

MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO !



Vélo Québec



École Boucher-De La Bruère PLAN DE DÉPLACEMENT

Avril 2011

Les porteurs du programme *Mon école à pied, à vélo !* dans le quartier Mercier-Est sont les organismes Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et Solidarité Mercier-Est



TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	4
AVANT PROPOS	5
INTRODUCTION	6
Objectifs du plan de déplacement	6
Marche et utilisation	6
Facteurs d'influence	6
Méthodologie	6
PRÉSENTATION ET ÉTAT DES LIEUX	7
Caractéristiques générales de l'école Boucher-De La Bruère	7
École Commission scolaire : Commission scolaire de Montréal	7
Environnement urbain	7
ANALYSE DE LA CIRCULATION AUX ABORDS DE L'ÉCOLE	8
Tableau n° 1 : Description pratique des rues.	9
Tableau n° 2 : Description technique des rues.	9
CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION SCOLAIRE DE L'ÉCOLE BOUCHER-DE LA BRUÈRE	9
Répartition géographique	9
Répartition modale	10
Carte 1 : Répartition géographique des élèves de l'école Boucher-De La Bruère	11
Habitudes de transport	12

Répartition modale des élèves :	12
Répartition modale des parents:.....	13
Carte 2 : Signalisation et zones scolaires à proximité de l'école Boucher-De La Bruère.....	15
La marche pour se rendre à l'école Boucher-De La Bruère.....	16
Le vélo pour se rendre à l'école Boucher-De la Bruère.....	16
Sécurité.....	17
POTENTIEL TRANSPORT ACTIF.....	17
PLAN D'INTERVENTION EN TRANSPORT ACTIF.....	18
Identification des forces, des obstacles et des propositions	18
Carte 3 : Identification des obstacles au transport actif à proximité de l'école Boucher-De La Bruère en 2008.....	19
Carte 4 : Réalisation et propositions pour sécuriser les déplacements actifs à proximité de l'école Boucher-De La Bruère en 2011	20
Descriptif des améliorations apportées pour favoriser le transport actif à proximité de l'école Boucher-De La Bruère	21
Descriptif des obstacles et des solutions aux transports actifs à proximité de Boucher-De la Bruère.....	23
CONCLUSION	26
INDEX ANNEXES	27
BIBLIOGRAPHIE	32

REMERCIEMENTS

Les organismes **Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétéreaultville et Solidarité Mercier-Est** tiennent à remercier leurs nombreux partenaires pour leur appui dans le développement de *Mon école à pied, à vélo!*, programme de mobilisation et d'animation pour le transport scolaire actif dans le cadre duquel s'inscrit le présent plan de déplacement. La réalisation de ce plan de déplacement n'aurait pu être possible sans le concours d'organismes et individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

Nous remercions tout particulièrement les équipes, parents et élèves des écoles suivantes, qui participent à *Mon école à pied, à vélo!* dans le quartier Mercier-Est :

- **École Boucher-de-la-Bruère**
- École Philippe-Labarre
- École Saint-François-d'Assise
- École Saint-Justin
- École Armand-Lavergne
- LaVérendrye

Mon école à pied, à vélo! est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce à l'appui financier des organismes suivants :

La Société de gestion du Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie

L'Agence de la santé publique du Canada

Le Fonds vert du gouvernement du Québec

Les organismes **Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétéreaultville et Solidarité Mercier-Est** remercient également pour leur collaboration la Commissaire scolaire de Tétéreaultville, le Poste de quartier 48 du service de police de la Ville de Montréal, l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, la Commission scolaire de Montréal et la Ville de Montréal – Division géomatique.

AVANT PROPOS

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

En 1971, au Canada, près de 8 élèves sur 10 se rendaient à l'école à pied ou à vélo. En 1990, cette proportion avait chuté à moins de 1 sur 10 (Kino-Québec, 1998). Dans la région montréalaise, ils ne sont plus que 5 élèves sur 10 à s'y rendre de cette façon¹. L'augmentation importante de la motorisation des ménages pendant ces deux décennies est certainement un facteur déterminant dans le choix des modes de déplacement, entre autres pour les trajets scolaires.

En septembre 2005, Vélo Québec lançait le programme *Mon école à pied, à vélo!*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les déplacements domicile-école des élèves du Québec. Pour la mise en place de ce programme durant l'année scolaire 2005-2006, huit écoles ont été choisies dans la grande région de Montréal. En 2006-2007, 12 nouvelles écoles du Grand Montréal ainsi que 10 autres écoles du Québec se sont jointes au programme. Aujourd'hui, ce sont plus de 80 écoles à travers le Québec qui bénéficient de ce programme.

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

Nous présentons dans les pages suivantes, le plan de déplacement de l'école **Boucher-De La Bruère**, de la Commission scolaire de Montréal, située dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

¹ D'après le sondage réalisé par Vélo Québec auprès des parents des 12 écoles participant au programme *Mon école à pied, à vélo!* pendant l'année 2006-2007, Montréal, automne 2006 (N=2070 enfants du niveau primaire).

INTRODUCTION

Objectifs du plan de déplacement

Marche et utilisation

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

- **de sécuriser les trajets scolaires;**
- **de maintenir et encourager le transport actif des élèves du primaire;**
- **d'amorcer un travail concerté pour susciter le déploiement d'aménagements et de mesures qui améliorent la sécurité des trajets scolaires.**

Facteurs d'influence

Citant une étude réalisée en 2002 par l'Organisation mondiale de la santé dans son rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, la Direction de la santé publique de Montréal évoque un cercle vicieux qui mine le développement du transport actif scolaire. Les parents sont d'avis que les rues sont trop dangereuses. Ils reconduisent donc leurs enfants à l'école en automobile. La circulation augmente, les rues deviennent plus dangereuses. De moins en moins d'enfants marchent ou se rendent à l'école à pied ou à vélo. La circulation augmente et ainsi de suite. Invertissons la dynamique !

