



Vélo Québec

# Plan de déplacement

## Arrondissement de Verdun

Commissions scolaires Marguerite-Bourgeoys et Lester  
B. Pearson

Ville de Montréal



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

Vélo Québec tient à remercier ses nombreux partenaires pour leur appui dans le développement du programme *À pied, à vélo, ville active*, visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment autour des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens. La réalisation de ce plan de déplacement n'aurait pu être possible sans le concours d'organismes et d'individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

Nous remercions pour leur précieuse collaboration les directions, le personnel, les parents et les élèves des écoles :

- Chanoine-Joseph-Théorêt
- Île-des-Sœurs
- Lévis-Sauvé
- Notre-Dame-de-Lourdes
- Notre-Dame-de-la-Paix
- Notre-Dame-des-Sept-Douleurs
- Riverview
- Verdun Elementary

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

- Québec en Forme

Et, dans la région de Montréal, grâce à la :

- Direction de santé publique de Montréal

Vélo Québec remercie également pour leur collaboration le Service de police de la Ville de Montréal, soit les agents Isabelle Dallaire, Nathalie Grenier et Heden Glenn, les services de l'arrondissement de Verdun, particulièrement madame Marie-Ève Nadeau, ainsi que les Commissions scolaires Marguerite-Bourgeoys et Lester B. Pearson.



# Table des matières

|   |            |
|---|------------|
| <b>1. À PIED, À VÉLO, VILLE ACTIVE DANS L'ARRONDISSEMENT DE VERDUN.....</b>   | <b>VII</b> |
| 1.1 MISE EN CONTEXTE.....   | IX         |
| 1.1.1 <i>Portrait général de l'environnement urbain</i> .....   | IX         |
| 1.1.2 <i>Plans et politiques déjà en place</i> .....  | IX         |
| 1.1.3 <i>Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) pour l'ensemble du territoire à l'étude</i> .....                      | X          |
| <b>A- ÉCOLE CHANOINE-JOSEPH-THÉORÊT .....</b>   | <b>1</b>   |
| A.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE CHANOINE-JOSEPH-THEORET .....   | 3          |
| A.1.1 <i>Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3          |
| A.1.2 <i>Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Chanoine-Joseph-Théorêt</i> ..... | 5          |
| A.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE CHANOINE-JOSEPH-THEORET .....  | 6          |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 9          |
| <b>B- ÉCOLE ÎLE-DES-SŒURS .....</b>   | <b>1</b>   |
| B.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE ÎLE-DES-SŒURS.....  | 3          |
| B.1.1 <i>Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3          |
| B.1.2 <i>Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Île-des-Sœurs</i> .....           | 5          |
| B.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE ÎLE-DES-SŒURS .....  | 6          |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 9          |
| <b>C- ÉCOLE LÉVIS-SAUVÉ.....</b>  | <b>1</b>   |
| C.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE LEVIS-SAUVE .....   | 3          |
| C.1.1 <i>Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3          |
| C.1.2 <i>Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Lévis-Sauvé</i> .....             | 5          |
| C.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE LEVIS-SAUVE.....   | 6          |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 9          |
| <b>D- ÉCOLE NOTRE-DAME-DE-LOURDES .....</b>   | <b>1</b>   |
| D.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE NOTRE-DAME-DE-LOURDES.....  | 3          |
| D.1.1 <i>Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3          |
| D.1.2 <i>Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Notre-Dame-de-Lourdes</i> .....   | 5          |
| D.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE NOTRE-DAME-DE-LOURDES .....  | 6          |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 9          |
| <b>E- ÉCOLE NOTRE-DAME-DE-LA-PAIX.....</b>  | <b>1</b>   |
| E.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE NOTRE-DAME-DE-LA-PAIX .....   | 3          |
| E.1.1 <i>Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3          |
| E.1.2 <i>Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Notre-Dame-de-la-Paix</i> .....   | 4          |
| E.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE NOTRE-DAME-DE-LA-PAIX.....   | 5          |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 8          |

|  |            |
|--|------------|
| <b>F- ÉCOLE NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS .....</b>   | <b>1</b>   |
| F.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS.....  | 3          |
| <i>F.1.1 Caractéristiques de l'école .....</i>   | <i>3</i>   |
| <i>F.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs .....</i> | <i>5</i>   |
| F.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS .....  | 7          |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....  | 9          |
| <b>G- ÉCOLE RIVERVIEW .....</b>  | <b>1</b>   |
| G.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE RIVERVIEW .....  | 3          |
| <i>G.1.1 Caractéristiques de l'école.....</i>  | <i>3</i>   |
| <i>G.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Riverview .....</i>                    | <i>5</i>   |
| G.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE RIVERVIEW.....  | 6          |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....  | 9          |
| <b>H- ÉCOLE VERDUN .....</b>   | <b>1</b>   |
| H.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE VERDUN .....   | 3          |
| <i>H.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Verdun .....</i>                       | <i>4</i>   |
| H.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE VERDUN.....   | 5          |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....  | 8          |
| <b>2. ENJEU ET PISTES DE SOLUTION GÉNÉRALES S'APPLIQUANT À L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE DE L'ARRONDISSEMENT DE VERDUN .....</b>                          | <b>XII</b> |
| <b>ANNEXES .....</b>   |            |

# 1. À pied, à vélo, ville active dans l'arrondissement de Verdun

L'arrondissement de Verdun possède 11 établissements scolaires de niveaux primaire et secondaire. De ce nombre, une école primaire a déjà participé au programme *Mon école à pied, à vélo* depuis 2008 avec pour résultat, notamment, la production d'un plan de déplacement, l'installation de supports pour les vélos et la réalisation de plusieurs activités de sensibilisation. Cette école est :

- Notre-Dame-de-la-Garde

En septembre 2012, Vélo Québec a signé une entente de collaboration avec l'arrondissement afin que toutes les écoles du territoire de Verdun participent au programme *À pied, à vélo, ville active*.

Le présent plan de déplacement comprend d'abord des recommandations générales qui peuvent s'appliquer à l'ensemble du territoire. Toutefois, l'accent est mis sur les écoles ainsi que sur les pôles majeurs d'attraction pour les jeunes, soit les parcs, les maisons des jeunes, les centres communautaires, les centres de loisirs, etc. La carte 1.1 dresse un portrait des éléments pris en compte par le présent plan de déplacement.

Par la suite, ce plan s'attarde spécifiquement aux huit écoles primaires publiques de l'arrondissement, en ciblant des problématiques précises aux abords de ces écoles et en y suggérant des pistes de solutions. Il s'agit des écoles:

- |                            |                                 |
|----------------------------|---------------------------------|
| A) Chanoine-Joseph-Théorêt | E) Notre-Dame-de-la-Paix        |
| B) Île-des-Sœurs           | F) Notre-Dame-des-Sept-Douleurs |
| C) Lévis-Sauvé             | G) Riverview                    |
| D) Notre-Dame-de-Lourdes   | H) Verdun Elementary            |

De plus, deux écoles secondaires publiques bénéficient aussi du programme *À pied, à vélo, ville active*. Ces écoles ont reçu une expertise de stationnements pour vélo en plus de se voir proposer une série d'activités de sensibilisation et de mobilisation. Ces deux écoles sont :

- Académie Beurling
- Monseigneur-Richard

Carte 1.1 : Portrait général du regroupement





## 1.1 Mise en contexte

### 1.1.1 Portrait général de l'environnement urbain

L'arrondissement de Verdun se caractérise par sa trame de rues orthogonales très favorable au transport actif. Sa desserte en transport en commun est aussi importante puisque quatre stations de métro desservent le territoire, ainsi que de nombreuses lignes d'autobus, dont plusieurs mènent directement au centre-ville de Montréal. En fait, par sa qualité de desserte en transport en commun, combiné à l'aménagement du territoire de l'arrondissement, l'intermodalité y est favorisée et, par le fait même, offre une meilleure alternative à l'automobile lorsque vient le temps de choisir un mode de déplacement. Enfin, la mixité d'usage et le regroupement de nombreux services font en sorte que les points de destinations sont facilement accessibles à pied ou à vélo.

### 1.1.2 Plans et politiques déjà en place

À la signature de l'entente de collaboration avec l'arrondissement, en septembre 2012, l'arrondissement de Verdun était déjà actif dans le dossier du transport actif. Voici un aperçu de quelques politiques locales de l'arrondissement alors que la section 1.1.3 dresse un portrait non exhaustif des mesures d'aménagements et de sensibilisations mises en place pour favoriser le transport actif.

| Politique  | Action en lien avec le transport actif   |
|--|--|
| Plan d'urbanisme <sup>1</sup>                                | <ul style="list-style-type: none"><li>« Objectif 14 – Augmenter la sécurité des déplacements des différents utilisateurs<ul style="list-style-type: none"><li>4.2 Favoriser l'application de la réglementation donnant priorité aux piétons sur les traverses de rues et mettre en place une campagne d'information et de signalisation à cet effet.</li></ul></li></ul> |
| Politique de circulation et de stationnement <sup>2</sup>    | <ul style="list-style-type: none"><li>Encourager l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile</li></ul>  |
| Plan local de développement durable                          | <ul style="list-style-type: none"><li>Action 2 : Réduire la dépendance à l'automobile</li><li>Action 12 : Apaiser la circulation</li></ul>   |
| Plan d'action local en santé publique 2010-2015 <sup>3</sup> | <ul style="list-style-type: none"><li>Soutenir les initiatives favorisant l'apaisement de la circulation automobile et le transport actif</li></ul>  |
| Politique familiale de Verdun <sup>4</sup>                   | <ul style="list-style-type: none"><li>2.3 Amélioration des aménagements urbains propices à la pratique des transports actifs :<ul style="list-style-type: none"><li>2.3.1 Faire en sorte que le plan d'aménagement urbain favorise la sécurité et la cohabitation harmonieuse des usagers des transports actifs* dans l'arrondissement.</li></ul></li></ul>              |

<sup>1</sup> Chapitre 24 du plan d'urbanisme, p.16

<sup>2</sup> Axe 4, p. 13

<sup>3</sup> Orientation 4, p. 7

<sup>4</sup> Politique familiale de Verdun, p. 4

### 1.1.3 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) pour l'ensemble du territoire à l'étude

**Tableau 1.1 : Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif déjà mises en place\***

| Emplacement                                  | Intervention   | Acteur concerné | Réalisation   |
|--|--|-----------------|---------------|
| L'ensemble du territoire de l'arrondissement | Dégagement visuel aux intersections                      | Arrondissement  | Déjà en place |
| L'ensemble du territoire de l'arrondissement | Sécurisation des passages pour personne                  | Arrondissement  | Déjà en place |
| L'ensemble du territoire de l'arrondissement | Plus de 25 km de pistes cyclables et multifonctionnelles | Arrondissement  | Déjà en place |

\* Liste non exhaustive

**Tableau 1.2 : Identification des mesures de sensibilisation favorisant le partage de la route**

| Emplacement                                      | Intervention   | Acteur concerné   | Réalisation               | Photo   |
|--|--|---|---------------------------|---|
| Le territoire de l'arrondissement de Verdun      | Projet de Quartier 21  | Arrondissement en partenariat avec la Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, la Commission scolaire English-Montréal et le Service de police de la Ville de Montréal | Depuis 2012               |   |
| Le territoire des 19 arrondissements de Montréal | Campagne de sécurité routière 100 % vigilant dans mon arrondissement | Ville de Montréal, les 19 arrondissements et le Service de police de la Ville de Montréal   | 2012-2013                 |  |
| Secteur autour des écoles                        | Opération radar  | Service de police de la Ville de Montréal   | À chaque rentrée scolaire |   |



Vélo Québec

# Plan de déplacement

---

## A- École Chanoine-Joseph-Théorêt



Source : Site internet de l'école

**990, 5e Avenue, Verdun**

*Date de la marche de repérage : 22 novembre 2012*

*Visite et rapport effectués par : Myriam Lalancette*



## SOMMAIRE

|   |   |
|---|---|
| A.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE CHANOINE-JOSEPH-THEORET .....   | 3 |
| A.1.1 <i>Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3 |
| A.1.2 <i>Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Chanoine-Joseph-Théorêt</i> ..... | 5 |
| A.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE CHANOINE-JOSEPH-THEORET .....  | 6 |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS .....  | 9 |

## A.1 Mise en contexte de l'école Chanoine-Joseph-Théorêt

L'école Chanoine-Joseph-Théorêt se situe en milieu résidentiel qui se compose essentiellement de rues à faible débit de circulation. Néanmoins, sur certaines rues à proximité de l'école, la circulation automobile est plus importante, tant par le débit que la vitesse des voitures. Il s'agit du boulevard Champlain ainsi que de l'avenue Bannantyne.

Enfin, il est à noter que la majorité des élèves qui fréquentent l'établissement arrivent par la ruelle où se trouve aussi le stationnement des employés.

### A.1.1 Caractéristiques de l'école

#### Caractéristiques générales

Direction : **Carl Vézina**

Commission scolaire : **Marguerite-Bourgeoys**

Nombre d'élèves : **220 élèves**

Nombre d'employés (personnel et enseignants) : **25 employés**

Type d'école : **de quartier**

Nombre d'autobus/taxi(s) scolaire(s) : **0 autobus**

Nombre de brigadiers scolaires adultes : **2 brigadiers**

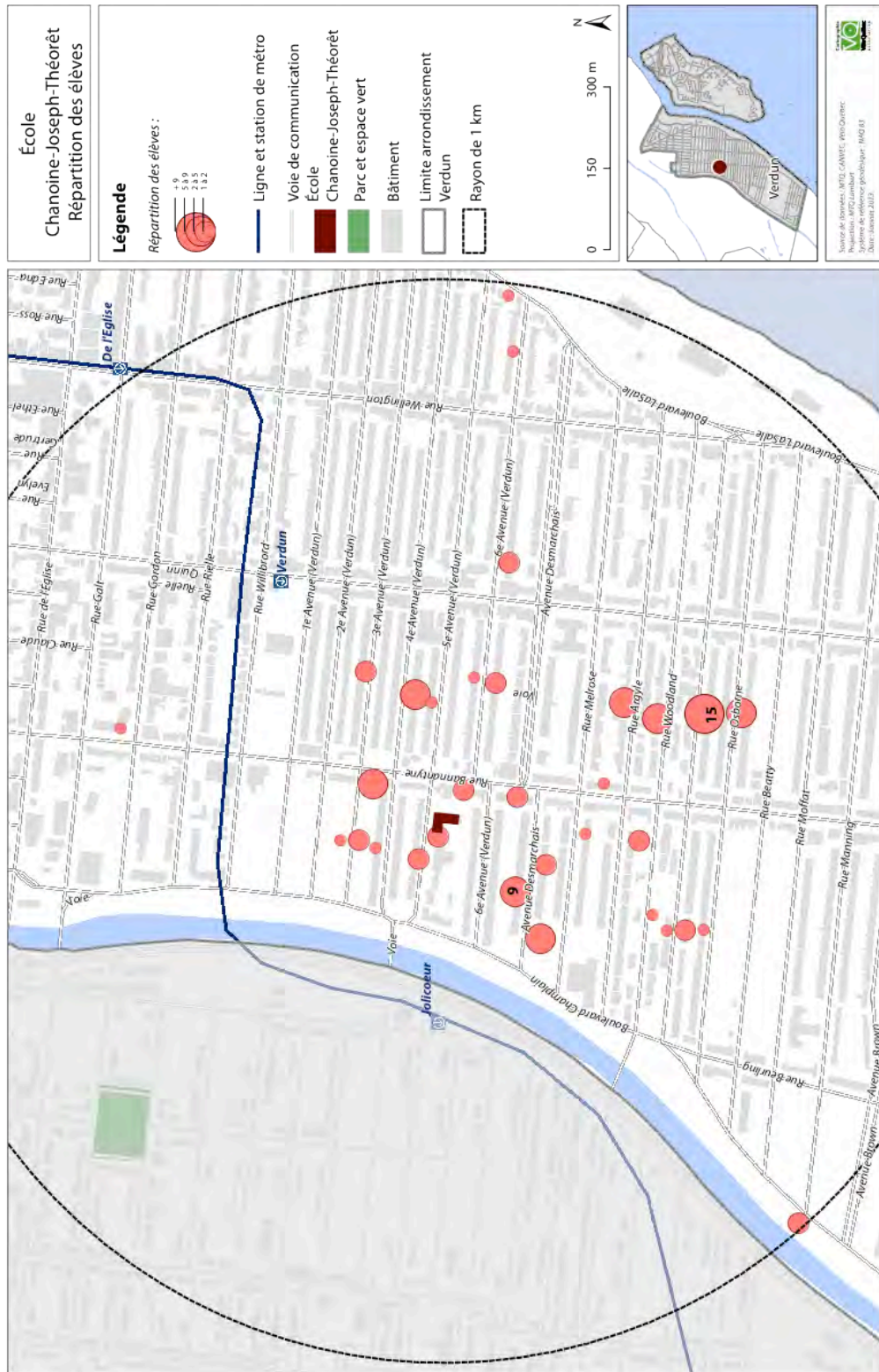
Nombre de brigadiers scolaires écoliers : **0**

#### Zone de desserte

Source :  
Commission  
scolaire  
Marguerite-  
Bourgeoys





## Carte A1 : Répartition géographique des élèves



## A.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Chanoine-Joseph-Théorêt

**Tableau A1: Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif**

| Emplacement   | Intervention  | Acteur concerné | Réalisation   | Photo   |
|---|---|-----------------|---------------|---|
| Intersection Desmarchais et Bannantyne              | Aménagement d'avancées de trottoir, d'un passage pour piétons et d'une signalisation soulignant l'obligation de respecter la priorité du piéton | Arrondissement  | Déjà en place |  |
|   | Terre-plein sur Desmarchais suffisamment large pour permettre une traverse en deux temps  | Arrondissement  | Déjà en place |  |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire   | SPVM            | Déjà en place |   |
| Intersection Bannantyne et la 5 <sup>e</sup> Avenue | Feux pour piétons   | Arrondissement  | Déjà en place |   |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire   | SPVM            | Déjà en place |   |
| Intersection Bannantyne et Woodland                 | Feux pour piétons   | Arrondissement  | Déjà en place |   |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire   | SPVM            | Déjà en place |   |

Photos : Google Street

## A.2 Enjeux et pistes de solution spécifiques de l'école Chanoine-Joseph-Théorêt

\*Les pistes de solution ci-dessous ne concernent que le territoire à proximité de l'école.

**Tableau A2 : Enjeux et pistes de solution spécifiques du territoire de l'école Chanoine-Joseph-Théorêt**










| Localisation  | Enjeux   | Pistes de solution par acteur  |  |  |
|---|--|--|--|--|
|   |  | École / commission scolaire  | Arrondissement ou ville centre   | Service de police  |
| 1- Intersection Bannantyne et 6 <sup>e</sup> Avenue | Difficulté pour les piétons de traverser induite par :<br>- La configuration en Z de l'intersection<br>- La présence du IGA (présence de camions de livraison le matin en plus des manœuvres de contournement par la droite des voitures qui attendent pour virer à gauche pour aller dans le stationnement) | Sensibiliser les parents et les élèves à traverser plutôt à l'intersection Desmarchais, au passage piéton avec le brigadier ou encore à la 5 <sup>e</sup> Avenue, aux feux de circulation et avec le brigadier | - Étudier la possibilité d'aménager une avancée de trottoir sur Bannantyne, du côté ouest, pour éviter que les voitures dépassent par la droite lorsqu'un automobiliste attend pour virer à gauche vers le stationnement<br>- Sensibiliser le commerçant à respecter la circulation piétonne, particulièrement à l'heure à laquelle les enfants se rendent à l'école, soit de 7 h 40 à 8 h |  |
| 2- Intersection Bannantyne et Desmarchais           | Malgré tous les aménagements, de nombreux automobilistes ne respectent pas le passage piéton, selon la brigadière  | Sensibiliser les élèves à bien utiliser un passage pour piétons, en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et établir un contact visuel avec le conducteur                                    | Tenter d'accroître la visibilité de la traverse à l'aide de panneaux lumineux ou encore par des panneaux installés directement au-dessus de la chaussée  | Étudier la possibilité de mettre en place une campagne qui sensibiliserait tant les piétons à bien utiliser les traverses piétonnes (en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et établir un contact visuel avec le conducteur) que les conducteurs à laisser les piétons traverser |
| 3- Intersection Bannantyne et Woodland              | Circulation piétonne affectée par les deux garages Toyota qui occasionnent beaucoup de circulation le matin  |  | Sensibiliser le commerçant à respecter la circulation piétonne, particulièrement à l'heure à laquelle les enfants se rendent à l'école, soit de 7 h 40 à 8 h   | Accentuer les opérations de surveillance à cet endroit le matin avant le début des classes pour assurer que la circulation des   |

