

MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO !



Vélo Québec

École Saint-François-d'Assise



Plan de déplacement

Avril 2010

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 Saint-François-d'Assise	7
Environnement urbain	8
ANALYSE DE LA CIRCULATION AUX ABORDS DE L'ECOLE	9
Tableau n° 1 : Description pratique des rues.	9
Tableau n° 2 : Description technique des rues.	10
CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION SCOLAIRE DE L'ÉCOLE SAINT-FRANÇOIS-D'ASSISE	10
Répartition géographique	10
Répartition modale	10
Carte 1	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 Saint-François-d'Assise. ..	15
Transport actif	16
Mon école à pied !	16
Mon école à vélo!	16
Sécurité	17
POTENTIEL TRANSPORT ACTIF.....	17
Identification des obstacles et recommandations	17
Carte 3 : Identification des obstacles au transport actif à proximité de l'école Saint-François-D'Assise	18
Carte 4 : Propositions pour sécuriser le déplacement en transport actif à proximité de l'école Saint-François-d'Assise.....	19
Descriptif des obstacles et des solutions aux transports actifs à proximité de l'école Saint-François-d'Assise	20
Propositions générales.....	24
Propositions spécifiques – artères principales.....	25
CONCLUSION	26
INDEX ANNEXES	27

REMERCIEMENTS

Les organismes **Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétréaultville 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-François-d'Assise
- École Philippe-Labarre
- École Boucher-de-la-Bruère
- École Saint-Justin
- École Armand-Lavergne

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

La Fondation Lucie et André Chagnon

Le Fonds vert du gouvernement du Québec

L'Agence métropolitaine de transport (AMT)

La Ville de Montréal

Les organismes **Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétréaultville et Solidarité Mercier-Est** remercient également de leur collaboration la Commissaire scolaire de Tétréaultville, 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 sont une composante importante du bien-être et de la qualité de vie de la population en général. Lorsqu'on retrouve, dans une municipalité ou un quartier, un environnement propice à la pratique d'activités physiques, tout le monde est gagnant. Des carrefours bien aménagés, une bonne signalisation (panneaux et feux) et des voies cyclables sont autant d'éléments qui contribuent à rendre un environnement favorable au transport actif. L'école peut aussi, sur un autre plan, contribuer à encourager les élèves, les parents et son personnel à adopter le transport actif.

En 1971, au Canada, près de 8 élèves sur 10 se rendaient à l'école à pied ou à vélo. En 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 soit aux administrations scolaires, soit aux postes de police de quartier, soit aux élus et spécialistes en planification des arrondissements et villes concernés. À noter qu'elles ne sont pas figées mais qu'elles représentent plutôt des balises à évaluer au cas par cas.**

Nous présentons dans les pages suivantes, le plan de déplacement de l'école **Saint-François-d'Assise**, 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 cinq étapes :

1. Évaluation préliminaire du secteur et reconnaissance des lieux.
2. Rencontre avec la direction de l'établissement afin de cerner les particularités du milieu et de sa clientèle.
3. Rencontre avec les services de police de quartier.
4. Rencontre avec les autorités municipales, responsables notamment des questions de circulation.
5. Activité d'exploration du quartier avec des élèves (identification des obstacles dans l'environnement de l'école).
6. Rédaction/production du plan.

PRÉSENTATION ET ÉTAT DES LIEUX

Caractéristiques générales de l'école Saint-François-d'Assise



École

Commission scolaire : Commission scolaire de Montréal

Nombre d'élèves (2009-2010) : 247

Nombre d'employés (personnel et enseignants) : 14 titulaires, 1 spécialiste en musique et art dramatique, 1 spécialiste en éducation physique, 1 spécialiste en anglais et 15 employés (direction, secrétariat, concierge, etc)

Type d'école : quartier, projet éducatif (apprentissage dans l'école et en classe, conseil de coopération et projet de médiation dans la cour de l'école), projet de cirque en éducation physique.

