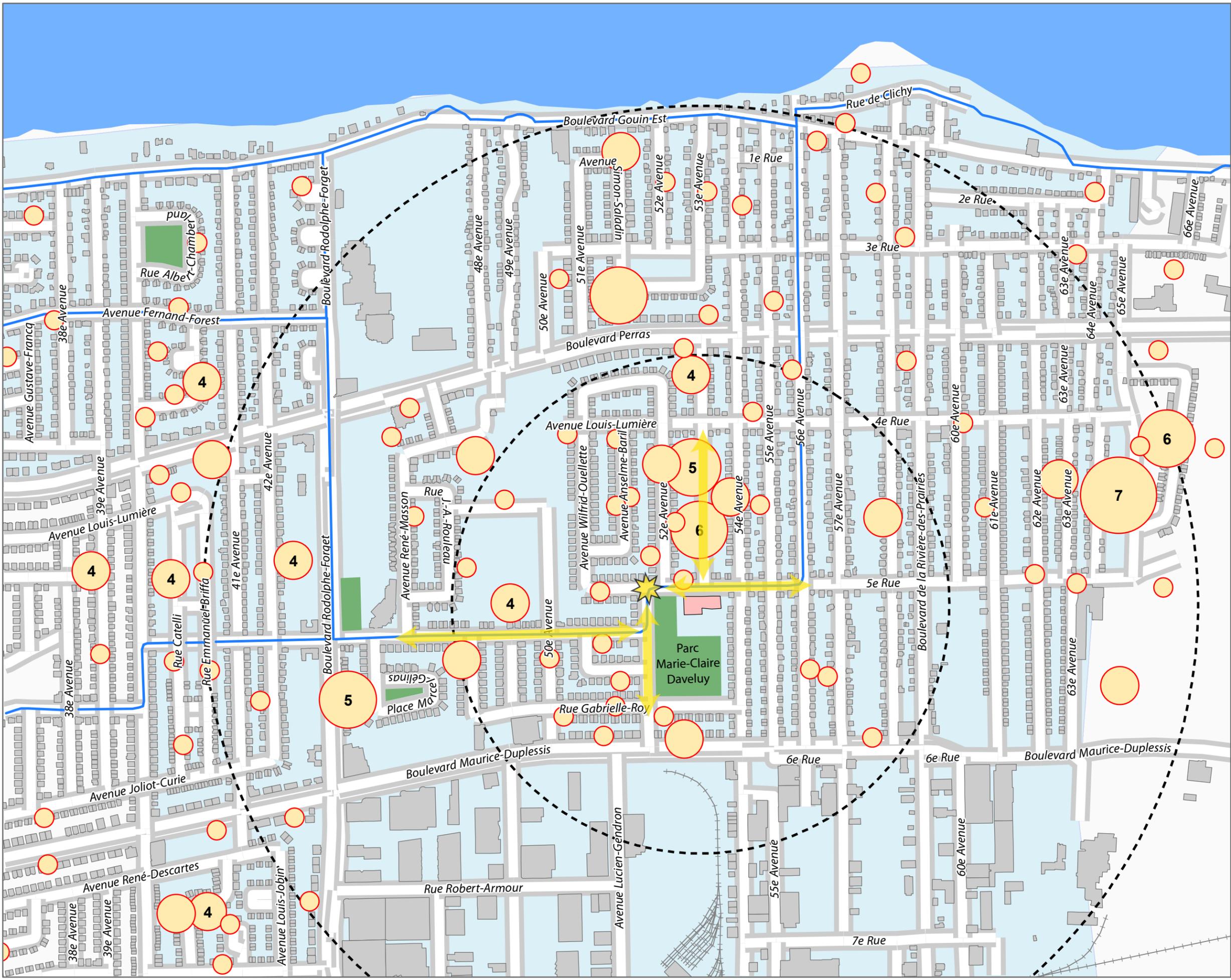
Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAD 83
Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Absence de trottoir

On constate que plusieurs rues du secteur, à proximité de l'école, sont complètement dépourvues de trottoir. On y retrouve plutôt des accotements asphaltés, souvent en mauvais état, qui sont généralement utilisés comme stationnement. Les piétons se voient donc dans l'obligation de marcher sur la chaussée avec les voitures, une situation peu confortable pour les piétons. C'est notamment le cas de la 4^e et de la 5^e rue, à l'est de la 54^e avenue, ainsi que de la 56^e, 57^e et 58^e avenue.

Le trottoir est une infrastructure de base pour le transport actif et il va de soi que toutes rues devraient en posséder. La direction de l'école déplore cette absence de trottoir, particulièrement sur des rues désignées comme corridors scolaires. De plus, elle souligne le fait que la situation est particulièrement problématique en hiver alors que les abords des rues sont encombrés par les bancs de neige, forçant les élèves à marcher près des voitures qui circulent.



Absence de trottoir - 5e rue

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs sur les rues qui en sont dépourvus
- Prioriser les corridors scolaires les plus rapprochés de l'école (5^e rue et 4^e rue)

2 - Rue Gabrielle-Roy

Diagnostic :

- Discontinuité du trottoir du côté nord de la rue Gabrielle-Roy, entre la 54^e rue et la rue Jean-Yves Bigras
Mauvaise visibilité au coin de Gabrielle-Roy et de la 54^e rue en raison des haies qui s'y trouvent

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité de poursuivre le trottoir au minimum entre la 54^e avenue et le parc Marie-Claire Daveluy
- Sensibiliser les citoyens à assurer un dégagement visuel aux intersections



Discontinuité du trottoir - intersection rue Gabrielle-Roy et 54^e Avenue

3 – Intersection rue Jean-Yves Bigras et 5^e rue

Cette intersection représente le point de jonction pour une grande partie des élèves provenant de l'ouest de la zone de desserte. En effet, puisqu'il n'y a aucune autre traverse sur la rue Jean-Yves Bigras, les élèves en provenance du corridor scolaire sur la rue Louis-Dessaulles doivent traverser cette intersection pour rejoindre l'école.



Intersection rue Jean-Yves Bigras et 5^e rue

Diagnostic :

- Absence d'arrêt obligatoire à l'intersection sur la 5^e avenue. Les voitures en provenance de la 5^e rue tournent parfois très rapidement vers Jean-Yves Bigras
- Absence de traverse piétonne

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs, du côté sud de l'intersection, pour traverser Jean-Yves Bigras afin de sécuriser la traversée des piétons et de diminuer la vitesse à laquelle les voitures peuvent tourner
- Marquer une traverse piétonne à larges bandes blanches pour traverser Jean-Yves Bigras

4 - 5^e rue devant l'école, débarcadère des autobus et des parents

Diagnostic :

- Manœuvres dangereuses fréquentes de la part des parents qui viennent reconduire leurs enfants en voiture : stationnement en double, stationnement sur les traverses piétonnes, empiètement dans la zone de débarcadère des autobus, virages en U, etc.
- Interdiction de stationner à l'avant de l'école de 8h à 16h

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité de définir une zone de débarcadère pour les parents distincte de celle pour les autobus, à l'avant de l'école (5^e rue), où le stationnement serait permis pour une période de 10 minutes seulement.

5 - Intersection 56^e Avenue et Boulevard Perras

Il s'agit de l'intersection où traverse la chaussée désignée pour vélos reliant l'école et la piste cyclable sur Gouin

Description :

- Chaussée large, six voies de circulation
- Présence d'un terre-plein pouvant servir d'îlot refuge
- Absence d'arrêt obligatoire dans l'axe du boulevard Perras à cette intersection
- Stationnement sur rue autorisé sur le boulevard

Diagnostic :

- Le croisement du boulevard Perras et de la chaussée désignée pour cyclistes n'est pas sécurisé ; il y a absence d'arrêt obligatoire sur le boulevard Perras à l'intersection. Cette situation rend la traversée du boulevard inconfortable pour les cyclistes

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité de sécuriser la traversée du boulevard Perras par l'implantation d'un arrêt obligatoire toutes directions

6 - Trottoirs entravés

Nous avons constaté lors de notre visite dans le quartier que beaucoup de trottoirs sont entravés par des bacs de recyclage et de poubelles. Pour assurer un cheminement agréable et sécuritaire sur les rues du quartier, il est important d'avoir un réseau de trottoir libre de tout obstacle. La présence de nombreux bacs force les piétons à circuler dans la rue, rendant le trottoir inutile...

Recommandation à l'arrondissement :

- Sensibiliser les citoyens du quartier à ne pas entraver les trottoirs lors des journées de collectes de déchets ou du recyclage



Trottoir entravé par des bacs de recyclage

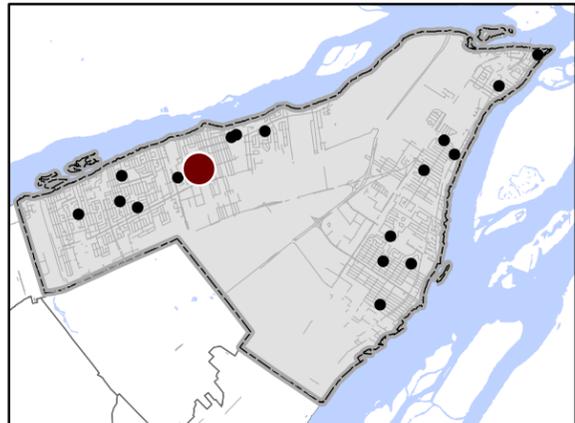
École Michelangelo

Enjeux et recommandations

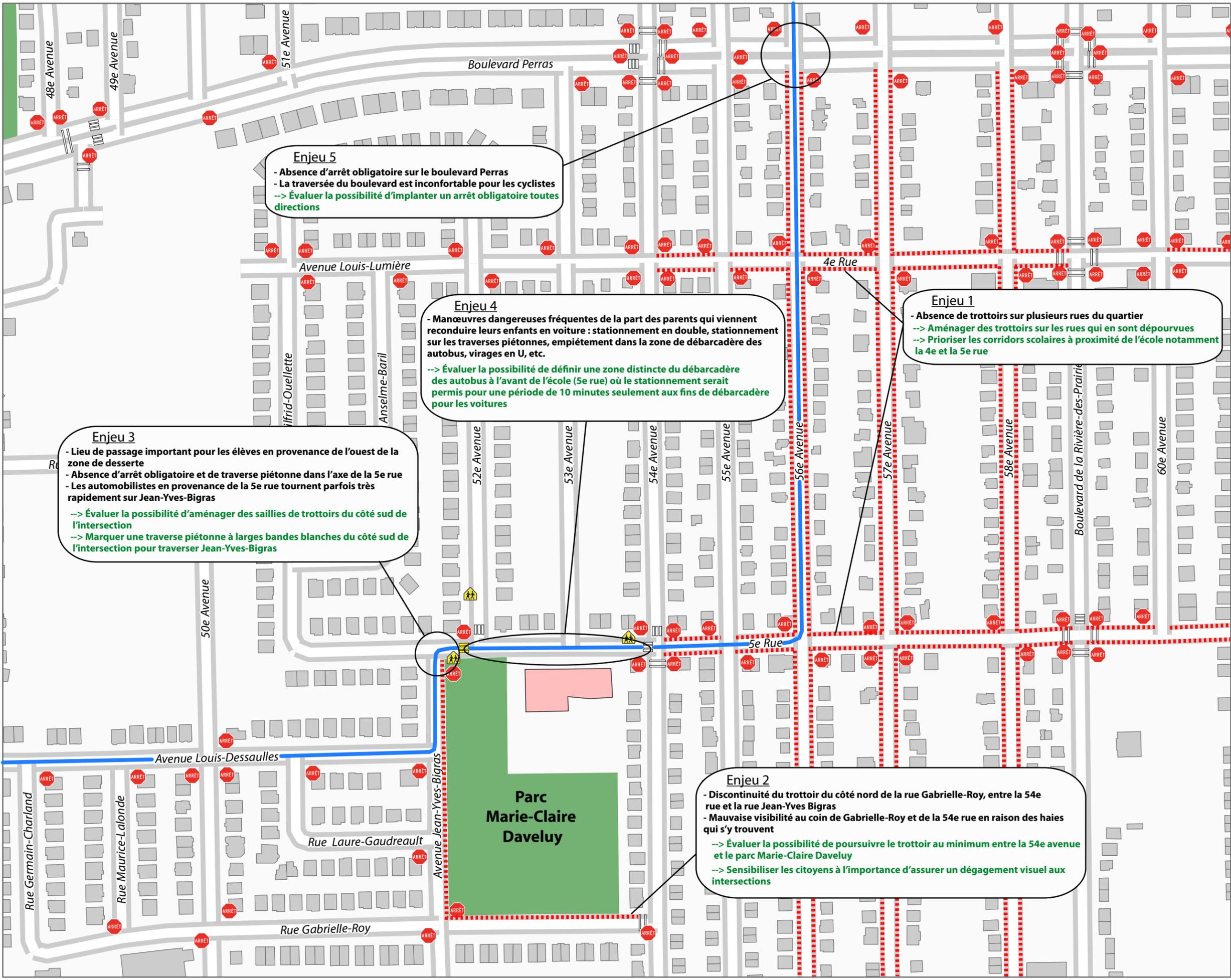
Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation piéton
-  Feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Trottoir à aménager

0 50 100 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013



Enjeu 5
 - Absence d'arrêt obligatoire sur le boulevard Perras
 - La traversée du boulevard est inconfortable pour les cyclistes
 -> Évaluer la possibilité d'implanter un arrêt obligatoire toutes directions

Enjeu 4
 - Manœuvres dangereuses fréquentes de la part des parents qui viennent reconduire leurs enfants en voiture : stationnement en double, stationnement sur les traverses piétonnes, empiétement dans la zone de débarcadère des autobus, virages en U, etc.
 -> Évaluer la possibilité de définir une zone distincte du débarcadère des autobus à l'avant de l'école (5e rue) où le stationnement serait permis pour une période de 10 minutes seulement aux fins de débarcadère pour les voitures

Enjeu 3
 - Lieu de passage important pour les élèves en provenance de l'ouest de la zone de desserte
 - Absence d'arrêt obligatoire et de traverse piétonne dans l'axe de la 5e rue
 - Les automobilistes en provenance de la 5e rue tournent parfois très rapidement sur Jean-Yves-Bigras
 -> Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs du côté sud de l'intersection
 -> Marquer une traverse piétonne à larges bandes blanches du côté sud de l'intersection pour traverser Jean-Yves-Bigras

Enjeu 1
 - Absence de trottoirs sur plusieurs rues du quartier
 -> Aménager des trottoirs sur les rues qui en sont dépourvues
 -> Prioriser les corridors scolaires à proximité de l'école notamment la 4e et la 5e rue

Enjeu 2
 - Discontinuité du trottoir du côté nord de la rue Gabrielle-Roy, entre la 54e rue et la rue Jean-Yves Bigras
 - Mauvaise visibilité au coin de Gabrielle-Roy et de la 54e rue en raison des haies qui s'y trouvent
 -> Évaluer la possibilité de poursuivre le trottoir au minimum entre la 54e avenue et le parc Marie-Claire Daveluy
 -> Sensibiliser les citoyens à l'importance d'assurer un dégagement visuel aux intersections

Parc Marie-Claire Daveluy



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Montmartre Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île



Photo : David Métivier

1855, 59^e Avenue, Pointe-aux-Trembles, Montréal, QC H1A 2P2

Date de la marche de repérage: 6 septembre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Montmartre est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur la rue 59^e Avenue, entre les rues de Montigny et Forsyth. L'entrée principale de l'école, l'entrée du service de garde ainsi que le stationnement du personnel donnent sur la 59^e Avenue. Les élèves accèdent au bâtiment par des entrées situées du côté de la cour d'école. On peut accéder à la cour par la 59^e Avenue ou par le parc Montmartre. Le débarcadère des autobus scolaires est également situé sur la 59^e Avenue. Il n'y a cependant pas de zone réservée pour les débarquements en voiture. Adjacent à la cour d'école, le parc Montmartre contient des aires de jeux, un terrain de soccer et des jeux d'eau. Il est à noter que l'on retrouve dans ce parc un support à vélo de sept places contrairement à l'école qui n'en possède aucun. Le parc Montmartre est bordé à l'est par un chemin de fer et on retrouve un passage à niveau pour piétons pour le traverser, créant un lien avec l'avenue Marcel Faribault.

Type d'école	École de quartier
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	241 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	35 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 2 Nombre d'élèves transportés : 51 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	Aucun



Environnement urbain de l'école

L'école Montmartre est située dans un quartier résidentiel de faible densité où l'on retrouve majoritairement des maisons unifamiliales isolées. Les rues Montmartre et Forsyth font exception à la règle puisqu'elles sont composées d'immeubles multifamiliaux de 8 logements. Du côté est du chemin de fer, on observe une densité d'habitation légèrement plus forte, alors que les maisons isolées laissent la place aux maisons jumelées ou en rangée. De plus, la rue Sherbrooke y est bordée par des bâtiments multifamiliaux de trois étages. Enfin, il importe de souligner la présence d'un grand complexe d'habitation pour personnes âgées autonomes connu sous le nom du Domaine de la Rousselière. Il est situé au nord de la rue Sherbrooke entre la 52^e Avenue et le boulevard de la Rousselière.

En ce qui concerne l'utilisation du sol, le quartier est essentiellement résidentiel alors qu'on ne retrouve aucun commerce à proximité de l'école à l'exception d'un dépanneur et d'un salon de coiffure au coin de la 53^e Avenue et de la rue de Montigny. L'épicerie la plus proche est située à l'intersection du boulevard de la Rousselière et de la rue Sherbrooke, à plus d'un kilomètre de l'école. Sur le plan institutionnel, on retrouve une caserne de pompier (caserne 38) à l'intersection de la 53^e Avenue et de la rue Sherbrooke ainsi que les bureaux de la Commission scolaire de la Pointe-de-l'île à l'intersection de la 53^e Avenue et de la rue Notre-Dame.

Un quartier enclavé

À l'exception des rues Sherbrooke et Notre-Dame, les voies de circulation à proximité de l'école sont des rues locales où la vitesse est généralement de 40 km/h ou de 30km/h à proximité de l'école. Le volume de circulation est relativement faible sur ces rues en raison de l'enclavement du quartier. Cette situation est due à la présence du chemin de fer à l'est de l'école, à la présence d'une bande de terrain vacant anciennement occupée par un chemin de fer au sud et au nombre limité de connexions avec la rue Sherbrooke au nord. On retrouve d'ailleurs à plusieurs endroits sur les pourtours de ce quartier des sentiers informels témoignant de la faible connectivité du réseau routier. En raison de l'enclavement du quartier, la circulation de transit nord-sud dans le secteur est concentrée sur la 53^e Avenue et le boulevard de la Rousselière, qui constituent les seuls liens du quartier entre la Sherbrooke et la rue Notre-Dame, au sud du secteur. Le volume de circulation y est donc plus important que sur les rues voisines.

La rue Sherbrooke, une barrière aux déplacements

La rue Sherbrooke a une influence importante sur la mobilité autour de l'école Montmartre. Ce boulevard est une des artères de transport les plus importantes dans l'axe est-ouest à Pointe-aux-Trembles. Cette route supporte donc un trafic de transit important et un volume de circulation élevé. On y compte deux voies de circulation dans chaque direction pour un total de 4 voies. La vitesse de circulation y est limitée à 50km/h. Plusieurs parcours d'autobus empruntent aussi cette artère. En raison non seulement du volume de circulation qu'on y retrouve, mais également du manque d'aménagements pour piétons aux intersections (voir section *Enjeux et recommandations*), cette artère peut s'avérer

inconfortable à traverser et représente en ce sens une barrière importante pour les déplacements actifs. De plus, tel que mentionné plus tôt, la rue Sherbrooke possède peu de connexions avec les rues perpendiculaires du quartier, ce qui est également un frein transport actif.

Ajoutons toutefois que la rue Sherbrooke possède, du côté sud de la chaussée, un large accotement asphalté et séparé des voies de circulation par des bollards. Un accotement de la sorte a pour effet de sécuriser les déplacements à pieds et à vélo le long de la rue Sherbrooke, ce qui est un point positif pour les déplacements actifs. Néanmoins, on ne retrouve ni balises ni marquage au sol pour départager l'espace entre les piétons et les vélos ou pour indiquer qu'il s'agit d'un espace à partager. L'absence de signalisation crée donc un flou autour de l'utilisation de cet espace.



Accotement asphalté séparé de la circulation automobile par des bollards – Rue Sherbrooke

Les parcs et les pôles d'attraction

Outre le parc Montmartre adjacent à l'école, il importe de souligner la présence du Parc-nature de la Pointe-aux-Prairies à proximité de l'école. Ses secteurs boisés et ses sentiers de promenade en font un lieu de grand intérêt pour les résidents du quartier. Ajoutons aussi que des sorties scolaires y sont fréquemment effectuées par les élèves de l'école Montmartre.

Des sorties scolaires sont aussi effectuées à l'occasion vers le secteur du parc Clémentine-de-la-Rousselière, autour de l'intersection du boulevard de la Rousselière et de la rue Notre-Dame. En plus du parc, on y retrouve un regroupement d'institutions telles que la bibliothèque, le CSSS et la maison de la culture Pointe-aux-Trembles.

Il apparaît également important de mentionner la présence de la corporation Mainbourg, qui regroupe notamment un CPE et plusieurs organismes communautaires, sur la rue Prince Arthur au coin de la 52^e Avenue. Ce centre est un générateur de déplacements importants dans le quartier.

Infrastructures pour piétons et cyclistes

On ne retrouve aucun aménagement cyclable à proximité de l'école. La voie cyclable la plus près est une piste cyclable en site propre située sur la rue Victoria. La piste dévie sur la 53^e Avenue pour emprunter la rue Prince-Albert et pour rejoindre la rue Notre-Dame aux abords de l'école de même nom. Il importe aussi de mentionner que de nombreux cyclistes empruntent l'accotement délimité par des bollards du côté sud de la rue Sherbrooke. Toutefois, tel que mentionné auparavant, cet espace n'est pas désigné comme réservé aux cyclistes et est fréquemment emprunté par les piétons.

À proximité de l'école, les rues situées à l'ouest du chemin de fer possèdent généralement des trottoirs des deux côtés de la rue. On constate cependant que plusieurs rues localisées à l'est du chemin de fer sont dépourvues de trottoirs notamment la rue Robert Élie et le côté sud de la rue Serge Deyglun. Il importe également de souligner la présence d'un passage à niveau pour piétons et cyclistes permettant de traverser le chemin de fer et ainsi pallier à l'effet de barrière créée par cette infrastructure. Ce passage permet aux élèves résidant sur les rues à l'est du chemin de fer d'accéder directement et de manière sécuritaire à l'école.



Passage à niveau à l'arrière de l'école

Projet de gare de train de banlieue

L'agence métropolitaine de transport (AMT) aménagera dans les prochaines années une gare de train de banlieue à proximité de l'école pour la future ligne Montréal-Mascouche. La gare sera située approximativement au croisement de la voie ferrée et de la rue Sherbrooke, du côté nord. Ce projet entraînera impérativement des réaménagements importants sur les voies de circulations dans le secteur notamment sur la rue Sherbrooke. Pour l'arrondissement et la Ville-centre, il s'agit là d'une occasion à saisir pour intégrer de nouveaux aménagements donnant une plus grande place aux cyclistes et aux piétons sur la rue.

Action récente de l'arrondissement en matière d'apaisement de la circulation

Comme mentionné plus tôt, la 53^e Avenue reçoit un volume de circulation plus élevé que les rues locales voisines dans le quartier. Aussi, on y rapporte parfois des excès de vitesse. En réaction à cette préoccupation, l'arrondissement a installé de manière récurrente dans la dernière année deux afficheurs de vitesse sur la 53^e Avenue entre les rues de Montigny et Forsyth.

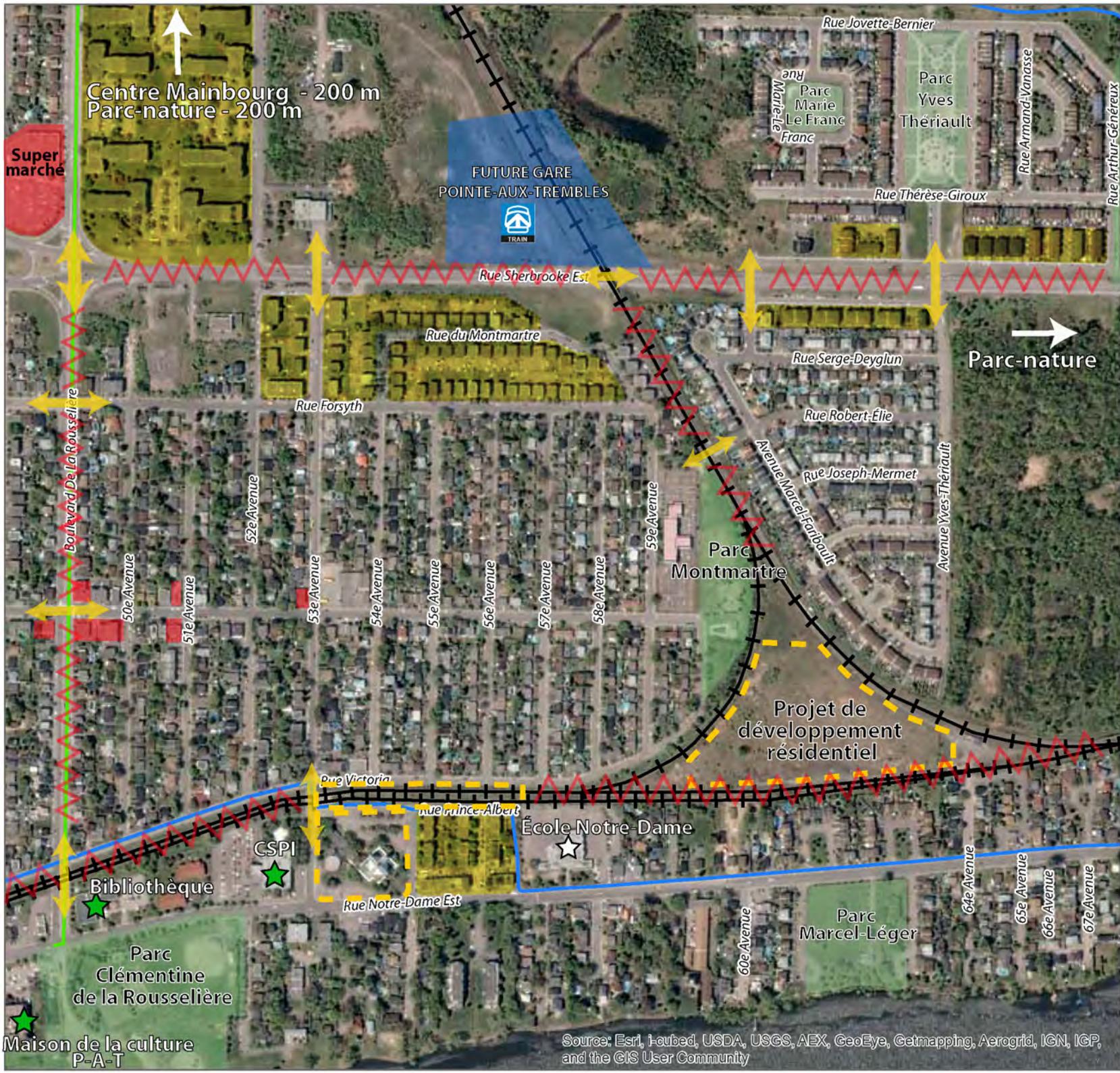
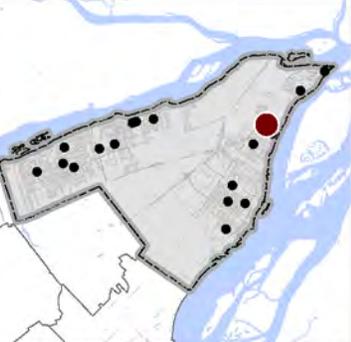


Afficheur de vitesse installé sur la 53^e Avenue

École
Montmartre
Carte
environnement urbain

Légende

- Voie ferrée
- Réseau cyclable
- Parc
- École
- Secteur commercial
- Secteur résidentiel - haute densité
- Projet de développement résidentiel
- Barrière aux déplacements actifs
- Lieu de franchissement
- Pôle d'attraction



Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

L'école Montmartre étant une école de quartier, elle possède un territoire de desserte de superficie somme toute assez limitée. Cette zone s'étend de la 52^e avenue et la rue François Harel à l'ouest jusqu'à la rue Arthur Généreux à l'est et de l'autoroute métropolitaine, au nord, jusqu'à la rue Victoria au sud.

La carte « Répartition des élèves » montre bien qu'une majorité d'écoliers (environ 110) réside sur les rues résidentielles à l'ouest de l'école. Parmi ceux-ci, on remarque une concentration importante d'élèves (environ 40) le long de la rue Montmartre et de la rue Forsyth, à proximité de l'école. On constate aussi qu'une quantité considérable d'enfants habite le quartier à l'est du chemin de fer (environ 40 écoliers).

Au nord de la rue Sherbrooke, une quarantaine d'élèves habite le quartier autour de la rue Thérèse-Giroux tandis que les immeubles à logements entre la 52^e Avenue et le boulevard de la Rousselière regroupent une trentaine d'élèves.

Habitude de déplacements et potentiel pour le transport actif

En raison de la proximité des lieux de résidence des élèves, une partie assez restreinte de la population scolaire (20%, une cinquantaine d'élèves) bénéficie du transport scolaire. Les écoliers transportés par autobus résident pour la plupart dans les quartiers au nord de la rue Sherbrooke.

Aussi, on observe que plus de 60 % des élèves (150 enfants) habitent dans un rayon de 500 mètres de l'école ; une distance qui peut facilement se marcher en moins de 10 minutes ! De plus, la grande majorité de ces élèves n'a pas d'artères importantes à traverser pour se rendre à l'école. Il y a certes la présence du chemin de fer derrière l'école qui agit comme barrière aux déplacements, mais ce dernier peut facilement être traversé à pied par le passage à niveau qu'on y retrouve. On constate donc le nombre important d'élèves pouvant facilement se rendre à l'école à pied ou à vélo à l'école Montmartre.

Plus encore, c'est pratiquement la totalité des élèves qui réside dans un rayon d'un kilomètre de l'école, une distance correspondant à 20 minutes à pied ou moins de 10 minutes à vélo. Il faut cependant préciser que la rue Sherbrooke agit comme barrière importante pour plusieurs de ces élèves.

Malgré cette proximité des élèves, la direction estime qu'environ une cinquantaine d'élèves seulement marche quotidiennement pour se rendre à l'école. Le vélo n'est pas vraiment un mode de transport utilisé par les élèves.

Il importe de mentionner que le secteur situé au nord de la rue Sherbrooke aux alentours de la rue Thérèse-Giroux présente un potentiel intéressant pour l'augmentation des déplacements actifs, malgré la disponibilité du transport par autobus scolaire, en raison de sa proximité avec l'école. Beaucoup d'enfants y habitant pourraient se rendre à l'école en

une quinzaine de minutes seulement. Ajoutons que le type d'habitations qu'on y retrouve (majoritairement des maisons unifamiliales en rangées) est aussi propice à l'établissement de familles. Cependant, la sécurisation des traversées de la rue Sherbrooke apparaît comme une condition primordiale pour y favoriser le transport actif.

Lieux de cheminement

La répartition des écoliers et la trame de rue aux alentours de l'école démontrent bien que certains axes sont particulièrement utilisés par les jeunes pour se rendre à l'école. Certaines intersections et certaines routes deviennent des lieux de passage obligatoires pour beaucoup de jeunes.

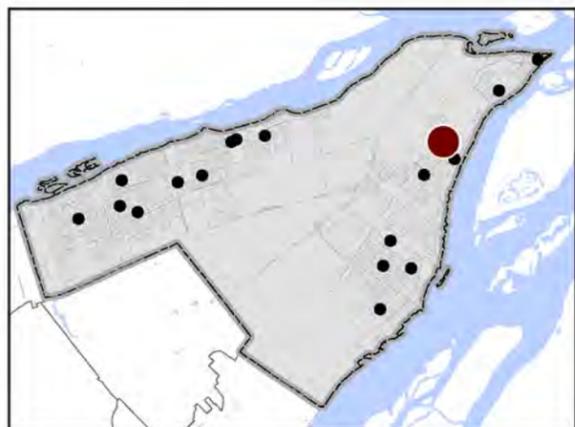
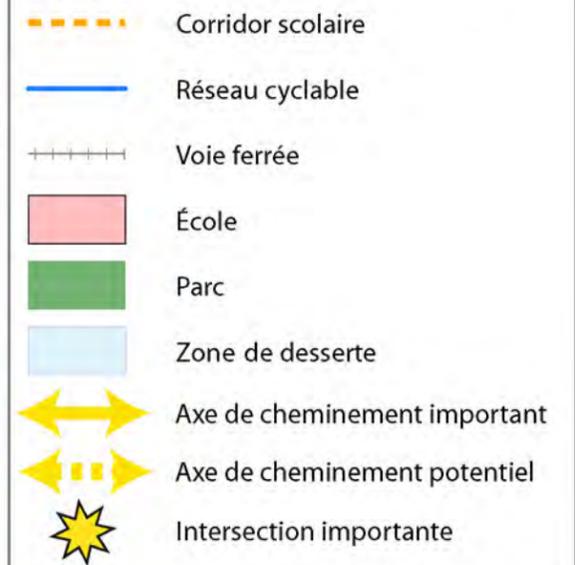
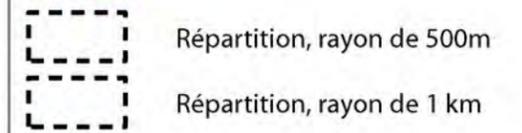
À l'ouest du chemin de fer, on constate que la rue Forsyth et la rue Montmartre sont particulièrement empruntées par les élèves piétons. L'intersection de la 59^e Avenue et de la rue Forsyth est, en ce sens, la plus achalandée par les élèves de l'école. Dans une moindre mesure, la rue de Montigny est un lieu de cheminement pour les élèves habitant plus au sud dans le quartier. Les élèves en provenance de ces axes finiront bien sur leur chemin sur la 59^e Avenue pour rejoindre la cour d'école.

Du côté est du chemin de fer, l'avenue Marcel-Faribault joue un rôle de route collectrice pour les piétons, les élèves en provenance des rues perpendiculaires devant y cheminer pour rejoindre le passage à niveau leur permettant de traverser le chemin de fer et de rejoindre l'école.

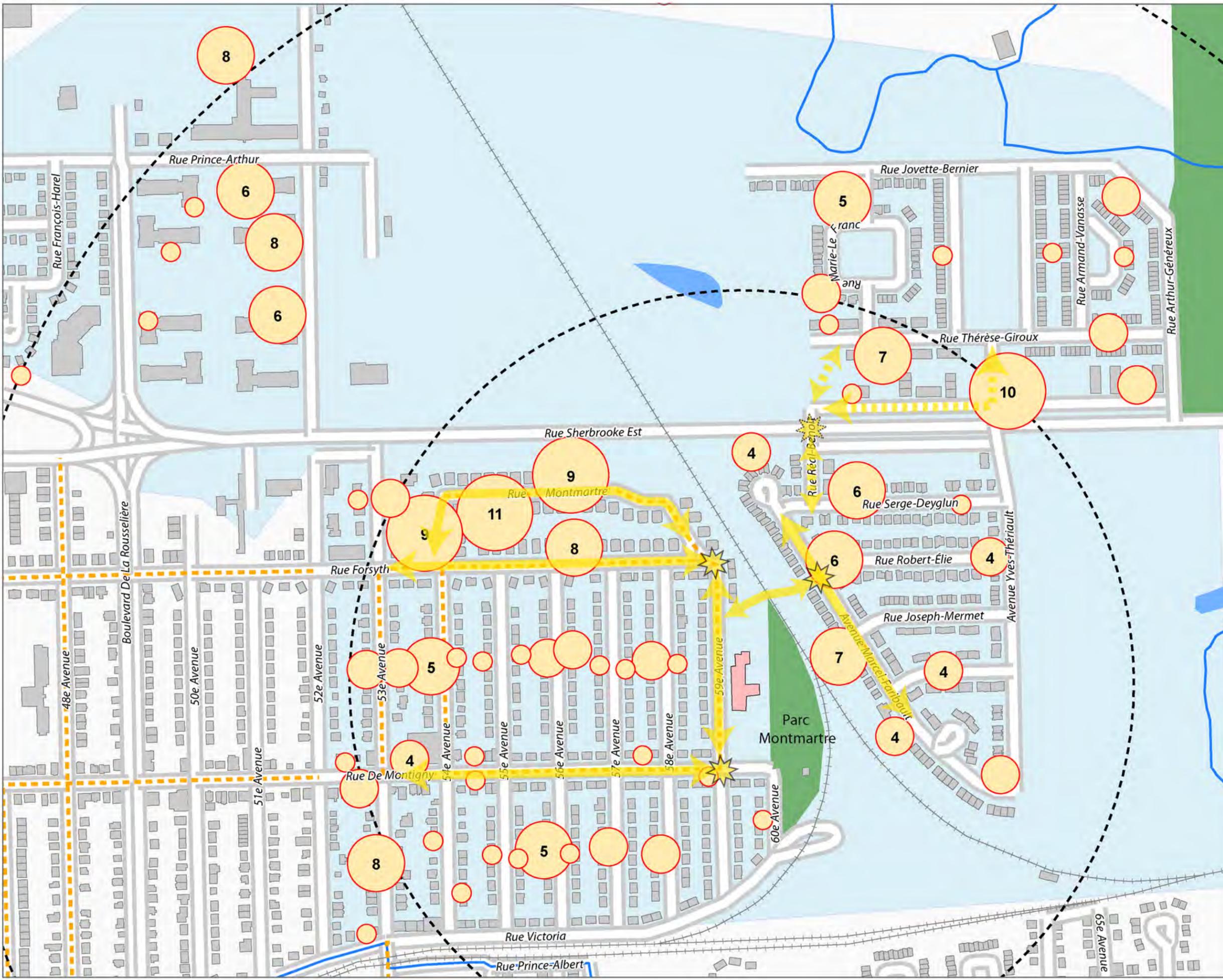
École Montmartre Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



Source de données : MTO, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTO Lambert
 Système de référence géodésique : NAD 83
 Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - 59^e Avenue, zone scolaire

Diagnostic :

- La direction de l'école rapporte de fréquents excès de vitesse sur la 59^e Avenue à la hauteur de l'école. Elle affirme que la limite de vitesse de 30 km/h dans la zone scolaire n'est pas toujours respectée et que cette dernière est peu visible pour les automobilistes.
- La zone de débarcadère réservée aux autobus scolaires n'est pas toujours respectée alors que des parents y stationnent leur voiture pour débarquer leur enfant.
- Absence de zone de débarcadère pour les voitures.
- Problématique de stationnement en double et de virage en U.

Recommandations à l'arrondissement :

- Effectuer des relevés de vitesse sur la rue et évaluer l'opportunité d'installer des mesures d'apaisement de la circulation telles des balises centrales ou des dos d'âne.
- Améliorer la visibilité de la zone scolaire sur la 59^e avenue notamment par le marquage de pictogramme d'écolier au sol.
- Évaluer la possibilité de transformer la 59^e Avenue à sens unique vers le nord entre de Montigny et la 58^e Avenue. Le cas échéant, rétrécir la largeur de la chaussée par du marquage au sol hachuré dans deux côtés de la rue.
- Revoir la signalisation devant l'école de manière à réduire la zone de débarcadère des autobus et créer une zone d'interdiction de stationnement avec une possibilité de stationnement de courte durée (10 ou 15 minutes) pour les débarquements en voiture.



Exemple de rue à sens unique en zone scolaire - arrondissement Ahuntsic-Cartierville

2 - Accès à la cour d'école, 59^e Avenue

Le stationnement du personnel est situé au nord de l'école en bordure de la 59^e Avenue. La cour d'école est clôturée et l'accès à cette dernière se trouve au sud du stationnement. En raison de cette situation, les élèves piétons en provenance du nord sur la 59^e Avenue doivent croiser le stationnement pour rejoindre l'entrée vers la cour d'école. Selon la direction de l'école, les élèves marchent fréquemment dans le stationnement, ce qui crée des conflits entre piétons et automobilistes.



Accès suggéré à la cour d'école – côté nord-ouest

Recommandation à l'équipe-école :

- Évaluer la possibilité d'aménager une nouvelle ouverture dans la clôture pour accéder à la cour d'école par le coin nord-ouest.

3 - Les abords de la rue Sherbrooke

Les abords de la rue Sherbrooke montrent un potentiel intéressant pour le transport actif. On y retrouve des accotements assez larges et une grande emprise de rue. Cependant, ces accotements ne sont pas aménagés de façon optimale pour permettre d'exploiter leur potentiel pour la marche et le vélo. Mentionnons aussi que les abords de la rue Sherbrooke auront une importance accrue puisqu'ils deviendront le lieu de cheminement pour accéder à la future gare de Pointe-aux-Trembles.



Accotement asphalté - rue Sherbrooke

Description :

- Côté sud : accotement asphalté d'une bonne largeur (variable, entre 3 et 5 mètres) du côté sud de Sherbrooke. L'accotement est séparé de la circulation automobile par des bollards.
- Côté nord : accotement d'une largeur variable. Asphalté par endroits et en criblure de pierre par endroits.
- Emprise de rue généralement très large, particulièrement côté sud. Généralement gazonné du côté sud. Par endroits en friche du côté nord.

Diagnostic :

- Grand potentiel pour des aménagements piétons et cyclistes qui est sous-exploité.
- Généralement peu d'aménagements paysagers et d'arbres dans l'emprise de rue.
- L'accotement du côté sud, bien que séparé de la circulation par des bollards, n'est pas balisé, n'offrant aucune indication quant au partage de l'espace entre les piétons et les vélos.
- L'accotement du côté nord n'est pas aménagé, bien qu'asphalté en partie.

Recommandations à l'arrondissement :

- Profiter de la largeur des accotements pour délimiter des espaces séparés et confortables pour le cheminement des piétons et des vélos.
- Évaluer la possibilité d'implanter des voies cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la rue Sherbrooke.
- Profiter de la largeur de l'emprise de rue pour y effectuer de l'aménagement paysager et de la plantation d'arbre, particulièrement entre les rues Réal-Benoit et Yves-Thériault, dans le but de créer un cadre plus agréable à la marche et au vélo en bordure de Sherbrooke.

4 - Rue Sherbrooke, au croisement avec la voie ferrée

Diagnostic :

- La présence de sentiers informels sur le terrain vacant bordant la rue Sherbrooke est un indicateur démontrant l'absence de connexions entre cette rue et les rues locales situées au sud. Il s'agit d'un chemin qui semble fréquemment emprunté pour rejoindre la rue Sherbrooke.
- La construction de la future gare de Pointe-aux-Trembles au nord de la rue Sherbrooke contribuera à accentuer l'importance d'une meilleure connectivité avec les rues locales dans ce secteur.
- L'aménagement de la nouvelle gare sera une opportunité à saisir pour améliorer les infrastructures pour piétons et cyclistes sur la rue Sherbrooke, qui ne sont actuellement pas très conviviales.



Sentier informel entre la rue Sherbrooke et la rue Montmartre

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer l'opportunité de formaliser les sentiers informels pour accroître la connectivité du quartier avec la rue Sherbrooke et pour offrir un chemin plus confortable aux piétons.
 - Effectuer de l'aménagement paysager et de la plantation d'arbres sur le terrain pour créer un cadre convivial pour les déplacements actifs.
- Étudier la faisabilité d'aménager un passage pour piétons protégé par des feux de circulation et des feux piétons pour traverser la rue Sherbrooke lorsque la nouvelle gare sera mise en service.
- Profiter de la réfection de la voirie de la rue Sherbrooke entraînée par la construction de la gare pour y inclure des aménagements de qualité pour piétons et pour cyclistes.



Sentiers à formaliser et suggestion d'emplacement pour un passage pour piétons

5 - Intersection Sherbrooke et 53^e Avenue

Cette intersection est importante puisqu'elle représente en quelque sorte la porte d'entrée du quartier. Il s'agit d'une des rares connexions avec la rue Sherbrooke. Aussi, puisque la 53^e Avenue offre un lien avec la rue Notre-Dame, au sud du quartier, on y retrouve une circulation de transit importante. L'intersection reçoit donc un achalandage automobile assez élevé. Du côté des piétons, l'intersection est tout aussi importante puisqu'il s'agit d'une des rares possibilités pour traverser la rue Sherbrooke dans le secteur. On y traverse également pour rejoindre les arrêts d'autobus qui sont localisés de part et d'autre de la rue Sherbrooke. Avec la venue de la nouvelle gare de train de banlieue de Pointe-aux-Trembles, il semble tout à fait raisonnable d'anticiper un achalandage accru des piétons qui y traverseront pour cheminer vers la gare. L'achalandage automobile risque aussi de s'y accroître considérablement.

Description :

- 4 voies de circulation à traverser ;
- Présence de feux de circulation ;
- Présence d'arrêts d'autobus ;
- Passage pour piétons à double ligne blanche dans chacun des axes de traversée ;
- Présence d'un accotement asphalté délimité par des bollards.

Diagnostic :

- Intersection généralement inconfortable pour les piétons ;
- Absence de feux piétons accompagnant les feux de circulation ;
- Marquage inadéquat des passages pour piétons ;
- Discontinuité du passage pour piétons au sud de la rue Sherbrooke ;
- Disparition des trottoirs aux coins de l'intersection ;
- Accotement déstructuré et très inconfortable pour les gens attendant l'autobus ;
- Présence d'obstacles (blocs de béton) pour les piétons et les cyclistes.

Recommandations à l'arrondissement :

- Effectuer les démarches avec la Ville-centre pour analyser la possibilité d'implanter des feux piétons à décompte numérique à l'intersection.
- Remplacer les passages pour piétons à doubles lignes blanches traversant Sherbrooke par des passages pour piétons à larges bandes blanches pour un impact visuel plus fort.