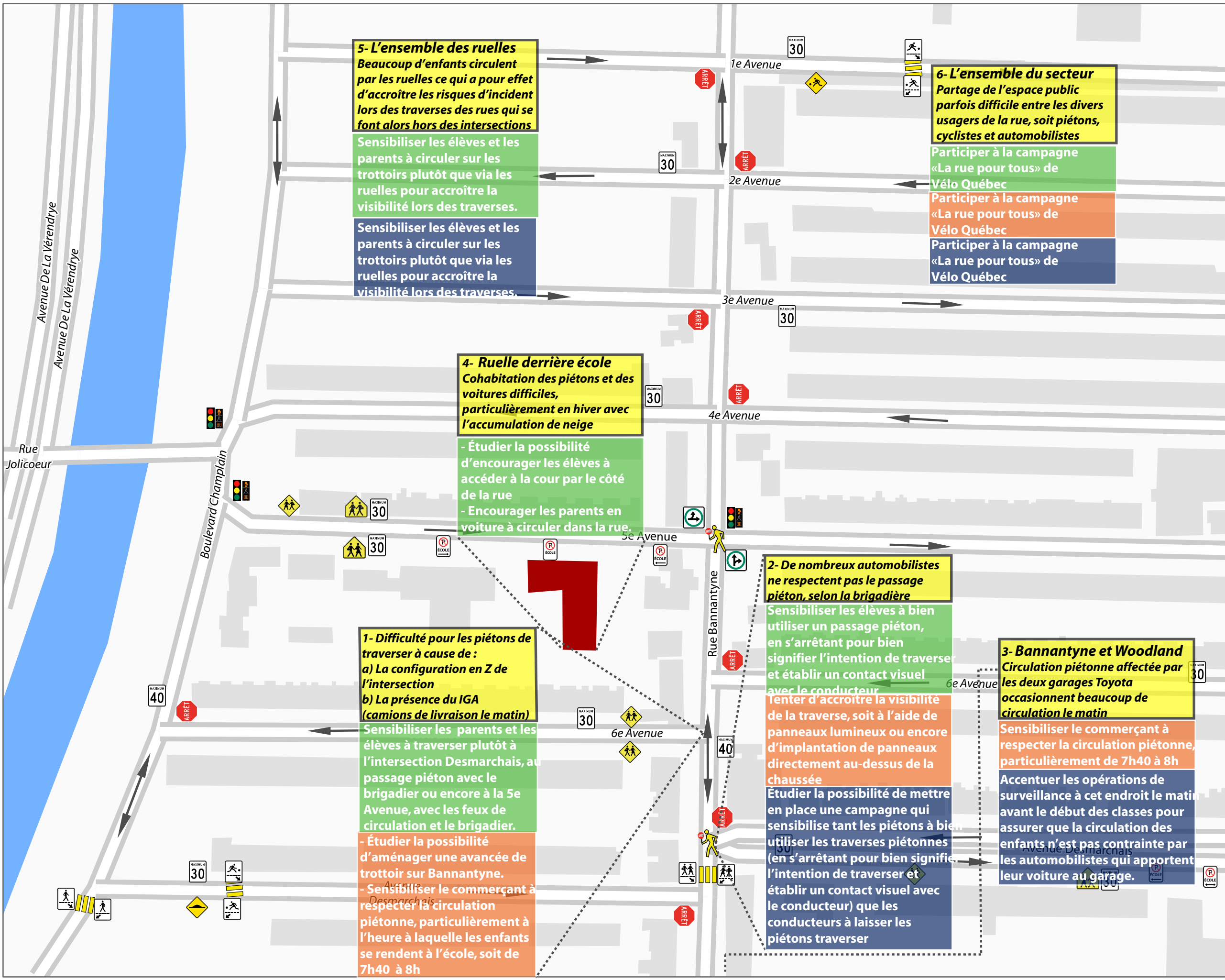


|   |   |  |   |  |
|---|---|--|---|--|
|   |   |  |   | enfants n'est pas contrainte par les automobilistes qui apportent leur voiture au garage.  |
| 4- La ruelle qui mène à la cour d'école                   | Cohabitation des piétons et des voitures difficiles, particulièrement en hiver avec l'accumulation de neige   | a) Étudier la possibilité d'encourager les élèves à accéder à la cour par le côté de la rue<br>b) Encourager les parents en voiture à circuler dans la rue |   |  |
| 5- L'ensemble des ruelles dans le secteur près de l'école | Beaucoup d'enfants circulent par les ruelles, ce qui a pour effet d'accroître les risques d'incident en traversant des rues sans passer par des intersections | Sensibiliser les élèves et les parents à circuler sur les trottoirs plutôt que par les ruelles pour accroître la visibilité en traversant les rues         |   | Sensibiliser les élèves et les parents à circuler sur les trottoirs plutôt que par les ruelles pour accroître la visibilité en traversant les rues |
| 6- L'ensemble du territoire                               | Partage de l'espace public parfois difficile entre les divers usagers de la rue, soit les piétons, cyclistes et automobilistes                                | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  |

# Carte A2: Enjeux et pistes de solution pour l'école Chanoine-Joseph-Théorêt

## Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Pré-signalisation zone scolaire
-  Passage écolier
-  École
-  Enjeu
-  Piste de solution pour l'équipe école
-  Piste de solution pour l'arrondissement
-  Piste de solution pour le service de police



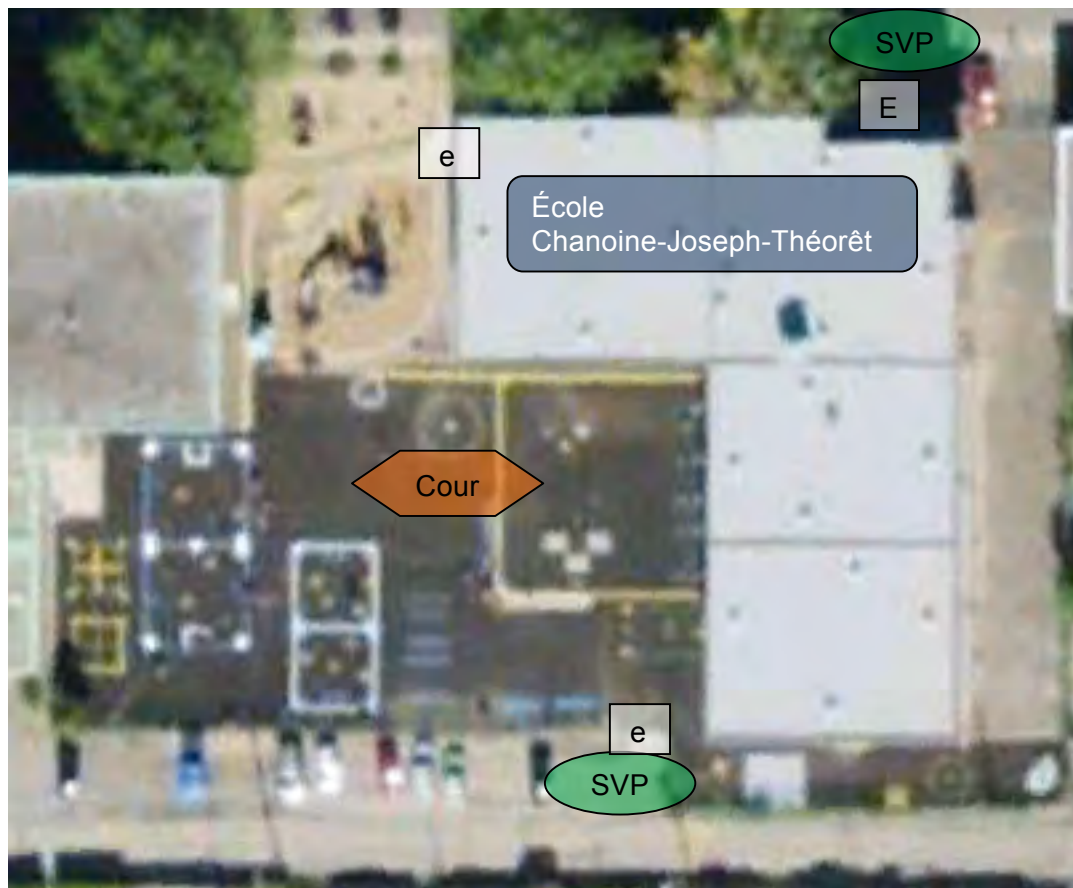
## Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

École Chanoine-Joseph-Théorêt

### A. Stationnement existant

Lors de la visite à l'école Chanoine-Joseph-Théorêt, celle-ci ne disposait pas de places de stationnement pour vélos. Toutefois, la direction de l'école nous a mentionné que l'établissement bénéficierait d'un don de supports en début 2013.

### Caractéristiques physiques



| Légende |   |
|---------|---|
|         | Entrée des élèves   |
|         | Entrée principale   |
|         | Site de stationnements pour vélos proposé par Vélo Québec |

## B. Recommandations

Pour bien répondre à la demande de stationnements pour vélos, mais aussi pour en encourager son utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves et d'une pour 10 à 40 employés<sup>5</sup>.

Ce ratio représente, pour l'école Chanoine-Joseph-Théorêt, entre 11 et 44 places pour les élèves, et entre 1 et 3 places pour les employés. Il est donc recommandé **d'offrir au moins 12 places** à court terme et éventuellement d'accroître cette offre en fonction de la demande. De plus, il serait préférable d'installer des supports de type râtelier à trois places (CP-3) ou à sept places (CP-7). (Voir Annexe 1 pour les caractéristiques techniques et les coûts).



Râtelier à 3 places



Râtelier à 7 places

Avantages de ce type de support :

- Facile de cadenas le cadre et la roue avant avec un cadenas en U.
- Bon support du vélo lorsqu'il est debout, avant qu'il ne soit cadencassé.
- Haute densité de stationnement.

### Sites recommandés

Voici les considérations à prendre en compte lors du choix des sites pour accroître l'utilisation des stationnements pour vélos et améliorer la sécurité :

- Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support pour vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres, et au maximum, à 50 mètres.
- Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes, et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.
- Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants, près des fenêtres des bureaux administratifs ou des classes de l'école.



Pour l'école Chanoine-Joseph-Théorêt, deux emplacements répondent à ces critères (identifiés en vert sur la photo aérienne de la page précédente). Le premier se trouve à l'arrière, soit à l'intérieur ou à l'extérieur de la clôture selon le choix de la direction. Le second est à l'avant, sur le petit palier à la droite de l'entrée principale.

<sup>5</sup> Vélo Québec 2009, *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168p.



Vélo Québec

# Plan de déplacement

---

## B- École Île-des-Sœurs



Source : Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys

**530 rue de Gaspé, Île-des-Sœurs**

*Date de la marche de repérage : 16 novembre 2012*

*Visite et rapport effectués par : Myriam Lalancette*



## SOMMAIRE

|   |          |
|---|----------|
| B.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE ÎLE-DES-SOEURS.....   | 3        |
| <i>B.1.1 Caractéristiques de l'école.....</i>   | <i>3</i> |
| <i>B.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Île-des-Sœurs .....</i> | <i>5</i> |
| B.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE ÎL-DES-SOEURS.....   | 6        |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 9        |

## B.1 Mise en contexte de l'école Île-des-Sœurs

L'école Île-des-Sœurs est située en milieu résidentiel. Celui-ci se caractérise par des rues à faible débit de circulation. Néanmoins, le boulevard Île-des-Sœurs, qui se situe à proximité de l'école, et qui doit être utilisé par certains élèves, est une voie de circulation où le débit routier est important, et ce, tant par la vitesse des automobilistes que par le nombre de véhicules qui l'emprunte.

Enfin, étant donné l'important volume d'élèves qui fréquentent cette école, l'affluence tant piétonne qu'automobiliste s'accroît considérablement à l'entrée et à la sortie des classes.

### B.1.1 Caractéristiques de l'école

#### *Caractéristiques générales*

Direction : **Nadia Sammarco**

Commission scolaire : **Marguerite-Bourgeoys**

Nombre d'élèves : **961 élèves**

Type d'école : **de quartier**

Nombre d'autobus/taxi(s) scolaire(s) : **2 autobus**

Nombre de brigadiers scolaires adultes : **0**






Nombre de brigadiers scolaires écoliers : **0**





## B.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques du territoire de l'école Île-des-Sœurs

**Tableau B1: Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif**

| Emplacement             | Intervention   | Acteur concerné                  | Réalisation   | Photo   |
|-------------------------|--|----------------------------------|---------------|---|
| Boulevard Île-des-Sœurs | Terre-plein qui permet de traverser la rue en deux temps (à la limite d'être trop étroit)                                      | Arrondissement                   | Déjà en place |    |
|                         | Avancées de trottoir qui encadrent l'espace de stationnement   | Arrondissement                   | Déjà en place |    |
|                         | Trottoir avec banquette (espace gazonné) qui éloigne la circulation piétonne de la rue, donc plus confortable pour les piétons | Arrondissement                   | Déjà en place |   |
|                         | Présence de nombreux passages pour piétons à larges bandes jaunes qui traversent le boulevard Île-des-Sœurs                    | Arrondissement                   | Déjà en place |  |
| Rue Berlioz             | Piste cyclable bidirectionnelle avec délinéateurs connectés à la piste cyclable qui contourne l'île                            | Arrondissement et ville centrale | Déjà en place |  |

Photos : Google Street

## B.2 Enjeux et pistes de solution spécifiques à l'école Île-des-Sœurs

\*Les pistes de solution ci-dessous ne concernent que le territoire à proximité de l'école.






**Tableau B2 : Enjeux et pistes de solution spécifiques au territoire de l'école Île-des-Sœurs**





| Localisation   | Enjeux  | Pistes de solution par acteur   |   |  |
|--|---|---|---|--|
|  |   | École /<br>commission<br>scolaire   | Arrondissement ou ville<br>centre   | Service de police  |
| 1- Sentier<br>derrière l'école<br>menant à<br>Berlioz  | Problème de<br>cohabitation<br>piétonne et<br>cycliste puisque<br>c'est par ce<br>sentier que les<br>élèves à vélo<br>accèdent aux<br>stationnements<br>pour vélo             | Sensibiliser les<br>élèves à vélo (et<br>leurs parents) à<br>respecter les<br>marcheurs en<br>roulant lentement<br>dans cette<br>dernière section<br>du trajet  | Aménager des corridors de<br>circulation parallèles pour les<br>piétons et les cyclistes  |  |
|  | Déneigement<br>inadéquat  |   | Veiller à déneiger le sentier<br>en hiver   |  |
|  | Éclairage<br>insuffisant en<br>hiver  |   | Améliorer la qualité de<br>l'éclairage  |  |
| 2- Boucle de la<br>rue Berlioz<br>menant vers<br>l'école   | La piste<br>bidirectionnelle<br>arrête un peu<br>avant le début de<br>la boucle   |   | Aménager une chaussée<br>désignée par l'ajout de<br>marquage au sol<br>(pictogramme de vélo avec<br>les chevrons) et de<br>panneaux de signalisation<br>indiquant le partage de la rue<br>entre les vélos et les voitures |  |
| 3- L'ensemble<br>des passages<br>pour piétons à<br>larges bandes<br>jaunes qui<br>traversent le<br>boulevard Île-<br>des-Sœurs | Malgré le<br>marquage au sol<br>voyant et les<br>panneaux de<br>signalisation de<br>part et d'autre des<br>passages pour<br>piétons, il<br>demeure difficile<br>d'y traverser | Sensibiliser les<br>élèves à bien<br>utiliser un<br>passage pour<br>piétons, en<br>s'arrêtant pour<br>signifier l'intention<br>de traverser et<br>d'établir un<br>contact visuel<br>avec le<br>conducteur | Tenter d'accroître la visibilité<br>de la traverse à l'aide de<br>panneaux lumineux ou<br>encore en ajoutant par des<br>panneaux placés<br>directement au-dessus de la<br>chaussée  | Étudier la possibilité<br>de mettre en place<br>une campagne qui<br>sensibilise tant les<br>piétons à bien utiliser<br>les traverses<br>piétonnes (en<br>s'arrêtant pour bien<br>signifier l'intention de<br>traverser et d'établir<br>un contact visuel<br>avec le conducteur)<br>que les conducteurs<br>à laisser les piétons<br>traverser |

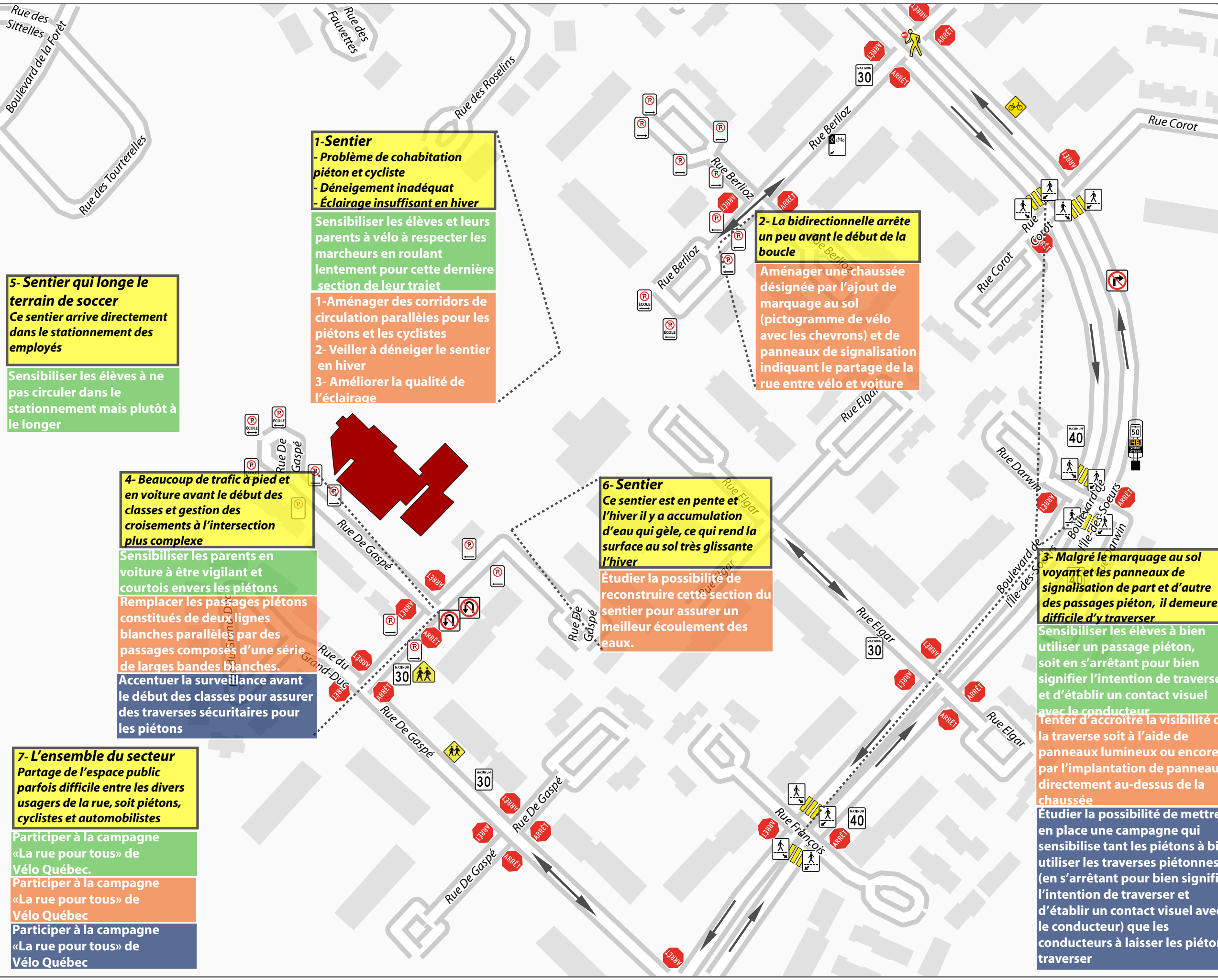
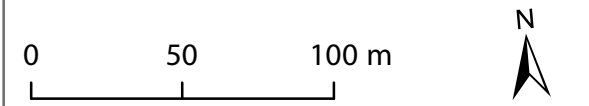
|   |  |   |   |  |
|---|--|---|---|--|
| 4- Intersection de Gaspé, la dernière avant d'arriver devant l'école  | Beaucoup de trafic à pied et en voiture avant le début des classes rendant plus complexe les croisements dans l'intersection           | Sensibiliser les parents en voiture à être vigilants et courtois envers les piétons     | Remplacer les passages pour piétons constitués de deux lignes blanches parallèles par des passages composés d'une série de larges bandes blanches | Accentuer la surveillance avant le début des classes pour s'assurer que les piétons traversent les rues de façon sécuritaire |
| 5- Sentier qui longe le terrain de soccer                             | Ce sentier arrive directement dans le stationnement des employés   | Sensibiliser les élèves à ne pas circuler dans le stationnement mais plutôt à le longer |   |  |
| 6- Sentier provenant du centre communautaire donnant sur la rue Gaspé | Ce sentier est en pente et l'hiver, l'eau s'accumule et gèle, ce qui rend la surface au sol très glissante                             |   | Étudier la possibilité de reconstruire cette section du sentier pour assurer un meilleur drainage   |  |
| 7- L'ensemble des rues dans le secteur de l'école                     | Partage de l'espace public parfois difficile entre les divers usagers de la rue, soit les piétons, les cyclistes et les automobilistes | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec                     | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec   | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  |

# Carte B2: Enjeux et pistes de solution pour l'école Île-des-Soeurs

## Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Pré-signalisation zone scolaire
-  Passage écolier
-  École

-  Enjeu
-  Piste de solution pour l'équipe école
-  Piste de solution pour l'arrondissement
-  Piste de solution pour le service de police



**1- Sentier**  
 - Problème de cohabitation piéton et cycliste  
 - Déneigement inadéquat  
 - Éclairage insuffisant en hiver

Sensibiliser les élèves et leurs parents à vélo à respecter les marcheurs en roulant lentement pour cette dernière section de leur trajet

1- Aménager des corridors de circulation parallèles pour les piétons et les cyclistes  
 2- Veiller à déneiger le sentier en hiver  
 3- Améliorer la qualité de l'éclairage

**2- La bidirectionnelle arrête un peu avant le début de la boucle**

Aménager une chaussée désignée par l'ajout de marquage au sol (pictogramme de vélo avec les chevrons) et de panneaux de signalisation indiquant le partage de la rue entre vélo et voiture

**5- Sentier qui longe le terrain de soccer**  
 Ce sentier arrive directement dans le stationnement des employés

Sensibiliser les élèves à ne pas circuler dans le stationnement mais plutôt à le longer

**4- Beaucoup de trafic à pied et en voiture avant le début des classes et gestion des croisements à l'intersection plus complexe**

Sensibiliser les parents en voiture à être vigilant et courtois envers les piétons

Remplacer les passages piétons constitués de deux lignes blanches parallèles par des passages composés d'une série de larges bandes blanches.

