

# MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO !



Vélo Québec



## École Saint-Justin PLAN DE DÉPLACEMENT

Printemps 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

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

Répartition modale des parents :.....	13
<b>Carte 2 : Signalisation et zones scolaires à proximité de l'école Saint-Justin .....</b>	<b>15</b>
La marche pour se rendre à l'école Saint-Justin .....	16
Le vélo pour se rendre à l'école Saint-Justin .....	16
Sécurité.....	17
<b>POTENTIEL TRANSPORT ACTIF.....</b>	<b>17</b>
<b>Identification des obstacles et des propositions .....</b>	<b>17</b>
<b>Carte 3 : Identification des obstacles au transport actif à proximité de l'école Saint-Justin</b>	<b>19</b>
<b>Carte 4 : Propositions pour sécuriser les déplacements actifs à proximité de l'école Saint-Justin.....</b>	<b>20</b>
<b>Descriptif des obstacles et des solutions aux transports actifs à proximité de l'école Saint-Justin.....</b>	<b>21</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>25</b>
<b>INDEX ANNEXES .....</b>	<b>26</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>35</b>

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

En 1971, au Canada, près de 8 élèves sur 10 se rendaient à l'école à pied ou à vélo. En 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 façon<sup>1</sup>. 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 210 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 soit aux administrations scolaires, soit aux postes de police de quartier, soit aux élus et spécialistes en planification des arrondissements et villes concernés.

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

---

<sup>1</sup> 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 Saint-Justin

### École

Commission scolaire : Commission scolaire de Montréal

Nombre d'élèves (2010-2011) : 432

Nombre d'employés (personnel et enseignants) : 55

Type d'école : quartier

Transport scolaire : Oui

Nombre d'élèves qui utilisent le transport scolaire : 40

Nombre d'autobus/taxi scolaire : 1 autobus

### Horaire de l'école

	Période	% d'élèves
Service de garde du matin	Débute à 7h00	39 %
Classe du matin	8h25 à 12h00	100 %
Classe de l'après-midi	13h30 à 15h30	100 %
Service de garde de l'après-midi	Termine à 18h00	35%

### Environnement urbain

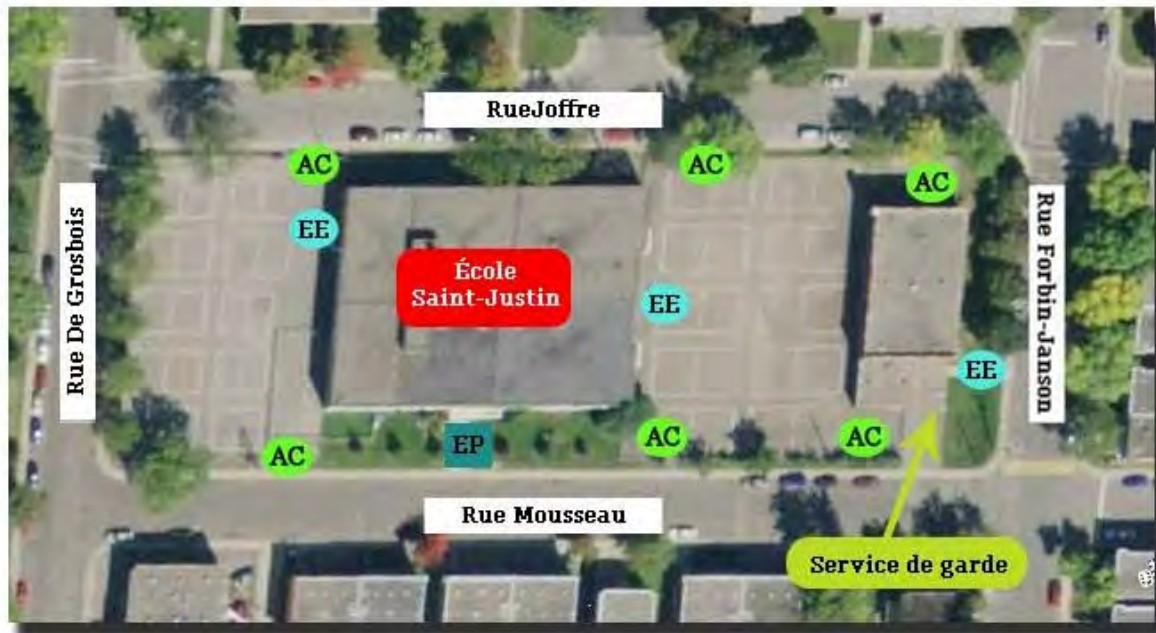
L'école primaire **Saint-Justin** est située au **5005 Mousseau**, entre les rues Joffres et Des Ormeaux d'est en ouest et entre les rues De Grosbois et Forbin-Janson du nord au sud. L'école se compose aussi d'un bâtiment annexe situé au 8805 Forbin-Janson. Cet établissement scolaire est situé dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et fait partie de la Commission scolaire de Montréal.