Coin sud-ouest de l'intersection de la rue Sherbrooke et de la 53^e Avenue

-
- Réaménager les coins de l'intersection, aux endroits où les piétons attendent pour traverser en fournissant des espaces confortables et bien délimités avec des trottoirs.
 - Éliminer les obstacles au cheminement à l'intersection (blocs de béton).
 - Fournir un substrat adéquat et confortable accompagné de mobilier urbain (notamment un banc public) pour attendre l'autobus du côté sud de Sherbrooke.
 - Poursuivre le passage pour piétons au sud de Sherbrooke au-delà du terre-plein gazonné pour sécuriser également la traversée de la 52^e Avenue.

6 - Intersection Sherbrooke et Réal-Benoit

Cette intersection est une des rares intersections permettant de traverser la rue Sherbrooke dans ce secteur. C'est aussi un lieu de passage pour les écoliers résidant sur les rues au nord de la rue Sherbrooke qui désirent marcher vers l'école. L'achalandage, tant piéton qu'automobile, risque d'être accru à cette intersection avec la mise en service de la future gare de Pointe-aux-Trembles.

Description :

- 4 voies de circulation à traverser ;
- Présence de feux de circulation ;
- Présence d'arrêts d'autobus ;
- Passages pour piétons à double ligne blanche dans chacun des axes de traversée ;
- Présence d'un accotement asphalté délimité par des bollards.

Diagnostic :

- Intersection généralement inconfortable pour les piétons ;
- Absence de feux piétons accompagnant les feux de circulation ;
- Absence de brigadier scolaire ;
- Disparition des trottoirs aux coins de l'intersection ;
- Discontinuité du passage pour piétons au sud de la rue Sherbrooke ;
- Accotement déstructuré et très inconfortable pour les gens attendant l'autobus ;
- Présence d'obstacles (murets de béton) pour les piétons et les cyclistes.



Murets de béton - coin sud-ouest de l'intersection rue Sherbrooke et Réal-Benoit



Discontinuité du passage pour piétons

Recommandations à l'arrondissement :

- Effectuer les démarches avec la Ville-centre pour analyser la possibilité d'implanter des feux piétons à décompte numérique à l'intersection.
- Remplacer les passages pour piétons à doubles lignes blanches traversant Sherbrooke par des passages pour piétons à larges bandes blanches pour un impact visuel plus fort.
- Réaménager les coins de l'intersection, aux endroits où les piétons attendent pour traverser en fournissant des espaces confortables et bien délimités avec des trottoirs.
- Éliminer les obstacles au cheminement à l'intersection (murets de béton).

- Fournir un substrat adéquat et confortable accompagné de mobilier urbain (notamment un banc public) pour attendre l'autobus du côté sud de Sherbrooke.
- Mettre en place une signalisation adéquate pour assurer un croisement harmonieux entre les utilisateurs de l'accotement asphalté et les gens traversant la rue Sherbrooke.
- Poursuivre le passage pour piétons au sud de Sherbrooke au-delà du terre-plein gazonné (voir photo).

7 - Intersection Sherbrooke et Yves-Thériault

Outre l'intersection avec la rue Réal-Benoit, il s'agit d'une des rares intersections permettant de traverser la rue Sherbrooke dans ce secteur.

Description :

- 4 voies de circulation à traverser ;
- Présence de feux de circulation ;
- Présence d'arrêts d'autobus ;
- Passages pour piétons à double ligne blanche dans chacun des axes de traversée ;
- Présence d'un accotement asphalté délimité par des bollards.



Substrat inadéquat pour le piéton - coin nord-ouest de l'intersection rue Sherbrooke et Yves-Thériault

Diagnostic :

- Espaces inconfortables pour le piéton à l'approche de la rue Sherbrooke des deux côtés de la rue (aucun trottoir, substrat inadéquat à la marche, trous d'eau, etc.) ;
- Discontinuité des passages pour piétons à l'approche de la rue Sherbrooke ;
- Absence de feux piétons à l'intersection.

Recommandations à l'arrondissement :

- Assurer une continuité des passages pour piétons au-delà des terre-pleins gazonnés.
- Évaluer avec la ville-centre la possibilité d'implanter des feux piétons à décompte numérique à l'intersection.
- Réaménager les coins de l'intersection, aux endroits où les piétons attendent pour traverser, en fournissant des espaces confortables et bien délimités avec des trottoirs.

8 - Absence de trottoirs

On remarque l'absence de trottoirs sur certaines rues résidentielles à proximité de l'école. Les rues exemptes de trottoirs se situent plutôt du côté est de la voie ferrée notamment les rues Robert Élie et le côté sud de la rue Serge Deyglun. De tels segments de rues dépourvues de trottoirs brisent la continuité dans le réseau de trottoirs, ce qui est déconseillé.

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs sur les rues qui en sont dépourvues, particulièrement les rues Robert-Élie et Serge Deyglun.



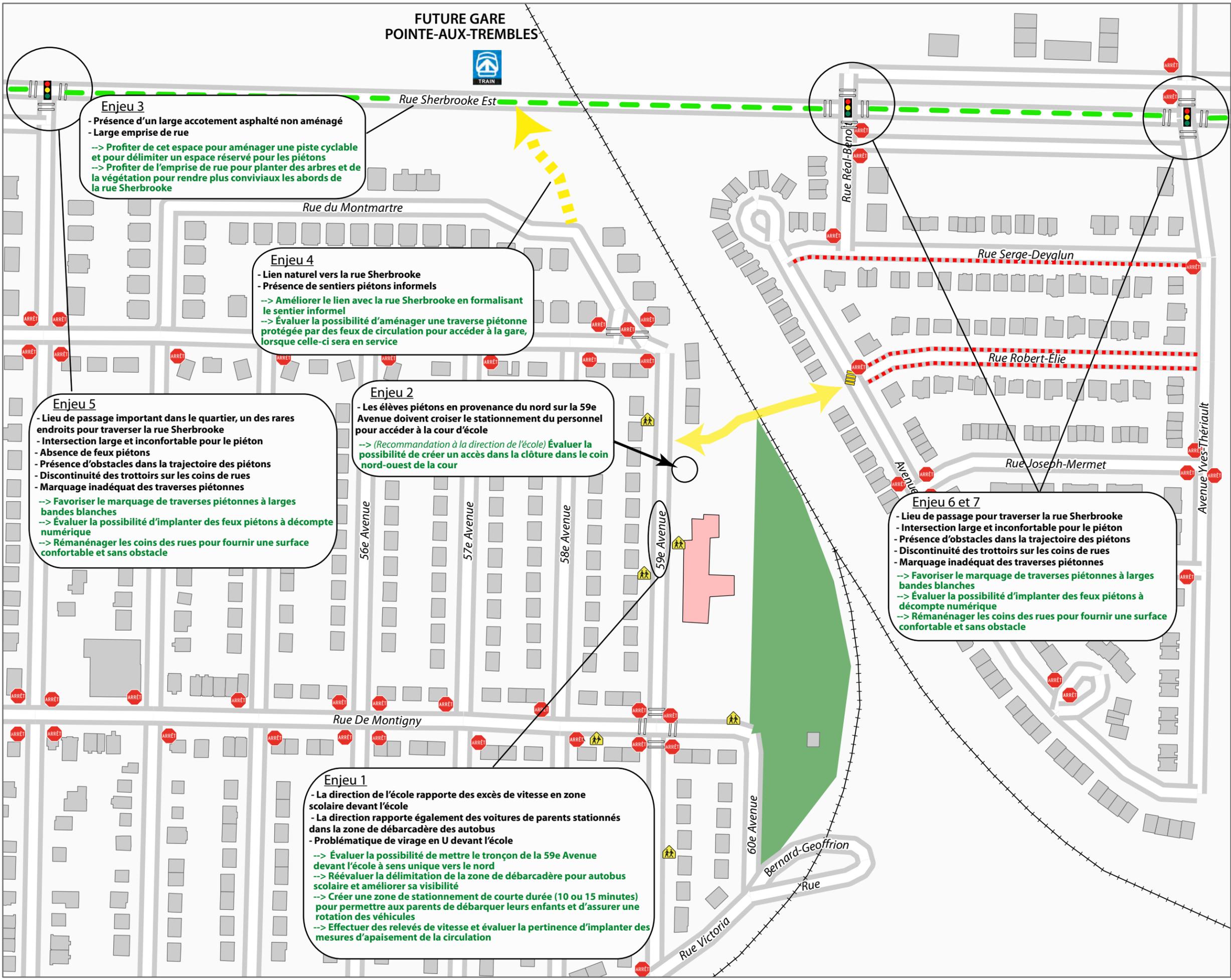
Absence de trottoir - rue Robert Élie

École Montmartre

Enjeux et recommandations

Légende

- Zone scolaire
- Arrêt obligatoire
- feux circulation
- Passage piéton
- Passage piéton
- Voie ferrée
- Passage à niveau
- Sentier piéton suggéré
- Trottoir à aménager
- Réseau cyclable
- Axe cyclable suggéré
- École
- Parc



Enjeu 3

- Présence d'un large accotement asphalté non aménagé
- Large emprise de rue
- > Profiter de cet espace pour aménager une piste cyclable et pour délimiter un espace réservé pour les piétons
- > Profiter de l'emprise de rue pour planter des arbres et de la végétation pour rendre plus conviviaux les abords de la rue Sherbrooke

Enjeu 4

- Lien naturel vers la rue Sherbrooke
- Présence de sentiers piétons informels
- > Améliorer le lien avec la rue Sherbrooke en formalisant le sentier informel
- > Évaluer la possibilité d'aménager une traverse piétonne protégée par des feux de circulation pour accéder à la gare, lorsque celle-ci sera en service

Enjeu 2

- Les élèves piétons en provenance du nord sur la 59e Avenue doivent croiser le stationnement du personnel pour accéder à la cour d'école
- > (Recommandation à la direction de l'école) Évaluer la possibilité de créer un accès dans la clôture dans le coin nord-ouest de la cour

Enjeu 5

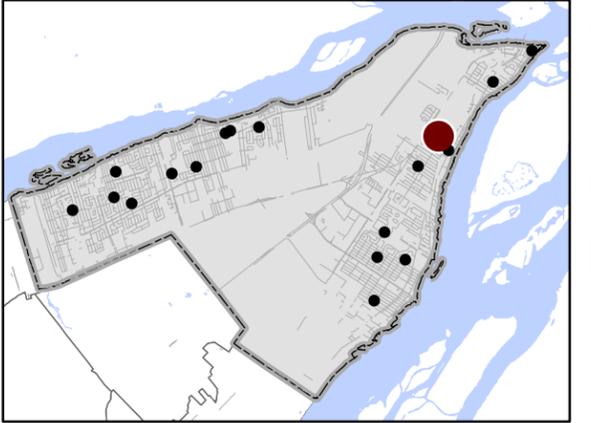
- Lieu de passage important dans le quartier, un des rares endroits pour traverser la rue Sherbrooke
- Intersection large et inconfortable pour le piéton
- Absence de feux piétons
- Présence d'obstacles dans la trajectoire des piétons
- Discontinuité des trottoirs sur les coins de rues
- Marquage inadéquat des traverses piétonnes
- > Favoriser le marquage de traverses piétonnes à larges bandes blanches
- > Évaluer la possibilité d'implanter des feux piétons à décompte numérique
- > Réaménager les coins des rues pour fournir une surface confortable et sans obstacle

Enjeu 6 et 7

- Lieu de passage pour traverser la rue Sherbrooke
- Intersection large et inconfortable pour le piéton
- Présence d'obstacles dans la trajectoire des piétons
- Discontinuité des trottoirs sur les coins de rues
- Marquage inadéquat des traverses piétonnes
- > Favoriser le marquage de traverses piétonnes à larges bandes blanches
- > Évaluer la possibilité d'implanter des feux piétons à décompte numérique
- > Réaménager les coins des rues pour fournir une surface confortable et sans obstacle

Enjeu 1

- La direction de l'école rapporte des excès de vitesse en zone scolaire devant l'école
- La direction rapporte également des voitures de parents stationnées dans la zone de débarcadère des autobus
- Problématique de virage en U devant l'école
- > Évaluer la possibilité de mettre le tronçon de la 59e Avenue devant l'école à sens unique vers le nord
- > Réévaluer la délimitation de la zone de débarcadère pour autobus scolaire et améliorer sa visibilité
- > Créer une zone de stationnement de courte durée (10 ou 15 minutes) pour permettre aux parents de débarquer leurs enfants et d'assurer une rotation des véhicules
- > Effectuer des relevés de vitesse et évaluer la pertinence d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Notre-Dame

Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île



Photo : David Métivier

14 425, rue Notre-Dame, Pointe-aux-Trembles, Montréal, QC H1A 1V6

Date de la marche de repérage : 15 août 2013

Visite et rapport effectués par : David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Notre-Dame est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur la rue Notre-Dame, entre la 56^e et la 59^e Avenue. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire.

L'entrée principale de l'école et l'entrée du personnel sont situées à l'avant du bâtiment, en bordure de la rue Notre-Dame tandis que les entrées des élèves se situent du côté de la cour d'école, sur les côtés du bâtiment. Les écoliers peuvent accéder à la cour d'école par la rue Notre-Dame ou par la rue Prince-Albert. Le débarcadère des autobus est situé à l'arrière de la cour d'école, sur la rue Prince-Albert. Pour rejoindre la rue Notre-Dame, les autobus doivent traverser le stationnement du personnel, situé à la droite du bâtiment. Il est à noter que les parents venant reconduire leurs enfants en voiture utilisent généralement le stationnement du personnel comme espace de débarcadère.

L'école est bordée à l'ouest par un parc-école comprenant une aire de jeu pour enfants. On y retrouve plusieurs supports à vélo et un accès à la cour d'école. Un support à vélo est aussi présent en bordure du stationnement du personnel.

Il est également important de mentionner la présence d'une piste cyclable sur la rue Notre-Dame, directement en face de l'école. La localisation de cette piste cyclable contribue à amplifier plusieurs conflits entre les différents usagers de la route aux abords de l'école. Il s'agit là d'une des principales préoccupations de l'école en regard de la sécurité des élèves. À cet effet, la direction a entrepris dans les dernières années une démarche auprès de l'arrondissement et à la Ville centre visant la modification du tracé de la piste cyclable.

Type d'école	École de quartier
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	354 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	62 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 8 Nombre d'élèves transportés : environ 150 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	1 brigadier - Notre-Dame et 57 ^e Avenue



Environnement urbain de l'école

Un quartier qui s'articule autour de la rue Notre-Dame

L'école est située en bordure de la rue Notre-Dame. Cette route possède une largeur de quatre voies et est une artère importante dans le secteur. Malgré une vitesse limitée à 50 km/h, la rue Notre-Dame supporte un débit de circulation élevé. Elle est une des principales artères est-ouest de Pointe-aux-Trembles et plusieurs parcours d'autobus y circulent. On retrouve d'ailleurs un arrêt d'autobus de la Société de transport de Montréal devant l'école, près de l'entrée principale.

Le cadre bâti du quartier environnant est plutôt hétérogène et se compose d'un mélange de bâtiments résidentiels de gabarits variés, d'établissements et de quelques commerces. Parmi ces commerces, on note la présence de quelques garages sur la rue Notre-Dame à l'est de l'école. On note aussi l'absence de commerces d'alimentation à proximité de l'école.

La connectivité de la trame de rue

Les rues perpendiculaires à Notre-Dame à proximité de l'école sont généralement des rues locales où l'on trouve un volume de circulation faible, sauf pour ce qui est du boulevard de la Rousselière et de la 53e Avenue, qui offrent deux des rares liens avec le quartier résidentiel situé au nord du terrain autrefois occupé par le chemin de fer. C'est pourquoi on

y observe une circulation de transit assez élevée et le passage de certains circuits d'autobus. Les connexions entre les rues de part et d'autre de ce terrain vacant sont donc limitées par la présence de l'emprise de l'ancien chemin de fer, rendant la trame de rue peu perméable. Le peu de liens routiers pour traverser ce terrain contribue à allonger les distances et, du même coup, les temps de parcours. Cette situation ne favorise évidemment pas les déplacements actifs. Une preuve du manque de liens entre les deux quartiers est la présence de nombreux sentiers informels sur ce terrain.

Les parcs et les pôles d'attraction

Outre le parc-école, on retrouve deux parcs à proximité de l'école Notre-Dame. En bordure du fleuve, entre les rues Antoine-Bazinet et Françoise-Langlois, se trouve le parc Marcel-Léger. Ce parc est dépourvu d'installations sportives et d'aires de jeux. Il s'agit plutôt d'un espace vert propice à la détente et à la promenade.

Plus attractif pour les jeunes, le parc Clémentine-de-la-Rousselière, au coin de Notre-Dame et du boulevard de la Rousselière, comprend plusieurs installations sportives notamment des terrains de tennis, de baseball et de basketball. On trouve à proximité plusieurs établissements notamment la maison de la culture, le CSSS et la bibliothèque de Pointe-aux-Trembles qui forment, avec ce parc, un pôle d'attraction dans ce secteur.

Le réseau cyclable

L'école Notre-Dame est bordée à l'ouest et au sud par une piste cyclable bidirectionnelle. La piste localisée sur la rue Notre-Dame bifurque entre la 56^e Avenue et l'école pour rejoindre la rue Prince-Albert et ensuite la rue Victoria. Cette piste est en site propre, le segment de piste le long de Notre-Dame étant séparé de la circulation automobile par une bordure de béton tandis qu'elle est délimitée par des bollards sur la rue Victoria. La piste bifurque par la suite une seconde fois sur la 45^e Avenue pour rejoindre la rue de la Gauchetière. L'arrondissement prévoit également l'aménagement d'une piste bidirectionnelle nord-sud sur le boulevard de la Rousselière.

Des projets de développement résidentiel

Le quartier de l'école Notre-Dame subira des transformations majeures alors que d'importants projets immobiliers sont actuellement en chantier. Au coin de la 53^e Avenue et de la rue Notre-Dame, le site de l'ancienne église Ste-Germaine-Cousin sera transformé pour accueillir une résidence pour personnes âgées qui comprendra 174 logements. Le bâtiment abandonné de l'église sera quant à lui restauré pour accueillir un CPE de 60 places et une salle communautaire.

À l'arrière de l'école, sur le terrain vacant entre la 53^e et la 64^e Avenue, on trouvera bientôt un tout nouveau quartier résidentiel composé d'immeubles de logements en copropriété connu sous le nom de quartier Pointe-Est. Ce quartier comptera plus de 400 appartements.

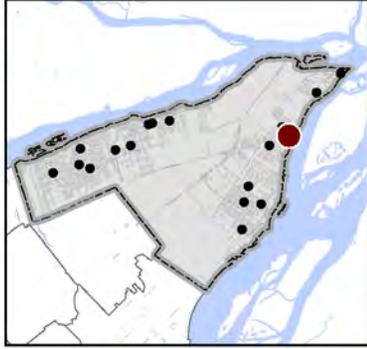
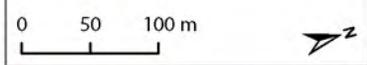
Actions récentes de l'arrondissement pour sécuriser les déplacements actifs

L'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles, en collaboration avec la Ville-centre, mène actuellement une étude sur la modification du tracé de la piste cyclable située sur Notre-Dame devant l'école. Aussi, l'Arrondissement effectue des analyses de justification pour l'implantation de feux de circulation à l'entrée du stationnement du personnel (intersection Notre-Dame et 58^e Avenue).

École
Notre-Dame
Carte
environnement urbain



- Légende**
- Voie ferrée
 - Réseau cyclable
 - Réseau cyclable projeté
 - Parc
 - École
 - Secteur commercial
 - Secteur résidentiel - haute densité
 - Projet de développement résidentiel
 - Barrière aux déplacements actifs
 - Lieu de franchissement
 - Pôle d'attraction



Source: Esri, Hotbed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

La zone de desserte de l'école s'étend principalement le long de la rue Notre-Dame entre la 32^e et la 67^e Avenue, au sud de l'ancien chemin de fer. Le territoire s'étire toutefois au nord jusqu'à la rue Sherbrooke entre la 32^e et la 36^e Avenue. L'école dessert également un secteur enclavé entre le boulevard Henri-Bourrassa et l'autoroute 40, de la rue Jean-Raimbault à la 44^e Avenue. La rue Roy, une rue résidentielle située au nord de l'autoroute 40, est également desservie.

On remarque sur la carte de répartition des élèves des concentrations d'élèves le long de la rue Notre-Dame à l'ouest, de la 47^e Avenue ainsi qu'entre la 32^e et la 36^e Avenue au nord de la rue Victoria. Dans une moindre mesure, on retrouve un bassin d'élèves le long de la rue Notre-Dame à proximité de l'école.

En raison de sa zone de desserte assez étendue, l'école Notre-Dame compte une large proportion d'enfants qui bénéficient du transport par autobus scolaire (environ 150 élèves). Aussi, environ 270 enfants (77 % des élèves) habitent à une distance supérieure à un kilomètre à vol d'oiseau de l'école. À l'inverse, environ 80 écoliers résident dans un rayon d'un kilomètre de l'école et de ce nombre, une cinquantaine d'enfants habitent à moins de 500 mètres de l'école.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

On peut donc dire que la marche n'est une option que pour une partie restreinte de la population scolaire. Par contre, un bon nombre d'élèves résidant à plus d'un kilomètre de l'école, notamment à l'ouest de la 47^e Avenue, se situent à proximité de la piste cyclable sur la rue Victoria. Cette piste représente un lien direct et sécuritaire vers l'école. Aussi, la majorité des élèves habitant à l'ouest de la 47^e Avenue sont à moins de deux kilomètres de l'école Notre-Dame. La piste cyclable peut donc s'avérer une option intéressante pour ces écoliers, leur permettant de rejoindre l'école en moins de 15 minutes.

En ce qui concerne les habitudes de déplacement des écoliers, la direction de l'école estime qu'environ 40 élèves marchent habituellement pour se rendre à l'école. En ce qui concerne l'utilisation du vélo, environ 20 élèves privilégient ce mode de transport lorsque la température le permet.

Cheminement des élèves

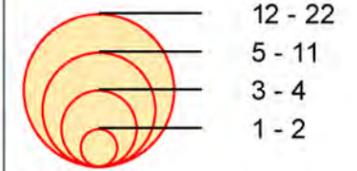
En observant la répartition des lieux de résidence des élèves et la trame de rue aux alentours de l'école, on comprend bien que les écoliers qui marchent n'ont que très peu d'alternatives en ce qui concerne les trajets possibles pour se rendre à l'école. En effet, la seule voie est-ouest leur permettant de rejoindre l'école est la rue Notre-Dame. Les élèves résidant au sud de cette rue traversent généralement à l'intersection avec la 57^e Avenue, où se trouvent des feux de circulation ainsi qu'une brigadière scolaire. Il faut aussi préciser que la piste cyclable sur Notre-Dame est utilisée par les enfants venant à l'école à vélo.

On remarque aussi que très peu d'enfants fréquentant l'école Notre-Dame résident au nord de l'ancien chemin de fer. Les enfants de ce quartier fréquentent plutôt l'école Montmartre, sur la 59^e Avenue. Ainsi, la présence de cette barrière aux déplacements n'est pas un enjeu en ce qui concerne le cheminement des écoliers vers l'école Notre-Dame.

École Notre-Dame Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



(Dashed box with 500m radius)

(Dashed box with 1km radius)

(Dashed orange line)

(Blue line)

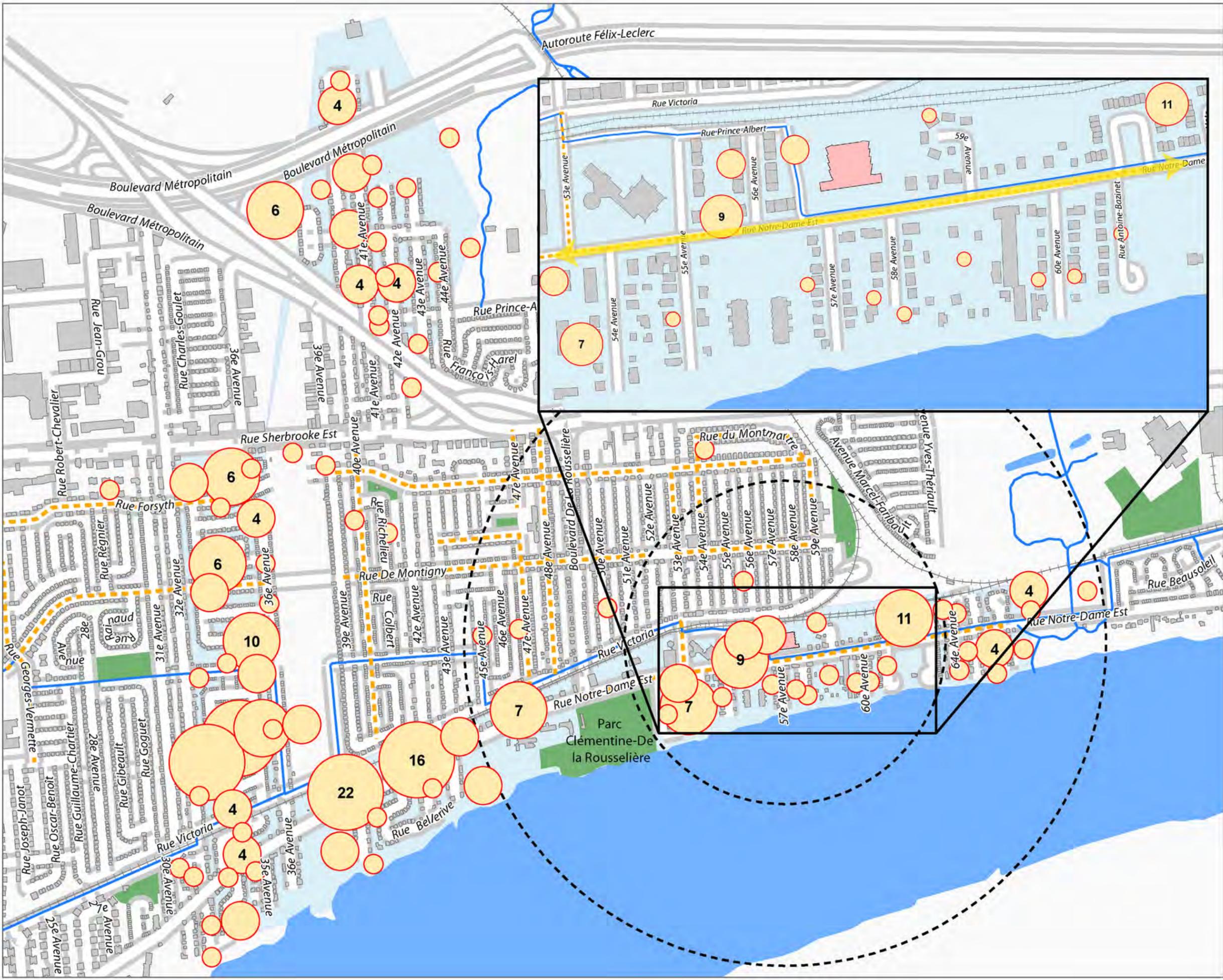
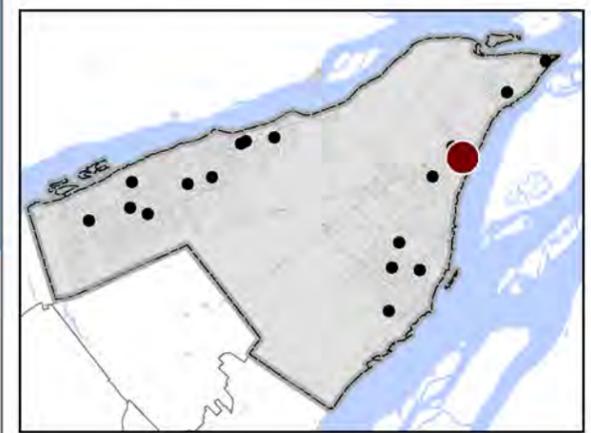
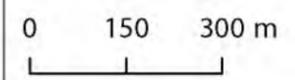
(Black line with cross-ticks)

(Pink rectangle)

(Green rectangle)

(Light blue area)

(Yellow double-headed arrow)



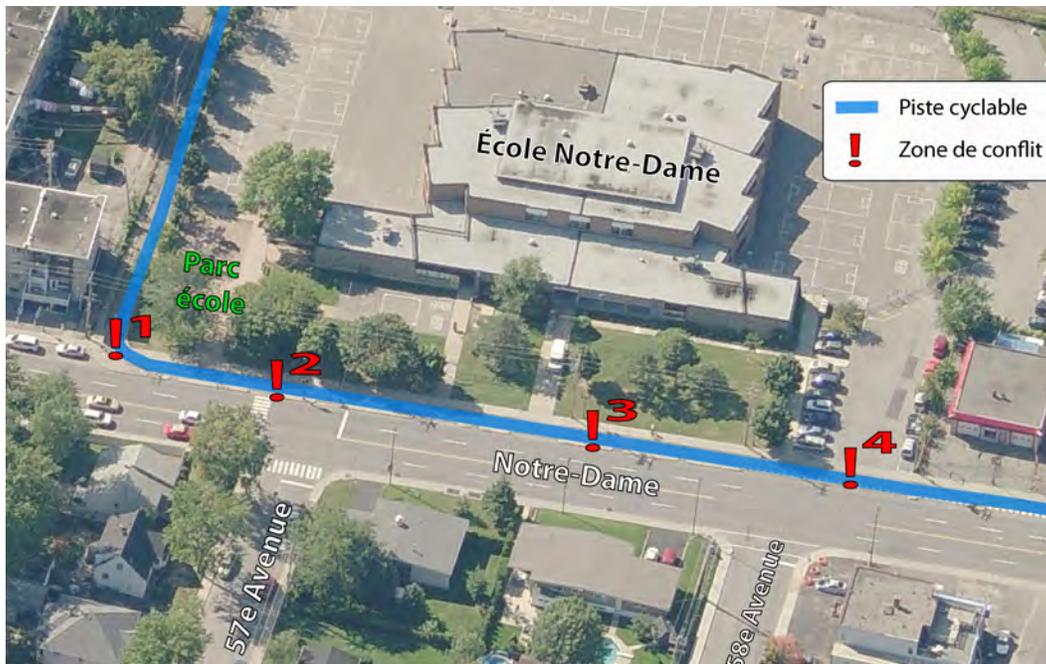
Source de données : MTO, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Piste cyclable en bordure de l'école

Une piste cyclable bidirectionnelle en site propre est localisée en bordure de la rue Notre-Dame, directement à l'avant de l'école. Elle bifurque ensuite vers le nord entre l'école et la 56^e Avenue. Selon la direction de l'école, cette piste cyclable contribue à accentuer certains conflits récurrents entre les différents types d'utilisateurs de la route devant l'école.



Localisation des zones de conflits avec la piste cyclable – Rue Notre-Dame

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité de déplacer la piste cyclable derrière l'école sur la rue Victoria (voir carte *Enjeux et recommandations*). Le déplacement de la piste cyclable simplifierait grandement la circulation et l'interaction entre les divers utilisateurs de la route à l'avant de l'école ainsi qu'à la sortie du stationnement.

Recommandations dans l'éventualité du statu quo sur la localisation de la piste cyclable

1 - Croisement avec le trottoir, près du parc-école

Diagnostic :

- Il y a croisement des piétons et des cyclistes lorsque la piste cyclable tourne vers le nord pour quitter la rue Notre-Dame. Bien qu'il y ait du pavé au sol pour marquer la transition, le croisement demeure inconfortable. Il y a un manque d'indications claires pour éveiller la vigilance des piétons et des cyclistes à cet endroit.

Recommandations à l'arrondissement :

- Implanter une signalisation claire et un marquage au sol visible sur la piste cyclable pour annoncer le croisement avec le trottoir



Croisement de la piste cyclable et du trottoir - rue Notre-Dame

2 - Croisement avec le passage pour piétons, intersection avec la 57^e Avenue

Diagnostic :

- Les écoliers en provenance du passage pour piétons à l'intersection 57^e Avenue/Notre-Dame doivent traverser la piste cyclable pour rejoindre le parc-école et la cour d'école créant des conflits avec les cyclistes qui n'anticipent pas toujours la traversée de piétons à cet endroit.

Recommandations à l'arrondissement :

- Étudier la possibilité avec la Ville-centre de déplacer les feux de circulation et les passages pour piétons à l'intersection de la 56^e Avenue
- Si le passage est maintenu, aménager un passage pour piétons à niveau du trottoir sur la piste cyclable et implanter un marquage au sol clair sur la piste cyclable annonçant le croisement avec le passage pour piétons



Exemple de passage pour piétons à niveau sur une piste cyclable - Rue Rachel, Montréal

3 - Croisement avec l'arrêt d'autobus

Diagnostic :

- La présence d'un arrêt d'autobus de la Société de transport de Montréal en bordure de la piste entraîne des situations conflictuelles alors que les passagers se retrouvent dans la piste cyclable lorsqu'ils débarquent de l'autobus

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité avec la STM de déplacer l'arrêt d'autobus environ 100 mètres plus loin vers l'ouest après la piste cyclable, soit au coin de la 56^e Avenue
- Si l'arrêt est maintenu, aménager un passage pour piétons à niveau du trottoir sur la piste cyclable et implanter un marquage au sol clair sur la piste cyclable annonçant le croisement avec l'arrêt d'autobus



Arrêt d'autobus en bordure de la piste cyclable rue Notre-Dame

4 - Croisement avec l'entrée du stationnement du personnel

Diagnostic :

- Le stationnement du personnel de l'école est accessible par la rue Notre-Dame, à la gauche de l'école. Ce stationnement possède une connexion avec la rue Prince-Albert qui longe l'arrière de la cour d'école. Les autobus scolaires quittant le débarcadère situé sur cette rue empruntent le stationnement pour rejoindre la rue Notre-Dame. Plusieurs parents utilisent également le stationnement du personnel comme débarcadère pour leur enfant.
- Conflits récurrents à l'entrée du stationnement sur Notre-Dame alors que les voitures et les autobus croisent les piétons circulant sur les trottoirs et les cyclistes qui proviennent à la fois de l'est et de l'ouest, en raison de la piste bidirectionnelle
- Les enfants arrivant à pied à l'école en provenance de l'est doivent croiser l'entrée du stationnement du personnel pour accéder au trottoir menant à la cour d'école



Croisement de la piste cyclable et de l'entrée du stationnement du personnel

Recommandations à l'arrondissement :

- Poursuivre les analyses en cours pour évaluer la possibilité d'implanter des feux de circulation à cet endroit
- Implanter un marquage au sol et des panneaux d'arrêt obligatoire destinés à la piste cyclable au croisement avec le stationnement

2 - Intersection 57^e Avenue et Notre-Dame

À l'est de l'intersection avec la 53^e Avenue, il s'agit de la seule intersection à proximité de l'école possédant des feux de circulation. Beaucoup d'écoliers provenant de l'ouest y traversent pour rejoindre l'école. On y retrouve deux passages pour piétons à larges bandes blanches et une brigadière scolaire y est affectée.



Intersection 57^e Avenue et rue Notre-Dame

Diagnostic :

- La largeur de la chaussée, le volume de circulation qu'on y retrouve et l'absence de terre-plein peuvent rendre la traversée inconfortable
- Marquage des passages pour piétons adéquat
- Malgré la présence de feux de circulation, on note l'absence de feux piétons

Recommandation à l'arrondissement :

- Effectuer le démarchage nécessaire avec la Ville-centre pour l'implantation d'un feu piéton à décompte numérique à cette intersection

3 - Stationnement sur rue sur la 56^e Avenue

Les espaces de stationnement sur rue à cet endroit sont en oblique et sont positionnés de telle sorte que la manœuvre de stationnement doit se faire en marche avant.



Stationnement sur rue en oblique - 56^e Avenue

Diagnostic :

- Le fait d'être stationné de l'avant entraîne une mauvaise visibilité lorsque les voitures reculent pour quitter le stationnement et risque d'entraîner des conflits avec les cyclistes et les autres véhicules circulant sur la rue

Recommandations à l'arrondissement :

- Lors de l'implantation d'espaces de stationnement en oblique sur une rue, s'assurer de positionner le marquage de manière à ce que les manœuvres de stationnement doivent être faites en marche arrière. De cette manière, il est beaucoup plus facile de voir les cyclistes et voitures pouvant circuler sur la rue (voir Annexe).

4 – Croisement de la 53^e Avenue et de l'ancien chemin de fer

La 53^e Avenue croise un ancien chemin de fer au sud de la rue Victoria. Considérant la répartition des élèves de l'école Notre-Dame, cet endroit n'est pas un lieu de passage fréquemment emprunté pour se rendre à l'école. Néanmoins, cette intersection est très importante puisqu'elle représente le seul lien dans les environs de l'école entre la rue Notre-Dame et le quartier situé au nord de l'ancien chemin de fer. Il s'agit donc d'une connexion importante permettant aux piétons et cyclistes de cheminer entre les quartiers.



Croisement de la 53^e Avenue et de l'ancien chemin de fer

Diagnostic :

- Discontinuité dans le réseau de trottoirs et de passages pour piétons
- Accotement déstructuré du côté est de l'intersection
- Présence d'une piste cyclable bidirectionnelle du côté ouest de la 53^e Avenue
- Présence de circulation de transit et passage d'autobus sur la 53^e Avenue
- La proximité des voitures et des autobus et l'absence de délimitation entre l'accotement et les voies de circulation entraînent un sentiment d'insécurité chez les piétons

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager un trottoir à cet endroit
- Mesure temporaire en l'absence de trottoirs : marquer des lignes d'accotement pour bien délimiter l'espace réservé aux piétons et l'espace destiné aux véhicules

5 – Excès de vitesse devant l'école, rue Notre-Dame

Diagnostic :

- Volume élevé de circulation automobile
- Vitesse limitée à 50 km/h
- La direction et les parents de l'école rapportent de fréquents excès de vitesse sur Notre-Dame
- Faible visibilité de la zone scolaire

Recommandations à l'arrondissement :

- Améliorer la visibilité de la zone scolaire sur la rue Notre-Dame notamment au moyen du marquage de pictogrammes d'écoliers au sol
- Installer de manière récurrente un afficheur de vitesse en bordure de l'école



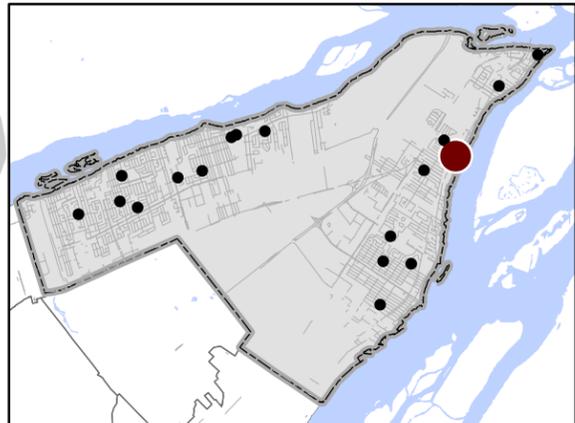
Exemple d'afficheur de vitesse

École Notre-Dame

Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Tracé alternatif proposé - piste cyclable
-  École
-  Parc



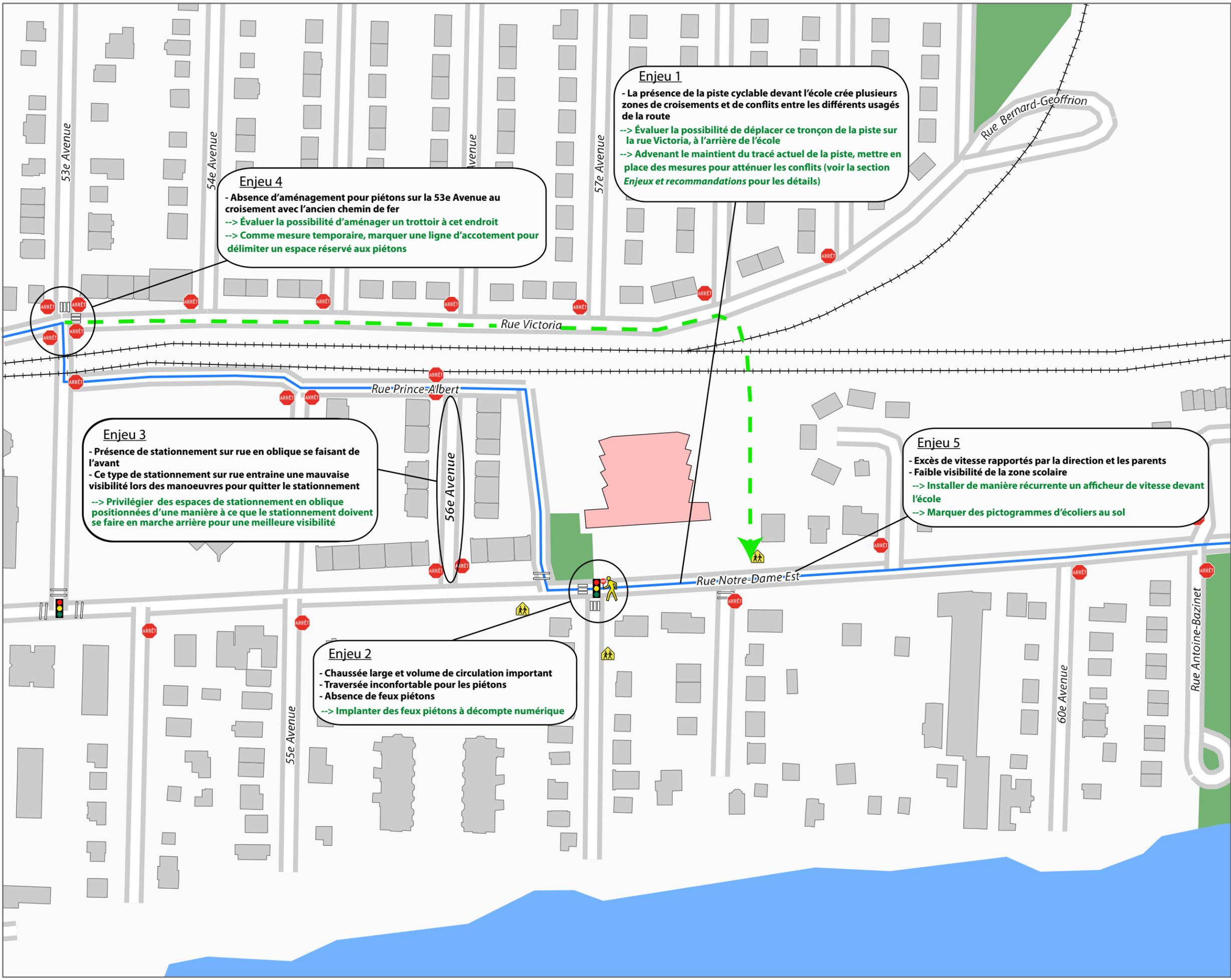
Enjeu 1
 - La présence de la piste cyclable devant l'école crée plusieurs zones de croisements et de conflits entre les différents usagés de la route
 --> Évaluer la possibilité de déplacer ce tronçon de la piste sur la rue Victoria, à l'arrière de l'école
 --> Advenant le maintien du tracé actuel de la piste, mettre en place des mesures pour atténuer les conflits (voir la section Enjeux et recommandations pour les détails)

Enjeu 4
 - Absence d'aménagement pour piétons sur la 53e Avenue au croisement avec l'ancien chemin de fer
 --> Évaluer la possibilité d'aménager un trottoir à cet endroit
 --> Comme mesure temporaire, marquer une ligne d'accotement pour délimiter un espace réservé aux piétons

Enjeu 3
 - Présence de stationnement sur rue en oblique se faisant de l'avant
 - Ce type de stationnement sur rue entraîne une mauvaise visibilité lors des manoeuvres pour quitter le stationnement
 --> Privilégier des espaces de stationnement en oblique positionnés d'une manière à ce que le stationnement doivent se faire en marche arrière pour une meilleure visibilité

Enjeu 5
 - Excès de vitesse rapportés par la direction et les parents
 - Faible visibilité de la zone scolaire
 --> Installer de manière récurrente un afficheur de vitesse devant l'école
 --> Marquer des pictogrammes d'écoliers au sol

Enjeu 2
 - Chaussée large et volume de circulation important
 - Traversée inconfortable pour les piétons
 - Absence de feux piétons
 --> Implanter des feux piétons à décompte numérique





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Notre-Dame-de-Fatima Commission scolaire de la Pointe-de-l'île



Photo : Google street view

12200, rue René-Masson, Rivière-des-Prairies, Montréal, QC H1E 4T4

Date de la marche de repérage: 10 octobre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Notre-Dame-de-Fatima est une école primaire de quartier située à Rivière-des-Prairies sur l'avenue Louis-Desaulles, près du boulevard Rodolphe-Forget. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire et des classes spécialisées pour les élèves à mobilité réduite.

L'entrée principale de l'école est située à l'avant du bâtiment, au coin de l'avenue Louis-Desaulles et de l'avenue René-Masson tandis que les entrées des élèves se situent sur les côtés du bâtiment, près des entrées de la cour d'école. Les écoliers peuvent accéder à la cour d'école par trois accès situés sur Louis-Desaulles, sur René-Masson et du côté du parc Gérard-Picard. Le débarcadère des autobus scolaires est situé le long de l'avenue Louis-Desaulles, mais il est à noter que les autobus adaptés pour les élèves à mobilité réduite utilisent plutôt René-Masson pour débarquer les enfants. L'école ne possède pas d'espace de stationnement pour ses employés, ces derniers utilisent donc les rues aux alentours de l'école pour se stationner.

Le parc Gérard-Picard est un petit parc de voisinage adjacent à la cour d'école comprenant des aires de jeux pour enfants. Lors de notre visite, ni le parc ni l'école ne possédaient de support à vélo.