Transport scolaire : Oui

Nombre d'élèves qui utilisent le transport scolaire : 7

Nombre d'autobus/taxi scolaire : 1 minibus

Horaire de l'école

	Période	% d'élèves
Service de garde du matin	Début à 7h00	36% des élèves bénéficient des services de garde de l'école en matinée
Classe du matin	8h00 à 11h31	100 %
Classe de l'après-midi	12h56 à 15h25	100 %
Classe de l'après-midi (mercredi)	12h56 à 13h45	100%
Service de garde de l'après-midi	Termine à 18h00	39 % des élèves bénéficient des services de garde de l'école en après-midi

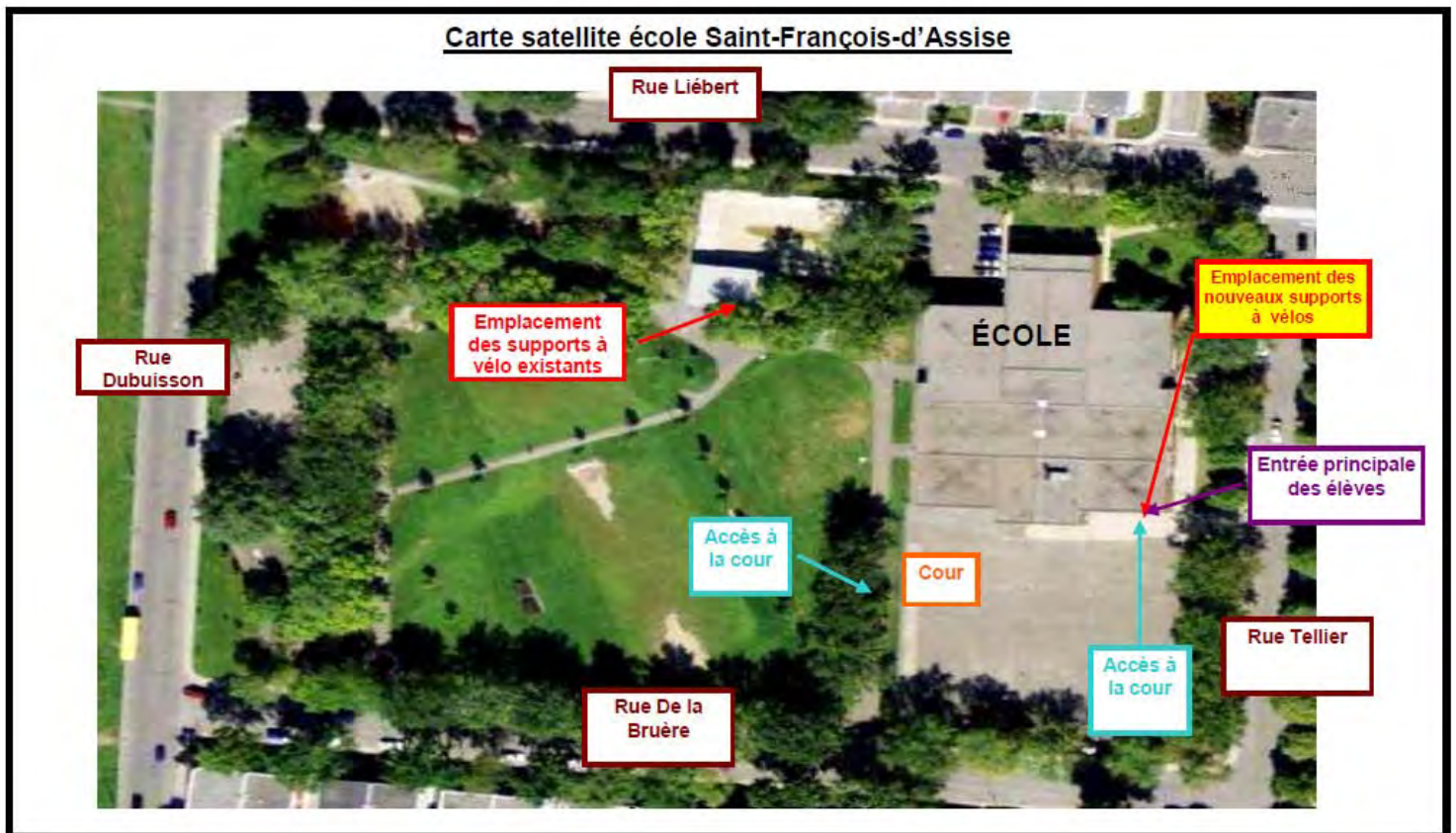
Environnement urbain

L'école primaire Saint-François-d'Assise est située au 2150 rue Liébert, entre les rues Tellier au sud et Dubuisson au nord, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

La cour principale de l'école occupe la partie ouest du quadrilatère. Elle est bordée au nord par le parc De la Bruère.

