

MON ÉCOLE À PIED, À VÉLO!



Vélo Québec

École Philippe-Labarre PLAN DE DÉPLACEMENT

Avril 2010

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



TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	4
AVANT PROPOS.....	5
INTRODUCTION.....	6
Objectifs du plan de déplacement.....	6
Méthodologie	6
Caractéristiques générales de l'école Philippe-Labarre.....	7
Horaire de l'école.....	7
Environnement urbain	8
Analyse de la circulation	9
Tableau n° 1 : Description pratique des rues.	9
Tableau n° 2 : Description technique des rues.	10
Répartition géographique.....	10
Répartition modale	10
Carte 1 : Répartition géographique des élèves de l'école Philippe-Labarre (CSDM)	11
Habitudes de transport	12
Répartition modale des élèves :	12
Répartition modale des parents:.....	13
Carte 2 : Signalisation et corridors scolaire à proximité de l'école Philippe-Labarre	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 Philippe-Labarre	18
Carte 4 : Propositions pour sécuriser les déplacements actifs à proximité de l'école Philippe-Labarre	19
Descriptif des obstacles et des solutions au transport actif à proximité de l'école Philippe-Labarre.....	20
Autres observations (facteurs de dangerosité) :	23
CONCLUSION	24
FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DEPLACEMENT	25
INDEX ANNEXES	26

REMERCIEMENTS

Les organismes **Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et Solidarité Mercier-Est** tiennent 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 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 Philippe-Labarre
- École Saint-François-d'Assise
- 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

Les organismes **Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et Solidarité Mercier-Est** remercient également de leur collaboration la commissaire scolaire du district de Tétreaultville, 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 85 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 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 concernées. 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 **Philippe-Labarre**, 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 Philippe-Labarre



Commission scolaire : Commission scolaire de Montréal

Nombre d'élèves (2009-2010) : 183

Nombre d'employés : 13 titulaires, 3 spécialistes et 14 autres employés (soutien, entretien, etc.)

Type d'école : quartier, projet entrepreneuriat et environnement, établissement vert Brundtland

Transport scolaire : Oui

Nombre d'élèves qui utilisent le transport scolaire : 38

Nombre d'autobus/taxi scolaire : 3

Horaire de l'école

	Période	% d'élèves
Service de garde du matin	Début à 7h00	80 % des élèves bénéficient des services de garde de l'école soit en matinée ou à la fin des cours
Classe du matin	8h05 à 11h40	100 %
Classe de l'après-midi	12h50 à 15h30	100 %
Service de garde de l'après-midi	Termine à 18h00	80 % des élèves bénéficient des services de garde de l'école soit en matinée ou à la fin des cours

Environnement urbain

L'école primaire Philippe-Labarre est située au 3125 sur l'avenue Fletcher, entre les rues de Teck au nord et de Marseille au sud, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

La cour principale de l'école occupe la partie sud du quadrilatère tandis que la cour du service de garde se situe au nord du bâtiment.

Quatre entrées desservent l'établissement scolaire. L'entrée principale du bâtiment se situe sur l'avenue Fletcher et l'entrée pour le service de garde se fait par la rue de Teck. Les élèves accèdent à la cour principale de l'école par deux accès, un sur l'avenue Fletcher, l'autre par l'avenue Bilaudeau.

Il n'existe actuellement pas de stationnement automobile pour le personnel de l'école. Les véhicules sont stationnés dans les rues aux abords de l'école.