Accentuer la surveillance avant le début des classes pour assurer des traverses sécuritaires pour les piétons

**6- Sentier**  
 Ce sentier est en pente et l'hiver il y a accumulation d'eau qui gèle, ce qui rend la surface au sol très glissante l'hiver

Étudier la possibilité de reconstruire cette section du sentier pour assurer un meilleur écoulement des eaux.

**3- Malgré le marquage au sol voyant et les panneaux de signalisation de part et d'autre des passages piétons, il demeure difficile d'y traverser**

Sensibiliser les élèves à bien utiliser un passage piéton, soit en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur

Tenter d'accroître la visibilité de la traverse soit à l'aide de panneaux lumineux ou encore par l'implantation de panneaux directement au-dessus de la chaussée

Étudier la possibilité de mettre en place une campagne qui sensibilise tant les piétons à bien utiliser les traverses piétonnes (en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur) que les conducteurs à laisser les piétons traverser

**7- L'ensemble du secteur**  
 Partage de l'espace public parfois difficile entre les divers usagers de la rue, soit piétons, cyclistes et automobilistes

Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec.

Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec

Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec

# Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

École Île-des-Sœurs

## A. Stationnement existant

Lors de la visite, l'école Île-des-Sœurs disposait de 22 places de stationnements pour vélos. Les supports sont de type barrière et sont répartis sur deux sites.



À l'arrière du bâtiment



Sur le côté sud du bâtiment

## Caractéristiques physiques



## B. Recommandations

Pour bien répondre à la demande de stationnements pour vélos, mais aussi pour en encourager l'utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves<sup>6</sup>.

Ce ratio représente, pour l'école Île-des-Sœurs, entre 48 et 193 places pour les élèves. Il est donc recommandé **d'augmenter d'au moins 26 places** l'offre actuelle et, éventuellement, d'accroître cette offre en fonction de la demande.

De plus, il serait préférable de remplacer les présents supports de type barrière par des supports de type râtelier à trois places (CP-3) ou à sept places (CP-7). (Voir Annexe 1 pour les caractéristiques techniques et les coûts).



Râtelier à 3 places



Râtelier à 7 places

Ce type de support a pour avantage :

- Facile de cadener le cadre et la roue avant avec un cadenas en U
- Bon support du vélo lorsqu'il est debout avant d'être cadenassé
- Haute densité de stationnement

### Sites recommandés

Voici les considérations à prendre en compte lors du choix des sites pour accroître l'utilisation des stationnements pour vélos et améliorer la sécurité :

- Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support pour vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres et au maximum à 50 mètres.
- Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.
- Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants ou près des fenêtres des bureaux administratifs ou des classes de l'école.

Pour l'école Île-des-Sœurs, les deux sites actuels répondent à ces critères. Toutefois, l'ajout de nouveaux supports devrait se faire principalement sur le site se trouvant derrière le bâtiment (identifié en vert sur la photo aérienne de la page précédente) puisqu'il est plus facilement accessible pour les cyclistes.

---

<sup>6</sup> Vélo Québec 2009, *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168p.



Vélo Québec

# Plan de déplacement

---

## C- École Lévis-Sauvé



Source : Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys

**655, rue Willibord, de Verdun**

*Date de la marche de repérage: 11 décembre 2012*

*Visite et rapport effectué par: Myriam Lalancette*



## SOMMAIRE

|   |   |
|---|---|
| C.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE LEVIS-SAUVE .....   | 3 |
| <i>C.1.1 Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3 |
| <i>C.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Lévis-Sauvé</i> ..... | 5 |
| C.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE LEVIS-SAUVE.....   | 6 |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 9 |



## C.1 Mise en contexte de l'école Lévis-Sauvé

L'école Lévis-Sauvé est située en plein cœur de Verdun, à deux pas de l'Hôtel de Ville et du métro de Verdun. La circulation autour de l'école est par conséquent plus importante qu'ailleurs dans l'arrondissement. Néanmoins, lorsque l'on s'éloigne légèrement de l'école, bon nombre de rues qui caractérisent le secteur sont à vocation résidentielle, donc avec un débit de circulation moins important.

### C.1.1 Caractéristiques de l'école

#### *Caractéristiques générales*

Direction : **Robert Beaudin**

Commission scolaire : **Marguerite-Bourgeys**

Nombre d'élèves : **320 élèves**

Type d'école : **de quartier**

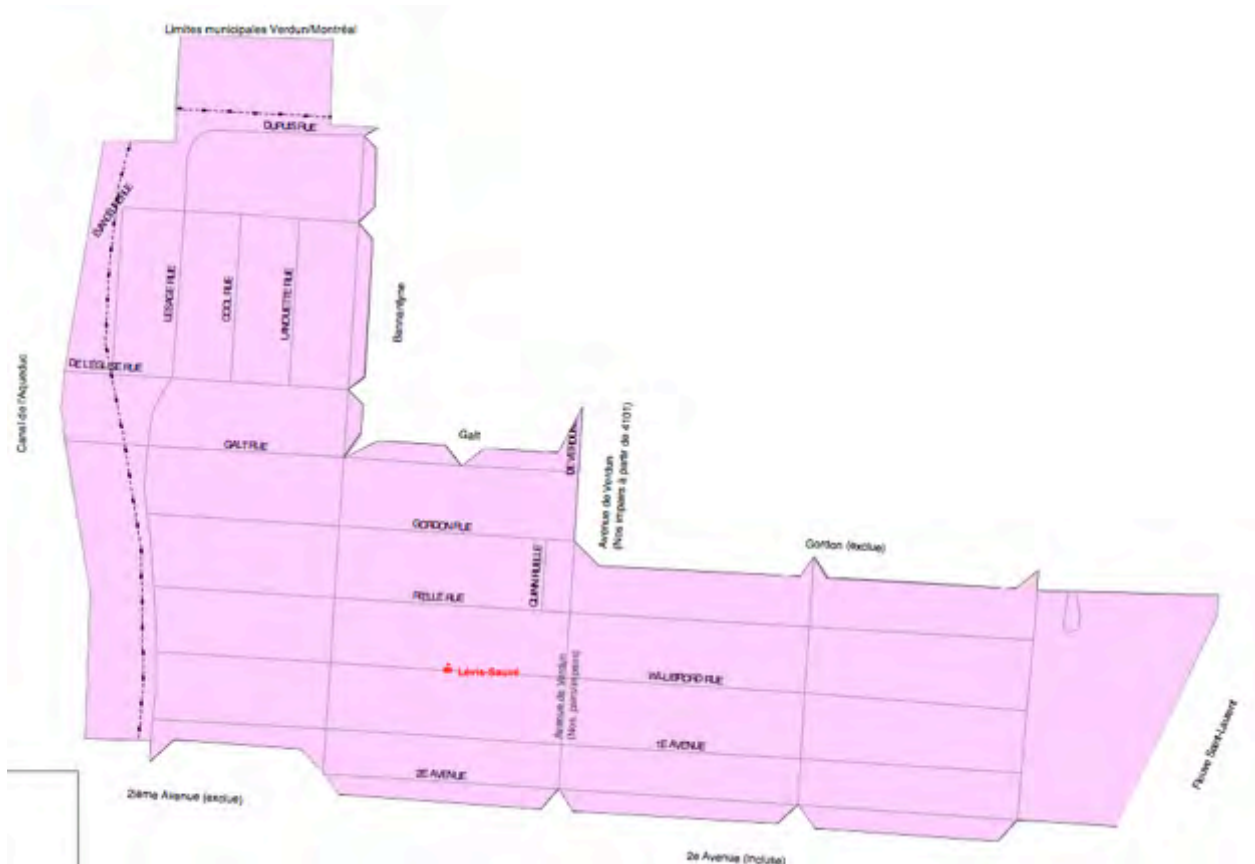
Nombre d'autobus/taxi(s) scolaire(s) : **1 autobus**

Nombre de brigadiers scolaires adultes : **5 brigadiers**

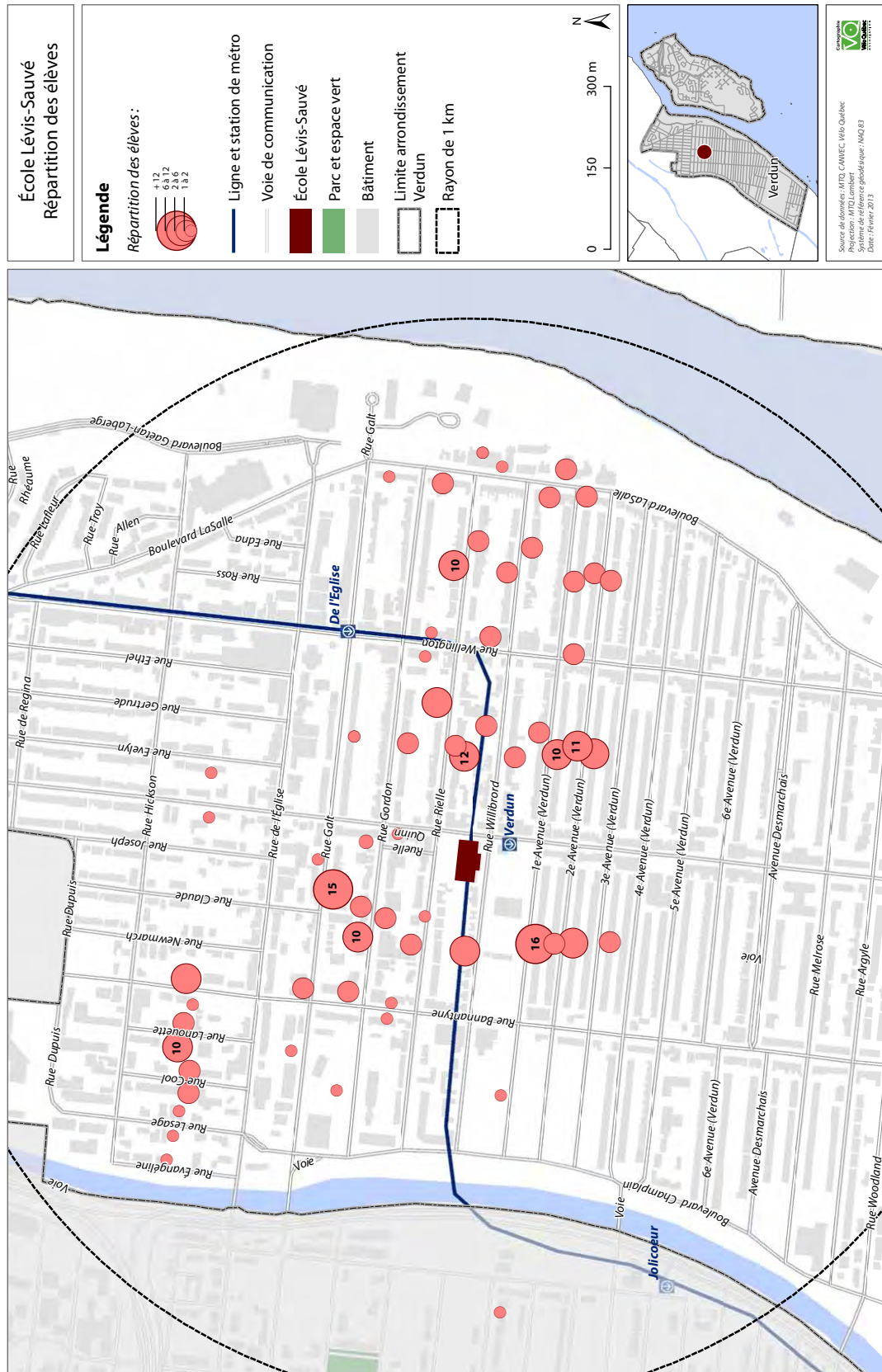
Nombre de brigadiers scolaires écoliers : **0**

#### *Zone de desserte*

Source : Commission scolaire Marguerite-Bourgeys




## Carte C1 : Répartition géographique des élèves



## C.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Lévis-Sauvé

**Tableau C1: Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif**

| Emplacement                                       | Intervention  | Acteur concerné                  | Réalisation   | Photo   |
|---|---|----------------------------------|---------------|---|
| Intersection Rielle et de Verdun                  | Avancée de trottoir sur de Verdun côté sud-est qui encadre un passage piéton à larges bandes jaunes | Arrondissement                   | Déjà en place |   |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire   | SPVM                             | Déjà en place |   |
| Intersection Willibrord et de Verdun              | Feux piétons  | Arrondissement                   | Déjà en place |   |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire   | SPVM                             | Déjà en place |   |
| Intersection 1 <sup>ère</sup> Avenue et de Verdun | Aménagement d'une avancée de trottoir nord-est sur de Verdun  | Arrondissement                   | Déjà en place |   |
| Intersection Willibrord et Wellington             | Feux piétons  | Arrondissement                   | Déjà en place |   |
| Intersection Willibrord et Bannantyne             | Avancées de trottoir à tous les coins sur Bannantyne ce qui rétrécit l'intersection                 | Ville centrale et Arrondissement | Déjà en place |  |

Photos : Google Street

## C.2 Enjeux et pistes de solution spécifiques de l'école Lévis-Sauvé

\*Les pistes de solution ci-dessous ne concernent que le territoire à proximité de l'école.










**Tableau C2 : Enjeux et pistes de solution spécifiques du territoire de l'école Lévis-Sauvé**

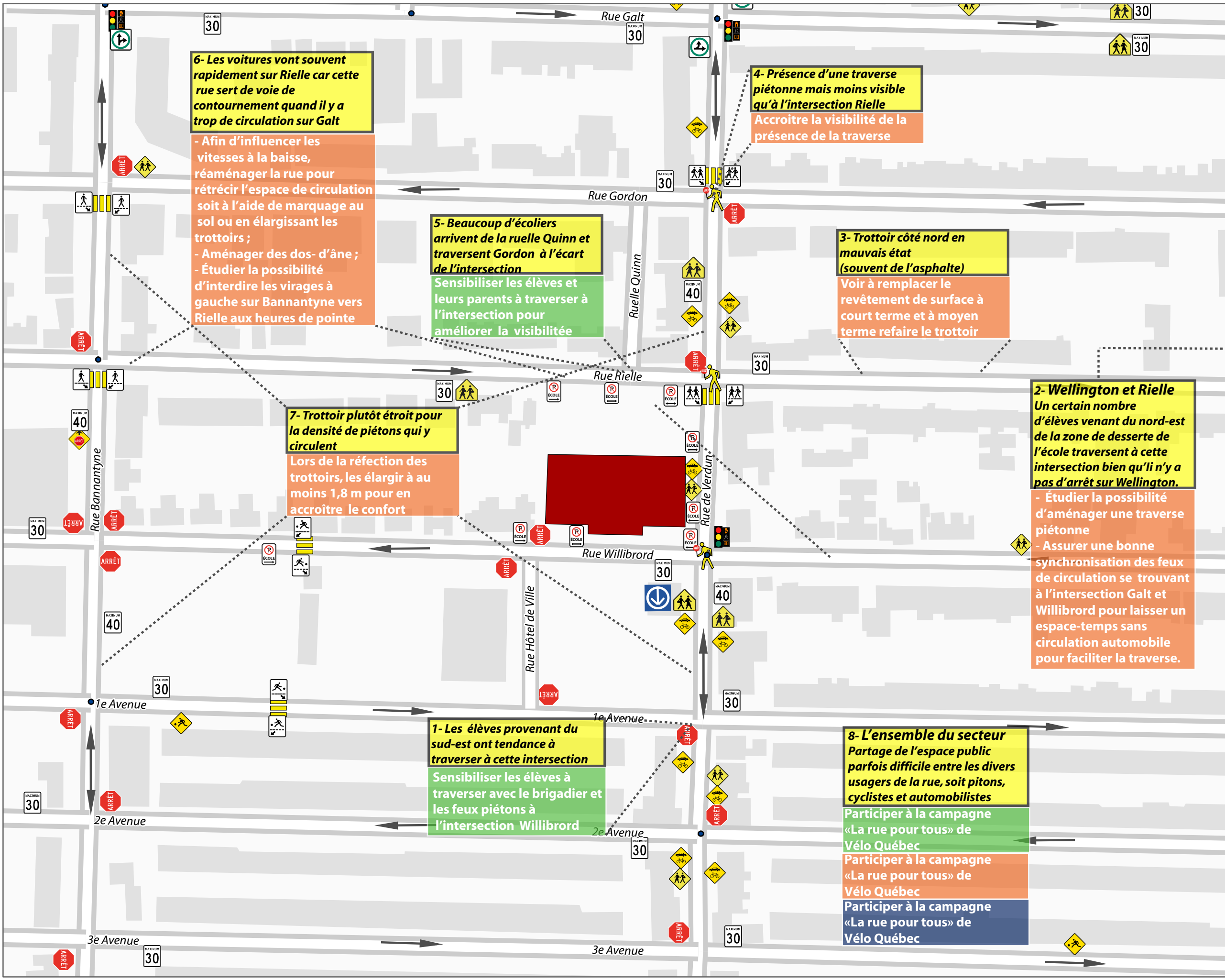
| Localisation   | Enjeux   | Pistes de solution par acteur  |  |                      |
|--|--|--|--|----------------------|
|  |  | École /<br>commission<br>scolaire  | Arrondissement ou ville<br>centre  | Service de<br>police |
| 1- Intersection<br>1 <sup>ère</sup> Avenue et<br>de Verdun | Les élèves<br>provenant du sud-<br>est ont tendance à<br>traverser à cette<br>intersection   | Sensibiliser les<br>élèves à traverser<br>avec le brigadier<br>et les feux pour<br>piétons à<br>l'intersection de la<br>rue Willibrord |  |                      |
| 2- Intersection<br>Rielle et<br>Wellington                 | Un certain nombre<br>d'élèves venant du<br>nord-est de la zone<br>de desserte de<br>l'école traversent à<br>cette intersection<br>bien qu'il n'y a pas<br>d'arrêt sur la rue<br>Wellington |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étudier la possibilité<br/>d'aménager une traverse<br/>piétonne</li> <li>- Assurer une bonne<br/>synchronisation des feux de<br/>circulation se trouvant à<br/>l'intersection des rues Galt et<br/>Willibrord pour laisser un<br/>espace-temps sans circulation<br/>automobile</li> </ul>   |                      |
| 3- Rielle, entre<br>de Verdun et<br>Wellington             | Trottoir côté nord<br>en mauvais état<br>(souvent de<br>l'asphalte)  |  | Voir à remplacer le revêtement<br>de surface à court terme et à<br>refaire le trottoir à moyen<br>terme  |                      |
| 4- Intersection<br>Gordon et de<br>Verdun                  | Présence d'une<br>traverse piétonne<br>mais moins visible<br>qu'à l'intersection<br>Rielle   |  | Accroître la visibilité de la<br>présence de la traverse   |                      |
| 5- Ruelle<br>Quinn   | Beaucoup<br>d'écoliers arrivent<br>de la ruelle Quinn<br>et traversent la rue<br>Gordon à l'écart de<br>l'intersection   | Sensibiliser les<br>élèves et leurs<br>parents à<br>traverser à<br>l'intersection pour<br>améliorer leur<br>visibilité                 |  |                      |
| 6- Rue Rielle  | Les voitures vont<br>souvent<br>rapidement sur la<br>rue Rielle, car cette<br>rue sert de voie de<br>contournement<br>quand il y a trop de<br>circulation sur la<br>rue Galt               |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Afin d'influencer les vitesses<br/>des automobilistes à la baisse,<br/>réaménager la rue pour<br/>rétrécir l'espace de circulation<br/>soit à l'aide de marquage au<br/>sol ou en élargissant les<br/>trottoirs</li> <li>- Aménager des dos d'âne</li> <li>- Étudier la possibilité<br/>d'interdire les virages à<br/>gauche sur la rue Bannantyne</li> </ul> |                      |

|   |  |   |   |   |
|---|--|---|---|---|
|   |  |   | vers la rue Rielle aux heures de pointe   |   |
| 7- Avenue Bannantyne et Avenue de Verdun          | Trottoir plutôt étroit pour la densité de piétons qui y circulent  |   | Lors de la réfection des trottoirs, les élargir à au moins 1,8 m pour en accroître le confort |   |
| 8- L'ensemble des rues dans le secteur de l'école | Partage de l'espace public parfois difficile entre les divers usagers de la rue, soit les piétons, les cyclistes et les automobilistes | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec                           | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec |

# Carte C2: Enjeux et pistes de solution pour l'école Lévis-Sauvé

## Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Pré-signalisation zone scolaire
-  Passage écolier
-  École
  
-  Enjeu
-  Piste de solution pour l'équipe école
-  Piste de solution pour l'arrondissement
-  Piste de solution pour le service de police



## Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

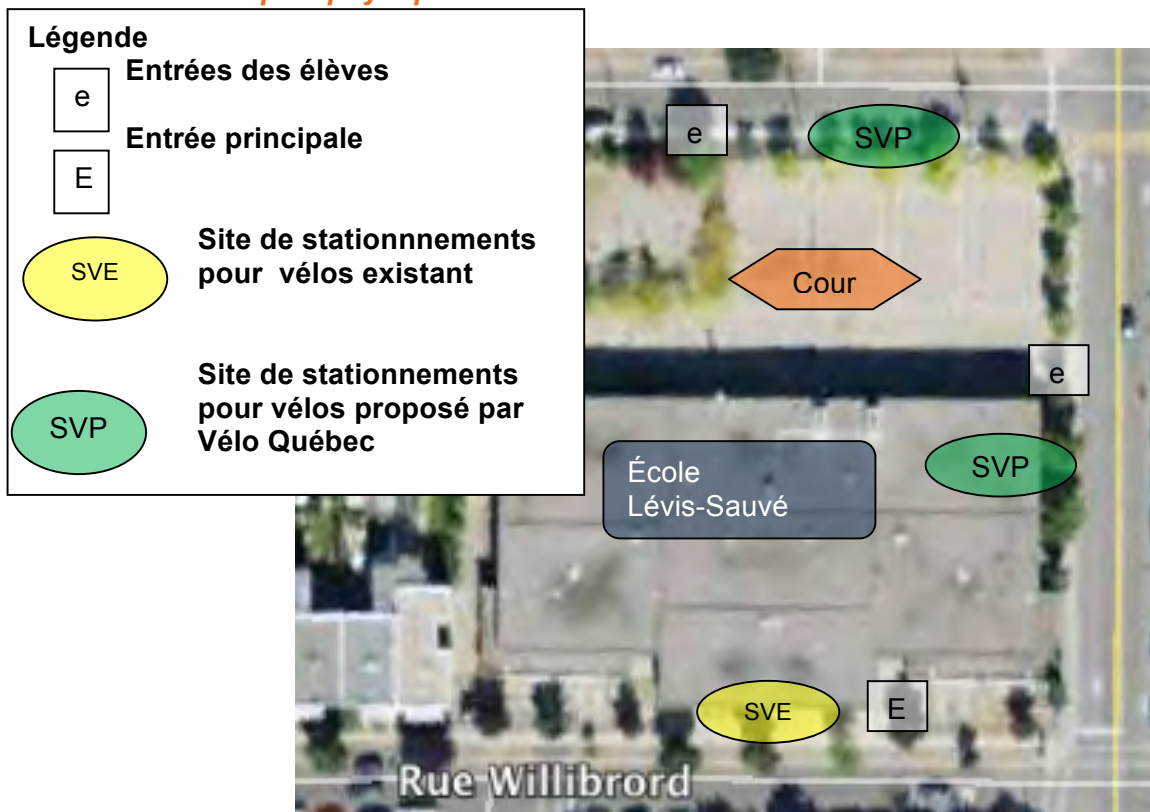
École Lévis-Sauvé

### A. Stationnement existant

Lors de la visite à l'école Lévis-Sauvé, celle-ci disposait de sept places de stationnements pour vélos. Le support est de type râtelier et se retrouve sous la fenêtre de la direction.