Méthodologie

De façon à orchestrer la mobilisation des différents acteurs et à recueillir les éléments nécessaires à l'élaboration du plan de déplacement, nous avons mis de l'avant une méthodologie en six étapes :

1. Évaluation préliminaire du secteur et reconnaissance des lieux.
2. Discussions avec la direction de l'établissement afin de cerner les particularités du milieu et de sa clientèle.
3. Discussions avec les agents sociaux-communautaire du service de police de quartier.
4. Activités d'exploration aux abords de l'école avec des intervenants communautaires, (identification des obstacles dans l'environnement de l'école).
5. Distribution d'un sondage sur les habitudes de transport aux parents des élèves.
6. Rédaction/production du plan.

PRÉSENTATION ET ÉTAT DES LIEUX

Caractéristiques générales de l'école Boucher-De La Bruère

École

Commission scolaire : Commission scolaire de Montréal

Nombre d'élèves (2010-2011) : 166

Nombre d'employés (personnel et enseignants) : 10 enseignants

Type d'école : quartier

Transport scolaire : NON

Nombre d'élèves qui utilisent le transport scolaire : 0

Nombre d'autobus/taxi scolaire :

Horaire de l'école

	Période	% d'élèves
Service de garde du matin	Débute à 7h00	39 %
Classe du matin	8h00 à 11h25	100 %
Classe de l'après-midi	12h40 à 15h05	100 %
Service de garde de l'après-midi	Termine à 18h00	58 %

Environnement urbain

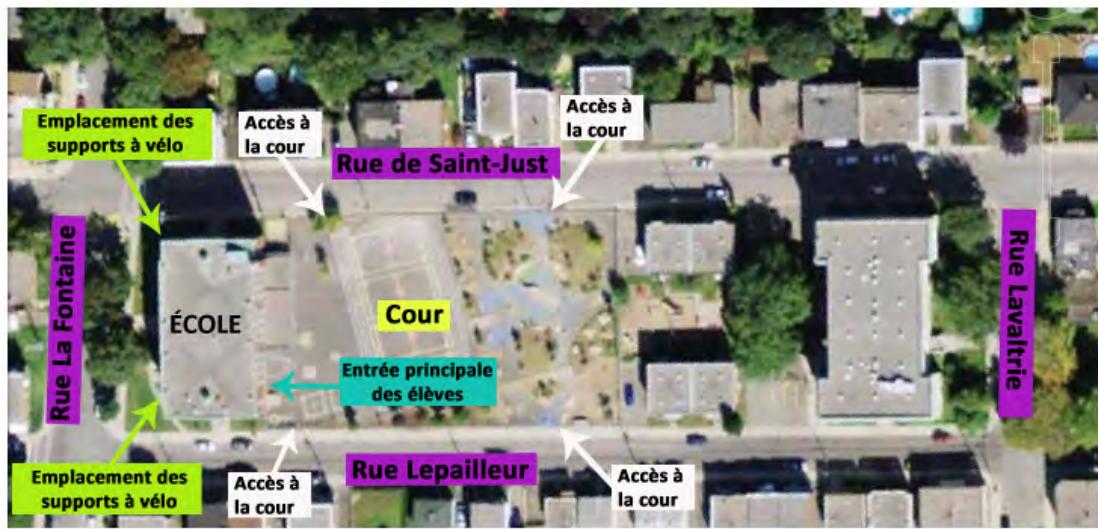
L'école primaire **Boucher-De La Bruère** est située au **7760 rue La Fontaine**, entre les rues De Saint-Just et Lepailleur d'est en ouest et entre les rues La Fontaine et Lavaltrie du nord au sud. Cet établissement scolaire est situé dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et fait partie de la Commission scolaire de Montréal.

La cour principale de l'école occupe la partie sud du quadrilatère et a fait l'objet d'un projet de verdissement dans les dernières années.



L'entrée principale du bâtiment se situe sur la rue La Fontaine. L'entrée pour le service de garde se trouve sur la façade nord de la bâtisse (au sud du parc De la Bruère). Les élèves entrent dans la cour principale de l'école par quatre accès, deux sur la rue De St-Just et deux autres sur la rue Lepailleur.

Carte satellite École Boucher-De la Bruère



ANALYSE DE LA CIRCULATION AUX ABORDS DE L'ÉCOLE

Artères principales :

- Rue-Honoré-Beaugrand
- Rue Notre-Dame
- Avenue Souigny

Artères à proximité:

Classification (en fonction de la situation de l'école) :

RUE 1: La Fontaine : rue donnant sur l'entrée principale du bâtiment (côté nord)

RUE 2: De Saint-Just : rue latérale où se situent deux entrées pour la cour de récréation

RUE 3: Lepailleur : rue latérale, à l'ouest de l'école, où se situent deux entrées pour la cour de récréation

RUE 4: Lavaltrie : rue qui complète le quadrilatère au sud

Tableau n° 1 : Description pratique des rues.

RUES	Largeur	Sens de la circulation		Débit de la circulation			Usage				
		Double	Unique	Faible	Moyen	Fort	Résidentiel	Commercial	Industriel	Agricole	Mix
La Fontaine	11m	X		X			X				
De St-Just	8m		X	X			X				
Lepailleur	8m		X	X			X				
Lavaltrie	9m	X		X			X				

- Circulation faible : moins de 1000 véhicules/jour ou 100 véhicules à l'heure de pointe
- Circulation moyenne : entre 1000 et 5000 véhicules/jour ou entre 100 et 500 véhicules à l'heure de pointe
- Circulation élevée : plus de 5000 véhicules/jour ou 500 véhicules à l'heure de pointe

Tableau n° 2 : Description technique des rues.

RUES	Aménagement piéton: Trottoirs			Aménagement cyclable				
	0	1	2	Structure			Sens de circulation	
				Bandes	Piste sur rue	Piste en site propre	Double	Unique
La Fontaine			X	non	non	non	---	---
De St-Just			X	non	non	non	---	---
Lepailleur			X	non	non	non	---	---
Lavaltrie								

Les trottoirs ont une largeur moyenne de 1m80.

CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION SCOLAIRE DE L'ÉCOLE BOUCHER-DE LA BRUÈRE

Répartition géographique

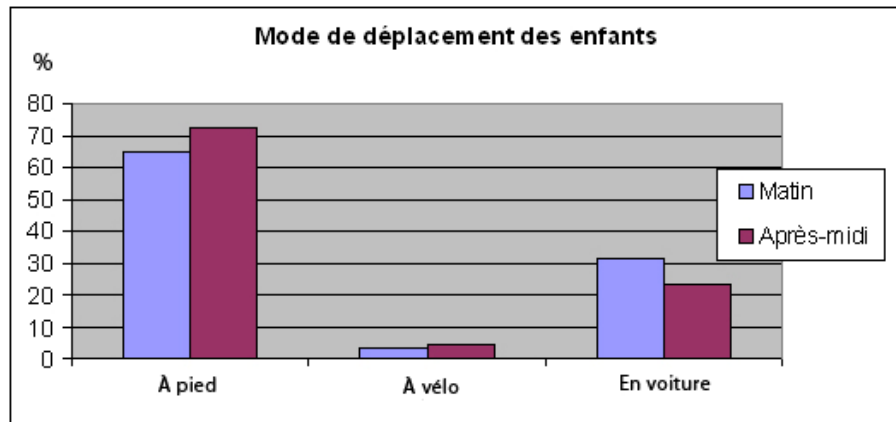
Environ 91 % des élèves habitent dans un rayon de moins d'un kilomètre de l'école. Ce qui représente un fort potentiel de déplacements à pied ou à vélo entre l'école et le domicile des élèves. Seulement 6% des élèves habitent entre un et trois kilomètres de l'école (données de 2008).

Répartition modale

Afin d'établir le portrait des habitudes de déplacement et d'identifier les conditions nécessaires pour inciter un plus grand nombre d'élèves au transport actif, une enquête a été réalisée en octobre 2008 et en octobre 2009. Voici quelques résultats :

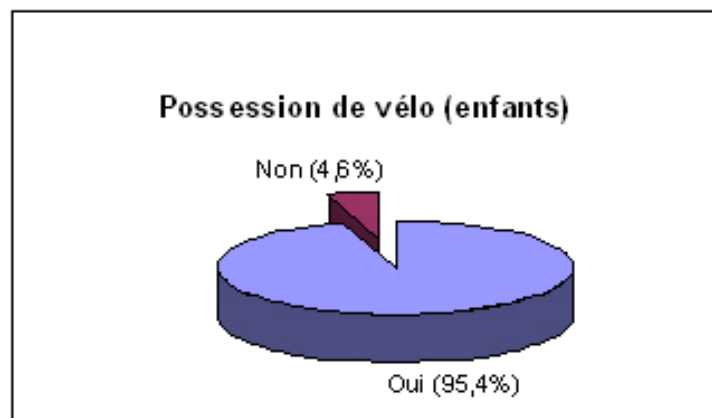
Habitudes de transport

Répartition modale des élèves :



Une majorité d'enfants (**72%**) se déplace à pied pour se rendre à l'école le matin mais également à la fin des classes pour revenir à leur domicile.

Le deuxième mode de transport le plus utilisé est la voiture (18%). Le vélo est le mode de déplacement qui vient en troisième position (2%).

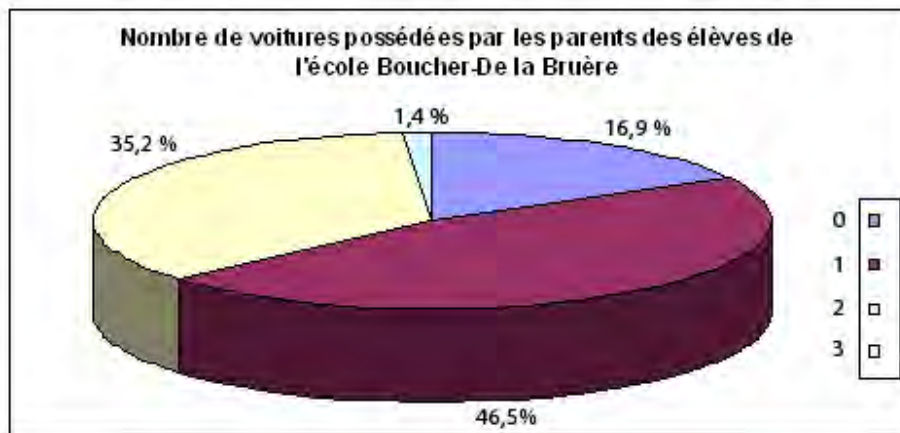


Comme le démontre le graphique précédent, ce n'est pas parce les enfants possèdent un vélo (95,4 %) qu'ils l'utilisent pour se rendre à l'école. Comme mentionné ci-haut, seulement 2% utilisent le vélo. Nous pouvons donc penser que le problème réside plutôt au niveau de la perception que les parents ont de ce mode de déplacement, parfois jugé dangereux et moins pratique que la voiture. En effet, nombre d'entre eux ont avoué craindre à certains moments de laisser leurs enfants se balader seuls à vélo. Pourtant, les bienfaits de l'utilisation des transports

actifs sécuritaires sont nombreux. D'abord pour la santé de l'environnement mais aussi pour notre santé et celle du porte-monnaie. En effet, faire de l'activité physique régulièrement favorise un état de bien-être et diminue les risques d'obésité et de maladies cardiaques.

Répartition modale des parents:

Les habitudes de transport des enfants dépendent principalement du mode de déplacement de leurs parents. 17 % des parents déclarent ne pas posséder de voiture, 46 % affirment en posséder une et 34% en ont deux. Finalement, moins de 1,5 % des parents possèdent 3 voitures.



Malgré le fait que la majorité des parents des élèves de l'école Boucher-de la Bruère possèdent au minimum une voiture, la plupart des déplacements de leurs enfants s'effectuent à pied. Le fait que 91% des élèves habitent dans un rayon de moins d'un kilomètre de leur école favorise grandement les déplacements à pied.

Voici les principales raisons avancées pour **justifier** un déplacement :

À pied :

- La plupart des parents considère la marche plus sécuritaire que le vélo et prétendent qu'il s'agit du mode de déplacement actif le plus pratique et le plus rapide compte tenu du fait que leur enfant réside à moins de 500 mètres ou 1 km de l'école.
- 25% des parents ont mentionné que les déplacements à pied entre la maison et l'école représentent une bonne façon de garder une bonne santé.