La cour principale de l'école occupe la partie centrale du quadrilatère et a fait l'objet d'un projet de revitalisation à l'automne 2010. Une deuxième cour est située entre la rue De Grosbois et le bâtiment principal de l'école.



L'entrée principale du bâtiment se situe sur la rue Mousseau. Le service de garde se trouve dans le bâtiment annexe au 8805 Forbin-Janson. Les élèves entrent dans les cours de l'école par différents accès. La cour à l'extrémité nord est desservie par deux accès, un sur la rue Joffre et l'autre sur la rue Mousseau. La cour qui est encadrée par l'école et le bâtiment annexe est accessible par 4 entrées, une sur la rue Mousseau, une sur la rue Joffre et deux sur la rue Forbin-Janson.

### Carte satellite de l'école Saint-Justin



#### Légende

- AC** Accès à la cour
- EE** Entrée des élèves
- EP** Entrée principale

## **ANALYSE DE LA CIRCULATION AUX ABORDS DE L'ÉCOLE**

### **Artères principales de Mercier-Est :**

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

### **Artères à proximité:**

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

**RUE 1:** Mousseau : rue donnant sur l'entrée principale du bâtiment (côté ouest)

**RUE 2:** Joffre: rue parallèle à Mousseau où se situent deux entrées pour la cour de récréation

**RUE 3:** De Grosbois : rue au de Nord de l'école, où se situent la deuxième cour de récréation

**RUE 4:** Forbin-Janson: l'entrée du bâtiment annexe est située sur cette rue

**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
Mousseau	10m00		X	X			X				
Joffre	11m70		X	X			X				
De Grosbois	11m60	X			X		X				
Forbin-Janson	12m00	X			X		X				

(Les débits de circulation ont été comptabilisés le 11 janvier 2011)

- 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	
Mousseau			X	non	non	non	---	---	
Joffre			X	non	non	non	---	---	
De Grosbois			X	non	non	non	---	---	
Forbin-Janson			X						

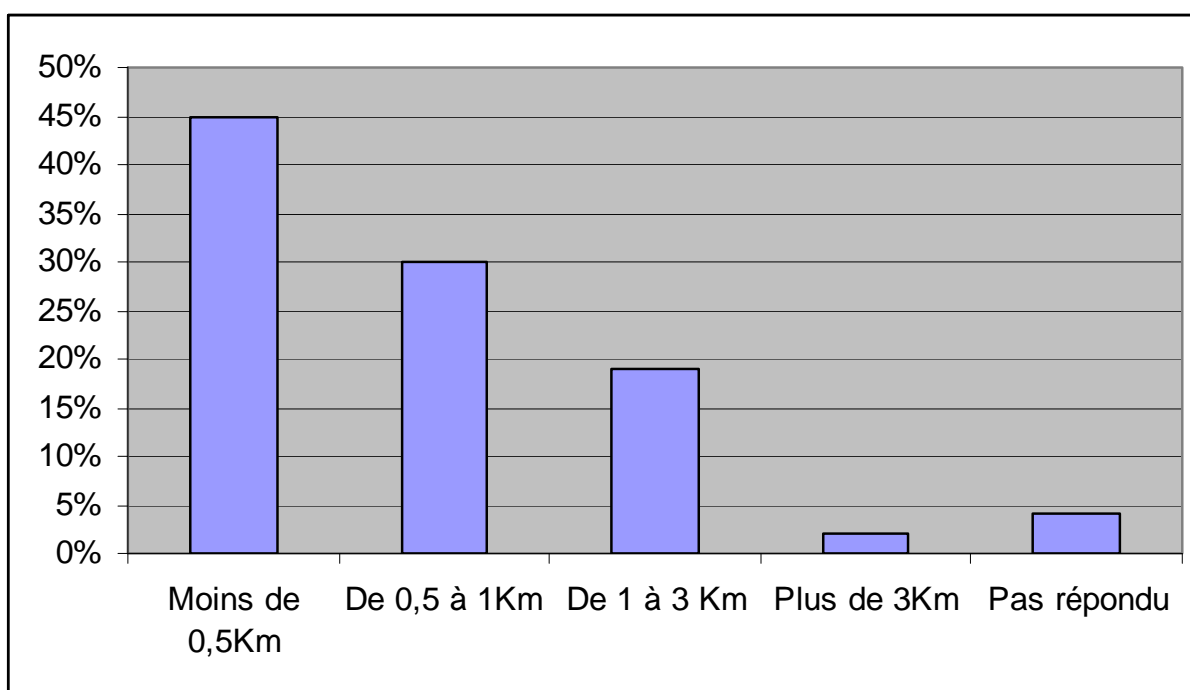
Les trottoirs qui bordent l'école ont des largeurs qui varient de 1m30 (De Grosbois) à 1m50 (Forbin-Janson). Le Guide technique *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes* de Vélo-Québec préconise une largeur de trottoir de 1m80.

# CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION SCOLAIRE DE L'ÉCOLE SAINT-JUSTIN

## Répartition géographique

Environ 75 % 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. 25% des élèves habitent entre un et trois kilomètres de l'école. Enfin, 3% des élèves habitent à plus de 3km de l'école (données de 2009).

### Distance entre l'école et la résidence



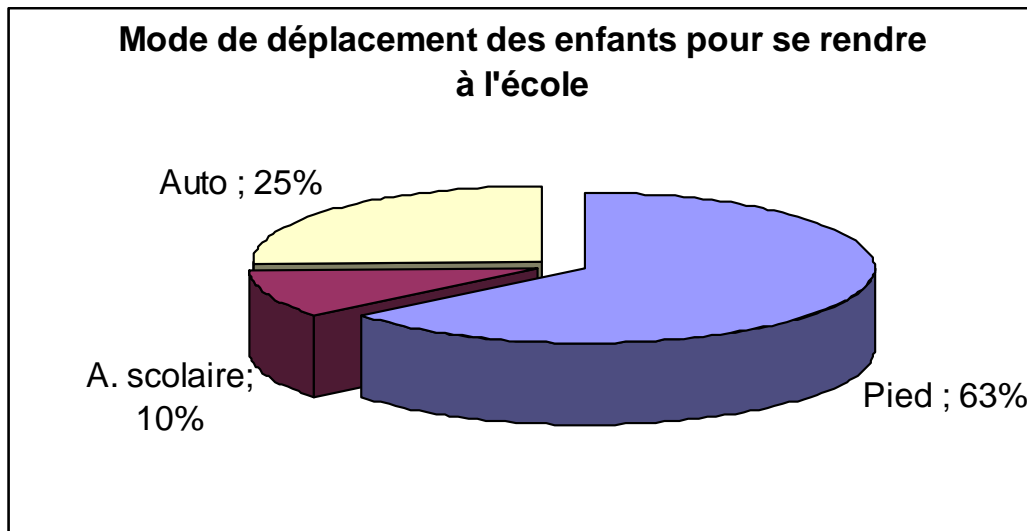
## Répartition modale

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 2009 et en octobre 2010. Voici quelques résultats :



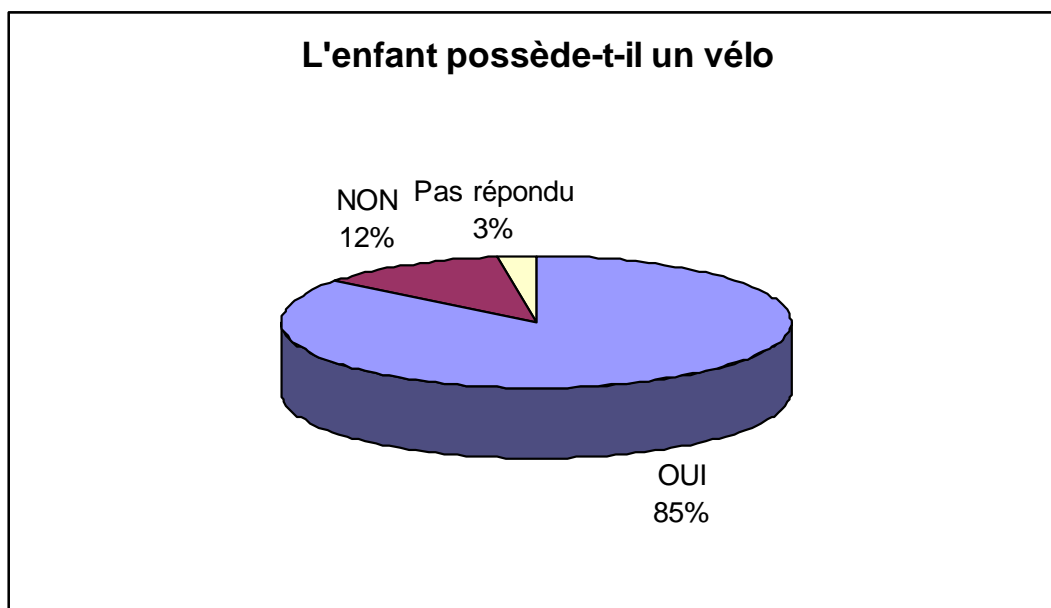
## Habitudes de transport

### Répartition modale des élèves :



Une majorité d'enfants (**63 %**) se déplace à pied pour se rendre à l'école le matin, mais également à la fin des classes pour revenir à leur domicile.