### Caractéristiques physiques



## B. Recommandations

Pour bien répondre à la demande de stationnements pour vélos, mais aussi pour en encourager l'utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves<sup>7</sup>.

Ce ratio représente, pour l'école Lévis-Sauvé, entre 16 à 64 places pour les élèves. Il est donc recommandé **d'augmenter d'au moins 9 places** l'offre actuelle et éventuellement d'accroître cette offre en fonction de la demande.

De plus, les supports de types râtelier, déjà utilisé par l'école, sont le modèle à privilégier. Ils peuvent être soit à trois places (CP-3) ou à sept places (CP-7). (Voir Annexe 1 pour les caractéristiques techniques et les coûts).



Râtelier à 3 places



Râtelier à 7 places

Avantages de ce type de support :

- Facile de cadenas le cadre et la roue avant avec un cadenas en U
- Bon support du vélo lorsqu'il est debout avant d'être cadenassé
- Haute densité de stationnement

### Sites recommandés

Voici les considérations à prendre en compte lors du choix des sites pour accroître l'utilisation des stationnements pour vélos et améliorer la sécurité :

- Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support pour vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres et au maximum à 50 mètres.
- Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.
- Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants ou près des fenêtres des bureaux administratifs ou des classes de l'école.

Pour l'école Lévis-Sauvé, il est conseillé de conserver le support actuel à la même. Néanmoins, si jamais l'école acquiert de nouveaux supports, ceux-ci pourraient être installés soit le long de la clôture sur la rue Rielle ou encore sous la marquise dans la cour d'école (identifié en vert sur la photo aérienne de la page précédente). Par contre, si c'est la deuxième option qui est retenue, il sera important de bien sensibiliser les élèves à ne pas circuler à vélo dans la cour.

---

<sup>7</sup> Vélo Québec 2009, *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168p.





Vélo Québec

# Plan de déplacement

---

## D- École Notre-Dame-de-Lourdes



Source : Site web de l'école

**504, 5e Avenue, Verdun**

*Date de la marche de repérage: 1<sup>er</sup> novembre 2012*

*Visite et rapport effectués par: Myriam Lalancette*



## SOMMAIRE

|  |          |
|--|----------|
| D.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ECOLE NOTRE-DAME-DE-LOURDES.....   | 3        |
| <i>D.1.1 Caractéristiques de l'école.....</i>  | <i>3</i> |
| <i>D.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Notre-Dame-de-Lourdes.....</i> | <i>5</i> |
| D.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ECOLE NOTRE-DAME-DE-LOURDES .....   | 6        |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....  | 9        |

## D.1 Mise en contexte de l'école Notre-Dame-de-Lourdes

L'école Notre-Dame-de-Lourdes se situe entre les rues Wellington et de Verdun. Ces rues ont un débit de circulation important. Néanmoins, pour les rues parallèles à la 5<sup>e</sup> Avenue, elles sont principalement à vocation résidentielle. Le débit de circulation y est donc moins important.

Enfin, sur les trois rues qui bordent l'établissement, l'affluence tant piétonne qu'automobile s'accroît considérablement à l'entrée et à la sortie des classes.

### D.1.1 Caractéristiques de l'école

#### Caractéristiques générales

Direction : **Charles Barette**

Commission scolaire : **Marguerite-Bourgeoys**

Nombre d'élèves : **302 élèves**

Nombre d'employés (personnel et enseignants) : **35 employés**

Type d'école : **de quartier**

Nombre d'autobus/taxi(s) scolaire(s) : **3 berlines**

Nombre de brigadiers scolaires adultes : **3 brigadiers**

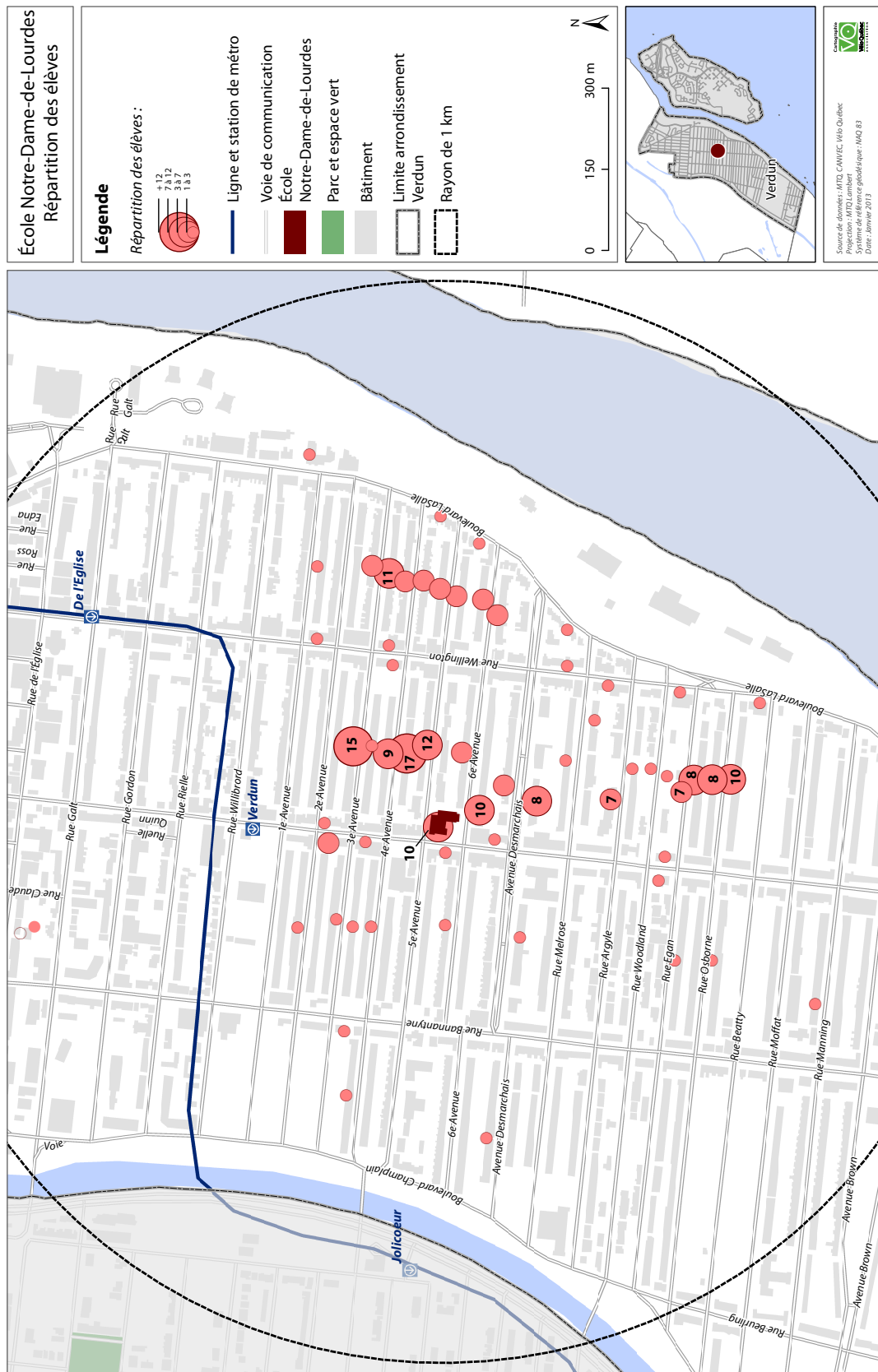
Nombre de brigadiers scolaires écoliers : **0**

#### Zone de desserte

Source : Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys





## Carte D1 : Répartition géographique des élèves



Plan de déplacement pour l'école Notre-Dame-de-Lourdes

## D.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques du territoire de l'école Notre-Dame-de-Lourdes

**Tableau D1: Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif**

| Emplacement   | Intervention  | Acteur concerné                           | Réalisation   | Photo   |
|---|---|---|---------------|---|
| Intersection de Verdun et 6 <sup>e</sup> Avenue                           | Passage pour piétons à larges bandes jaunes avec panneaux de signalisation indiquant le coût de l'infraction (100 \$) en cas de non-respect | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
|   | Au coin sud-est sur de Verdun, présence de bacs à fleurs en période estivale  | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire   | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |   |
|   | Présence d'une chaussée désignée pour les cyclistes sur de Verdun   | Ville centrale et arrondissement          | Déjà en place |   |
| Intersection de Verdun et Desmarchais                                     | Feux piétons  | Arrondissement                            | Déjà en place |   |
|   | Terre-plein au centre de Desmarchais qui permet de traverser la rue en deux temps   | Arrondissement                            | Déjà en place |   |
|   | Présence d'une chaussée désignée pour les cyclistes sur de Verdun   | Ville centrale et arrondissement          | Déjà en place |   |
| Intersection Wellington et 5 <sup>e</sup> Avenue                          | Feux de circulation pour piétons  | Arrondissement                            | Déjà en place |   |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire   | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |   |
| Sur la 5 <sup>e</sup> et la 6 <sup>e</sup> Avenue ainsi que sur de Verdun | Marquage au sol ZONE ÉCOLE  | Arrondissement                            | Déjà en place |   |

## D.2 Enjeux et pistes de solution spécifiques de l'école Notre-Dame-de-Lourdes

\*Les pistes de solution ci-dessous ne concernent que le territoire à proximité de l'école.






**Tableau D2 : Enjeux et pistes de solution spécifiques au territoire de l'école Notre-Dame-de-Lourdes**

| Localisation                                       | Enjeux  | Pistes de solution par acteur  |  |  |
|--|---|--|--|--|
|  |   | École / commission scolaire  | Arrondissement ou ville centre   | Service de police  |
| 1- Intersection de Verdun et 6 <sup>e</sup> Avenue | Non-respect du passage pour piétons même en présence du brigadier               | Sensibiliser les élèves à bien utiliser un passage pour piétons en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étudier la possibilité d'aménager une avancée de trottoir sur de Verdun de part et d'autre du passage pour piétons</li> <li>- Tenter d'accroître la visibilité de la traverse à l'aide de panneaux lumineux ou encore en ajoutant par des panneaux placés directement au-dessus de la chaussée</li> <li>- Utiliser des bacs à fleurs est une bonne alternative, mais comme les bacs ne peuvent être conservés en hiver pour ne pas nuire aux activités de déneigement, il serait préférable de choisir une option permanente</li> </ul> | Étudier la possibilité de mettre en place une campagne qui sensibilise tant les piétons à bien utiliser les traverses piétonnes (en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur) que les conducteurs à laisser les piétons traverser |
| 2- Intersection Wellington et Desmarchais          | Feux de circulation avec feux pour piétons (il manque le décompte numérique)    |  | Ajouter un décompte numérique  |  |
| 3- Rue de Verdun                                   | Cohabitation pas toujours harmonieuse entre les cyclistes et les automobilistes | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  |
| 4- 5 <sup>e</sup> Avenue                           | Non-respect des limites de vitesses automobiles selon la direction              | Sensibiliser les parents et l'équipe-école à l'importance de réduire leur vitesse dans le secteur  | <p>Accroître la visibilité de la présence d'une école dans le secteur</p> <p>Si le problème reste récurrent, étudier la possibilité d'aménager des dos d'âne allongés au moins à la hauteur de l'école</p>   | Accentuer les opérations radar près de l'école.  |
| 5- Intersection                                    | Présence de feux  |  | Ajouter des feux de  |  |





|                                       |  |  |                          |  |
|---------------------------------------|--|--|--------------------------|--|
| de Verdun et<br>5 <sup>e</sup> Avenue | de circulation, mais<br>absence de feux<br>pour piétons alors<br>que de nombreux<br>enfants traversent à<br>cette intersection |  | circulation pour piétons |  |
|---------------------------------------|--|--|--------------------------|--|


# Carte D2: Enjeux et pistes de solution pour l'école Notre-Dame-de-Lourdes

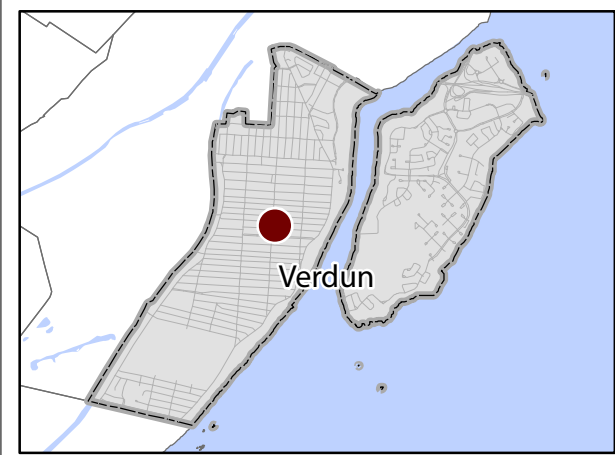
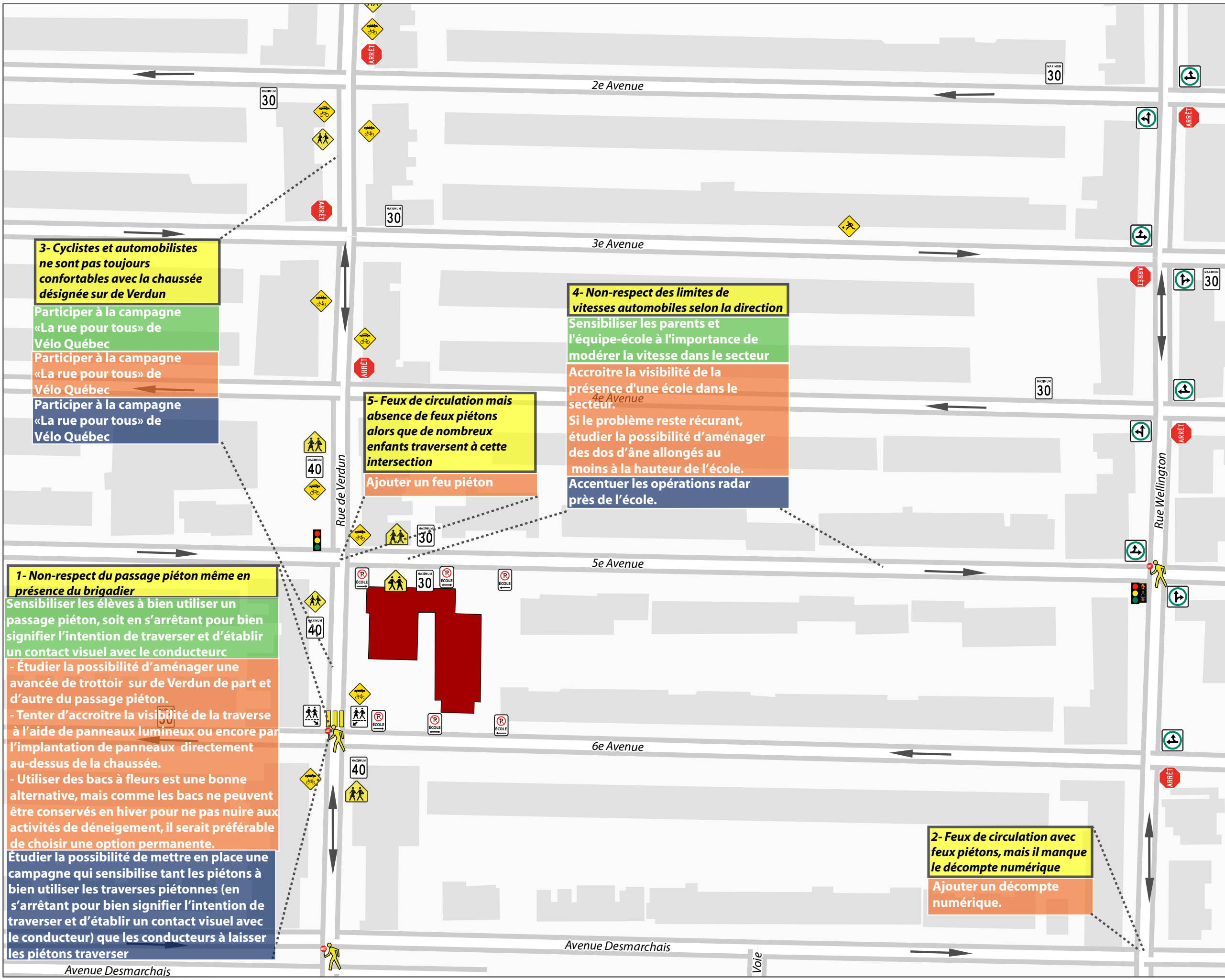
### Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Pré-signalisation zone scolaire
-  Passage écolier
-  École

-  Enjeu
-  Piste de solution pour l'équipe école
-  Piste de solution pour l'arrondissement
-  Piste de solution pour le service de police

0 40 80 m 





## Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

École Notre-Dame-de-Lourdes

### A. Stationnement existant

Lors de la visite à l'école Notre-Dame-de-Lourdes, celle-ci ne disposait pas de place de stationnements pour vélo.

### Caractéristiques physiques



| Légende |   |
|---------|---|
|         | Entrée des élèves   |
|         | Entrée principale   |
|         | Site de stationnements pour vélos proposé par Vélo Québec |

## B. Recommandations

Pour bien répondre à la demande de stationnements pour vélos, mais aussi pour en encourager l'utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves, et d'une place pour 10 à 40 employés<sup>8</sup>.

Ce ratio représente, pour l'école Notre-Dame-de-Lourdes, entre 15 et 60 places pour les élèves, et 3 places pour les employés. Toutefois, comme il a été spécifié par la direction, peu de jeunes se rendent à l'école à vélo puisqu'ils demeurent tous à une distance de marche raisonnable. Néanmoins, Vélo Québec recommande d'installer au moins un support à vélos pour favoriser la pratique auprès des jeunes qui veulent venir à l'école à vélo.

Les modèles de supports de type râtelier à trois places (CP-3) ou à sept places (CP-7) sont la meilleure option de stationnements qui s'offre en milieu scolaire. (Voir Annexe 1 pour les caractéristiques techniques et les coûts).



Râtelier à 3 places



Râtelier à 7 places

Ce type de support a pour avantage :

- Facile de cadenas le cadre et la roue avant avec un cadenas en U
- Bon support du vélo lorsqu'il est debout avant d'être cadenassé
- Haute densité de stationnement

### Sites recommandés

Voici les considérations à prendre en compte lors du choix des sites pour accroître l'utilisation des stationnements pour vélos et améliorer la sécurité :

- Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support pour vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres et au maximum à 50 mètres.
- Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.
- Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants, près des fenêtres des bureaux administratifs ou des classes de l'école.

Pour l'école Notre-Dame-de-Lourdes, l'emplacement répondant le mieux à ces critères se situe à l'intersection de la 5<sup>e</sup> Avenue et de Verdun, à l'intérieur des clôtures (identifié en vert sur la photo aérienne de la page précédente). Il faudrait toutefois créer un accès aux supports facilement accessible pour les cyclistes.



<sup>8</sup> Vélo Québec 2009, *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168p.