À vélo :

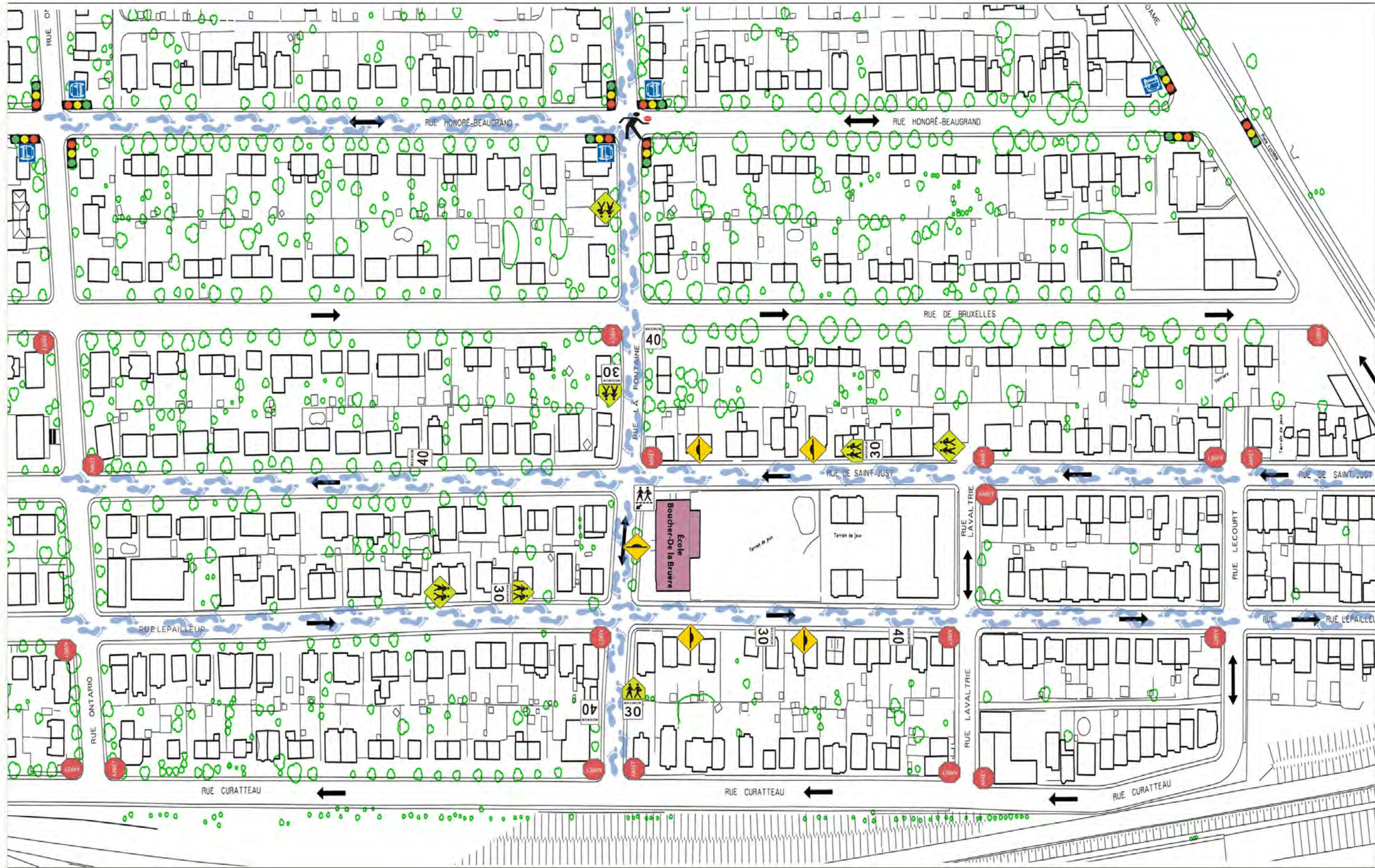
- Selon le sondage, une minorité d'enfants se rendent à l'école à vélo. Cela peut s'expliquer par le fait que 47% des parents trouvent dangereux de laisser leurs enfants se déplacer seuls à vélo vers l'école.
- 53% des répondants ont mentionné que la mesure la plus efficace pour favoriser le déplacement à vélo des enfants est la mise en place de pistes cyclables.

En voiture :

- 18% des personnes sondées ont mentionné que ce mode de transport est plus pratique et plus rapide que les modes de déplacement actifs.
- 15% des parents qui préfèrent conduire leur enfant en voiture ont mentionné qu'il en est ainsi car l'école de leur enfant est sur l'itinéraire pour se rendre au travail.

Pour que la sécurité soit assurée pour chacun des différents usagers qui circulent aux abords de l'école Boucher-De la Bruère, la signalisation et les zones scolaires à proximité de cet établissement scolaire ont été identifiées.

Carte 2 : Signalisation et zones scolaires à proximité de l'école Boucher-De la Bruère



Réalisation (porteurs du programme Mon école à pied, à vélo dans le quartier Mercier-Est :

- Y'a quelqu'un
- Éco-quartier Tétérautville
- Solidarité Mercier-Est
- MON ÉCOLE À PIED À VÉLO
- Vélo Québec

LÉGENDE

- Terrain de jeu ou passage pour enfants.
- Début d'une zone scolaire.
- Annonce la venue d'une zone scolaire.
- Voie ferrée.
- Traverse piétonne.
- 30 Limite de vitesse à 30 km/h.
- 40 Limite de vitesse à 40 km/h.
- Arrêt.
- Arrêt d'autobus.
- Brigadier scolaire.
- Feu de circulation.
- Circulation à un sens.
- Circulation à deux sens.
- Corridor scolaire.