L'entrée principale du bâtiment se situe aux intersections de la rue Liébert et de la rue Tellier. 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 deux accès, un sur la rue Tellier, l'autre par le parc De la Bruère.

Il y a actuellement un stationnement automobile pour le personnel de l'école. L'accès à ce stationnement est situé sur la rue Liébert.



ANALYSE DE LA CIRCULATION AUX ABORDS DE L'ÉCOLE

Artères principales :

- Autoroute 25
- Rue Honoré-Beaugrand
- Avenue Souigny
- Rue Notre-Dame

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

RUE 1*: Liébert : rue donnant sur l'entrée principale du bâtiment

RUE 2*: Tellier : rue latérale où se situe l'entrée de la cour de récréation

RUE 3*: De la Bruère : avenue située à l'arrière où se trouve l'entrée de la cour de récréation

RUE 4*: Dubuisson : rue latérale longeant la voie ferrée

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
Liébert	15m	x			x		x				
Tellier	16m	x		x			x				
De la Bruère	14m	x		x			x				
Dubuisson	13m	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
Liébert			x	non	non	non	---	---
Tellier			x	non	non	non	---	---
De la Bruère			x	non	non	non	---	---
Dubuisson			x	non	non	non	---	---

Les trottoirs ont une largeur de 1,47 m.

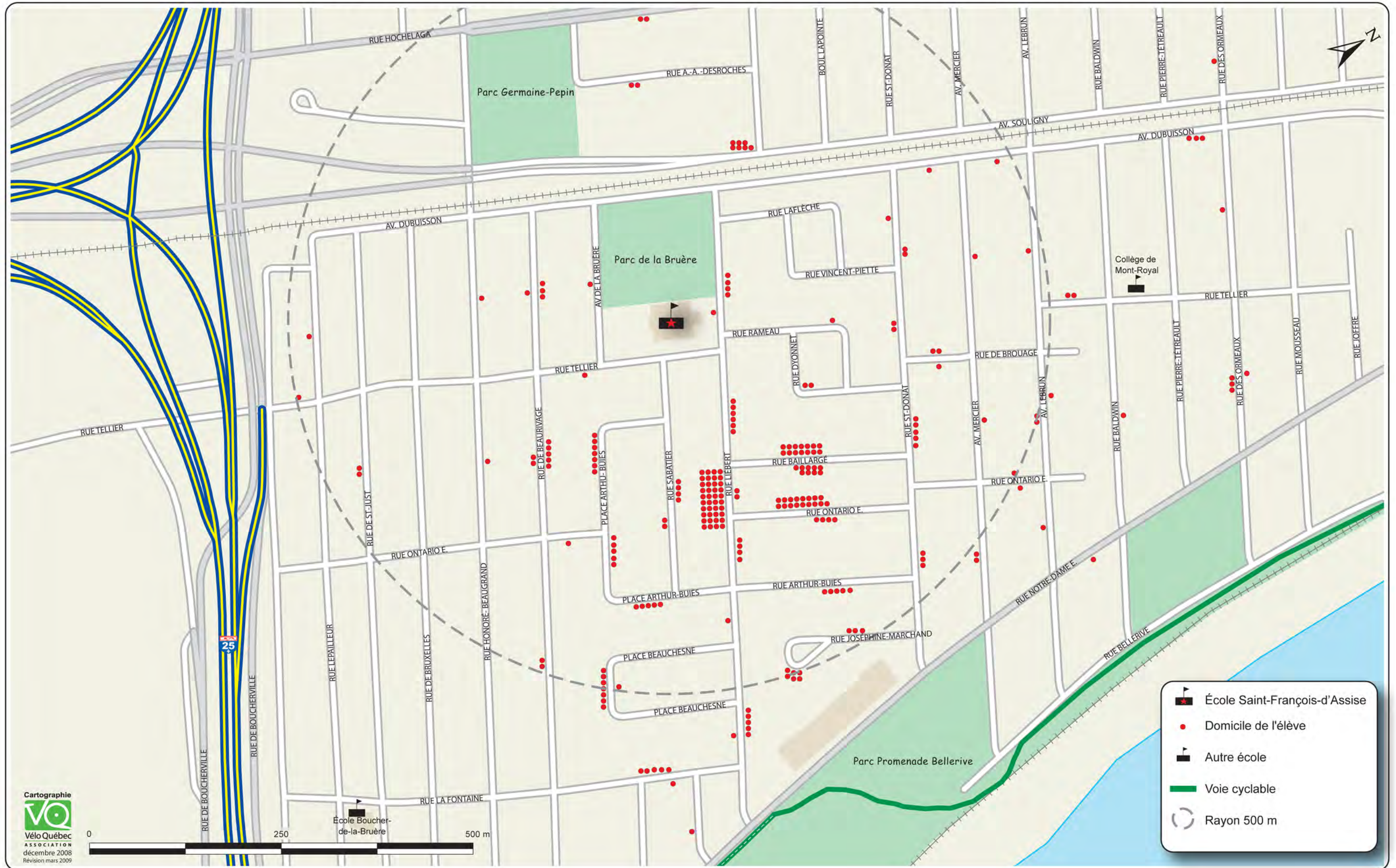
CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION SCOLAIRE DE L'ÉCOLE SAINT-FRANÇOIS-D'ASSISE