Vélo Québec

# Plan de déplacement

---

## E- École Notre-Dame-de-la-Paix



Source : Site web de l'école

**454, rue Caisse, Verdun**

*Date de la marche de repérage : 26 mars 2013*

*Visite et rapport effectués par : Myriam Lalancette*



## SOMMAIRE

|   |   |
|---|---|
| E.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ECOLE NOTRE-DAME-DE-LA-PAIX .....   | 3 |
| <i>E.1.1 Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3 |
| <i>E.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Notre-Dame-de-la-Paix</i> ..... | 4 |
| E.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ECOLE NOTRE-DAME-DE-LA-PAIX.....   | 5 |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 7 |

## E.1 Mise en contexte de l'école Notre-Dame-de-la-Paix

L'école Notre-Dame-de-la-Paix se situe en milieu résidentiel. Il est composé essentiellement de rues à faible débit de circulation. Néanmoins, l'on retrouve sur certaines rues, comme sur le boulevard Lasalle, une circulation de transit importante. Il faut également tenir compte du boulevard Henri-Duhamel qui a un fort débit de circulation.

### E.1.1 Caractéristiques de l'école

#### Caractéristiques générales

Direction : **Francine boulanger**

Commission scolaire : **Marguerite-Bourgeoys**

Nombre d'élèves : **239 élèves**

Type d'école : **de quartier**

Nombre d'autobus/taxi(s) scolaire(s) : **n/d**

Nombre de brigadiers scolaires adultes : **4 brigadiers**

Nombre de brigadiers scolaires écoliers : **0**




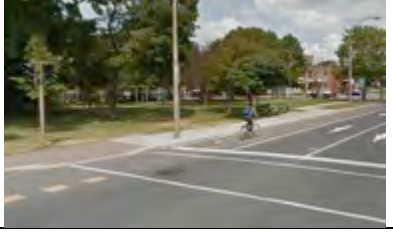
#### Zone de desserte

Source : Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys



## E.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques du territoire de l'école Notre-Dame-de-la-Paix

**Tableau E1: Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif**

| Emplacement                         | Intervention   | Acteur concerné                           | Réalisation   | Photo   |
|-------------------------------------|--|---|---------------|---|
| Intersection Gertrude et Caisse     | Deux avancées de trottoir avec passage pour piétons et signalisation | Arrondissement                            | Déjà en place |    |
| Intersection Gertrude et Strathmore | Avancée de trottoir au coin nord-est                                 | Arrondissement                            | Déjà en place |    |
| Rue de Verdun                       | Chaussée désignée pour les cyclistes sur la rue de Verdun            | Ville centrale et arrondissement          | Déjà en place |   |
| Rue Joseph                          | Bande cyclable bidirectionnelle                                      | Ville centrale et arrondissement          | Déjà en place |  |
| Boulevard Henri-Duhamel             | Piste cyclable bidirectionnelle                                      | Ville centrale et arrondissement          | Déjà en place |  |
| Intersection Caisse et Lasalle      | Emplacement d'un brigadier scolaire                                  | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |   |
| Intersection Caisse et de Verdun    | Emplacement d'un brigadier scolaire                                  | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |   |
| Intersection Wellington et Rhéaume  | Emplacement d'un brigadier scolaire                                  | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |   |

Photos : Google Street

## E.2 Enjeux et pistes de solution spécifiques de l'école Notre-Dame-de-la-Paix

\*Les pistes de solution ci-dessous ne concernent que le territoire à proximité de l'école.

**Tableau E2 : Enjeux et pistes de solution spécifiques du territoire de l'école Notre-Dame-de-la-Paix**





| Localisation                                       | Enjeux   | Pistes de solution par acteur  |   |  |
|--|--|--|---|--|
|  |  | École /<br>commission<br>scolaire  | Arrondissement ou ville<br>centre   | Service de police  |
| 1- Intersection<br>Lasalle et<br>Strathmore        | Feu de circulation<br>pour piétons trop<br>court selon le<br>brigadier (absence<br>d'un décompte<br>numérique)   |  | Allonger la durée du feu de<br>circulation pour piétons et y<br>ajouter le décompte   |  |
| 2- Rhéaume et<br>Wellington                        | Non-respect du<br>passage pour<br>piétons même en<br>présence du<br>brigadier  | Sensibiliser les<br>élèves à bien<br>utiliser un<br>passage pour<br>piétons en<br>s'arrêtant pour<br>signifier l'intention<br>de traverser et<br>d'établir un<br>contact visuel<br>avec le<br>conducteur | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tenter d'accroître la<br/>visibilité de la traverse à<br/>l'aide de panneaux lumineux<br/>ou encore en ajoutant par<br/>des panneaux placés<br/>directement au-dessus de la<br/>chaussée</li> <li>- Étudier la possibilité de<br/>déplacer la traverse de<br/>quelques mètres vers le<br/>nord-est sur la rue Wellington<br/>pour l'implanter à un endroit<br/>où le nombre de voies de<br/>circulation n'est que d'une<br/>par direction</li> </ul> | Étudier la possibilité<br>de mettre en place<br>une campagne qui<br>sensibilise tant les<br>piétons à bien utiliser<br>les traverses<br>piétonnes (en<br>s'arrêtant pour bien<br>signifier l'intention de<br>traverser et d'établir<br>un contact visuel<br>avec le conducteur)<br>que les conducteurs<br>à laisser les piétons<br>traverser |
| 3- Lasalle et<br>Wellington                        | La configuration de<br>l'intersection rend<br>les traverses des<br>piétons complexes<br>et inconfortables  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Ajouter du marquage de<br/>passage pour piétons à<br/>larges bandes blanches</li> <li>- Étudier la possibilité d'offrir<br/>une phase protégée pour les<br/>piétons pour les traverses de<br/>toutes les directions</li> </ul>  |  |
| 4- Intersection<br>Henri-<br>Duhamel et<br>Lasalle | La présence de la<br>bretelle de virage<br>sur Henri-Duhamel<br>servant à la voiture<br>provenant de<br>l'ouest et désirant<br>tourner vers le sud<br>sur Lasalle rend la<br>traversée de<br>l'intersection plus<br>difficile pour les<br>piétons (surtout des<br>enfants) |  | <p>Évaluer les possibilités<br/>suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconfigurer l'intersection<br/>pour ne plus avoir cette<br/>bretelle</li> <li>- Ajouter un feu de circulation<br/>qui obligerait les voitures à<br/>s'arrêter</li> </ul>  |  |

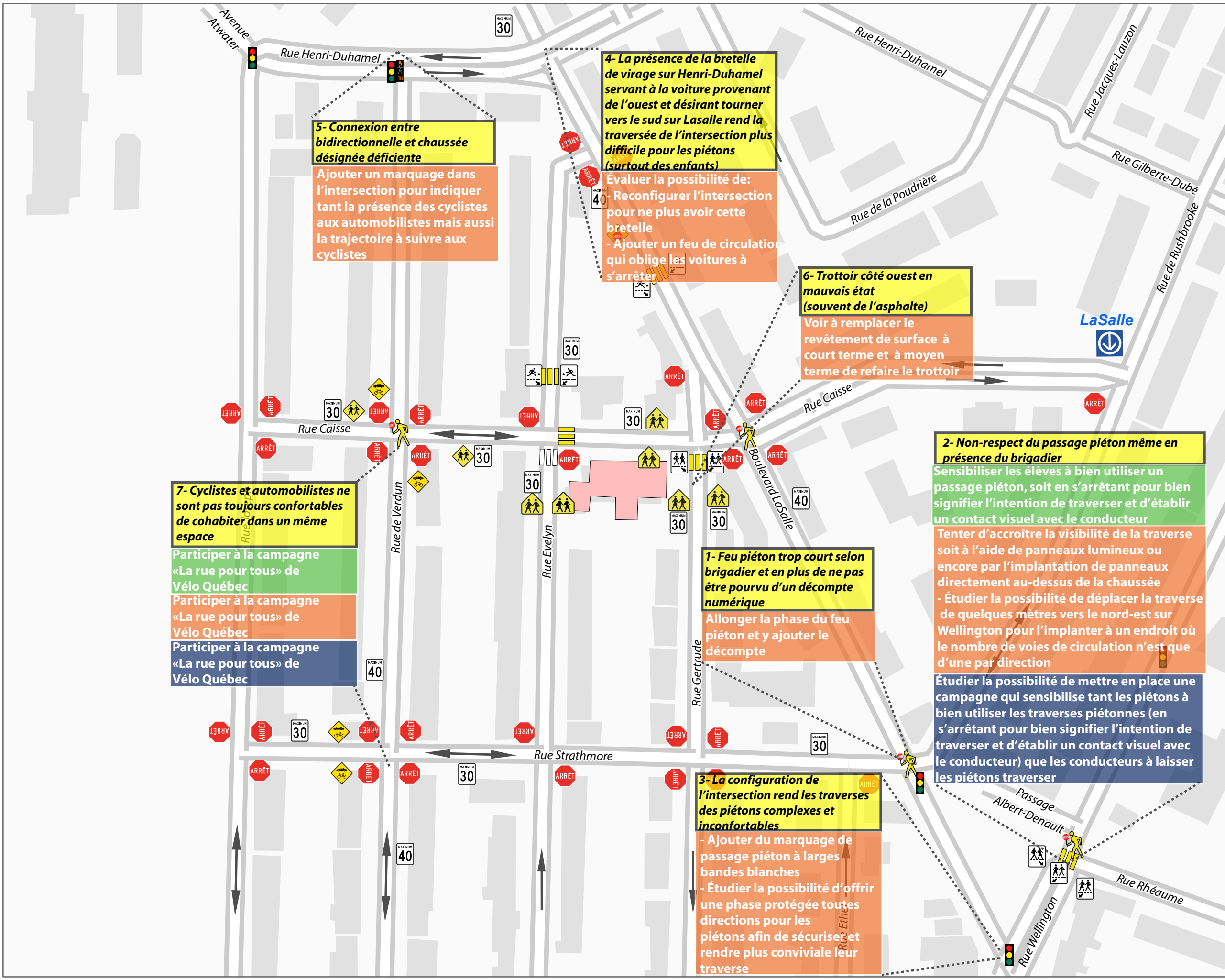
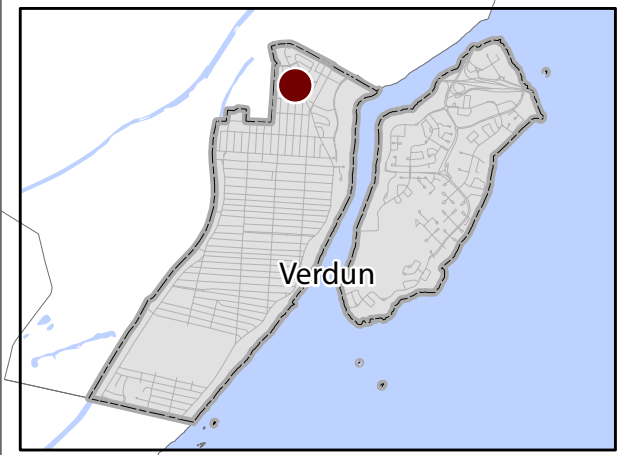
|   |  |   |  |   |
|---|--|---|--|---|
| 5- Henri-Duhamel et de Verdun                           | Connexion entre la piste bidirectionnelle et la chaussée désignée est déficiente |   | Ajouter un marquage dans l'intersection pour indiquer la présence des cyclistes aux automobilistes ainsi que la trajectoire à suivre aux cyclistes |   |
| 6- Gertrude au sud de Caisse                            | Trottoir côté ouest en mauvais état (souvent de l'asphalte)                      |   | Voir à remplacer le revêtement de surface à court terme et à refaire le trottoir à moyen terme   |   |
| 7- Chaussée désignée pour cycliste sur la rue de Verdun | Cohabitation pas toujours harmonieuse entre les cyclistes et les automobilistes  | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec |



# Carte E2: Enjeux et pistes de solution pour l'école Notre-Dame-de- la-Paix

## Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Pré-signalisation zone scolaire
-  Passage écolier
-  École
-  Enjeu
-  Piste de solution pour l'équipe école
-  Piste de solution pour l'arrondissement
-  Piste de solution pour le service de police



**4- La présence de la bretelle de virage sur Henri-Duhamel servant à la voiture provenant de l'ouest et désirant tourner vers le sud sur Lasalle rend la traversée de l'intersection plus difficile pour les piétons (surtout des enfants)**  
 Évaluer la possibilité de:  
 - Reconfigurer l'intersection pour ne plus avoir cette bretelle  
 - Ajouter un feu de circulation qui oblige les voitures à s'arrêter

**5- Connexion entre bidirectionnelle et chaussée désignée déficiente**  
 Ajouter un marquage dans l'intersection pour indiquer tant la présence des cyclistes aux automobilistes mais aussi la trajectoire à suivre aux cyclistes

**6- Trottoir côté ouest en mauvais état (souvent de l'asphalte)**  
 Voir à remplacer le revêtement de surface à court terme et à moyen terme de refaire le trottoir

**2- Non-respect du passage piéton même en présence du brigadier**  
 Sensibiliser les élèves à bien utiliser un passage piéton, soit en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur  
 Tenter d'accroître la visibilité de la traverse soit à l'aide de panneaux lumineux ou encore par l'implantation de panneaux directement au-dessus de la chaussée  
 - Étudier la possibilité de déplacer la traverse de quelques mètres vers le nord-est sur Wellington pour l'implanter à un endroit où le nombre de voies de circulation n'est que d'une par direction  
 Étudier la possibilité de mettre en place une campagne qui sensibilise tant les piétons à bien utiliser les traverses piétonnes (en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur) que les conducteurs à laisser les piétons traverser

**1- Feu piéton trop court selon brigadier et en plus de ne pas être pourvu d'un décompte numérique**  
 Allonger la phase du feu piéton et y ajouter le décompte

**3- La configuration de l'intersection rend les traverses des piétons complexes et inconfortables**  
 - Ajouter du marquage de passage piéton à larges bandes blanches  
 - Étudier la possibilité d'offrir une phase protégée toutes directions pour les piétons afin de sécuriser et rendre plus conviviale leur traverse

**7- Cyclistes et automobilistes ne sont pas toujours confortables de cohabiter dans un même espace**  
 Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec  
 Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec  
 Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec

## Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

École Notre-Dame-de-la-Paix

### A. Stationnement existant

Lors de la visite à l'école Notre-Dame-de-la-Paix, celle-ci ne semblait pas disposer de places de stationnements pour vélos.

### Caractéristiques physiques



## B. Recommandations

Pour bien répondre à la demande de stationnements pour vélos, mais aussi pour en encourager l'utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves<sup>9</sup>.

Ce ratio représente, pour l'école Notre-Dame-de-la-Paix, entre 12 et 48 places pour les élèves. Il serait donc recommandé **d'installer au moins 12 places** et, éventuellement, d'accroître cette offre en fonction de la demande.

De plus, il serait préférable d'installer des supports de type râtelier à trois places (CP-3) ou à sept places (CP-7). (Voir Annexe 1 pour les caractéristiques techniques et les coûts).



Râtelier à 3 places



Râtelier à 7 places

Ce type de support a pour avantage :

- Facile de cadenas le cadre et la roue avant avec un cadenas en U
- Bon support du vélo lorsqu'il est debout avant d'être cadenassé
- Haute densité de stationnement

### Sites recommandés

Voici les considérations à prendre en compte lors du choix des sites pour accroître l'utilisation des stationnements pour vélos et améliorer la sécurité :

- Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support pour vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres et au maximum à 50 mètres.
- Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.
- Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants ou près des fenêtres des bureaux administratifs ou des classes de l'école.

Pour l'école Notre-dame-de-la-Paix, l'emplacement répondant le mieux à ces critères se trouve sur la rue Evelyn, au sud-ouest de la cour, à l'extérieur des clôtures (identifié en vert sur la photo aérienne de la page précédente).



<sup>9</sup> Vélo Québec 2009, *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168 p.



Vélo Québec

# Plan de déplacement

---

## F- École Notre-Dame-des-Sept-Douleurs



Source : Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys

**320, rue de l'Église, Verdun**

*Date de la marche de repérage : 28 novembre 2012*

*Visite et rapport effectués par : Myriam Lalancette*



## SOMMAIRE

|  |          |
|--|----------|
| F.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS.....  | 3        |
| <i>F.1.1 Caractéristiques de l'école .....</i>   | <i>3</i> |
| <i>F.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs .....</i> | <i>5</i> |
| F.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS .....  | 6        |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....  | 9        |

## F.1 Mise en contexte de l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs

L'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs se situe sur la rue de l'Église, entre les rues Wellington et de Verdun, qui sont toutes deux des rues avec un débit de circulation important. Néanmoins, pour les autres rues qui caractérisent le secteur de l'école, à l'exception de la rue Galt, elles sont principalement à vocation résidentielle avec un débit de circulation moins important.

### F.1.1 Caractéristiques de l'école

#### Caractéristiques générales

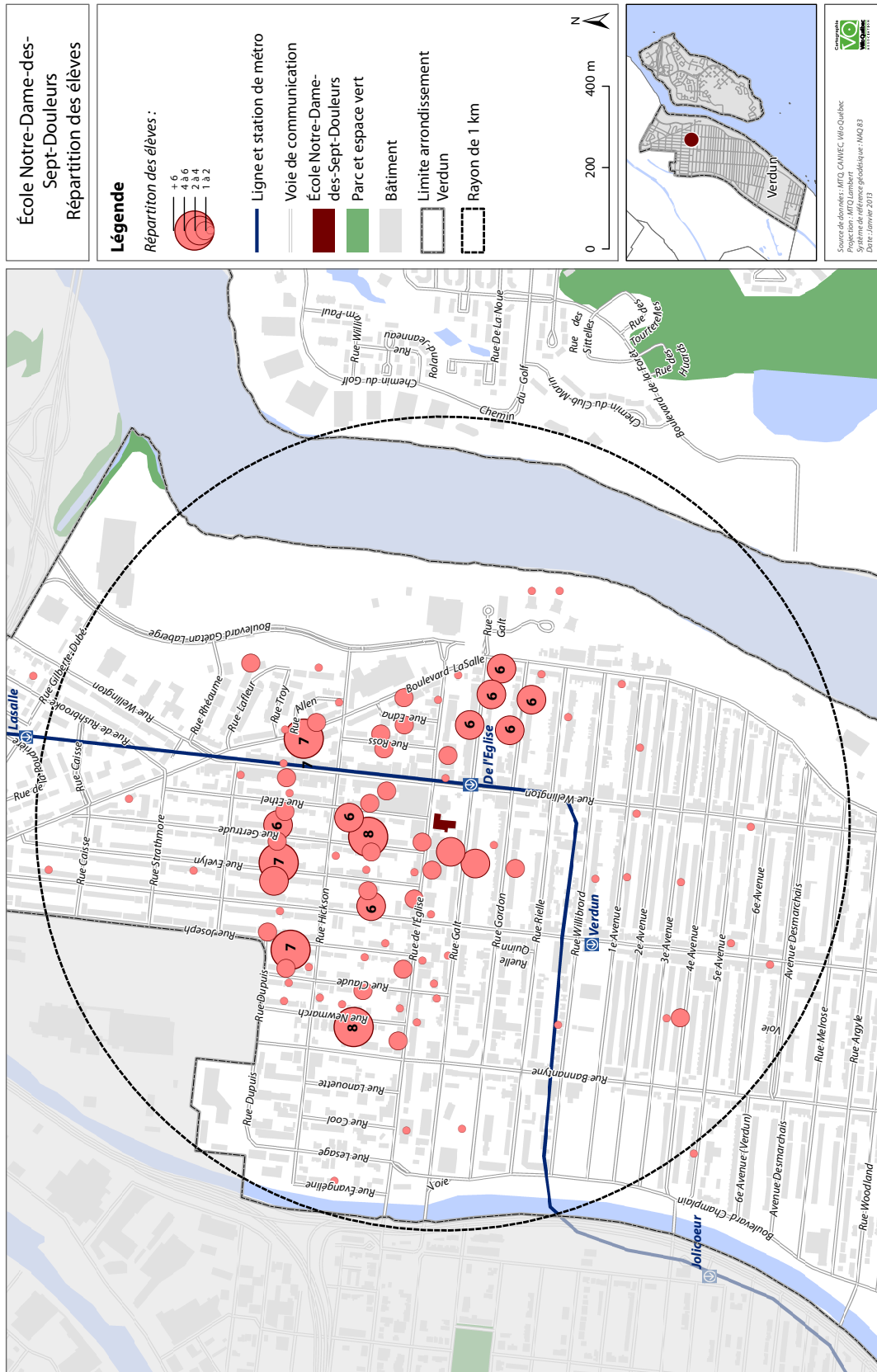
Direction : **Sylvie Delage**  
Commission scolaire : **Marguerite Bourgeois**  
Nombre d'élèves : **262 élèves**  
Type d'école : **de quartier**  
Nombre de brigadiers scolaires adultes : **7 brigadiers**  
Nombre de brigadiers scolaires écoliers : **0**

#### Zone de desserte

Source : Site de l'école





## Carte F1 : Répartition géographique des élèves



## F.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques du territoire de l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs

**Tableau F1: Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif**

| Emplacement                           | Intervention   | Acteur concerné                              | Réalisation   | Photo  |
|---------------------------------------|--|--|---------------|--|
| Intersection de l'Église et Ethel     | Passage pour piétons à larges bandes jaunes avec clignotants et panneaux de signalisation indiquant le coût de l'infraction (100 \$) en cas de non-respect | Arrondissement                               | Déjà en place |   |
|                                       | Avancée de trottoir du côté sud sur la rue de l'Église   | Arrondissement                               | Déjà en place |  |
|                                       | Emplacement d'un brigadier scolaire  | Service de la police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
| Intersection de l'Église et Gertrude  | Passage pour piétons à larges bandes jaunes avec panneaux de signalisation indiquant le coût de l'infraction (100 \$) en cas de non-respect                | Arrondissement                               | Déjà en place |  |
|                                       | Avancée de trottoir du côté sud sur la rue de l'Église   | Arrondissement                               | Déjà en place |  |
| Intersection de l'Église et de Verdun | Feux pour piétons  | Arrondissement                               | Déjà en place |  |
|                                       | Emplacement d'un brigadier scolaire  | Service de la police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
| Intersection de l'Église et de Verdun | Feux pour piétons  | Arrondissement                               | Déjà en place |  |
|                                       | Emplacement d'un brigadier scolaire  | Service de la police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
| Rue de Verdun                         | Présence d'une chaussée désignée pour les cyclistes  | Ville centrale et arrondissement             | Déjà en place |  |
| Intersection Galt et de Verdun        | Feux pour piétons  | Arrondissement                               | Déjà en place |  |
| Intersection Galt et Lasalle          | Feux pour piétons  | Arrondissement                               | Déjà en place |  |



|  |   |   |               |   |
|--|---|---|---------------|---|
| Intersection Gordon et de Verdun       | Passage pour piétons à larges bandes jaunes avec panneaux de signalisation indiquant le coût de l'infraction (100 \$) en cas de non-respect | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
|  | Emplacement d'un brigadier scolaire   | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |   |
| Intersection Lasalle et Gordon         | Passage pour piétons à larges bandes jaunes avec panneaux de signalisation indiquant le coût de l'infraction (100 \$) en cas de non-respect | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
| Intersection de l'Église et Lasalle    | Feux pour piétons   | Arrondissement                            | Déjà en place |   |
| Intersection Wellington et de l'Église | Feux pour piétons   | Arrondissement                            | Déjà en place |   |

Photos : Google Street

## F.2 Enjeux et pistes de solution spécifiques de l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs

\*Les pistes de solution ci-dessous ne concernent que le territoire à proximité de l'école.