Type d'école	École de quartier + classes spécialisées pour élèves à mobilité réduite
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	407 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	65 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 4 (2 réguliers et 2 minibus) Nombre d'élèves transportés : environ 80 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	3 brigadiers -Rodolphe-Forget / Louis-Desaulles -Rodolphe-Forget / Maurice-Duplessis -Perras / René-Masson



Environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel

L'école Notre-Dame-de-Fatima est située dans un quartier résidentiel de Rivière-des-Prairies. Les rues locales à proximité de l'école se caractérisent par une faible densité d'habitation. On y retrouve majoritairement des maisons unifamiliales isolées ou jumelées. On remarque cependant une plus grande densité d'habitation le long des artères de circulation où l'on retrouve généralement des immeubles à logements de plus gros gabarits.

Une offre commerciale concentrée sur les boulevards

On retrouve une offre commerciale considérable à proximité de l'école. Plusieurs commerces sont localisés sur le boulevard Rodolphe-Forget et le boulevard Maurice-Duplessis. Au niveau des commerces d'alimentation, on retrouve d'abord un supermarché voisin de l'école sur Rodolphe-Forget et un autre à l'intersection de ce dernier avec le boulevard Maurice-Duplessis. Une bonne variété de commerces et de services de proximité est présente dans ces deux zones commerciales.

Ces commerces sont généralement bordés par de grands espaces de stationnement en façade des bâtiments. L'accès à ces commerces n'est pas toujours facile pour les piétons, ce

type d'espace commercial ayant été pensé pour accommoder les automobilistes avant tout. Aussi, considérant le faible nombre de supermarchés dans l'est de Rivière-des-Prairies, l'achalandage peut être fort aux environs de ces commerces. La même logique s'applique pour la succursale de la SAQ située sur le boulevard Rodolphe Forget.

Un pôle majeur d'installations d'institutions sportives et culturelles

Il importe de mentionner la présence d'une concentration importante d'institutions située du côté est de l'intersection entre le boulevard Perras et le boulevard Rodolphe Forget aux abords de l'école secondaire Jean-Grou. On y retrouve plusieurs des institutions culturelles et communautaires de Rivière-des-Prairies, comme la bibliothèque, le centre communautaire et la maison des jeunes de Rivière-des-Prairies. Au niveau des installations sportives, il faut mentionner la présence de l'aréna René-Masson, d'une piscine publique et des terrains de soccer situés dans le parc René-Masson.

Cette importante concentration d'institutions, en combinaison avec l'école secondaire Jean-Grou et l'offre commerciale importante dans les environs, fait de ce secteur le principal pôle d'attraction de Rivière-des-Prairies et génère un achalandage particulièrement élevé dans les environs.

Les parcs

Outre le parc René-Masson, le parc Marie-Claire-Daveluy, adjacent à l'école Michelangelo, est un parc de quartier possédant aussi des installations sportives, dont des terrains de tennis et un terrain de soccer. Les autres parcs dans le quartier sont de plus petites superficies et sont principalement des espaces verts ou des parcs de voisinage comprenant des aires de jeux pour enfants.

Les voies de circulation et les barrières aux déplacements

La majorité des rues à proximité de l'école offre un milieu favorable au transport actif. La circulation y est généralement faible et une bonne partie de ces rues possède des trottoirs des deux côtés de la rue. Ces rues locales sont toutes à double sens de circulation. Il est cependant important de mentionner la présence de plusieurs boulevards importants à proximité de l'école qui peuvent créer un effet de barrière aux déplacements actifs.

Le boulevard Rodolphe Forget

Situé en bordure de l'école, le boulevard Rodolphe Forget est l'une des artères les plus importantes dans l'axe nord-sud à Rivière-des-Prairies. Cette route relie les principales artères est-ouest du secteur, dont le boulevard Maurice-Duplessis et le boulevard Perras, ce qui entraîne une circulation de transit sur ce boulevard. On note également la présence d'un volume de circulation important en raison notamment de la présence de commerces générateurs d'achalandage. Au nord de l'avenue Louis-Desaulles, on y compte 4 voies de circulation, des bandes cyclables unidirectionnelles, un terre-plein planté d'arbres et des trottoirs des deux côtés de la rue. Le stationnement sur rue y est autorisé par endroit. Au

sud de l'avenue Louis-Desaulles, la configuration du boulevard est semblable à l'exception de l'absence de bandes cyclables. La vitesse de circulation y est limitée à 50km/h. Quelques parcours d'autobus empruntent aussi cette artère.

Aussi, la connectivité des rues environnantes avec le boulevard est assez faible en raison de la présence d'ilots très longs en bordure du boulevard Rodolphe Forget. Le seul lieu de franchissement entre le boulevard Perras et le boulevard Maurice-Duplessis se situe au niveau de l'avenue Louis-Desaulles. Il faut toutefois mentionner la présence d'un sentier piéton reliant la rue René-Masson et le boulevard par les stationnements des commerces (Supermarché et SAQ). La perméabilité du boulevard reste somme toute plutôt faible.

Pour toutes ces raisons, le boulevard représente une barrière importante pour les déplacements actifs dans le quartier.

Le boulevard Perras

Il s'agit d'une artère importante dans l'axe est-ouest à Rivière-des-Prairies. Ce boulevard supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé. Sa configuration est semblable à celle du boulevard Rodolphe-Forget. On y compte 6 voies de circulation, un terre-plein planté d'arbres et la vitesse de circulation est limitée à 50km/h. Un nombre élevé de parcours d'autobus emprunte cette artère. Tout comme le boulevard Rodolphe-Forget, les possibilités de franchissement du boulevard Perras sont plutôt limitées en raison d'une faible connectivité avec les rues perpendiculaires. En ce sens, ce boulevard représente une barrière aux transports actifs. Cette situation augmente donc l'importance des intersections permettant de traverser le boulevard Perras.

L'intersection Perras et Rodolphe Forget

Il importe de préciser l'importance de cette intersection, l'une des plus fréquentées de Rivière-des-Prairies en terme d'achalandage piéton et automobiliste. Cette situation est bien sûr due en bonne partie à la présence de commerces générateurs de déplacements à proximité, de la présence de l'école secondaire Jean Grou ainsi qu'à la présence d'un important pôle d'attraction constitué d'institutions communautaires et sportives pouvant être attractives particulièrement pour les jeunes. Notons aussi la présence des arrêts d'autobus qui sont très fréquentés notamment par les étudiants se rendant à l'école secondaire. Il en convient donc d'accorder une importance particulière à cette intersection en ce qui concerne la traversée des piétons et des cyclistes.

Le boulevard Maurice-Duplessis

Tout comme les deux boulevards mentionnés précédemment, le boulevard Maurice-Duplessis constitue une barrière aux déplacements au sud du quartier en raison de sa largeur et de l'important volume de circulation qu'on y retrouve. Il possède également 6 voies de circulation et un terre-plein bétonné. La vitesse de circulation y est limitée à 50 km/h.

Le réseau cyclable

L'école Notre-Dame-de-Fatima est bordée par deux axes cyclables. On trouve une chaussée désignée pour cyclistes sur l'avenue Louis-Desaulles dans l'axe est-ouest ainsi que des bandes cyclables unidirectionnelles récemment aménagées sur le boulevard Rodolphe-Forget, dans l'axe nord-sud. Par contre, ces bandes cyclables ne se poursuivent pas au sud de l'avenue Louis-Desaulles. Aussi, au nord du boulevard Perras, ces bandes se transforment en une chaussée désignée pour rejoindre le boulevard Gouin. Cet axe cyclable offre une connexion avec la chaussée désignée pour cycliste sur l'avenue Fernand-Forest.

Actions récentes de l'arrondissement en matière d'apaisement de la circulation

L'arrondissement installe de manière récurrente un afficheur de vitesse sur le boulevard Rodolphe Forget pour rappeler la limite de vitesse qui y est de 50 km/h.

De plus, une balise centrale indiquant la limite de vitesse est implantée en zone scolaire sur la rue Louis-Desaulles, devant l'école.



Afficheur de vitesse installé sur le boulevard Rodolphe Forget



Exemple de balise centrale indiquant la limite de vitesse en zone scolaire

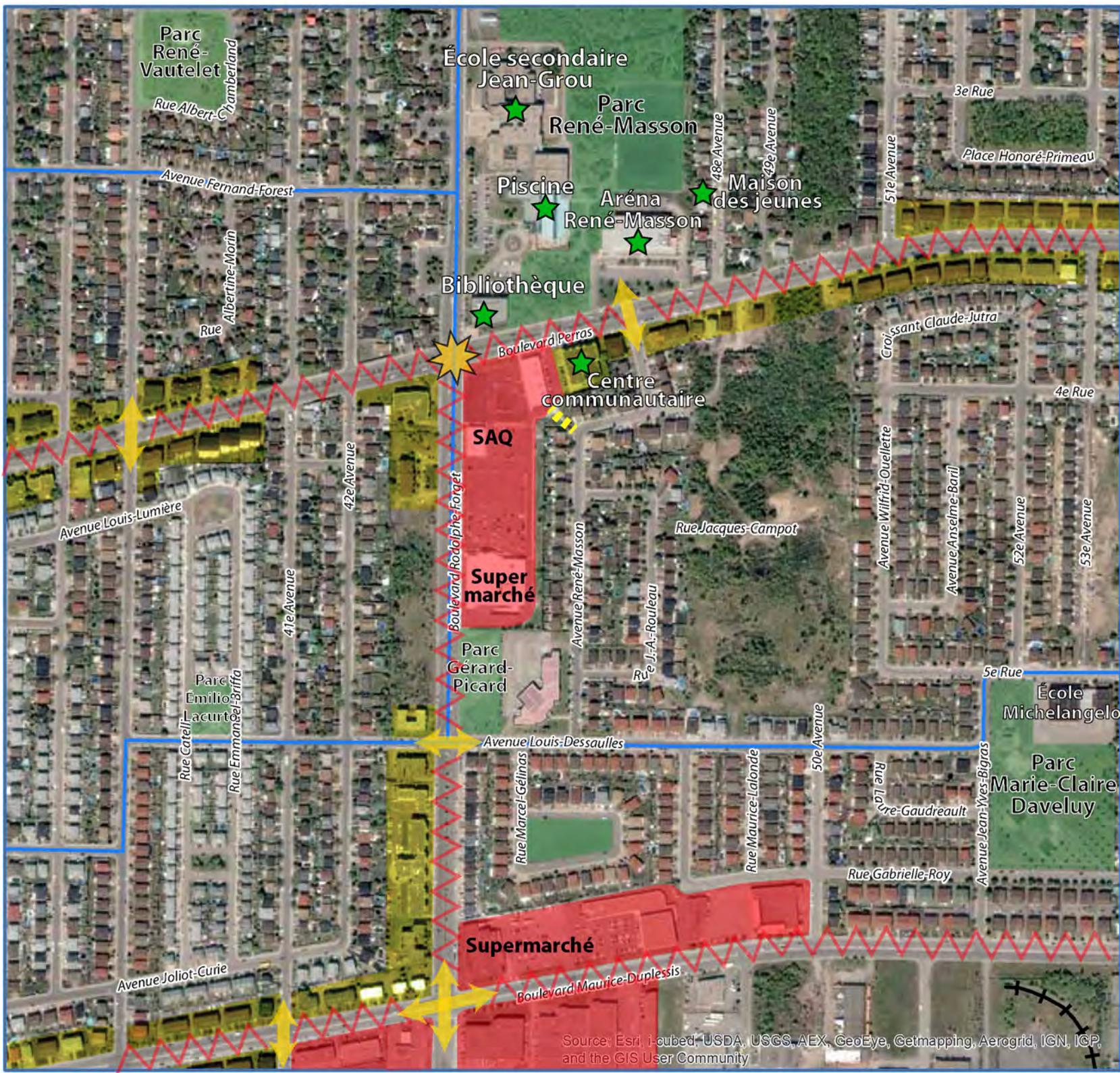
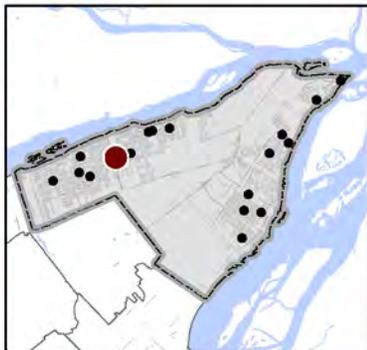
École
Notre-Dame-de-Fatima
Carte
environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Secteur résidentiel - haute densité
-  Secteur commercial
-  Intersection très achalandée
-  Lieu de franchissement*
-  Pôle d'attraction
-  Barrière aux déplacements actifs
-  Sentier piéton

* Lieu de franchissement sécurisé par la présence d'arrêts obligatoires ou de feux de circulation

0 50 100 m 



Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte

L'aire de desserte de l'école Notre-Dame de Fatima s'étend du boulevard Gouin au nord jusqu'au boulevard Henri-Bourassa au sud. Vers l'ouest, la zone s'étend jusqu'à l'avenue Pierre-Baillargeon (au nord de Maurice-Duplessis) et l'avenue Alexis Carrel (au sud de Maurice-Duplessis). Vers l'est, la zone couverte s'étend jusqu'à la 52^e avenue (au nord du boulevard Perras) et la 57^e avenue (au sud du boulevard Perras). Il est cependant important de préciser qu'en raison de la présence de classes d'adaptations, une quantité considérable d'écopliers résident à l'extérieur de ce périmètre.

On remarque sur la carte de répartition des élèves que la population scolaire n'est pas répartie de manière uniforme sur ce territoire. D'une manière générale, une plus grande partie des élèves habite à l'ouest du boulevard Rodolphe Forget. Parmi ces élèves, une majorité est localisée entre le boulevard Perras et le boulevard Maurice-Duplessis. Une plus petite partie, tout de même considérable, habite au sud du boulevard Maurice-Duplessis.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Le transport actif semble déjà une réalité quotidienne pour beaucoup d'élèves de Notre-Dame-de-Fatima. Selon un sondage effectué par TANDEM Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles auprès des élèves de l'école au printemps 2013, on estime que 65% des écopliers (environ 265) marchent quotidiennement ou occasionnellement vers l'école. Ce pourcentage est le plus élevé parmi les écoles primaires de la CSPI de Rivière-des-Prairies, ex aequo avec l'école Marc-Aurèle-Fortin. La popularité de la marche s'explique notamment par la proximité des lieux de résidence des jeunes par rapport à l'école.

En effet, environ 40%, soit approximativement 160 jeunes, habitent à moins de 1 kilomètre de l'école; une distance qui peut facilement se marcher en moins de 20 minutes! On constate donc le potentiel élevé pour le transport actif à l'école Notre-Dame-de-Fatima.

On remarque sur la carte de répartition des élèves que cette population scolaire n'est pas répartie de manière uniforme dans le quartier autour de l'école. D'une manière générale, une plus grande partie des élèves habite à l'ouest du boulevard Rodolphe Forget. Parmi ces élèves, une majorité est localisée entre le boulevard Perras et le boulevard Maurice-Duplessis. Une plus petite partie, tout de même considérable, habite au sud du boulevard Maurice-Duplessis.

Cheminement des élèves

La répartition des écopliers et la trame de rues aux alentours de l'école démontrent bien que certains axes sont particulièrement utilisés par les jeunes pour se rendre à l'école. Ainsi, certaines intersections deviennent des lieux de passage obligatoires pour beaucoup d'écopliers.

Tout d'abord, on remarque que l'avenue Louis-Desaulles est une des rares routes est-ouest permettant à beaucoup d'élèves de se rendre à l'école. Cette situation est particulièrement vraie dans le quartier à l'ouest de l'école, où cette rue représente la seule option pour traverser le boulevard Rodolphe Forget entre le boulevard Perras et le boulevard Maurice-Duplessis. L'intersection de l'avenue Louis-Desaulles a donc une grande importance pour la mobilité active des élèves, étant un lieu de passage obligatoire pour plusieurs d'entre eux.

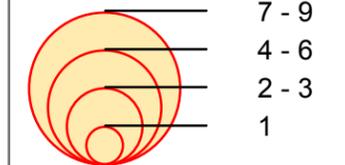
Plus au sud, le cheminement sur le boulevard Rodolphe Forget est le chemin le plus direct vers l'école pour plusieurs élèves résidant au sud du boulevard Maurice-Duplessis. Ces derniers se devront de traverser l'intersection du boulevard Maurice-Duplessis et du boulevard Rodolphe Forget.

Dans le même ordre d'idée, au nord de l'école, l'intersection de la rue René-Masson et du boulevard Perras permet aux élèves résidant au nord de ce dernier de le traverser et de cheminer vers l'école.

École Notre-Dame-de-Fatima Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



(Dashed box, 500m radius)

(Dashed box, 1 km radius)

(Dashed orange line)

(Blue line)

(Line with cross-ticks)

(Pink rectangle)

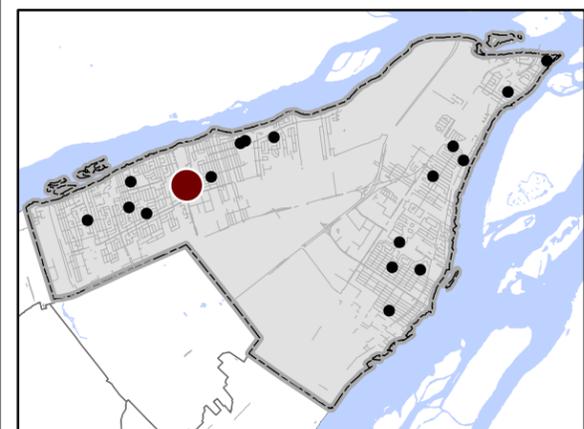
(Green rectangle)

(Light blue area)

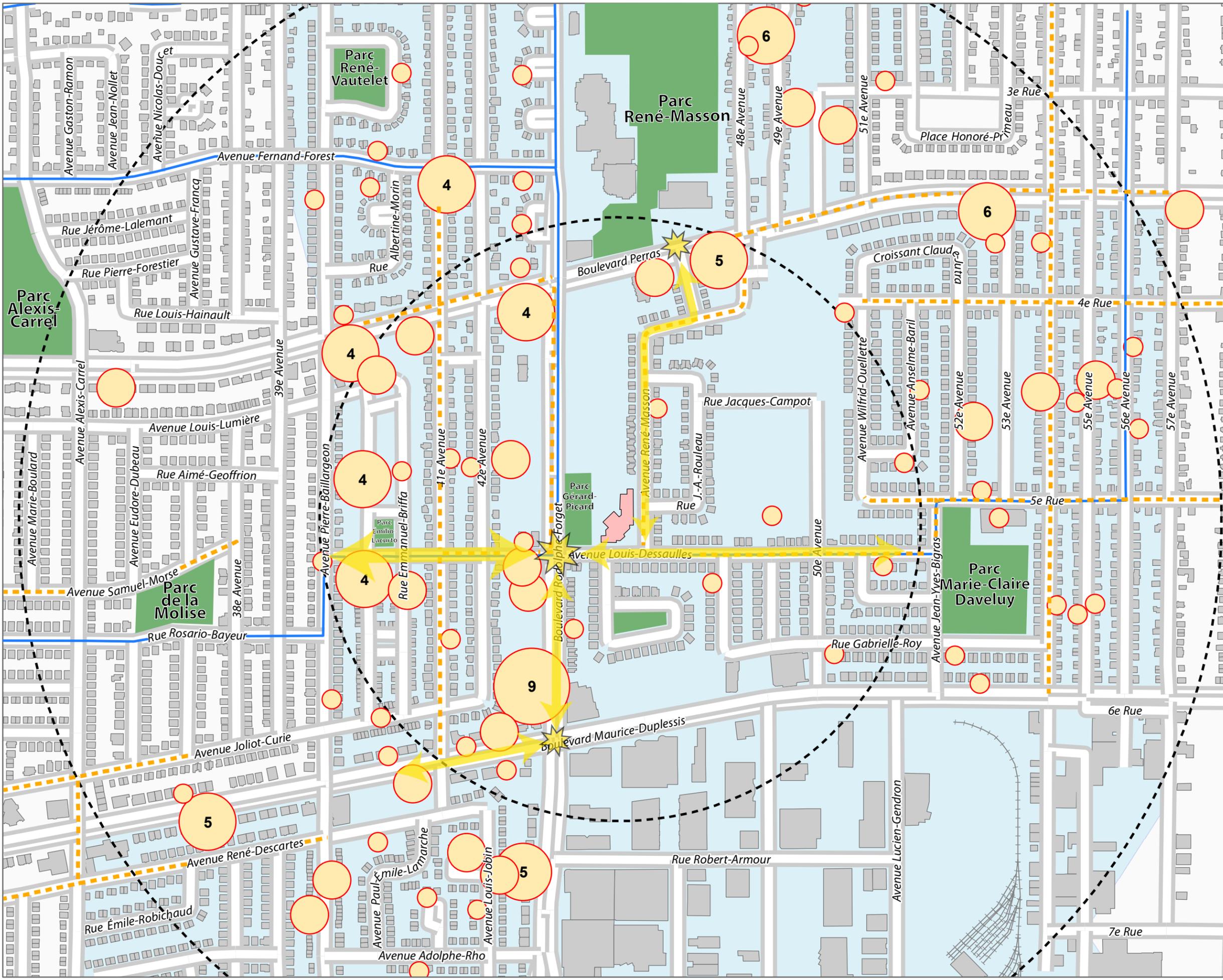
(Yellow double arrow)

(Yellow star)

0 100 200 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAQ 83
Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Intersection Rodolphe Forget et Louis-Desaulles

Située en bordure de l'école, cette intersection est la plus fréquentée par les élèves de l'école. En effet, une grande partie des écoliers habite du côté ouest du boulevard Rodolphe Forget et doit traverser cette intersection quotidiennement.

Description :

- Chaussée large sur le boulevard Rodolphe-Forget, 4 voies de circulation et 2 voies pouvant être utilisées pour tourner sur Louis-Desaulles
- Terre-plein central planté d'arbres
- Passage pour piétons à larges bandes blanches pour traverser le boulevard du côté nord de l'intersection
- Présence d'une chaussée désignée pour cyclistes sur Louis-Desaulles qui traverse le boulevard
- Présence d'arrêts obligatoires dans toutes les directions
- Présence d'un brigadier scolaire



Intersection Louis-Desaulles et boulevard Rodolphe Forget

Diagnostic :

- Important volume de circulation en périodes de pointe.
- Un nombre élevé d'écoliers y traversent.
- Le boulevard est inconfortable à traverser pour les piétons en raison du nombre élevé de voies.
- Puisque la circulation est gérée par des arrêts obligatoires et que le nombre de voies est élevé, il devient complexe d'anticiper les intentions de chacun des automobilistes à l'intersection. Il s'avère donc difficile pour les piétons de traverser le boulevard en un seul temps, même en présence d'un brigadier. Cette situation est particulièrement inconfortable pour les cyclistes qui ne peuvent pas bénéficier du terre-plein central comme îlot refuge.
- Le brigadier scolaire rapporte un faible respect des arrêts obligatoires à l'intersection.

Recommandations à l'arrondissement:

- Analyser la possibilité d'implanter des feux de circulation accompagnés de feux piétons à décompte numérique à cette intersection pour en simplifier la traversée.
- Évaluer la nécessité d'avoir un total de 6 voies de circulation aux lignes d'arrêts sur Rodolphe-Forget et la possibilité d'y réduire la largeur de la chaussée pour y avoir seulement 2 voies dans chaque direction. Pour ce faire, évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs sur Rodolphe-Forget, aux coins de l'intersection.

2 – Boulevard Rodolphe Forget

Le boulevard Rodolphe-Forget est un axe nord-sud important dans ce secteur de Rivière-des-Prairies, il supporte donc un volume important de circulation. Il crée un lien entre plusieurs secteurs résidentiels et les commerces générateurs d'affluence qu'on y retrouve, comme le supermarché IGA, et un pôle d'attraction composé de la bibliothèque, de l'aréna, de la piscine et de l'école secondaire Jean-Grou. Ce boulevard est situé en bordure de l'école Notre-Dame-de-Fatima et doit être traversé par une grande quantité d'élèves qui résident à l'ouest de ce dernier.

Description :

- 2 voies de circulation dans chaque direction
- Bandes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée et zones de stationnement sur rue
- Terre-plein central planté d'arbres
- Trottoirs du côté est du boulevard
- Présence d'arrêts d'autobus
- Présence récurrente d'un analyseur de vitesse



Boulevard Rodolphe-Forget

Diagnostic :

- Discontinuité du trottoir du côté ouest du boulevard, entre le boulevard Perras et l'avenue Louis-Desaulles.
- Le tronçon compris entre le boulevard Perras et l'avenue Louis-Desaulles est long (environ 450 mètres) et la largeur de la chaussée peut y favoriser la prise de vitesse des voitures.
- Le brigadier scolaire rapporte de fréquents excès de vitesse.

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité de poursuivre le trottoir du côté ouest du boulevard
 - Comme solution temporaire, marquer une ligne d'accotement pour délimiter un espace réservé au piéton.
- Poursuivre les analyses de vitesse et évaluer la pertinence d'y installer un afficheur permanent.

3 - Intersection Perras et René-Masson

Il s'agit d'une intersection située dans un axe de cheminement important pour les élèves de l'école et plus généralement, pour la population du quartier. Elle permet de rejoindre l'aréna René-Masson et les terrains de soccer situés à l'arrière du bâtiment ainsi que les arrêts d'autobus situés de part et d'autre du boulevard Perras.

Description :

- Présence d'un brigadier scolaire
- 6 voies de circulation sur le boulevard Perras
- Petit terre-plein planté d'arbres
- Intersection en « T »
- Présence d'arrêts obligatoires dans toutes les directions
- Stationnement sur rue sur le boulevard Perras
- Passage pour piétons à larges bandes blanches pour traverser le boulevard

Diagnostic :

- Volume important de circulation dans ce secteur du boulevard Perras.
- La chaussée est large (environ 25 mètres). Sa traversée est longue et il est difficile de l'effectuer en un seul temps.
- Intersection stratégique pour l'accès aux installations sportives du côté nord du boulevard.

Recommandations à l'arrondissement:

- Étudier la possibilité de réaménager le trottoir du côté nord de l'intersection en l'élargissant entre les deux passages pour piétons.



Type d'aménagement suggéré - Dessin à titre indicatif seulement

4 – Intersection Perras et Rodolphe Forget

Il s'agit d'une des intersections les plus achalandées de Rivière-des-Prairies. Deux artères majeures s'y croisent et l'on retrouve autour de l'intersection plusieurs institutions générant un fort achalandage. Cette intersection est notamment un lieu de passage obligatoire pour beaucoup de piétons et de cyclistes désirant rejoindre l'école secondaire Jean-Grou ou une des institutions qui l'entourent.



Traversée du boulevard Perras à l'intersection avec le boulevard Rodolphe Forget

Description :

- Chaussée très large dans les deux axes (plus de 27 mètres)
- Terre-plein central planté d'arbres sur Perras et bétonné sur Rodolphe Forget
- Passages pour piétons à doubles lignes blanches pour traverser de chaque côté de l'intersection
- Arrêts d'autobus aux coins nord-est, sud-est et sud-ouest de l'intersection
- Présence de bandes cyclables traversant le boulevard Perras
- Présence de feux de circulation
- Ajout récent de feux piétons à décompte numérique

Diagnostic :

- Fort achalandage piéton et automobiliste
- La traversée de l'intersection dans chacun des axes est très longue et inconfortable pour les piétons.
- Passages pour piétons offrant une visibilité minimale

Recommandations à l'arrondissement:

- Étudier différentes possibilités pour réduire la distance nécessaire aux piétons pour franchir la chaussée, notamment l'élargissement des trottoirs aux coins de l'intersection.
- Privilégier le marquage de passage pour piétons à larges bandes blanches pour une visibilité accrue.

5 - Accès à la cour d'école

Diagnostic :

- Les heures d'interdiction de stationner (8h à 17h) aux abords des accès à la cour d'école ne sont pas adéquates pour couvrir l'arrivée des jeunes à l'entrée des classes.

Recommandations à l'arrondissement:

- Élargir les périodes d'interdictions de stationner aux abords des accès à la cour d'école pour qu'elles couvrent une période allant de 7h à 17h.
- Déplacer le panneau d'interdiction de stationner installé du côté sud de l'allée menant à l'entrée principale et l'implanter au nord de manière à dégager cette dernière pour faciliter le débarquement des élèves à mobilité réduite.

6 - Rue René Masson

La rue René-Masson est utilisée par les parents venant reconduire leur enfant en voiture pour le débarquement.

Diagnostic :

- On y rapporte de fréquentes manœuvres dangereuses au début et à la fin des classes notamment des virages en U.
- La direction rapporte un mauvais déneigement des trottoirs lors de chutes de neige.

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité de mettre la rue René-Masson à sens unique vers le sud.
- Assurer le déneigement des trottoirs en priorité lors de chutes de neige.

7 - Arrêt obligatoire sur Louis-Desaulles au coin de René-Masson

Cette intersection est située immédiatement devant l'école. C'est un lieu de passage obligatoire notamment pour les élèves en provenance de l'est sur René-Masson.

Diagnostic :

- On y rapporte un faible respect de l'arrêt obligatoire, particulièrement en heures de pointe.

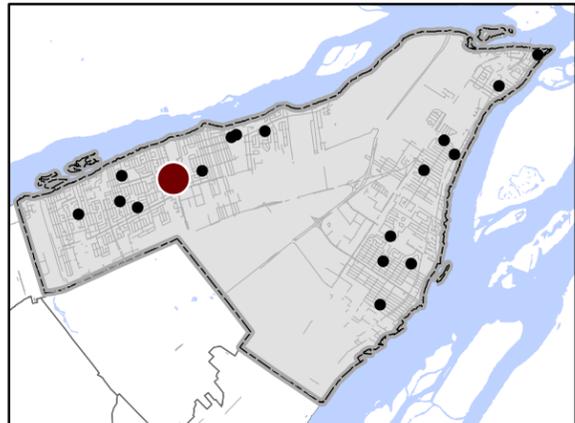
Recommandations à l'arrondissement:

- Implanter une balise centrale aux abords des lignes d'arrêt pour rappeler la présence de l'arrêt obligatoire et le montant de l'amende en cas de non-respect.
- Marquer des passages pour piétons pour traverser l'avenue Louis-Desaulles.

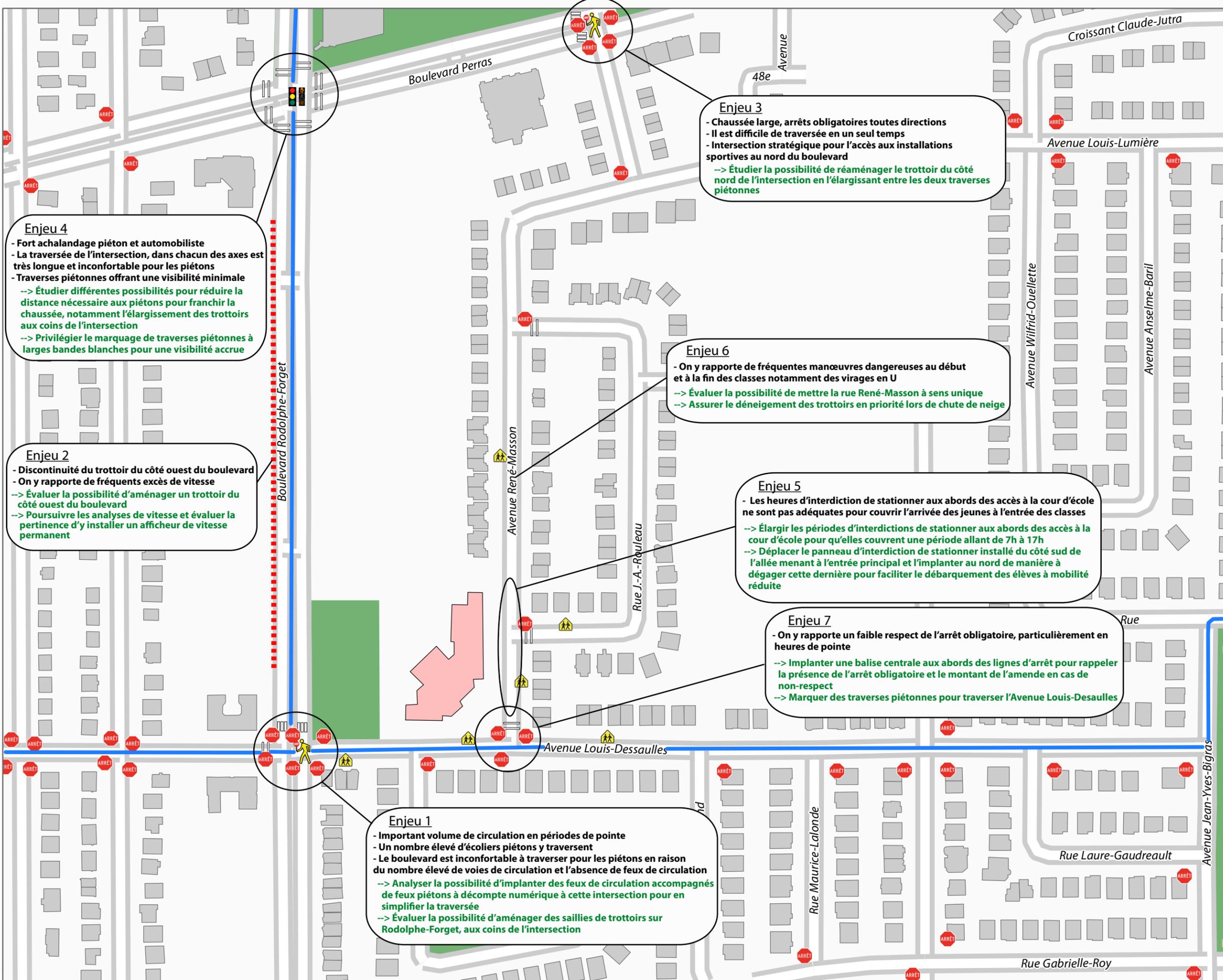
École Notre-Dame-de-Fatima Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation
-  Feux circulation piéton
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  École
-  Parc
-  Trottoir à aménager



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAQ 83
Date : décembre 2013



Enjeu 3
 - Chaussée large, arrêts obligatoires toutes directions
 - Il est difficile de traversée en un seul temps
 - Intersection stratégique pour l'accès aux installations sportives au nord du boulevard
 --> Étudier la possibilité de réaménager le trottoir du côté nord de l'intersection en l'élargissant entre les deux traverses piétonnes

Enjeu 4
 - Fort achalandage piéton et automobiliste
 - La traversée de l'intersection, dans chacun des axes est très longue et inconfortable pour les piétons
 - Traverses piétonnes offrant une visibilité minimale
 --> Étudier différentes possibilités pour réduire la distance nécessaire aux piétons pour franchir la chaussée, notamment l'élargissement des trottoirs aux coins de l'intersection
 --> Privilégier le marquage de traverses piétonnes à larges bandes blanches pour une visibilité accrue

Enjeu 2
 - Discontinuité du trottoir du côté ouest du boulevard
 - On y rapporte de fréquents excès de vitesse
 --> Évaluer la possibilité d'aménager un trottoir du côté ouest du boulevard
 --> Poursuivre les analyses de vitesse et évaluer la pertinence d'y installer un afficheur de vitesse permanent

Enjeu 6
 - On y rapporte de fréquentes manœuvres dangereuses au début et à la fin des classes notamment des virages en U
 --> Évaluer la possibilité de mettre la rue René-Masson à sens unique
 --> Assurer le déneigement des trottoirs en priorité lors de chute de neige

Enjeu 5
 - Les heures d'interdiction de stationner aux abords des accès à la cour d'école ne sont pas adéquates pour couvrir l'arrivée des jeunes à l'entrée des classes
 --> Élargir les périodes d'interdictions de stationner aux abords des accès à la cour d'école pour qu'elles couvrent une période allant de 7h à 17h
 --> Déplacer le panneau d'interdiction de stationner installé du côté sud de l'allée menant à l'entrée principal et l'implanter au nord de manière à dégager cette dernière pour faciliter le débarquement des élèves à mobilité réduite

Enjeu 7
 - On y rapporte un faible respect de l'arrêt obligatoire, particulièrement en heures de pointe
 --> Implanter une balise centrale aux abords des lignes d'arrêt pour rappeler la présence de l'arrêt obligatoire et le montant de l'amende en cas de non-respect
 --> Marquer des traverses piétonnes pour traverser l'Avenue Louis-Desaulles

Enjeu 1
 - Important volume de circulation en périodes de pointe
 - Un nombre élevé d'écoliers piétons y traversent
 - Le boulevard est inconfortable à traverser pour les piétons en raison du nombre élevé de voies de circulation et l'absence de feux de circulation
 --> Analyser la possibilité d'implanter des feux de circulation accompagnés de feux piétons à décompte numérique à cette intersection pour en simplifier la traversée
 --> Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs sur Rodolphe-Forget, aux coins de l'intersection



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École René-Pelletier

Commission scolaire de la Pointe-de-l'île



Photo : Site web de l'école

16360 Rue Bureau, Pointe-aux-trembles, Montréal, QC H1A 1Z5

Date de la marche de repérage: 6 septembre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école René-Pelletier est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur la rue Bureau, près de la 100^e Avenue, à la pointe est de l'île de Montréal. Cette école accueille les élèves du préscolaire et du 1^{er} cycle du primaire du même territoire de desserte que l'école Sainte-Maria-Goretti.

Type d'école	École de quartier (préscolaire, 1 ^{re} année, 2 ^e année)
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	200 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	N/D
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 3 Nombre d'élèves transportés : N/D
Nombre de brigadiers scolaires	Aucun brigadier

L'école se trouve en bordure du fleuve Saint-Laurent et est adjacente au parc du Bout-de-l'Île. Ce parc est essentiellement composé d'espaces verts et est utilisé principalement comme lieu de détente et de promenade. On y trouve quelques sentiers piétons.

L'entrée principale de l'école est située face à la rue Bureau tandis que les entrées des élèves sont plutôt situées sur le côté du bâtiment. Un sentier délimité par des bollards a été aménagé entre le stationnement du personnel et le bâtiment pour permettre aux jeunes d'accéder sécuritairement aux entrées et à la cour d'école. Cette dernière ne possède qu'un seul accès, situé au fond du stationnement du personnel.

Le débarcadère pour autobus scolaire est situé sur la rue Bureau, devant l'école. Il est aussi important de noter la présence du terminus d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) situé directement en face de l'école. Lors de notre visite, l'école ne semblait pas posséder de supports pour vélos.



Environnement urbain de l'école

L'école est située dans un quartier résidentiel de faible densité. Outre les quelques immeubles à logements en bordure du parc du Bout-de-l'île, on y retrouve principalement des maisons unifamiliales et des bâtiments de deux ou trois logements. La mixité fonctionnelle est très limitée dans ce quartier dominé par la fonction résidentielle. En effet, à l'exception d'un dépanneur situé sur la terrasse Sainte-Maria-Goretti, il n'y a aucun commerce de proximité de l'école. L'église Sainte-Maria-Goretti, non loin du dépanneur, est le seul lieu institutionnel du quartier.

Un quartier enclavé

Deux artères est-ouest importantes se situent à moins de 500 mètres de l'école, soient la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke. À la hauteur de l'école, ces deux artères possèdent quatre voies de circulation et un terre-plein central. La limite de vitesse y est de 50 km/h. La rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke canalisent un volume important de circulation de transit et se rejoignent en un rond-point qui mène vers le pont Le Gardeur. On ne retrouve généralement pas de trottoirs ni de stationnement sur rue sur ces tronçons qui sont plutôt

conçus pour assurer la fluidité de la circulation vers (ou depuis) l'extérieur de l'Île de Montréal.

La rue Notre-Dame, ou du moins le tronçon entre la rue Raoul-Jobin et le pont Le Gardeur, crée donc une barrière importante aux déplacements en raison de sa faible connectivité avec les rues environnantes. De plus, il importe de souligner la présence d'un chemin de fer dans le secteur. Situé entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame, il traverse le quartier d'est en ouest et contribue également à réduire la connectivité des rues dans l'axe nord-sud.

Il en résulte donc un éventail plutôt limité de possibilités pour traverser la barrière créée par la rue Notre-Dame et le chemin de fer. À proximité de l'école, ces seules options sont le carrefour giratoire avec la rue Sherbrooke et le passage à niveau pour piétons pour traverser le chemin de fer à la hauteur de la rue Raoul-Jobin. Ajoutons que le rond-point Notre-Dame / Sherbrooke est peu convivial pour la marche. Le piéton doit y traverser plusieurs voies de circulation, évaluer une circulation automobile plus complexe qu'à une intersection traditionnelle et emprunter plusieurs passages pour piétons qui ne sont pas sécurisées par des arrêts obligatoires.

Pour ajouter à cette faible connectivité avec les quartiers au nord de Notre-Dame, on ne retrouve pas d'axes de circulation nord-sud importants dans le quartier. Le plus rapproché est la 81^e Avenue, qui tient lieu de route collectrice dans cet axe. Il s'agit de la seule voie qui relie à la fois la rue Notre-Dame à la rue Sherbrooke. Cependant, cette avenue se situe à plus de 1,5 km de l'école.

Le quartier de l'école René-Pelletier est également enclavé en raison de barrières physiques à l'est, la rivière des Prairies, et au sud, le fleuve Saint-Laurent.

Si l'enclavement du secteur nuit à sa connectivité avec les quartiers environnants, cette situation a pour effet de réduire le volume de circulation sur les rues à proximité immédiate de l'école. En effet, la circulation de transit étant concentrée sur les artères, les rues aux environs de l'école sont toutes des rues locales supportant peu de circulation. Ce sont des rues à double sens de circulation où la vitesse maximale autorisée est généralement de 40 km/h ou 30km/h à proximité de l'école. Le volume de circulation étant faible, elles confèrent un cadre relativement agréable pour le transport actif. De ces rues, la rue Bureau est la principale rue locale est-ouest à proximité de l'école. Il importe aussi de mentionner que quelques rues locales du quartier ne possèdent pas de trottoirs.

Les parcs et la plage de l'Est

Outre le parc du Bout-de-l'île adjacent à l'école, le parc Pierre-Payet, s'étirant le long de la terrasse Bellerive, est aussi un lieu de promenade en bordure du fleuve Saint-Laurent. On ne retrouve aucun parc possédant des équipements de sports et de loisirs dans le quartier.

On peut donc affirmer que les environs de l'école René-Pelletier ne comptent pas de pôles d'attraction importants. Cependant cette situation est appelée à changer avec l'aménagement prévu dans les prochaines années de la future plage de l'Est, localisée sur le

terrain au coin de la 94^e Avenue et de la rue Bellerive. L'achalandage et la circulation automobile risquent bien sûr de s'accroître sur les rues du quartier en raison de la présence de cette nouvelle attraction.

Transport en commun et terminus de la STM

Situé directement devant l'école, au coin de la rue Bureau et de la 100^e Avenue, un terminus de la STM comprend notamment des arrêts pour les parcours 86, 410 et 487.

Infrastructures pour cyclistes

Au niveau des infrastructures pour cyclistes, on retrouve une chaussée désignée pour cyclistes sur la rue Bureau, devant l'école. Cette chaussée tourne sur la 100^e Avenue pour se transformer en piste cyclable en site propre le long du pont Le Gardeur.

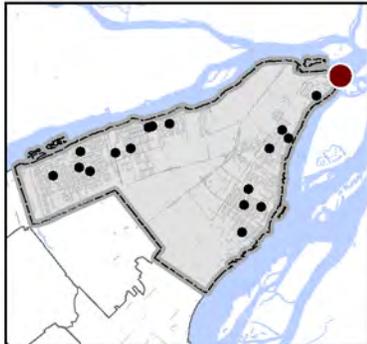
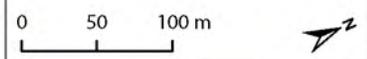


Chaussée désignée pour cyclistes en bordure du terminus d'autobus - 100^e Avenue

École
René-Pelletier
Carte
environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Secteur résidentiel - haute densité
-  Commerce
-  Lieu de franchissement
-  Pôle d'attraction
-  Barrière aux déplacements actifs



Source: Esri, I-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

Le territoire de desserte de l'école René-Pelletier est relativement étendu pour une école de quartier à Pointe-aux-Trembles. Cette situation tient du fait que l'école accueille uniquement des élèves du préscolaire et du 1er cycle du primaire. Elle dessert donc la même zone que l'école Sainte-Maria-Goretti, qui accueille les élèves du 2^e et 3^e cycle du primaire.

Comme on peut le constater sur la carte « Répartition des élèves », ce territoire s'étend de la 67^e Avenue à l'ouest jusqu'à la pointe de l'île à l'est et du fleuve Saint-Laurent au sud jusqu'à l'autoroute 40 au nord. Toutefois, la répartition des élèves sur ce territoire n'est pas uniforme ; on remarque que les écoliers sont plus concentrés à certains endroits dans la zone. C'est notamment le cas dans le secteur au nord du chemin de fer, autour de la rue Irène-Sénécal.

Habitude de déplacements et potentiel pour le transport actif

La zone de desserte étant plutôt étendue, beaucoup d'écoliers (environ 66 %) habitent à plus d'un kilomètre de l'école et bénéficient donc du transport scolaire. Trois autobus sont attitrés à l'école René-Pelletier.

Environ 33 % des élèves résident donc dans un rayon d'un kilomètre de l'école. Néanmoins, tel que mentionné plutôt, l'effet de barrière créé par la rue Notre-Dame et le chemin de fer limite le potentiel de marcheurs pour l'école René-Pelletier. En effet, considérant la relative complexité des options pour traverser cette barrière (passage à niveau ou traversée du rond-point à l'intersection Sherbrooke et Notre-Dame), il est donc peu probable que des élèves du 1er cycle du primaire se rendent à l'école en transport actif en provenance des quartiers au nord de la voie ferrée.

Malgré cette situation, on compte tout de même un potentiel de 35 jeunes (environ 18 % de la population scolaire) habitant à distance de marche de l'école (moins d'un kilomètre) et au sud de la rue Notre-Dame. Cette distance peut facilement être marchée en moins de 20 minutes. De plus, la faible circulation automobile dans les environs de l'école contribue à favoriser un cheminement sécuritaire vers l'école.