Répartition géographique

Environ 87 % 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. 7 % des élèves habitent entre un et trois kilomètres de l'école.

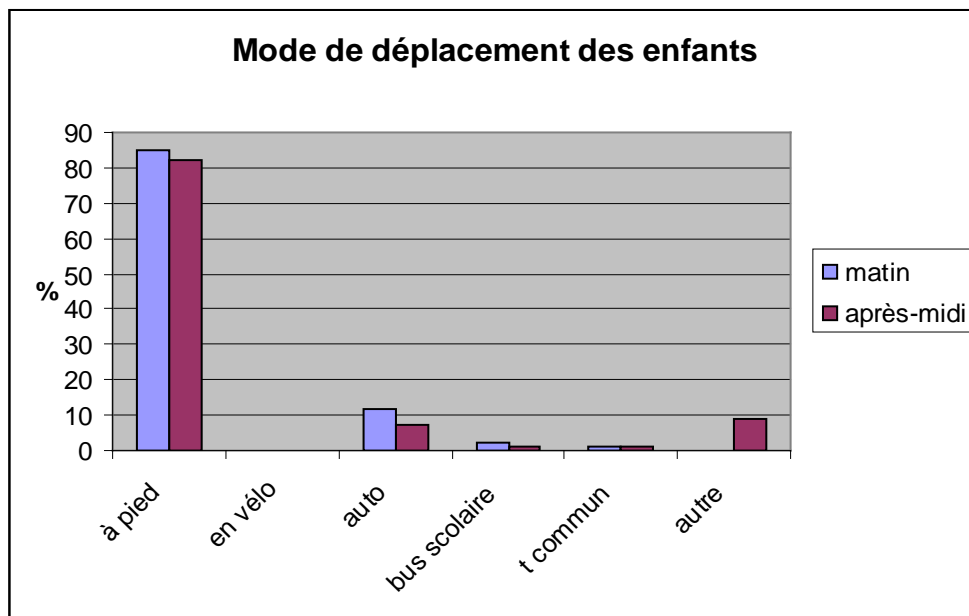
Répartition modale

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 :