**Tableau A2 : Enjeux et pistes de solution spécifiques du territoire de l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs**

| Localisation  | Enjeux  | Pistes de solution par acteur   |   |  |
|---|---|---|---|--|
|   |   | École / commission scolaire   | Arrondissement ou ville centre  | Service de police  |
| 1- Ruelle menant au stationnement du CSSS, soit le 400, rue de l'Église | Manque de visibilité entre les voitures qui sortent du stationnement et les piétons qui circulent sur le trottoir | Sensibiliser les enfants à être vigilants lorsqu'ils passent à cet endroit  | Voir avec les gestionnaires du CSSS pour :<br>- Accroître la signalisation à la sortie du stationnement pour favoriser la vigilance des automobilistes qui doivent croiser ce trottoir<br><br>- Ajouter un panneau de signalisation similaire à ceux qui sont placés à la sortie des ateliers municipaux, mais qui dans ce cas indiquerait la présence de piétons |  |
| 2- Intersection Gordon et de Verdun                                     | Le passage pour piétons à larges bandes jaunes qui traverse la rue de Verdun est peu respecté                     | Sensibiliser les élèves à bien utiliser un passage pour piétons en s'arrêtant pour signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur | Tenter d'accroître la visibilité de la traverse à l'aide de panneaux lumineux ou encore par des panneaux placés directement au-dessus de la chaussée  | Étudier la possibilité de mettre en place une campagne qui sensibiliserait tant les piétons à bien utiliser les traverses piétonnes (en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur) que les conducteurs à laisser les piétons traverser |
| 3- Intersection Wellington et de l'Église                               | Les voitures se mettent en double dans l'intersection et font souvent pression sur les piétons qui traversent     |   | Étudier la possibilité d'aménager une avancée de trottoir sur la rue Wellington   |  |
| 4- Chaussée désignée pour cycliste sur la rue de Verdun                 | Cohabitation pas toujours harmonieuse entre les cyclistes et les automobilistes                                   | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec   | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec   | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  |

# Carte F2: Enjeux et pistes de solution pour l'école Notre- Dame-des-Sept-Douleurs

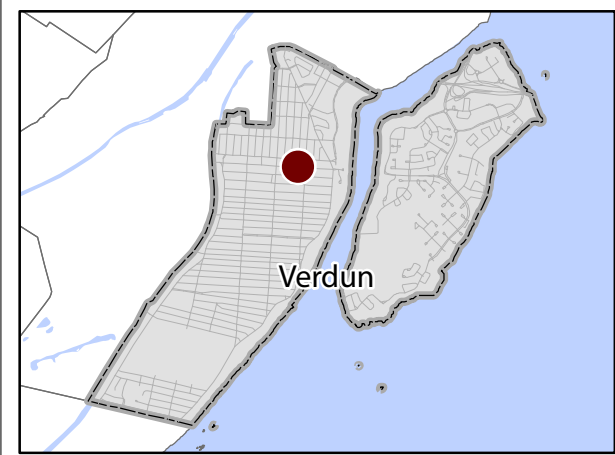
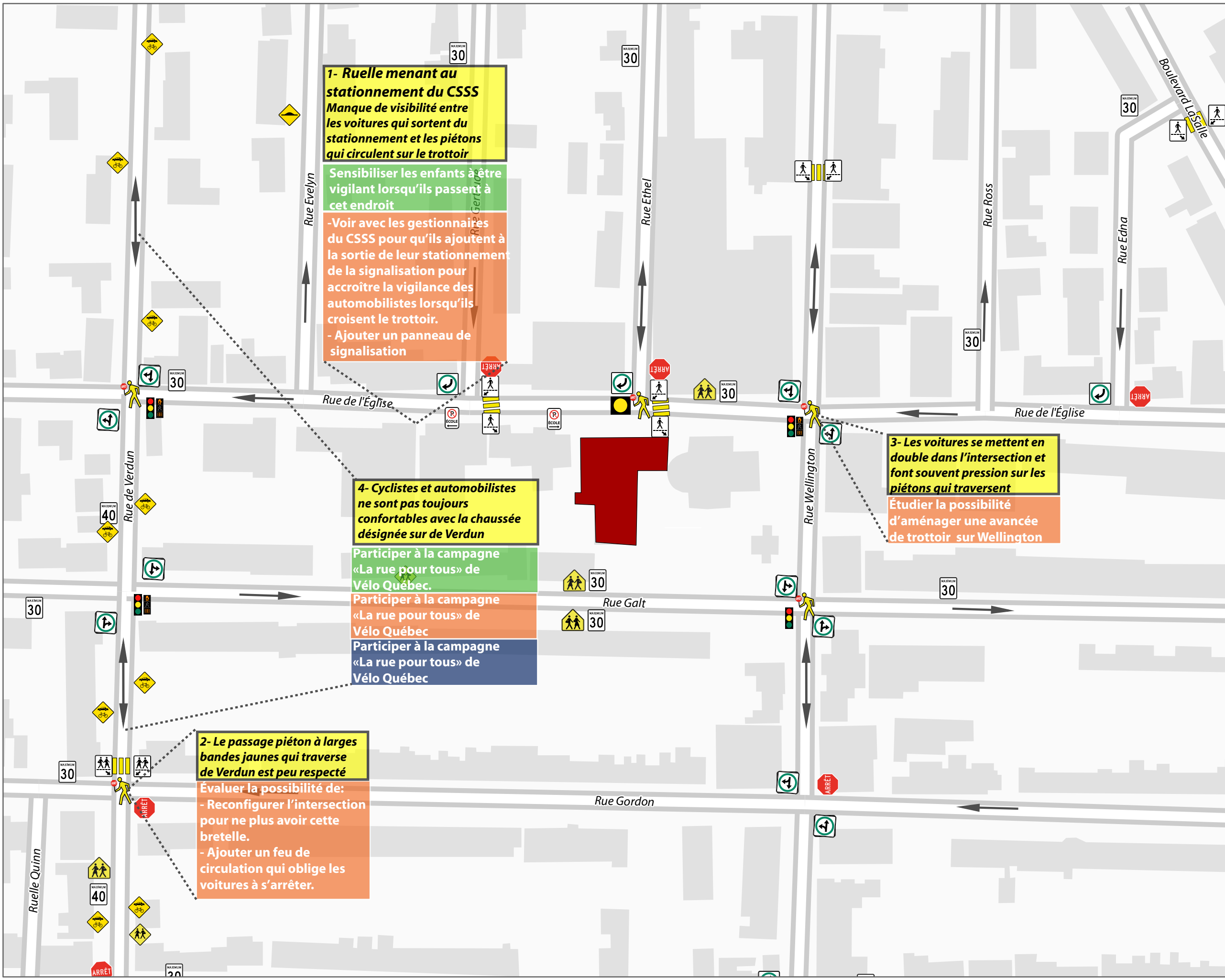
### Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Pré-signalisation zone scolaire
-  Passage écolier
-  École

-  Enjeu
-  Piste de solution pour l'équipe école
-  Piste de solution pour l'arrondissement
-  Piste de solution pour le service de police

0 50 100 m 



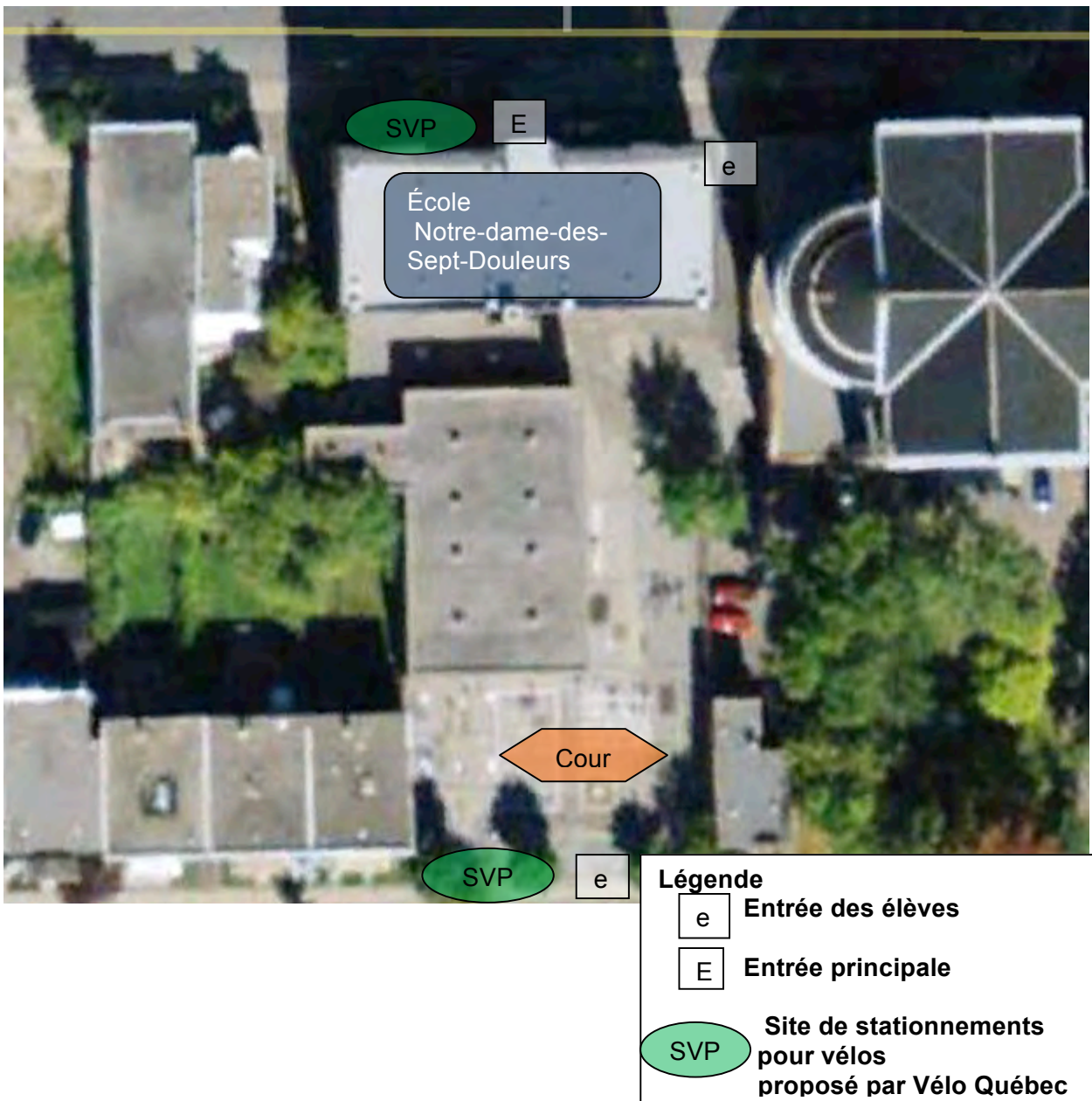
## Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

École Notre-Dame-des-Sept-Douleurs

### A. Stationnement existant

Lors de la visite à l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, celle-ci ne disposait pas de place de stationnements pour vélos.

### Caractéristiques physiques



## B. Recommandations

Pour bien répondre à la demande de stationnements pour vélos, mais aussi pour en encourager l'utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves<sup>10</sup>.

Ce ratio représente, pour l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, entre 13 et 52 places pour les élèves. Il est donc recommandé **d'installer au moins 13 places** à court terme et, éventuellement, d'accroître cette offre en fonction de la demande.

De plus, en fonction de l'espace dont dispose l'école, il serait préférable d'installer des supports de type poteau ou râtelier à trois places (CP-3). (Voir Annexe 1 pour les caractéristiques techniques et les coûts).



Poteau



Râtelier à 3 places

### Sites recommandés

Voici les considérations à prendre en compte lors du choix des sites pour accroître l'utilisation des stationnements pour vélos et améliorer la sécurité :

- Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support pour vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres et au maximum à 50 mètres.
- Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes (et de L'aire de jeu des enfants) et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.
- Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants ou près des fenêtres des bureaux administratifs ou des classes de l'école.

Pour l'école Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, l'emplacement répondant le mieux à ces critères se trouve sur le terrain public à l'avant ou à l'arrière de l'école (identifié en vert sur la photo aérienne de la page précédente). Il faudrait donc au préalable communiquer avec l'arrondissement pour voir la possibilité d'installer des supports à ces endroits.



<sup>10</sup> Vélo Québec 2009, *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168 p.



Vélo Québec

# Plan de déplacement

---

## G- École Riverview



Source : Site Web de l'école

**971, rue Riverview, Verdun**

*Date de la marche de repérage : 12 février 2013*

*Visite et rapport effectués par : Myriam Lalancette*



## SOMMAIRE

|   |   |
|---|---|
| G.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ÉCOLE RIVERVIEW .....   | 3 |
| <i>G.1.1 Caractéristiques de l'école</i> .....  | 3 |
| <i>G.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Riverview</i> ..... | 5 |
| G.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ÉCOLE RIVERVIEW.....   | 6 |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....   | 9 |

## G.1 Mise en contexte de l'école Riverview

L'école Riverview se situe en milieu résidentiel. Celui-ci se compose de rues à faible débit de circulation. Néanmoins, l'on retrouve sur certaines rues, comme sur l'avenue Bannantyne, une circulation de transit plus importante.

### G.1.1 Caractéristiques de l'école

#### Caractéristiques générales

Direction : **Deborah Gross**

Commission scolaire : **Lester B. Pearson**

Nombre d'élèves : **200 élèves**

Nombre d'employés (personnel et enseignants) : **35 employés**

Type d'école : **Immersion**

Nombre d'autobus/taxi(s) scolaire(s) : **2 autobus et 1 minibus**

Nombre de brigadiers scolaires adultes : **2 brigadiers**

Nombre de brigadiers scolaires écoliers : **0**

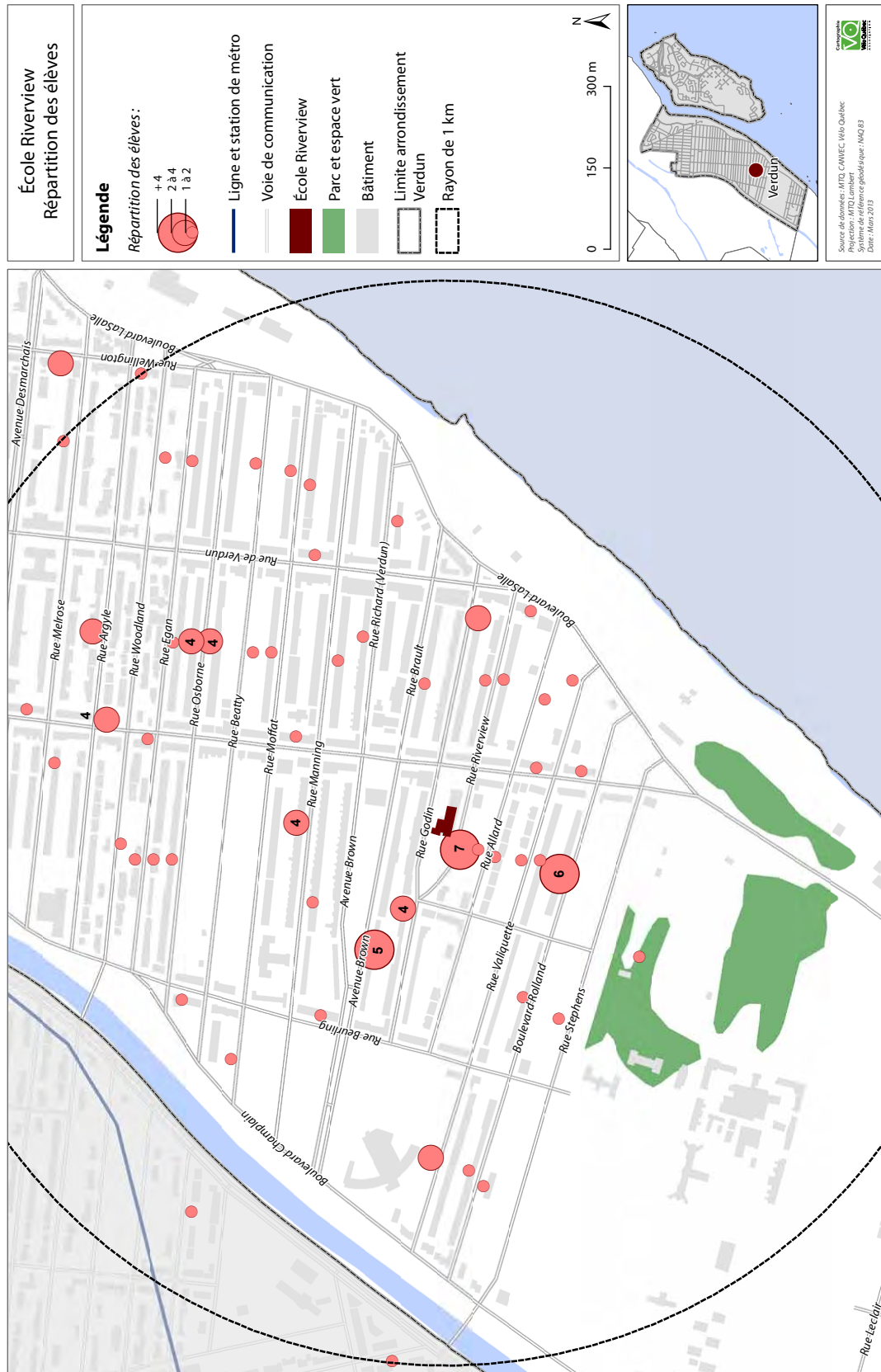
#### Zone de desserte

Source : Lester B. Pearson School Board







## Carte G1 : Répartition géographique des élèves



## G.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques du territoire de l'école Riverview

**Tableau G1: Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif**

| Emplacement                           | Intervention  | Acteur concerné                           | Réalisation   | Photo  |
|---------------------------------------|---|---|---------------|--|
| Intersection Bannantyne et Riverview  | Passage pour piétons à larges bandes jaunes avec panneaux de signalisation indiquant le coût de l'infraction (100 \$) en cas de non-respect | Arrondissement                            | Déjà en place |   |
|                                       | Emplacement d'un brigadier scolaire   | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
| Jonction de Riverview et Godin        | Passage pour piétons à larges bandes jaunes avec panneaux de signalisation indiquant le coût de l'infraction (100 \$) en cas de non-respect | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
| Intersection Brown et Bannantyne      | Emplacement d'un brigadier scolaire   | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
| Sur la rue Bannantyne et la rue Godin | Marquage au sol ZONE ÉCOLE  | Arrondissement                            | Déjà en place |  |

Photos : Google Street

## G.2 Enjeux et pistes de solution spécifiques de l'école Riverview










\*Les pistes de solution ci-dessous ne concernent que le territoire à proximité de l'école.