La direction estime que seulement quelques jeunes marchent quotidiennement pour se rendre à l'école. Du côté du vélo, ce mode de transport est très rarement utilisé par les écoliers.

Lieux de cheminement et intersections importantes

En observant la trame de rue au sud de la rue Notre-Dame, on constate que la rue Bureau tient lieu de rue collectrice pour les rues locales pour circuler d'est en ouest au sein du quartier. Cette rue représente effectivement le seul lien est-ouest qui permet de rejoindre

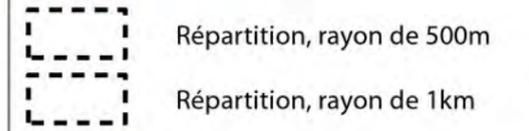
l'école depuis la majorité des rues, outre la terrasse Sainte-Maria-Goretti qui n'est pas un chemin direct pour la majorité des jeunes. De plus, cette rue offre une convivialité moindre pour les piétons. La rue Bureau représente en ce sens l'axe de cheminement principal vers l'école René Pelletier et est d'ailleurs identifié comme corridor scolaire.

École René-Pelletier

Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



Corridor scolaire

Réseau cyclable

Voie ferrée

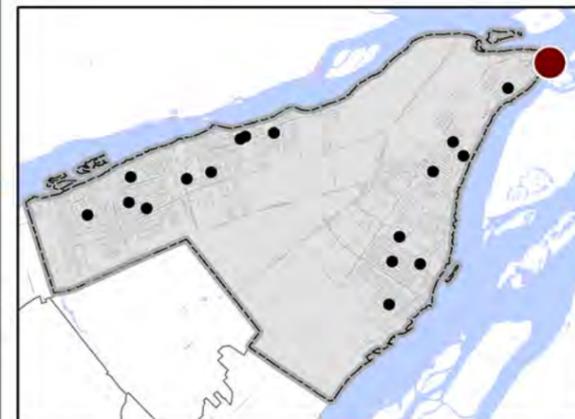
École

Parc

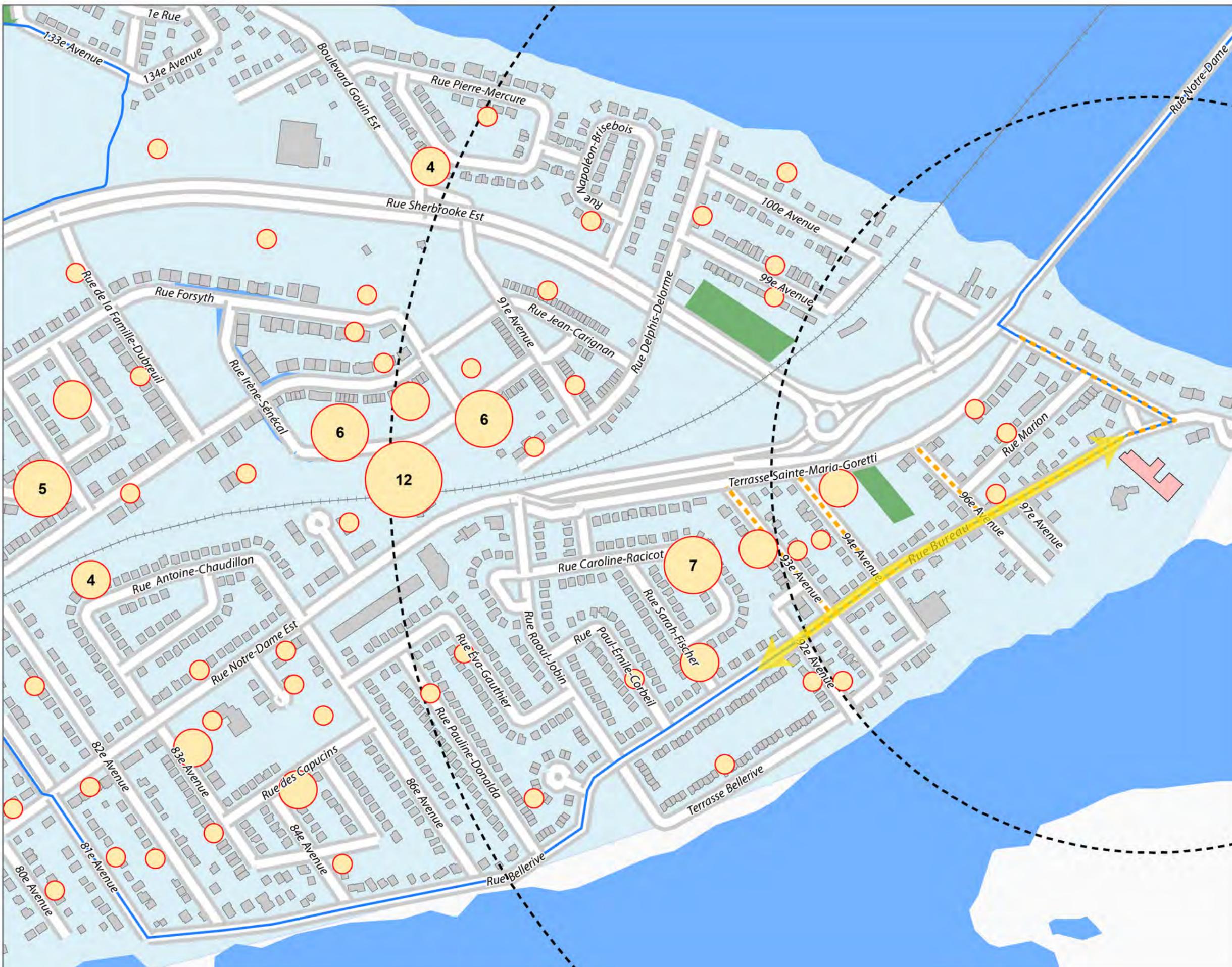
Zone de desserte

Axe de cheminement important

0 100 200 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - Rue Bureau - discontinuité des trottoirs

On remarque une disparition des trottoirs sur une longueur d'environ 80 mètres, sur la rue Bureau entre la 96^e et la 97^e Avenue, à proximité de l'école. Une telle discontinuité est à proscrire puisqu'elle force les piétons à circuler sur la chaussée, à proximité de la circulation automobile. De plus, la rue Bureau est le principal axe de cheminement vers l'école René-Pelletier. Il importe donc d'y aménager des infrastructures y permettant un cheminement sécuritaire et confortable sans discontinuité.



Discontinuité du trottoir - Rue Bureau

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs des deux côtés sur le tronçon qui en est dépourvu.

2 - Rue Bureau - marquage au sol

Outre les chevrons de la chaussée désignée pour cycliste, on ne retrouve que très peu de marquage au sol sur la rue Bureau, aux principales intersections près de l'école (entre la 92^e et la 96^e Avenue). On remarque notamment l'absence de lignes d'arrêt aux arrêts obligatoires et l'absence de passages pour piétons le long de ce corridor scolaire. Cette situation ne contribue évidemment pas à une bonne visibilité de la présence d'un corridor scolaire sur la rue Bureau.



Absence de marquage sur le corridor scolaire - intersection rue Bureau et 94^e Avenue

De plus, avec l'aménagement éventuel de la plage de l'Est, au coin de 94^e Avenue et de la rue Bellerive, la circulation automobile connaîtra fort probablement un accroissement sur la rue Bureau. Une meilleure visibilité du corridor scolaire sera d'autant plus pertinente.



Absence de marquage sur le corridor scolaire - intersection rue Bureau et 96^e Avenue

Recommandation à l'arrondissement :

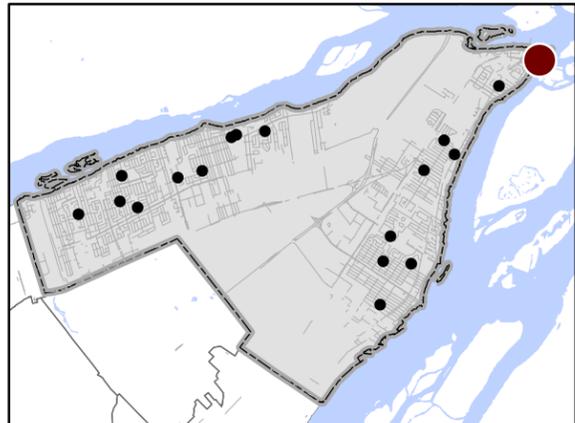
- Accroître le marquage au sol aux principales intersections, notamment à l'intersection de la 94^e Avenue et de la 96^e Avenue, sur la rue Bureau:
 - Marquer des lignes d'arrêt aux intersections.
 - Multiplier le marquage de passages pour piétons sur la rue Bureau.

École René-Pelletier

Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Trottoir à aménager
-  École
-  Parc



Enjeu 2
 - Très peu de marquage au sol aux intersections le long du corridor scolaire
 --> Multiplier le marquage sur rue le long de la rue Bureau (traverses piétonnes, lignes d'arrêts, etc.)

Enjeu 1
 - Discontinuité des trottoirs
 --> Aménager des trottoirs en continuité avec les trottoirs existants





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Saint-Marcel

Commission scolaire de la Pointe-de-l'île



Photo : Google street view

1470, 16^e Avenue, Pointe-aux-Trembles, Montréal, QC H1B 3N6

Date de la marche de repérage: 6 septembre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Saint-Marcel est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur la 16^e Avenue, entre les rues de Montigny et Reeves. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire et des classes spécialisées.

L'entrée principale de l'école est située à l'avant du bâtiment, sur la 16^e Avenue, tandis que les entrées des élèves se situent sur les côtés du bâtiment dans la cour d'école. Le service de garde est, quant à lui, accessible par l'arrière du bâtiment le long de la 15^e Avenue. Les écoliers peuvent accéder à la cour d'école par de nombreux accès situés autant sur la 15^e que sur la 16^e Avenue. Malgré cette situation, lors de notre visite, nous avons remarqué qu'une brèche dans la clôture à l'arrière de l'école est utilisée comme accès informel à la cour. Le débarcadère des autobus scolaires est situé le long de la 15^e Avenue et le stationnement du personnel est situé le long de la 16^e Avenue au coin de la rue de Montigny. Ce stationnement est clôturé pour éviter que les élèves n'y circulent. L'école possède deux supports à vélo, un premier près de l'accès à la cour d'école sur la 16^e Avenue et un deuxième le long de la 15^e Avenue.



Entrée informelle dans le coin nord-ouest de la clôture de la cour d'école

Type d'école	École de quartier + classes spécialisées
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	321 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	Environ 50 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 3 Nombre d'élèves transportés : environ 80 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	2 brigadiers -16 ^e Avenue et de Montigny -St-Jean-Baptiste et de Montigny



Environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel...

L'école Saint-Marcel est située dans un quartier résidentiel de Pointe-aux-Trembles. Les rues à proximité de l'école se caractérisent par une faible densité d'habitation. On y retrouve majoritairement des maisons unifamiliales. On remarque cependant du côté ouest du boulevard St-Jean-Baptiste et aux abords du boulevard du Tricentenaire quelques immeubles à logements de plus gros gabarit.



16e Avenue, devant l'école

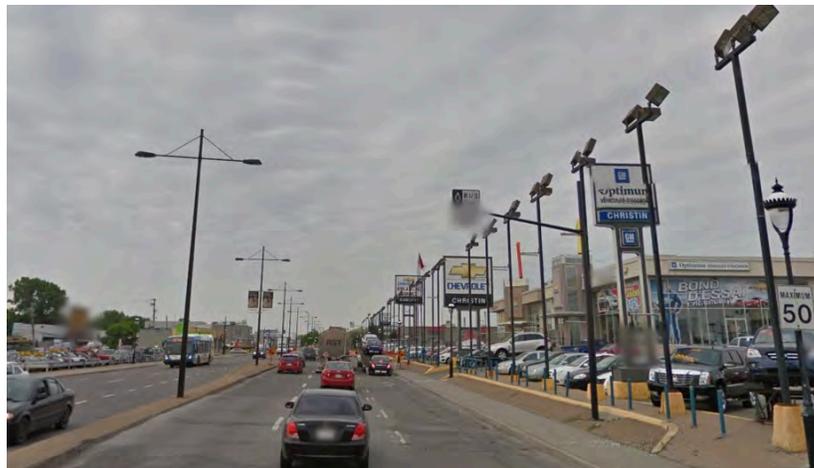
... et des boulevards commerciaux

La mixité fonctionnelle est généralement faible dans le quartier. En effet, les rues à proximité de l'école sont exclusivement résidentielles. L'ensemble des commerces et des services de proximité du quartier sont localisés en bordure du boulevard Saint-Jean-Baptiste. On y retrouve une bonne variété de commerces et de services dans plusieurs petits bâtiments commerciaux, du côté est du boulevard, et dans un centre commercial, du côté ouest. Des deux côtés, les commerces sont bordés par de grands espaces de stationnement en façade des bâtiments. L'accès à ces commerces n'est pas toujours facile pour les piétons, ce type d'espace commercial ayant été pensé principalement pour accommoder les automobilistes.



Secteur commercial - Boulevard Saint-Jean-Baptiste

Dans le même ordre d'idée, au nord de l'école, la rue Sherbrooke est un boulevard commercial présentant des espaces commerciaux bordés de grands stationnements. Cependant, dans ce secteur de la rue Sherbrooke, on retrouve majoritairement des commerces reliés à l'automobile (concessionnaires, réparation, stations-services, etc.) et très peu de services de proximité.



Secteur commercial - Rue Sherbrooke

Les parcs comme lieux générateurs de déplacements

Outre les commerces du boulevard Saint-Jean-Baptiste, on retrouve très peu de bâtiments publics générateurs de déplacements dans le quartier. Il importe de souligner la présence du centre communautaire Roussin, localisé dans le vieux Pointe-aux-Trembles au coin de la rue Notre-Dame et du boulevard Saint-Jean-Baptiste. Cependant ce dernier est quelque peu excentré par rapport au quartier de l'école.

Plus près de l'école, on retrouve deux parcs de quartier attractifs en raison de leur offre d'installations sportives, soient les parcs Daniel-Johnson et Saint-Jean-Baptiste.

Combiné à l'aréna Rodrigue-Gilbert qui est située en face du parc sur le boulevard du Tricentenaire, le parc Daniel-Johnson représente un pôle d'attraction important dans le secteur. On y retrouve une offre importante de terrains sportifs, notamment des terrains de baseball, de soccer et de tennis. Des sentiers piétons éclairés permettent de circuler dans le parc. Ajoutons aussi qu'un lien piéton entre le parc et la rue des Saules permet d'accéder plus rapidement au parc à partir des rues résidentielles qui se trouvent à l'est.

Immédiatement à l'ouest du boulevard Saint-Jean-Baptiste, au coin de la rue René-Lévesque, est localisé le parc Saint-Jean-Baptiste. Ce parc de quartier regroupe un terrain de soccer, une pataugeoire, des terrains de pétanques ainsi que des aires de jeux pour enfants. 14 places de stationnement pour vélo sont disponibles près de l'entrée de la pataugeoire. On y retrouve quelques sentiers piétons en criblure de pierre qui sillonne le parc. En hiver, ce parc est aussi utilisé à des fins de glissade en raison de la présence d'une butte qui se prête bien à ce type d'activité.

Les voies de circulation et les barrières aux déplacements

Le boulevard Saint-Jean-Baptiste

Situé à moins de 400 mètres de l'école, le boulevard Saint-Jean-Baptiste est une des artères les plus importantes dans l'axe nord-sud à Pointe-aux-Trembles. Cette route relie plusieurs des principales artères est-ouest du secteur, soient la rue Notre-Dame, la rue Sherbrooke et l'autoroute 40. Le boulevard est également un des rares liens directs entre Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies. On note la présence d'une quantité considérable de camionnage sur cet axe, principalement au nord de la rue Sherbrooke, où la fonction industrielle est dominante. Au sud de Sherbrooke, ce sont plutôt les fonctions résidentielles et commerciales qui dominent. Ce boulevard supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé.

À la hauteur de l'école, on y compte 6 voies de circulation, un petit terre-plein en béton et des trottoirs des deux côtés de la rue. Le stationnement sur rue y est autorisé par endroit, principalement en zone résidentielle (entre la rue de Montigny et Sherbrooke). La vitesse de circulation est limitée à 50km/h. Quelques parcours d'autobus empruntent aussi cette artère. En raison du volume de circulation qu'on y retrouve et de la largeur de la chaussée, la traversée de cette artère peut se révéler longue et insécurisante.



Passage entre le boulevard Saint-Jean-Baptiste et la 12^e Avenue

Aussi, la connectivité des rues environnantes avec le boulevard est assez faible en raison de la présence d'îlots très longs en bordure de Saint-Jean-Baptiste. Même si l'on trouve certaines possibilités de passages informels pour les piétons au travers de ces îlots, notamment par les stationnements des commerces, la perméabilité du boulevard St-Jean-Baptiste reste plutôt faible. En effet, il y a environ 500 mètres entre les rues de Montigny et Forsyth, du côté est du boulevard, et 650 mètres entre les rues René-Lévesque et Ontario Est. Ajoutons que les lieux de franchissement pour traverser la chaussée sont peu nombreux. Pour toutes ces raisons, le boulevard représente une barrière importante pour les déplacements actifs dans le quartier.

La rue Sherbrooke

Outre l'autoroute 40, la rue Sherbrooke est sans contredit le principal axe de circulation est-ouest dans ce secteur de Pointe-aux-Trembles. Sherbrooke présente une configuration et une dynamique semblable au boulevard St-Jean-Baptiste. Cependant, étant excentrée par rapport aux milieux résidentiels et bordés au nord par un secteur industriel, cette artère n'est généralement pas un lieu de passage très fréquenté par les piétons. En ce sens, l'effet de barrière y est moindre. Il est cependant important de préciser la présence de parcours importants d'autobus sur cet axe. Ainsi, la traversée des intersections peut parfois être nécessaire pour rejoindre les arrêts d'autobus. Il convient donc d'accorder, en ce qui concerne le confort de la traversée pour les piétons, une importance particulière aux intersections permettant de rejoindre les arrêts d'autobus.

Les rues locales

Hormis ces deux artères, les rues à proximité de l'école sont généralement des rues locales à faible débit de circulation. Ces rues sont à double sens de circulation et possèdent généralement des trottoirs.

Au sein du quartier, deux de ces rues reçoivent un volume de circulation plus élevé que les autres dans l'axe est-ouest. Il s'agit des rues René-Lévesque et de Montigny. Ces rues, puisque offrant des connexions avec les quartiers à l'est du boulevard du Tricentenaire et à l'ouest du boulevard Saint-Jean-Baptiste, peuvent recevoir une certaine circulation de transit. De plus, certains parcours d'autobus y circulent. La limite de vitesse y est généralement de 40 km/h et de 30km/h en zone scolaire.

Dans une moindre mesure, la 16^e Avenue peut aussi recevoir une certaine circulation de transit dans l'axe nord-sud puisque, fait plutôt rare dans le quartier, celle-ci relie la rue Notre-Dame à la rue Sherbrooke. Cependant, il s'agit avant tout d'une rue locale et aucun parcours d'autobus n'y circule.

Connectivité de la trame de rue

Les rues locales, à proximité de l'école, possèdent une trame très orthogonale et une bonne connectivité. Cette situation favorise les déplacements actifs puisqu'elle permet généralement d'éviter un allongement des trajets en raison de détours qui seraient, par exemple, imposés par une trame de rue plus sinueuse. On note d'ailleurs que certaines rues, vers l'ouest du quartier, sont plus sinueuses. Cependant, plusieurs de ces rues sont reliées entre elles par des sentiers piétons, ce qui pallie à une connectivité plus faible des rues. En bref, la bonne connectivité de la trame de rue à l'intérieur du quartier est favorable aux déplacements actifs.



Sentier piéton entre la rue de Montigny et la rue des Frères

Cependant, la connectivité est beaucoup plus faible avec l'extérieur du quartier. Tel que mentionné précédemment, le boulevard Saint-Jean-Baptiste limite les connexions à l'ouest du quartier. On observe une situation semblable au nord avec la rue Sherbrooke et à l'est avec le boulevard du Tricentenaire. Au sud du quartier, la connectivité des voies de circulation est limitée par la présence d'un ancien chemin de fer qui crée un effet de barrière aux déplacements actifs. Les seules voies de circulation offrant une connexion avec le quartier au sud de cette barrière sont le boulevard Saint-Jean-Baptiste, la 16^e Avenue et le boulevard du Tricentenaire.

Projet de réaménagement du boulevard Saint-Jean-Baptiste

L'arrondissement et la Ville centre travaillent actuellement sur un projet de réaménagement majeur du boulevard Saint-Jean-Baptiste. Selon les informations préliminaires reçues de l'Arrondissement, le réaménagement de la partie du boulevard situé au sud de la rue Sherbrooke comprendrait notamment le retrait de voies de circulation au profit de l'élargissement du terre-plein et de l'inclusion de bandes cyclables.

Le réseau cyclable

On retrouve à proximité de l'école une chaussée désignée pour cyclistes sur la rue de Montigny, mais cette dernière se termine abruptement à l'intersection avec la 16^e Avenue et n'offre pour l'instant aucune connexion avec le réseau cyclable de l'arrondissement.

Outre cette chaussée désignée, l'infrastructure cyclable la plus près de l'école est une piste cyclable bidirectionnelle en bordure de la rue Prince-Albert. Cette piste longe l'emprise du chemin de fer et est séparée de la circulation automobile par des bollards.

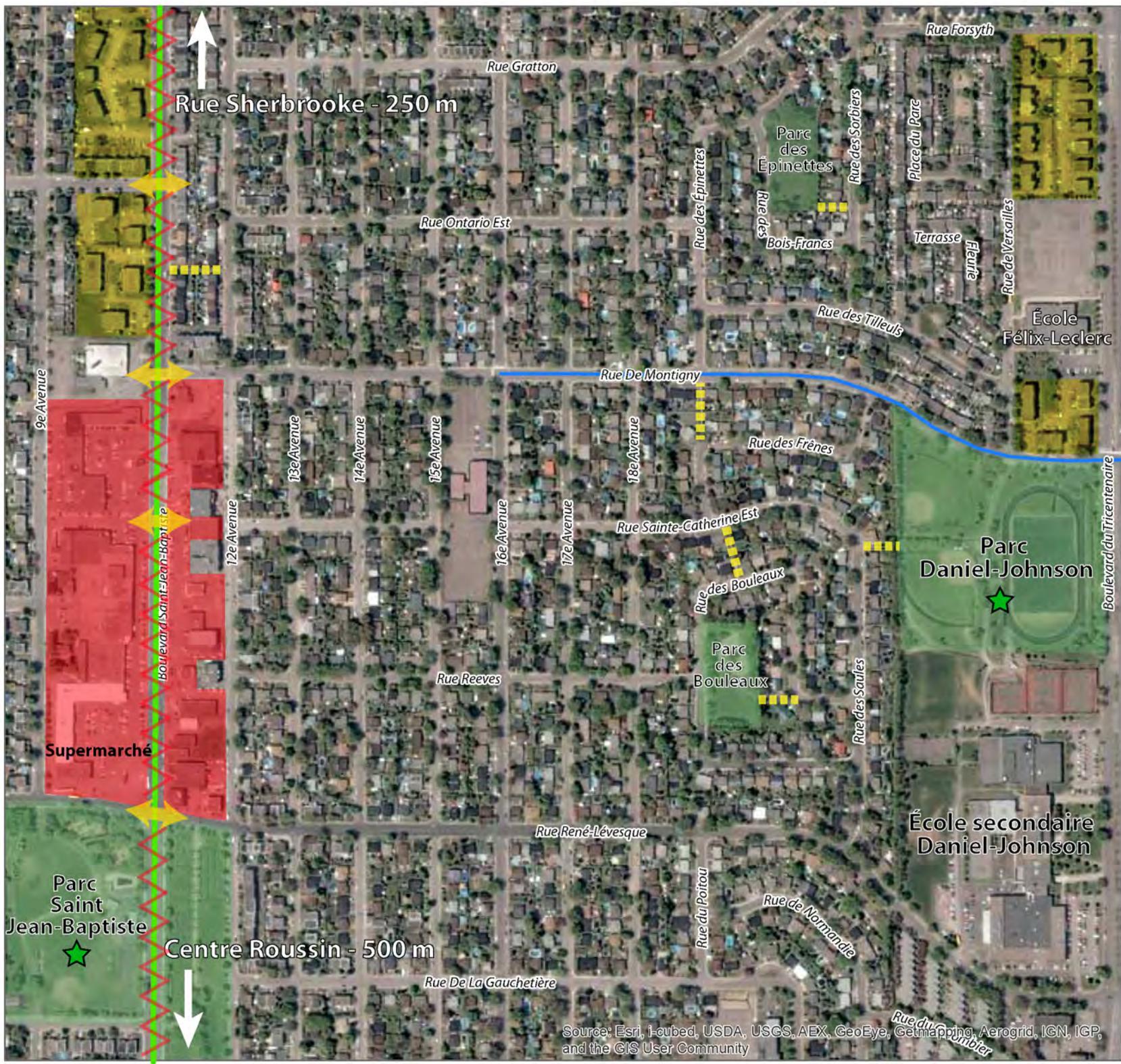
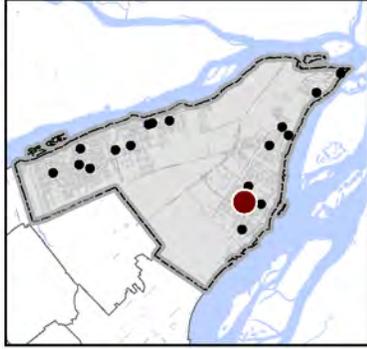
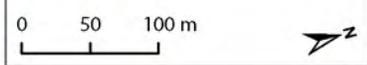
L'arrondissement et la Ville centre prévoient également l'aménagement d'un nouvel axe cyclable dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Saint-Jean-Baptiste. Un tel axe viendra corriger l'absence de lien cyclable nord-sud dans ce quartier.



Chaussée désignée pour cyclistes sur la rue de Montigny

École
Saint-Marcel
Carte
environnement urbain

- Légende**
- Voie ferrée
 - Réseau cyclable
 - Réseau cyclable projeté
 - Parc
 - École
 - Secteur commercial
 - Secteur résidentiel - haute densité
 - Lieu de franchissement
 - Sentier piéton
 - Pôle d'attraction
 - Barrière aux déplacements actifs



Rue Sherbrooke - 250 m

Centre Roussin - 500 m

Source: Esri, Intel, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

L'école Saint-Marcel possède une aire de desserte plutôt restreinte. Cette dernière s'étend de la rue Sherbrooke, au nord, à la rue René-Lévesque et Sainte-Catherine au sud. Vers l'ouest, la zone s'étend jusqu'au boulevard Marien et vers l'est, jusqu'à la 18^e Avenue et la rue des Saules. On remarque sur la carte de répartition des élèves deux secteurs où il y a une plus grande concentration d'écoliers. Un premier bassin d'élèves se trouve le long du boulevard Saint-Jean-Baptiste près de la rue Ontario Est. Une deuxième concentration se trouve près du parc Daniel-Johnson aux alentours des rues des Saules et des Bouleaux.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Le transport actif semble être une réalité quotidienne pour beaucoup d'élèves de Saint-Marcel. Une quantité considérable d'élèves marchent vers l'école tous les jours. Aussi, une dizaine d'élèves utilisent le vélo comme mode de transport en saison estivale. La popularité de la marche s'explique notamment par la proximité des lieux de résidence des jeunes par rapport à l'école.

En effet, sauf quelques rares exceptions, la totalité des élèves habite dans un rayon d'un kilomètre de l'école. Parmi ceux-ci, environ 47%, soit environ 150 jeunes, habitent à moins de 500 mètres de l'école ; une distance qui peut facilement être marché en moins de 10 minutes ! De plus, la presque totalité des jeunes résidant dans un rayon de 500 mètres n'a pas d'artère importante à franchir. On constate donc le potentiel élevé pour le transport actif à l'école Saint-Marcel. Aussi, il est important de préciser qu'une petite partie de la population scolaire bénéficie du transport par autobus, seulement 80 élèves, ce qui contribue au fort potentiel pour les déplacements à pied ou à vélo.

Cheminement des élèves

La répartition des écoliers et la trame de rue aux alentours de l'école démontrent bien que certains axes sont particulièrement fréquentés par les jeunes pour se rendre à l'école. Tout d'abord, pour rejoindre les entrées de la cour d'école, la 15^e et la 16^e Avenue sont des lieux de passages obligatoires pour les élèves.

À l'est de l'école, malgré une trame de rue plutôt orthogonale et un bon éventail de possibilité de trajet, on remarque qu'en fonction des lieux de résidence des élèves, la rue Sainte-Catherine représente un choix logique pour beaucoup d'écoliers.

Au nord de l'école, la rue de Montigny agit comme rue collectrice pour les élèves en provenance de l'ouest du secteur et des segments des avenues situés au nord de l'école.

Davantage vers l'ouest, la rue Ontario Est permet aux élèves habitant à l'est du boulevard Saint-Jean-Baptiste de rejoindre ce dernier pour éventuellement rejoindre la rue de Montigny. Ainsi, pour le cheminement des élèves provenant de l'ouest du territoire de

desserte, on comprend l'importance des intersections Ontario Est et boulevard Saint-Jean-Baptiste ainsi que de Montigny et boulevard Saint-Jean-Baptiste.

Il convient de mentionner également l'importance de la 12^e Avenue, au nord de la rue de Montigny, pour le cheminement des jeunes marcheurs. Non seulement une quantité considérable d'élèves y résident, mais un passage piéton entre cette rue et le boulevard Saint-Jean-Baptiste permet d'offrir un chemin alternatif pour certains écoliers en provenance de ce boulevard.

Enjeux et recommandations

1 - Boulevard Saint-Jean-Baptiste

Description :

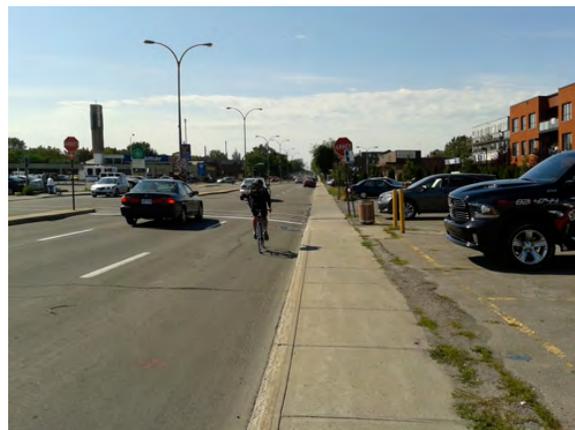
- Chaussée large, 6 voies de circulation
- Petit terre-plein bétonné
- Trottoirs des deux côtés de la rue
- Présence d'arrêt d'autobus
- Important secteur commercial

Diagnostic :

- Artère généralement peu conviviale pour les piétons et les cyclistes
- Chaussée large et volume de circulation élevé
- Artère inconfortable à traverser pour les piétons
- Absence d'aménagement pour les cyclistes
- Absence d'arbre et quantité très minimale de verdure sur le boulevard en secteur commercial
- En secteur commercial, les trottoirs sont généralement bordés par des grands espaces de stationnement, sans espaces tampons entre les deux
- Absence d'éclairage aux abords des trottoirs

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la nécessité d'avoir un total de 6 voies de circulation sur le tronçon au sud de la rue Sherbrooke et analyser la possibilité de réduire la largeur de la chaussée dédiée à la circulation automobile notamment :
 - En élargissant les trottoirs et en y incluant des banquettes végétalisées et des arbres
 - En élargissant le terre-plein et en le verdissant
- Analyser l'opportunité d'implanter des bandes cyclables unidirectionnelles des deux côtés du boulevard Saint-Jean-Baptiste. Un tel aménagement fournira un cheminement plus confortable pour les cyclistes.
- Favoriser l'aménagement d'espaces tampons verts entre les trottoirs et les grands stationnements des commerces
- Favoriser un éclairage urbain à l'échelle des piétons en bordure des trottoirs



Boulevard Saint-Jean Baptiste



Boulevard Saint-Jean Baptiste

2 - Intersection Saint-Jean-Baptiste et Ontario Est

Il s'agit d'une intersection située dans un axe de cheminement important pour les élèves de l'école. Cette intersection est toutefois très peu conviviale à traverser pour les piétons en raison de sa configuration et du volume de circulation sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste.

Description :

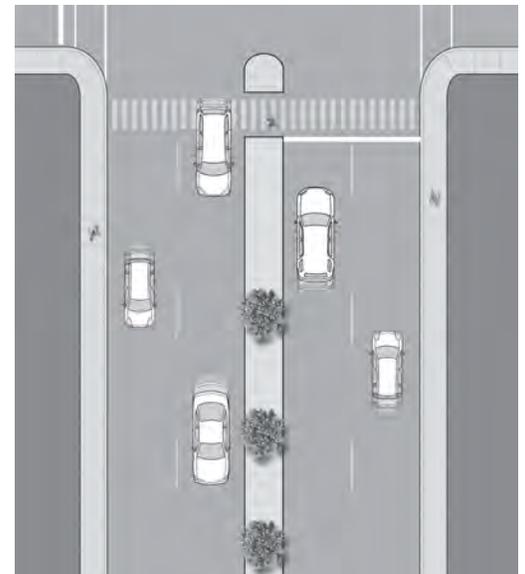
- 6 voies de circulation sur Saint-Jean-Baptiste
- Petit terre-plein bétonné
- Traverse piétonne à larges bandes jaunes pour traverser le boulevard
- Présence d'arrêts d'autobus sur Saint-Jean-Baptiste
- Aucun feu de circulation ni arrêt obligatoire sur Saint-Jean-Baptiste



Traverse piétonne non protégée - Intersection boulevard Saint-Jean-Baptiste et rue Ontario

Diagnostic :

- Le grand nombre de voies de circulation (6 voies) sur Saint-Jean-Baptiste, le volume de circulation et l'absence de feux de circulation et d'arrêts obligatoires rendent la traversée du boulevard très longue et insécurisante
- La traverse piétonne a une trajectoire oblique, ce qui allonge la distance (près de 22 mètres!), et de ce fait le temps de franchissement de la chaussée.
- La traverse piétonne est éloignée du petit terre-plein bétonné. Ce dernier ne peut donc pas réellement jouer un rôle d'îlot refuge à mi-chemin sur la chaussée. La traversée en deux temps n'y est pas possible en raison de cet éloignement du terre-plein



Exemple d'aménagement proposé

Recommandations à l'arrondissement:

- Étudier avec la Ville centre la pertinence d'implanter des feux de circulation accompagner de feux piétons à cette intersection. Si cette option s'avère impossible, implanter minimalement des arrêts obligatoires sur Saint-Jean-Baptiste
- Réaménager la traverse piétonne pour qu'elle soit perpendiculaire à la chaussée et non oblique
- Élargir le terre-plein central pour offrir un îlot refuge confortable au centre de la chaussée
- Évaluer la nécessité d'avoir un total de 6 voies de circulation à cet endroit et analyser la possibilité de réduire la largeur de la chaussée dédiée à la circulation automobile notamment :
 - En élargissant les trottoirs pour y inclure des banquettes végétalisées
 - En y aménageant des bandes cyclables

3 – Intersection Saint-Jean-Baptiste et de Montigny

L'intersection avec la rue de Montigny est le principal lieu de passage pour traverser le boulevard Saint-Jean-Baptiste pour les enfants qui résident à l'ouest de ce dernier.



Intersection rue de Montigny et boulevard Saint-Jean-Baptiste

Description :

- 6 voies de circulation sur Saint-Jean-Baptiste
- Petit terre-plein bétonné
- Traverses piétonnes à larges bandes blanches pour traverser le boulevard et la rue de Montigny
- Présence d'arrêts d'autobus sur Saint-Jean-Baptiste
- La circulation y est gérée par des feux de signalisation
- Présence d'un brigadier scolaire

Diagnostic :

- Absence de feux piétons aux feux de signalisation
- Les traverses piétonnes sont partiellement effacées
- Chaussée large et longue à traverser pour les enfants

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la possibilité avec la Ville centre d'implanter des feux piétons à l'intersection
- Assurer un bon maintien du marquage des traverses piétonnes
- Évaluer la possibilité d'implanter des saillies de trottoirs, particulièrement du côté ouest du boulevard
- Réaménager le terre-plein pour offrir un îlot refuge confortable au centre de la chaussée

4 – Accès à la cour d'école - 16^e Avenue / Sainte-Catherine Est

À cette intersection se trouve un des accès principaux à la cour d'école. Une traverse piétonne à larges bandes blanches accompagne les arrêts obligatoires à l'intersection pour permettre aux enfants piétons de traverser la 16^e Avenue et de rejoindre la cour d'école. En surplus, cette intersection est le croisement de deux corridors scolaires.



Accès à la cour d'école - 16^e Avenue

Diagnostic :

- Des parents venant reconduire leurs enfants en voiture se stationnent devant l'entrée de la cour d'école sur la traverse piétonne. Ceux-ci obstruent l'accès à la cour et bloquent le chemin aux élèves piétons traversant la 16^e Avenue
- Cet accès est directement en continuité avec le corridor scolaire sur la rue Sainte-Catherine Est qui est utilisé par plusieurs enfants

Recommandations à l'arrondissement:

- Assurer le dégagement des abords de l'accès à la cour d'école et de la traverse piétonne notamment par :
 - L'instauration d'une interdiction d'immobiliser son véhicule devant l'accès à la cour d'école
 - Comme solution temporaire, un marquage au sol quadrillé délimitant la zone où il est interdit d'immobiliser une voiture
 - Comme solution permanente, l'aménagement d'une saillie de trottoir du côté ouest de l'intersection
 - Évaluer la possibilité d'aménager également une saillie de trottoir du côté nord-est de l'intersection pour sécuriser davantage l'intersection et pour réduire l'exposition des piétons traversant la 16^e Avenue

5 – Excès de vitesse en zone scolaire - 16^e Avenue

Certains parents reportent des excès de vitesse sur la 16^e Avenue, à proximité de l'école en zone scolaire. Rappelons aussi qu'en raison de sa connectivité avec la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke, cette rue reçoit un volume de circulation plus élevé que la majorité des autres rues locales nord-sud du quartier.

Recommandation à l'arrondissement:

- Effectuer des relevés de vitesse et évaluer la pertinence d'implanter des balises centrales en zone scolaire sur la 16^e Avenue. Une telle mesure aurait également pour effet d'accentuer la visibilité de la zone scolaire.

6 – Réseau cyclable

Le réseau cyclable aux alentours de l'école se limite à une chaussée désignée pour cyclistes sur la rue de Montigny. Or, cette dernière se termine abruptement à l'intersection avec la 16^e Avenue. Dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Saint-Jean-Baptiste, l'arrondissement et la Ville centre y prévoient l'implantation de bandes cyclables dans les deux directions.

Diagnostic :

- Discontinuité du réseau cyclable dans l'axe est-ouest
- L'axe cyclable prévu sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste viendra combler l'absence de lien cyclable nord-sud à proximité de l'école



Chaussée désignée pour cyclistes – Intersection 16^e Avenue et de Montigny

Recommandations à l'arrondissement:

- Travailler avec la Ville centre pour s'assurer de la bonne réalisation du nouvel axe cyclable sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste
- Poursuivre l'axe cyclable sur de Montigny, au-delà de la 16^e Avenue vers l'ouest, pour offrir une connexion avec l'axe cyclable projeté sur Saint-Jean-Baptiste

7 – Accès à la cour d'école

Lors de notre visite, nous avons constaté une brèche dans la clôture de l'école sur la 15^e Avenue, entre l'école et la rue de Montigny. L'utilisation de cette entrée informelle démontre bien que les accès à la cour d'école ne sont peut-être pas localisés d'une manière optimale compte tenu de la provenance des élèves. En effet, lorsque l'on observe la carte de répartition des élèves, on constate que beaucoup d'élèves proviennent du nord-ouest de l'école et doivent cheminer sur de Montigny. Ainsi, un accès à la cour d'école sur la 15^e Avenue, au coin nord-ouest de la cour, représenterait le chemin le plus direct pour eux.



Entrée informelle dans le coin nord-ouest de la clôture de la cour d'école

Recommandations à l'équipe-école:

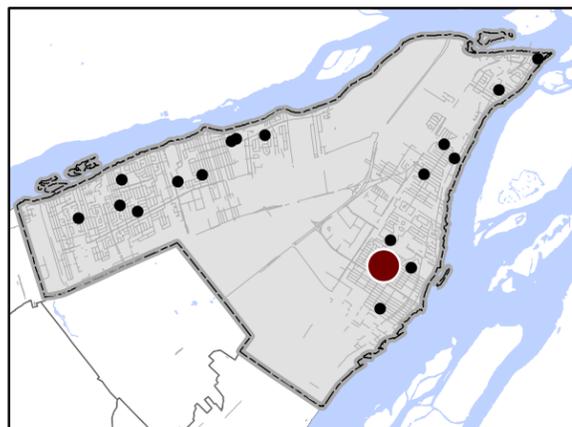
- Évaluer la possibilité de créer un nouvel accès dans la clôture au coin nord-ouest de la cour d'école.

École Saint-Marcel

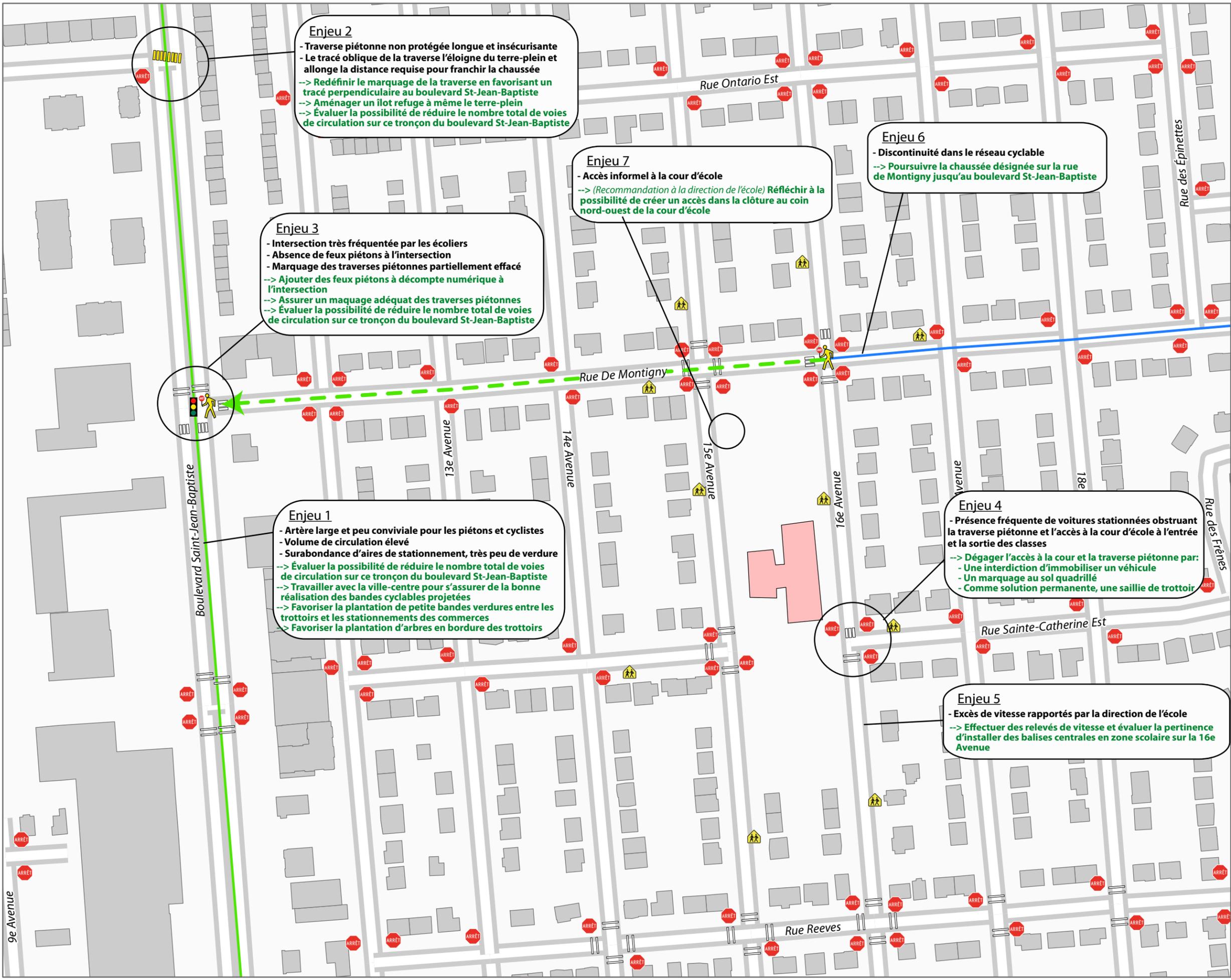
Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  feux circulation
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable projeté
-  Axe cyclable suggéré
-  Réseau cyclable
-  École



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAQ 83
 Date : décembre 2013



Enjeu 2
 - Traverse piétonne non protégée longue et insécurisante
 - Le tracé oblique de la traverse l'éloigne du terre-plein et allonge la distance requise pour franchir la chaussée
 --> Redéfinir le marquage de la traverse en favorisant un tracé perpendiculaire au boulevard St-Jean-Baptiste
 --> Aménager un îlot refuge à même le terre-plein
 --> Évaluer la possibilité de réduire le nombre total de voies de circulation sur ce tronçon du boulevard St-Jean-Baptiste

Enjeu 3
 - Intersection très fréquentée par les écoliers
 - Absence de feux piétons à l'intersection
 - Marquage des traverses piétonnes partiellement effacé
 --> Ajouter des feux piétons à décompte numérique à l'intersection
 --> Assurer un marquage adéquat des traverses piétonnes
 --> Évaluer la possibilité de réduire le nombre total de voies de circulation sur ce tronçon du boulevard St-Jean-Baptiste

Enjeu 1
 - Artère large et peu conviviale pour les piétons et cyclistes
 - Volume de circulation élevé
 - Surabondance d'aires de stationnement, très peu de verdure
 --> Évaluer la possibilité de réduire le nombre total de voies de circulation sur ce tronçon du boulevard St-Jean-Baptiste
 --> Travailler avec la ville-centre pour s'assurer de la bonne réalisation des bandes cyclables projetées
 --> Favoriser la plantation de petite bandes verdure entre les trottoirs et les stationnements des commerces
 --> Favoriser la plantation d'arbres en bordure des trottoirs

Enjeu 7
 - Accès informel à la cour d'école
 --> (Recommandation à la direction de l'école) Réfléchir à la possibilité de créer un accès dans la clôture au coin nord-ouest de la cour d'école

Enjeu 6
 - Discontinuité dans le réseau cyclable
 --> Poursuivre la chaussée désignée sur la rue de Montigny jusqu'au boulevard St-Jean-Baptiste

Enjeu 4
 - Présence fréquente de voitures stationnées obstruant la traverse piétonne et l'accès à la cour d'école à l'entrée et la sortie des classes
 --> Dégager l'accès à la cour et la traverse piétonne par:
 - Une interdiction d'immobiliser un véhicule
 - Un marquage au sol quadrillé
 - Comme solution permanente, une saillie de trottoir

Enjeu 5
 - Excès de vitesse rapportés par la direction de l'école
 --> Effectuer des relevés de vitesse et évaluer la pertinence d'installer des balises centrales en zone scolaire sur la 16e Avenue



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Simone-Desjardins Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île



Photo : Google street view

10004, Boulevard Guin Est, Rivière-des-Prairies, Montréal, QC H1C 1A8

Date de la marche de repérage: 4 juin 2013

Visite et rapport effectués par: Myriam Lalancette et David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Simone-Desjardins est une école primaire de quartier située à Rivière-des-Prairies en bordure du boulevard Perras. Elle est composée de deux pavillons voisins, le pavillon Gouin et le pavillon Perras. Cette école accueille un nombre élevé d'élèves des trois cycles du primaire, du préscolaire et de classes spécialisées à vocation régionale.

