

Plan de déplacement scolaire

Arrondissement Ahuntsic-Cartierville

Phase 1

Dans le cadre du programme

À pied, à vélo, ville active



Avril 2019

Table des matières

Remerciements	1
Introduction	2
Objectifs	2
Méthodologie	2
Limites du mandat	3
Mise en contexte	4
Les bienfaits du transport actif	4
Les facteurs qui influencent les comportements en transport	4
Les 5 E : Environnement, Éducation, Encouragement, Encadrement, Évaluation et Planification	5
1. Éléments favorables au transport actif déjà en place à Ahuntsic-Cartierville pour les piétons	6
1.1 Trottoirs	6
1.2 Les terre-pleins, l'îlot et le refuge	6
1.2 Saillies de trottoir	7
1.3 Passage piéton à mi-tronçon	8
2. Éléments favorables au transport actif déjà en place à Ahuntsic-Cartierville pour les cyclistes	9
2.1 Bandes cyclables	9
2.2 Pistes cyclables	9
3. Éléments favorables au transport actif déjà en place à Ahuntsic-Cartierville pour les piétons et les cyclistes	10
3.1 Mesures permanentes	10
Dos d'âne allongé	10
3.2 Mesures temporaires	11
Signalisation latérale	11
Balise centrale	11
Radar pédagogique	11
Réseau de rues locales et secteur à 30km/h	12
Marquage au sol	13
4. Mesure de renforcement et de sensibilisation au partage de la route	14
5. Recommandations générales à l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville	15
5.1 Sécuriser les principaux axes de cheminement des élèves	15
5.2 Dégagement visuel aux intersections	16
5.3 Implanter davantage de mesures de modération de la circulation	17
5.4 Faciliter la traversée des artères et des rues collectrices	21
5.5 Augmenter la sécurité et le confort des déplacements sur les trottoirs	23
5.6 Réaménager le réseau cyclable existant selon les meilleures pratiques	25
5.7 Entretenir le marquage sur la chaussée	26
5.8 Installer des supports à vélo	27
5.9 Déneigement aux abords des écoles	29

6. Recommandations générales aux équipes-écoles	30
6.1 Sensibiliser les parents et les élèves à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires	30
6.2 Donner l'exemple	31
6.3 Animer le milieu scolaire grâce aux activités <i>Mon école, à pied, à vélo</i>	31
6.4 Soutenir la mise en place d'autobus pédestres	31
7. Recommandations générales au poste de quartier 10 du SPVM	32
7.1 Maintenir la sensibilisation et la surveillance près des écoles	32
7.2 Impliquer les jeunes dans les activités de sensibilisation auprès des parents	32
7.3 Réviser régulièrement les corridors scolaires	32
8. Enjeux et Recommandations	33
Carte de répartition des écoles et environnement urbain	34
Enjeux et recommandations écoles François-de-Laval, son annexe et Augustin Roscelli	35
Enjeux et recommandations école Gilles-Vigneault	54
Enjeux et recommandations écoles Alice-Parizeau et Sourp Hagop	68
Enjeux et recommandations école Louisbourg	86
Enjeux et recommandations école Saint-Odile et son annexe, collèges Jacques-Prévert et Pasteur	96
Enjeux et recommandations écoles secondaires Évangéline et La Dauversiaire et le pavillon temporaire de l'école Sainte-Odile	128
9. Carte synthèse des recommandations	145

Remerciements

Vélo Québec tient à remercier ses nombreux partenaires pour leur appui dans le développement d'**À pied, à vélo, ville active**, programme de mobilisation et d'animation pour le transport scolaire actif dans le cadre duquel s'inscrit le présent plan de déplacement scolaire. La réalisation de ce document n'aurait pu être possible sans le concours d'organismes et d'individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

Nous remercions tout particulièrement la direction, le personnel, les parents et les élèves des écoles primaires de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville pour leur précieuse collaboration.

Vélo Québec tient aussi à remercier de leur collaboration les organismes suivants :

- La Direction du développement du territoire et les élus de l'arrondissement d'Ahuntsic Cartierville ;
- La Commission scolaire de Montréal ;
- Tandem Ahuntsic-Cartierville
- Le poste de quartier 10 du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM).

Le programme **À pied, à vélo, ville active** est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien du ministère des Transports, par l'entremise du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière.

Ce projet a également bénéficié du soutien financier de Sport et Loisir de l'île de Montréal dans le cadre d'un financement octroyé par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur.