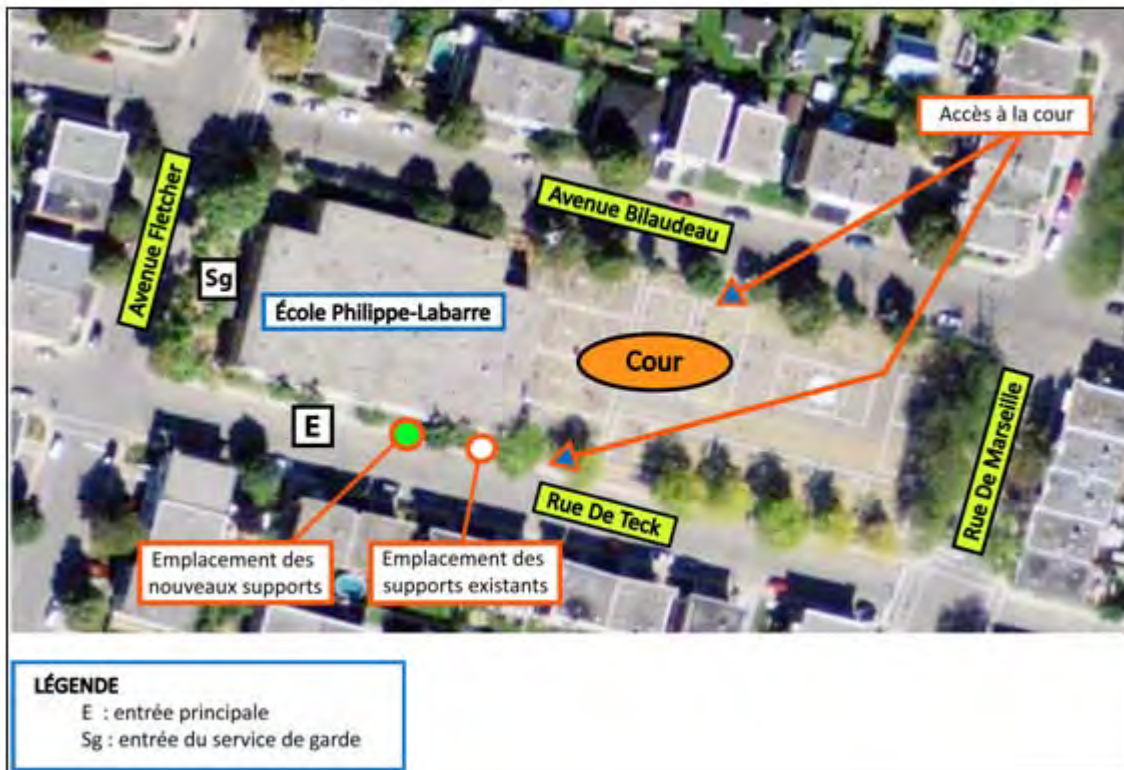


Tableau synthétique pour l'analyse de la circulation

Sélection des rues qui bordent l'école;

Fletcher, de Teck, de Marseille, Bilaudeau, Aubry, Duchesneau, Contrecoeur, Sherbrooke, Sainte-Claire, Joseph-Nolin

Analyse de la circulation

Artères principales :

- Rue Sherbrooke
- Avenue Georges-V
- Rue Hochelaga

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

RUE 1*: Fletcher : l'entrée principale du bâtiment

RUE 2*: De Teck : latérale où se situe l'entrée du service de garde

RUE 3*: Bilaudeau : arrière où se situe l'entrée de la cour de récréation

RUE 4*: De Marseille : latérale

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
Fletcher	11,5m		x	x			x				
De Teck	15m	x		x			x				
Bilaudeau	9m		x	x			x				
Marseille	11m	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
Fletcher			x	non	non	non	---	---
De Teck			x	non	non	non	---	---
Bilodeau			x	non	non	non	---	---
Marseille			x	non	non	non	---	---

Les trottoirs sont de 1,47 m. Certaines parties de trottoir sont en mauvais état sur la rue Marseille.

CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION SCOLAIRE DE L'ÉCOLE PHILIPPE-LABARRE

Répartition géographique

Environ 80 % des élèves habitent dans un rayon de moins d'un km autour de l'école, ce qui représente un fort potentiel de déplacement à pied ou à vélo entre l'école et le domicile des élèves.

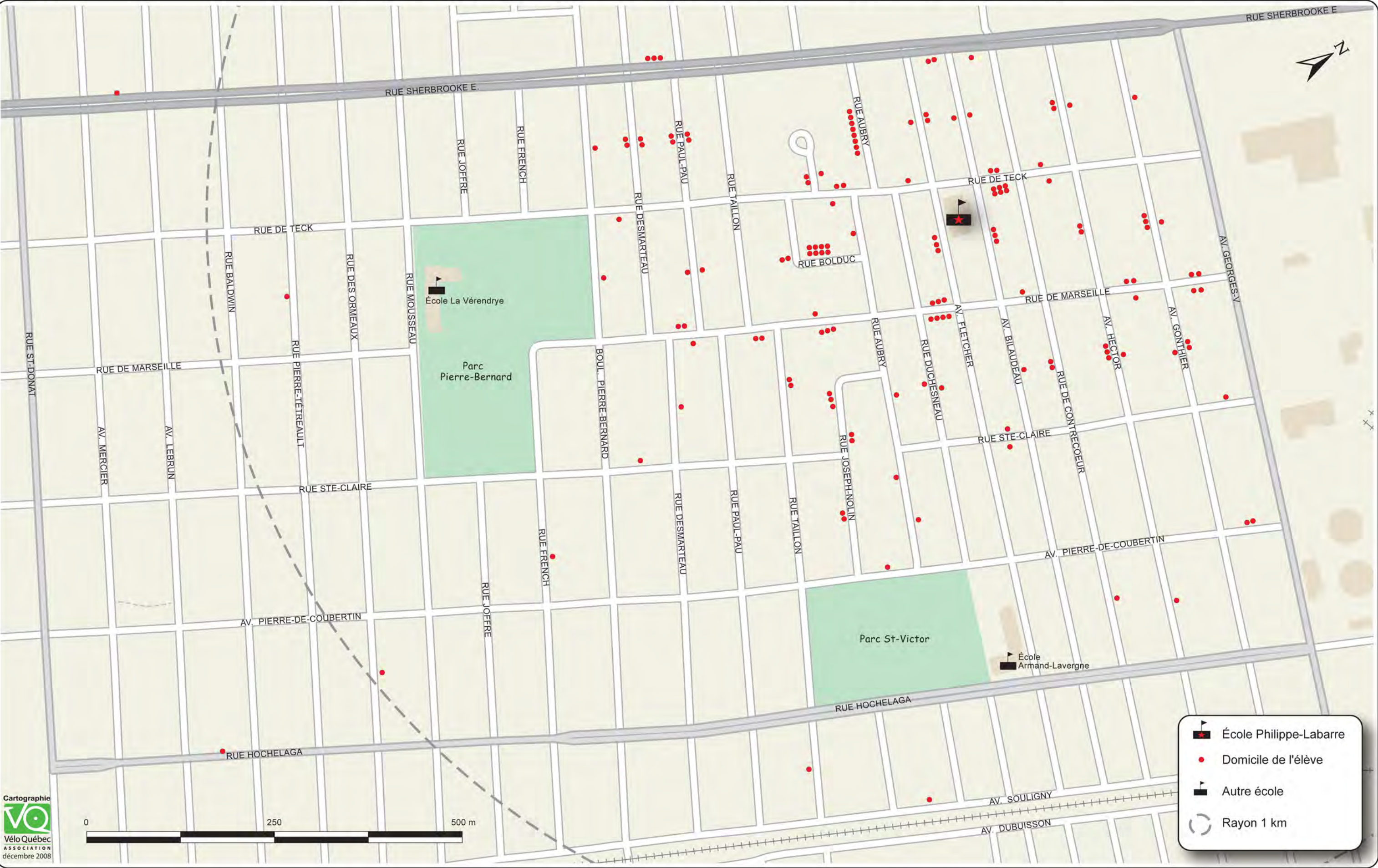
1 % des élèves habite à un peu plus d'un km, et 19 % des élèves faisant partie des classes d'accueil habitent hors quartier, c'est-à-dire à plusieurs km de l'école.