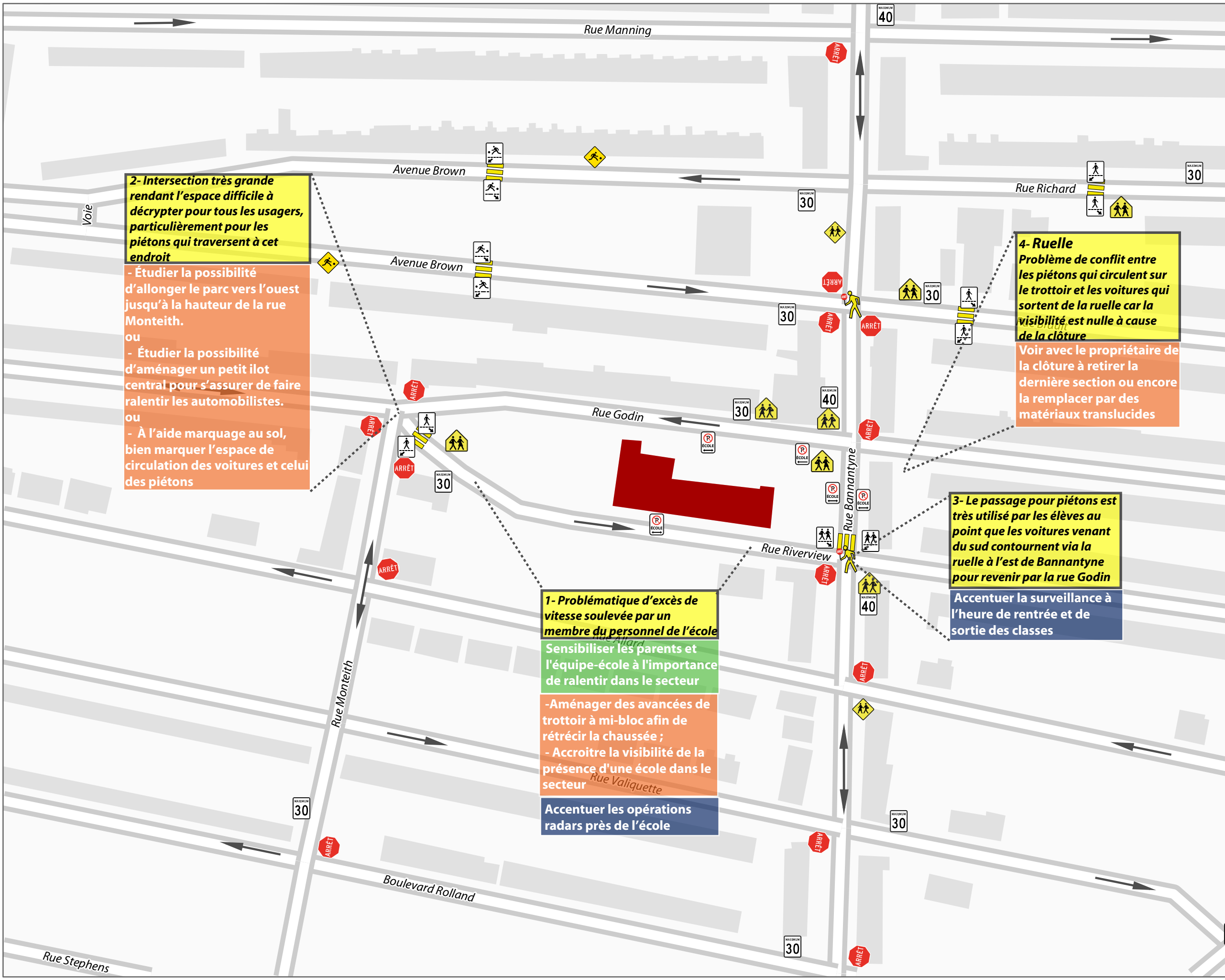
**Tableau G2 : Enjeux et pistes de solution spécifiques du territoire de l'école Riverview**

| Localisation  | Enjeux  | Pistes de solution par acteur   |   |  |
|---|---|---|---|--|
|   |   | École /<br>commission<br>scolaire   | Arrondissement ou ville<br>centre   | Service de police  |
| 1- Riverview<br>entre<br>Bannantyne et<br>Godin                       | Problématique<br>d'excès de vitesse<br>soulevée par un<br>membre du<br>personnel de<br>l'école  | Sensibiliser les<br>parents et<br>l'équipe-école à<br>l'importance de<br>ralentir dans le<br>secteur près de<br>l'école | - Aménager des avancées de<br>trottoir à mi-bloc afin de<br>rétrécir la chaussée<br>- Accroître la visibilité de la<br>présence d'une école dans le<br>secteur  | Accroître le nombre<br>d'opérations radar<br>près de l'école                           |
| 2- Riverview à<br>la jonction<br>avec Godin                           | Intersection très<br>grande rendant<br>l'espace difficile à<br>décrypter pour tous<br>les usagers,<br>particulièrement<br>pour les piétons qui<br>traversent à cet<br>endroit   |   | - Étudier la possibilité<br>d'allonger le parc vers l'ouest<br>jusqu'à la hauteur de la rue<br>Monteith<br>ou<br>- Étudier la possibilité<br>d'aménager un petit îlot<br>central pour faire ralentir les<br>automobilistes<br>ou<br>- À l'aide de marquage au<br>sol, bien identifier l'espace<br>de circulation des voitures et<br>celui des piétons |  |
| 3- Intersection<br>Bannantyne et<br>Riverview                         | Le passage pour<br>piétons est très<br>utilisé par les<br>élèves au point que<br>les voitures venant<br>du sud le<br>contournent par la<br>ruelle à l'est de la<br>rue Bannantyne<br>pour revenir par la<br>rue Godin |   |   | Accentuer la<br>surveillance à l'heure<br>de la rentrée et de la<br>sortie des classes |
| 4- Ruelle en<br>bas de<br>Bannantyne, e<br>ntre Riverview<br>et Godin | Conflits entre les<br>piétons qui circulent<br>sur le trottoir et les<br>voitures qui sortent<br>de la ruelle car la<br>visibilité est nulle à<br>cause de la clôture<br>(voir photo à la<br>page suivante)           |   | Voir avec le propriétaire de la<br>clôture la possibilité de retirer<br>la dernière section ou encore<br>de la remplacer par des<br>matériaux translucides  |  |

# Carte G2: Enjeux et pistes de solution pour l'école Riverview

## Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Pré-signalisation zone scolaire
-  Passage écolier
-  École
  
-  Enjeu
-  Piste de solution pour l'équipe école
-  Piste de solution pour l'arrondissement
-  Piste de solution pour le service de police



**2- Intersection très grande rendant l'espace difficile à décrypter pour tous les usagers, particulièrement pour les piétons qui traversent à cet endroit**

- Étudier la possibilité d'allonger le parc vers l'ouest jusqu'à la hauteur de la rue Monteith.  
 ou  
 - Étudier la possibilité d'aménager un petit îlot central pour s'assurer de faire ralentir les automobilistes.  
 ou  
 - À l'aide marquage au sol, bien marquer l'espace de circulation des voitures et celui des piétons

**1- Problématique d'excès de vitesse soulevée par un membre du personnel de l'école**

Sensibiliser les parents et l'équipe-école à l'importance de ralentir dans le secteur  
 -Aménager des avancées de trottoir à mi-bloc afin de rétrécir la chaussée ;  
 - Accroître la visibilité de la présence d'une école dans le secteur  
 Accentuer les opérations radars près de l'école

**4- Ruelle**  
 Problème de conflit entre les piétons qui circulent sur le trottoir et les voitures qui sortent de la ruelle car la visibilité est nulle à cause de la clôture

Voir avec le propriétaire de la clôture à retirer la dernière section ou encore la remplacer par des matériaux translucides

**3- Le passage pour piétons est très utilisé par les élèves au point que les voitures venant du sud contournent via la ruelle à l'est de Bannantyne pour revenir par la rue Godin**

Accentuer la surveillance à l'heure de rentrée et de sortie des classes



## Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

École Riverview

### A. Stationnement existant

Lors de la visite à l'école Riverview, celle-ci ne disposait d'aucune place de stationnements pour vélos.

### Caractéristiques physiques



#### Légende



Entrée des élèves



Entrée principale



Site de stationnements  
pour vélos  
proposé par Vélo Québec

## B. Recommandations

Pour bien répondre à la demande de stationnements pour vélos, mais aussi pour en encourager l'utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves<sup>11</sup>.

Ce ratio représente, pour l'école Riverview, entre 10 à 40 places pour les élèves. Il est donc recommandé **d'installer une dizaine de places** pour encourager la pratique du vélo, et ce, tant par les élèves que par le personnel. Dans cette optique, les supports de types râtelier à trois places (CP-3) ou à sept places (CP-7) sont une bonne option (Voir Annexe 1 pour les caractéristiques techniques et les coûts).



Râtelier à 3 places



Râtelier à 7 places

Ce type de support a pour avantage :

- Facile de cadenas le cadre et la roue avant avec un cadenas en U
- Bon support du vélo lorsqu'il est debout avant d'être cadenassé
- Haute densité de stationnement

### Sites recommandés

Voici les considérations à prendre en compte lors du choix des sites pour accroître l'utilisation des stationnements pour vélos et améliorer la sécurité :

- Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support pour vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres et au maximum à 50 mètres.
- Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.
- Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants ou près des fenêtres des bureaux administratifs ou des classes de l'école.

Pour l'école Riverview, l'emplacement répondant le mieux à ces critères se trouve sur le terrain avant de l'école, dans l'espace gazonné à la droite de l'entrée principale (identifié en vert sur la photo aérienne de la page précédente).



<sup>11</sup> Vélo Québec 2009, *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168p.



Vélo Québec

# Plan de déplacement

---

## H - École Verdun



Source : Site web de l'école

**610, rue Desmarchais, Verdun**

*Date de la marche de repérage : 12 décembre*

*Visite et rapport effectués par : Myriam Lalancette*





## SOMMAIRE

|  |          |
|--|----------|
| H.1 MISE EN CONTEXTE DE L'ECOLE VERDUN .....   | 3        |
| <i>H.1.1 Caractéristiques de l'école.....</i>  | <i>3</i> |
| <i>H.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques au territoire de l'école Verdun .....</i> | <i>4</i> |
| H.2 ENJEUX ET PISTES DE SOLUTION SPECIFIQUES A L'ECOLE VERDUN.....   | 5        |
| RAPPORT DE VISITE POUR L'INSTALLATION DE STATIONNEMENTS POUR VELOS.....  | 9        |

## H.1 Mise en contexte de l'école Verdun

L'école Verdun se situe en milieu essentiellement résidentiel qui se compose de rues à faible débit de circulation. Néanmoins, l'on retrouve sur certaines rues, comme sur le boulevard Desmarchais, une circulation de transit importante. Il faut également tenir compte de la présence de commerces sur la rue de Verdun qui génèrent une circulation automobile plus dense.

### Caractéristiques générales

Direction : **Jennifer Kurta**

Commission scolaire : **Lester B. Pearson**

Nombre d'élèves : **257 élèves**

Type d'école : **bilingue**

Nombre de brigadiers scolaires adultes : **6 brigadiers**

Nombre de brigadiers scolaires écoliers : **0**



### Zone de desserte

Source : Lester B. Pearson School Board



## H.1.2 Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) spécifiques du territoire de l'école Verdun

**Tableau H1: Identification des mesures en aménagement favorisant le transport actif**

| Emplacement   | Intervention   | Acteur concerné                           | Réalisation   | Photo  |
|---|--|---|---------------|--|
| Intersection Desmarchais et de Verdun               | Terre-plein sur Desmarchais suffisamment large pour permettre une traverse en deux temps   | Arrondissement                            | Déjà en place |   |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire  | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
|   | Feux pour piétons  | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
| Rue de Verdun                                       | Présence d'une chaussée désignée pour les cyclistes  | Ville centrale et arrondissement          | Déjà en place |  |
| Intersection Desmarchais et Bannantyne              | Aménagement d'avancées de trottoir, d'un passage pour piétons et d'une signalisation obligeant le respect de la priorité du piéton | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
|   | Terre-plein sur la rue Desmarchais suffisamment large pour permettre une traverse en deux temps                                    | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire  | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
| Intersection Bannantyne et la 5 <sup>e</sup> Avenue | Feux pour piétons  | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire  | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
| Intersection Bannantyne et Woodland                 | Feux pour piétons  | Arrondissement                            | Déjà en place |  |
|   | Emplacement d'un brigadier scolaire  | Service de police de la Ville de Montréal | Déjà en place |  |
| Intersection Champlain et Woodland                  | Feux pour piétons  | Arrondissement                            | Déjà en place |  |

## H.2 Enjeux et pistes de solution spécifiques de l'école Verdun

\*Les pistes de solution ci-dessous ne concernent que le territoire à proximité de l'école.







**Tableau H2 : Enjeux et pistes de solution spécifiques du territoire de l'école Verdun**

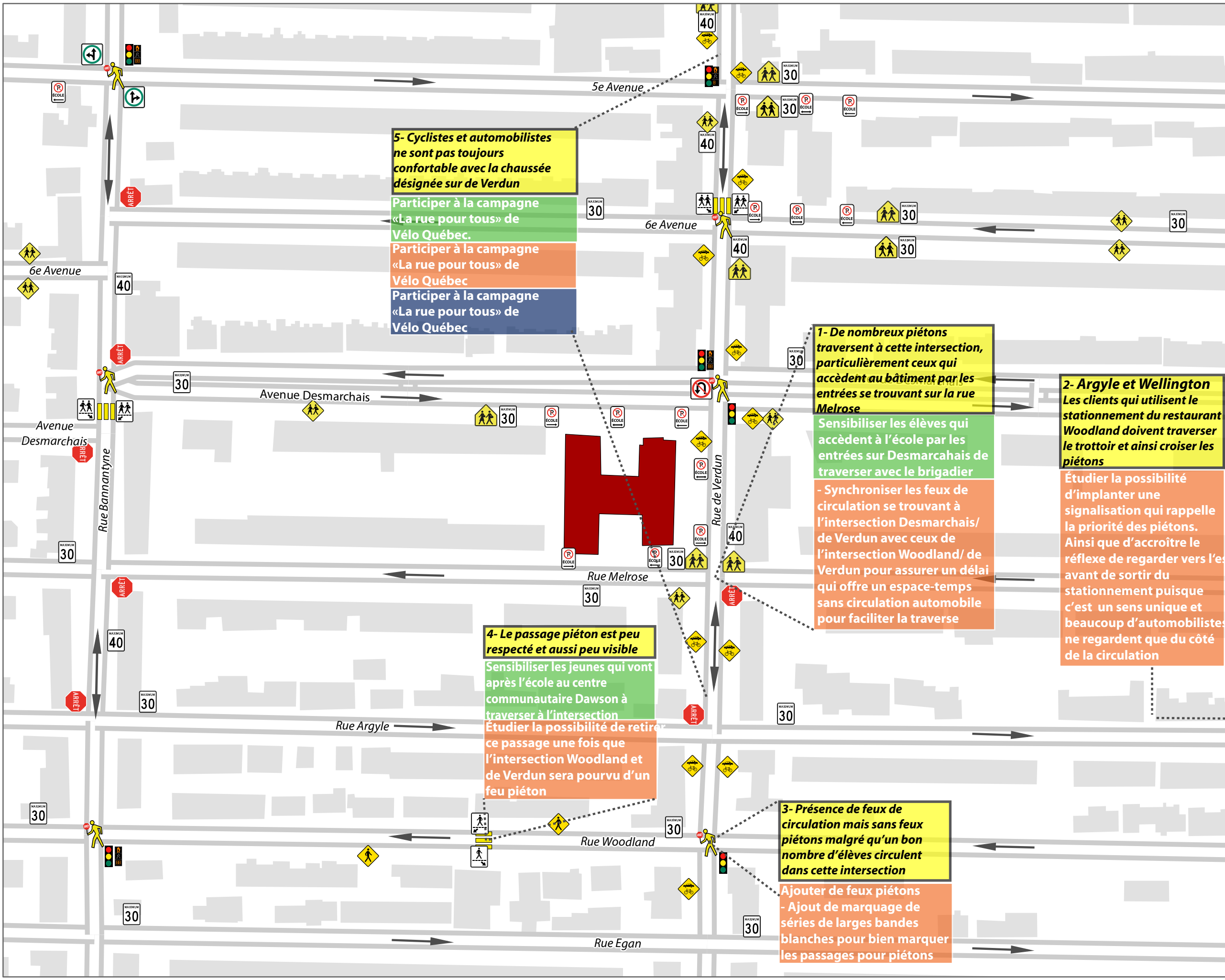
| Localisation                                       | Enjeux  | Pistes de solution par acteurs   |   |                      |
|--|---|--|---|----------------------|
|  |   | École /<br>commission<br>scolaire  | Arrondissement ou ville<br>centre   | Service de<br>police |
| 1- Intersection<br>Melrose et de<br>Verdun         | De nombreux<br>piétons<br>traversent à<br>cette<br>intersection,<br>particulièrement<br>ceux qui<br>accèdent au<br>bâtiment par les<br>entrées se<br>trouvant sur la<br>rue Melrose | Sensibiliser les élèves<br>qui accèdent à l'école<br>par les entrées sur<br>Desmarchais de<br>traverser avec le<br>brigadier   | - Synchroniser les feux de<br>circulation se trouvant à<br>l'intersection Desmarchais et de<br>Verdun avec ceux de<br>l'intersection Woodland et de<br>Verdun pour assurer un délai qui<br>offre un espace-temps sans<br>circulation automobile   |                      |
| 2- Intersection<br>Argyle et<br>Wellington         | Les clients qui<br>utilisent le<br>stationnement<br>du restaurant<br>Woodland<br>doivent<br>traverser le<br>trottoir et ainsi<br>croiser les<br>piétons                             |  | - Étudier la possibilité<br>d'implanter une signalisation qui<br>rappelle la priorité des piétons<br>- Accroître le réflexe de regarder<br>vers l'est avant de sortir du<br>stationnement (c'est un sens<br>unique et beaucoup<br>d'automobilistes ne regardent<br>que du côté de la circulation) |                      |
| 3- Intersection<br>Woodland et<br>de Verdun        | Présence de<br>feux de<br>circulation mais<br>sans feux pour<br>piétons malgré<br>le nombre élevé<br>d'élèves<br>circulant dans<br>cette<br>intersection                            |  | - Ajout de feux pour piétons<br>- Ajout de marquage de séries<br>de larges bandes blanches pour<br>bien marquer les passages<br>pour piétons  |                      |
| 4- Woodland<br>entre de<br>Verdun et<br>Bannantyne | Le passage<br>pour piétons est<br>peu respecté et<br>peu visible  | - Sensibiliser les<br>jeunes qui vont après<br>l'école au centre<br>communautaire<br>Dawson à traverser à<br>l'intersection<br>- Sensibiliser les<br>élèves à bien utiliser<br>un passage pour<br>piétons en s'arrêtant<br>pour signifier<br>l'intention de traverser<br>et d'établir un contact<br>visuel avec le | Étudier la possibilité de retirer ce<br>passage une fois que<br>l'intersection Woodland et de<br>Verdun aura un feu pour piétons  |                      |

|  |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|
|  |   | conducteur  |   |   |
| 5- Chaussée désignée pour cyclistes sur la rue de Verdun | Cohabitation pas toujours harmonieuse entre les cyclistes et les automobilistes | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec |

# Carte H2: Enjeux et pistes de solution pour l'école Verdun

## Légende

-  Brigadier
-  Zone scolaire
-  Pré-signalisation zone scolaire
-  Passage écolier
-  École
-  Enjeu
-  Piste de solution pour l'équipe école
-  Piste de solution pour l'arrondissement
-  Piste de solution pour le service de police



**5- Cyclistes et automobilistes ne sont pas toujours confortables avec la chaussée désignée sur de Verdun**

Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec.

Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec

Participer à la campagne «La rue pour tous» de Vélo Québec

**1- De nombreux piétons traversent à cette intersection, particulièrement ceux qui accèdent au bâtiment par les entrées se trouvant sur la rue Melrose**

Sensibiliser les élèves qui accèdent à l'école par les entrées sur Desmarçais de traverser avec le brigadier

- Synchroniser les feux de circulation se trouvant à l'intersection Desmarçais/ de Verdun avec ceux de l'intersection Woodland/ de Verdun pour assurer un délai qui offre un espace-temps sans circulation automobile pour faciliter la traverse

**2- Argyle et Wellington**

Les clients qui utilisent le stationnement du restaurant Woodland doivent traverser le trottoir et ainsi croiser les piétons

Étudier la possibilité d'implanter une signalisation qui rappelle la priorité des piétons. Ainsi que d'accroître le réflexe de regarder vers l'est avant de sortir du stationnement puisque c'est un sens unique et beaucoup d'automobilistes ne regardent que du côté de la circulation

**4- Le passage piéton est peu respecté et aussi peu visible**

Sensibiliser les jeunes qui vont après l'école au centre communautaire Dawson à traverser à l'intersection

Étudier la possibilité de retirer ce passage une fois que l'intersection Woodland et de Verdun sera pourvu d'un feu piéton

**3- Présence de feux de circulation mais sans feux piétons malgré qu'un bon nombre d'élèves circulent dans cette intersection**

Ajouter de feux piétons

- Ajout de marquage de séries de larges bandes blanches pour bien marquer les passages pour piétons

## Rapport de visite pour l'installation de stationnements pour vélos

École Verdun

### A. Stationnement existant

Lors de la visite à l'école Verdun, celle-ci disposait d'environ 10 places de stationnements pour vélos. Le support est de type barrière et se situe près de l'entrée principale.



### Caractéristiques physiques



Plan de déplacement pour l'école Verdun

## B. Recommandations

Pour bien répondre à la demande de stationnements pour vélos, mais aussi pour en encourager l'utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves<sup>12</sup>.

Ce ratio représente, pour l'école Verdun, entre 13 à 51 places pour les élèves. Il est donc recommandé **d'augmenter d'au moins 3 places** l'offre actuelle et, éventuellement, d'accroître cette offre en fonction de la demande.

De plus, il serait préférable de remplacer les présents supports de type barrière par des supports de types râtelier à trois places (CP-3) ou à sept places (CP-7). (Voir Annexe 1 pour les caractéristiques techniques et les coûts).



Râtelier à 3 places



Râtelier à 7 places

Ce type de support a pour avantage :

- Facile de cadenas le cadre et la roue avant avec un cadenas en U
- Bon support du vélo lorsqu'il est debout avant d'être cadencassé
- Haute densité de stationnement

### Sites recommandés

Voici les considérations à prendre en compte lors du choix des sites pour accroître l'utilisation des stationnements pour vélos et améliorer la sécurité :

- Afin de concurrencer adéquatement les arbres et le mobilier urbain (rampes, bancs, poteaux de signalisation, etc.), le support pour vélos est placé le plus près possible de l'entrée de l'édifice, idéalement à moins de 15 mètres et au maximum à 50 mètres.
- Le stationnement est facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnes et son accès minimise les croisements avec les voitures et les piétons.
- Pour des raisons de sécurité, le stationnement est à la vue des passants ou près des fenêtres des bureaux administratifs ou des classes de l'école.

