

PLAN DE
DÉPLACEMENT
ÉCOLE SAINT-MARC
(CSDM) MONTRÉAL



DANS LE CADRE DE *MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO!*
UN PROGRAMME D'ANIMATION ET DE MOBILISATION
POUR LE TRANSPORT ACTIF CHEZ LES ENFANTS DU QUÉBEC

ÉCOLE SAINT-MARC
DE LA COMMISSION SCOLAIRE DE MONTRÉAL (CSDM)
6365, 1^{ère} Avenue
Montréal, Québec, H1Y 3A9

ÉQUIPE

Coordonnatrice au transport actif : Annick St-Denis

Directeur de la recherche : Marc Jolicœur

Collaboratrices : Marie-Hélène Poirier, Véronique Colas, urbanistes

Révisseuse : Stefania Colantonio

Photos : Annick St-Denis, Marie-Hélène Poirier, Daniel Auger

Graphisme : Françoise Acquier



1251, rue Rachel Est
Montréal (Québec) H2J 2J9
(514) 521-8356
www.velo.qc.ca/monecole

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	4
AVANT-PROPOS	5
OBJECTIFS DU PLAN DE DÉPLACEMENT	6
MÉTHODOLOGIE	7
FACTEURS QUI INFLUENCENT LES COMPORTEMENTS EN TRANSPORT	8
CONSTATS GÉNÉRAUX SUR LA PRATIQUE DES TRANSPORTS ACTIFS (HUIT ÉCOLES PARTICIPANTES)	9
PORTRAIT DU SECTEUR ET DE LA CLIENTÈLE DE L'ÉCOLE SAINT-MARC (CSDM)	12
École Saint-Marc	12
L'établissement scolaire	12
Le contexte urbain	12
Les abords de l'école	14
Population scolaire	18
Les caractéristiques socioéconomiques	18
Les habitudes de transport	18
OBSTACLES AU TRANSPORT ACTIF	20
Les abords de l'école	20
Devant l'école	20
Aux intersections du quadrilatère de l'école	21
Chemins piétons	22
Chemins cyclistes	23
RECOMMANDATIONS	25
Recommandations à l'école	26
Recommandations à l'arrondissement	27
Recommandations au service de police	28
Détail des recommandations	30
CONCLUSION	35
BIBLIOGRAPHIE	36
ANNEXE	37

REMERCIEMENTS

Vélo Québec tient à remercier ses nombreux partenaires pour leur appui dans le développement de *Mon école à pied, à vélo!*, programme de mobilisation et d'animation pour le transport actif scolaire dans le cadre duquel le présent plan de déplacement s'inscrit. Ce plan de déplacement n'aurait pu être possible sans le concours de ces organismes et individus engagés pour la santé et la sécurité de nos enfants.

Nous remercions tout particulièrement les équipes, parents et élèves des huit écoles qui ont participé à cette première année du programme en 2005-2006 :

- Alice-Parizeau (Commission scolaire de Montréal)
- Barclay (Commission scolaire de Montréal)
- Élan (Commission scolaire de Montréal)
- Gentilly (Commission scolaire Marie-Victorin, à Longueuil)
- Pierre-de-Coubertin (Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île, à Montréal)
- Saint-Marc (Commission scolaire de Montréal)
- Somerled (Commission scolaire de Montréal)
- Val-des-Arbres (Commission scolaire de Laval)

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

- La Direction générale de la santé publique du Québec
- La Fondation Lucie et André Chagnon
- Le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
- La Ville de Montréal
- L'Agence métropolitaine de transport
- La Direction de santé publique de Montréal
- Vert l'action
- Transports Canada
- La Société de transport de Laval
- Environnement Canada (Défi d'une tonne)

Vélo Québec remercie également de leur collaboration le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), la Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec (FEEPEQ), Kino-Québec, la Commission scolaire de Montréal (CSDM) et l'Institut national de santé publique de Montréal.

Les bienfaits de l'activité physique sont une composante importante du bien-être et de la qualité de vie de la population en général. Lorsque l'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. À un autre niveau, l'école peut 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 10¹. Dans la région montréalaise, ils ne sont plus que 4 élèves sur 10 à s'y rendre de cette façon². La motorisation importante des ménages pendant cette même période est certainement un facteur déterminant dans le choix des modes de déplacement, y compris pour les trajets scolaires.

En septembre 2005, Vélo Québec lançait *Mon école à pied, à vélo!*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les trajets quotidiens des élèves vers l'école. Huit écoles ont été choisies, dans la grande région de Montréal, pour prendre part à cette première année du programme. *Mon école à pied, à vélo!* comporte des volets de communication, de mobilisation et d'aménagement dans les environnements scolaires. Le programme prévoit également la réalisation de plans de déplacement qui suggèrent différentes avenues pour rencontrer leurs objectifs. Certaines recommandations sont formulées à l'intention des administrations scolaires, d'autres à l'intention des élus et des spécialistes en planification, que ce soit à l'échelle de l'arrondissement, de la municipalité ou du poste de police de quartier.

Nous présentons dans les pages suivantes le plan de déplacement de l'école Saint-Marc, de la Commission scolaire de Montréal (CSDM), située dans l'arrondissement Rosemont/La Petite Patrie.

¹ *Les jeunes et l'activité physique : situation préoccupante ou alarmante ?*, Kino-Québec, 1998.

² *Habitudes de déplacement des enfants du primaire*, Écho Sondage, juin 2003, Vélo Québec (N=505 parents d'enfants du niveau primaire).

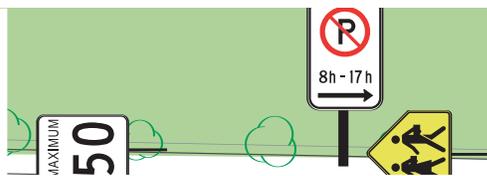
OBJECTIFS DU PLAN DE DÉPLACEMENT



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

Ce plan de déplacement a pour objectifs :

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



De façon à orchestrer la mobilisation des différents acteurs et de 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. Rencontres avec la direction de l'établissement afin de cerner les particularités du milieu et de sa clientèle.
3. Rencontre avec les autorités municipales, responsables notamment des questions de circulation.
4. Rencontre avec les services de police de quartier.
5. Présentation des enjeux aux membres du Conseil d'établissement de l'école (échanges et commentaires).
6. Activités en classe sur le transport, auprès d'élèves de 2^e et 3^e cycles (identification des obstacles dans l'environnement de l'école).

FACTEURS

QUI INFLUENCENT LES COMPORTEMENTS EN TRANSPORT



L'ENVIRONNEMENT

Spontanément, les enfants sont enclins à marcher vers l'école, mais on note depuis plusieurs années une nette augmentation de l'accompagnement en voiture par les parents, même si l'école est à une distance peu éloignée (Carré, Mignot 2003). L'accompagnement en voiture est ainsi fortement lié aux habitudes de déplacement des parents eux-mêmes. Plusieurs ont pris l'habitude de déposer leurs enfants à l'école en se rendant au travail.

Le type d'environnement où se trouve une école a aussi un effet sur les habitudes de déplacement. Un secteur relativement dense, où se côtoient différentes fonctions urbaines et où les distances à parcourir sont courtes, se prête évidemment mieux au transport actif qu'un secteur dominé par le développement résidentiel unifamilial.

Les habitudes de déplacement sont aussi fortement influencées par la localisation de l'école par rapport au domicile. C'est ainsi qu'on observe, a priori, une distinction entre les habitudes des élèves qui fréquentent une école à vocation particulière et ceux fréquentant une école de quartier.

Aussi, lorsque les élèves se trouvent à distance éloignée de l'école, la plupart d'entre eux ont accès au transport scolaire motorisé. Selon la Loi sur l'instruction publique, les différentes commissions scolaires peuvent définir les critères d'admissibilité au transport par autobus scolaire³. À titre d'exemple, les élèves du préscolaire qui habitent à plus de 0,8 km ou les élèves du primaire demeurant à plus de 1,6 km d'une école de la Commission scolaire Marguerite-Bourgeois ont accès au transport scolaire⁴. Pour ce qui est de la Commission scolaire de Montréal, le transport scolaire est fourni aux élèves du préscolaire ainsi qu'à ceux de première et deuxième années du primaire s'ils demeurent à plus d'un kilomètre de l'école. Les élèves des 2^e et 3^e cycles, quant à eux, ont droit au transport scolaire ou au transport en commun subventionné s'ils résident à plus de 1,6 km de l'école⁵.