Source des données :
 Sens des rues et trame urbaine, 2010
 Ville de Montréal, Division géomatique
 Rues Corridors, 2010
 SPVM, poste de quartier 48, MTO
 Signalisation et brigadiers, 2010
 Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétérautville,
 Solidarité Mercier-Est, Vélo Québec

La marche pour se rendre à l'école Boucher-De La Bruère

L'analyse des résultats du sondage laisse croire que l'école Boucher-De La Bruère possède le potentiel pour mettre en place un service de **pédibus ou de trottibus**. C'est un mode de ramassage scolaire économique et écologique qui consiste à accompagner les 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 et ont un horaire précis. Plusieurs lignes peuvent desservir la même école. Étant donné que plusieurs enfants se déplacent déjà de cette façon (à pied) de manière informelle, un pédibus permettrait de rassembler les enfants sur un ou plusieurs trajets identifiés comme étant sécuritaires.

En analysant les sondages, nous avons constaté que les parents qui amènent leurs enfants à l'école en voiture le font, en autre, parce qu'ils ne veulent pas laisser les enfants se rendre seul à l'école et ils ont peur des agressions. Une autre problématique soulevée est l'achalandage motorisé trop important en périphérie de l'école Boucher-de la Bruère. La mise en place d'un pédibus serait une solution pour sécuriser les parents et permettre aux enfants de se rendre à l'école en toute sécurité.

Trottibus à l'école La Seigneurie de Varennes

http://monteregieweb.com/main+fr+01_300+Le_Trottibus_effectue_un_retour_en_force_a_Varennes.html?ArticleID=658440&JournalID=1

Le vélo pour se rendre à l'école Boucher-De la Bruère

95,4% des élèves de l'école Boucher-De la Bruère possèdent un vélo. Cependant, seulement **2%** des élèves utilisent le vélo comme mode de déplacement.

À vélo, il est requis de rouler dans la rue, sauf pour de jeunes enfants pour lesquels on tolère la circulation sur le trottoir à basse vitesse. (En France et en Belgique les enfants de 8 ans et moins peuvent légalement circuler sur le trottoir). Pour les parents qui se déplacent à vélo avec de jeunes enfants, il est possible de circuler sur la chaussée des rues à faible circulation. De cette manière, l'enfant apprend à circuler à vélo en partageant la voie publique, sous la responsabilité d'un de ses parents.

Sur les rues plus passantes, il est conseillé à l'adulte de circuler sur la chaussée et l'enfant sur le trottoir, en faisant un arrêt à chaque intersection pour s'assurer que le passage est libre et que les automobilistes ont bien vu l'enfant sur le trottoir.

Trois supports à vélo de type râtelier de 7 espaces chacun sont installés sur le terrain (à l'Est) de l'école Boucher-De-La-Bruère. Au total, **21 espaces de stationnement pour vélo** sont offerts aux élèves et/ou enseignant(e)s.

SAVIEZ-VOUS QUE...

En tout temps, les élèves devraient verrouiller leur vélo au support à l'aide du cadre **et** de la roue. Autrement, ils pourraient retrouver leur vélo avec des parties manquantes. Pour éviter un tel incident, il faut prioriser les cadenas en métal en forme de « U ».

Sécurité

Depuis 2009, plusieurs élèves ont bénéficié d'ateliers de sensibilisation sur la mécanique à vélo. Cela leur a permis de connaître les différentes pièces de leur vélo et également d'être en mesure d'effectuer une routine d'évaluation pour s'assurer que leur vélo est en bon état avant de l'utiliser. D'autres ont pu être initiés aux transports actifs en effectuant une courte distance à vélo et en se familiarisant avec les règles de circulation pour rouler en toute sécurité.

POTENTIEL TRANSPORT ACTIF

Il est plus aisé de se rendre à l'école (au travail et autres destinations quotidiennes) à pied, en vélo ou avec le transport en commun lorsqu'elle est située plus près du lieu de résidence. Aussi, les voies réservées aux piétons et aux cyclistes sont agréables et sécuritaires. Conséquemment, les gens qui vivent dans des quartiers aménagés pour favoriser les déplacements à pied, en vélo et en transport en commun ont davantage de choix au regard du mode de transport puisqu'ils n'ont pas besoin d'utiliser systématiquement leur voiture. En outre, marcher ou pédaler quotidiennement est excellent pour la santé et pour celle de notre porte-monnaie !

Pour pouvoir circuler dans des conditions agréables à vélo ou à pied, on cherchera à améliorer la convivialité des rues et à favoriser une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la rue.

Une quinzaine de parents d'élèves, en 2008-2009 ont montré leur intérêt pour participer à l'élaboration d'activités destinées à promouvoir les déplacements actifs à l'école Boucher-De La Bruère.

97% des parents répondants ont formulé qu'ils seraient plus enclins à laisser leurs enfants se déplacer seuls à pied ou à vélo, s'il y avait des mesures prises pour améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements aux abords de l'école. C'est du moins ce que nous avons pu constater via le sondage sur les habitudes de déplacement des élèves distribué au mois de septembre 2008 et au mois de septembre 2009. Ce qui représente un potentiel d'augmentation du nombre d'enfants se déplaçant à pied ou à vélo. Nous vous présentons ici les diagnostics des aménagements en place permettant d'évaluer les conditions de déplacement à pied ou à vélo aux abords de l'école **Boucher-De la Bruère**.

PLAN D'INTERVENTION EN TRANSPORT ACTIF

En 2008-2009, Solidarité Mercier-est réalise *Le plan d'intervention en transport actif* dans le cadre de la Démarche de revitalisation urbaine intégrée (RUI) de Mercier-Est. Les objectifs du plan d'intervention étaient de mieux comprendre les habitudes de déplacements des élèves des écoles primaires du quartier, de consulter les parents et les enfants du quartier, et recenser, selon leur point de vue, les éléments à améliorer pour favoriser le transport actif. Finalement, nous voulions identifier les aménagements urbains à modifier autour des écoles et dans la zone de revitalisation urbaine intégrée de façon générale. En somme, le projet avait comme mandat d'augmenter le niveau de sécurité dans les déplacements et d'accroître le nombre d'élèves se rendant à pied ou à vélo vers leur école.

Lors d'une marche de repérage effectuée en 2008, par des intervenants locaux dans le secteur de l'école Boucher-De la Bruère, sur un parcours reflétant la réalité des déplacements des écoliers, on note quelques intersections et segments de rue jugés comme non sécuritaires par la population et les intervenants scolaire de l'école.