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 2008-2009. Voici quelques résultats :

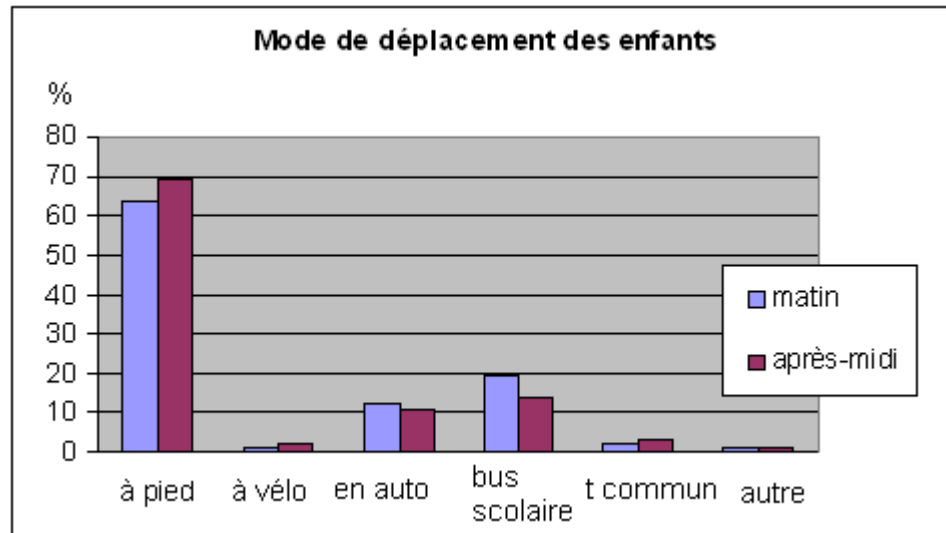
Carte 1

Répartition géographique des élèves de l'école Philippe-Labarre (CSDM)

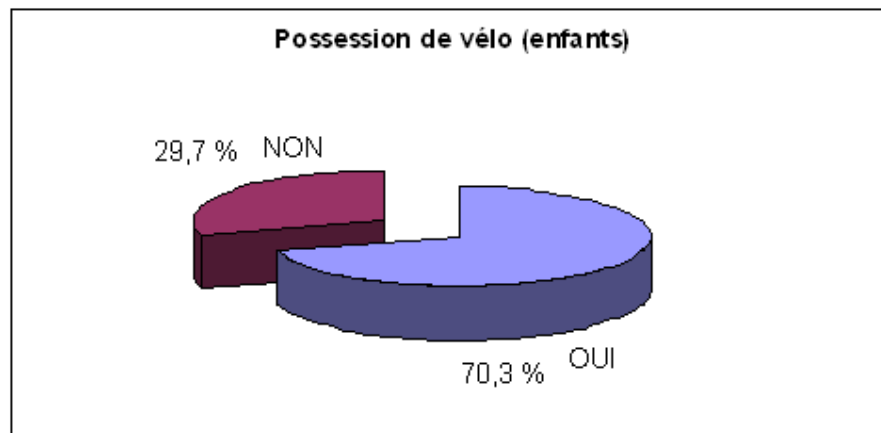


Habitudes de transport

Répartition modale des élèves :



Une forte majorité (66 %) d'enfants se déplace à pied pour se rendre à l'école le matin, mais également à la fin des classes pour revenir à leur domicile. Comme mentionné précédemment dans la répartition géographique, les 20 % utilisant l'autobus scolaire représentent les élèves des classes d'accueil qui habitent hors quartier. Les déplacements en voiture sont le troisième mode de transport le plus utilisé par les élèves de l'école Philippe-Labarre. Un faible pourcentage d'élèves utilise le vélo (à peine 2%) pour les déplacements domicile-école.