L'AMÉNAGEMENT

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

LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ

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

³ L.R.Q., chapitre I-13.3, article 291

⁴ <http://www.csmb.qc.ca/files/pdf/politiques/pol-transport-26%20juin-02-cc-177.pdf>

⁵ http://www.csdm.qc.ca/Csdm/Administration/pdf/transport_scolaire.pdf

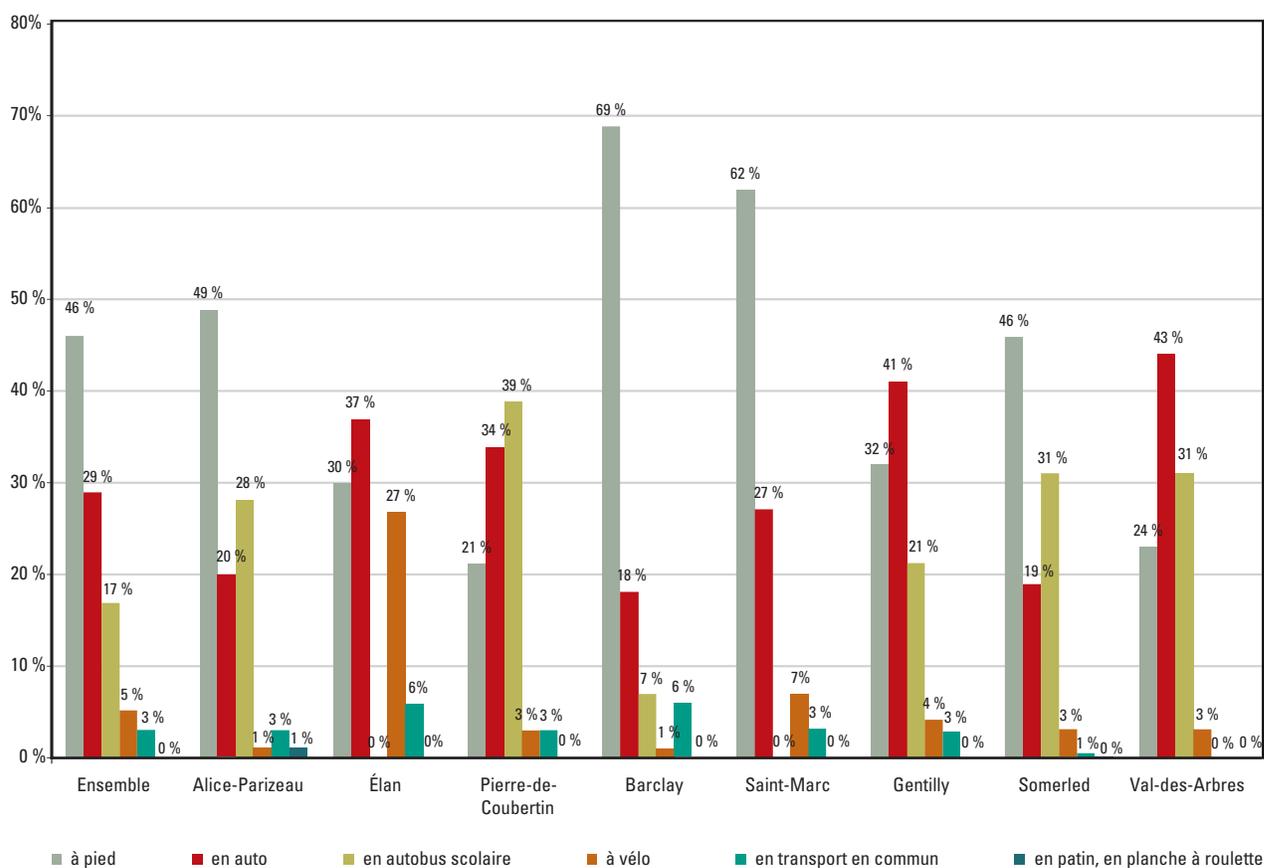
CONSTATS GÉNÉRAUX

SUR LA PRATIQUE DES TRANSPORTS ACTIFS (HUIT ÉCOLES PARTICIPANTES)



Afin d'établir le portrait des habitudes de déplacement et d'identifier les conditions nécessaires à inciter un plus grand nombre d'élèves au transport actif, une enquête a été réalisée⁶ en septembre 2005 auprès des huit écoles participant à la première année de *Mon école à pied, à vélo!*. Le taux de participation à l'enquête est très bonne et permet de disposer de suffisamment d'informations pour appuyer la réalisation des plans de déplacement.

TABLEAU 1
MODE DE DÉPLACEMENT DES ENFANTS LE MATIN



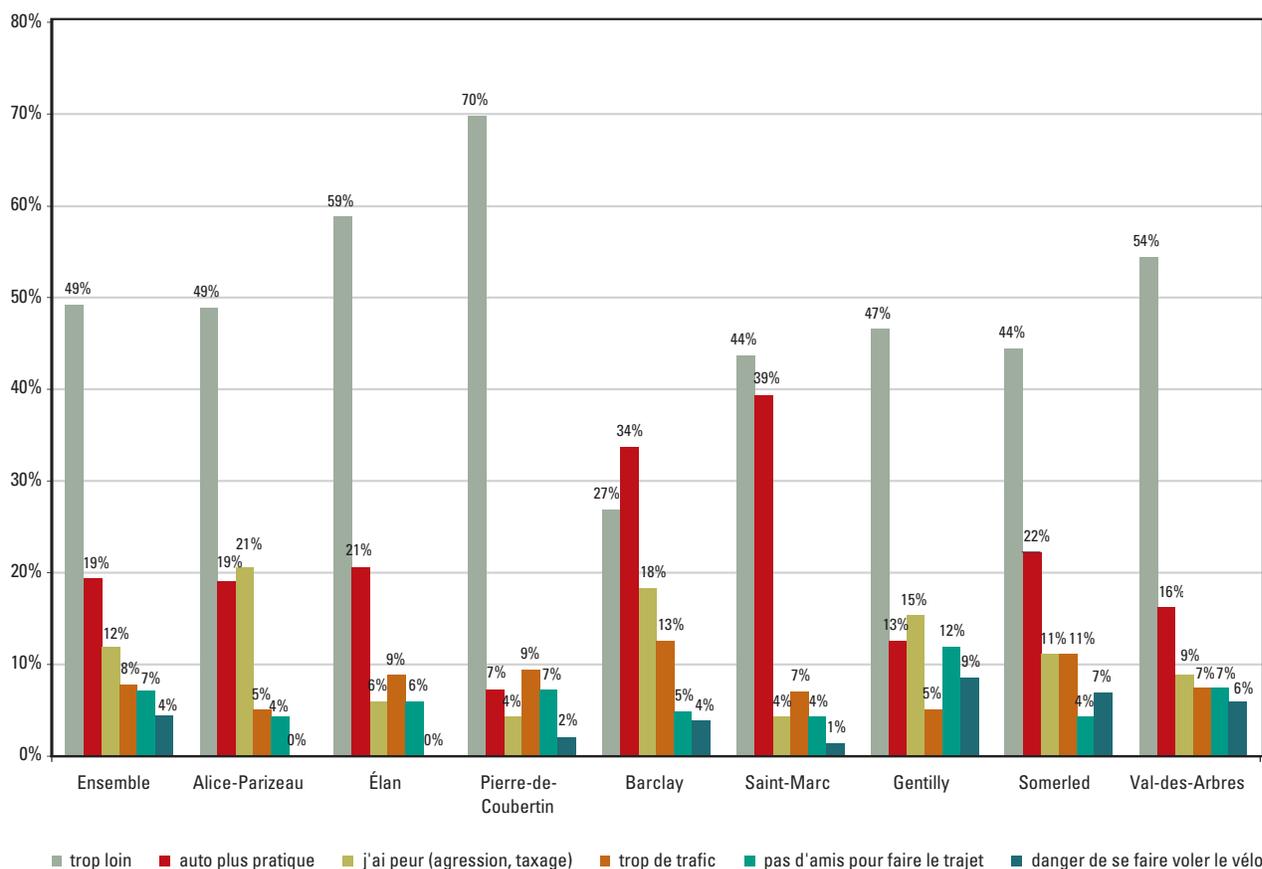
⁶ Sondage réalisé dans le cadre du projet pilote *Mon école, à pied, à vélo!* par la firme Écho Sondage.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