Le parc St-Joseph borde le pavillon Gouin à l'est et au nord. Ce parc de 4,7 hectares contient un terrain de baseball, à proximité de l'école, et des aires de jeux pour enfants, localisées près du boulevard Gouin. Plusieurs sentiers piétons bordés d'arbres matures sillonnent le parc. Il est aussi à noter que l'église Saint-Joseph se situe au nord-est du parc.

L'entrée principale du pavillon Gouin se situe du côté nord du bâtiment, face au boulevard Gouin, tandis que l'entrée principale du pavillon Perras se trouve sur la face sud du bâtiment, face au boulevard du même nom. Les deux pavillons possèdent plusieurs entrées pour les élèves, localisées généralement dans les cours d'école. Le service de garde est quant à lui localisé dans le pavillon Perras. On trouve un débarcadère pour les autobus scolaires sur le terrain de l'école derrière le pavillon Gouin, en bordure du boulevard Perras.

Au moment de notre visite, l'école possédait plusieurs supports pour vélos situés à l'avant du pavillon Gouin, face à la 3^e rue. Ajoutons aussi que l'école se trouve à proximité d'une piste cyclable sur le boulevard Gouin.

Type d'école	École de quartier + classes spécialisées
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	867 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	132 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 10 Nombre d'élèves transportés : 347 élèves (AM) 303 élèves (PM)
Nombre de brigadiers scolaires	2 brigadiers - Perras et 70 ^e Avenue - Perras et 65 ^e Avenue



Environnement urbain de l'école

Un quartier résidentiel

L'école Simone-Desjardins est située dans un quartier résidentiel de Rivière-des-Prairies. Les rues à proximité de l'école se caractérisent généralement par une faible densité d'habitation. On y retrouve particulièrement des maisons unifamiliales et des bâtiments de deux ou trois logements. Cependant, le bâti résidentiel est plus dense à certains endroits notamment sur le boulevard Perras ainsi que sur la 66^e avenue et l'avenue Étienne-Brais. Il est également intéressant de noter la présence d'un grand terrain vacant au sud du boulevard Perras qui est ciblé comme secteur propice au développement résidentiel, selon le plan d'urbanisme de l'arrondissement.

La mixité fonctionnelle est très faible dans ce quartier largement dominé par la fonction résidentielle. En effet, on ne retrouve aucun commerce ou service de proximité dans les environs de l'école. Les commerces de proximité les plus près sont localisés sur le boulevard Rivière-des-Prairies au coin de la 4^e rue. On y retrouve notamment un dépanneur, une banque, une boucherie et une pharmacie.

Les berges de la rivière comme lieu de promenade

Le quartier se caractérise par l'absence de bâtiments publics générateurs de déplacements, on ne retrouve pas de pôle d'attraction pour les déplacements dans le quartier à proximité de l'école. Cependant, il est important de mentionner l'importance des berges de la rivière des Prairies comme lieu de destination pour la promenade. En effet, les berges sont publiques à plusieurs endroits près de l'école notamment dans le parc du Cheval-Blanc. Des espaces verts comprenant des sentiers piétons et du mobilier urbain pour les marcheurs y sont aménagés. De plus, en bordure des berges, le boulevard Gouin est bordé par de nombreux bâtiments patrimoniaux qui formaient autrefois le cœur du vieux village de Rivière-des-Prairies, dont l'église St-Joseph, ce qui contribue à l'intérêt pour la promenade dans ce secteur.

Les voies de circulation et les barrières aux déplacements

Le boulevard Perras

Situé immédiatement en bordure de l'école, le boulevard Perras est une des artères les plus importantes dans l'axe est-ouest à Rivière-des-Prairies. Ce boulevard supporte donc une circulation de transit importante et un volume de circulation élevé. On y compte six voies de circulation et la vitesse de circulation à la hauteur de l'école est limitée à 50 km/h. Plusieurs parcours d'autobus empruntent aussi cette artère. On y retrouve un terre-plein végétalisé et des trottoirs des deux côtés de la rue. En raison du volume de circulation et de la largeur de la chaussée, la traversée de cette artère peut se révéler longue et insécurisante. Le boulevard représente en ce sens la principale barrière pour les déplacements actifs dans le quartier.

Le boulevard Gouin

Dans une moindre mesure, le boulevard Gouin est aussi un axe est-ouest important. Loin de supporter un volume de circulation aussi important que le boulevard Perras, il peut toutefois recevoir de la circulation de transit. La rue est à double sens de circulation et possède une voie de circulation pour chaque direction. La largeur de la chaussée est assez faible et la vitesse y est limitée à 40 km/h. Ajoutons que très peu de résidences sont situées au nord du boulevard Gouin. Cependant, ce boulevard est fréquemment utilisé pour la promenade à pied ou à vélo et traversé pour accéder aux différents parcs riverains du secteur.

Les rues locales

Outre ces routes, les rues à proximité de l'école sont des rues locales à faible débit de circulation. Elles sont généralement à double sens de circulation sauf certaines rues. Il est à noter que plusieurs rues à proximité de l'école sont complètement dépourvues de trottoirs. C'est notamment le cas des avenues entre la 61^e Avenue et la 65^e Avenue, directement à l'ouest de l'école

La trame de rue à l'ouest de l'école, plutôt orthogonale, présente une bonne connectivité. Cependant, les connexions entre les rues sont plus limitées à l'est de l'école où la trame de rue est plus sinueuse et présente une connectivité plus faible.

Le réseau cyclable

Le seul lien cyclable à proximité de l'école est une piste cyclable située sur le boulevard Gouin (à 150 mètres de l'école). Cette piste est généralement en site propre, sur la rue ou dans les parcs qui bordent le boulevard, mais rejoint occasionnellement la route pour se transformer en chaussée désignée pour cyclistes. Il s'agit d'une voie cyclable plutôt utilisée pour la circulation de transit ou pour les déplacements à caractère récréatifs en raison de sa localisation en bordure de la rivière. Elle est en effet excentrée par rapport à la plupart des quartiers résidentiels et des secteurs commerciaux. Malgré sa proximité, la piste ne relie pas directement l'école. Les alentours de l'école ne sont pas desservis par un lien cyclable nord-sud. La voie cyclable nord-sud la plus près est la chaussée désignée située sur la 56^e Avenue, à quelque 700 mètres à l'ouest de l'école.

Actions récentes de l'arrondissement pour sécuriser les déplacements actifs

Faisant suite aux demandes de certains parents et de la direction de l'école, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles a récemment procédé à la modification de la réglementation de stationnement sur le boulevard Perras entre la 65^e Avenue et la 70^e Avenue. La période d'interdiction de stationnement à cet endroit (auparavant de 8h à 17h) a été allongée de 7h à 18h pour couvrir la période d'ouverture du service de garde.

Aussi, la réglementation offre désormais une zone de stationnement de courte durée (15 minutes maximum) aux fins de débarcadère. Ces nouvelles règles visent à donner plus d'espace pour les débarquements aux abords de l'école et à assurer un roulement des voitures stationnées à cet endroit. On s'assure ainsi que les parents qui viennent reconduire leurs enfants ont l'espace nécessaire pour les débarquer en toute sécurité et on vise à éviter les stationnements en double et autres manœuvres dangereuses en raison d'un trop grand nombre de voitures stationnées sur la rue.



Balises centrales indiquant la limite de vitesse en zone scolaire – devant l'école, 3^e rue

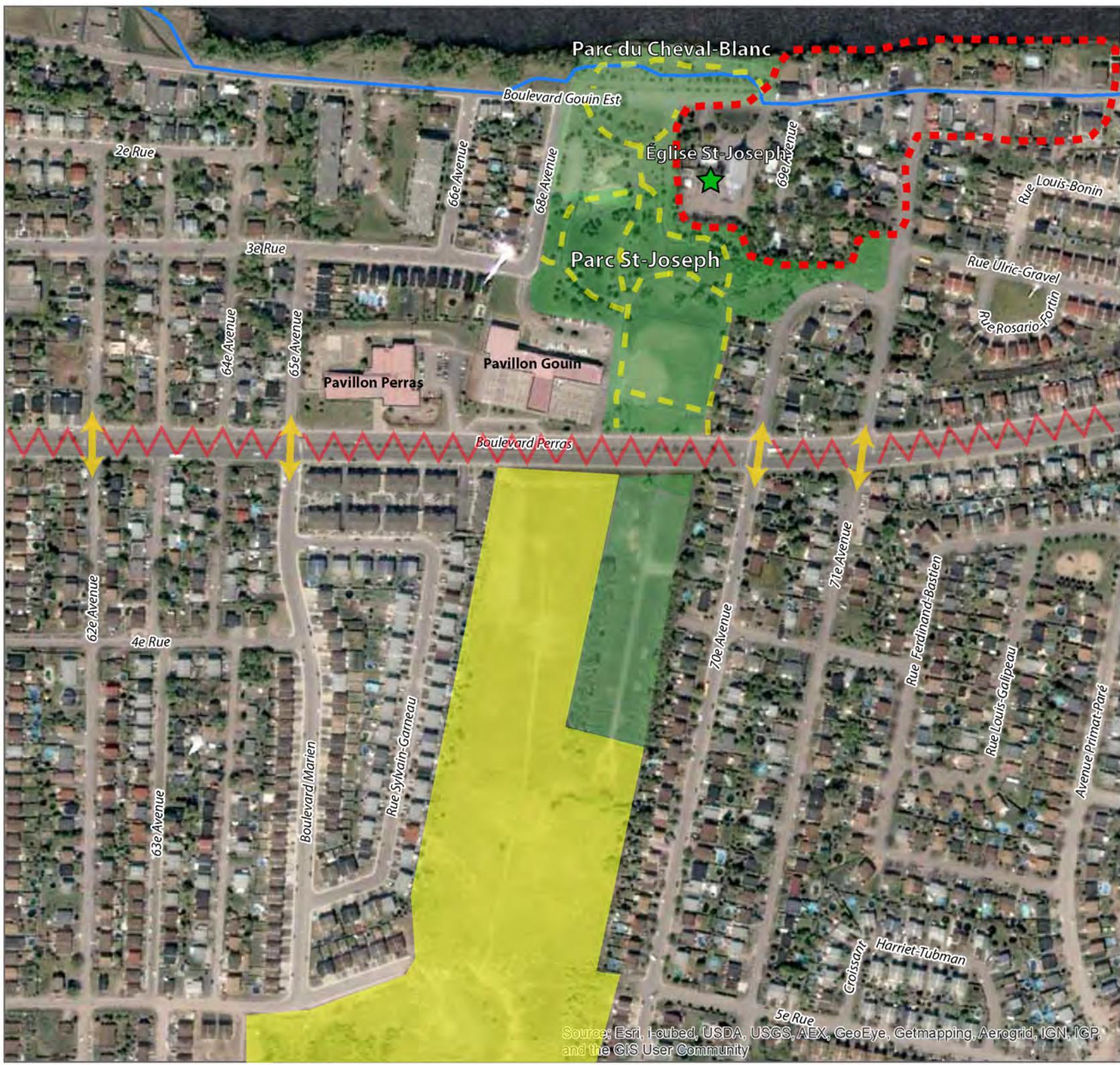
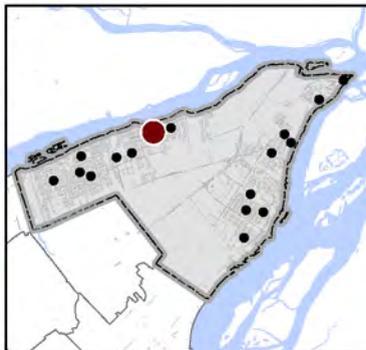
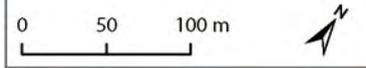
Également, l'arrondissement installe régulièrement une stèle qui affiche la vitesse des voitures sur le boulevard Perras à la hauteur de l'école pour y rappeler la limite de vitesse.

Toujours pour viser à faire respecter les limites de vitesse, l'arrondissement a procédé en 2012 à l'implantation de cinq balises centrales visant à réduire la vitesse de circulation des voitures sur la 3^e Rue et la 68^e Avenue, soit aux abords de l'école et du parc St-Joseph.

École
Simone-Desjardins
Carte
environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Secteur résidentiel à développer
-  Lieu de franchissement (avec arrêts obligatoires)
-  Sentier piéton
-  Lieu d'intérêt patrimonial
-  Ensemble urbain d'intérêt patrimonial
-  Barrière aux déplacements actifs



Source: Esri, Ioubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGN, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte

L'école Simone-Desjardins possède une aire de desserte assez étendue. À l'ouest, l'école dessert les enfants qui résident jusqu'à la 52^e Avenue (au nord du boulevard Perras) et la 57^e Avenue (au sud de Perras) dans tous les quartiers au nord du boulevard Henri-Bourrassa. Vers l'est, l'aire de desserte s'étend pratiquement jusqu'à la pointe de l'île pour couvrir l'ensemble du territoire situé au nord du boulevard Maurice-Duplessis et de l'autoroute 40.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Le transport actif est déjà une réalité quotidienne pour beaucoup d'élèves de l'école Simone-Desjardins. La direction estime qu'environ 33% des élèves marchent vers l'école tous les jours. Aussi, une quinzaine d'élèves utilisent le vélo comme mode de transport en saison estivale. La popularité de la marche s'explique notamment par la proximité des lieux de résidence de plusieurs jeunes par rapport à l'école.

En effet, un nombre élevé d'écoliers habite à proximité de l'école. En s'attardant à la répartition des écoliers, on constate que 153 élèves habitent à moins de 500 mètres de l'école, ce qui représente environ 18% des élèves. Il s'agit d'une distance qui peut facilement se marcher en moins de dix minutes. Si l'on compte les élèves qui résident dans un rayon de moins d'un kilomètre de l'école, cette proportion augmente à 56%, soit environ 485 enfants. Une telle distance demeure tout à fait raisonnable pour la marche (environ 20 minutes) et le vélo (moins de 10 minutes).

Le grand nombre d'écoliers à proximité de l'école et leurs habitudes de déplacement démontrent bien le potentiel élevé pour le transport actif à l'école Simone-Desjardins.

Répartition des élèves et cheminement vers l'école

Dans un rayon d'un kilomètre autour de l'école, la répartition est assez uniforme des élèves (voir la carte «*Répartition des élèves*»). On remarque généralement qu'une plus grande partie des écoliers habitent à l'est de l'école, mais sans toutefois pouvoir identifier de secteurs où il y a une plus grande concentration d'élèves.

Ceci étant dit, la trame de rue aux alentours de l'école démontre bien que les élèves seront contraints d'emprunter certains chemins communs pour se rendre à l'école et que certains axes de circulation sont plus empruntés que d'autres par les jeunes pour se rendre à l'école.

Tout d'abord, on constate que les élèves qui habitent à l'est de l'école doivent, à un moment ou l'autre, rejoindre le boulevard Perras pour cheminer vers l'école. C'est effectivement le seul axe est-ouest permettant de s'y rendre en provenance de ce secteur. Depuis le quartier à l'ouest de l'école, les choix de chemins sont plus nombreux. On remarque néanmoins que

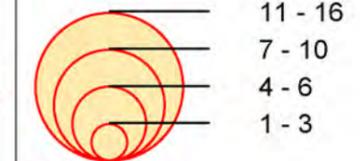
certaines axes est-ouest notamment la 3^e Rue, le boulevard Perras et la 4^e Rue sont des lieux de cheminement pour beaucoup d'élèves.

Les élèves habitant au sud du boulevard Perras et devant le traverser le font généralement à deux intersections, soit la 65^e Avenue et la 70^e Avenue. On y retrouve des arrêts obligatoires toutes directions et des brigadiers scolaires pour faciliter la traversée du boulevard. Finalement, il est important de préciser qu'une grande partie des élèves devront ultimement converger vers la 65^e Avenue puisqu'on y trouve l'accès à la cour d'école du pavillon Perras.

École Simone-Desjardins Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves



--- Répartition, rayon de 500m

--- Répartition, rayon de 1 km

- - - Corridor scolaire

— Réseau cyclable

— Voie ferrée

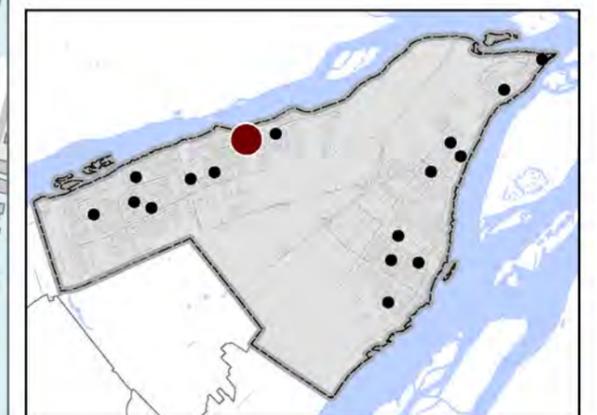
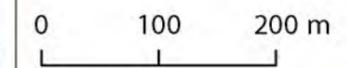
École

Parc

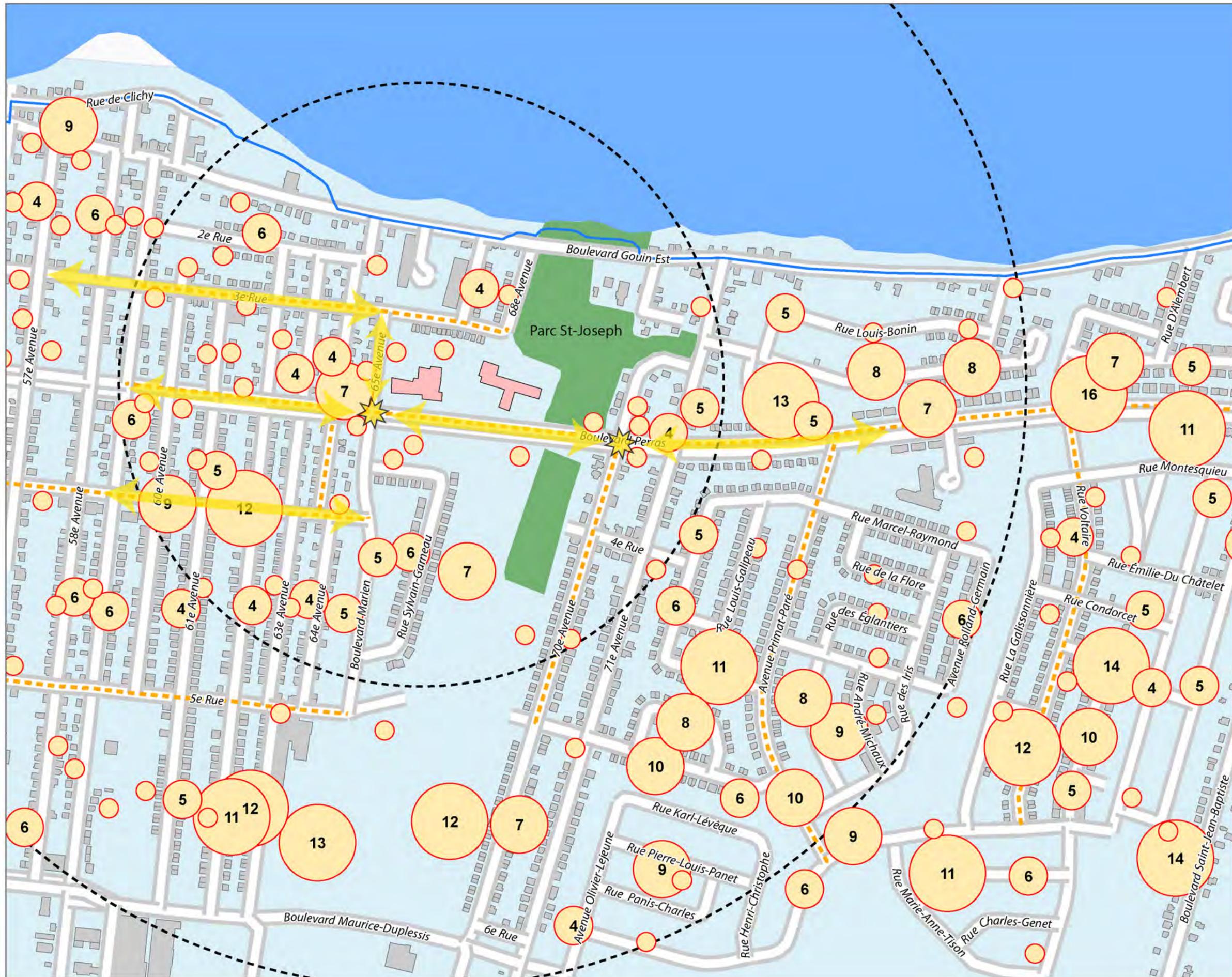
Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAQ 83
Date : décembre 2013



Enjeux et recommandations

1 - 65^e Avenue, aux abords du pavillon Perras

Il s'agit d'un lieu de passage obligatoire pour les enfants qui fréquentent le pavillon Perras et qui proviennent des rues situées à l'ouest de l'école. En effet, les écoliers accèdent à la cour d'école par une entrée qui est située du côté de la 65^e Avenue. Ce segment de rue est également un lieu de débarcadère pour les parents venant reconduire leur enfant en voiture.



Absence de trottoir - zone de débarcadère pour les parents, 65^e Avenue

Diagnostic :

- Absence de trottoirs des deux côtés de la rue, les piétons doivent marcher directement sur la chaussée.
- Absence d'espace délimité pour la circulation des piétons.
- Partage de l'espace conflictuel entre les voitures et les écoliers puisque ces derniers doivent marcher directement dans la zone de débarcadère pour les voitures.

Recommandations à l'arrondissement:

- Aménagement temporaire à court terme: créer un corridor piéton du côté est de la rue qui relie les trottoirs sur Perras et sur la 3^e Rue, le délimiter par une ligne d'accotement et y marquer des pictogrammes de piétons pour indiquer clairement la fonction de ce corridor.
- Aménagement permanent: construire un trottoir d'une largeur minimale de 1,8 mètre du côté est de la rue.
- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs de part et d'autre de la chaussée.

2 - Intersection du boulevard Perras et de la 65^e Avenue

Cette intersection est utilisée pour traverser le boulevard par beaucoup d'élèves qui habitent au sud du boulevard Perras. On y retrouve un brigadier scolaire pour sécuriser la traversée des enfants.



Intersection boulevard Perras et 65^e Avenue

Description :

- Présence d'un passage pour piétons à larges bandes blanches pour traverser Perras du côté est de l'intersection.
- Chaussée large et volume important de circulation sur Perras.
- Six voies de circulation avec terre-plein central.
- Présence d'arrêts obligatoires dans toutes les directions.

Diagnostic :

- Chaussée large et difficile à traverser d'un seul coup pour les piétons.
- Présence fréquente de véhicules immobilisés à moins de 5 mètres de l'intersection nuisant à la visibilité des piétons.
- Présence fréquente de véhicules immobilisés sur les passages pour piétons à l'entrée des classes.

Recommandations à l'arrondissement:

- Évaluer la faisabilité d'aménager des avancées de trottoirs du côté nord de l'intersection pour réduire la distance à franchir pour traverser la chaussée et pour éviter que des véhicules ne s'immobilisent à moins de 5 mètres de l'intersection.
- Remplacer le passage pour piétons à double ligne blanche du côté nord de l'intersection par un passage pour piétons à larges bandes blanches pour en accroître la visibilité.

3 – Parc St-Joseph

On y retrouve plusieurs sentiers piétons en criblure de pierre sillonnant le parc. Ces derniers créent des liens entre l'école, le boulevard Gouin, le boulevard Perras et la 68^e Avenue.

Diagnostic :

- L'éclairage le long des sentiers dans le parc est généralement insuffisant.
- Certains des lampadaires dans le parc sont très hauts et n'offre pas un éclairage approprié pour les sentiers piétons.
- Peu de mobilier urbain le long des sentiers.
- Absence de lien entre le réseau de sentiers et la 70^e Avenue.

Recommandations à l'arrondissement:

- Bonifier l'éclairage le long des sentiers piétons dans le parc.
- Évaluer la possibilité d'opter pour des lampadaires plus bas, à l'échelle du piéton pour un éclairage plus convivial.
- Ajouter du mobilier urbain le long des sentiers, notamment des bancs publics.
- Évaluer la faisabilité d'aménager un sentier créant un lien avec la 70^e Avenue (voir carte « *Enjeux et recommandations* »).



Lampadaire dans le parc St-Joseph, devant l'école

4 – Le réseau cyclable

La seule voie cyclable à proximité de l'école, la piste cyclable sur le boulevard Gouin, est l'une des principales pistes de l'arrondissement. Elle est utilisée particulièrement pour des déplacements à caractère récréatifs et à des fins de circulation de transit.

Diagnostic :

- Absence de lien cyclable avec l'école malgré la proximité de la piste (150 mètres).
- Faible visibilité de la présence possible de cyclistes traversant le boulevard Gouin à l'intersection avec la 68^e Avenue.
- Absence de voie cyclable nord-sud à proximité de l'école.

Recommandations à l'arrondissement :

- À l'intersection du boulevard Gouin et de la 68^e Avenue, marquer sur la chaussée des lignes d'arrêt accompagnant les panneaux d'arrêt obligatoire et des pictogrammes de vélo signifiant la traversée possible du boulevard par des cyclistes en provenance de la piste.
- Évaluer la possibilité de créer un lien cyclable sur la 68^e Avenue qui offrirait une connexion avec la piste cyclable sur Gouin. Ce nouvel axe bifurquerait sur la 3^e Rue, vers l'ouest pour se connecter à la chaussée désignée pour cyclistes sur la 56^e Avenue.
- Évaluer la possibilité de créer un nouvel axe cyclable dans l'axe nord-sud à proximité de l'école.



Intersection boulevard Gouin et 68^e Avenue

5 - Absence de trottoirs

On dénombre une quantité considérable de rues dépourvues de trottoirs aux alentours de l'école. Certaines de ces rues sont des corridors scolaires fortement utilisés par les écoliers notamment la 4^e Avenue. Cette absence de trottoirs force les piétons à cheminer directement sur la chaussée, une situation peu confortable qui n'encourage pas les déplacements actifs.



Corridor scolaire sans trottoirs - 4^e Rue

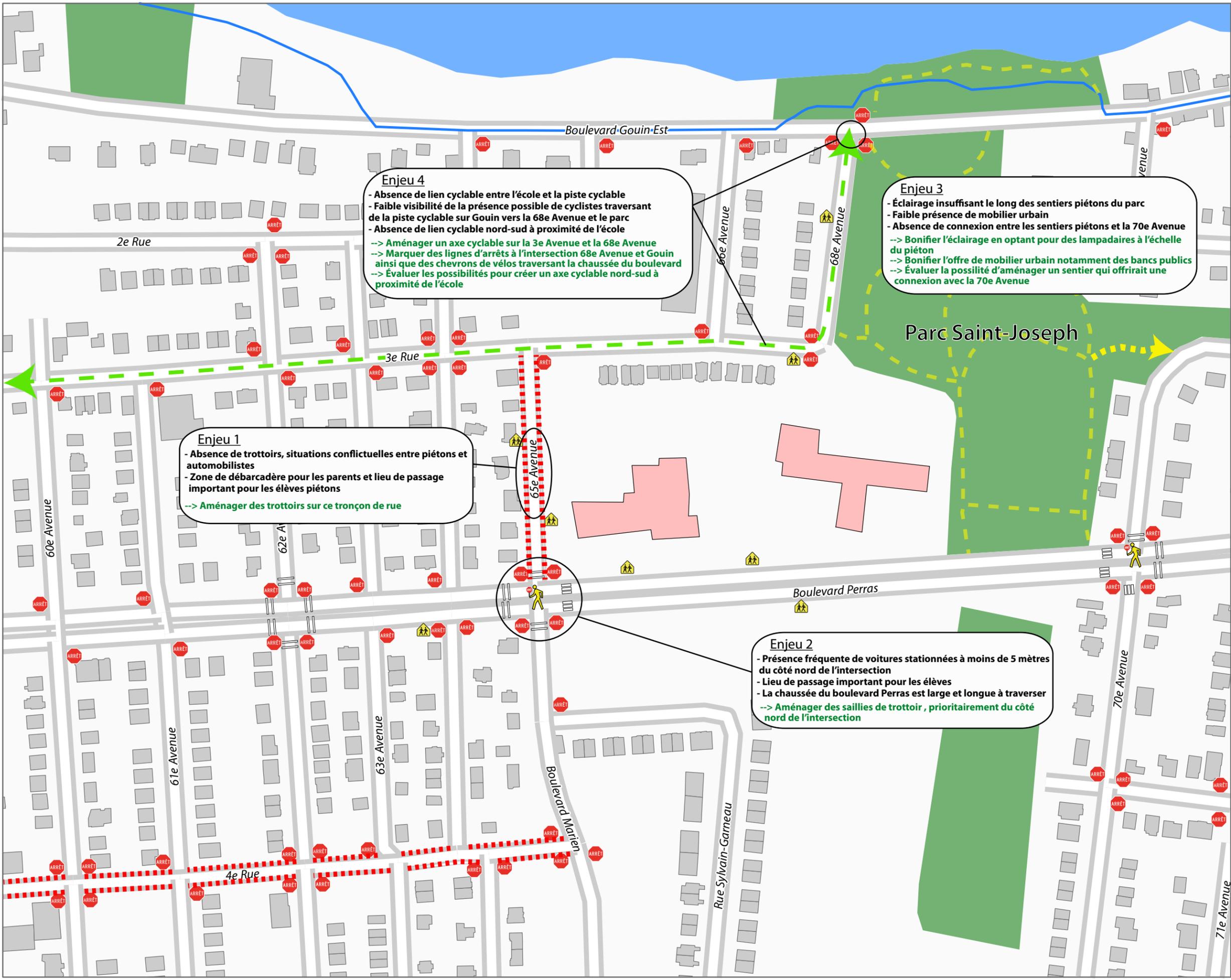
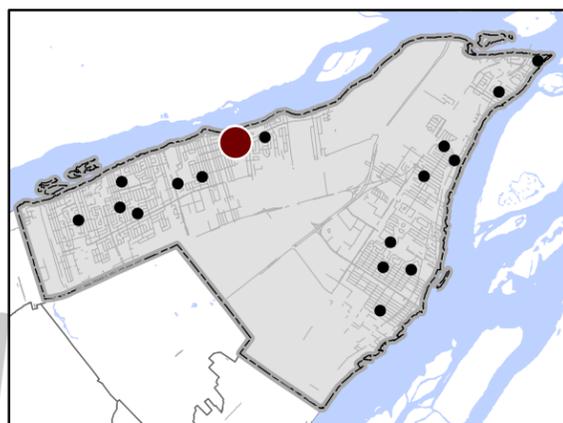
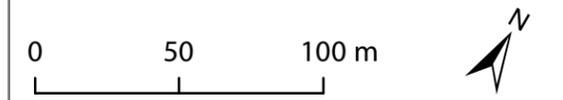
Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs sur les rues qui en sont dépourvues.
- Prioriser les rues à proximité de l'école et les rues ciblées comme corridors scolaires notamment la 4^e Rue.
- Comme solution temporaire à court terme, marquer des lignes d'accotement pour délimiter clairement un espace réservé aux piétons en marge de la chaussée.

École Simone-Desjardins Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Trottoir à aménager en priorité
-  Sentier piéton
-  Sentier piéton suggéré
-  Réseau cyclable
-  Axe cyclable suggéré
-  École
-  Parc





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Sainte-Germaine-Cousin Commission scolaire de la Pointe-de-l'île



Photo : David Métivier

1880, 48^e Avenue, Pointe-aux-Trembles, Montréal, QC H1A 2Y6

Date de la marche de repérage: 13 novembre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Sainte-Germaine-Cousin est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur la rue 48^e Avenue, entre les rues Forsyth et de Montigny. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire.

L'entrée principale de l'école et l'entrée du personnel sont situées sur la 48^e Avenue tandis que les entrées des élèves se situent à l'arrière du bâtiment, dans la cour de l'école. Il est important de noter que malgré les nombreux accès à la cour d'école, la majorité des élèves y accèdent par les accès situés à l'arrière du bâtiment. Les zones de débarcadère des parents sont d'ailleurs situées à proximité de ces entrées, le long des rues Gratton et Ontario. La zone de débarcadère des autobus scolaires est quant à elle située à l'avant de l'école.

Le parc Gérard-Vaillancourt est situé à l'arrière du bâtiment et est adjacent à la cour d'école. On y retrouve quelques sentiers piétons ainsi que des aires de jeux, un terrain de pétanque et une patinoire en hiver. Deux supports à vélos sont installés dans le parc à proximité d'une des entrées de la cour mais n'appartiennent toutefois pas à l'école.

Type d'école	École de quartier
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	363 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	55 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 1 Nombre d'élèves transportés : environ 20 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	3 brigadiers - de la Rousselière / de Montigny - de la Rousselière / Forsyth - 47 ^e Avenue / de Montigny



Environnement urbain de l'école

Un quartier majoritairement résidentiel

L'école est située dans un quartier essentiellement résidentiel. La plupart des rues du quartier sont composées de maisons unifamiliales ou d'immeubles de deux à quatre logements. Cependant, un secteur du quartier se démarque par sa densité d'habitation plus élevée. Il y a effectivement plusieurs immeubles à logements et complexes d'habitations à loyer modique le long des rues Forsyth et Sherbrooke, à l'ouest de la 47^e Avenue, nommés « les habitations Séguin ».

Quelques commerces et services de proximité sont localisés sporadiquement sur la rue de Montigny à l'est de la 46^e Avenue. On retrouve à l'intersection avec le boulevard de la Rousselière quelques commerces et services générateurs d'une affluence élevée notamment une caisse populaire, une pharmacie, un dépanneur et une garderie. Il est également important de souligner la présence du supermarché Métro du côté nord de l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard de la Rousselière. Hormis une boucherie sur la rue de Montigny, il s'agit du seul commerce d'alimentation du quartier.

La majorité des rues du quartier offre un milieu favorable au transport actif. La circulation y est généralement faible, il y a présence de trottoirs des deux côtés de la rue et la présence d'arbres matures contribue à créer un cadre agréable pour la marche. Outre les rues

Victoria, Mazarin, Colbert, Richelieu ainsi que la 48^e Avenue, les rues du quartier sont toutes à double sens de circulation.



Rue conviviale pour la marche - rue de Montigny

Le boulevard de la Rousselière et les routes collectrices

Outre la rue Sherbrooke, en marge du quartier, le boulevard de la Rousselière constitue la principale artère du secteur. Ce boulevard possède six voies de circulation et la limite de vitesse y est de 50 km/h. Il est emprunté principalement pour entrer ou sortir du quartier puisqu'il offre une connexion avec la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame. On y retrouve également le parcours de l'autobus 86.

Dans l'axe est-ouest, les rues Forsyth et de Montigny agissent comme routes collectrices au sein du quartier. Le volume de circulation y est donc plus élevé que sur les rues locales avoisinantes. La limite de vitesse y est généralement de 40km/h sauf en zone scolaire où elle est plutôt de 30 km/h. Ajoutons aussi que les parcours d'autobus 187 et 487 circulent sur la rue de Montigny.

Un quartier enclavé par des barrières physiques

La trame de rue au sein du quartier présente une bonne connectivité, ce qui contribue à créer des conditions favorables aux déplacements actifs. Cependant, la connectivité avec l'extérieur du quartier est plus limitée en raison de la présence de certaines barrières.

Au nord, la rue Sherbrooke et le boulevard Henri-Bourrassa sont des artères fortement achalandées qui ne possèdent que très peu d'intersections où il est possible de les traverser de manière sécuritaire et confortable. Au sud du quartier, la présence d'un ancien chemin de fer limite les connexions avec la rue Notre-Dame. À proximité de l'école, seules la 43^e Avenue et le boulevard de la Rousselière permettent une traversée formelle de cette barrière. On retrouve en marge de ces connexions routières quelques sentiers informels.

Du côté ouest du quartier, une emprise de lignes à haute tension d'Hydro-Québec limitent la connectivité des rues alors que seule la rue de Montigny offre une connexion avec le quartier à l'ouest de cette emprise. Encore une fois, des sentiers piétons informels dans le prolongement des rues Forsyth et de la Gauchetière démontrent bien le manque de connectivité entre les quartiers.

Les parcs et les pôles d'attractions

Outre le parc Gérard-Vaillancourt adjacent à l'école, le parc Richelieu est un lieu assez fréquenté par les habitants du quartier. Il est d'une part situé à proximité d'un bassin d'habitations denses, soit le complexe d'habitation Séguin. L'attractivité du parc provient du fait qu'il possède une offre d'équipement de loisir pour tous les âges. On y trouve notamment une piscine, une pataugeoire, plusieurs terrains de pétanque, un terrain de basket-ball et des aires de jeux pour enfants. Adjacent au parc se trouve aussi un jardin communautaire.

On retrouve au sud du quartier, autour de l'intersection de la Rousselière / Notre-Dame, un pôle d'attraction composé d'institutions culturelles et communautaires, comme la bibliothèque, la maison de la culture et le CSSS Pointe-aux-Trembles. À ces institutions s'ajoutent le parc Clémentine-de-la-Rousselière et ses installations sportives (tennis, basketball et baseball). Il s'agit d'un pôle fréquenté par l'ensemble de la population des quartiers environnants. Précisons que les écoliers de Sainte-Germaine-Cousin se rendent régulièrement à pied à l'un ou l'autre de ces endroits dans le cadre de sorties scolaires.

Un réseau cyclable en développement

Le réseau cyclable est peu développé dans le quartier de l'école. Bien qu'on retrouve une piste cyclable sur la rue Victoria, qui bifurque à la 45^e Avenue pour rejoindre la rue de la Gauchetière, cette dernière est excentrée par rapport à l'école et aux lieux de résidence de la majorité des élèves.

Un nouvel axe cyclable nord-sud sur le boulevard de la Rousselière figure dans la planification de la Ville de Montréal. Une piste bidirectionnelle devrait être aménagée du côté est du boulevard dans les prochaines années. Le nouvel axe reliera la piste cyclable existante sur la rue Victoria et la rue Sherbrooke.



Piste cyclable - rue Victoria

Actions récentes de l'arrondissement pour sécuriser les déplacements actifs

Depuis 2012, l'arrondissement de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles installe des balises centrales en guise de mesure d'apaisement de la circulation sur certaines rues stratégiques en zone scolaire autour de l'école. On en retrouve effectivement quatre sur la rue Forsyth et deux sur la rue Ontario, aux environs de l'intersection avec la rue Gratton.

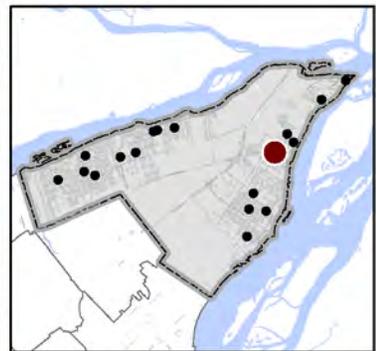
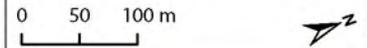


Balise centrale indiquant la limite de vitesse sur la rue Gratton, à l'arrière de l'école

École
Sainte-Germaine-Cousin
Carte
environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Réseau cyclable projeté
-  Parc
-  École
-  Secteur commercial
-  Secteur résidentiel - haute densité
-  Lieu de franchissement
-  Pôle d'attraction
-  Barrière aux déplacements actifs



Source: Esri, i-cubed, USDA, USGS, AEX, GeoEye, Getmapping, Aerogrid, IGP, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

La majorité des rues du territoire de l'école sont comprises dans le quadrilatère formé par les rues Victoria, Sherbrooke, 39^e Avenue et 52^e Avenue. L'école Sainte-Germaine-Cousin couvre aussi un petit secteur situé entre la 39^e et la 42^e Avenue, entre la rue Sherbrooke et le boulevard Henri-Bourassa qui regroupe une dizaine d'enfants.

Si la population scolaire est répartie assez uniformément sur l'ensemble du territoire de l'école, on remarque toutefois une plus grande concentration d'élèves dans la partie du territoire située à l'ouest du boulevard de la Rousselière. Il y a également présence d'une concentration dans les complexes d'habitations situés le long de la rue Forsyth, entre la 40^e et la 47^e Avenue. On y trouve environ 80 élèves.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Sainte-Germaine-Cousin étant une école de quartier ne possédant pas de classe spécialisée, on ne compte qu'une vingtaine d'élèves bénéficiant du transport scolaire. En raison du territoire restreint de l'école, 95% des élèves habitent dans un rayon d'un kilomètre de l'école; une distance qui peut facilement être marchée en moins de 20 minutes !

Il est donc clair que la population scolaire de Sainte-Germaine-cousin présente un fort potentiel pour les déplacements actifs. Considérant la faible distance entre les lieux de résidence et l'école ainsi que l'absence de barrière majeure à traverser pour la majorité des enfants, presque tous les élèves sont des candidats potentiels pour le transport actif.

Cheminement des élèves

Lorsque l'on regarde la trame de rue du quartier, on constate que la rue Forsyth et la rue de Montigny constituent les principaux axes est-ouest du territoire de l'école Sainte-Germaine-Cousin. Ces deux rues agissent comme route collectrice pour les élèves et deviennent donc des lieux de passage obligatoire pour une grande partie des écoliers. Ce sont donc les corridors les plus fréquentés par les écoliers pour rejoindre l'école.

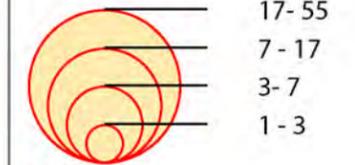
La rue Forsyth reçoit beaucoup d'écoliers en provenance de l'ouest notamment en raison de la concentration d'enfants dans les nombreux immeubles à logements au nord de la rue Forsyth. Ces élèves empruntent généralement l'intersection à la 47^e Avenue pour traverser Forsyth. Malgré l'achalandage à cette intersection, aucun brigadier scolaire n'y est présent. Il est cependant important de noter que seulement quelques élèves utilisent Forsyth à l'est du boulevard de la Rousselière. La traversée de l'intersection Forsyth / de la Rousselière ne représente donc pas un enjeu prioritaire pour l'école.

Le corridor de Montigny est quant à lui achalandé sur la totalité de son tracé. On retrouve un brigadier à l'intersection du boulevard de la Rousselière pour les élèves provenant de l'est du territoire et un brigadier à l'intersection de la 47^e Avenue pour les jeunes provenant de l'ouest.