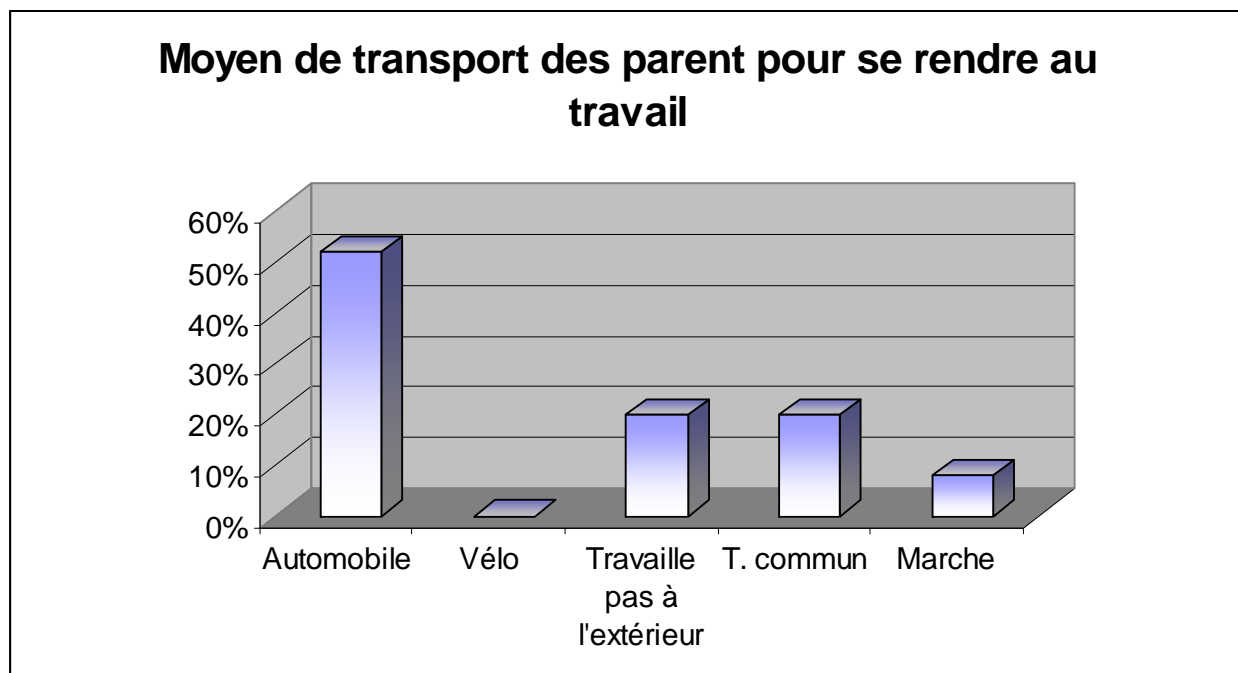
Le deuxième mode de transport le plus utilisé est la voiture (25 %). L'autobus scolaire est le mode de déplacement qui vient en troisième position (10 %).



Comme le démontre le graphique précédent, ce n'est pas parce les enfants possèdent un vélo (85 %) qu'ils l'utilisent pour se rendre à l'école. Il y a très peu d'élèves qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école. 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. 50 % des parents déclarent se rendre en voiture au travail, 20 % affirment se rendre au travail en transport en commun. Finalement, moins de 7 % des parents se déplacent à pied pour se rendre au travail.



Malgré le fait que la majorité des parents des élèves de l'école Saint-Justin possèdent au moins une voiture, la plupart des déplacements de leurs enfants s'effectuent à pied. Le fait que 75 % 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 considèrent 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.
- 14 % 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 les parents peuvent trouver dangereux de laisser leurs enfants se déplacer seuls à vélo vers l'école.

- La mise en place de pistes cyclables peut être une mesure efficace pour favoriser le déplacement à vélo des enfants.

### **En voiture :**

- 19 % des personnes sondées ont mentionné que ce mode de transport est plus pratique et plus rapide que les modes de déplacement actifs.
- 19 % 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 Saint-Justin, la signalisation et les zones scolaires à proximité de cet établissement scolaire ont été identifiées.



## La marche pour se rendre à l'école Saint-Justin



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

L'analyse des résultats du sondage laisse croire que l'école Saint-Justin 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.

## Le vélo pour se rendre à l'école Saint-Justin

**85 %** des élèves de l'école Saint-Justin possèdent un vélo. Cependant, très peu d'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.