- Pour l'ensemble des écoles, un enfant sur deux marche (46 %) ou fait du vélo (5 %) pour se rendre à l'école. Plus d'un quart est conduit à l'école en automobile (29 %) et un enfant sur cinq se déplace en transport scolaire motorisé (17 %).
- Les parents dont les enfants se rendent à l'école en auto ou en autobus scolaire justifient leur choix par le fait que l'école est trop loin (49 %)⁷, que l'auto est plus pratique (19 %), qu'ils ont peur du « taxage » ou des agressions (12 %), qu'il y a trop de trafic (8 %), que leur enfant n'a pas d'amis avec qui marcher (7 %) ou qu'il y a trop de danger de se faire voler son vélo (4 %).
- Par ailleurs, 74 % des parents affirment qu'ils seraient très (56 %) ou assez intéressés (18 %) à ce que leur(s) enfant(s) se rende(nt) à l'école à pied ou à vélo si on leur assurait que le trajet se ferait de façon sécuritaire.
- Près d'un parent sur deux (46 %) opterait pour la marche, alors que 22 % choisiraient le vélo et 32 % l'un ou l'autre des deux modes de transport.
- 94 % des enfants fréquentant ces écoles possèdent un vélo.

TABLEAU 2

RAISON POUR LAQUELLE L'ENFANT NE VA PAS À L'ÉCOLE À PIED OU À VÉLO PLUS SOUVENT



⁷ Même si pour plusieurs, l'école est située à moins de 1 km de leur résidence.

L'INTÉRÊT DES PARENTS

- Dans l'ensemble, les trois quarts des parents (74 %) affirment être intéressés par le transport actif et la mise en place du projet *Mon école à pied, à vélo!* dans leur école.
- On constate un potentiel de changement d'habitudes de déplacement, puisque les parents dont les enfants sont accompagnés à l'école en auto (60 %) ou en transport en commun (64 %) se disent également intéressés à *Mon école à pied, à vélo!*.
- Les trois mesures jugées les plus efficaces pour inciter les enfants à se rendre à l'école à pied sont : la présence d'un trajet sécuritaire (60 %), l'accompagnement par un adulte pendant le trajet (45 %) et la possibilité de marcher avec d'autres élèves (36 %).
- En ce qui concerne les déplacements à vélo, les principales mesures évoquées sont : l'amélioration de la sécurité du trajet (46 %), l'accompagnement par un adulte (32 %) et l'aménagement de pistes cyclables (26 %).
- Dans l'ensemble, le quart des enfants se trouve à 500 mètres ou moins de l'école (25 %) et, dans une même proportion, demeure dans un rayon allant de 501 m à 1 km (28 %). C'est plus de la moitié des élèves qui demeure à un kilomètre ou moins de l'école.



ÉCOLE SAINT-MARC

L'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

L'école Saint-Marc, construite en 1917 et agrandie en 1926, accueille actuellement 583 élèves. Un enseignement de type régulier y est offert à des élèves de la pré-maternelle à la 6^e année. Un service de garde est également offert le matin, le midi et le soir. Le personnel de l'école compte 65 membres.

L'école Saint-Marc, désignée école verte Brundtland en 2003, entend offrir un environnement sain à ses élèves. Le projet de verdissement de la cour d'école est un exemple des démarches entreprises à cet effet, en plus du programme *Mon école, à pied, à vélo !*. Le projet consiste à réaménager la cour asphaltée selon une toute nouvelle approche imaginée par des chercheurs du Centre de design de l'Université du Québec à Montréal (UQÀM). Pour mieux répondre aux besoins des écoliers, l'aire de récréation a été divisée en quatre aires distinctes : un coin « Nautilus » (pour dépenser de l'énergie), un coin Conciliabules (pour échanger), un coin Naturaliste (pour observer et découvrir le monde de la nature) et un coin Animation (pour s'amuser). Les modifications à la cour d'école doivent permettre à tout le voisinage d'en profiter. En effet, en dehors des heures scolaires, l'aire devient un espace accueillant pour les résidents des rues avoisinantes. L'été, les enfants inscrits aux Loisirs Saint-Marc bénéficieront également de ce nouvel aménagement. La première phase du projet a déjà été réalisée (incluant l'installation de supports à vélo à l'avant de l'école) et celui-ci devrait être finalisé cette année.

LE CONTEXTE URBAIN



Carte 1 : Localisation du secteur (base cartographique : *Montréal à la carte*, ville de Montréal)

L'école Saint-Marc se situe dans la partie nord-ouest du quartier Rosemont, au coeur de l'arrondissement Rosemont/La Petite-Patrie.

La zone de desserte de l'école Saint-Marc s'inscrit principalement dans un rayon d'un kilomètre (cf. Carte 2). La majorité des élèves résident en effet au sein du quadrilatère formé par la rue Bélanger, l'avenue De Lorimier et les boulevards Rosemont et Saint-Michel. L'école ne dispose d'ailleurs pas de transport scolaire. La plupart des familles vivent donc à proximité, ce qui permet de supposer qu'il existe un potentiel élevé de marcheurs. On peut noter en particulier un bassin important d'élèves résidant au nord de la rue Beaubien.

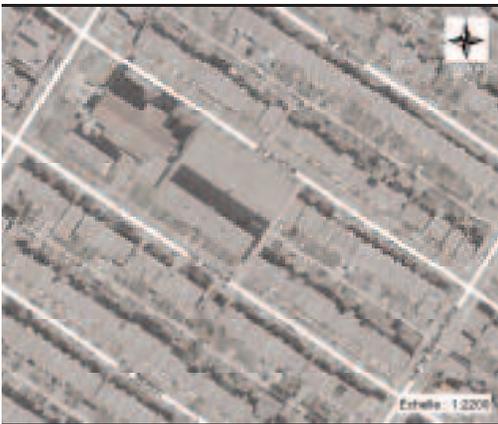
CARTE 2 : RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ÉLÈVES

Le quartier Rosemont possède une trame urbaine, caractérisée par un réseau de rues à angles droits, des maisons alignées le long des rues, en rangée et bordées à l'arrière par une ruelle. Le quartier est essentiellement composé de plexes, soit des logements superposés sur 2 ou 3 niveaux⁸.

Bien qu'à dominante résidentielle, Rosemont présente une certaine mixité d'usage. La rue Beaubien, de par sa fonction commerciale, constitue l'un des lieux attractifs du secteur, renforcé par la présence des parcs Molson et Beaubien. L'artère commerciale a été réaménagée il y a quelques années, grâce à l'engagement de plusieurs organismes dans le projet de revitalisation du quartier : de nouveaux commerces spécialisés, bistros, boulangeries, restos bars, cuisine raffinée, se sont installés et le dernier cinéma de quartier à Montréal, le Cinéma Beaubien, a pu être sauvé et rajeuni⁹. En bordant la rue Beaubien, l'école Saint-Marc se situe à proximité d'une zone relativement achalandée mais qui offre parallèlement des équipements culturels et sportifs à proximité. Les bibliothèques La Petite-Patrie et Rosemont ainsi que la maison de la culture Rosemont/La Petite-Patrie sont d'autres équipements publics situés à proximité de l'école.

Enfin, il est à noter la présence, au niveau des rues Bellechasse et 9^e Avenue (soit cinq rues à l'est de l'école Saint-Marc), d'une autre école primaire de la Commission scolaire de Montréal, l'école Sans-Frontières.