Pour l'école Verdun, l'emplacement répondant le mieux à ces critères se trouve sur le terrain avant de l'école, dans l'espace gazonné le long de l'entrée principale (identifié en vert sur la photo aérienne de la page précédente).

---

<sup>12</sup> Vélo Québec 2009, *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*, 168p.



## **2. Enjeux et pistes de solution générales s'appliquant à l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Verdun**

**Tableau 2.1 : Enjeux et pistes de solutions pour l'ensemble du regroupement**

| Localisation                              | Enjeux   | Pistes de solution  |   |  |
|---|--|---|---|--|
|   |  | Écoles et commission scolaire   | Arrondissement  | Service de police  |
| L'ensemble des passages pour piétons      | Non-respect de la priorité des piétons aux passages pour piétons   | Sensibiliser les élèves à bien utiliser un passage piéton en s'arrêtant pour signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur | <ul style="list-style-type: none"> <li>- S'assurer que les traverses sont toujours bien visibles avec les panneaux dégagés de toutes végétations et un marquage au sol bien entretenu</li> <li>- Pour les traverses à larges bandes jaunes, étudier la possibilité d'utiliser du marquage au sol permanent</li> <li>- Pour les traverses plus problématiques, mieux indiquer leur présence en les encadrant d'avancées de trottoir et/ou en tentant d'accroître leur visibilité en remplaçant les panneaux de signalisation par des panneaux lumineux ou encore par des panneaux placés directement au-dessus de la chaussée</li> </ul> | Étudier la possibilité de mettre en place une campagne qui sensibiliserait tant les piétons à bien utiliser les traverses piétonnes (en s'arrêtant pour bien signifier l'intention de traverser et d'établir un contact visuel avec le conducteur) que les conducteurs à laisser les piétons traverser |
| L'ensemble des secteurs autour des écoles | Non-respect du maximum 30 km/h et peu de modifications dans la façon de conduire des automobilistes                    | Développer un panneau pour bien identifier le bâtiment de l'école (voir photos 1 et 2 à la suite du tableau)  | - Créer une signature au niveau de l'environnement urbain envoyant un message clair aux automobilistes qu'ils entrent dans une zone de partage de l'espace public avec des écoliers. Par exemple, à l'aide de marquage au sol de pictogrammes écoliers et des feux et panneaux clignotants qui ne fonctionnent qu'aux heures d'écoles   | Accroître le nombre d'opérations radars près de l'école  |
| L'ensemble des parcs de l'arrondissement  | Les automobilistes ne modifient pas ou peu leur conduite à l'approche des parcs  |   | Bien indiquer la présence de parcs et d'aires de jeux et améliorer la visibilité des traverses piétonnes qui y donnent accès  |  |
| De nombreuses ruelles de l'arrondissement | Conflits entre les piétons sur le trottoir et les voitures qui sortent des ruelles car la visibilité est souvent nulle | Faire une demande à l'arrondissement pour l'installation de dos d'âne dans les ruelles problématiques qui ne sont pas encore pourvues d'un tel                    | - Rappeler périodiquement, par les diverses voies de communications pour rejoindre les citoyens, l'interdiction de circuler dans une ruelle à seule fin de passer d'une rue à une autre. (règlement C-4.1 article 14)   |  |

|   |  |  |  |   |
|---|--|--|--|---|
|   |  | aménagement  |  |   |
| L'ensemble des lieux que les jeunes fréquentent après l'école tels que les centres de loisirs, les maisons des jeunes, etc. | Les chemins entre les écoles et les lieux d'attraction ne sont pas toujours aménagés pour faciliter le transit des élèves à pied ou à vélo | Aider l'arrondissement à déterminer les lieux les plus fréquentés par les élèves | S'assurer que les chemins entre les écoles et les lieux d'attraction sont conviviaux pour de jeunes piétons et cyclistes, sinon, voire à apporter les correctifs nécessaires pour améliorer leur confort |   |
| L'ensemble du territoire  | Accroître l'utilisation du vélo comme mode de déplacement  |  | Accroître le kilométrage de voies cyclables et informer la population de ces nouveaux aménagements   |   |
| L'ensemble du territoire  | Le partage de l'espace public entre les divers usagers de la route n'est pas toujours adéquat  | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec.             | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec  | Participer à la campagne « <i>La rue pour tous</i> » de Vélo Québec |



Photos 1 et 2 : exemple de stèle proposée par Vélo Québec

## **Annexes**

# **INDEX ANNEXES**

## **ANNEXE 1**

Caractéristiques des supports à vélo

## **ANNEXE 2**

Fiche Mesure d'apaisement de la circulation

## **ANNEXE 3**

Facteurs qui influencent les comportements en transport

## **ANNEXE 4**

Alternatives à l'auto solo

## Annexe 1

### SUPPORTS À VÉLOS – TYPE RÂTELIER PRIX 2013

(Taxes et livraison en sus)

\*\*Une réduction de 10 % est offerte aux écoles qui participent au programme À pied, à vélo, ville active.

#### **CP-3** ( 3- PLACES SI UTILISÉ DES DEUX CÔTÉS / 2-PLACES SI UTILISÉ PRÈS D'UN MUR )



| <u>FINITION</u>                     | <u>PRIX</u> |
|-------------------------------------|-------------|
| GALVANISÉ                           | 210,00 \$   |
| GALVANISÉ + RÉSINE DE SYNTHÈSE NOIR | 295,00 \$   |
| GALVANISÉ + POUDRE POLYESTER NOIR   | 295,00 \$   |

DES MODULES DU CP-3. ET DU CP-7 PEUVENT ÊTRE AJOUTÉS POUR FORMER LE NOMBRE DE PLACES DÉSIRÉS

#### **CP-7** ( 7- PLACES SI UTILISÉ DES DEUX CÔTÉS / 4-PLACES SI UTILISÉ PRÈS D'UN MUR )



| <u>FINITION</u>                     | <u>PRIX</u> |
|-------------------------------------|-------------|
| GALVANISÉ                           | 390,00 \$   |
| GALVANISÉ + RÉSINE DE SYNTHÈSE NOIR | 495,00 \$   |
| GALVANISÉ + POUDRE POLYESTER NOIR   | 495,00 \$   |

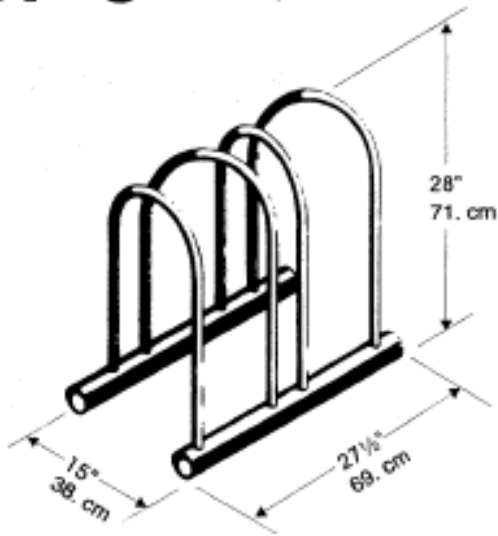
\* CP-5 disponible sur commande au même prix que le CP-7 en fini galvanisé seulement

\*\*Supplément de 300.00 \$ sur couleur non standard

Les prix sont sujets à changement sans préavis

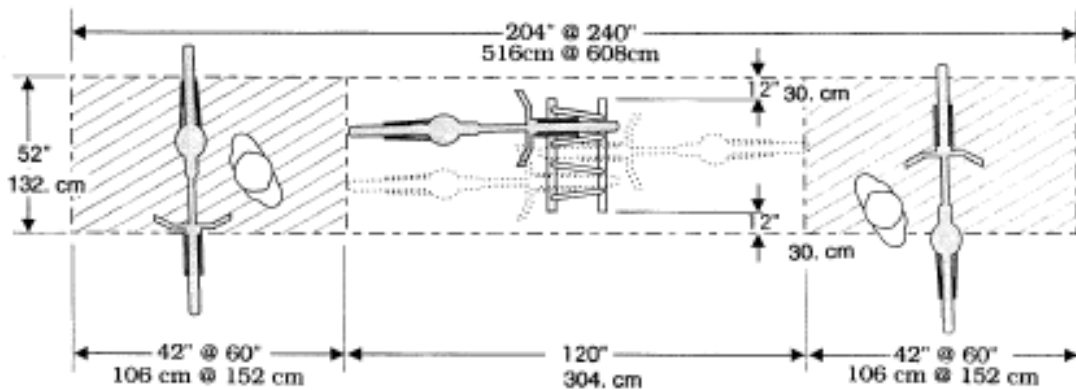
**DONNÉES TECHNIQUES**

# CP-3

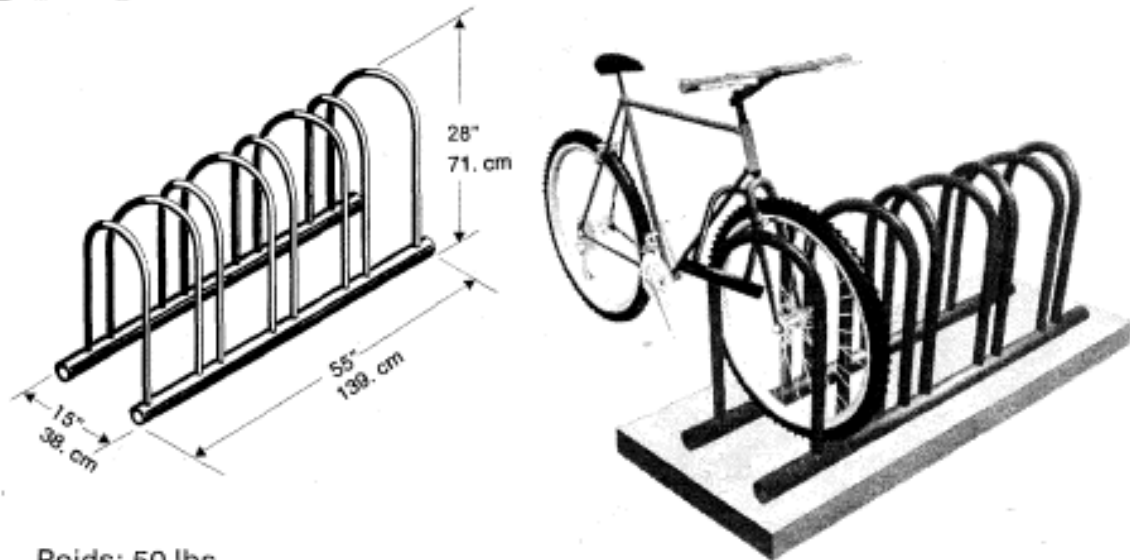


Poids: 25 lbs.  
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

Weight: 25 lbs.  
Anchors: Concrete, Grass or Asphalt

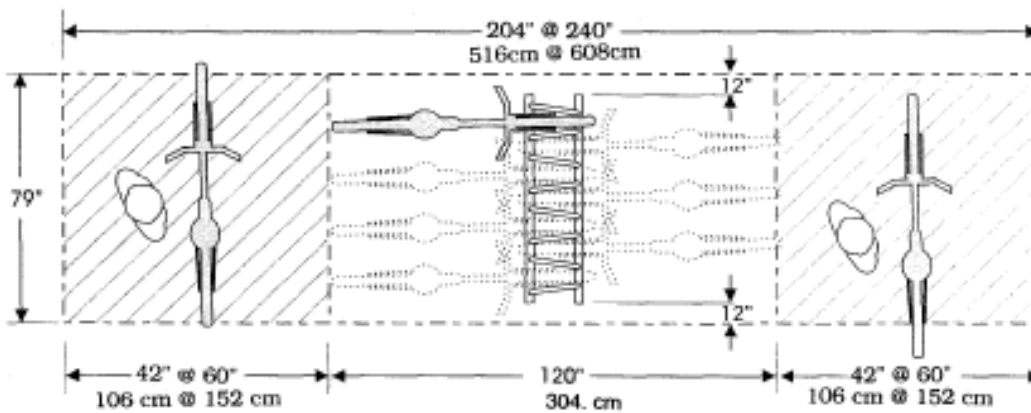


# CP-7



Poids: 50 lbs.  
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

Weight: 50 lbs.  
Anchors: Concrete, Grass or Asphalt





## **ANCRAGES & ACCESSOIRES POUR CP**

---

### **SUR BÉTON EXISTANT**

|   | <b>PRIX</b> |
|---|-------------|
| NÉCESSAIRE DE 4- ANCRAGES + ACCESSOIRES, ZINC       | 22,00 \$    |
| NÉCESSAIRE DE 4- ANCRAGES + ACCESSOIRES, INOXYDABLE | 36,00 \$    |
| OUTIL DE POSE POUR ANCRAGE BÉTON                    | 8,00 \$     |

### **SUR MÉGA BLOC & DALLE DE PATIO**

|   |          |
|---|----------|
| NÉCESSAIRE DE 4-ANCRAGES 10MM & ACCESSOIRES, NYLON & ZINC | 20,00 \$ |
|---|----------|

### **BASE BÉTON PRÉFABRIQUÉE**

|   |          |
|---|----------|
| 1-BASE BÉTON PRÉFAB 18";X 27" X 2-1/2" ÉPAIS ( 90 LBS ) | 80,00 \$ |
| ** BESOIN 2-BASES POUR 1 X CP-7                         |          |
| QUINCAILLERIE POUR BASE BÉTON PRÉFAB, ACIER INOXYDABLE  | 22,00 \$ |

### **SUR ASPHALTE**

|  |          |
|--|----------|
| ASPHALTE /NÉCESSAIRE DE 4-ANCRAGES 12MM & ACCESS. NYLON & ZINC | 22,00 \$ |
|--|----------|

### **PAVÉ-UNI, TERRE, ASPHALTE ET AUTRES**

|   |          |
|---|----------|
| NÉCESSAIRE DE 4-ANCRAGES & ACCESSOIRES, ACIER INOXYDABLE  | 80,00 \$ |
| ** 4-petites bases de béton ( sono-tube ) fournies par le client / dimensions sur fiche technique |          |

### **SUR GAZON**

|   |          |
|---|----------|
| NÉCESSAIRE DE 2-ANCRAGES & ACCESSOIRES , ZINC | 90,00 \$ |
| 1- OUTIL DE POSE POUR ANCRAGE GAZON           | 15,00 \$ |

### **SUR BOIS**

|  |          |
|--|----------|
| NÉCESSAIRE DE 4-TIRE-FOND & ACCESSOIRES , INOXYDABLE | 18,00 \$ |
|--|----------|

### **ACCESSOIRES ( mèches, douille, écrou, union, etc. )**

|  |          |
|--|----------|
| 1- MÈCHE DE PERÇAGE 12MM DIA. ( 15/32" )   | 10,00 \$ |
| 1- MÈCHE DE PERÇAGE 10MM DIA. ( 1/2" )     | 10,00 \$ |
| 1-DOUILLE ALLONGÉE 9/16"                   | 10,00 \$ |
| 1-DOUILLE ALLONGÉE 1/2"                    | 10,00 \$ |
| NÉCESSAIRE DE 2-UNIONS & ACCESSOIRES, ZINC | 16,00 \$ |
| 1-ÉCROU ANTI-VANDAL, ZINC                  | 2,00 \$  |
| 1-OUTIL DE POSE POUR ÉCROU ANTI-VANDAL     | 75,00 \$ |

---

### LES PRIX SONT SUJETS À CHANGEMENT SANS PRÉAVIS

Pour une soumission ou pour commander :  
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)

*N'oubliez pas de mentionner que vous êtes une école participant au programme À pied, à vélo, ville active pour bénéficier de 10 % de rabais.*

## Annexe 2

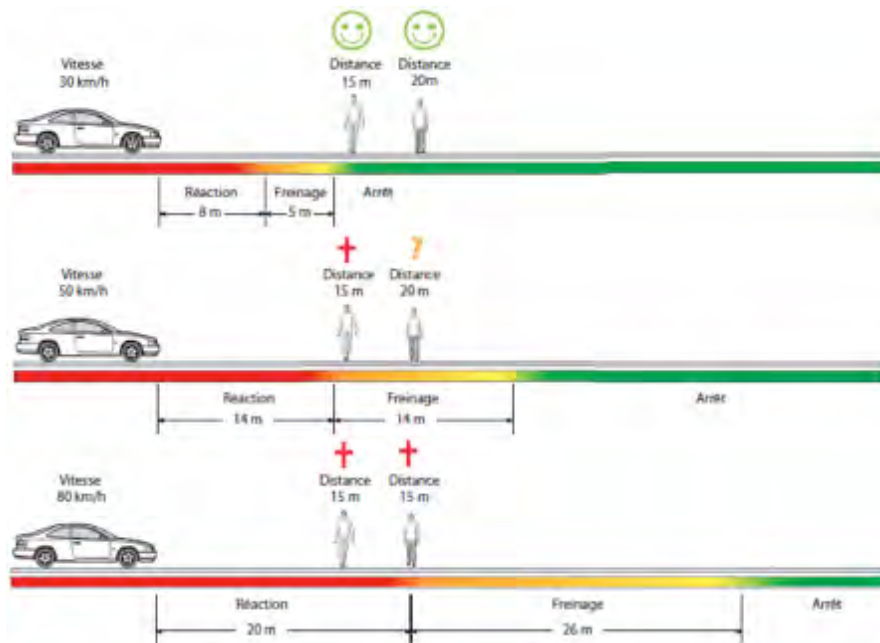
### Fiche Mesure d'apaisement de la circulation

« Les techniques d'apaisement de la circulation sont une combinaison de mesures surtout physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la rue. »<sup>13</sup>

Dans une perspective de cohabitation harmonieuse avec les piétons et les cyclistes, la vitesse et le débit des véhicules sont des aspects fondamentaux. 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

#### Effet de la vitesse sur la distance de freinage :



La vitesse en cause pour <sup>14</sup>:

- 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

<sup>13</sup> Guide canadien d'aménagement de rues conviviales

<sup>14</sup> 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

- Baisse de 4 % des accidents mortels

### **Avancée de trottoir**

L'avancée de trottoir consiste à élargir le trottoir sur la chaussée. À l'intersection, des avancées de trottoirs créent un entonnoir aux multiples effets positifs :

- Réduction du temps de traverse des piétons
- Augmentation de la visibilité des piétons
- Réduction de vitesse des véhicules en virage
- Empêchement du stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection
- 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



### **Marquage au sol**

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



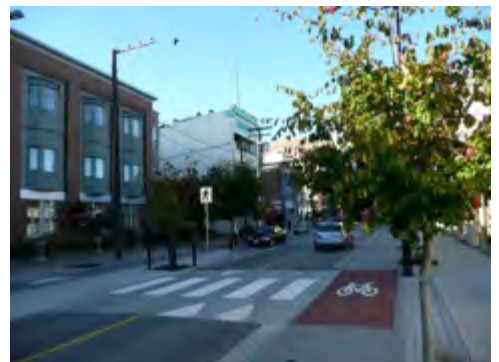
### **Dos d'âne allongé**

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.



### **Traverse surélevée**

Le passage pour piétons 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.



## Annexe 3

# 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.

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.<sup>15</sup>



<sup>15</sup> 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.

## **Annexe 4**

### **Alternatives à l'auto solo**

L'utilisation de la voiture comme mode de déplacement est loin d'être la seule option possible pour se déplacer en milieu urbain. Il existe des solutions de remplacement à l'utilisation de la voiture en solo

#### **Ma ville à pied !**

Sur une distance de 500m à 1km la marche est, en milieu urbain, le mode de déplacement le plus efficace. Pas besoin de prendre le temps de s'installer et de se ceinturer dans la voiture ni de stationner celle-ci. De plus, il faut moins de 15 minutes pour parcourir 1 km à pied.

Pour favoriser les déplacements à pieds, la mise en place d'un **PEDIBUS** peut être une bonne option. C'est un mode de transport scolaire économique et écologique qui consiste à accompagner un groupe d'enfants sur le trajet domicile-école. Les enfants d'un quartier se déplacent à pied, encadrés par des parents équipés de dossards réfléchissants; les groupes d'enfants se forment à des endroits déterminés selon un horaire précis et plusieurs lignes peuvent desservir la même école. Étant donné que plusieurs enfants se déplacent déjà de cette façon de manière informelle, un pédibus permettrait de rassembler les enfants sur un ou plusieurs trajets identifiés comme étant sécuritaires.

#### **Ma ville à vélo !**

Pour des déplacements de 3 à 5 km, le vélo est le mode de déplacement le plus efficace en milieu urbain. Il vous faudra aussi peu que 15 minutes pour parcourir 3 km et 25 minutes pour 5 km.

#### **Vélo + transport en commun = efficacité + liberté**

Le vélo et le transport en commun ont des qualités similaires et des caractéristiques qui se complètent. Ils sont tous deux respectueux de l'environnement et peu gourmands d'espace public.

Le vélo est le plus efficace des moyens de transport dans un rayon de moins de 5 kilomètres, alors que les transports en commun sont les plus rapides pour les longues distances. Leurs corridors exclusifs (métro, train, voies réservées) permettent d'éviter la congestion routière. Le fait qu'il ne soit pas nécessaire de stationner son véhicule à destination fait économiser temps et argent à l'usager, ainsi que de l'espace et de l'argent aux municipalités et organismes privés qui auraient dû fournir ce stationnement.

#### **Cocktail transport**

Popularisé par Vélo Québec et Équiterre, le concept de cocktail transport est apparu dans les années 90. Il se traduit par une combinaison de différentes offres de transports alternatifs à la voiture, permettant aux gens de se déplacer différemment qu'avec l'autosolo. La notion de cocktail transport combine à la fois le transport actif, qui se traduit par la marche et le vélo, avec le transport collectif que sont le transport en commun, le covoiturage et le taxi.