**Quatre supports à vélo** de type râtelier de 7 espaces chacun sont installés sur le terrain (à l'est) de l'école Saint-Justin. Au total, **28 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 septembre 2010, 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 activités tel que "Sur la route des dragons", "Géni-Vélo" et "Transportons-nous" ont été données dans plusieurs classes. Ces activités avaient comme objectif de sensibiliser les enfants à la sécurité routière et au transport actif.

## 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 portemonnaie !

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.

**65 %** 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 2010 et au mois de septembre 2011. 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 **Saint-Justin**.

### Identification des obstacles et des propositions

#### Les forces de la zone scolaire

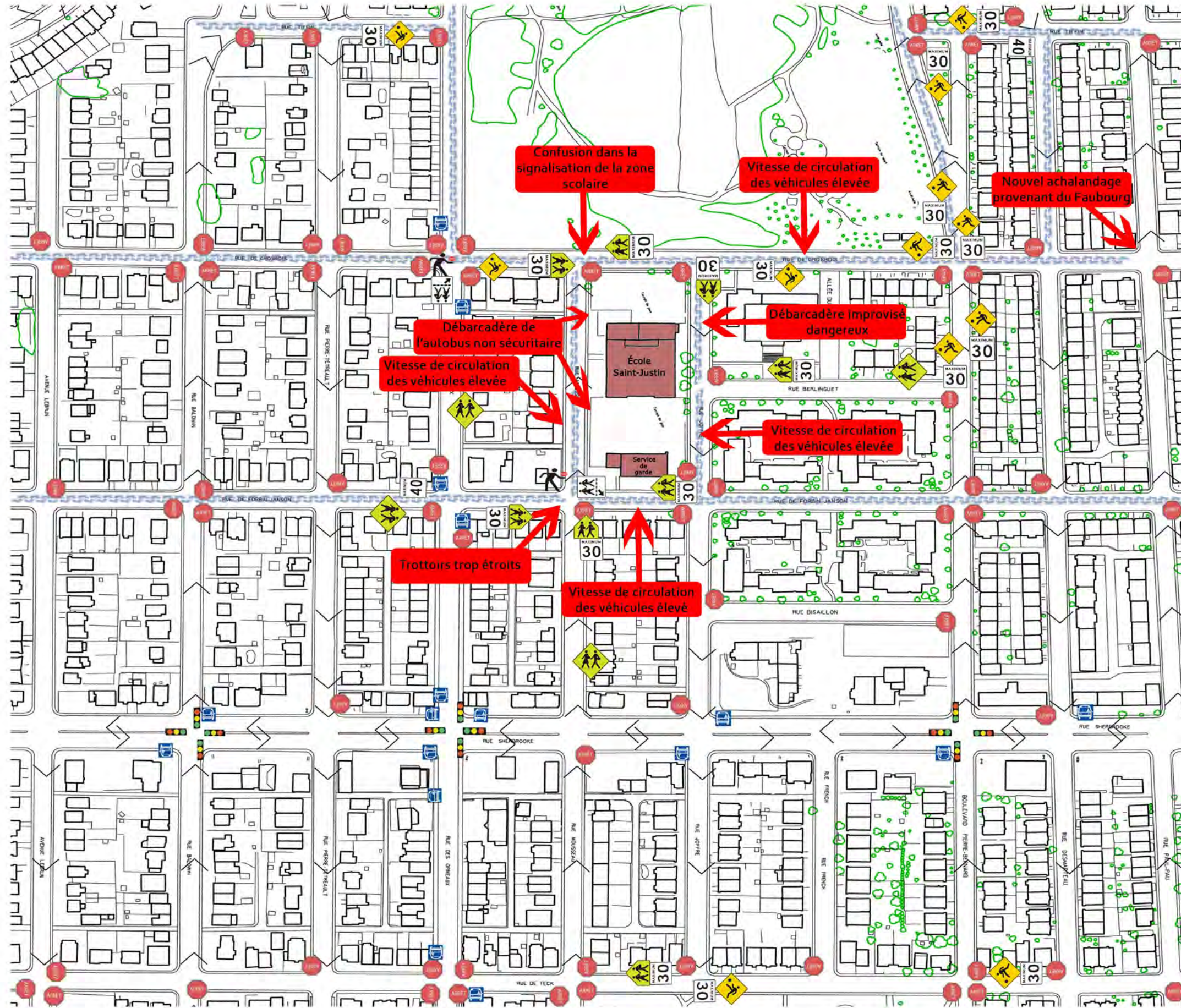
- Présence de saillies de trottoirs sur la rue De Grosbois aux coins des rues Mousseau et Des Ormeaux
- École située au centre de la zone scolaire
- Distance de marche raisonnable pour la plupart les élèves fréquentant l'école
- Brigadier scolaire au coin des rues De Grosbois et Des Ormeaux
- Brigadier scolaire au coin de Forbin-Janson et Mousseau