LES ABORDS DE L'ÉCOLE



Carte 3: Abords de l'école (base orthophotographique : *Navigateur urbain*, Ville de Montréal)

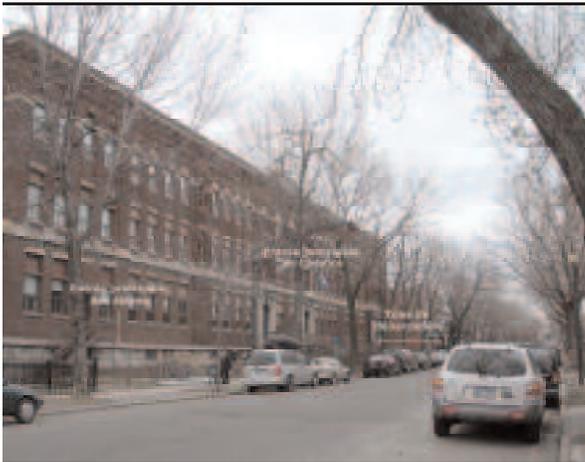
L'école Saint-Marc s'inscrit au centre d'un îlot délimité par les rues Beaubien au nord, Bellechasse au sud, 1^{ère} Avenue à l'ouest et 2^e Avenue à l'est (Cf. Carte 3). L'îlot est occupé dans sa partie nord par l'Église Saint-Marc et ses annexes, tandis que sa partie sud présente un ensemble de logements superposés sur 2 ou 3 étages (duplex/triplex) en rangée. Cet ensemble résidentiel est séparé de l'école par une ruelle qui est présentement fermée à la circulation automobile sur sa moitié, soit la partie longeant la cours de l'école. On retrouve cette typologie résidentielle de part et d'autre de l'îlot.

L'entrée principale de l'école donne sur la **1^{ère} Avenue** (Cf. Photo ci-après). À ce titre, les élèves utilisent principalement le passage situé à l'extrémité nord (côté église) de l'école qui permet d'accéder directement à la cour arrière. L'entrée de l'édifice, donnant sur la 1^{ère} Avenue, est également utilisée, notamment aux heures du service de garde. La 1^{ère} Avenue est une rue locale à une voie à sens unique, de direction sud, avec du stationnement de chaque côté. Elle est assez large (12,2 m) pour permettre le passage côte à côte de deux véhicules, voire trois. Certaines restrictions s'appliquent au stationnement face à l'école : il est interdit de 8 h à 17 h les jours d'école.

⁸ Michèle, Benoît et Roger, Gratton, Pignon sur rue : Les quartiers de Montréal, Montréal, 1991.

⁹ Centraide de Montréal, Portrait de territoire, l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie, Montréal, 2003, 25 p.

Une zone de débarcadère se trouve également devant l'école. Celle-ci a récemment été agrandie de façon à permettre l'arrêt de quatre voitures. L'arrêt est autorisé pendant 15 minutes, de 7 h 30 à 17 h 30 les jours d'école.

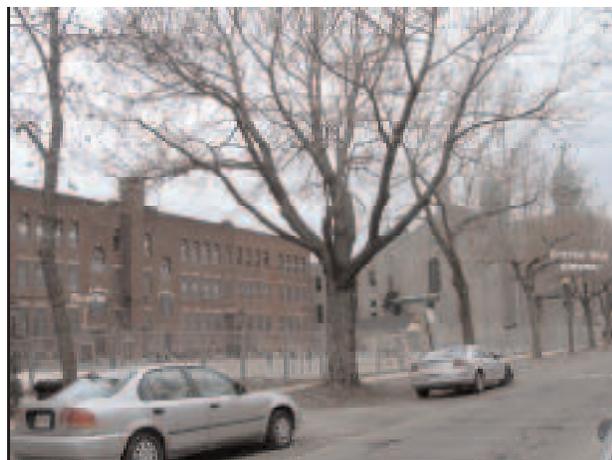


Façade avant de l'école

La 1^{ère} Avenue a été identifiée par le poste de quartier 43 comme corridor scolaire, entre les rues Bellechasse et Bélanger. La limite de vitesse est de 30 km/h et est indiquée par des panneaux au nord et au sud de l'intersection Beaubien et 1^{ère} Avenue. L'indication de vitesse est accompagnée de panneaux « début de zone scolaire » jaune fluo. Les intersections Saint-Zotique et 1^{ère} Avenue ainsi que Beaubien et 1^{ère} Avenue sont équipées de feux de circulation. Des brigadiers y sont positionnés aux heures d'entrée et de sortie des classes. Au niveau de l'intersection Beaubien et 1^{ère} Avenue, il y a également deux passages piétons à bandes larges, peints de couleur blanche : l'un sur la 1^{ère} Avenue du côté sud de l'intersection et l'autre sur Beaubien du côté est de l'intersection. Le brigadier se tient d'ailleurs au coin sud-est du croisement. Un autre brigadier se trouve à l'intersection des rues

Bellechasse et 1^{ère} Avenue et est positionné au coin nord-est. Il y a, à cette intersection, des panneaux d'arrêt sur la 1^{ère} Avenue ainsi que des panneaux sur Bellechasse, de part et d'autre de l'intersection, indiquant la présence d'un passage pour écoliers. Deux passages piétons à bandes larges s'y trouvent : l'un peint de couleur blanche sur la 1^{ère} Avenue, du côté nord de l'intersection et l'autre de couleur jaune sur la rue Bellechasse, du côté est de l'intersection. Enfin, on peut noter la présence de deux feux clignotants jaunes devant l'entrée des élèves permettant l'accès direct à la cour arrière de l'école. Le débit de circulation en pointe est considéré comme étant de faible à moyen.

La cour arrière de l'école donne sur la **2^e Avenue**, où se situe une seconde entrée pour les élèves depuis la cour, à son extrémité nord (Cf. photo ci-après). Une autre entrée donne sur la ruelle mais est peu utilisée par les élèves (davantage par les parents). La 2^e Avenue est une rue locale à une voie à sens unique, de direction nord, avec du stationnement de chaque côté présentant les mêmes restrictions que sur la 1^{ère} Avenue.



Façade arrière de l'école

Cette rue n'est pas considérée comme corridor scolaire. Néanmoins, sur la portion entre la rue Bellechasse et l'école, on peut voir des panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h accompagnés de panneaux « début de zone scolaire » jaune fluo. À l'intersection Bellechasse et 2^e Avenue, on peut noter la présence de feux de circulation tandis qu'à la hauteur de la rue Beaubien, sur la 2^e Avenue, se trouvent des panneaux d'arrêt. La limitation de vitesse repasse à 50 km/h au nord de la rue Beaubien et est indiquée sur panneaux. Le débit de circulation est considéré comme faible.

Trois autres corridors scolaires ont été identifiés par le poste de quartier 43. Il s'agit des rues **Bellechasse** (entre l'avenue Molson et la 9^e Avenue), **Beaubien** (entre la rue des Écores et le boulevard Saint-Michel) et **Saint-Zotique** (entre la rue des Écores et la 10^e Avenue). Ces collectrices présentent un plus grand débit de circulation comparativement aux 1^{ère} et 2^e Avenues. Les rues Beaubien et Bellechasse possèdent une voie de circulation par sens avec du stationnement de chaque côté. La rue Beaubien accueille également la ligne d'autobus 18, dont la fréquence de passage en pointe est à peu près aux 8-10 minutes. Un brigadier est présent à l'intersection des rues Beaubien et d'Iberville aux heures d'entrée et de sortie des classes. La rue Saint-Zotique se caractérise, quant à elle, par une voie de circulation par sens et une piste cyclable de chaque côté sur cette portion de rue. L'hiver, la piste cyclable est fermée. L'espace est alors utilisé comme stationnement. Pour chacune de ces voies, la vitesse est limitée à 50 km/h.

Les trottoirs bordant l'école sont relativement larges, avec un alignement d'arbres qui a pour effet de séparer visuellement la partie piétonne de la partie motorisée de l'espace public. Les rues à proximité présentent de façon générale la même configuration.



Trottoir bordant l'école (sur la 1^{ère} Avenue)

Enfin, il est à noter qu'à la demande d'un groupe de parents de l'école Saint-Marc, des feux de piétons à décompte numérique ont récemment été installés à l'intersection Bellechasse et 2^e Avenue. La demande comprenait également l'installation de feux de piétons à décompte numérique aux intersections Beaubien et 1^{ère} Avenue ainsi que Beaubien et d'Iberville. L'installation n'a cependant pas encore été réalisée.

CARTE 4 : ÉTAT DE LA SITUATION

Avec un territoire d'une superficie de 14,4 km², l'arrondissement Rosemont/La Petite-Patrie affiche une densité de population près de trois fois plus élevée que la moyenne montréalaise (9 100 habitants/km², comparativement à 3 600 habitants/km² pour la ville de Montréal).