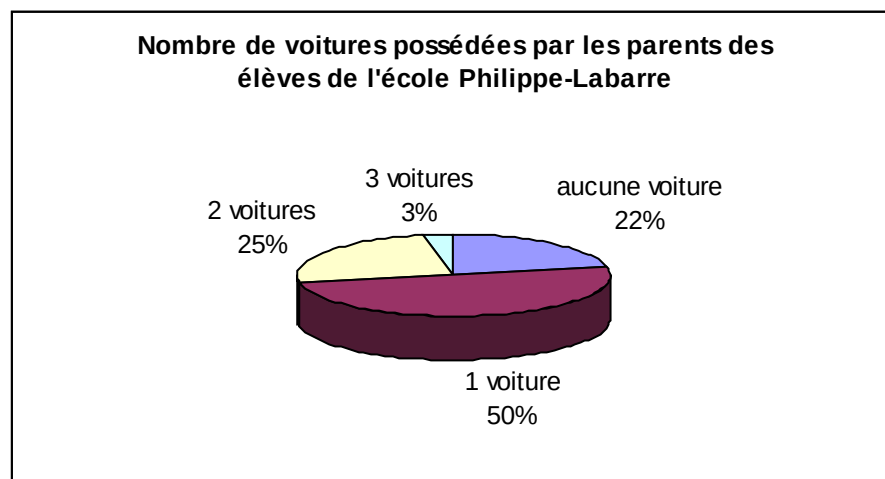
Comme le démontre le graphique précédent, ce n'est pas parce les enfants possèdent un vélo (70,3 %) qu'ils l'utilisent pour se rendre à l'école. Nous pouvons donc penser que le problème réside plutôt au niveau de la perception que les parents ont de ce

mode de déplacement, parfois jugé dangereux et moins pratique que la voiture. En effet, certains ont avoué avoir parfois peur 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 également pour notre santé et celle du portefeuille. 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 : 22 % des parents déclarent ne pas posséder de voiture, alors que 50 % déclarent en posséder une, 25 % en ont deux et 3 % en ont 3.



Malgré le fait que la moitié des parents des élèves de l'école Philippe-Labarre possède au minimum une voiture, la plupart des déplacements de leurs enfants s'effectuent à pied. Le fait que 80 % des élèves habitent dans un rayon de moins d'un kilomètre favorise grandement ce mode de transport actif.

Les principales raisons avancées pour justifier un déplacement :

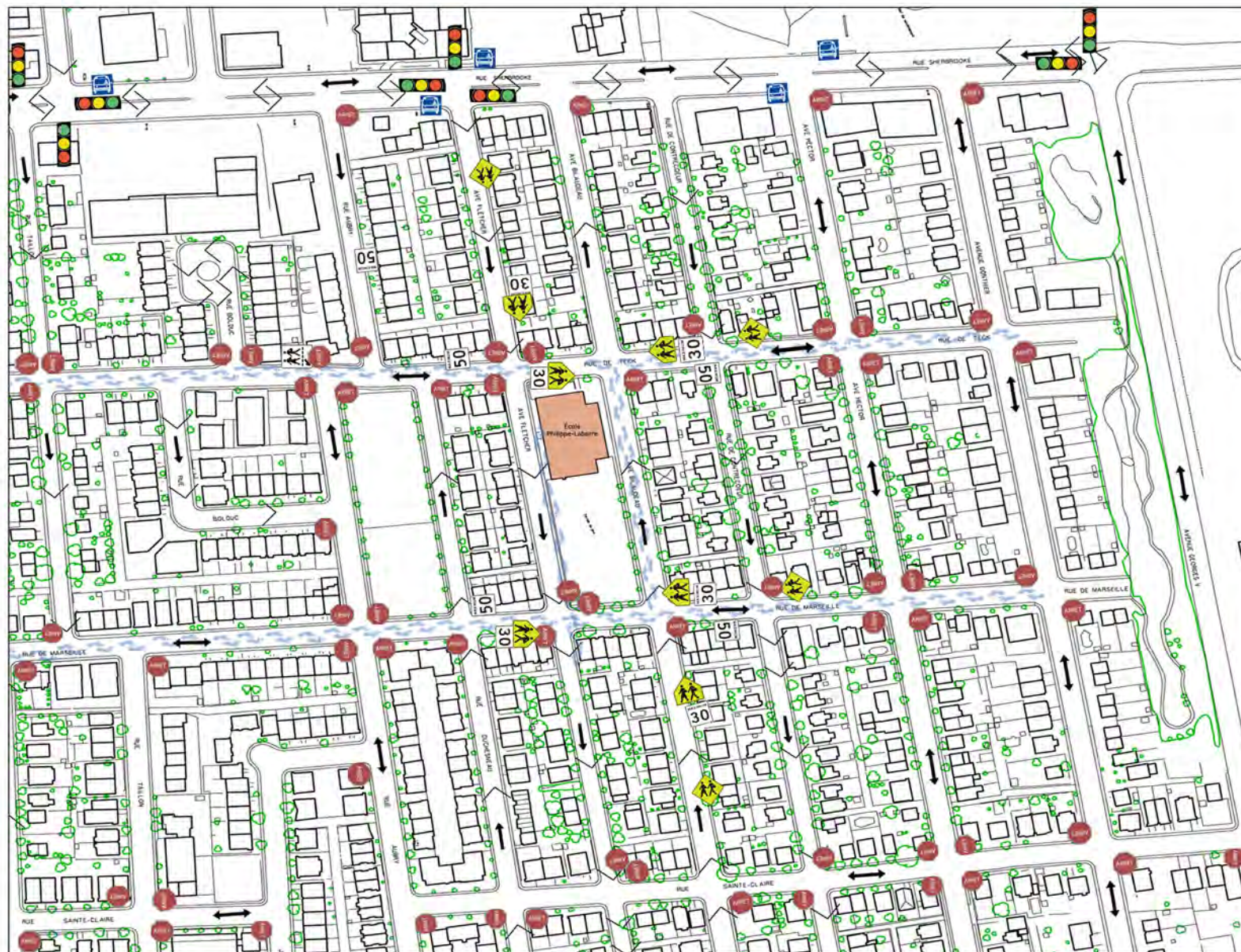
À pied :