École Sainte-Germaine-Cousin Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



--- Répartition, rayon de 500m

- - - Corridor scolaire

— Réseau cyclable

— Voie ferrée

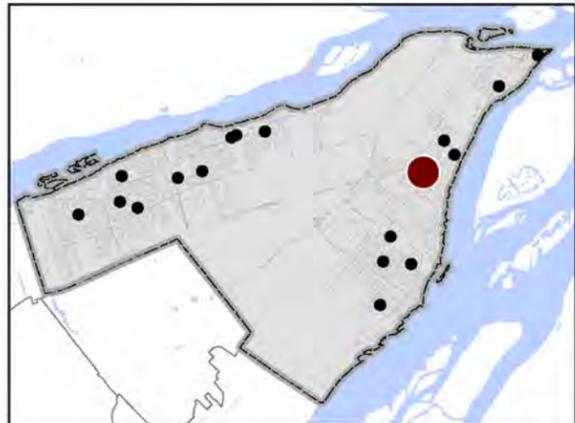
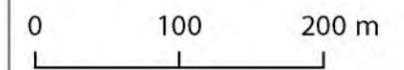
■ École

■ Parc

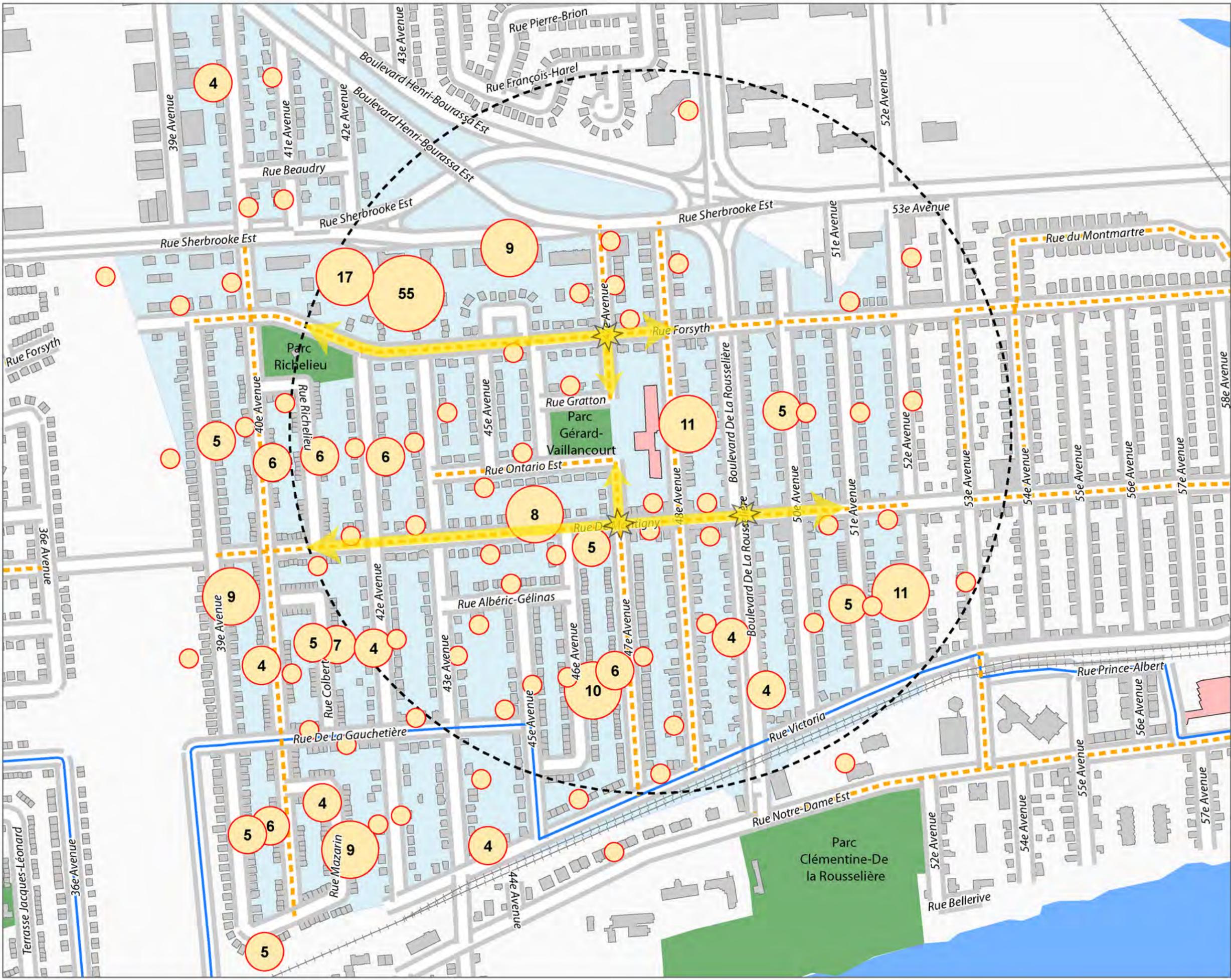
■ Zone de desserte

↔ Axe de cheminement important

★ Intersection importante



Source de données : MTO, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAQ 83
Date : décembre 2013



Enjeu et recommandation générale

État des trottoirs

Plusieurs rues du quartier possèdent des trottoirs en mauvais état. Des trottoirs en bon état offrent un confort accru aux piétons et limitent les obstacles aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

Recommandation à l'arrondissement:

- Procéder à la réfection des trottoirs :
 - Aménager des trottoirs d'une largeur de 1,8 mètres ou plus, lorsque possible.

Enjeux et recommandations spécifiques

1 - Intersection Sherbrooke / de la Rousselière

Il s'agit d'une des rares intersections du quartier permettant de traverser la barrière qu'est la rue Sherbrooke. Si l'intersection n'est pas traversée au quotidien par les enfants de l'école, elle est tout même un lieu de passage important pour la population du quartier en raison notamment de la présence du supermarché au nord de l'artère et de plusieurs arrêts d'autobus.



Intersection rue Sherbrooke et boulevard du Tricentenaire

Description :

- Volume élevé de circulation
- Six voies de circulation dans l'axe Sherbrooke et six voies dans l'axe de la Rousselière
- Terre-plein large sur Sherbrooke
- Brettelles d'entrée / sortie aux quatre coins du carrefour avec passages pour piétons à larges bandes jaunes
- Plusieurs arrêts d'autobus localisés aux coins du carrefour
- Présence de passages pour piétons à ligne blanche pour traverser le carrefour

Diagnostic :

- Carrefour complexe
- La traversée de l'intersection est longue et insécurisante pour les piétons, elle nécessite de croiser quatre séries de voies de circulation
- Absence de feux piétons
- Faible visibilité des traverses pour piétons pour traverser le carrefour

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer avec la Ville-centre la possibilité d'implanter des feux piétons à décompte numérique à l'intersection
- Évaluer la possibilité d'éliminer les bretelles de virages à l'intersection pour réduire le nombre de voies à traverser pour les piétons
- Remplacer les passages pour piétons actuels par des passages à larges bandes blanches pour un impact visuel plus fort

2 - Accès au parc Richelieu

Le parc Richelieu représente un pôle d'attraction dans le quartier en raison de la diversité de ses équipements de loisir, de la présence d'un jardin communautaire et de sa proximité d'un complexe d'immeubles locatifs à haute densité.



Accès au parc Richelieu - rue Forsyth

Diagnostic :

- Parc très fréquenté par les personnes de tous âges du quartier
- Beaucoup d'enfants en provenance des immeubles à logements du côté nord de Forsyth traversent cette rue en milieu d'îlot, ailleurs qu'aux intersections
- La disposition des arrêts obligatoires sur Forsyth ne représente pas un lien direct avec le parc pour beaucoup d'habitants des immeubles à logements.
- Le volume de circulation est parfois élevé sur Forsyth

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité de déplacer l'arrêt obligatoire de l'intersection 43^e Avenue et Forsyth vers l'intersection avec la 42^e Avenue OU d'y ajouter un arrêt obligatoire pour sécuriser une intersection fréquemment empruntée entre les immeubles à logement et le parc Richelieu
- Marquer des traverses piétonnes à l'intersection
- Évaluer l'opportunité de déplacer certaines balises centrales implantées sur Forsyth pour les rapprocher de l'intersection

3 - Intersection rue Forsyth / 47^e Avenue

Cette intersection est très importante pour l'école puisque c'est à cet endroit que traverse la majorité des élèves résidant au nord de Forsyth. La rue Forsyth est un corridor scolaire très achalandé.



Intersection rue Forsyth et 47^e Avenue

Diagnostic :

- Les arrêts obligatoires et les passages pour piétons sont peu respectés
- Le volume de circulation est élevé à cet endroit
- Peu d'aménagements pour piétons aux intersections malgré le nombre élevé d'enfants qui y traversent
- L'école demande un brigadier à cet endroit depuis plusieurs années mais le poste de quartier semble dans l'impossibilité d'y affecter un brigadier

Recommandation à l'arrondissement :

En l'absence de brigadier, prendre des mesures pour sécuriser d'avantage l'intersection. En ce sens :

- Évaluer la possibilité d'aménager des avancées de trottoirs pour traverser Forsyth et la 47^e Avenue
- Remplacer les passages pour piétons à lignes blanches par des passages à larges bandes blanches
- Marquer des pictogrammes d'écoliers au sol pour accroître la visibilité de la zone scolaire à l'approche de la traverse

4 - Intersection de Montigny / de la Rousselière

Il s'agit d'une autre intersection fortement utilisée par les élèves de l'école. Cette intersection est aussi achalandée hors des heures de classes en raison des quelques commerces qu'on y retrouve. L'aménagement d'une piste cyclable du côté est du boulevard de la Rousselière est prévu sous peu.

Description :

- Le boulevard de la Rousselière est une artère à six voies de circulation avec stationnement sur rue
- Présence de feux de circulation
- Passages pour piétons à larges bandes blanches
- Arrêts d'autobus à chaque coin de l'intersection

Diagnostic :

- La traversée du boulevard est longue et insécurisante en raison de la largeur de la chaussée
- Présence fréquente de voitures stationnées à moins de cinq mètres de l'intersection sur de la Rousselière devant le dépanneur
- Le panneau indiquant la présence d'écoliers est effacé



Panneau de zone scolaire effacé - rue de Montigny

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'implanter des feux piétons à décompte numérique à l'intersection
- Évaluer la possibilité d'implanter une interdiction de stationner permettant de dégager les abords de l'intersection devant le dépanneur sur le boulevard de la Rousselière
- Remplacer le panneau effacé indiquant la présence d'écoliers

5 - Intersection de Montigny / 47^e Avenue

Il s'agit d'une intersection où traversent beaucoup d'écoliers cheminant sur De Montigny pour rejoindre l'école. Cette rue est un corridor scolaire très achalandé.



Intersection rue de Montigny et 47^e Avenue

Diagnostic :

- Présence d'arrêts d'autobus à l'intersection sur de Montigny
- Les arrêts obligatoires et les traverses piétonnes sont peu respectés malgré la présence d'une brigadière
- Présence de circulation de transit sur de Montigny
- Selon la brigadière, la limite de vitesse de 30 km/h (zone scolaire) à proximité de l'intersection est rarement respectée
- Selon l'arrondissement, la rue de Montigny est trop large pour que des balises centrales n'aient un impact significatif de réduction de la vitesse des véhicules

Recommandations à l'arrondissement :

- Accroître la visibilité des traverses notamment par le marquage de pictogrammes d'écoliers au sol à l'approche de la zone scolaire
- Évaluer la possibilité d'aménager des avancées de trottoirs à l'intersection pour réduire la largeur de la chaussée sur de Montigny et pour accroître la visibilité des piétons qui s'apprêtent à traverser la rue

6 - Débarcadère des parents

Les parents qui viennent reconduire leurs enfants en voiture les débarquent majoritairement derrière l'école sur les rues Gratton et Ontario, près des entrées de la cour. Certains parents utilisent aussi la 48^e Avenue devant l'école.



Rue Ontario, à l'approche de l'école

Diagnostic :

- Congestion aux abords de la zone de débarcadère des parents
- Les parents venant déposer leurs enfants en voiture effectuent souvent des manœuvres dangereuses, des virages en U, se stationnent en double ou à sens inverse de la circulation
- Les courbes des rues Ontario et Gratton sont mal déneigées en hiver ce qui complique le débarquement des enfants

Recommandations à l'arrondissement :

- Élargir la période d'interdiction de stationner devant les entrées de la cour d'école, y compris à l'avant de l'école de 7h30 à 17h00 de manière à couvrir la période d'entrée et de sortie des classes
- Établir des zones pour débarcadère de courte durée (10 minutes) en périphérie des entrées et le long du parc Gérard-Vaillancourt
- Évaluer la possibilité d'effectuer un marquage jaune au sol devant les entrées de la cour pour interdire aux véhicules de s'y immobiliser
- Évaluer la possibilité de mettre la rue Gratton à sens unique vers le nord pour simplifier la circulation et éviter les manœuvres dangereuses tel que les virages en U
- Évaluer la possibilité de marquer une ligne axiale sur la rue Ontario aux abords de l'école pour mieux délimiter les voies de circulation et pour créer un effet dissuasif aux virages en U et au stationnement à contresens

7 - Rue Sherbrooke, entre la 40^e et la 42^e Avenue

Diagnostic :

- Discontinuité dans le réseau de trottoirs entre le 40^e Avenue et 42^e Avenue
- Accotement en mauvais état
- Route avec volume de circulation élevé
- Présence d'une voie réservée aux autobus en bordure de la route
- Contexte inhospitalier à la marche et au vélo

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs des deux côtés de la rue
- Mesure temporaire en l'absence de trottoirs : marquer des lignes d'accotement pour bien délimiter l'accotement et réparer la chaussée de ce dernier



Accotement peu convivial pour la marche – Rue Sherbrooke

8 - 47^e Avenue, entre Forsyth et Gratton

Diagnostic :

- Discontinuité dans le trottoir situé du côté ouest de la rue à l'approche de l'école
- Lieu de cheminement très important pour les élèves vers l'entrée de la cour d'école

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'y aménager un trottoir en continuité avec le réseau de trottoirs environnant



Discontinuité du trottoir - 47^e Avenue

9 - Intersection Gratton / 47^e Avenue

Diagnostic :

- La visibilité est limitée à cette intersection fortement achalandée par les écoliers en raison de la haie du côté ouest de la rue

Recommandation à l'arrondissement :

- Sensibiliser les citoyens à tailler la végétation sur leur terrain de manière à assurer une visibilité maximale au coin des rues



Mauvaise visibilité à une intersection - intersection rue Gratton et 47^e Avenue

10 - Boulevard de la Rousselière – traversée de l'emprise de chemin de fer

Le boulevard de la Rousselière croise un ancien chemin de fer au sud de la rue Victoria. Ce segment du boulevard de la Rousselière est important puisqu'il est non seulement un des rares liens entre le quartier et la rue Notre-Dame mais également puisqu'il s'agit d'un trajet fréquemment utilisé par les jeunes de l'école pour se rendre vers le parc Clémentine-de-la Rousselière et les institutions culturelles qui l'entourent lors de sorties scolaires.



Intersection du boulevard de la Rousselière et de l'ancien chemin de fer

Diagnostic :

- Discontinuité dans le réseau de trottoirs et accotement déstructuré
- La proximité des voitures et des autobus et l'absence de délimitation entre l'accotement et les voies de circulation entraînent un sentiment d'insécurité chez les piétons

Recommandations :

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs à cet endroit
- Mesure temporaire en l'absence de trottoirs : marquer des lignes d'accotement pour bien délimiter l'espace réservé aux piétons et l'espace destiné aux véhicules

11 - Réseau cyclable

Diagnostic :

- L'axe cyclable projeté sur le boulevard de la Rousselière viendra palier à l'absence de lien nord-sud dans le quartier
- La piste cyclable sur la rue Victoria est excentrée par rapport au lieu de résidence de la plupart des habitants
- Il n'y pas d'axe cyclable est-ouest au sein du quartier et à proximité de l'école

Recommandation à l'arrondissement :

- Travailler avec la Ville-centre pour s'assurer de la réalisation des voies projetées
- Prévoir un nouveau lien cyclable est-ouest qui traverserait le quartier et qui serait connecté avec le réseau cyclable de l'arrondissement

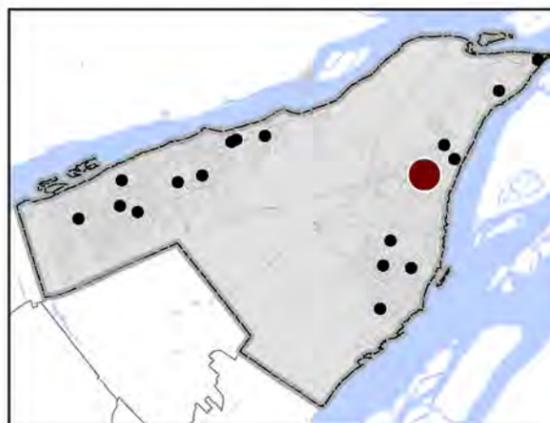
École Sainte-Germaine-Cousin

Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  feux circulation piéton
-  feux circulation
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable projeté
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École

0 50 100 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAD 83
 Date : décembre 2013



Enjeu 1

- Lieu de passage important dans le quartier (accès au supermarché, au parc-nature, au centre communautaire)
- Traversée longue, inconfortable et complexe pour les piétons
- Absence de feu piéton
- > Évaluer la possibilité d'implanter des feux piétons avec décompte numérique
- > Évaluer la possibilité d'éliminer les bretelles aux coins de l'intersection pour simplifier et raccourcir sa traversée
- > Privilégier le marquage de passages piétons à larges bandes blanches

Enjeu 3

- Intersection très achalandée par les élèves de l'école
- Arrêts obligatoires et passages piétons peu respectés
- Circulation de transit sur la rue Forsyth
- Absence de brigadier scolaire malgré les demandes répétées de la direction de l'école
- > Évaluer la possibilité d'aménager des avancées de trottoirs
- > Marquer des pictogrammes d'écoliers sur la chaussée
- > Privilégier le marquage de passages piétons à larges bandes blanches

Enjeu 4

- Intersection achalandée par les élèves de l'école
- La traversée du boulevard est longue, six voies de circulation
- Présence de commerces de proximité
- Présence fréquente de voitures stationnées à moins de cinq mètres de l'intersection
- > Évaluer la possibilité d'installer des feux piétons à décompte numérique
- > Remplacer le panneau de zone scolaire effacé (rue de Montigny, à l'est du boulevard)
- > Établir une interdiction de stationner bien délimité pour éviter le stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection

Enjeu 5

- Intersection achalandée par les élèves de l'école
- Passages piétons peu respectés
- Limite de vitesse (30 km/h) est peu respectée
- > Accroître la visibilité des traverses et de la zone scolaire notamment par le marquage de pictogrammes d'écoliers sur la chaussée
- > Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs

Enjeu 10

- Lieu de passage important pour accéder à diverses institutions (parc, bibliothèque, CSSS, Maison de la culture)
- Absence d'aménagement pour les piétons pour faciliter la traversée de l'ancien chemin de fer
- > Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs
- > À court terme, marquer des lignes de rives pour délimiter un accotement réservé aux piétons

Enjeux 6, 8 et 9

- Zone de débarcadère et accès à la cour d'école
- > Voir section « Enjeux et recommandations » pour les détails

Enjeu 7

- Absence de trottoir des deux côtés de Sherbrooke
- Accotements en mauvais état
- > Aménager des trottoirs des deux côtés de la rue
- > Mesure temporaire: bien délimiter les accotements par des lignes de rives et réparer la chaussée

Enjeu 2

- Lieu de passage important pour accéder au parc
- Absence d'aménagement pour faciliter la traversée
- > Évaluer la possibilité de déplacer l'arrêt obligatoire à l'intersection 43e Avenue et Forsyth vers l'intersection avec la 42e Avenue OU d'ajouter un arrêt obligatoire à cet endroit
- > Marquer des passages piétons à l'intersection
- > Implanter des balises centrales à proximité de l'intersection

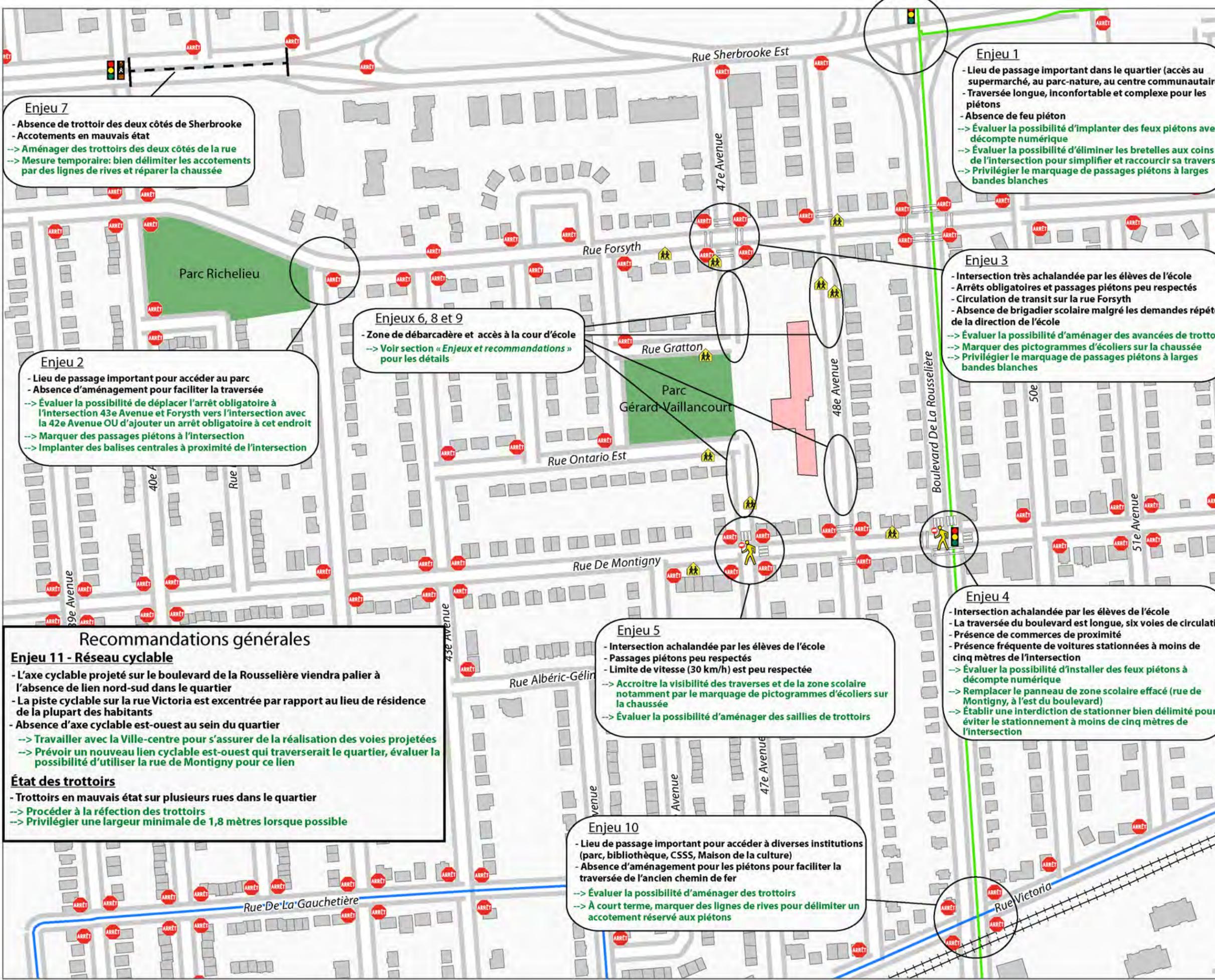
Recommandations générales

Enjeu 11 - Réseau cyclable

- L'axe cyclable projeté sur le boulevard de la Rousselière viendra palier à l'absence de lien nord-sud dans le quartier
- La piste cyclable sur la rue Victoria est excentrée par rapport au lieu de résidence de la plupart des habitants
- Absence d'axe cyclable est-ouest au sein du quartier
- > Travailler avec la Ville-centre pour s'assurer de la réalisation des voies projetées
- > Prévoir un nouveau lien cyclable est-ouest qui traverserait le quartier, évaluer la possibilité d'utiliser la rue de Montigny pour ce lien

État des trottoirs

- Trottoirs en mauvais état sur plusieurs rues dans le quartier
- > Procéder à la réfection des trottoirs
- > Privilégier une largeur minimale de 1,8 mètres lorsque possible





Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Ste-Marguerite-Bourgeoys Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île



Photo : Google street view

11625, rue de la gauchetière, Pointe-aux-Trembles, Montréal, QC H1B 2H8

Date de la marche de repérage: 31 octobre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Ste-Marguerite-Bourgeoys est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur la 3^e Avenue, entre les rues de la Gauchetière et René-Lévesque. Cette école accueille des élèves de tous les cycles du primaire ainsi que des élèves de classes spécialisées.

L'entrée principale de l'école et l'entrée du personnel sont situées sur la rue de la Gauchetière tandis que l'entrée des élèves se situe du côté de la cour d'école. L'entrée du service de garde, quant à elle, est située sur la 2^e Avenue, tout près du débarcadère des autobus. On retrouve à l'entrée de la cour d'école, du côté de la 3^e Avenue, deux supports à vélo permettant d'accueillir 10 vélos.

Type d'école	École de quartier
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	235 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	Environ 50 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 2 Berline : 3 Nombre d'élèves transportés : environ 35
Nombre de brigadiers scolaires	1 (3 ^e Avenue et de la Gauchetière)



Environnement urbain de l'école

Un quartier majoritairement résidentiel

L'école est située dans un quartier résidentiel de faible densité. On y trouve majoritairement des maisons unifamiliales et des bâtiments de 2 ou 3 logements. Cependant, le segment de la 7^e Avenue au sud de la Gauchetière et la 1^{ère} Avenue se distingue par une densité plus forte. En effet, le cadre bâti se caractérise par la présence de nombreux bâtiments multifamiliaux de 3 ou 4 étages. La plupart des rues du quartier sont bordées d'arbres matures ce qui contribue à créer un cadre agréable pour la marche.

Il n'y a que très peu de commerces à proximité dans le quartier et ces derniers se retrouvent essentiellement dans le centre commercial localisé à l'intersection de René-Lévesque et du boulevard St-Jean-Baptiste. On y retrouve notamment un supermarché, une pharmacie, un club vidéo ainsi que quelques restaurants et boutiques de vente au détail. En raison de la concentration de l'offre commerciale du quartier en un seul endroit, le centre commercial représente un pôle d'attraction à considérer pour les résidents du quartier.

Des parcs fréquentés par les jeunes

À proximité du centre commercial, le parc St-Jean-Baptiste représente un autre pôle d'attraction dans le secteur. Il s'agit d'un parc de quartier d'une superficie considérable (environ 4 hectares) regroupant un terrain de soccer, une pataugeoire, des terrains de pétanques ainsi que des aires de jeux pour enfants. 14 places de stationnement pour vélo sont disponibles près de l'entrée de la pataugeoire. On y retrouve quelques sentiers piétons en criblure de pierre qui sillonnent le parc. Ce parc est régulièrement fréquenté par les élèves de l'école Ste-Marguerite-Bourgeoys, particulièrement en hiver en raison de la présence d'une butte qui est utilisée pour glisser.

D'après la direction de l'école, le parc Rosaire-Prieur est aussi un parc prisé par les jeunes. Il s'agit d'un parc de voisinage comprenant essentiellement des aires de jeux pour enfants. Il est localisé au coin de la 8^e Avenue et de la rue Prince-Albert. Il est à noter qu'on y retrouve un support à vélo de 7 places.

Les voies de circulation

Les rues entourant l'école sont généralement des rues locales à double sens et à faible débit de circulation. Aussi, l'ensemble des rues du quartier est pourvu de trottoirs. La rue René-Lévesque reçoit quant à elle un volume de circulation plus élevé. Il s'agit de la seule rue est-ouest entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame permettant de rejoindre directement le quartier à l'est du boulevard St-Jean-Baptiste. C'est notamment pour cette raison qu'on y observe une circulation de transit considérable. Ajoutons aussi que les parcours d'autobus 187 et 362 passent également sur la rue René-Lévesque.

Dans le même ordre d'idée, mais dans une moindre mesure, la 8^e Avenue reçoit également de la circulation de transit. Il s'agit de la seule voie du quartier, outre les grandes artères à proximité (St-Jean Baptiste et Marien), qui relie la rue Notre-Dame à la rue Sherbrooke. En ce sens, la 8^e Avenue est souvent employée par les automobilistes comme alternative au boulevard St-Jean-Baptiste pour sortir du quartier.

Au sud du quartier, une ancienne emprise de chemin de fer limite les connexions routières nord-sud et crée une barrière entre les quartiers. À proximité de l'école, seule la 3^e et la 8^e Avenue permettent de traverser formellement, c'est à dire par une rue, le terrain vague. Il est par contre important de préciser qu'on y retrouve un grand nombre de sentiers informels pour les piétons. L'effet de barrière est donc moins important pour les piétons, mais présent pour les cyclistes.

Un réseau cyclable à développer

En ce qui concerne les aménagements cyclables, on retrouve dans le secteur une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Prince-Albert. Toutefois, cette piste est excentrée par rapport au lieu de résidence de la plupart des enfants de l'école Ste-Marguerite-Bourgeoys. On note aussi l'absence de lien cyclable nord-sud et l'absence d'aménagement pour les cyclistes dans le quartier au nord de l'ancien chemin de fer et aux alentours de l'école.

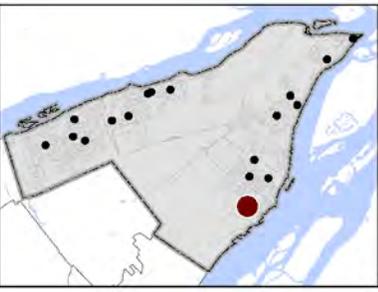
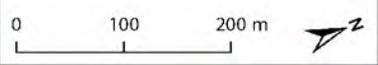
Cette situation semble cependant en voie d'être corrigée puisque que l'arrondissement de Rivière-des-prairies – Pointe-aux-Trembles planifie l'aménagement de voies cyclables sur la 8^e Avenue et sur René-Lévesque.



École Sainte-Marguerite-Bourgeoys

Carte environnement urbain

- ### Légende
- Voie ferrée
 - Réseau cyclable
 - Réseau cyclable projeté
 - Parc
 - École
 - Secteur commercial
 - Lieu de franchissement
 - Barrière aux déplacements actifs



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAD 83
 Date : décembre 2013



Source: Esri, DeLorme, USA, USGS, Aero, GeoEye, IGN, AerGRID, IGN, Esri, and the GIS User Community

Territoire de desserte et répartition des élèves

L'école Ste-Marguerite-Bourgeoys possède un territoire de desserte de faible superficie. Il s'étend de la 1^{ère} Avenue à l'ouest jusqu'au boulevard St-Jean Baptiste à l'est et de la rue Sainte-Catherine Est, au nord, jusqu'à la Victoria au sud. Une partie du territoire s'étend jusqu'au Fleuve St-Laurent entre la 6^e Avenue et le boulevard St-Jean Baptiste. On remarque une concentration plus forte d'écoliers au sud de la rue de la Gauchetière, en particulier sur la 7^e Avenue, la 9^e Avenue et la 3^e Avenue. Les écoliers résidant au sud de la rue Victoria sont cependant peu nombreux.

Habitudes de déplacement et potentiel pour le transport actif

Le transport actif est déjà assez présent dans les habitudes de déplacement des élèves de l'école. Selon la direction, environ la 50 % des élèves qui ne bénéficient pas du transport scolaire marchent pour se rendre à l'école, ce qui représente environ 100 personnes. De plus, environ une dizaine d'enfants se rendent à vélo et plusieurs autres s'y rendent en trottinette, mode de transport prisé par les élèves.

La direction estime à seulement 35 les élèves bénéficiant du transport scolaire. Une partie de ces derniers sont des élèves de classes spécialisées pouvant provenir de quartiers plus éloignés. 200 enfants, soit 85 % des élèves, résident donc dans un rayon de 1 kilomètre de l'école; une distance qui peut facilement être marché en moins de 20 minutes !

Il va donc sans dire que la population scolaire de Ste-Marguerite-Bourgeoys présente un fort potentiel pour le transport actif. Considérant la faible distance entre les lieux de résidence et l'école, ainsi que l'absence de barrière importante à traverser, la quasi-totalité des élèves sont des candidats potentiels pour le transport actif!

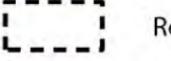
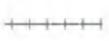
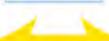
Cheminement des élèves

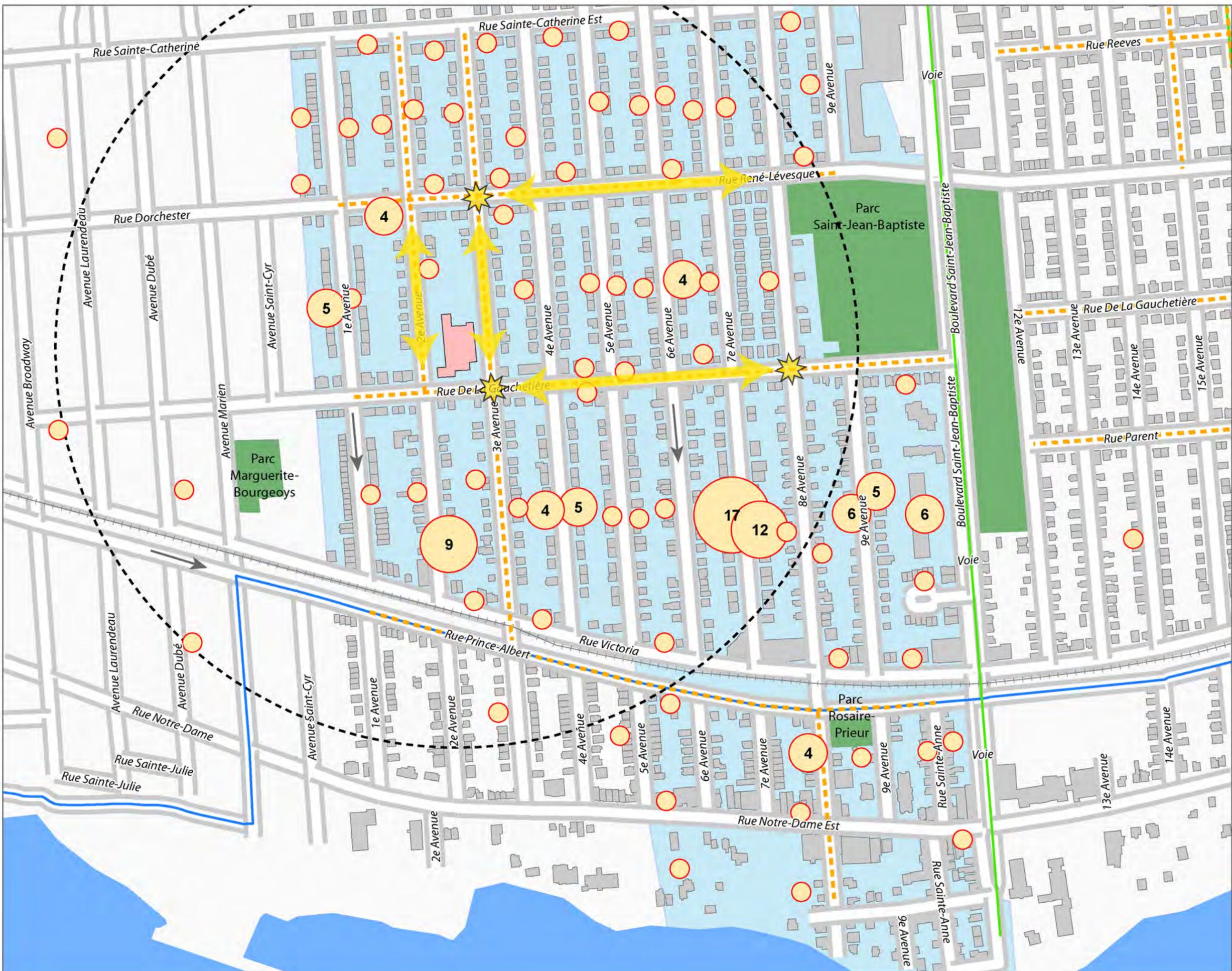
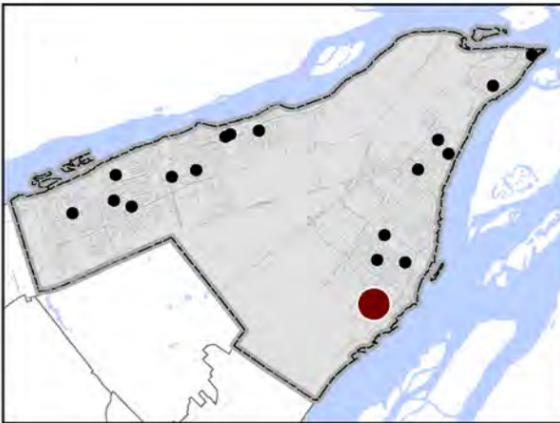
Lorsque l'on regarde la trame de rue du quartier, on constate que la rue de la Gauchetière et la rue René-Lévesque constituent les principaux axes est-ouest dans le territoire de l'école Ste-Marguerite-Bourgeoys. Ces deux rues agissent comme route collectrice pour les élèves et deviennent donc des lieux de passage obligatoire pour une grande partie des écoliers qui habitent à l'est de la 3^e Avenue. Ce sont donc les corridors les plus fréquentés par les écoliers pour rejoindre l'école. Parmi ces deux axes, le corridor René-Lévesque est le plus achalandé.

Les élèves de l'école finissent leur trajet et rejoignent l'école par la 2^e ou la 3^e Avenue, puisqu'il y a des accès à la cour d'école sur ces deux rues. Conséquemment, certaines intersections autour de l'école reçoivent un achalandage élevé d'écoliers. L'intersection de la Gauchetière / 3^e Avenue est de loin la plus traversée, mais l'intersection René-Lévesque / 3^e Avenue reçoit aussi un nombre élevé de piétons. L'intersection de la Gauchetière / 8^e Avenue est aussi importante en raison de la présence du parc St-Jean-Baptiste.

École Sainte-Marguerite-Bourgeoys Répartition des élèves

Légende

- Répartition des élèves :
-  12 - 17
 -  6 - 12
 -  3 - 6
 -  1 - 3
-  Répartition, rayon de 500m
 -  Corridor scolaire
 -  Réseau cyclable projeté
 -  Réseau cyclable
 -  Voie ferrée
 -  Parc
 -  École
 -  Zone de desserte
 -  Axe de cheminement important
 -  Intersection importante



Enjeux et recommandations générales

Visibilité de la zone scolaire

Diagnostic :

- Faible visibilité de la présence d'une zone scolaire sur les rues aux alentours de l'école
- On retrouve seulement quelques panneaux de signalisation peu visibles
- Panneau de limite de vitesse 30 km/h sur la 2^e Avenue est effacé

Recommandations à l'arrondissement :

- Marquage au sol de pictogramme écolier sur la 3^e et la 2^e Avenue ainsi qu'à l'approche de la zone scolaire
- Remplacement du panneau de limite de vitesse sur la 2^e Avenue

État des trottoirs

Plusieurs rues du quartier, notamment la 3^e Avenue et la rue de la Gauchetière, possèdent des trottoirs en mauvais état. Des trottoirs en bon état offrent un confort accru aux piétons et limite les obstacles aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

Recommandations à l'arrondissement:

- Procéder à la réfection des trottoirs :
 - Aménager des trottoirs d'une largeur de 1,8 mètres ou plus
 - Évaluer la possibilité d'implanter des trottoirs avec banquettes végétalisées, lorsque possible

Enjeux et recommandations spécifiques

1 - Rue de la Gauchetière

La rue de la Gauchetière est le corridor scolaire le plus achalandé de l'école Ste-Marguerite-Bourgeoys. Beaucoup d'enfants empruntent cette rue pour cheminer vers l'école.

Diagnostic :

- Peu d'aménagements pour piétons aux intersections malgré le nombre élevé d'enfants
 - Absence de traverses piétonnes sauf à l'intersection de la 3^e Avenue
 - Absence de lignes d'arrêts accompagnant les panneaux d'arrêts
- Limite de vitesse, arrêts obligatoires et traverses piétonnes peu respectés
- Présence d'un brigadier au coin de la 3^e Avenue
- Les élèves traversent parfois ailleurs qu'à l'intersection où se trouve le brigadier

Recommandations à l'arrondissement :

- Marquage de lignes d'arrêt pour accentuer la présence des arrêts obligatoires
- Évaluer la possibilité d'aménager de nouvelles traverses piétonnes dans l'axe de la Gauchetière
- Évaluer la possibilité d'implanter une balise centrale indiquant le montant de l'amende en cas de non-respect de la traverse piétonne à l'approche de l'intersection de la 3^e Avenue



Rue de la Gauchetière



3^e Avenue et rue de la gauchetière



Exemple de balise centrale

2 - Rue René-Lévesque

Diagnostic :

- Il faut souligner la présence de lignes d'arrêts et de traverses piétonnes dans l'axe René-Lévesque à chacune des intersections
- Circulation de transit importante
- Passage de lignes d'autobus
- Vitesse élevée et faible respect des arrêts obligatoires

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'implanter des balises centrales sur la rue entre le boulevard St-Jean-Baptiste et le boulevard Marien

Recommandation au service de police:

- Effectuer une surveillance accrue pour les excès de vitesse et le non-respect des arrêts obligatoires

2.1 - Intersection 3^e Avenue et René-Lévesque

Il s'agit de la deuxième intersection la plus traversée par les élèves pour se rendre à l'école, après l'intersection de la 3^e Avenue et de la Gauchetière.

Diagnostic :

- La traversée est inconfortable en raison du volume élevé de circulation aux heures de pointe et de la vitesse des véhicules sur René-Lévesque
- Les traverses piétonnes sont peu respectées

Recommandations à l'arrondissement :

- Remplacer les traverses piétonnes actuelles par des traverses piétonnes à larges bandes blanches pour un impact visuel plus fort
- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir à cette intersection pour limiter l'exposition des piétons et diminuer la distance de franchissement de l'intersection
- Évaluer la possibilité d'implanter une balise centrale indiquant le montant de l'amende en cas de non-respect de la traverse piétonne à l'approche de l'intersection

Recommandation poste de quartier 45 du service de police de la Ville de Montréal:

- Évaluer la possibilité d'ajouter un brigadier à cet endroit



Rue René-Lévesque



Exemple de balise centrale



3^e Avenue / René-Lévesque

3 - Parc St-Jean Baptiste

Le parc St-Jean-Baptiste représente un pôle d'attraction dans le quartier en raison de ses équipements de loisirs. Il peut aussi servir de lieu de passage vers le centre commercial au coin de St-Jean-Baptiste et de René-Lévesque, qui représente également un pôle d'attraction.



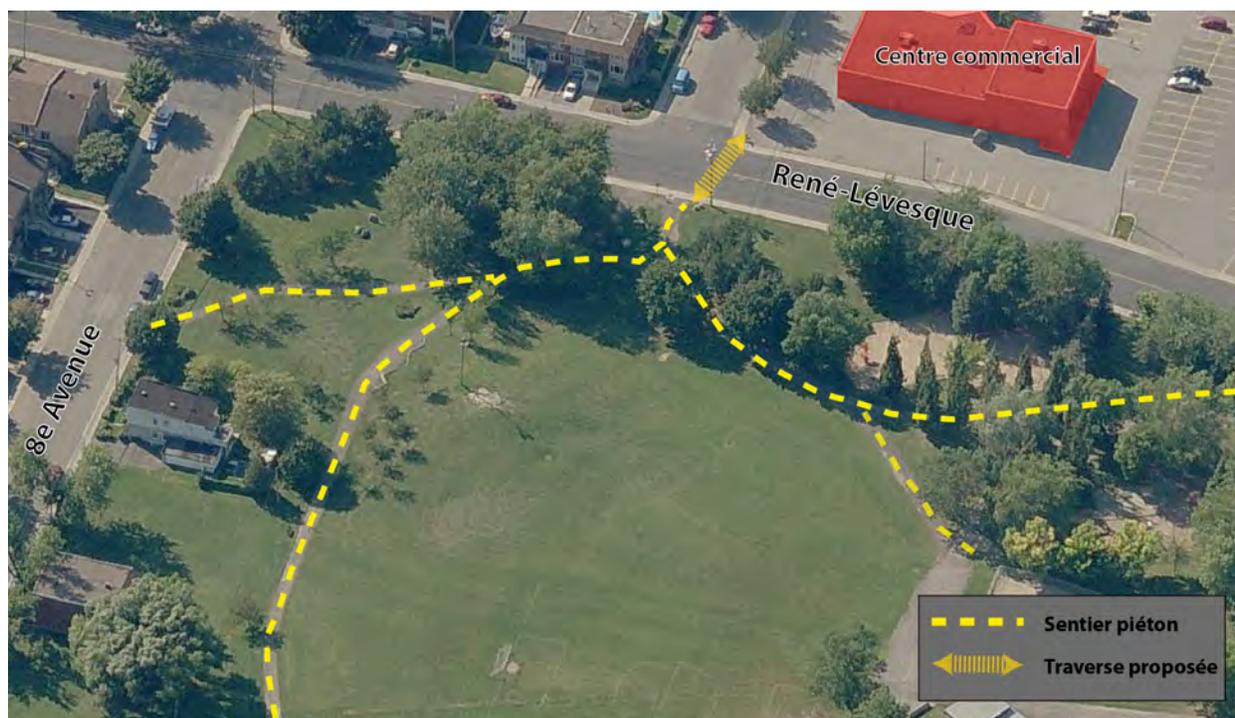
Sentier dans le parc St-Jean-Baptiste

Diagnostic :

- Éclairage insuffisant le long des sentiers piétons
- Certains sentiers du parc dirigent les piétons vers le centre commercial, mais on ne retrouve aucun aménagement piéton pour traverser la 8^e Avenue
- Faible visibilité de la zone parc sur les rues environnantes

Recommandations à l'arrondissement :

- Bonifier l'éclairage le long des sentiers en privilégiant des lampadaires de faible hauteur, à l'échelle du piéton
- Effectuer du marquage au sol annonçant la zone parc sur les rues environnantes
- Aménager une traverse piétonne à larges bandes jaunes en continuité avec les sentiers du parc pour traverser René-Lévesque et rejoindre le centre commercial
- Évaluer la possibilité d'aménager une saillie de trottoir
- Implanter des balises centrales aux approches de la traverse



Traverse piétonne proposée – rue René Lévesque

4 - Intersection 8^e Avenue et de la Gauchetière

Diagnostic :

- Lieu de passage pour beaucoup d'élèves et pour la population en général en raison de la présence du parc St-Jean-Baptiste
- Présence de circulation de transit
- Absence d'aménagement et de marquage pour faciliter la traversée de l'intersection
- Panneau de limite de vitesse 30 km/h au coin sud-est de l'intersection est caché par des branches d'arbres

Recommandations à l'arrondissement :

- Marquer des lignes d'arrêts aux quatre coins de l'intersection
- Marquer des traverses piétonnes à larges bandes blanches
- Élaguer l'arbre cachant le panneau de limite de vitesse
- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs pour sécuriser l'intersection



Panneau caché par des branches – intersection 8^e Avenue et de la Gauchetière



Intersection 8^e Avenue et rue de la Gauchetière

5 - Débarcadère des parents

Les parents qui viennent reconduire leurs enfants en voiture les débarquent sur la 3^e Avenue devant les entrées de la cour d'école.