Grâce à la mobilisation des acteurs locaux et au *Plan d'intervention en transport actif*, des mesures d'apaisement de la circulation sont mises en place. Après trois ans, où en sommes-nous rendus? Voici un bilan des interventions qui ont été réalisées, de même que quelques suggestions pour sécuriser davantage le secteur.

Identification des forces, des obstacles et des propositions

Les forces de la zone scolaire

- Au sud du secteur : rues étroites qui ralentissent la circulation
- École située au centre de la zone scolaire
- Distance de marche raisonnable pour tous les élèves fréquentant l'école
- Dos d'ânes sur les rues Lepailleur, La Fontaine et De St-Just
- Brigadier scolaire au coin des rues Honoré-Beaugrand et La Fontaine.

Principaux éléments problématiques

- Absence de piste cyclable

Carte 3 : Identification des mesures mises en place pour favoriser le transport actif à proximité de l'école Boucher-De La Bruère depuis 2008



Réalisation (porteurs du programme Mon école à pied, à vélo dans le quartier Mercier-Est :

- Y'a quelqu'un
- Éco-quartier Tétérautville
- Solidarité Mercier-Est
- MON ÉCOLE À PIED À VÉLO
- Vélo Québec

LÉGENDE

- Terrain de jeu ou passage pour enfants.
- Début d'une zone scolaire.
- Annonce la venue d'une zone scolaire.
- Voie ferrée.
- Traverse piétonne.
- 30 Limite de vitesse à 30 km/h.
- 40 Limite de vitesse à 40 km/h.
- Arrêt.
- Arrêt d'autobus.
- Brigadier scolaire.
- Feu de circulation.
- Circulation à un sens.
- Circulation à deux sens.
- Corridor scolaire.

Source des données :
 Sens des rues et trame urbaine, 2010
 Ville de Montréal, Division géomatique
 Rues Corridors, 2010
 SPVM, poste de quartier 48, MTO
 Signalisation et brigadiers, 2010
 Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétérautville,
 Solidarité Mercier-Est, Vélo Québec

Carte 4 : Propositions pour sécuriser les déplacements actifs à proximité de l'école Boucher-De La Bruère en 2011



Réalisation (porteurs du programme Mon école à pied, à vélo dans le quartier Mercier-Est :

- Y'a quelqu'un
- Éco-quartier Tétérautville
- Solidarité Mercier-Est
- MON ÉCOLE À PIED À VÉLO
- Vélo Québec

LÉGENDE

- Terrain de jeu ou passage pour enfants.
- Début d'une zone scolaire.
- Annonce la venue d'une zone scolaire.
- Voie ferrée.
- Traverse piétonne.
- 30 Limite de vitesse à 30 km/h.
- 50 Limite de vitesse à 50 km/h.
- Arrêt.
- Arrêt d'autobus.
- Brigadier scolaire.
- Feu de circulation.
- Circulation à un sens.
- Circulation à deux sens.
- Corridor scolaire.

Source des données :
 Sens des rues et trame urbaine, 2010
 Ville de Montréal, Division géomatique
 Rues Corridors, 2010
 SPVM, poste de quartier 48, MTQ
 Signalisation et brigadiers, 2010
 Y'a quelqu'un / l'aut'bord du mur / Eco-quartier Tétérautville
 Solidarité Mercier-Est, Vélo Québec

Descriptif des améliorations apportées depuis 2008 pour favoriser le transport actif à proximité de l'école Boucher-De La Bruère

Rue La Fontaine, Lepailleur et De St-Just

Lors de la marche de repérage effectuée en 2008, nous constatons que la vitesse de circulation des véhicules est élevée sur les rues De St-Just, Lepailleur et La Fontaine. Le 15 juin 2009, la Division des études techniques de l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a procédé à la caractérisation de la circulation aux abords de l'école. Il a été démontré que les vitesses moyennes dépassaient la limite de 30km/h. Suite à ce constat, cinq dos d'âne allongés ont été mis en place sur ces trois rues.

En mai 2010, la Division des études techniques a réalisée une nouvelle caractérisation de la circulation. Il fut constaté que la vitesse de circulation avait diminuée de 3 à 8 km/h pour atteindre une vitesse de 29km/h à 31km/h.



Rue Honoré-Beaugrand et La Fontaine

En 2008, nous constatons que la traverse piétonne à l'intersection de la rue Honoré-Beaugrand et de la rue La Fontaine est non sécuritaire en raison de l'absence de feux pour piétons. Les enfants doivent traverser aux feux verts. Les virages effectués par les véhicules constitue un facteur de dangerosité.

Après de nombreuses démarches et demandes de la part de la direction de l'école, des parents, de la commissaire scolaire et des intervenants du quartier, l'école Boucher-De La Bruère a obtenu le service d'un brigadier à l'intersection des rues Honoré-Beaugrand et La Fontaine.



Rue La Fontaine et De Bruxelles

En 2008, certains segments de trottoirs sont en mauvais état sur les rue La Fontaine et De Bruxelles. Cela représente un facteur de dangerosité pour les enfants qui fréquentent l'école Boucher-De La Bruère et qui font le trajet à pied ou à vélo à partir de leur domicile. En 2011, nous pouvons constater qu'une maintenance adéquate de certains trottoirs a été assurée et que des réparations appropriées ont été effectuées.



Descriptif des obstacles et des solutions aux transports actifs à proximité de Boucher-De la Bruère répertoriés en 2011

Rue Lepailleur

Le panneau limite de vitesse de 50Km/h (septembre 2010 :40Km/h) est situé très près de l'école et d'un panneau de limite de vitesse de 30KM/h. Les deux panneaux sont situés sur la rue Lepailleur entre la rue Ontario et la rue Lavaltrie. Cette situation peut entraîner de la confusion chez les automobilistes.

Afin de sécuriser la rue Lepailleur et réduire la vitesse de circulation des véhicules, il serait pertinent de déplacer le panneau de 50km/h au sud de la rue Lavaltrie. Cette mesure contribuerait à sécuriser le quadrilatère routier qui borde l'école en le transformant en une zone de 30km/h.