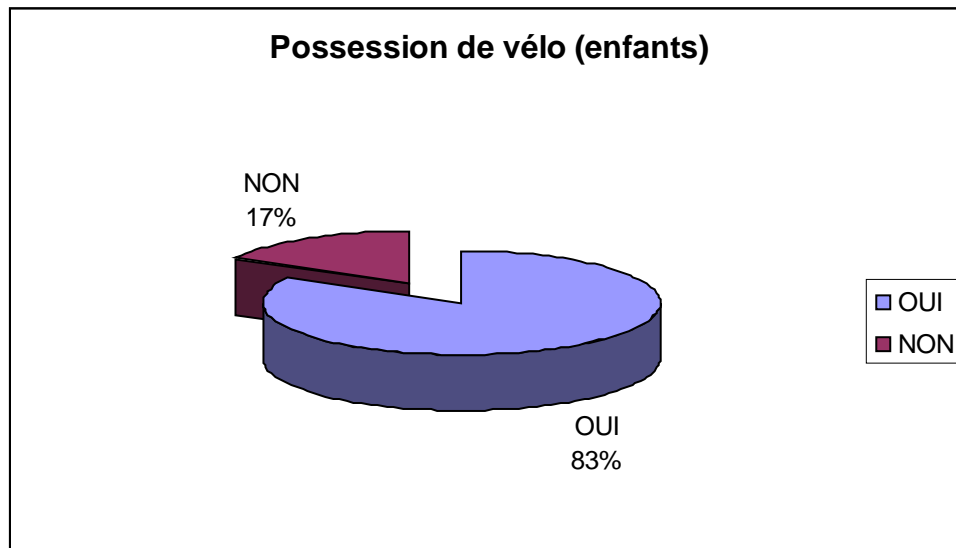


Habitudes de transport

Répartition modale des élèves :



Une très forte majorité d'enfants (80%) 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 (12%). L'autobus scolaire et le transport en commun viennent en troisième position (2%). Finalement, il est à noter que selon le sondage effectué, aucun enfant ne se rend à l'école en vélo.



Comme le démontre le graphique précédent, ce n'est pas parce les enfants possèdent un vélo (83 %) qu'ils l'utilisent 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 : 25,3 % des parents déclarent ne pas posséder de voiture, alors que 54% affirment en posséder une et finalement 17% en ont deux.



Malgré le fait que la majorité des parents des élèves de l'école Saint-François-d'Assise possèdent au minimum une voiture, la plupart des déplacements s'effectuent à pied. Le fait que 87% des élèves habitent dans un rayon de moins d'un kilomètre de leur école favorise grandement ce mode de transport actif.

Voici les principales raisons avancées pour justifier un déplacement :

À pied :

- La plupart des parents considèrent la marche plus sécuritaire que le vélo et qu'il s'agit du mode de déplacement actif le plus pratique et rapide puisqu'une très forte majorité des enfants résident à moins de 500 mètres ou 1 km de l'école.
- 26% 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, aucun enfant ne se rend 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 :

- 10% des personnes sondées ont mentionné que ce mode de transport est plus pratique et plus rapide que les modes de déplacement actifs.
- 6% 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.

Principaux éléments problématiques

- Non-respect de la limite maximale autorisée de 30km/h
- Marquage au sol déficient
- Absence de pistes cyclables dans la zone scolaire
- Passages piétons informels non sécurisés utilisés pour traverser la voie ferrée
- Affichage de la zone scolaire uniquement devant l'école
- École située à l'extrémité ouest de la zone scolaire
- Zone scolaire étendue
- Absence de zone de débarcadère

Les forces de la zone scolaire

- Présence d'une trame irrégulière limitant la vitesse au centre de la zone scolaire
- Présence de deux brigadiers. Un premier au coin des rues Tellier et Sabatier et un deuxième au coin des rues Tellier et Liébert.

Dans le secteur de l'école Saint-François-d'Assise, il existe plusieurs solutions de remplacement à l'utilisation de la voiture en solo :

- *Réduire les déplacements motorisés sur de courtes distances;*
- *Favoriser une meilleure gestion des déplacements individuels, comme le trajet domicile-école.*

Transport actif

Mon école à pied !

L'analyse des résultats du sondage laisse croire que l'école Saint-François-d'Assise possède le potentiel pour mettre en place un service de **pédibus**. 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. Ce mode de déplacement est également possible à vélo, on parle alors de Vélobus.

Mon école à vélo!

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.

Deux supports à vélo de type râtelier de 7 espaces chacun sont installés dans le parc de la Bruère. L'installation d'un troisième support à l'entrée de l'école au printemps 2010 portera le nombre de place à 21. 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

Au printemps 2009, quelques 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