Rosemont/La Petite-Patrie se distingue par une population à majorité francophone (80 %) comme c'est le cas pour l'école Saint-Marc : 94 % des familles parlent le français à la maison. 32 000 familles résident dans l'arrondissement, au dernier recensement de 2001, dont 75 % sont des familles avec conjoints. La taille moyenne des familles de l'arrondissement est de 2,6 personnes, avec en moyenne 0,9 enfant par famille. Ces deux taux sont inférieurs aux moyennes montréalaises qui affichent respectivement 2,9 et 1,1. À l'école Saint-Marc, ce sont 4 parents sur 5 (79 %) qui vivent en couple et la majorité des familles se compose d'un enfant unique (71 %). La famille type de Rosemont/La Petite-Patrie compte sur un revenu moyen de 49 932 \$, ce qui est inférieur à la moyenne montréalaise (62 409 \$). Dans l'ensemble, les résidents de l'arrondissement sont assez peu scolarisés. En 2001, 17 % de la population de l'arrondissement n'avait pas atteint la 9^e année et seulement 27 % avait entrepris des études universitaires (respectivement 15 % et 30 % à Montréal). Ces données ne sont pas représentatives de la population des parents de l'école Saint-Marc, où plus de 3 parents sur 5 (62 %) ont complété des études universitaires.

LES HABITUDES DE TRANSPORT¹¹

Plus de 3 enfants sur 4 de l'école Saint-Marc (77 %) vivent à moins de 1 km de l'école et, pour la moitié d'entre eux, l'école est située tout au plus à 0,7 km. De ce fait, plus de la moitié des enfants (56 %) se trouvent à moins de 10 minutes de marche de l'école. La majorité des parents est motorisée : près de 2 parents sur 3 (64 %) possèdent une automobile et 1 parent sur 4 (25 %) deux automobiles et plus, alors que 11 % ne sont pas motorisés. Dans l'arrondissement, la proportion de la population active se déplaçant au travail en automobile correspond à 44 %, tandis que 41 % utilise le transport en commun. Le déplacement à pied représente 8 % des modes de transport, alors que ceux à bicyclette comptent pour 3 %. La population active de Rosemont/La Petite-Patrie se classe ainsi au 4^e rang pour les plus forts taux d'utilisation du transport en commun à Montréal et également au 4^e rang pour l'usage de la bicyclette dans le cadre de ses déplacements vers le travail. Il est par ailleurs à noter qu'un peu plus de 7 enfants de l'école Saint-Marc sur 10 (73 %) pratiquent le vélo, dont 44 % plusieurs fois par semaine.

¹⁰ Les données sur l'école proviennent du sondage réalisé dans le cadre du projet pilote *Mon école, à pied, à vélo !* par la firme Échosondage en novembre 2005. Les données de l'arrondissement sont issues du document réalisé par la Ville de Montréal, *Profil socio-économique, Arrondissement Rosemont — La Petite-Patrie*, 2004. Quant aux données sur Montréal, elles se rapportent à la Ville de Montréal telle que constituée le 1^{er} janvier 2002, soit en 27 arrondissements [<http://www.ville.montreal.qc.ca/montrealenstatistiques>].

¹¹ Idem

De même, un peu plus de 7 enfants sur 10 (72 %) se déplacent selon un mode de transport autre que l'automobile pour venir et revenir de l'école. La marche est le mode le plus utilisé, représentant 62 % des déplacements du matin et 60 % de ceux du soir. La majorité des déplacements à pied ou à vélo pour se rendre à l'école se fait accompagné (83 %) dont les 2/3 par un adulte.

Il apparaît d'ailleurs que la présence d'un adulte dans les déplacements domicile-école constitue un facteur important pour les parents lorsqu'il s'agit de favoriser le transport actif. En effet, parmi le choix de deux mesures qui favoriseraient le transport actif selon les parents, 47 % ont mentionné la présence de trajets réalisés toujours avec un adulte pour un déplacement domicile-école à pied (35 % pour un déplacement à vélo). Mais c'est surtout la présence de trajets sécuritaires qui les inciterait à laisser leur(s) enfant(s) utiliser davantage ces choix modaux : 68 % des parents ont mentionné cette mesure parmi le choix de deux mentions concernant un déplacement à pied, tandis que 57 % l'ont cité pour un déplacement à vélo. La distance par rapport à l'école (44 %) et le côté pratique de l'automobile (39 %) sont, selon les parents, des facteurs limitant la pratique du transport actif.

Neuf parents sur 10 (89 %) se montrent intéressés au transport actif pour les déplacements domicile-école si le trajet se faisait de façon sécuritaire. Le mode de déplacement qui serait alors privilégié serait la marche pour 52 % des parents, le vélo pour 9 % des parents et les deux modes pour 39 % d'entre eux.



OBSTACLES AU TRANSPORT ACTIF

MAXIMUM

L'identification des obstacles au transport actif aux abords de l'école Saint-Marc a été effectuée à partir des informations recueillies auprès de l'établissement scolaire, des parents (à travers le Conseil d'établissement), de l'arrondissement, du poste de quartier 43 ainsi que sur le terrain. L'activité « Les explorateurs urbains sur le chemin de l'école », réalisée en classe par des animateurs de Vélo-Québec, est venue compléter la démarche, en permettant la localisation des lieux perçus comme non sécuritaires par les élèves dans le cadre de leur déplacement domicile-école.

LES ABORDS DE L'ÉCOLE

DEVANT L'ÉCOLE

Non respect de la limitation de vitesse

- 1^{ère} Avenue

La 1^{ère} Avenue est une voie de circulation très fréquentée par les élèves de l'école Saint-Marc puisque l'entrée principale de l'école donne sur celle-ci. Or, la limite de vitesse imposée sur la rue n'est pas toujours respectée. Le fait que la rue soit large et à sens unique donne une perspective très ouverte à l'automobiliste, incitant à la vitesse.

Non respect des règles de stationnement

- 1^{ère} Avenue

L'entrée de l'école donnant sur la 1^{ère} Avenue, qui permet un accès direct à la cour arrière, est celle la plus utilisée par les élèves. L'établissement présente par ailleurs un service de garde très fréquenté dont l'entrée, située au centre de l'édifice, donne également sur la 1^{ère} Avenue. À titre indicatif, le service accueille un nombre moyen d'enfants s'élevant à 100 le matin (de 7h à 8h20) et 325 le soir (de 15h20 à 18h)¹².

¹² Données recueillies auprès du service de garde.

Aux heures d'ouverture et de fermeture de l'école et de son service de garde, il arrive que les parents qui viennent déposer ou chercher leur(s) enfant(s) en automobile se stationnent en double, voire en triple file. En se stationnant de cette façon, cela oblige parents et enfants à circuler entre les voitures et occasionne des problèmes de sécurité. L'agrandissement de la zone de débarcadère de 2 à 4 voitures avait été réalisé en vue de diminuer le nombre d'automobiles se stationnant en double file. Néanmoins, le problème persiste.



1^{ère} Avenue : stationnement en double file à l'heure de sortie des classes.

Il apparaît donc que les différentes mesures mises en place pour signaler la présence de l'école sur la rue ne sont pas systématiquement prises en compte par les automobilistes, incluant les parents des enfants fréquentant l'école (la signalisation, les feux clignotants, le stationnement). Ces mesures ne semblent pas assez efficaces pour sécuriser adéquatement l'entrée de l'école.

AUX INTERSECTIONS DU QUADRILATÈRE DE L'ÉCOLE

Traversées piétonnes non sécuritaires

- Intersection 1^{ère} Avenue et Bellechasse

Les piétons qui ont à franchir la rue Bellechasse à l'intersection 1^{ère} Avenue et Bellechasse déplorent le non respect du passage pour piétons. Sans feux ou signal d'arrêt, la rue Bellechasse, à ce croisement, n'est munie que d'un passage piétons marqué (jaune), accompagné de panneaux indiquant le passage piétonnier. Un brigadier scolaire assure la traversée des élèves aux heures d'entrée et de sortie des classes.

- Intersection 2^e Avenue et Beaubien

L'intersection 2^e Avenue et Beaubien ne présente aucune signalisation permettant de traverser la rue Beaubien à pied de façon sécuritaire. En effet, on trouve uniquement, à ce croisement, des panneaux d'arrêt situé sur la 2^e Avenue, au sud de l'intersection.