### Principaux éléments problématiques

- Peu de pistes cyclables dans le secteur de l'école
- Débit de circulation élevé sur les rues Des Ormeaux, De Grosbois et Forbin-Janson
- Insécurité des citoyens en raison du parc Thomas-Chapais à proximité de l'école
- La largeur de certaines rues est propice à un dépassement des limites de vitesse

Lors d'une marche de repérage (en 2010) effectuée dans le secteur par des intervenants locaux, 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 scolaire de l'école. Voici les endroits ciblés ainsi que quelques **propositions** :

Carte 3 : Identification des obstacles au transport actif à proximité de l'école Saint-Justin



**LÉGENDE**

- Terrain de jeu ou passage pour enfants.
- Début d'une zone scolaire.
- Annonce la venue d'une zone scolaire.
- Voie ferrée.
- Traverse piétonne.
- 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 / Eco-quartier Tétéreaultville,  
 Solidarité Mercier-Est, Vélo Québec

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



## Descriptif des obstacles et des solutions aux transports actifs à proximité de l'école Saint-Justin

### Rue Forbin-Janson

La rue Forbin-Janson est une rue à double sens relativement large. On y roule généralement à une vitesse excessive.

Le respect de cette zone scolaire de 30 km/h est questionné. De plus, un passage piétonnier est situé à l'intersection de la rue Mousseau et Forbin-Janson. Ce passage est utilisé par les élèves de l'école Saint-Justin pour se rendre au service de garde situé au 8805 Forbin-Janson.

Nous suggérons d'ajouter un panneau d'arrêt sur Forbin-Janson du côté est et ouest de l'intersection de la rue Mousseau dans le but de diminuer la vitesse de circulation sur la rue Forbin-Janson et de sécuriser l'intersection de Mousseau et Forbin-Janson.



### Rues Mousseau et Joffre

Les rues Mousseau et Joffre sont empruntées à tous les jours par des centaines d'enfants pour se rendre à l'école Saint-Justin. La largeur de ces rues à sens unique varie de 10m à 12m. Une rue qui a une largeur de chaussée supérieure à 10m invite les conducteurs à circuler côte à côte et favorise les excès de vitesse (*Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes, Guide Technique*).

Dans le but de diminuer la vitesse de circulation, nous suggérons de mettre en place des dos d'âne sur ces deux rues à l'entrée de la zone scolaire.



## **Intersection Mousseau et Forbin-Janson**

Les trottoirs à l'intersection des rues Mousseau et Forbin-Janson sont très étroits. Ils mesurent en moyenne 1m50. Il y a peu de place sur les trottoirs de cette intersection pour que les enfants puissent attendre de façon sécuritaire que la brigadière les fasse traverser. Lors des journées d'école, c'est 120 élèves qui empruntent cette intersection (donnée fournie par le Poste de quartier 48). Pour assurer la sécurité des piétons, nous suggérons de mettre en place des saillies de trottoirs à l'intersection de la rue Forbin-Janson et Mousseau. De plus, lors des tempêtes de neige, il est important que cette intersection soit déblayée en priorité pour rendre accessible le trottoir.



## **Stationnement interdit**

Plusieurs enfants font le chemin de la maison à l'école en voiture. Nous avons constaté qu'un nombre important de véhicules se garent en double et même parfois en triple pour déposer les enfants à l'école. Les écoliers doivent souvent marcher entre ces voitures pour atteindre l'école. Cette situation a été observée autant le matin, qu'à la fin des classes.

Afin de corriger cette situation, nous recommandons d'augmenter la présence policière afin de sensibiliser les parents aux dangers de ces pratiques. De plus, il serait pertinent de favoriser la mise en place de pédibus dans le but de diminuer la présence automobile à proximité de l'école. Finalement, nous suggérons de mettre en place une signalisation appropriée de plus grande envergure.

## **Zones débarcadères : autobus**

Comme mentionné précédemment, nous avons constaté qu'un nombre important de véhicules se garent en double et même parfois en triple pour déposer les enfants à l'école. L'autobus qui déposent les enfants à l'école à souvent de la difficulté à se garer en bordure de trottoir pour déposer les enfants dans les deux cours.

Afin de sécuriser les zones débarcadères, nous suggérons de mettre en place un marquage au sol et de la signalisation pour interdire le stationnement aux véhicules automobiles.