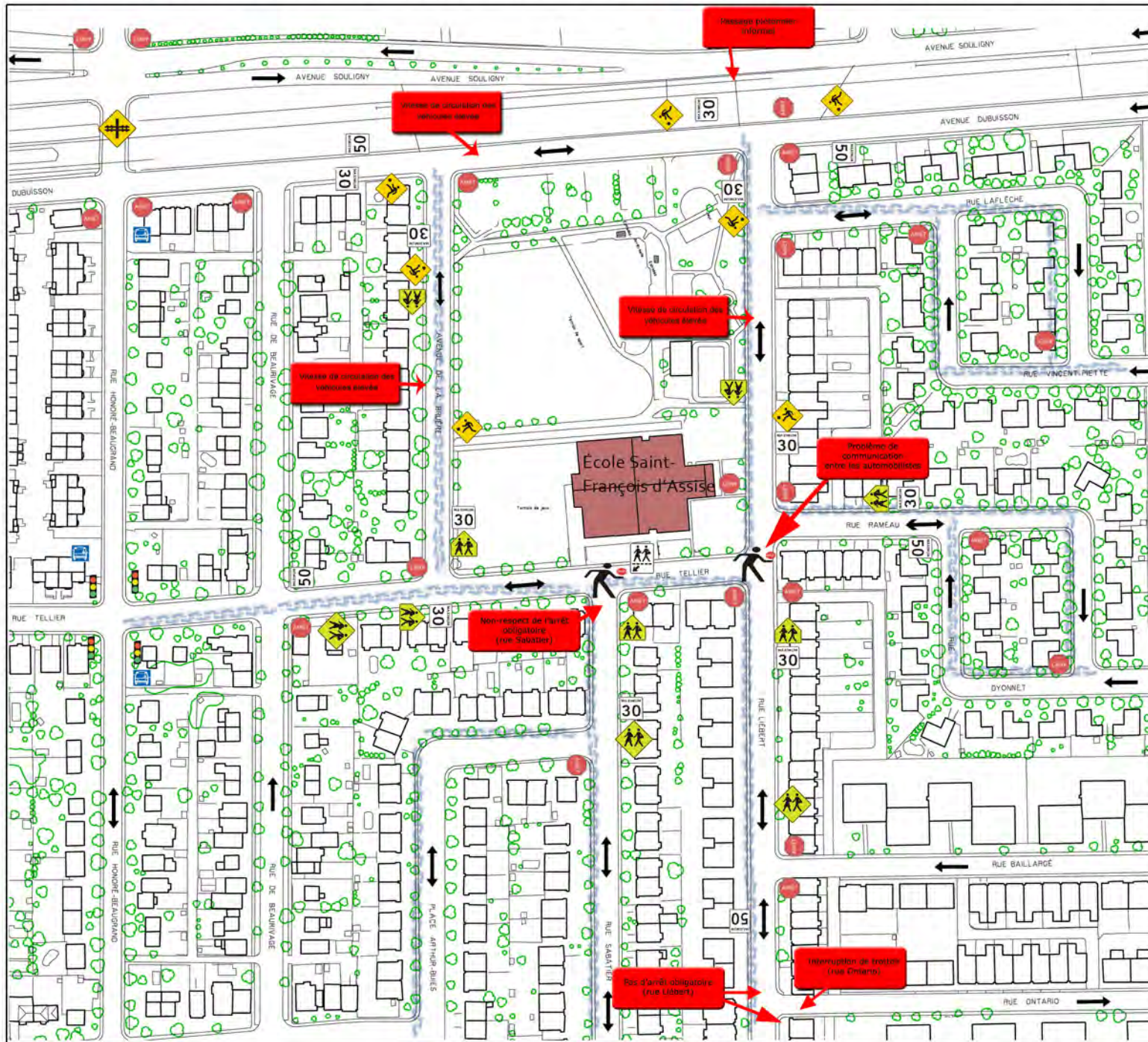
Il est plus aisé de se rendre à l'école (au travail et autres destinations quotidiennes) à pied, en vélo ou avec le transport en commun lorsqu'elle est située plus près du lieu de résidence. Aussi, les voies réservées aux piétons et aux cyclistes sont agréables et sécuritaires. Conséquemment, les gens 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 ont montré leur intérêt pour participer à l'élaboration d'activités destinées à promouvoir les déplacements actifs à l'école Saint-François-d'Assise. 84 % 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 Saint-François-d'Assise.