Controverse entourant l'usage de la ruelle bordant l'école

Des avis divergents subsistent dans le voisinage concernant le fait de laisser fermée la portion de la ruelle bordant la cour de l'école à la circulation automobile. Il se peut donc que celle-ci soit de nouveau ouverte aux voitures. Pourtant, cette portion, en étant fermée à la circulation automobile, permet de rendre plus sécuritaire le passage des enfants ou des parents qui arrivent par la 2^e Avenue pour accéder à la cour de l'école.



Ruelle bordant l'école

Identification et sécurité questionnées des rues corridors scolaires

Les rues Saint-Zotique, Beaubien, 1^{ère} Avenue et Bellechasse ont été identifiées par le poste de quartier 43 comme corridors scolaires. Cela signifie qu'elles présentent un achalandage important et sont pourvues de traverses piétonnes et de brigadiers aux intersections identifiées comme noeuds principaux des déplacements domicile-école. Bien qu'une des entrées de la cour de l'école donne sur la 2^e Avenue, celle-ci n'est pas identifiée comme corridor scolaire. Cette situation est problématique lorsqu'on sait que la 2^e Avenue est une rue quotidiennement fréquentée par des élèves de l'école Saint-Marc.

Par ailleurs, sur les rues Saint-Zotique, Beaubien et Bellechasse, le débit de circulation est relativement dense. Plusieurs intersections ont été le lieu de collisions routières impliquant des piétons ou des cyclistes (Morency, Cloutier 2005). Il s'agit en particulier des intersections de ces corridors scolaires avec la rue d'Iberville. Entre 1999 et 2003, au moins 10 piétons ont été blessés, malgré la présence d'un feu de circulation à chacune de ces intersections et que, pour Beaubien, un brigadier soit posté aux heures d'entrée et de sortie des classes. Des blessés cyclistes ont également été répertoriés. Puisque le rapport ne porte que sur les blessés pour lesquels il y a eu une intervention ambulancière, il est fort possible que le nombre de blessés soit sous-estimé. L'ajout prévu d'un décompte pour piétons aux feux de circulation, à l'intersection des rues Beaubien et d'Iberville, devrait permettre une amélioration de la sécurité des traverses piétonnes, tout du moins à ce croisement.

Pratique limitée du vélo chez les élèves dans leurs déplacements domicile-école

Bien que le secteur présente une structure urbaine favorable à l'utilisation du vélo, avec ses rues résidentielles calmes et son réseau de ruelles, la faiblesse d'aménagements et d'équipements spécifiques semble en limiter la pratique chez les enfants. En effet, le sondage montre que les parents favoriseraient davantage ce choix modal si le trajet se faisait de façon plus sécuritaire. Le secteur n'est présentement doté que d'une piste cyclable sur la rue Saint-Zotique.

Cependant, des supports à vélo ont été installés devant l'établissement scolaire dans le cadre du projet de verdissement de la cour de l'école, représentant 28 places de stationnement destinées autant aux élèves qu'aux employés de l'école. Leur nombre étant tout juste suffisant, deux autres supports à vélo de 7 places ont été ajoutés dans le cadre du projet *Mon école, à pied, à vélo !*, portant à 42 le nombre total de places.

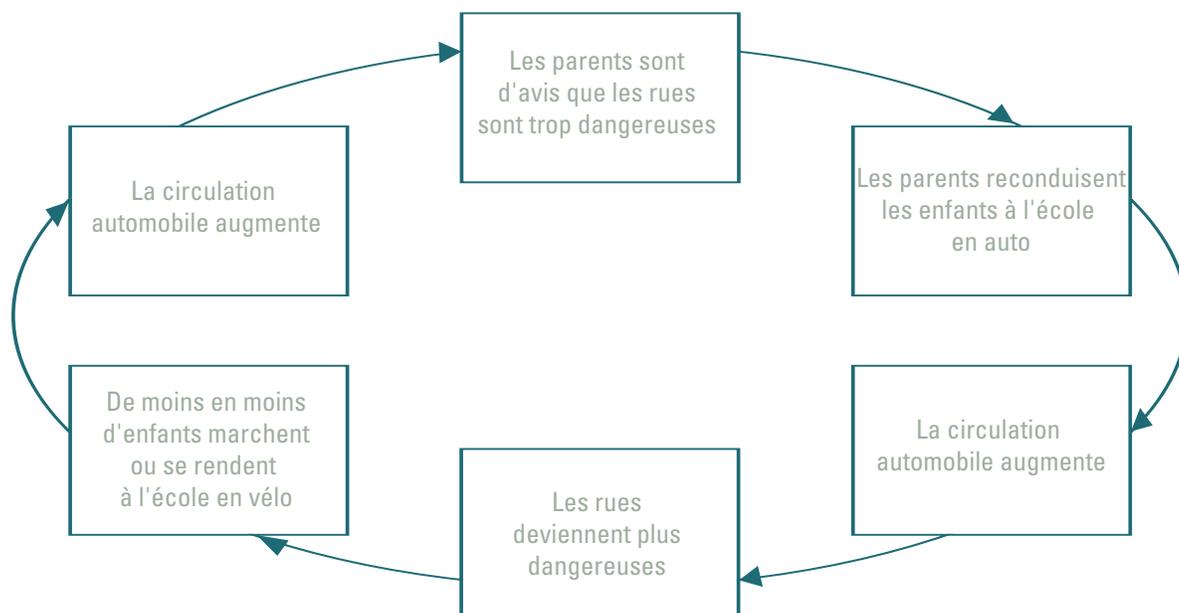
**CARTE 5 : IDENTIFICATION CARTOGRAPHIQUE
DES OBSTACLES AU TRANSPORT ACTIF**

RECOMMANDATIONS

La promotion de la marche et du vélo auprès des élèves du primaire est l'affaire de tous. L'école et les parents y jouent néanmoins un rôle des plus importants. Il s'agit d'engager des stratégies continues qui visent à encourager les enfants et les jeunes à faire usage de modes de transport actif chaque fois qu'ils en ont l'occasion.

Par ailleurs, en dépit de la volonté d'intégrer le transport actif au mode de vie, de nombreuses études ont permis de déterminer que l'attractivité d'un trajet actif dépend d'un ensemble de facteurs, notamment la sécurité routière, le sentiment de sécurité personnelle et plusieurs éléments reliés à l'aménagement urbain (Kauffman et Flamm 2002). Citant une étude de l'Organisation mondiale de la santé (OMS 2002) dans son rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, la Direction de santé publique de Montréal évoque un cercle vicieux qui mine le développement du transport actif scolaire¹³.

FIGURE 1 - DIMINUTION DU TRANSPORT ACTIF SCOLAIRE



Nous proposons ici une série de mesures qui contribueront à maintenir l'intérêt des élèves, des parents et du personnel de l'établissement devant la poursuite du projet *Mon école, à pied, à vélo !*. Ces mesures s'adressent respectivement à l'école, à l'arrondissement ainsi qu'au service de police du quartier. Elles sont détaillées à partir de la page 30.

¹³ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, *Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*, Montréal, 2006.

Stationnement aux abords de l'école	Mesures
<p>A moyen terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Privilégier les entrées donnant accès aux rues corridors scolaires et assurer un cheminement sécuritaire sur le terrain de l'école sur cette base - Poursuivre l'initiative d'équiper l'école en supports à vélo 	<p>10,11</p> <p>12</p>
Circulation automobile et stationnement aux abords de l'école	
<p>Dès 2006-2007 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser les enfants, les parents et le personnel de l'école - Sensibiliser le voisinage 	<p>3,5,7</p> <p>6,7</p>
Cheminevements piétons et cyclistes	
<p>Dès 2006-2007 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre les initiatives entreprises dans le cadre du projet ainsi que la collaboration avec l'équipe <i>Mon école, à pied, à vélo !</i> - Participer à l'identification des rues corridors scolaires <p>À moyen terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégrer le transport actif aux valeurs mises de l'avant par l'école - Promouvoir les rues corridors scolaires auprès des élèves et des parents - Profiter de toutes les occasions de promotion du transport actif et de collaboration allant dans ce sens - Intégrer dans le curriculum scolaire des activités pédagogiques en lien avec le transport actif 	<p>1,12</p> <p>21</p> <p>2</p> <p>8</p> <p>1,3,4,21</p> <p>5</p>