Diagnostic :

- Certains parents ne respectent pas le débarcadère des autobus sur la 2^e Avenue créant des situations conflictuelles
- Certains parents immobilisent leur voiture à des endroits non sécuritaires ou interdits, se stationnent parfois en double, effectuent des virages en U ou démarrent très vite ce qui créer des situations conflictuelles avec les enfants à l'approche de l'école.
- La cour d'école étant réservée à l'usage exclusif du service de garde avant 7 h 55, les enfants arrivant à l'école avant cette heure doivent attendre sur le trottoir. En raison du grand nombre d'enfants, plusieurs débordent dans la rue où des voitures viennent débarquer des enfants.
- L'interdiction de stationner devant les entrées de la cour d'école de 8 h à 16 h ne couvre pas la majeure partie de la période où les parents viennent reconduire leur enfant.
- Selon la direction, la limite de vitesse de 30 km/h n'est pas toujours respectée

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'élargir les trottoirs devant l'école pour augmenter l'espace disponible aux abords des entrées
- Évaluer la possibilité de rendre les rues à sens unique pour simplifier la circulation automobile et éviter les virages en U
 - Réduire la largeur de la chaussée à sens unique par du marquage au sol
- Élargir la période d'interdiction de stationner aux abords de l'école de 7 h 30 à 16 h
- Déterminer des zones de stationnement pour débarcadère seulement qui ne sont pas directement en face des entrées de la cour d'école



Abords de l'école Ste-Marguerite-Bourgeois



Exemple de réduction de la largeur de la chaussée par du marquage – arrondissement Ahuntsic-Cartierville



Exemple de mesure pour dégager les abords de l'entrée de la cour d'école – arrondissement Le Sud-Ouest

-
- Évaluer la possibilité d'effectuer un marquage jaune au sol devant les entrées pour interdire les véhicules de s'y immobiliser
 - Évaluer la possibilité de sécuriser cet espace par des bollards flexibles ou des bacs à fleurs
 - À plus long terme, si l'expérience s'avère concluante, évaluer la possibilité de pérenniser cette interdiction par des mesures permanentes comme des avancés de trottoirs

Recommandations à l'équipe-école :

- Revoir l'interdiction de laisser entrer les élèves dans la cour d'école avant 7 h 55

6 - Ancienne emprise de chemin de fer

Diagnostic :

- Absence d'aménagement pour piétons aux croisements routiers (3^e Avenue, 8^e Avenue et Boulevard St-Jean-Baptiste)
- Présence de plusieurs sentiers informels

Recommandations à l'arrondissement:

- Aménager des trottoirs et des traverses en continuité avec les trottoirs environnants
- À court terme, aménager des lignes de rive pour délimiter un accotement réservé au piéton
- Évaluer la possibilité de formaliser certains sentiers informels pour accroître la connectivité entre les deux quartiers



Croisement de la 8^e Avenue et de l'ancienne emprise de chemin de fer (rue Victoria)



Ancienne emprise de chemin de fer

7 - Réseau cyclable projeté

La Ville de Montréal prévoit aménager un nouvel axe cyclable sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste.

Diagnostic :

- Les nouvelles voies cyclables viendront combler l'absence de liens cyclables nord-sud dans le quartier.

Recommandations à l'arrondissement :

- Travailler avec la Ville-centre pour s'assurer de la réalisation des voies projetées
- Prévoir une connexion cyclable vers l'est au-delà de St-Jean Baptiste pour assurer une bonne connectivité avec le réseau cyclable existant.



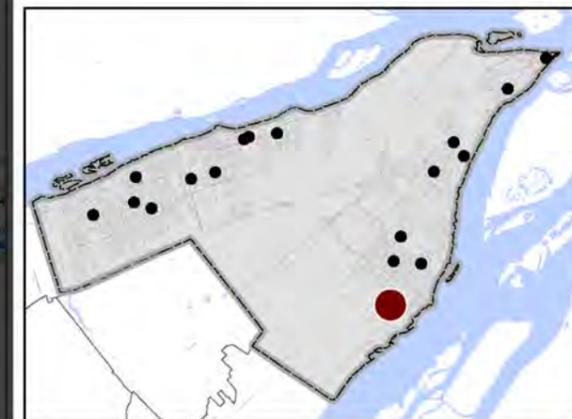
École Sainte-Marguerite-Bourgeoys

Enjeux et recommandations

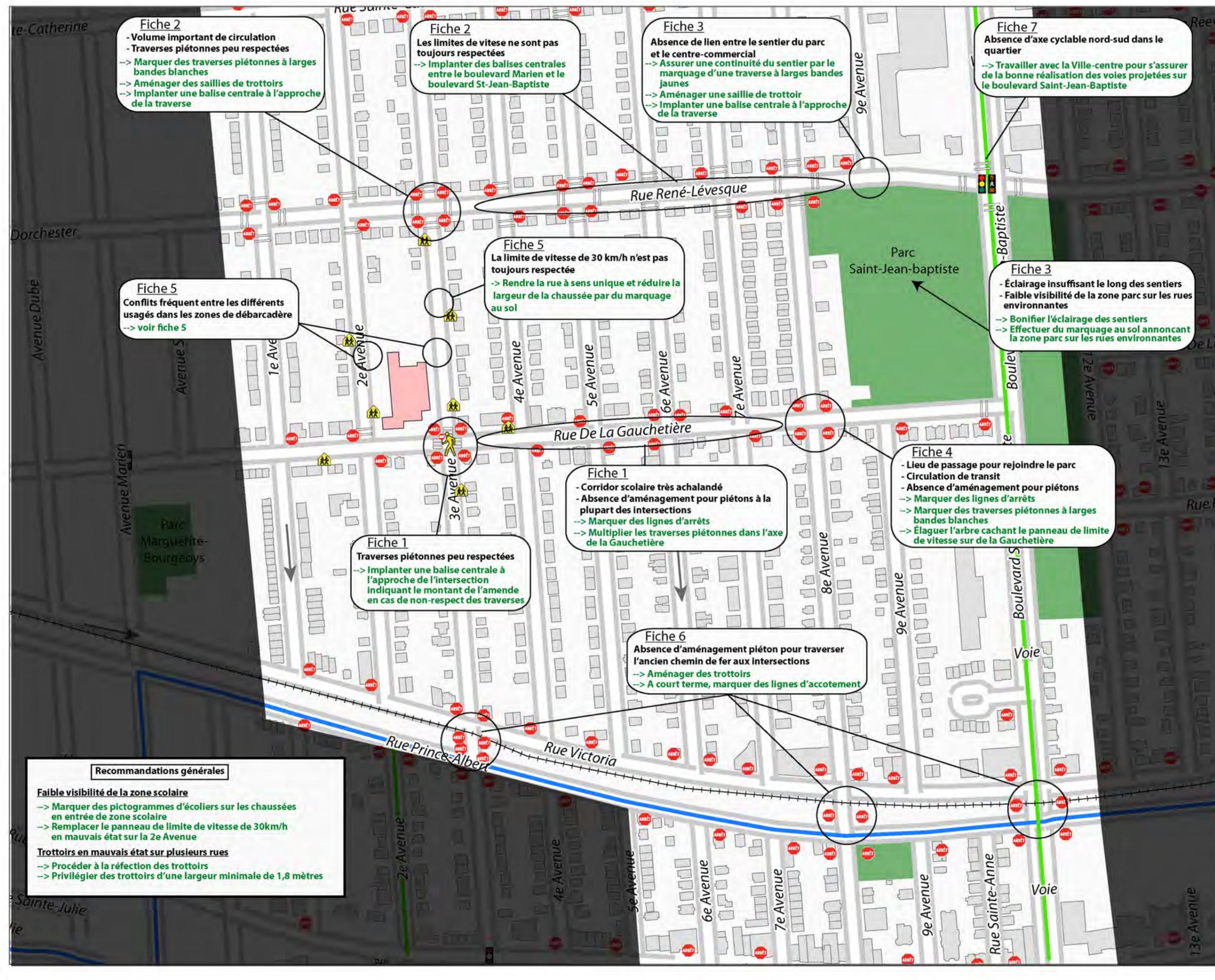
Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  feux circulation piéton
-  feux circulation
-  Traverse piétonne à doubles lignes
-  Traverse piétonne à larges bandes
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Réseau cyclable projeté
-  Parc
-  École

0 50 100 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAD 83
 Date : décembre 2013



Fiche 2
 - Volume important de circulation
 - Traverses piétonnes peu respectées
 -> Marquer des traverses piétonnes à larges bandes blanches
 -> Aménager des saillies de trottoirs
 -> Implanter une balise centrale à l'approche de la traverse

Fiche 2
 Les limites de vitesse ne sont pas toujours respectées
 -> Implanter des balises centrales entre le boulevard Marien et le boulevard St-Jean-Baptiste

Fiche 3
 Absence de lien entre le sentier du parc et le centre-commercial
 -> Assurer une continuité du sentier par le marquage d'une traverse à larges bandes jaunes
 -> Aménager une saillie de trottoir
 -> Implanter une balise centrale à l'approche de la traverse

Fiche 7
 Absence d'axe cyclable nord-sud dans le quartier
 -> Travailler avec la Ville-centre pour s'assurer de la bonne réalisation des voies projetées sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste

Fiche 5
 Conflits fréquent entre les différents usagés dans les zones de débarcadère
 -> voir fiche 5

Fiche 5
 La limite de vitesse de 30 km/h n'est pas toujours respectée
 -> Rendre la rue à sens unique et réduire la largeur de la chaussée par du marquage au sol

Fiche 3
 - Éclairage insuffisant le long des sentiers
 - Faible visibilité de la zone parc sur les rues environnantes
 -> Bonifier l'éclairage des sentiers
 -> Effectuer du marquage au sol annonçant la zone parc sur les rues environnantes

Fiche 4
 - Lieu de passage pour rejoindre le parc
 - Circulation de transit
 - Absence d'aménagement pour piétons
 -> Marquer des lignes d'arrêts
 -> Marquer des traverses piétonnes à larges bandes blanches
 -> Élaguer l'arbre cachant le panneau de limite de vitesse sur de la Gauchetière

Fiche 1
 - Corridor scolaire très achalandé
 - Absence d'aménagement pour piétons à la plupart des intersections
 -> Marquer des lignes d'arrêts
 -> Multiplier les traverses piétonnes dans l'axe de la Gauchetière

Fiche 1
 Traverses piétonnes peu respectées
 -> Implanter une balise centrale à l'approche de l'intersection indiquant le montant de l'amende en cas de non-respect des traverses

Fiche 6
 Absence d'aménagement piéton pour traverser l'ancien chemin de fer aux intersections
 -> Aménager des trottoirs
 -> A court terme, marquer des lignes d'accotement

Recommandations générales

Faible visibilité de la zone scolaire
 -> Marquer des pictogrammes d'écoliers sur les chaussées en entrée de zone scolaire
 -> Remplacer le panneau de limite de vitesse de 30km/h en mauvais état sur la 2e Avenue

Trottoirs en mauvais état sur plusieurs rues
 -> Procéder à la réfection des trottoirs
 -> Privilégier des trottoirs d'une largeur minimale de 1,8 mètres



Vélo Québec

Plan de déplacement scolaire

École Sainte-Maria-Goretti

Commission scolaire de la Pointe-de-l'île



Photo : Site web de l'école

15700, rue Notre-Dame Ouest, Pointe-aux-Trembles, Montréal, QC H1A 1X4

Date de la marche de repérage: 6 septembre 2013

Visite et rapport effectués par: David Métivier



Mise en contexte et caractéristiques de l'école

L'école Sainte-Maria-Goretti est une école primaire de quartier située à Pointe-aux-Trembles sur la rue Notre-Dame, près de la 83^e Avenue. Cette école accueille les élèves de 2^e et 3^e cycles du primaire du même territoire de desserte que l'école René-Pelletier.

Type d'école	École de quartier (3 ^e à 6 ^e année)
Commission scolaire	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Nombre d'élèves	258 élèves
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	35 employés
Transport scolaire	Distance minimale : 1 km Autobus : 3 Nombre d'élèves transportés : 85 élèves
Nombre de brigadiers scolaires	2 - Notre-Dame / 83 ^e Avenue - Notre-Dame / 86 ^e Avenue

L'entrée principale de l'école est face à la rue Notre-Dame, mais possède une allée privée pour les voitures. Le stationnement du personnel est localisé à la droite et à la gauche de l'école et on peut y accéder par la rue Notre-Dame. Les entrées des élèves sont quant à elles situées du côté ouest du bâtiment, près du stationnement du personnel et à l'arrière du bâtiment, dans la cour d'école. L'école possède une allée privée utilisée par les autobus scolaires comme débarcadère. Les parents qui viennent reconduire leurs enfants bénéficient d'une autorisation de stationnement de 15 minutes pour débarquer sur la 83^e Avenue.

Adjacent à la cour d'école, le parc Maria-Goretti contient des aires de jeux, un terrain de soccer, une piscine et une pataugeoire. Le parc contient également des sentiers piétons offrant un raccourci à la cour d'école pour les élèves en provenance de la 86^e Avenue ou de la rue Eva Gauthier, ce qui représente clairement un incitatif au transport actif. On retrouve effectivement deux accès à la cour d'école; un premier accès par la rue Notre-Dame obligeant les enfants à traverser le stationnement du personnel et un accès par le sentier piéton situé dans le parc. Il est à noter qu'on retrouve un support à vélos de 14 places près de l'entrée de la piscine ainsi qu'un support de 7 places dans la cour d'école, près de l'entrée des élèves à l'arrière du bâtiment.



Environnement urbain de l'école

L'école est située dans un quartier de faible densité où l'on retrouve généralement des maisons unifamiliales et des bâtiments de deux ou trois logements, à l'exception de la rue Notre-Dame et des rues à l'est du parc Germaine Casaubon où l'on trouve des bâtiments résidentiels de plus gros gabarits. On retrouve quelques commerces de proximité dispersés sur cette rue ainsi qu'un petit centre commercial, la *Place du bout de l'île*, à l'est de la 86^e avenue. Le centre communautaire Sainte-Maria-Goretti, situé dans ce centre commercial, est le seul établissement à fonction institutionnelle dans le secteur à l'exception de l'école secondaire de Pointe-aux-Trembles, situé à l'ouest de la 81^e Avenue. La mixité fonctionnelle est donc assez limitée dans ce quartier dominé par la fonction résidentielle.

Les voies de circulation

L'école est située directement sur la rue Notre-Dame, une artère est-ouest à quatre voies supportant un volume de circulation important. En dehors des périodes de pointes, le stationnement sur rue y est permis des deux côtés de la rue. Toutefois, en période de pointe du matin, les deux voies en direction ouest sont réservées à la circulation, le stationnement sur rue y est donc interdit. En période de pointe du soir, c'est plutôt en direction est que le stationnement est interdit pour laisser la place à la circulation automobile. La limite de

vitesse est de 50km/h sur cette artère.

On ne retrouve pas d'artère importante dans l'axe nord-sud à proximité de l'école. Toutefois, la 81^e Avenue tient lieu de route collectrice dans cet axe puisqu'il s'agit de la seule voie qui relie la rue Notre-Dame à la rue Sherbrooke. Pour cette raison, cette avenue reçoit une circulation de transit importante et supporte un volume de circulation plus important que les rues avoisinantes. On trouve deux voies de circulation en direction sud ainsi que 3 voies en direction nord et le stationnement sur rue y est permis des deux côtés. Les deux sens de circulation sont séparés par un petit terre-plein en béton. La vitesse maximale y est de 50km/h.

Outre la 81^e Avenue et la rue Notre-Dame, les routes aux environs de l'école sont des rues locales à double sens de circulation. Le volume de circulation y est assez faible et la vitesse maximale autorisée y est généralement de 40 km/h ou 30km/h à proximité de l'école. Le volume de circulation étant faible, elles confèrent un cadre relativement agréable pour le transport actif. Néanmoins, il est important de noter que la majorité des rues locales situées dans le quartier à l'arrière de l'école sont complètement dépourvues de trottoir.

Les barrières aux déplacements actifs

Le chemin de fer

La présence d'un chemin de fer dans le quartier crée une barrière importante pour les déplacements actifs. La connectivité des rues de part et d'autre de la voie ferrée est donc plutôt limitée. En effet, la traversée de la voie ferrée n'est possible qu'à deux endroits ; à l'intersection de la 81^e avenue et au passage à niveau pour piétons à la hauteur de la rue Raoul-Jobin. La présence de cette barrière entraîne inévitablement un allongement des distances de déplacements pour tous les types d'usagers de la route. Considérant qu'elle représente une des rares alternatives pour traverser la voie ferrée, une attention particulière devrait être portée au confort des piétons à cet endroit. Le passage à niveau pour piétons à la hauteur de la rue Raoul-Jobin est quant à lui beaucoup plus confortable pour la traversée des piétons. Une rampe y facilite également l'accès pour les personnes à vélo et les personnes à mobilité réduite.

La rue Sherbrooke

La rue Sherbrooke peut être identifiée comme une seconde barrière dans le territoire de l'école Sainte-Maria-Goretti en raison de sa largeur, du volume important de circulation qu'on y retrouve et de sa faible connectivité avec les rues situées au sud et au nord. Cependant, on ne compte que très peu d'habitations aux abords de la rue Sherbrooke dans ce secteur. Aussi, très peu d'élèves de l'école habitent au-delà de cette barrière. La majorité de ces derniers habitent à plus d'un kilomètre de l'école et bénéficient du transport scolaire. Pour ces raisons, cette barrière a une importance moindre pour la présente école.

Les parcs et les pôles d'attraction

Outre le parc Ste-Maria-Goretti adjacent à l'école, l'école secondaire de Pointe-aux-Trembles peut représenter un pôle d'attraction pour les jeunes et les résidents du secteur. On y trouve de nombreuses installations sportives telles que des terrains de soccer, de baseball, de basketball, de tennis, un skateparc, etc. Il est à noter qu'un passage à niveau pour piétons et cyclistes permet de traverser la voie ferrée derrière la polyvalente pour rejoindre la rue Beausoleil.



Parc Maria-Goretti

Malgré le fait qu'il ne contienne pas d'équipements de sport ou de loisir, à l'exception d'aires de jeux pour enfants, le parc Pierre-Paquet est un endroit attrayant pour la promenade en raison de sa situation en bordure du fleuve. Le parc possède des sentiers piétons et s'étire sur environ 1 kilomètre, soit entre la 81^e et la 92^e Avenue.

Infrastructures pour cyclistes

Au niveau des infrastructures pour les cyclistes, on retrouve une piste cyclable bidirectionnelle sur rue du côté ouest de la 81^e Avenue (à une distance d'environ 250 mètres de l'école) se poursuivant vers l'est, en bordure du fleuve, sur la rue Bellerive. Cette piste se transforme en chaussée désignée à la hauteur de la 86^e Avenue. Aucun lien cyclable n'est toutefois présent entre l'école et cette dernière.

Une piste cyclable bidirectionnelle en site propre longe également la voie ferrée à l'ouest de la 81^e Avenue pour venir se raccorder à la piste cyclable sur cette dernière.



Piste cyclable en bordure du parc Pierre-Payet

Actions récentes de l'arrondissement pour sécuriser les déplacements actifs

L'intersection de la 83^e Avenue et de la rue Notre-Dame a été réaménagée en 2013 pour y inclure des passages pour piétons à larges bandes blanches. On y a également implanté des feux de circulation accompagnés de feux piétons sur demande. Ce réaménagement a été fait en réaction à une demande de l'école pour déplacer un passage pour piétons à mi-tronçon qui permettait de traverser Notre-Dame pour accéder à l'école. La traversée des enfants à des feux de signalisation au coin de la 83^e Avenue a été jugée plus sécuritaire.



Intersection 83e Avenue et rue Notre-Dame

Dans le même ordre d'idées, l'intersection de la 86^e Avenue et de la rue Notre-Dame a aussi été réaménagée en 2013. On y a ajouté des passages pour piétons à larges bandes blanches. Cette intersection ne possède cependant pas de feux piétons, mais bénéficie tout de même de la présence d'un brigadier scolaire.

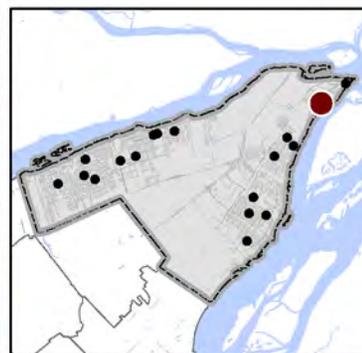
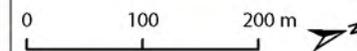


Intersection 86e Avenue et rue Notre-Dame

École
Sainte-Maria-Goretti
Carte
environnement urbain

Légende

-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Parc
-  École
-  Secteur résidentiel - haute densité
-  Secteur commercial
-  Lieu de franchissement
-  Pôle d'attraction
-  Barrière aux déplacements actifs



Territoire de desserte et répartition des élèves

Le territoire de desserte de l'école Ste-Maria-Goretti est relativement étendu pour une école de quartier à Pointe-aux-Trembles. Cette situation tient du fait que l'école accueille uniquement des élèves de 2^e et de 3^e cycle du primaire. Elle dessert donc la même zone que l'école René-Pelletier, qui accueille les élèves du préscolaire et du 1^{er} cycle du primaire.

Ce territoire s'étend de la 67^e avenue à l'ouest jusqu'à la pointe de l'île à l'est et du fleuve Saint-Laurent au sud jusqu'à l'autoroute 40 au nord. Toutefois, la répartition des élèves sur ce territoire n'est pas uniforme ; on remarque que les écoliers sont plus concentrés à certains endroits dans la zone. C'est notamment le cas le long de 81^e Avenue au sud du chemin de fer, dans le secteur au nord du chemin de fer entre la 81^e et la 91^e Avenue ainsi qu'à l'est de la rue Raoul-Jobin.

Habitude de déplacements et potentiel pour le transport actif

Au total, trois autobus scolaires transportant 85 élèves sont attirés à l'école Sainte-Maria-Goretti.

Aussi, malgré la zone de desserte quelque peu étendue, on constate qu'une bonne partie des écoliers de Sainte-Maria-Goretti habite à proximité de l'école. Plus de 40 % des élèves (plus de 100 enfants) résident dans un rayon de 500 mètres de l'école. Une distance qui peut facilement être marché en moins de 10 minutes ! De ceux-ci, environ une cinquantaine habite au nord du chemin de fer. De plus, dans un rayon d'un kilomètre autour de l'école, correspondant à une marche de 20 minutes, on retrouve près de 80 % des écoliers de Ste-Maria-Goretti. Il va donc sans dire qu'en raison de la proximité des lieux de résidence des enfants, l'école présente un fort potentiel pour le transport actif des élèves.

D'ailleurs, la direction estime qu'une centaine d'élèves marchent quotidiennement pour se rendre à l'école. Du côté du vélo, une dizaine d'enfants utilisent ce mode de transport en saison estivale.

Lieux de cheminements et intersections importantes

La rue Notre-Dame est un lieu de cheminement très fréquenté par les élèves puisqu'elle draine les élèves en provenance de plusieurs rues perpendiculaires vers l'école. Notre-Dame draine également les marcheurs en provenance de la 81^e Avenue, qui est aussi un axe de cheminement important. Cette dernière est effectivement un lieu de passage pour beaucoup d'enfants résidant au nord du chemin de fer. Tel que mentionné plus haut, la 81^e avenue représente un des deux seuls endroits à proximité de l'école pour franchir le chemin de fer et devient ainsi un lieu de passage obligatoire pour les piétons. Le passage à niveau dans l'axe de la rue Raoul-Jobin est le deuxième lieu de franchissement et joue aussi un rôle de lieu de passage obligatoire pour les élèves résidant plus à l'est.

Aussi, en observant la trame de rue au sud de la rue Notre-Dame, on remarque que la rue Eva Gauthier offre un trajet plus direct et plus intéressant que la rue Notre-Dame pour une quantité considérable d'enfants résidant à l'est de l'école. Les rues ainsi empruntées ont une circulation automobile beaucoup plus faible que la rue Notre-Dame et offrent en ce sens un cadre plus agréable pour la marche.

Conséquemment, certaines intersections ont une importance particulière pour l'école Sainte-Maria-Goretti. Tout d'abord, l'intersection 81^e Avenue et Notre-Dame est un lieu de passage pour beaucoup d'élèves puisqu'elle doit être traversée non seulement par les enfants provenant de l'ouest de la zone de desserte, mais également par les enfants en provenance de la 81^e Avenue et d'une bonne partie des rues au nord du chemin de fer pour cheminer vers l'école. Ajoutons également que la présence de la piste cyclable qui croise la rue Notre-Dame contribue à augmenter l'achalandage à cette intersection.

Plus près de l'école, l'intersection de la 83^e Avenue et de la rue Notre-Dame est un lieu de passage obligatoire pour rejoindre l'école pour les élèves arrivant de l'ouest sur Notre-Dame. Cette intersection est particulièrement achalandée par le passage des élèves. Dans le même ordre d'idées, l'intersection de Notre-Dame et de la 86^e Avenue est un lieu de passage pour les élèves cheminant sur Notre-Dame en provenance de l'est. Cette intersection borde également le centre commercial *La place du bout de l'île*, seule concentration de commerces dans le quartier, ce qui ajoute à l'importance de l'intersection. Un brigadier scolaire est affecté à chacune de ces deux intersections.

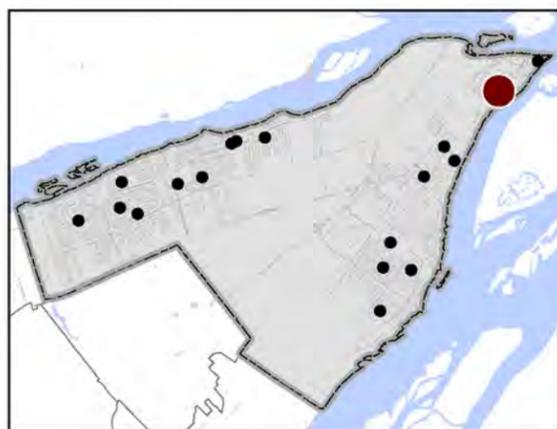
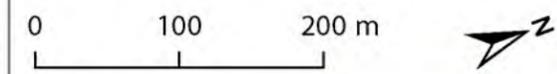
École Sainte-Maria-Goretti Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves :



- Répartition, rayon de 500m
- Répartition, rayon de 1km
- Corridor scolaire
- Réseau cyclable
- Voie ferrée
- École
- Parc
- Zone de desserte
- Axe de cheminement important
- Intersection importante



Enjeux et recommandations

1 - Absence de trottoirs

On remarque que plusieurs rues locales situées aux alentours de l'école sont dépourvues de trottoir. Or, certaines de ces rues sont des axes de cheminement importants pour les élèves. Le trottoir est une infrastructure de base sur une rue pour assurer un cheminement confortable et sécuritaire pour les piétons. L'absence de trottoirs force les marcheurs à circuler sur la chaussée souvent déjà entravée par du stationnement sur rue.

Recommandation à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs sur les tronçons de rues qui en sont dépourvus en priorisant les rues achalandées par les écoliers piétons notamment :
 - Éva Gauthier ;
 - Le côté ouest de la 86^e Avenue ;
 - La rue des Capucins.



Absence de trottoir - 84e Avenue

2 - Traversée de 86^e Avenue, à la hauteur de Eva Gauthier

Tel que mentionné plus haut, la rue Eva Gauthier est un lieu de passage pour beaucoup d'élèves résidant sur les rues à l'est de l'école. En effet, cette rue représente un lien plus direct que la rue Notre-Dame pour beaucoup d'élèves pour se rendre à l'école. Les élèves accèdent donc à la cour d'école par le parc Ste-Maria-Goretti.

Diagnostic :

- La traversée de la 86^e avenue pour accéder au parc Ste-Maria-Goretti n'est pas sécurisée.
- Faible visibilité de la présence possible d'écoliers à cet endroit.

Recommandation à l'arrondissement :

- Sécuriser la traversée de la 86^e Avenue. Évaluer les possibilités suivantes :
 - Aménager des saillies de trottoirs des deux côtés de la rue pour réduire la distance à traverser et pour améliorer la visibilité des enfants ;
 - Marquer un passage pour piétons à larges bandes jaunes ;
 - Implanter une balise centrale à l'approche du passage pour piétons ;
 - Marquer des pictogrammes d'écoliers sur la chaussée pour une meilleure visibilité de la zone scolaire et de la zone parc.

3 - Accès à la cour d'école depuis Notre-Dame

La cour d'école de Ste-Maria-Goretti possède deux accès, un accès du côté du parc de même nom et un accès donnant sur la rue Notre-Dame. Or, les élèves arrivant par la rue Notre-Dame doivent traverser le stationnement du personnel situé à la droite du bâtiment. Le croisement des élèves et des voitures occasionne parfois des conflits dans cet espace.

Recommandation à l'équipe-école :

- Puisqu'il ne semble pas y avoir d'autre endroit pour ouvrir un accès à la cour d'école du côté de la rue Notre-Dame, évaluer la possibilité d'interdire le stationnement devant l'accès à la cour pour sécuriser l'entrée des jeunes.



Accès à la cour d'école par le stationnement des employés

4 - Intersection 81^e Avenue et chemin de fer

Cette intersection représente un des deux seuls endroits pour traverser le chemin de fer dans le quartier. En ce sens, cet endroit est un lieu de passage obligatoire pour beaucoup de piétons, de cyclistes et d'automobilistes pour circuler de part et d'autre du chemin de fer. La 81^e Avenue est également le seul axe nord-sud dans ce secteur qui relie la rue Sherbrooke à la rue Notre-Dame. On comprend donc l'importance de cette jonction pour la mobilité dans le quartier.

Description :

- Passage de plusieurs parcours d'autobus ;
- 3 voies de circulation en direction sud et 2 voies en direction nord ;
- Présence d'une piste cyclable bidirectionnelle sur rue du côté ouest de la rue ;
- Stationnement sur rue autorisé en tout temps.

Diagnostic :

- Importante circulation de transit ;
- Absence de trottoir, accotements déstructurés ;
- Traversée du chemin de fer inconfortable pour les piétons.



Intersection de la 81^e Avenue et du chemin de fer

Recommandations à l'arrondissement :

- Asphalter convenablement l'accotement et délimiter clairement un espace réservé aux piétons du côté est de la rue.
- Assurer la continuité des infrastructures en reliant cet accotement aux trottoirs existants notamment au moyen d'un passage pour piétons (pour traverser la rue Victoria).
- Évaluer la possibilité d'aménager un trottoir à cet endroit pour un confort accru pour les piétons.

5 - Accès au parc Ste-Maria-Goretti par la 85^e avenue

La 85^e Avenue représente le seul accès au parc Ste-Maria-Goretti sur la rue Notre-Dame. La 85^e Avenue permet notamment d'accéder directement à la piscine et à la pataugeoire.

Diagnostic :

- Rue se terminant en cul-de-sac (rond-point) ;
- Cheminement peu confortable pour les piétons ;
- Absence de trottoir, accotements déstructurés ;
- Stationnement erratique des voitures en bordure de la rue et du parc ;
- Présence de voitures stationnées dans l'espace pour le stationnement à vélo à l'entrée de la piscine.



Accès au parc Maria-Goretti - 85e Avenue



Voiture stationnée dans l'espace des supports à vélo
- parc Maria-Goretti

Recommandations à l'arrondissement :

- Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs des deux côtés de la rue.
- Bien délimiter l'espace réservé aux supports à vélo et y marquer un pictogramme d'interdiction de stationner pour les voitures.

6 - Vitesse des véhicules sur Notre-Dame

La direction mentionne une problématique récurrente de non-respect de la vitesse maximale autorisée sur Notre-Dame, devant l'école. La vitesse maximale autorisée y est de 50 km/h. Cet enjeu est considéré comme prioritaire par l'équipe-école de Ste-Maria-Goretti.

Diagnostic :

- Importante circulation de transit ;
- Volume de circulation élevé en période de pointe ;
- Faible visibilité de la zone scolaire.

Recommandations à l'arrondissement :

- Améliorer la visibilité de la zone scolaire devant l'école sur Notre-Dame notamment au moyen de marquage de la limite de vitesse et de pictogrammes écoliers sur la chaussée.
- Installer de manière récurrente un afficheur de vitesse devant l'école.

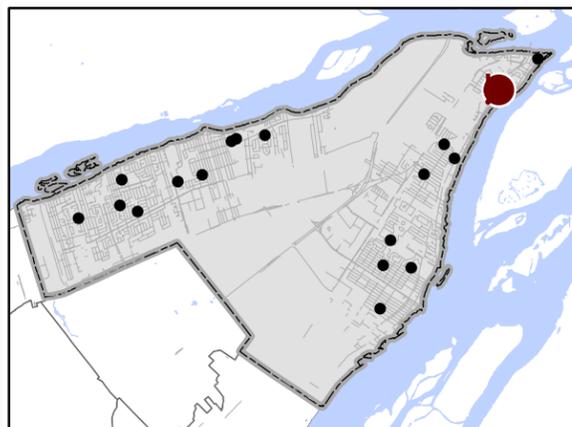
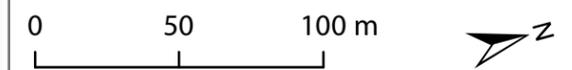


Exemple d'afficheur de vitesse

École Sainte-Maria-Goretti Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Arrêt obligatoire
-  Feux circulation
-  Feux piéton
-  Passage piéton
-  Passage piéton
-  Voie ferrée
-  Réseau cyclable
-  Trottoir à aménager
-  Parc
-  École



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
 Projection : MTQ Lambert
 Système de référence géodésique : NAD 83
 Date : décembre 2013



Enjeu 4
 - Traversée du chemin de fer inconfortable pour les piétons
 - Absence d'aménagement pour piéton du côté est
 -> **Asphalter l'accotement et le délimiter par un ligne blanche**
 -> **Marquer une traverse piétonne pour traverser la rue Victoria**
 -> **Évaluer la faisabilité d'aménager un trottoir**

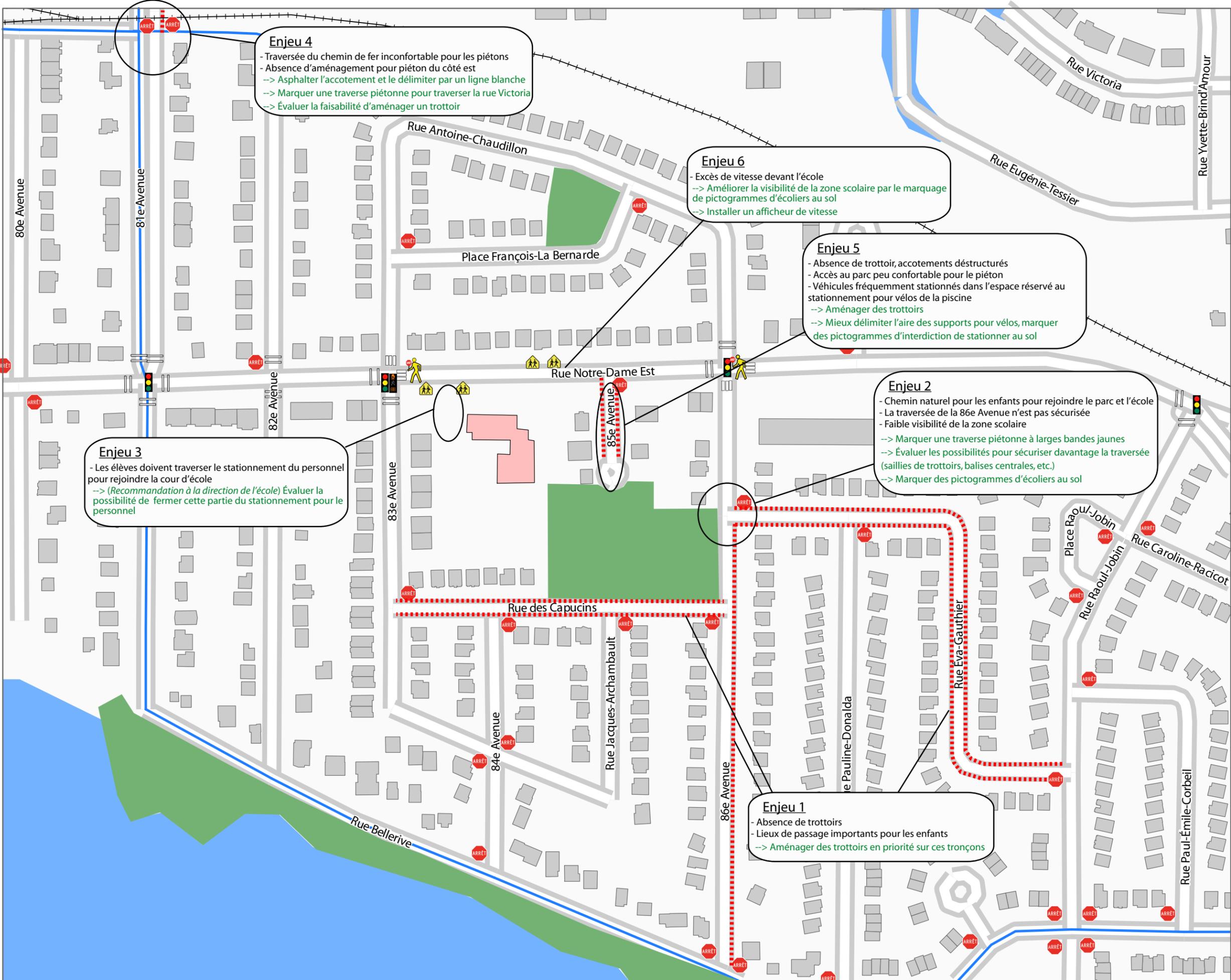
Enjeu 6
 - Excès de vitesse devant l'école
 -> **Améliorer la visibilité de la zone scolaire par le marquage de pictogrammes d'écoliers au sol**
 -> **Installer un afficheur de vitesse**

Enjeu 5
 - Absence de trottoir, accotements détruits
 - Accès au parc peu confortable pour le piéton
 - Véhicules fréquemment stationnés dans l'espace réservé au stationnement pour vélos de la piscine
 -> **Aménager des trottoirs**
 -> **Mieux délimiter l'aire des supports pour vélos, marquer des pictogrammes d'interdiction de stationner au sol**

Enjeu 2
 - Chemin naturel pour les enfants pour rejoindre le parc et l'école
 - La traversée de la 86e Avenue n'est pas sécurisée
 - Faible visibilité de la zone scolaire
 -> **Marquer une traverse piétonne à larges bandes jaunes**
 -> **Évaluer les possibilités pour sécuriser davantage la traversée (saillies de trottoirs, balises centrales, etc.)**
 -> **Marquer des pictogrammes d'écoliers au sol**

Enjeu 3
 - Les élèves doivent traverser le stationnement du personnel pour rejoindre la cour d'école
 -> **(Recommandation à la direction de l'école) Évaluer la possibilité de fermer cette partie du stationnement pour le personnel**

Enjeu 1
 - Absence de trottoirs
 - Lieux de passage importants pour les enfants
 -> **Aménager des trottoirs en priorité sur ces tronçons**



Bibliographie

AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL (2006) *Le transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Montréal, 132 p.

INSPQ, 2011. *Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec*, en ligne: http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1243_SecuriteElevesDeplacementsMaisonEcole.pdf.

KINO-QUÉBEC (1998) *Les jeunes et l'activité physique : situation préoccupante ou alarmante ?*, Québec, 22 p.

JACOBSEN P.L. (2003) *Safety in numbers: more walkers and bicyclist, safer walking and bicycling*. Injury Prevention. Vol.9(3) : 205-9

LEWIS, P. (2008) *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*. Groupe de recherche Ville et Mobilité, Montréal, 171 p.

MORENCY, P., CLOUTIER, M. S. (2005) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements*, Direction de santé publique de Montréal, Montréal, 158 p.

VÉLO QUÉBEC (2009) *Aménagement en faveur des piétons et des cyclists – Guide technique*, Vélo Québec Association, Montréal, 168 p.

VÉLO QUÉBEC *Mode d'emploi – Stationnements pour vélos*, en ligne: http://www.velo.qc.ca/files/file/OVB/VQA_GuideSta_FR.pdf

VÉLO QUÉBEC *À pied, à vélo, ville active!*, en ligne : <http://www.velo.qc.ca/transport-actif/a-pied-a-velo-ville-active/>

Code de la Sécurité Routière du Québec

http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?file=/C_24_2/C24_2.html&type=2

Liste des annexes

- *À partir de quel moment doit-on aménager une voie réservée aux cyclistes ?*
- *Comment choisir le modèle et l'emplacement d'un support à vélo ?*
- *L'avancée de trottoir, quelles sont ses fonctions ?*
- *La balise centrale, quelle est son utilité ?*
- *La bande cyclable et ses variantes*
- *La piste cyclable et ses variantes*
- *La réduction des rayons de trottoir, quels sont les avantages ?*
- *La rue à sens unique en zone scolaire*
- *Le dégagement visuel aux intersections*
- *Le dos d'âne allongé, quelle est son utilité ?*
- *Le marquage au sol, quel est son utilité ?*
- *Le road diet (réduction du nombre de voies), quels sont les avantages ?*
- *Le stationnement oblique*
- *Le terre-plein et ses variantes*
- *Les passages piétons*
- *Pourquoi implanter des mesures d'apaisement de la circulation ?*
- *Qu'est ce qu'un trottoir de qualité ?*
- *Qu'est-ce qu'une chaussée désignée ?*
- *Qu'est-ce qu'une traverse surélevée ?*
- *Quand doit-on installer des feux piétons ?*
- *Signalisation et exemple de panneaux dynamiques*



À partir de quel moment doit-on aménager une voie réservée aux cyclistes?

L'aménagement de voies cyclables s'impose lorsque la vitesse, le débit et l'espace occupé par la circulation automobile compromettent le confort et la sécurité des cyclistes. Il est alors souhaitable d'aménager des bandes ou des pistes cyclables ou encore de mettre en place des mesures de modération de la circulation.

À l'opposé, sur une rue locale tranquille, il n'est pas nécessaire d'aménager une voie cyclable pour favoriser les déplacements à vélo. En fait, toute chaussée dure, lisse et uniforme, revêtue d'asphalte, de béton ou de pavés, est propice à la circulation à vélo. Les cyclistes peuvent alors cohabiter aisément et en sécurité avec les automobilistes.



Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur



Comment choisir le modèle et l'emplacement d'un support à vélo?

Stationnement vélo : comment choisir le bon support?

Le choix des supports à vélos se fait en fonction de l'espace dont on dispose, du degré de sécurité que l'on veut donner au stationnement et, bien sûr, du budget disponible. Peu importe le modèle choisi, le support doit :

- Fournir un point d'appui au cadre ou à la fourche. Sinon, les roues supportent tout le poids du vélo et sont facilement endommagées.
- Permettre de cadenasser le cadre ET la roue avant avec un cadenas en « U ». Si un seul de ces éléments est cadenasé, il est facile de voler l'autre !



Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur



Où installer un support à vélos?

On peut répondre à cette question par : partout où les cyclistes peuvent se rendre! Soit les édifices publics, les rues commerçantes, les écoles, les métros et les résidences (qu'on a tendance à oublier).

Idéalement, le support à vélos devrait être situé près du lieu de destination.

Fréquemment installés en façades, les stationnements peuvent aussi être à l'arrière de l'édifice ou dans une cour, en autant que l'endroit soit sûr. Dans les rues commerçantes, les supports peuvent être installés sur le trottoir, ou encore dans la rue, devant le dernier espace de stationnement automobile.

Dans le meilleur des mondes, les stationnements dans les garages sont sûrs et offrent aux cyclistes une selle sèche pour leur retour !



Source : Vélo Québec, Pierre Hanlaï

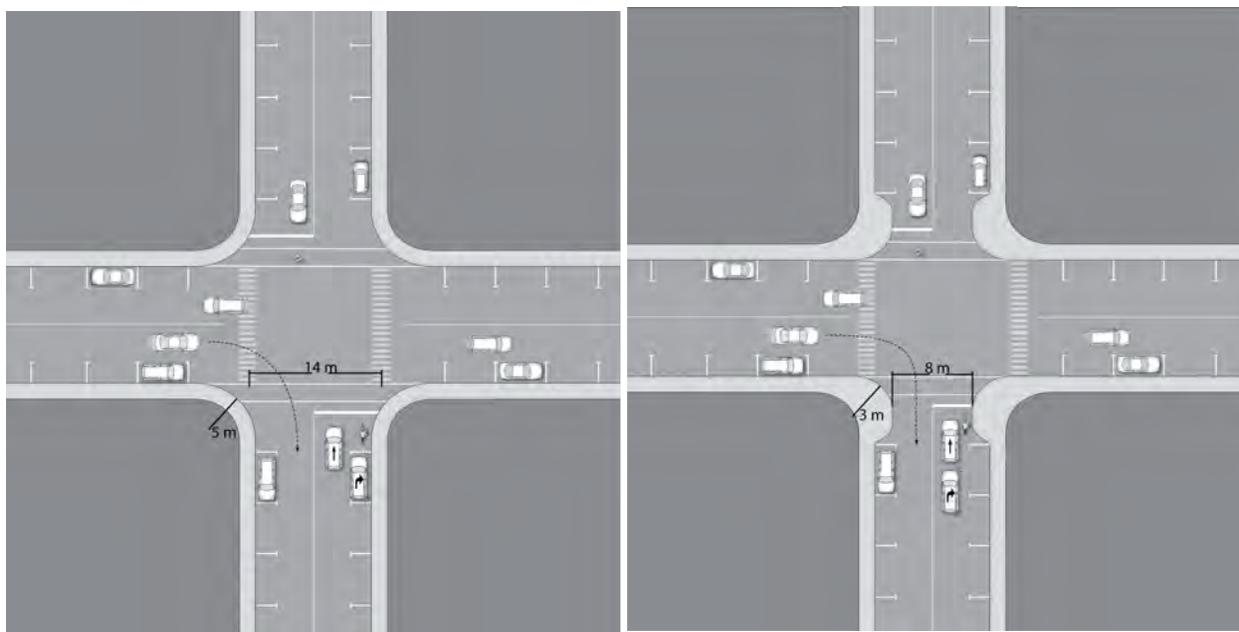


L'avancée (ou saillie) de trottoir, quelles sont ses fonctions?