Identification des obstacles et propositions

Lors d'une marche de repérage 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 aux transports actifs à proximité de l'école Saint-François-d'Assise



LÉGENDE

- Terrain de jeu ou passage pour enfants.
- Débit d'une zone scolaire.
- Annonce la venue d'une zone scolaire.
- Voie ferrée.
- Traverse piétonne.
- Limite de vitesse à 30 km/h.
- 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 18, MTQ
 Signalisation et brigadiers, 2010
 Y'a quelqu'un l'air bord du mur / Y'a quelqu'un l'air bord du mur
 Solidarité Mercier-Est, Velo 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-François-d'Assise

Intersection Tellier et Sabatier

Il n'y a pas de panneau d'arrêt sur Tellier au coin de Sabatier. Malgré la présence d'une brigadière scolaire qui contrôle la traverse piétonne, l'intersection reste peu sécuritaire pour les enfants. Nous recommandons l'installation d'un panneau d'arrêt sur la rue Tellier dans les deux directions au coin de Sabatier.

Une autre problématique constatée est le manque de visibilité pour les piétons à l'intersection Tellier et Sabatier. De plus, il a été noté que les enfants doivent empiéter sur la chaussée en raison du manque de place sur le trottoir. Pour ces raisons, nous suggérons la mise en place de saillies de trottoirs à l'intersection Tellier/Sabatier.



Intersection Liébert-Ontario

Il n'y a pas d'arrêt obligatoire sur la rue Liébert au coin de la rue Ontario. De plus, il y a interruption de trottoir à cette intersection. L'ajout d'un arrêt obligatoire sur Liébert dans les deux sens (nord-sud) au coin de la rue Ontario serait pertinent ainsi que la mise en place d'un trottoir d'un minimum de 1,8 mètre de largeur du côté nord sur la rue Ontario.



Rue Liébert et De La Bruère

La rue De La Bruère et la rue Liébert sont longitudinales et à double sens. La vitesse de circulation des voitures y est donc élevée. La zone de 30 km/h n'est pas toujours respectée. De plus, lors de la marche de repérage, les participants ont remarqué que les arrêts obligatoires n'étaient pas toujours effectués.

Il serait approprié d'évaluer la possibilité d'installer des dos d'âne pour faire respecter la limite de vitesse de façon stricte dans la zone scolaire. Une autre mesure possible pour réduire la vitesse de circulation serait de créer une saillie de trottoir aux intersections.



Rue Liébert



Rue De La Bruère

Intersection Liébert-Tellier

L'arrêt obligatoire sur la rue Liébert au coin de la rue Tellier est situé à une trop grande distance de l'intersection (au coin de la rue Rameau), ce qui nuit à la communication entre les usagers de la route.

Dans le but de sécuriser l'intersection, nous recommandons de déplacer le panneau d'arrêt de la rue Liébert au coin de la rue Rameau pour le positionner à l'intersection Liébert-Tellier (côté nord). Pour compléter cette action, nous suggérons un marquage au sol pour identifier une traverse piétonne.



Rue Dubuisson

La vitesse de circulation sur la rue Dubuisson est élevée en raison de la largeur de la rue. Le parc au sud et la voie ferrée au nord amplifient l'impression de largeur de la rue et par la même occasion, la vitesse de circulation.

Une mesure d'apaisement comme un marquage au sol de type stationnement pourrait être un élément favorisant la réduction de la vitesse des véhicules. De plus, un indicateur de vitesse amovible pourrait être installé et de la sensibilisation policière pourrait être effectuée.



Intersection Dubuisson et Liébert (Souigny)

Il y a un passage piétonnier informel qui traverse la voie ferrée au nord de la rue Dubuisson à l'intersection de la rue Liébert.

Nous recommandons la mise en place d'une passerelle pour piétons et cyclistes pour franchir la voie ferrée à la hauteur de l'école, sur la rue Liébert.



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 hors de la zone scolaire.

Le Ministère des Transports du Québec (MTQ) a donné son accord pour abaisser la limite de vitesse dans l'île de Montréal de 50 à 40 km/h pour les rues résidentielles. Ce changement sera effectif au mois de décembre 2010. Cette mesure devrait améliorer

3- La zone de 30km n'est pas toujours respectée.

Il serait approprié d'évaluer la possibilité d'installer des dos d'âne (en amont des zones scolaires) pour faire respecter la limite stricte autorisée dans la zone scolaire et la zone du parc.

4- Les arrêts obligatoires ne sont pas respectés.