- La plupart des parents considèrent la marche plus sécuritaire que le vélo et la considère comme le mode de déplacement actif le plus pratique (puisque une très forte majorité des enfants résident à moins de 500 mètres ou 1 km)
- 15 % des parents ont mentionné que leurs enfants ne se déplacent pas seuls à pied pour se rendre à l'école parce qu'ils n'ont pas d'amis pour effectuer le trajet

En voiture :

- Plus rapide et pratique que les modes de déplacement actif
- Le pourcentage des parents qui préfèrent aller porter leur enfant en voiture a mentionné qu'il en était ainsi puisque l'école de leur enfant est sur leur route pour se rendre au travail

Carte 2 : Signalisation et zones scolaire à proximité de l'école Philippe-Labarre



LÉGENDE



Source des données :

Sens des rues et trame urbaine, 2010
Ville de Montréal, Division géomatique

Rues Corridors, 2010
SPVM, poste de quartier 48, MTQ

Signalisation et brigadiers, 2010
Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Terrasseville
Solidarité Mercier-Est, Vélo Québec

Principaux éléments problématiques

- La zone de 30 km/h est mal délimitée
- Les limites de vitesse ne sont pas respectées dans la zone scolaire
- Aucune zone de débarcadère n'est aménagée pour le transport scolaire
- Aucun brigadier n'est assigné pour le territoire
- Absence de piste cyclable

Les forces de la zone scolaire

- Distance de marche raisonnable pour tous les élèves fréquentant l'école

Dans le secteur de l'école Philippe-Labarre, 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 **Philippe-Labarre** possède le potentiel pour mettre en place un service de **pédibus**. Il s'agit d'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, et 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 râteliers de 7 espaces chacun sont installés à l'entrée de l'école Philippe-Labarre. Ce qui porte le nombre total de places à 14. 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

Quelques élèves ont bénéficié d'atelier 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 se déplacer en toute sécurité.

POTENTIEL TRANSPORT ACTIF

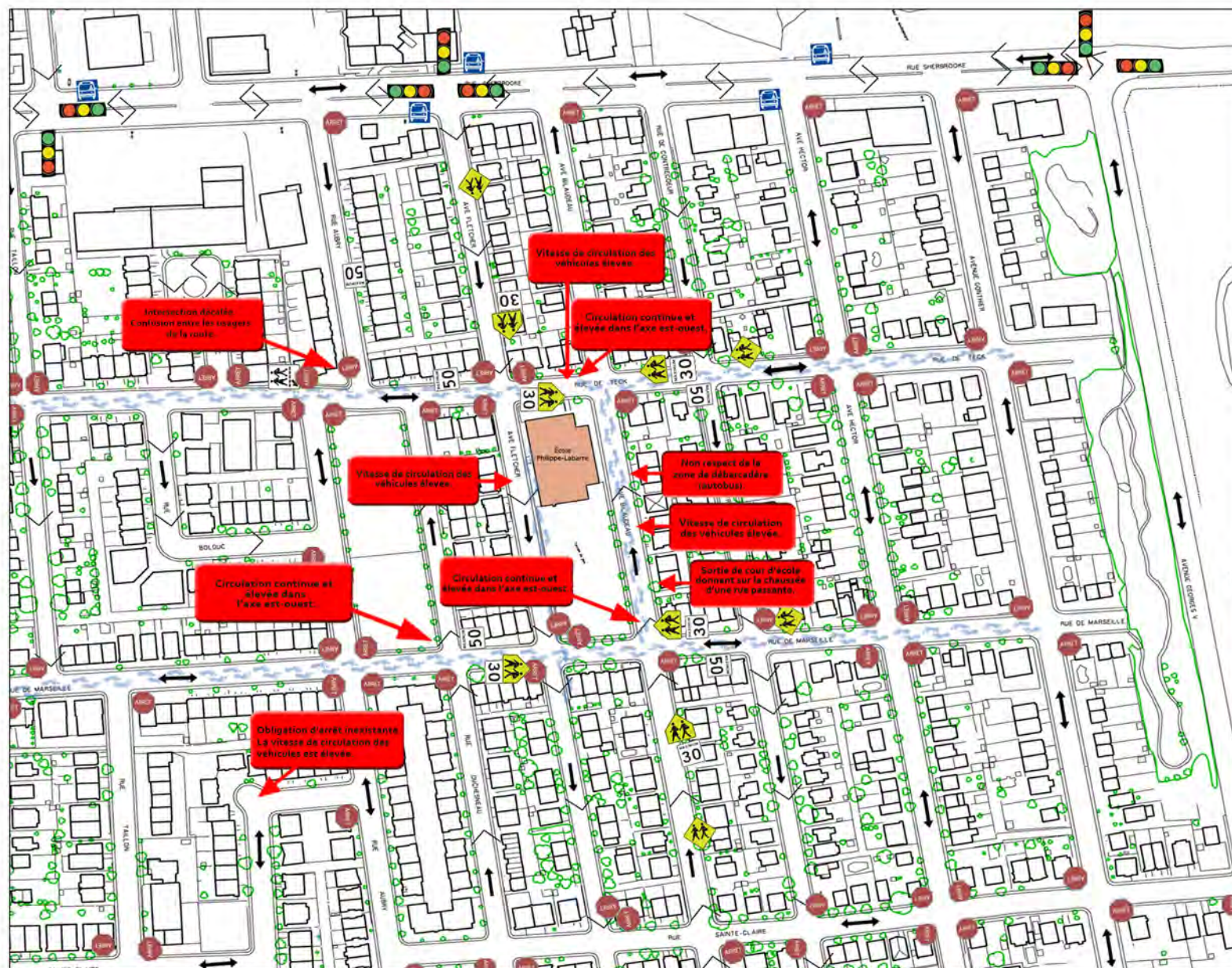
Il est plus aisé de se rendre à l'école (au travail et autres destinations quotidiennes) à pied, en vélo ou avec le transport en commun lorsqu'elle est située plus près du lieu de résidence. Aussi, les voies réservées aux piétons et aux cyclistes sont agréables et sécuritaires. Conséquemment, les gens 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 du portefeuille !