Stationnement aux abords de l'école	Mesures
<p>Dès 2006-2007 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - S'assurer de la qualité de la signalisation, en particulier : <ul style="list-style-type: none"> . de sa conformité avec les normes existantes . de la qualité du marquage au sol - Réaliser des opérations de surveillance sur la 1^{ère} Avenue de manière à faire respecter les règles de stationnement <p>À moyen terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Envisager l'aménagement de trottoirs en saillie sur la 1^{ère} Avenue aux intersections des rues Beaubien et Bellechasse - Évaluer la possibilité de réduire la largeur de la 1^{ère} Avenue par des aménagements simples 	<p style="text-align: center;">13</p> <p style="text-align: center;">25</p> <p style="text-align: center;">14</p> <p style="text-align: center;">15</p>
Cheminevements piétons et cyclistes	
<p>Dès 2006-2007 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - S'assurer de la qualité de la signalisation, en particulier : <ul style="list-style-type: none"> . de sa conformité avec les normes existantes . de la qualité du marquage au sol - Officialiser la fermeture de la ruelle à la circulation automobile - Envisager l'implantation de passages piétons à bandes larges au niveau de l'intersection 2^e Avenue et Beaubien - Susciter l'identification des rues corridors scolaires de façon concertée - Donner priorité à la sécurisation des cheminevements piétons et cyclistes sur cette base 	<p style="text-align: center;">13</p> <p style="text-align: center;">16</p> <p style="text-align: center;">17</p> <p style="text-align: center;">21</p> <p style="text-align: center;">22</p>

Cheminevements piétons et cyclistes (suite)	Mesures
À moyen terme :	
- Envisager l'implantation de panneaux aériens lumineux (P-270-1-A) au-dessus du passage piétons situé sur la rue Bellechasse, à l'est de son intersection avec la 1 ^{ère} Avenue	18
- Donner une place particulière aux piétons et aux cyclistes dans le réaménagement de la rue Beaubien prévu au plan d'urbanisme	19
- Évaluer les mesures ou aménagements possibles permettant l'amélioration de la sécurité des piétons et cyclistes sur la rue d'Iberville	20

RECOMMANDATIONS AU SERVICE DE POLICE

Les mesures suivantes s'adressent au personnel de direction et aux agents du poste de police de quartier.

Circulation automobile	Mesures
Dès 2006-2007 :	
- Réaliser des opérations de surveillance policière sur la 1 ^{ère} Avenue de manière à faire respecter le Code de la sécurité routière	24
Cheminevements piétons et cyclistes	
Dès 2006-2007 :	
- Participer à l'identification des rues corridors scolaires	21
- Donner priorité à la sécurisation des cheminevements piétons et cyclistes sur cette base	23
À moyen terme :	
- Développer davantage d'interventions dans les écoles	9

**CARTE 6 : REPRÉSENTATION
CARTOGRAPHIQUE
DES RECOMMANDATIONS**

Mesure 1

- Poursuivre les initiatives entreprises dans le cadre du projet, ainsi que la collaboration avec l'équipe *Mon école, à pied, à vélo !*, par exemple, en participant à la journée internationale de promotion du transport actif « Marchons vers l'école ». Profiter de l'occasion pour sonder les parents et les enfants sur leurs comportements en transport actif.

Mesure 2

- Inclure dans la politique de l'école la dimension du transport durable.

Mesure 3

- Faciliter les échanges entre parents car ceux qui sont engagés dans la démarche en sont souvent les meilleurs ambassadeurs. L'Organisme de participation parents (OPP) pourrait initier ces échanges et agir comme ressource. Outre les avantages du transport actif, plusieurs thèmes pourraient être alors abordés, tels que la responsabilisation des parents en tant qu'automobiliste ou encore les possibilités de développer des systèmes d'accompagnement partagé des enfants à l'école (co-voiturage ou accompagnement à pied ou à vélo).

Mesure 4

- Profiter de toutes les occasions de sensibilisation au transport actif et des outils pédagogiques déjà existants en la matière, par exemple, en s'inspirant des activités pédagogiques et ludiques présentées dans la section intervenants du site Internet de *Mon école à pied, à vélo !*¹⁴. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) suggère également plusieurs activités sur la sécurité des piétons et des cyclistes¹⁵. Aussi, l'école pourrait, par exemple, s'associer à la campagne de sensibilisation, « Je m'active dans mon quartier », destinée à promouvoir les bienfaits des modes de transport actif et d'une consommation locale dans l'arrondissement Rosemont/La Petite-Patrie, lancée cette année par la CDEC Rosemont/La Petite-Patrie en collaboration avec Équiterre¹⁶.

¹⁴ <http://www.velo.qc.ca/monecole/index.lasso?page=intervenants>

¹⁵ Pour plus d'informations, se référer à la section jeunesse du site internet de la SAAQ [<http://www.saaq.gouv.qc.ca/jeunesse/index.html>]

¹⁶ Pour plus d'informations, se référer à la page suivante du site internet de la CDEC Rosemont/La Petite-Patrie : <http://www.cdec-rpp.ca/PDF/060222.pdf>.

Mesure 5

- Intégrer des activités en classe sur l'enseignement des comportements sécuritaires et des attitudes à adopter en tant que marcheur, cycliste mais aussi automobiliste, de manière à ce que l'enfant puisse avoir une bonne connaissance du rôle et de la place de chaque usager dans la rue.

Mesure 6

- Promouvoir l'initiative des élèves de l'école Saint-Marc auprès de la communauté (par le biais, par exemple, du journal de quartier).

Mesure 7

- Sensibiliser le personnel de l'école, les parents et les résidents du voisinage au fait qu'ils circulent dans une zone scolaire et à ce que cela implique, notamment, de conduire à une vitesse limitée, de respecter les règles de stationnement et d'être attentif à son mode de conduite en présence d'enfants. On pourrait, à titre d'exemple, intégrer un feuillet sur le sujet à la documentation donnée aux parents lors de la rentrée scolaire et distribuer également des exemplaires aux résidences voisines de l'école.

Mesure 8

- Promouvoir auprès des élèves et des parents les rues corridors scolaires identifiées, de façon concertée avec la direction de l'école, le conseil d'établissement, l'arrondissement et les agents du poste de quartier 43 (mesure 21).

Mesure 9

- Développer dans les postes de police de quartier davantage d'interventions dans les écoles, comme l'activité « Génie-Vélo ».

MESURES VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES ÉLÈVES SUR LA PROPRIÉTÉ DE L'ÉCOLE ÉLAN

Mesure 10

- S'assurer que la localisation des entrées utilisées par les élèves et celle du service de garde puisse donner sur une rue corridor scolaire.

Mesure 11

- Assurer en conséquence des cheminements sécuritaires sur le terrain de l'école.

Mesure 12

- Poursuivre l'initiative de mettre à la disposition des élèves des supports à vélo sécuritaires et en nombre suffisant.

MESURES VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES ÉLÈVES AUX ABORDS DE L'ÉCOLE SAINT-MARC

Mesure 13

- S'assurer de la qualité du marquage au sol tout au long de l'année, en particulier au niveau des passages piétons et des lignes d'arrêt des véhicules en avant de ces passages.

Mesure 14

- Envisager l'aménagement de saillies de trottoirs aux intersections 1^{ère} Avenue/Beaubien (sud) et 1^{ère} Avenue/Bellechasse (nord) de façon à modérer la vitesse de circulation du fait du rétrécissement de la voie¹⁷.



Exemple de saillie de trottoirs aux abords de l'école Lambert-Closse, Montréal.

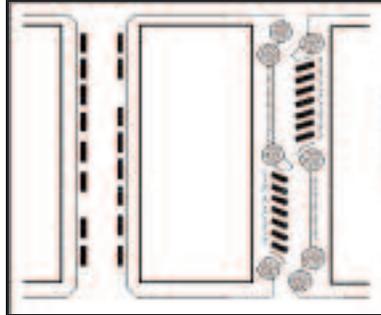
Mesure 15

- Évaluer la possibilité de diminuer la largeur de la 1^{ère} Avenue par des aménagements simples :
 - o Ajout de bandes cyclables ;
 - o Création de zones tampon entre le trottoir et les voitures en stationnement par du marquage et avec des bacs à fleur ;
 - o Instauration d'un stationnement à angle (épi) sur le côté ouest de la 1^{ère} avenue .