Assurer le dégagement à moins de 5 mètres de l'intersection soit par une restriction de stationnement soit par la mise en place de saillies de trottoirs. Des bacs à fleurs peuvent être installés comme mesure temporaire.

5- Affichage de la zone scolaire

Uniformisation de la signalisation de la zone scolaire et de la zone parc aux quatre approches : avenue Dubuisson, Rue Tellier, rue Liébert, et avenue de la Bruère.

Propositions spécifiques – artères principales

Rue Souigny

Vitesse de circulation élevée induite par la configuration longitudinale de la rue (comme rue Liébert)

Évaluer la possibilité de mettre en place un aménagement cyclable pour réduire la largeur des rues.

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.

CONCLUSION

Le plan de déplacement de l'école Saint-François-d'Assise 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 et 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 recommandations proposées dans le présent 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 Saint-François-d'Assise, en considération de leurs besoins spécifiques.

INDEX ANNEXES

ANNEXE 1	
Rapport d'expertise de stationnement vélo.....	p.27
ANNEXE 2	
Programmes de financement.....	p.30
ANNEXE 3	
Fiche de suivi.....	p.33

Annexe 1

Rapport de visite à l'école Saint-François-d'Assise pour l'installation de stationnements pour vélo



École Saint-François-d'Assise
Adresse de l'édifice : 2125 rue Liébert, Montréal, QC, H1L 5R1
Nombre d'employés : environ 27
Nombre d'élèves : 247
Date de la visite : Octobre 2009

État des lieux

L'école primaire Saint-François-d'Assise est située sur la rue Liébert, entre les rues de Tellier au sud et Dubuisson au nord, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

La cour principale de l'école occupe la partie ouest du quadrilatère. Elle est bordée au nord par le parc de la Bruère.

L'entrée principale du bâtiment se situe aux intersections de la rue Liébert et de la rue Tellier. L'entrée pour le service de garde se trouve du côté nord de la bâtisse où se situe le parc De la Bruère. Les élèves accèdent à la cour principale de l'école par deux accès, un sur la rue Tellier, l'autre par le parc de la Bruère.

Il y a actuellement un stationnement automobile pour le personnel de l'école. L'accès de ce stationnement est situé sur la rue Liébert.



Stationnement existant

L'école Saint-François-d'Assise ne possède actuellement pas de stationnement vélo. Cependant, deux supports de 7 places de type râtelier sont installés dans le Parc de la Bruère à proximité du chalet de parc.

Plan d'implantation de l'école Saint-François-D'Assise



Recommandations

Nous recommandons d'installer 7 places de stationnement pour vélos supplémentaires puisque que :

- La demande est croissante
- Les supports existants ne se trouvent pas à proximité de l'école
- 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-François-d'Assise une estimation de 13 à 49 places.

Nous recommandons d'installer 1 support de type râtelier de 7 places chacun, ce qui porterait le nombre total de places à 21.

Possibilité de site pour l'aménagement de stationnements vélo

Compte tenu du fait que les supports existants sont situés dans le parc et non dans la cour d'école, nous recommandons l'ajout du support à vélo à l'entrée principale où les élèves ont l'habitude d'entrer.

Le nouveau support se positionnerait à l'intérieur de la cour le long du muret de béton.



Recommandations générales

Dans le cadre du programme *Mon école à pied, à vélo !*, nous encourageons l'école Saint-François-d'Assise à prévoir des activités de sensibilisation avec les organismes *Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et Solidarité Mercier-Est*, 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 pour vélo, plus particulièrement 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 2

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_alternatif) 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.

Annexe3

Fiche de suivi du plan de déplacement

- **Diffusion du document**

École : Saint-François-d'Assise

Transmis : le 09/03/2010

Par : Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et Solidarité Mercier-Est au CÉ__du_15_/_03_/_2010_____

Personne ressource école : Mme Lyn Mullins

Police : _____

Autorités municipales : _____

- **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 : _____

- **Interventions en aménagement :**

Installation de supports à vélo

Livrés : combien? Par qui? (Commission scolaire ou autres) _____

Installés : date_____

- Aux abords de l'école : _____

Activités réalisées (Sensibilisation) en transport actif :

avec les élèves : Atelier de mécanique à vélo

avec les parents : _____

avec les enseignants : _____

avec ressources extérieures (expliquer) : _____