Pour pouvoir circuler dans des conditions agréables à vélo ou à pied, on cherchera à améliorer la convivialité des rues et favoriser une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la rue. Une dizaine de parents d'élèves ont montré leur intérêt pour participer à l'élaboration d'activités pour promouvoir les déplacements actifs à l'école Philippe-Labarre. 77 % 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. 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 Philippe-Labarre.

Identification des obstacles et recommandations

Lors d'une marche de repérage réalisée en présence de 7 personnes (parents, enseignants, direction, personnel de l'école, intervenants locaux) sur un parcours reflétant la réalité des déplacements des écoliers, on note quelques intersections et segments de rue jugés comme non sécuritaires. Voici les endroits ciblés ainsi que quelques **possibilités d'amélioration**.

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



LÉGENDE



 Terrain de jeu ou passage pour enfants.

 Début d'une zone scolaire.

 Annonce la venue d'une zone scolaire.

 Voie ferrée. Traverse piétonne.

Limiti de viteză: 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 48, MTO

Signalisation et brigadiers, 2010
Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Témiscouville
Solidarité Mercier-Est, Vélo Québec

Carte 4 : Propositions pour sécuriser les déplacements actifs à proximité de l'école Philippe-Labarre



- LÉGENDE**

 -  Terrain de Jeu ou passage pour enfants.
 -  Début d'une zone scolaire.
 -  Annonce la venue d'une zone scolaire.
 -  Voie ferrée.
 -  Traversée 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 48, MTQ

Signalisation et brigadiers, 2010
Y'a quelqu'un l'ait'bord du mur / Eco-quartier Tremblayville,
Solidarité Mercier-Est, Vélo Québec

Descriptif des obstacles et des solutions au transport actif à proximité de l'école Philippe-Labarre

Rue FLETCHER

La rue Fletcher est une rue à sens unique très large. Il est possible d'y circuler à deux voitures malgré le fait qu'il y ait des voitures stationnées des deux côtés de la rue. On y roule généralement à une vitesse excessive. Le respect de cette zone scolaire de 30 km/h est questionné. Une surveillance policière est recommandée. Il serait intéressant d'évaluer les possibilités d'aménager un stationnement sur rue pour réduire la largeur de la rue.

(Au coin de Teck)



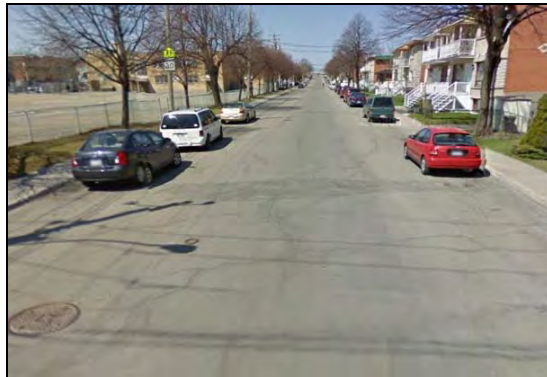
(devant l'école)



Rue BILAUDEAU (à l'arrière de l'école)

La rue Bilaudeau est une rue à sens unique très large. Il est possible d'y circuler à deux voitures malgré le fait qu'il y ait des voitures stationnées des deux côtés de la rue.

De plus, les automobilistes ne respectent pas l'arrêt des trois autobus scolaires qui desservent l'école. (Deux plaintes ont déjà été formulées auprès du service de police) L'aménagement d'un débarcadère serait pertinent et la possibilité d'aménager un stationnement sur rue pour réduire la largeur de la rue pourrait également être considérée.



Une des sorties de la cour d'école donne sur la rue Bilaudeau au milieu de la chaussée à la hauteur d'une ruelle. Les enfants ont tendance à ne pas aller jusqu'à l'intersection pour traverser. Pour sécuriser les déplacements autour de la cour d'école, cette sortie pourrait être condamnée.

Pour sécuriser encore davantage cette zone, un panneau d'arrêt devrait être installé en amont du côté ouest, mais également du côté est à l'intersection de Marseille et Bilaudeau.



Intersection Aubry et Joseph-Nolin

Les véhicules qui s'engagent sur la rue Joseph-Nolin n'ont pas d'obligation d'arrêt. Ils tournent rapidement dans le virage. Une garderie est située à proximité de cette intersection. L'ajout d'un panneau d'arrêt serait pertinent.



Rue de Teck

La circulation est continue (et rapide) dans l'axe est-ouest. Il serait pertinent d'ajouter un panneau d'arrêt du côté est, mais également du côté ouest afin de sécuriser les déplacements aux abords du service de garde de l'école.

(coin de Bilaudeau)



L'installation de dos d'âne sur de Teck entre les rues Bilaudeau et Fletcher serait une mesure d'aménagement complémentaire à la mesure de signalisation mentionnée ci-dessus.