Rue Saint-Just

Sur la rue Saint-Just, plusieurs poteaux électriques empiètent sur le trottoir et bloquent le passage aux piétons. Vélo-Québec dans son *Guide d'aménagement en faveur des piétons et des cyclistes* recommande que les trottoirs soient d'une largeur de 1,8m. Le trottoir de la rue Saint-Just a une largeur de 1,8m. Cependant, l'espace pour circuler est réduite à 90 cm en raison de la présence des poteaux électriques.

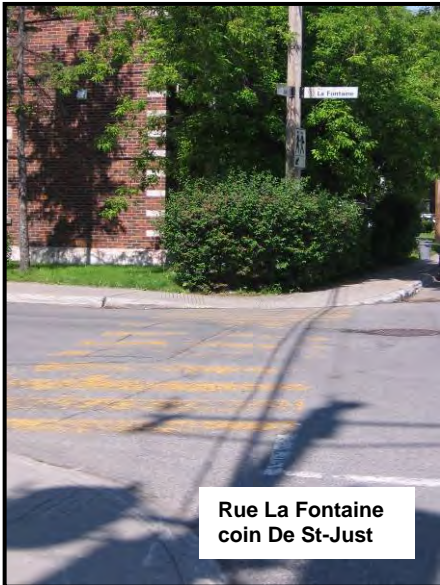
Considérant que la rue Saint-Just est identifiée comme une rue de corridor scolaire, nous suggérons l'enfouissement des fils. En période hivernale, il serait pertinent de déneiger en priorité ces rues afin de prévenir les amoncellements qui forceraient les enfants à marcher dans les rues.



Propositions générales

1-Marquage au sol déficient.

Assurer la qualité du marquage deux fois par année, à la rentrée scolaire et au printemps. Évaluer la possibilité d'utiliser un marquage permanent (exemple : street print ou Eurotherm)



2-La vitesse excessive sur les rues locales en dehors de la zone scolaire.

Le Ministère des transports du Québec (MTQ) a donné son accord pour abaisser la limite de vitesse des rues résidentielles de 50 à 40km/h sur l'Île de Montréal. Dans l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, le nouveau règlement est entré en vigueur le 14 septembre 2010.

3-Visibilité réduite aux intersections

Afin d'augmenter la visibilité des piétons, cyclistes et automobilistes, nous recommandons de faire respecter l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'une intersection.

4-Délimitation de la zone scolaire

Pour attirer davantage l'attention des usagers de la route sur la présence d'une zone scolaire, un marquage au sol (pictogramme des écoliers) peut être utilisé au début de la zone scolaire.

5- Le mauvais état des trottoirs

Assurer une maintenance adéquate des trottoirs des corridors scolaires pour préserver la sécurité des élèves.

Propositions spécifiques – artères principales

Rue Notre-Dame

Sentiment d'insécurité élevé pour la traversée de la rue Notre-Dame induit par la circulation véhiculaire importante.

Nous recommandons de sécuriser les passages des piétons par un feu rouge aux quatre approches au même moment, pendant un minimum de 10 secondes totalement sécurisé, avec bouton d'appel.

- Réduire de 6 à 4 le nombre de voies de circulation sur la rue Notre-Dame avec l'ajout d'un terre-plein central
- Installer des stèles indiquant la vitesse de circulation des automobilistes

Intersection Souigny/Honoré-Beaugrand et Honoré-Beaugrand/Dubuisson

Conflits d'usagers entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes, car cette intersection est très large.

Nous suggérons l'aménagement de saillies de trottoir avec traverses pour piétons afin de réduire la vitesse à proximité de l'école².

² ARMAND, MARIE-HÉLÈNE (2009) *Espace frontière à espace de vie? Les personnes au coeur des déplacements. Réaménagement sécuritaire et en faveur des piétons du secteur de la voie ferrée dans Mercier-est*, Solidarité Mercier-est, 28p.

CONCLUSION

Le plan de déplacement de l'école **Boucher-De la Bruère** sert des objectifs multiples. Tout d'abord, il vient appuyer la direction de l'école dans sa démarche auprès des élèves et des parents en matière de promotion du transport actif, mais il vient également interpeller les autorités concernées afin de créer un environnement urbain propice aux déplacements actifs aux abords des écoles primaires. Ce document s'appuie sur les remarques et commentaires de la direction, des parents, des enseignants, des élèves ainsi que des conseils de l'équipe de Vélo Québec dans le cadre de *Mon école à pied, à vélo !*

Au regard de la promotion de saines habitudes de vie, se déplacer à pied ou à vélo avec de jeunes enfants entre le domicile et l'école représente plus d'un bénéfice pour la santé, l'environnement et la sécurité routière. Il permet d'offrir un moment privilégié avec son enfant en lui apprenant à bien se comporter sur la voie publique. Ainsi, le parent contribue à développer l'autonomie de son enfant, un garant de sécurité.

Le fait de pratiquer une activité physique avant de se rendre à l'école éveille l'esprit et permet une meilleure attention en classe, tout en contribuant à intégrer au quotidien une activité physique, une habitude qui gardera en meilleure santé! Enfin, se déplacer de façon active est économique comparativement à l'usage de l'automobile. En effet, le transport actif ne pollue pas et contribue à la préservation des ressources naturelles, ce qui est favorable à l'environnement.

L'ensemble des propositions dans ce plan entend favoriser, conjointement, une prise de conscience de l'usage généralisé de la voiture, un changement dans les habitudes de déplacements et la nécessité d'offrir un environnement urbain propice aux modes de circulation douce.

Le défi est grand, il nécessite du temps et une implication continue de l'ensemble des intervenants du milieu scolaire, du Service de police, des services municipaux, de même que l'équipe de *Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et Solidarité Mercier-Est*, porteurs du programme *Mon école à pied, à vélo !* de Vélo Québec dans le quartier Mercier-Est. Il n'en demeure pas moins appréciable de relever ce défi s'il permet la consolidation, voire l'augmentation de la pratique du transport actif chez les élèves de l'école **Boucher-De La Bruère**, en considération de leurs besoins spécifiques.