## Rue De Grosbois

La rue De Grosbois est actuellement une rue à débit de circulation moyen (entre 100 et 500 véhicules par heure). La vitesse de circulation y était élevée. En 2010, des saillies de trottoirs ont été érigées sur la rue De Grosbois à l'angle de la rue Mousseau et à l'angle de la rue Des Ormeaux. L'implantation de ces saillies permet de dégager les intersections, de favoriser la visibilité et par le fait même, diminuer la vitesse de circulation des véhicules automobiles.

Par ces interventions, la rue De Grosbois est sécurisée à l'ouest de l'école. Nous suggérons de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation à l'est de l'école. Il serait adéquat de mettre en place des saillies de trottoir à l'intersection de la rue De Grosbois et Joffre. De plus, nous suggérons l'installation d'un passage pour piétons afin de permettre un accès sécuritaire au Parc Thomas-Chapais.



## Signalisation zone scolaire

Nous avons constaté que les panneaux de 30km/h sur la rue De Grosbois portent à confusion. En effet, un panneau, à l'intersection de la rue Mousseau et De Grosbois, nous indique que le 30km/h doit être respecté pendant la période scolaire. Considérant que l'école fait face au parc Thomas-Chapais, nous conseillons de mettre en place une signalisation de 30km/h en tout temps.



## **Propositions générales**

### **1. Faubourg Contrecoeur**

L'école Saint-Justin accueillera bon nombre d'élèves provenant du Faubourg Contrecoeur. Il est important d'évaluer et de sécuriser le trajet du Faubourg à l'école. Selon les données disponibles, nous pouvons d'ores et déjà prévoir un achalandage accru sur la rue De Grosbois. Nous suggérons aussi de mettre en place une ligne de Pédibus entre le Faubourg et l'école afin de diminuer l'achalandage des véhicules en périphérie de l'école.

### **2. Marquage au sol.**

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)

### **3. 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 40 km/h sur l'Île de Montréal. Dans l'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maissonneuve, le nouveau règlement est entré en vigueur le 14 septembre 2010.

### **4. Visibilité**

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.

### **5. 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.

## CONCLUSION

Le plan de déplacement de l'école **Saint-Justin** 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 Tétréaultville 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 **Saint-Justin**, en considération de leurs besoins spécifiques.

## INDEX ANNEXES

<b>ANNEXE 1</b> <b>Programmes de</b> <b>financement.....</b>	<b>p.27</b>
<b>ANNEXE 2</b> <b>Expertise</b> <b>Vélo.....</b>	<b>p.30</b>
<b>ANNEXE 3</b> <b>Fiche de</b> <b>suivi.....</b>	<b>p.33</b>

## **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/mo\\_des\\_tran\\_spt\\_altern](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/mo_des_tran_spt_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/transport\\_coll\\_pers](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/programmes_aide/transport_coll_pers)) ou consultez votre direction territoriale du MTQ.



## Rapport de visite à l'école Saint-Justin pour l'installation de stationnements pour vélos.



### École Saint-Justin

Adresse de l'édifice : 5005 Mousseau, Montréal,  
QC, H1K 2V8

Nombre d'employés : environ 50

Nombre d'élèves : 403

Date de la visite : Janvier 2010.

### ***État des lieux***

L'école primaire Saint-Justin est située sur la rue Mousseau, entre les rues de Grosbois au nord et Forbin Janson au sud, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

L'école primaire Saint-Justin est dotée de deux cours. La première est située au nord de l'école et est bordée par les rues Mousseau, Joffre et de Grosbois. La deuxième cour est enclavée entre l'école au Nord et le bâtiment annexe de l'école Saint-Justin au Sud. Les rues Joffre à l'Est et Mousseau à l'Ouest bordent cette cour.

L'entrée principale du bâtiment se situe sur la rue Mousseau. L'entrée pour le service de garde se trouve sur la façade sud de l'annexe de l'école Saint-Justin qui donne sur la rue Forbin Janson. Les élèves accèdent aux cours par deux entrées situées sur les rues Joffre et Mousseau.

L'école ne possède pas de stationnement pour les véhicules.