L'intersection Aubry-Duchesneau-de Teck est décalée, ce qui peut créer de la confusion chez les automobilistes et les piétons. De plus, l'arrêt sur Aubry est peu souvent effectué complètement par les automobilistes. Aussi, il y a seulement un panneau d'arrêt au nord au coin de la rue Duchesneau, ce qui fait en sorte que la circulation est-ouest est continue. Finalement, le panneau zone scolaire sur de la rue Teck est masquée par la végétation en période estivale. Il serait pertinent de déplacer la traverse piétonne à l'intersection est des rues Aubry et de Teck et d'abolir le panneau d'arrêt sur la rue de Teck au coin ouest de la rue Aubry (décalée).

Intersection Marseille et Duchesneau

La circulation est continue (et rapide) dans l'axe est-ouest puisqu'il y a un panneau d'arrêt seulement du côté sud. Il serait pertinent d'ajouter un panneau d'arrêt du côté est.

De plus, il n'y a aucune signalisation pour passage piéton. Il serait pertinent d'ajouter un marquage au sol.

(entre les rues Bilaudeau et Fletcher)



(coin Aubry-Duchesneau)



Autres observations (facteurs de dangerosité) :

Générales

- Plusieurs voitures sont stationnées à moins de cinq mètres aux différentes intersections qui bordent l'école. C'est un facteur qui nuit à la visibilité des automobilistes, mais également aux piétons qui désirent traverser. **Recommandation :** Ajouter une zone d'interdiction d'arrêt pour permettre une meilleure visibilité aux intersections. De plus, des démarches pourraient être faites auprès de la police municipale pour que certaines contraventions soient données.
- Aucun brigadier scolaire n'est attiré à cette zone scolaire. **Recommandation :** évaluer avec la SPVM les possibilités d'attirer davantage de brigadier dans le district de Tétreaultville.
- Les corridors scolaires ne sont pas bien indiqués. **Recommandation :** Implanter un marquage au sol visible à l'année sur les trottoirs pour identifier ces itinéraires.
- Le marquage au sol aux différentes intersections bordant l'école est absent ou non visible. **Recommandation :** ajouter un marquage au sol aux différentes intersections.

Rue Bilaudeau

- Le panneau de signalisation de la rue Bilaudeau est masqué par la végétation (30km/h) en période estivale. **Recommandation :** tailler la végétation à cet endroit.

Intersection Aubry / Marseille

- Il n'y a aucun marquage au sol pour favoriser les déplacements à pied. **Recommandation :** ajouter un marquage au sol.

CONCLUSION

Le plan de déplacement de l'école Philippe-Labarre 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 au transport actif, mais il vient également interpellier les autorités concernées afin de créer un environnement urbain propice aux déplacements actifs, aux abords des écoles primaires. Ce document s'appuie des 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 l'implantation du programme *Mon école à pied, à vélo !* à l'école Philippe-Labarre. Finalement, quelques acteurs communautaires œuvrant dans le quartier Mercier-Est ont également été consultés.

Au regard de la promotion de saines habitudes de vies, 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 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 le gardera en meilleure santé ! Enfin, se déplacer de façon active est économique comparativement à l'usage de l'automobile. De plus, le transport actif ne pollue pas l'environnement et contribue à la préservation des ressources naturelles.

L'ensemble des recommandations proposées dans le présent plan entend favoriser, conjointement, une prise de conscience de l'usage généralisé de la voiture et d'initier un changement dans les habitudes de déplacements et la nécessité d'offrir un environnement urbain propice aux modes de circulation actifs et sécuritaires.

Le défi est grand et il nécessite du temps et une implication continue de la part de l'ensemble des intervenants du milieu scolaire, du Service de police, des services municipaux, de même que de l'équipe des organismes **Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et de Solidarité Mercier-Est, porteurs du programme *Mon école à pied, à vélo !* 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 Philippe-Labarre.

FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DEPLACEMENT

- Diffusion du document

École : _Philippe-Labarre

Transmis : _le_22_/03_/2010

Par : Y'a quelqu'un l'aut'bord du mur / Éco-quartier Tétreaultville et Solidarité
Mercier-Est au CÉ du 23/03/2010

Personne ressource école : Hélène Désilets, Danielle Hainault

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 autre)

Aux abords de l'école : Un support à vélo a été livré et installé par l'équipe de Vélo Québec au mois de septembre 2009.

Activités réalisées (Sensibilisation) en transport actif :

avec les élèves : Atelier de mécanique à vélo, jeu-questionnaire sur les transports actifs, circuit à vélo pour connaître davantage la signalisation

avec les parents : _____

avec les enseignants : _____

avec ressources extérieures (expliquer) : _____

INDEX ANNEXES

ANNEXE 1

Rapport d'expertise de stationnement vélo

ANNEXE 2

Programmes de financement



Annexe 1

Rapport de visite à l'école Philippe-Labarre pour l'installation de stationnements pour vélos

Nom et adresse de l'édifice : 3125, avenue Fletcher, Montréal, Qc, H1L 4E2.

Nombre d'employés : environ 20

Nombre d'élèves : 220

Date de la visite : vendredi 3 novembre 2008

État des lieux

L'école primaire Philippe-Labarre est située sur l'avenue Fletcher, entre les rues de Teck au nord et de Marseille au sud, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

La cour principale de l'école occupe la partie sud du quadrilatère tandis que la cour du service de garde se situe au nord du bâtiment.