INDEX ANNEXES

ANNEXE 1
Programmes de financement.....p.30

ANNEXE 2
Fiche de suivi.....p.33

Annexe 1

Programmes de financement

Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA)

Le PAGMTAA vise à soutenir les initiatives favorisant le transport actif (marche et vélo) ainsi que les modes de transport alternatifs à l'automobile.

Volet « transport actif »

Organismes admissibles

- Municipalités
- Villages nordiques
- Villages cris, village naskapi, établissements indiens et réserves indiennes.

S'il y a lieu et selon certaines conditions, la demande de subvention peut aussi être faite par le conseil d'arrondissement, le conseil d'agglomération, une société de transport en commun ou une municipalité régionale de comté.

Projets admissibles

- Confection d'un plan de mobilité active.
- Infrastructures et équipements :
 - construction d'un lien piétonnier et cyclable entre deux zones séparées par une barrière naturelle ou anthropique;
 - construction et implantation d'aménagements, dans des parcours scolaires, visant à ralentir la circulation automobile et à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes;
 - construction de voies cyclables et travaux de remise aux normes;
 - construction de stationnements publics pour vélos et implantation de supports pour vélos.
- Activités de formation à l'intention des responsables municipaux.
- Activités d'éducation, de sensibilisation et de promotion des déplacements actifs auprès de la population.

Toutes les subventions correspondent à 50 % des dépenses admissibles.

Renseignements

Pour plus d'information, visitez le site du ministère des Transports du Québec (MTQ) (http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/modes_transport_altern) ou consultez votre direction territoriale du MTQ.

Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)

Ce programme d'aide financière a été mis sur pied par le gouvernement du Québec afin de soutenir financièrement les sociétés de transport en commun, l'Agence métropolitaine de transport et les municipalités du Québec offrant un service de transport en commun à leur population.

Subventions à l'exploitation

Ce programme a pour objectif général de créer des conditions favorisant le transport en commun ainsi que le maintien et le développement de réseaux et de services efficaces. Il vise notamment à soutenir la prise en charge du transport en commun par les municipalités et à améliorer les services.

Organismes admissibles

- Municipalités
- Conseils régionaux ou intermunicipaux de transport
- Municipalités régionales de comté ayant déclaré leur compétence en transport collectif de personnes
- Régies municipales ou intermunicipales de transport
- Regroupements de municipalités liées par une entente intermunicipale de transport

Les municipalités de moins de 20 000 habitants sont admissibles à ce programme depuis le 14 février 2007.

Types de subventions

- Subvention de fonctionnement, dont bénéficient tous les organismes admissibles.
- Subvention propre aux organismes offrant aux usagers un laissez-passer mensuel.
- Subvention destinée aux études ayant pour objet l'évaluation ou la révision de la desserte de transport en commun.
- Subvention visant à compenser les recettes en raison de la réduction des tarifs pour les usagers utilisant deux réseaux de transport en commun.

Subventions aux immobilisations

Ces subventions ont pour objectif de créer, principalement dans les six régions métropolitaines de recensement du Québec, des conditions favorisant le transport en commun afin d'en faire le principal mode de déplacement. Elles visent à favoriser le maintien, l'amélioration et le développement de réseaux et de services efficaces.

Organismes admissibles

- Les neuf sociétés de transport en commun ainsi que l'Agence métropolitaine de transport
- Les municipalités, les conseils régionaux ou intermunicipaux de transport, les municipalités régionales de comté ayant déclaré leur compétence en transport collectif de personnes, les régies municipales ou intermunicipales de transport et les regroupements de municipalités liées par une entente intermunicipale de transport.

Projets admissibles aux organismes municipaux

- Biens présentant un caractère innovateur au point de vue technologique : repérage de véhicules, information à la clientèle, priorisation des véhicules, source d'énergie des véhicules, logiciel d'exploitation, délivrance des titres de transport et perception des recettes.
- Voie réservée et stationnement incitatif.
- Abribus.
- Support à vélo.

Ces immobilisations sont subventionnées à 75 %.

Renseignements

Pour plus d'information, visitez le site du ministère des Transports du Québec (MTQ) (http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/transpt_coll_pers) ou consultez votre direction territoriale du MTQ.

Annexe 2

Fiche de suivi du plan de déplacement

- **Diffusion du document**

École : Bouche-De La Bruère

Transmis : Mai 2011

Par : Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et Solidarité Mercier-Est

Personne ressource école : Mme Bédard

Police : Poste de quartier 48

Autorités municipales : Division des études techniques mercier-Hochelaga-Maisonneuve

- **Suivi des recommandations : rencontres et discussions ou demandes (Mobilisation) :**

Conseil d'établissement : _____

Avec groupe de parents : _____

Avec le service de police : _____

Avec les autorités municipales : _____

Activités réalisées (Sensibilisation) en transport actif :

avec les élèves : Atelier de mécanique à vélo, marche rassemblant toute l'école (octobre 2009), Atelier Génie-Vélo et atelier sur la route des dragons

avec les parents : _____

avec les enseignants : Marche rassemblant toute l'école (octobre 2009)

avec ressources extérieures (expliquer) : _____

BIBLIOGRAPHIE

ARMAND, MARIE-HÉLÈNE (2009) *Espace frontière à espace de vie? Les personnes au coeur des déplacements. Réaménagement sécuritaire et en faveur des piétons du secteur de la voie ferrée dans Mercier-Est*, Solidarité Mercier-Est, 28p.

SOLIDARITÉ MERCIER-EST (2009) *Plan d'intervention en transport actif*, Démarche de revitalisation urbaine intégrée de Mercier-Est, 23p.

KINO-QUÉBEC (1998) *Les jeunes et l'activité physique : situation préoccupante ou alarmante ?*, Québec, 22 p.

TREMBLAY, STEPHANIE (2006) *Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal*, Conseil régional de l'environnement de Montréal, 44p.

VÉLO QUÉBEC (2008) *Plan de déplacement, École au Pied-de-La-Montagne et École Alternative arc-en-ciel*, Mon école à pied à vélo, 38p.

VÉLO QUÉBEC *Programme Mon école à pied, à vélo!* :
<http://www.velo.qc.ca/monecole/index.php>

VÉLO QUÉBEC, *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes, Guide Technique*, 168p.