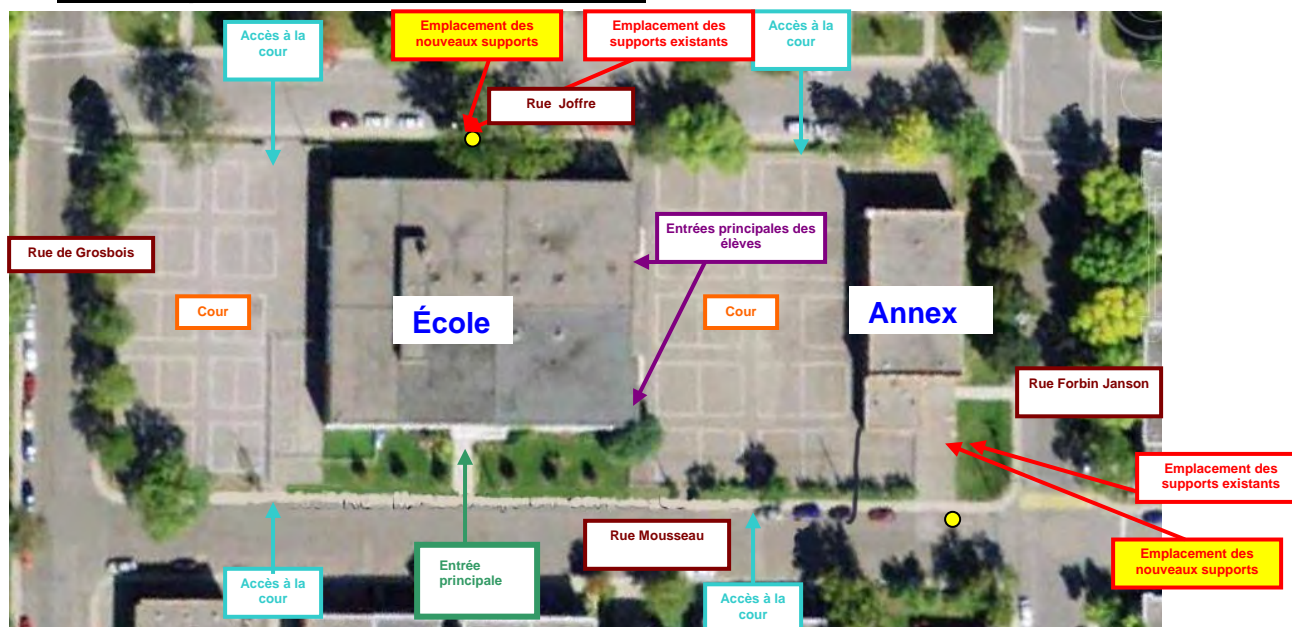
(Voir le plan de localisation à la page 2.)

## Stationnement existant



L'école Saint-Justin possède actuellement deux supports à vélo de 14 places de type râtelier. Le premier est installé en bordure du bâtiment annexe qui donne sur la rue Forbin-Janson. Le deuxième est situé à l'est de l'école soit

## Plan d'implantation de l'école Saint-Justin



## Recommandations

Nous recommandons d'installer 14 places de stationnement pour vélos supplémentaires puisque que :

- La demande est croissante
- Les supports sont utilisés à pleine capacité en belle saison
- Le nombre de places recommandées pour un établissement d'enseignement est de 1 par 5 à 20 élèves, soit pour l'école Saint-Justin une estimation de 20 à 83 places.

Nous recommandons d'installer 2 nouveaux supports de type râtelier de 7 places chacun, ce qui porterait le nombre total de places à 28.

### **Possibilité de site pour l'aménagement de stationnements vélo**

En considérant l'achalandage du service de garde 1 supports à vélo pourraient être installés à côté de celui existant sur la rue Joffre. De plus, un support pourrait desservir l'entrée sur la rue Forbin-Janson.

**Un support serait installé sur une surface gazonnée et l'autre sur une surface asphaltée.**

#### **1. Recommandations générales**

Dans le cadre du programme *Mon école à pied, à vélo !*, nous encourageons l'école Saint-Justin à organiser une campagne d'information et de sensibilisation sur l'usage adéquat des supports à vélo auprès des élèves et des membres du personnel, au moment de l'installation des supports et, de façon récurrente, au printemps et à la rentrée scolaire.

Vélo Québec recommande au gestionnaire de l'édifice de vérifier les contraintes relatives à l'aménagement de stationnements vélo notamment ce qui concerne les restrictions réglementaires.

#### Références

VÉLO QUÉBEC Les stationnements pour vélos, Guide pour le gestionnaire

**d'édifice** : <http://www.velo.qc.ca/veloboulot/index.php?page=stationnement&sp=1>

VÉLO QUÉBEC *Programme Mon école à pied, à vélo!* :

<http://www.velo.qc.ca/monecole/index.php>

Rapport réalisé par :



## Annexe 3

### Fiche de suivi du plan de déplacement

- **Diffusion du document**

**École** : Saint-Justin

**Transmis** : Mai 2011

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

**Personne ressource école** : Mme Gisondi

**Police** : Poste de quartier 48

**Autorités municipales** : Division des études techniques de l'arrondissement 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, atelier Transportons-nous vert, atelier Sur la route des dragons, atelier Explorateurs urbains, atelier Gén-Vélo, marche rassemblant toute l'école (octobre 2010)

## 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.