L'avancée de trottoir consiste à élargir le trottoir sur la chaussée. À l'intersection, des avancées de trottoir de part et d'autre de la chaussée créent un entonnoir aux multiples effets bénéfiques :

- réduction de la longueur du passage pour les piétons et des dimensions de la zone de croisement des véhicules et des vélos;
- amélioration de la visibilité réciproque des piétons, des cyclistes et des conducteurs grâce à la réduction de la zone de croisement et à l'augmentation du dégagement (stationnement éliminé aux abords de l'intersection);
- réduction de la vitesse des véhicules en virage, qui ne peuvent plus «couper le coin»;
- canalisation des véhicules dont la trajectoire est plus prévisible et qui ne peuvent plus être côte à côte à l'arrêt sans visibilité suffisante pour franchir l'intersection.

Une avancée de trottoir de 2,0 à 2,3 m de largeur occupe le même espace que les voitures en stationnement et assure la continuité du cheminement des cyclistes.



Source : Vélo Québec



Source : Vélo Québec, Pierre Hanlari



La balise centrale, quelle est son utilité?

Une balise centrale est une mesure saisonnière d'apaisement de la circulation généralement implantée au centre de la chaussée sur les rues à double sens de circulation. Étant un obstacle physique sur la rue, elle réduit l'espace disponible pour circuler et force les automobilistes à baliser leur trajectoire, les incitant du même coup à modérer leur vitesse.

Les balises centrales sont également utilisées pour rappeler certaines obligations aux automobilistes, comme la limite de vitesse ou la priorité aux piétons à un passage piéton non protégé.

Cette mesure d'apaisement est habituellement implantée sur les rues locales près des endroits où l'on retrouve une forte affluence piétonne, tels que les écoles et les parcs.



Source: Vélo Québec, David Métivier



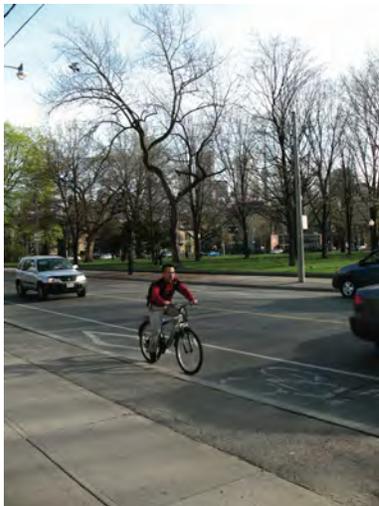
Source: Vélo Québec, David Métivier



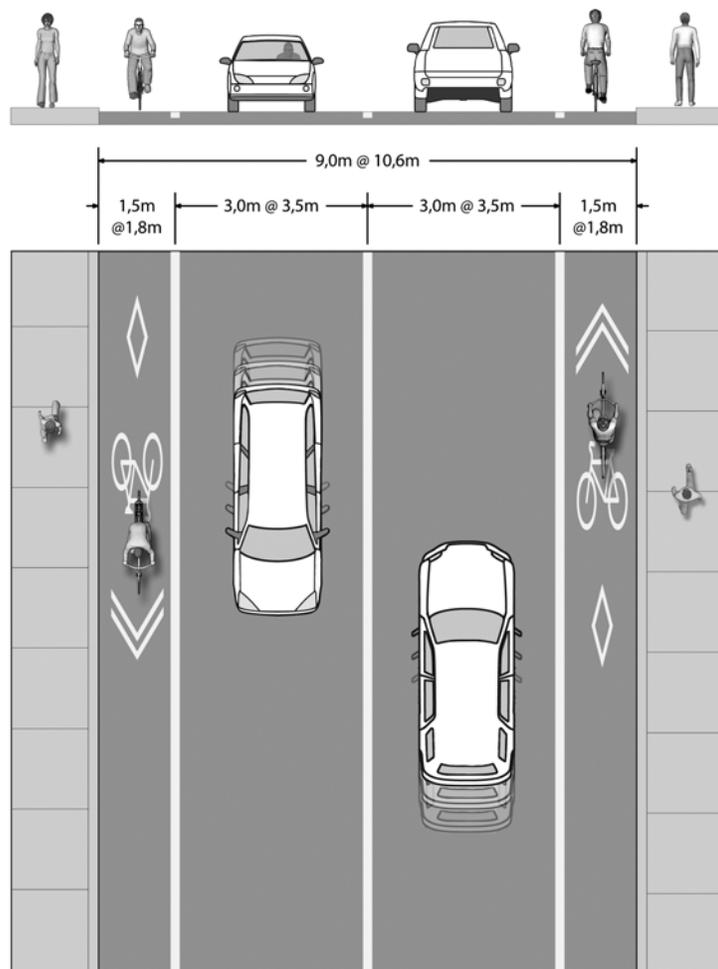
La bande cyclable et ses variantes

Qu'est-ce qu'une bande cyclable ?

La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, aménagée à même la chaussée. Elle se distingue de la piste cyclable du fait qu'elle n'est pas séparée physiquement de la circulation automobile. Elle se démarque des autres voies par des éléments visuels : symboles (pictogramme vélo, losange de voie réservée et flèche) et ligne de séparation ou revêtement de couleur différente. La bande cyclable est toujours unidirectionnelle et se retrouve en milieu urbain.



Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur



Source : Vélo Québec

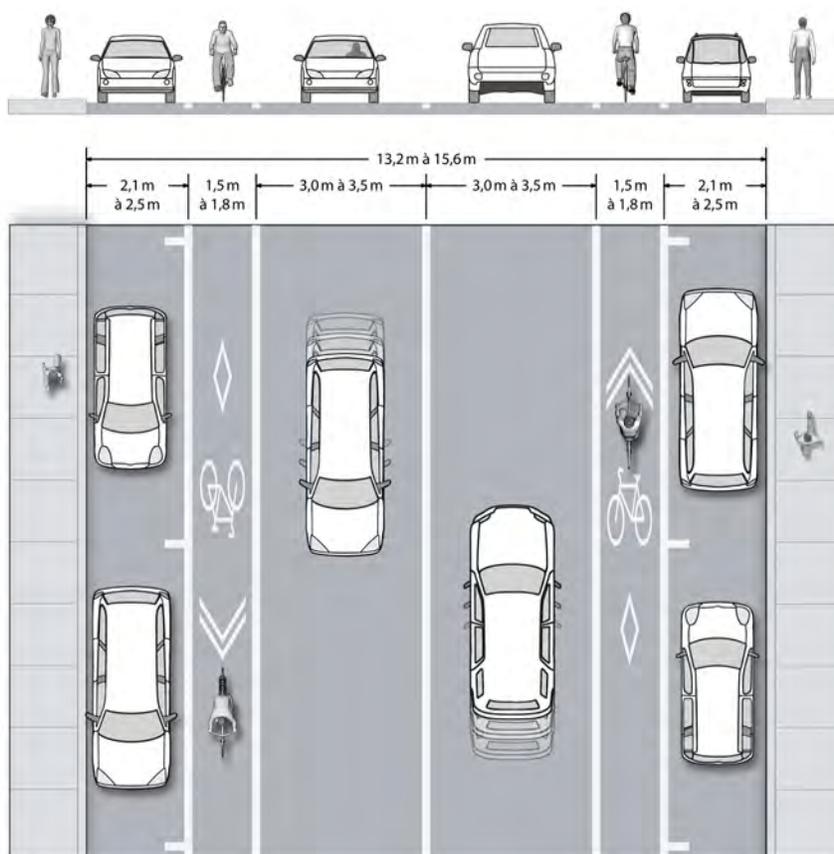


Peut-on aménager des bandes cyclables sans enlever le stationnement?

Oui ! Il suffit de positionner la bande cyclable entre les voitures stationnées et les autres voies de circulation. Ce type de voie convient bien sur les rues où le taux de roulement des voitures en stationnement est peu élevé mais où il est difficilement envisageable d'interdire le stationnement. Par exemple sur les rues résidentielles de moyenne densité et sur les rues où le stationnement est permis toute la journée sans limite de temps. Comme le marquage au sol matérialise la bande cyclable, il doit être de très bonne qualité et entretenu avec soin.



Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur



Source : Vélo Québec



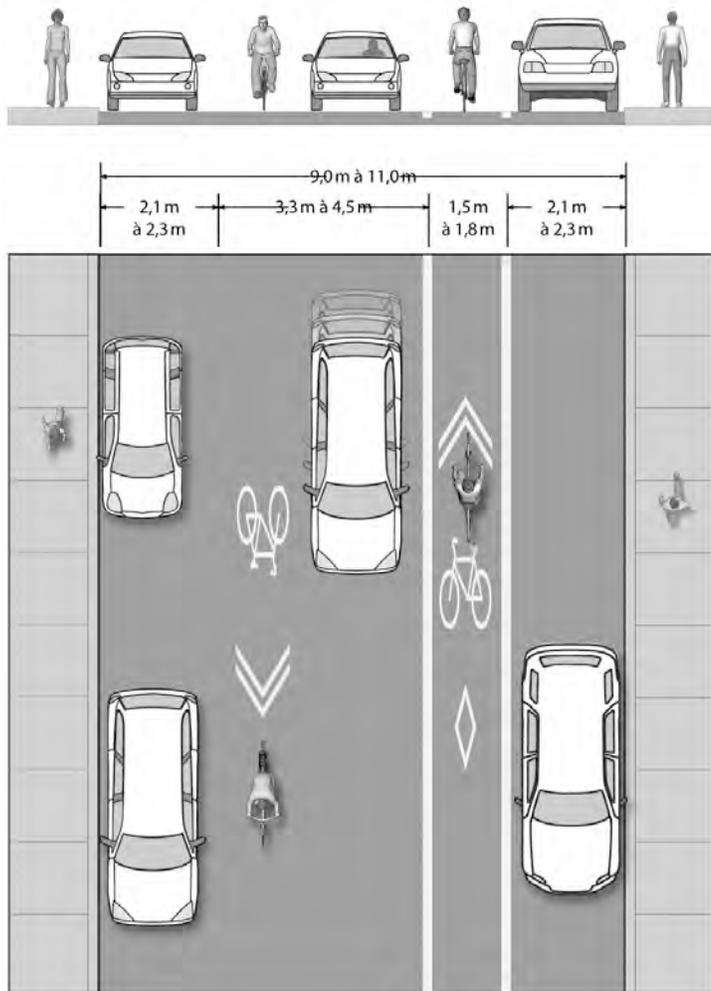
Qu'est-ce qu'un double sens cyclable ?

Le double sens cyclable autorise les cyclistes à circuler dans les deux sens sur une rue qui est à sens unique pour les automobilistes. Dans une direction comme l'autre, les cyclistes circulent à la droite de la chaussée, comme sur une rue à double sens. Au Québec, le double sens cyclable est aménagé à l'aide d'une bande cyclable pour les cyclistes qui font face à la circulation et d'une chaussée désignée pour les cyclistes se déplaçant dans le sens de la circulation.

Ce type d'aménagement est tout à fait sécuritaire lorsqu'aménagé sur une rue à faible débit de circulation où le roulement des voitures en stationnement est minimale (ex : sur une rue résidentielle).



Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur



Source : Vélo Québec

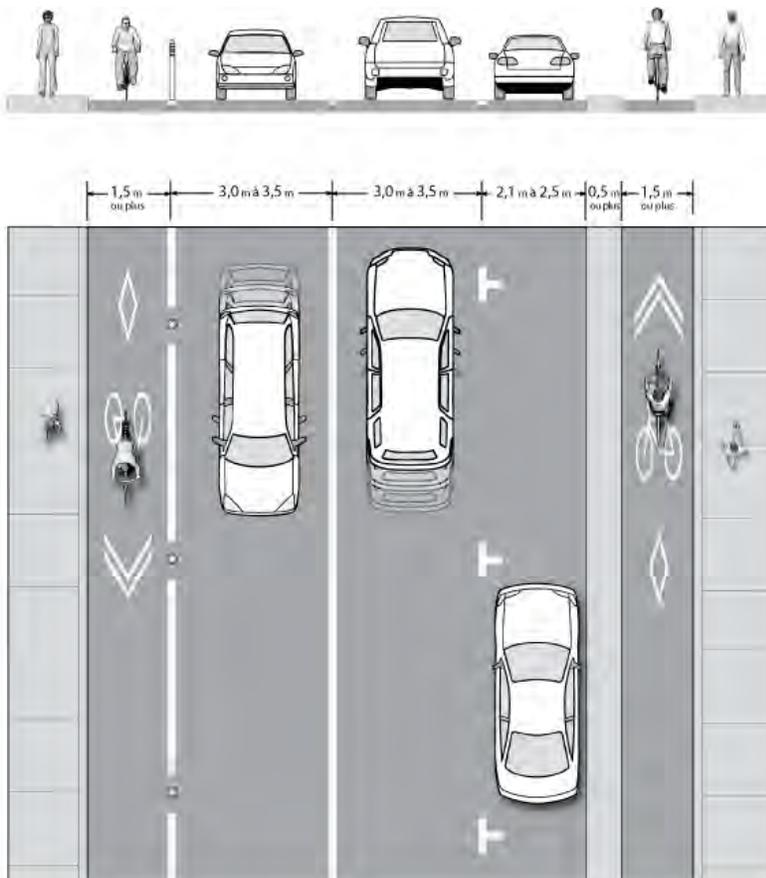


La piste cyclable et ses variantes

Qu'est-ce qu'une piste cyclable ?

Une piste cyclable est une voie réservée à l'usage exclusif des cyclistes. Contrairement à la bande cyclable qui est délimitée par du marquage au sol, la piste cyclable est physiquement séparée des véhicules motorisés en circulation par des délinéateurs, un terre-plein, un muret, des espaces de stationnement, etc. ou aménagée complètement à l'écart des voies de circulation.

L'espace lui étant nécessaire est généralement obtenu en éliminant une voie de circulation dédiée aux véhicules motorisés, en rétrécissant la largeur d'une ou plusieurs voies ou en éliminant des espaces de stationnement pour les voitures. Ce type d'aménagement offre confort et sécurité aux cyclistes sur les rues où le débit automobile est élevé. Si le stationnement automobile est permis le long de la piste, il faut prévoir une largeur suffisante pour l'ouverture des portières et interdire le stationnement à proximité des intersections pour assurer une visibilité adéquate.



Source : Vélo Québec, Mathieu Lamarre



Quel type de délinéateur doit-on choisir?

Les automobilistes et les cyclistes conservent une meilleure séparation avec les délinéateurs rigides en acier qu'avec les modèles articulés ou les modèles souples, qu'ils craignent moins d'accrocher. Les délinéateurs rigides offrent donc une meilleure sécurité.

Des délinéateurs efficaces seront espacés de 20 m au maximum. Ils sont dotés de bandes réfléchissantes dans leur partie supérieure. Pour des raisons de sécurité, ils ne peuvent servir d'éléments de séparation lorsque la vitesse autorisée est de plus de 50 km/h.



Source : Vélo Québec, Mathieu Lamarre



Comment choisir entre une piste bidirectionnelle et unidirectionnelle?

Pour assurer la visibilité des cyclistes aux intersections, il est toujours préférable de faire circuler ces derniers dans le sens de la circulation automobile, que ce soit dans les mêmes voies, dans des bandes cyclables ou dans des pistes aménagées en bordure de chaussée ou au niveau du trottoir (voir figure).

Cependant, pour certaines configurations (rue longeant un parc, un cours d'eau ou une voie ferrée, sens unique comportant peu d'intersections), la piste bidirectionnelle peut être une option valable, en particulier s'il s'agit de relier entre elles deux sections de piste en site propre situées d'un même côté de la rue. La quantité d'intersections et d'entrée charretière est le facteur discriminant pour la pertinence d'une telle installation.

Néanmoins, l'aménagement unidirectionnel reste à privilégier

1. Les aménagements bidirectionnels nécessitent minimalement des délinéateurs aux 20 mètres, qui doivent être posés avant l'ouverture printanière et enlevés après la fermeture automnale. Les bandes unidirectionnelles sont fonctionnelles tant et aussi longtemps que la chaussée est libre de neige et même à l'année lorsque déneigées.
2. Toujours dans la même idée, pour les bidirectionnelles, les panneaux doivent indiquer les dates de début et fin de saison pour permettre l'application de la réglementation. À l'extérieur de cette période, les cyclistes ont alors le droit de circuler, mais de part et d'autre de la chaussée. Ceux qui roulent du côté opposé à la piste sont alors dans une voie de circulation rendue plus étroite par la présence de la piste sur la chaussée! Et le message envoyé aux cyclistes et aux conducteurs est contradictoire: le marquage et les panneaux ne s'accordent plus! Tandis qu'avec les bandes de part et d'autre, les cyclistes rouleront toujours à la droite de la chaussée et ce même si le marquage est effacé (au printemps) ils seront à droite de la chaussée, là où le Code de la sécurité routière l'exige.
3. Bidirectionnelles sont aussi à proscrire pour une raison de sécurité. En fait, en cas d'accident, les risques de mortalité sont beaucoup plus élevés lors d'un impact face à face entre automobiliste et cycliste (ceci risque de se produire en présence d'un bidirectionnelle puisque les cyclistes qui roulent le plus près des voitures sont à contresens) que lors d'un impact se produisant alors que les usagers circulent dans le même sens (comme c'est le cas avec des bandes



unidirectionnelles).

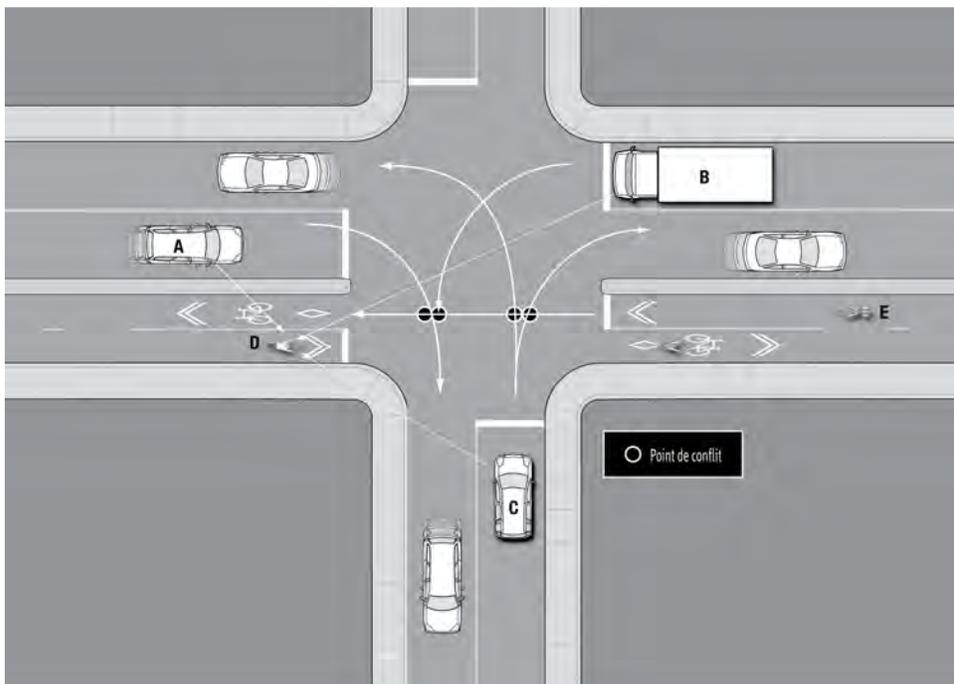
C'est ce que démontre le calcul suivant :

Impact face à face : Vitesse auto 50 km/h + vitesse vélo 25 km/h = impact à 75 km/h > 90 % risque de décès

VS

Impact dans le même sens de circulation : Vitesse auto 50 km/h – vitesse vélo 25 km/h = impact à 25 km/h < 10 % risque de décès

4. Enfin, les bidirectionnelles compliquent la circulation aux intersections, tel que démontré sur l'illustration suivante :



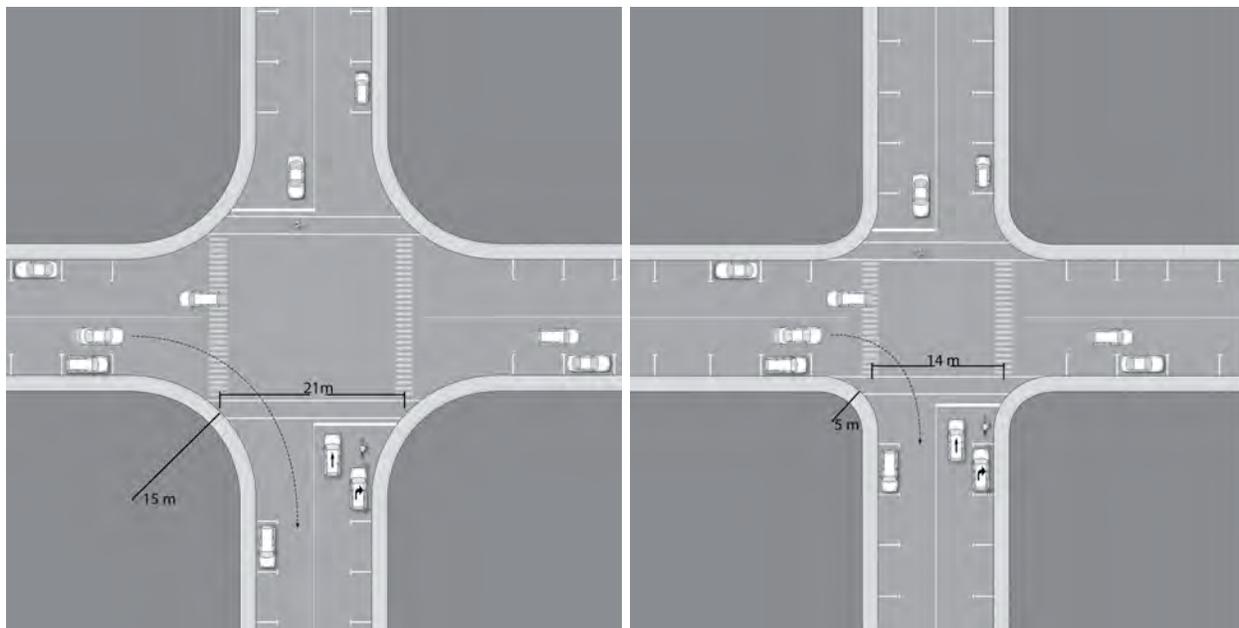
Source : Vélo Québec

En regardant la voie sur laquelle ils s'engagent, les automobilistes A, B et C aperçoivent facilement le cycliste D. Par contre, même s'ils font attention aux piétons, ils n'auront pas tendances à regarder en direction du cycliste E et ainsi risquent d'entrer en collision avec se dernier lorsqu'il s'engageront dans leur manœuvre de virage.



La réduction des rayons de trottoir, quels sont les avantages?

Le rayon du trottoir à l'intersection a une influence sur la vitesse des voitures en virage, surtout en l'absence de stationnement sur la rue. Un rayon court exige une réduction de vitesse plus importante qu'un rayon long qui, au contraire, permet de maintenir une vitesse élevée, au détriment du confort et de la sécurité (distance de visibilité insuffisante et temps de réaction réduit) de tous les usagers de la rue. La réduction du rayon contribue également à réduire la longueur de la traversée pour le piéton. Un rayon de 3,0 m est normalement suffisant en milieu urbain.



Source : Vélo Québec



La rue à sens unique en zone scolaire

La mise à sens unique de certaines rues à proximité immédiates des écoles peut permettre de résoudre certaines problématiques et certains conflits entre les différents usagés de la route. Cette mesure permet notamment:

- De simplifier la circulation automobile et la rendre plus prévisible pour les piétons qui cheminent vers l'école;
- De limiter le nombre de véhicules à un même moment sur la rue, devant les zones de débarcadère;
- D'éliminer les virages en « U » sur la rue;
- De mettre en place plus facilement des mesures d'apaisement de la circulation notamment:
 - Le rétrécissement de la chaussée par du marquage hachuré au sol
 - La mise en place de goulots d'étranglement (bollards ou saillie de trottoirs) en guise mesure d'apaisement de la circulation
 - L'implantation de dos d'âne allongés



Source: Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Montréal



Le dégagement visuel aux intersections

L'article 386 du Code de sécurité routière (CSR) stipule :

« Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier [...] dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci; [...] »

Cette interdiction est plutôt méconnue de la population et souvent tolérée par les services de police. Il n'est donc pas rare d'observer des véhicules stationnés à moins de cinq mètres du coin d'une rue. Pourtant, cette pratique nuit grandement à la visibilité aux intersections, et ce, pour tous les usagers de la route (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.). Considérant que la majorité des accidents impliquant des piétons ou des cyclistes se produisent à une intersection¹, il est capital d'y assurer la meilleure visibilité possible.

Plusieurs mesures peuvent être prises en regard de cette problématique notamment :

- L'implantation d'une signalisation appropriée d'interdiction de stationner ou d'immobiliser un véhicule
- Un marquage au sol ou sur les coins de trottoirs identifiant clairement l'interdiction de stationner
- La présence d'obstacles physiques au stationnement dans la zone visée (implantation de bacs à fleurs, de bollards et/ou de supports à vélo, l'aménagement de saillies de trottoir, etc.)
- Une surveillance accrue de la part des services de police
- Une sensibilisation auprès des citoyens

¹ MORENCY, P., CLOUTIER, M. S. (2005) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements*, Direction de santé publique de Montréal, Montréal, 158 p.



Exemple de marquage et de signalisation visant le dégagement visuel de l'intersection
Source : Arrondissement de Verdun, Montréal

¹ MORENCY, P., CLOUTIER, M. S. (2005) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements*, Direction de santé publique de Montréal, Montréal, 158 p.



Le dos d'âne allongé, quelle est son utilité?

Le dos d'âne allongé est un renflement en travers de la chaussée, dont la hauteur, la longueur et le profil sont étudiés pour causer un inconfort important au-delà de la vitesse souhaitée, qui est généralement de 30 km/h. Pour cette vitesse, il a une hauteur d'environ 80 mm. Sa longueur varie de 3,7 à 7,0 m, et son profil peut être circulaire, parabolique ou sinusoïdal. Un abaissement de chaque côté, à proximité de la bordure de trottoir, permet l'écoulement de l'eau.

Le dos d'âne allongé est une mesure appropriée sur les rues où la circulation est faible. Par contre, il n'est pas recommandé sur les rues empruntées par les circuits d'autobus, le réseau de camionnage et les parcours prioritaires des camions de pompiers.



Source : Vélo Québec, Mathieu Lamarre



Source : Vélo Québec



Le marquage au sol, quelle est son utilité?

Mise en place, par du marquage au sol, de mesures d'aménagement virtuelles. Par exemple : terre-plein, passage piéton, espaces réservés au stationnement, etc. La présence de marquage sur la chaussée permet de :

- Confiner la voiture dans un espace de circulation restreint ;
- Bien identifier la place des piétons et des cyclistes;
- Évaluer l'efficacité d'un futur aménagement permanent.



Source : Vélo Québec, Mathieu Lamarre



Le marquage au sol peut également s'avérer très utile pour bonifier la visibilité d'une zone scolaire. Le marquage de pictogrammes d'écoliers et du mot ÉCOLE ou encore le marquage de la limite de vitesse sur la chaussée peut s'avérer un complément efficace aux panneaux de signalisation requis par le Code de la sécurité routière.

En effet, étant localisé au centre du champ de vision du conducteur d'une automobile, le marquage sur la chaussée peut difficilement passer inaperçu.



Source : Vélo Québec, David Métivier

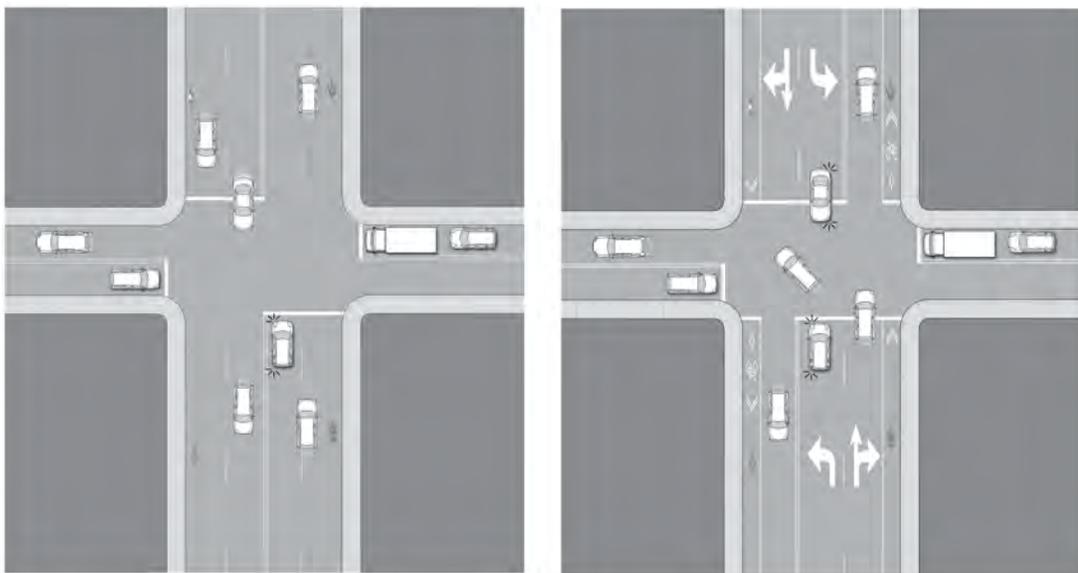


Le « *road diet* » (réduction du nombre de voies), quels sont les avantages?

La transformation d'une rue à 4 voies en rue à 3 voies, une par direction et une pour les virages à gauche, comporte de nombreux avantages :

- réduction et stabilisation de la vitesse, parce qu'un peloton routier tend à circuler à la vitesse du véhicule en tête;
- les conducteurs qui continuent tout droit à l'intersection n'ont aucune manœuvre à effectuer, et ceux qui tournent à gauche se rangent dans la voie de virage à gauche;
- l'élimination d'une voie permet l'ajout de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée, ce qui accroît le confort et la sécurité des cyclistes;
- le confort et la sécurité des piétons sont aussi accrus par la réduction de la vitesse de circulation, l'éloignement des voitures par rapport au trottoir et l'élimination des éclaboussures dues à la circulation dans les flaques en bordure de chaussée.

La troisième voie est tantôt une voie continue de virage à gauche dans les deux sens (lorsque les entrées commerciales sont nombreuses), tantôt une voie auxiliaire de virage à gauche aux intersections, remplacée par un terre-plein physique ou peint entre les intersections. Plusieurs projets comportant une réduction du nombre de voies de 4 à 3 ont été réalisés aux États-Unis (où on lui donne le nom de *road diet*); on a observé que, dans cette situation, la capacité de circulation est maintenue à plus de 20 000 véhicules par jour, sauf lorsque les intersections sont rapprochées.



Source : Vélo Québec



Le stationnement oblique

Le stationnement oblique par l'arrière occupe un espace supplémentaire sur la chaussée qui peut atteindre 3,5 m. Il demande les mêmes manœuvres que le stationnement en parallèle (arrêt et marche arrière en diagonale) et procure plusieurs avantages:

- capacité de stationnement accrue pour une même longueur de rue;
- bonne visibilité du conducteur, autant en entrant qu'en sortant de la case de stationnement;
- prévisibilité de la manœuvre pour le cycliste circulant à droite de la voiture qui s'apprête à stationner;
- accès facile au trottoir à partir de la voiture, sans avoir à contourner la portière ouverte;
- accès facile au coffre de la voiture à partir du trottoir.

Le stationnement oblique par l'avant est totalement déconseillé à cause de la mauvaise visibilité du conducteur, autant à l'entrée, alors que la manœuvre d'accès à la case peut se faire sans prévenir et coincer le cycliste qu'il n'a pas vu dans son angle mort, qu'à la sortie, alors que le conducteur doit reculer sans voir les cyclistes et les véhicules en circulation.



Source : Vélo Québec, Pierre Hanlari



Le terre-plein et ses variantes

Terre-plein

« Îlot surélevé construit sur l'axe central d'une voie à deux sens de circulation pour réduire la largeur totale des voies adjacentes. »¹



Source : www.pedbikeimages.org, Dan Burden

Référence :

¹ Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé. 2011. *Mesures d'apaisement de la circulation*. Glossaire pour des connaissances en matière de politiques publiques favorables à la santé. Institut national de santé publique. Québec. 11 pages, page 10.



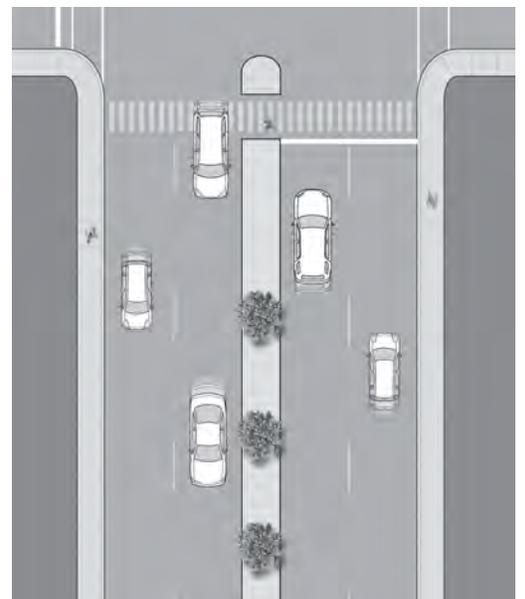
L'îlot et le refuge piétonnier (ou îlot refuge)

« Un refuge piétonnier est un terre-plein (ou espace bétonné) typiquement situé au centre d'une rue à deux directions pour permettre aux piétons de la traverser en deux étapes. »¹ Il peut aussi être situé en bordure de rue en absence de trottoir. La présence d'un îlot limite également le rayon de virage et force le ralentissement des véhicules.²



¹ Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé. 2011. *Mesures d'apaisement de la circulation*. Glossaire pour des connaissances en matière de politiques publiques favorables à la santé. Institut national de santé publique. Québec. 11 pages, page 8.

² Vélo Québec. 2009. *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes*. Guide Technique. 168 pages, page 108.



Vue en plan d'un îlot refuge

Source : Vélo Québec



Les passages piétons

Un passage piéton indique l'endroit qui doit être emprunté par les piétons pour traverser une rue ou une intersection. Le passage piéton est de couleur blanche s'il est localisé à une intersection sécurisée par un arrêt obligatoire ou un feu de circulation. Il est plutôt de couleur jaune lorsque situé à une intersection non sécurisée ou en milieu d'un tronçon de rue.

Le passage piéton est généralement représenté de deux façons. Il peut être délimité par deux lignes parallèles ou encore être composé d'une série de larges bandes (aussi appelé blocs piétons). Cette deuxième option est utilisée pour marquer plus fortement l'importance d'une traverse où l'on retrouve un achalandage particulièrement élevé.

Vélo Québec recommande de favoriser l'utilisation de passages piétons à larges bandes (blocs piétons), lorsque justifié, puisqu'ils ont un impact visuel plus fort et contribuent à une meilleure visibilité des piétons lors de la traverse.



Passage piéton à doubles lignes blanches parallèles
Source : Vélo Québec, David Métivier

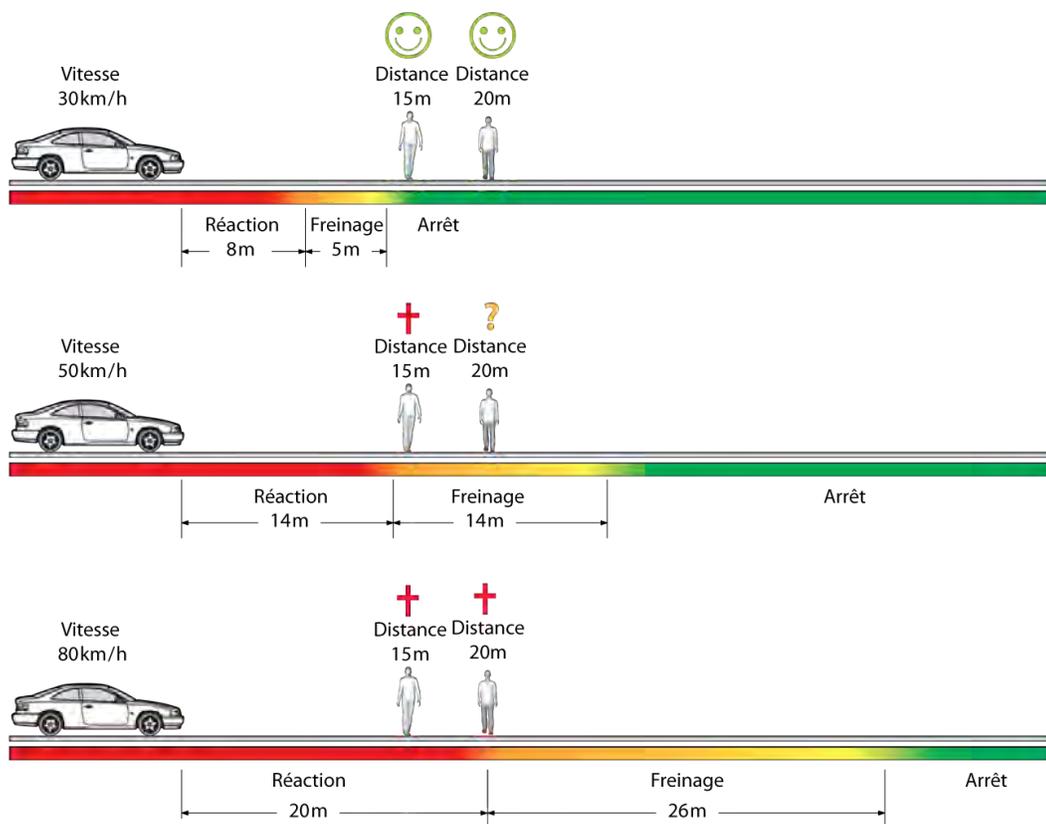


Passage piéton à larges bandes blanches
Source : Vélo Québec, David Métivier



Pourquoi implanter des mesures d'apaisement de la circulation?

Les mesures d'apaisement de la circulation, appelées «traffic calming» en anglais, sont l'ensemble des mesures qui peuvent être prises pour modérer la vitesse des automobiles. L'objectif de ces mesures est de minimiser les impacts de la circulation sur la vie de quartier et d'assurer une meilleure cohabitation des automobiles, des cyclistes et des piétons. On vise généralement à limiter la vitesse à 30 km/h, ce qui réduit les distances de freinage de moitié comparativement à 50 km/h.





La vitesse et le débit des véhicules sont des aspects fondamentaux du partage de la route. Une vitesse et un débit modérés :

- réduisent la pollution de l'air et la pollution sonore
- sont moins stressants pour les piétons et les cyclistes
- accroissent la sécurité de tous grâce à une meilleure perception des mouvements des autres et à un temps de réaction plus grand pour freiner en cas d'imprévu.

La vitesse en cause pour ¹:

- 44 % des décès (255 décès par année)
- 37 % des blessés graves (1000 par année)
- 25 % des blessés légers (10 700 par année)
- L'accroissement de la vitesse augmente le risque d'accident et la gravité des blessures.

Baisse de 1 km/h de la vitesse moyenne pratiquée :

- Baisse de 2 % des accidents corporels
- Baisse de 3 % des accidents graves
- Baisse de 4 % des accidents mortels

Afin d'être efficace, ces mesures doivent être appliquées à l'échelle d'un secteur et non seulement sur un tronçon de rue. Bien conçues, ces mesures ont très peu d'impact sur le temps de parcours des automobiles, notamment parce qu'elles peuvent améliorer la fluidité aux intersections.

¹ Accès Transports Viables, Vivre en ville. Sécurité des piétons et cyclistes en milieu urbain, 25 janvier 2012, Catherine Berthod, ing., urb. Direction de la sécurité en transport Transport Québec



Qu'est-ce qu'un trottoir de qualité ?

Le trottoir est une infrastructure primordiale pour le piéton. Il lui procure un endroit confortable et sécuritaire, en le séparant physiquement de la circulation automobile. En ce sens, la présence de trottoirs est essentielle sur la rue.

Outre son existence, quelles sont les qualités d'un bon trottoir?

Le trottoir doit :

- Avoir une largeur suffisante. Une largeur minimale de 1,8 mètre est recommandée pour assurer un croisement confortable de deux personnes ;
- Posséder un substrat de qualité, en bon état;
- Posséder une surface uniforme et éviter le plus possible les dénivellations;
- Être libre d'obstacle et permettre un cheminement continu;



Trottoir avec dénivellations fréquentes – **à éviter**
Source: Google Streetview



Obstacles sur les trottoirs - **à éviter**
Source: Vélo Québec, David Métivier



Trottoir avec banquette végétalisée

En ce sens, les trottoirs avec banquettes végétalisées sont à privilégier lorsque leur aménagement est possible. Ils permettent notamment :

- De fournir une surface continue sans dénivellation pour les piétons;
- D'ajouter une séparation physique supplémentaire avec la circulation automobile, fournissant un plus grand confort aux marcheurs;
- De planter des arbres et de la verdure en bordure du trottoir, rendant le cheminement plus convivial et contribuant à l'atténuation des îlots de chaleur en milieu urbain.



Trottoir avec banquette végétalisée
Source: Vélo Québec, David Métivier



Qu'est-ce qu'une chaussée désignée?

La chaussée désignée est une rue ou une route officiellement reconnue comme voie cyclable. Les cyclistes et les automobilistes partagent le même espace, ce qui la distingue de la bande ou piste cyclable qui elles offrent une voie strictement réservée aux cyclistes. La chaussée désignée sert de lien entre deux voies cyclables en offrant un itinéraire balisé à l'aide de panneau de signalisation (vélo et automobile) et de marquage (vélo et chevron).

Pour être sécuritaire, elle doit être aménagée sur une route à faible débit de circulation automobile mais suffisamment fréquentée par les cyclistes afin de ne pas banaliser la signalisation qui s'y rattache.



Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur



Source : Vélo Québec



Qu'est-ce qu'une traverse surélevée ?

Le passage piéton surélevé est un plateau reliant les trottoirs de part et d'autre d'un segment de rue. Il modère la vitesse de circulation et inverse les perceptions: ce sont les véhicules qui traversent l'espace piéton et non le contraire.



Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur



Quand doit-on installer des feux piétons?

Le feu pour piétons est utilisé pour indiquer une phase distincte pour les piétons ou un temps de dégagement plus long que celui indiqué aux véhicules par le feu jaune. Ce mode de gestion des priorités est utilisé lorsqu'il y a un nombre considérable de mouvements en conflit, par exemple sur une artère à fort débit de circulation où il y a beaucoup de virages vers la rue croisée.

Il peut comprendre les indications suivantes¹ :

- une silhouette blanche de piéton autorisant à s'engager dans le passage et à traverser la rue;
- une main orange clignotante indiquant que le piéton ne peut plus s'engager dans le passage et doit compléter la traversée s'il est déjà engagé;
- une main orange fixe indiquant que le piéton doit attendre;
- un décompte numérique du nombre de secondes restant pour traverser.



Source : MTQ



Source : Vélo Québec, Mathieu Lamarre

¹ Au Québec, ces indications sont toutes requises, incluant le décompte numérique, maintenant obligatoire lorsqu'il y a des feux pour piétons.



Signalisation et exemple de panneaux dynamiques

Les panneaux de signalisation s'adressant aux piétons et aux cyclistes doivent-ils être différents de ceux pour les automobilistes?

Non. La signalisation destinée aux piétons et aux cyclistes ne doit ni répéter dans des dimensions réduites ni contredire la signalisation implantée sur une route. Lorsque les cyclistes circulent sur la même chaussée et dans la même direction que les automobilistes (chaussée désignée, bande cyclable, accotement asphalté, piste cyclable sur rue), la signalisation doit s'adresser à tous les utilisateurs de la voie publique. Cette règle s'applique également à un sentier piéton et une piste cyclable qui traverse une rue à une intersection dotée de feux de circulation: les feux s'adressent aussi aux piétons et cyclistes, et il ne peut donc y avoir de panneaux d'arrêt.



Source : Vélo Québec, Mathieu Lamarre

Quelques exemples de panneaux de signalisation dynamique

Afficheur scolaire de vitesse (mobile ou fixe)

« Conçu pour modifier de façon positive le comportement des conducteurs en zones de fort achalandage, comme les grandes artères et les boulevards urbains, l'afficheur de vitesse solaire urbain est une stèle complètement indépendante fonctionnant à l'énergie solaire en toutes saisons, lui fournissant une autonomie minimale de 3 jours sans ensoleillement. L'afficheur de vitesse solaire urbain incite donc les usagers de la route à adopter une conduite responsable. »¹





Photo : Trafic Innovation

Panneau de limite de vitesse à DEL intégrées

« À l'entrée d'une zone scolaire, le panneau de renforcement de limite de vitesse permet de maximiser l'attention des conducteurs sur le message, en mettant l'emphase sur les caractères à DEL clignotantes intégrées. »²

Passage pour piétons à DEL et à bouton

« À l'approche de la zone de traverse visée, le panneau de passage pour piétons permet de maximiser l'attention des conducteurs sur la traverse de piétons aux endroits problématiques. »³



Photo : Trafic Innovation



Photo : Trafic Innovation

Clignotant rouge à DEL solaire

« Le clignotant à DEL permet d'attirer immédiatement l'attention des conducteurs sur le panneau d'arrêt clignotant. »⁴

Panneau d'arrêt DEL en contour

« Le panneau d'arrêt permet d'attirer immédiatement l'attention des conducteurs sur l'enseigne en mettant l'emphase sur le contour du panneau à l'aide de DEL intégrées clignotant. »⁵

Source : ^{1,2,3,4,5} <http://trafic-innovation.com/fr/produits>, Trafic innovation 2013