¹⁷ Pour plus d'informations, se référer au guide technique d'aménagement des voies cyclables, 3^e édition, Vélo Québec, 2003, à la page 63.

Mesure 15 (suite)

Cela permettrait non seulement de modérer la vitesse de circulation mais aussi d'écarter les possibilités de stationnement en double file du fait du rétrécissement de la voie.



Exemple de stationnement à angle

Mesure 16

- Officialiser la fermeture de la ruelle à la circulation automobile de façon à rendre sécuritaire l'ensemble des cheminements piétons réalisés autour du terrain de l'école.

Mesure 17

- Marquer les passages pour piétons de l'intersection 2^e Avenue et Beaubien à l'aide de bandes larges jaunes

Mesure 18

- Envisager l'implantation d'un panneau aérien lumineux (P-270-1-A) au-dessus du passage piétons situé sur la rue Bellechasse, du côté est de l'intersection avec la 1^{ère} Avenue, de façon à le sécuriser davantage compte tenu de la fréquentation importante des élèves à cette intersection.

Mesure 19

- Donner une place particulière aux piétons et aux cyclistes dans le réaménagement du domaine public envisagé au plan d'urbanisme¹⁸ sur la portion de la rue Beaubien, comprise entre l'avenue De Lorimier et le boulevard Saint-Michel. Permettre en l'occurrence des traversées sécuritaires aux intersections bordant les parcs Molson et Beaubien et poursuivre l'installation de feux piétons à décompte numérique aux intersections Beaubien/1^{ère} Avenue et Beaubien/D'Iberville.

¹⁸ Il s'agit d'une des actions énoncées dans le chapitre local du plan d'urbanisme de l'arrondissement Rosemont/La Petite-Patrie, visant à renforcer la vitalité sur cette portion de la rue Beaubien

Mesure 20

- Évaluer les mesures ou aménagements possibles (signalisation, terre-plein...) permettant l'amélioration de la sécurité des piétons et cyclistes sur la rue d'Iberville, en particulier aux intersections avec les rues Saint-Zotique, Beaubien et Bellechasse.

Mesure 21

- Identifier les corridors scolaires de façon concertée avec la direction de l'école, le conseil d'établissement, l'arrondissement et les agents du poste de quartier 43, en s'appuyant notamment sur la répartition géographique des élèves et le contexte urbain environnant.

Mesure 22

- Donner priorité à la sécurisation des cheminements piétons et cyclistes sur les corridors scolaires identifiés, notamment, au niveau des intersections, par un marquage au sol et/ou une signalisation aérienne adéquate ou encore, sur rues, par l'implantation de voies cyclables.

Mesure 23

- Donner priorité à la sécurisation des cheminements piétons et cyclistes sur les corridors scolaires identifiés, notamment, par une présence régulière d'agents (tels les brigadiers scolaires déjà présents), de manière à faire respecter le Code de la sécurité routière.

Mesure 24

- Réaliser des opérations de surveillance policière sur la 1^{ère} Avenue de manière à faire respecter le Code de la sécurité routière, concernant en particulier :
 - . la limitation de vitesse en zone scolaire¹⁹ ;
 - . la priorité aux piétons²⁰ ;

Mesure 25

- Réaliser des opérations de surveillance sur la 1^{ère} Avenue de manière à faire respecter les règles de stationnement.

¹⁹ Article 329. Code de la sécurité routière. Dans une zone scolaire, du lundi au vendredi et du mois de septembre au mois de juin, la limite de vitesse ne peut excéder 50 km/h entre 7 h et 17 h.

²⁰ Article 410. Code de la sécurité routière: lorsqu'un piéton s'engage dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule et lui permettre de traverser et le conducteur d'une bicyclette doit également lui permettre de traverser.

CONCLUSION

Le plan de déplacement de l'école Saint-Marc sert des objectifs multiples. D'abord, il vient aider 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 mettre en relief les obstacles au transport actif observés aux abords de l'école. Ce document s'appuie sur la perception de la direction, des parents et des élèves ainsi que de l'équipe de Vélo Québec dans le cadre de *Mon école, à pied, à vélo !*.

Les obstacles soulevés dans le plan rendent compte, d'une part, du non respect des règles de stationnement par les parents automobilistes sur la 1^{ère} Avenue, tout comme du non respect de la limitation de vitesse indiquée en zone scolaire. D'autre part, une controverse entourant l'usage de la ruelle bordant l'école suscite des inquiétudes quant à la sécurité des élèves dans leur déplacement à pied ou à vélo. L'identification et la sécurité des rues corridors scolaires sont par ailleurs questionnées. Enfin, la faiblesse d'aménagements spécifiques au vélo semble en limiter la pratique chez les élèves dans leurs déplacements domicile-école.

Les recommandations du plan de déplacement portent autant sur des actions d'information et de sensibilisation au transport actif que sur des interventions visant à améliorer la sécurité aux abords de l'école Saint-Marc. Toute initiative d'éducation et de sensibilisation au transport actif et au respect du Code de la sécurité routière est encouragée, soit individuellement, soit avec l'implication des parents ou en partenariat avec les acteurs du milieu. Parallèlement, des actions sur l'environnement physique immédiat sont proposées. Il est d'abord suggéré de s'assurer de la qualité de la signalisation (ce qui est simple et peu coûteux), de combler les besoins à cet effet ou de modifier certains éléments (comme la fermeture de la ruelle à la circulation automobile). À moyen terme, différents aménagements sont proposés pour améliorer les conditions de sécurité aux abords de l'école (saillies de trottoir, panneaux aériens lumineux).

L'ensemble de ces recommandations entend favoriser, conjointement, un changement dans les habitudes de déplacement des élèves de l'école Saint-Marc et un environnement urbain propice à la pratique de la marche et du vélo aux abords de l'école. Le défi est grand, nécessite du temps et une implication continue de l'ensemble des intervenants. Il n'en demeure pas moins appréciable s'il permet la consolidation, voire l'augmentation de la pratique du transport actif chez les élèves de l'école Saint-Marc.

BIBLIOGRAPHIE

- CARRÉ, J.-R., MIGNOT, C. (2003) Économobilité : les déplacements non motorisés, Résultats de recherches menées dans le cadre du Prédit II, (1996-2002), rapport de recherche du PRÉDIT et de l'INRETS, Paris, 77 p.
- BERNARD A. BUSSIÈRE Y., POLACCHINI A. (2002) « Formes familiales et comportements de transport : Montréal-Paris » p. 221-240 in Bussière, Y., Madre J.-L. (dir) dans Démographie et transport, Édition l'Harmattan, Paris, 477p.
- CDEC ROSEMONT-PETITE-PATRIE (2003) PLACÉE de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, 2003-2006, Montréal, 92 p.
- CENTRAIDE DE MONTRÉAL (2003) Portrait de territoire, l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie, Montréal, 25 p.
- DUPUY, G. (1999) La dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostic et traitements, Éditions Économica, Paris, 160 p.
- GRATTON, M., B. et R. (1991) Pignon sur rue : Les quartiers de Montréal, Montréal.
- KAUFFMAN V, FLAMM, M. (2002) Famille, temps et mobilité : État de l'art et tour d'horizon des innovations. Recherche réalisée à l'intention du CNAF et de l'Institut de la ville en mouvement. Paris, 75 p.
- MIGNOT, C. (2001) Mobilité urbaines et déplacements non motorisés, Édition La Documentation française, Paris, 78 p.
- MORENCY, P., CLOUTIER, M.S. (2005); Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements, Direction de santé publique de Montréal, Montréal, 158 p.
- THÉBERGE, S. (2005) Impact des abords des écoles primaires sur le type de transport utilisé par les élèves, Travail dirigé, Faculté de l'Aménagement, Université de Montréal, Montréal, 84 p.
- VÉLO QUÉBEC. (2003) Guide technique d'aménagement des voies cyclables, 3^e édition, Montréal, 136 p.
- VILLE DE MONTREAL (2004) Profil socio-économique, Arrondissement Rosemont — La Petite-Patrie, Montréal, 4 p. [<http://www.ville.montreal.qc.ca/montrealenstatistiques>]

Rapport préliminaire du sondage réalisé dans le cadre du projet pilote *Mon école, à pied, à vélo !* par la firme Échosondage, novembre 2005