Quatre entrées desservent l'établissement scolaire. L'entrée principale du bâtiment se situe sur l'avenue Fletcher et l'entrée pour le service de garde se fait par la rue de Teck. Les élèves accèdent à la cour principale de l'école par respectivement deux accès, un par l'avenue Fletcher, l'autre par l'avenue Bilaudeau.

Il n'existe actuellement pas de stationnement automobile pour le personnel de l'école. Les véhicules sont stationnés dans les rues aux abords de l'école.

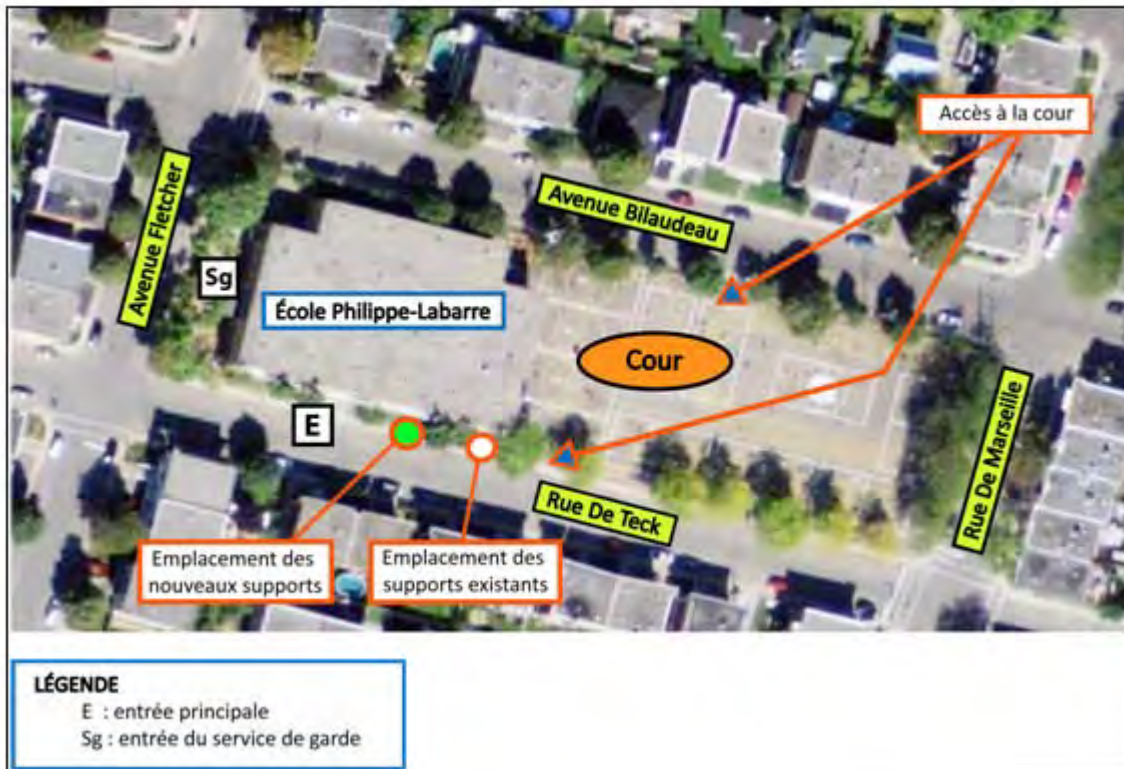
Voir le plan de localisation à la page 2.

Stationnement existant

L'école Philippe-Labarre possède actuellement 7 places de stationnement vélo. Ce support de type râtelier est installé sur la bande gazonnée devant l'école sur la rue Fletcher.



Plan d'implantation de l'école Philippe-Labarre



Recommandations

Vélo Québec recommande d'installer 7 places de stationnement pour vélos supplémentaires puisque que :

- o La demande est croissante
- o Les supports sont utilisés à pleine capacité en belle saison
- o Le nombre de places recommandées pour un établissement d'enseignement est de 1 par 5 à 20 élèves, soit pour l'école Philippe-Labarre une estimation de 12 à 48 places.

Possibilités de site pour l'aménagement de stationnement vélo

- Site 1:

Vélo Québec recommande d'installer le support à vélo dans la continuité de celui existant, c'est-à-dire près de celui déjà installé à l'entrée de l'école sur la rue Fletcher.

Les deux supports se positionneraient perpendiculairement au mur de la bâtisse à distance de 0,5 mètre afin de garder un accès à la façade en cas de besoin. Entre deux supports, il est préconisé de laisser minimum de 3 mètres pour permettre de manœuvrer son vélo. Actuellement placé sur une surface en gazon, Vélo Québec recommande d'installer et de fixer les supports sur une dalle en béton ou en asphalte ou encore du pavé uni pour garantir une meilleure pérennité de l'installation.

1. Recommandations générales

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

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

2. Installation

Un deuxième support à vélo de type râtelier de 7 places a été installé au mois d'octobre 2010, **portant ainsi le nombre de places pour stationner les vélos à 14.**

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>

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/mo_des_tran_spt_altern) ou consultez votre direction territoriale du MTQ.

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

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

Subventions à l'exploitation

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

Organismes admissibles

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

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

Types de subventions

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

Subventions aux immobilisations

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

Organismes admissibles

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

Projets admissibles aux organismes municipaux

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

Ces immobilisations sont subventionnées à 75 %.

Renseignements

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