Son déploiement dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville est également rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier de l'Arrondissement lui-même.

Introduction

En septembre 2005, Vélo Québec lançait son programme **À pied, à vélo, ville active**, une initiative visant à réduire la dépendance automobile dans les déplacements domicile-école des élèves en leur offrant des environnements sécuritaires afin qu'ils adoptent la marche ou le vélo pour s'y rendre .

Objectifs

Les plans de déplacement scolaires visent trois objectifs :

- Rendre plus sécuritaires les trajets scolaires ;
- Maintenir et encourager les déplacements actifs des élèves ;
- Susciter la concertation des milieux scolaires, des groupes communautaires et de l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville afin de planifier la réalisation d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

Dans le cadre de la réalisation de son Plan local de déplacement (PLD), l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a mandaté Vélo Québec pour la réalisation d'un plan de déplacement scolaire qui contribuera à apporter des solutions favorisant le transport actif. La réalisation du plan de déplacement scolaire, scindée en deux phases, abordera d'abord ce secteur ouest du territoire de l'arrondissement et couvrira 11 écoles.

Le projet comporte un plan personnalisé pour chaque école dans lequel des recommandations visent à sécuriser et rendre plus conviviaux les trajets scolaires. Ces recommandations s'adressent principalement aux spécialistes en planification des arrondissements et villes concernées, mais également aux administrations scolaires et aux postes de police de quartier.

À noter que plusieurs autres écoles ont bénéficié de la démarche et que leur plan de déplacement scolaire peut être consulté sur le site de Vélo Québec : <http://www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/cole-participantes?region=06>.

Méthodologie

La démarche des plans de déplacement vise à identifier les obstacles aux déplacements actifs dans les quartiers autour des écoles et à proposer des pistes de solutions pour atténuer ces obstacles et créer des milieux plus conviviaux pour les déplacements actifs. Ce processus est effectué en concertation avec les acteurs clés du milieu, tel que les membres de l'Arrondissement, les directions d'écoles, les parents d'élèves, les postes de police de quartier et les organismes communautaires œuvrant dans le domaine de l'aménagement urbain, de la sécurité urbaine et des saines habitudes de vie.

Afin de récolter les informations nécessaires à la réalisation des plans, des questionnaires sont complétés par les équipes-écoles, des enquêtes de terrain sont effectuées et des données sont récoltées auprès de l'Arrondissement et des commissions scolaires et écoles concernées.

Avant d'aborder les chapitres comprenant les recommandations spécifiques pour le territoire de chacune des écoles ou groupes d'écoles, des recommandations générales à l'Arrondissement, aux écoles et au poste de quartier 10 du SPVM seront présentées.

Par la suite, pour chaque école ou groupe d'écoles, la structure comprend les éléments suivants :

- Une fiche descriptive pour chaque école
- Une carte de répartition des élèves
- Une carte synthèse des enjeux et recommandations
- Une fiche décrivant chaque enjeu et recommandation
- Une grille synthèse des enjeux et recommandations

Les recommandations présentées sont inspirées du guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, réalisé par Vélo Québec, et visent à augmenter l'efficacité, la sécurité et le confort des déplacements à pied et à vélo à destination des écoles. Elles tendent à :

- Permettre l'emprunt d'un trajet plus court entre les lieux d'origine et de destination ;
- Réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés ;
- Sécuriser les intersections :
 - Diminuer la distance sur laquelle les piétons sont exposés au risque durant la traversée ;
 - Réduire les rayons de virage ;
 - Augmenter la visibilité de tous les usagers en empêchant physiquement de stationner une auto à moins de cinq mètres d'une intersection ;
 - Offrir un endroit sécuritaire et confortable aux piétons pour se réfugier au milieu de leur traversée ;
 - Reconfigurer l'intersection afin qu'elle soit davantage perpendiculaire (rendre la traversée des piétons à 90 ° afin de réduire la durée de traversée de l'intersection).

Les enjeux soulevés prennent en compte :

- La présence de pôles générateurs de déplacements, tels :
 - Les établissements scolaires, les garderies et les parcs ;
 - Les commerces ainsi que les pôles de services aux citoyens et d'activités communautaires, sportives et culturelles ;
- Les caractéristiques de l'intersection ou du tronçon de rue visés :
 - Largeur approximative de la chaussée ;
 - Nombre de voies de circulation ;
 - Présence de stationnement sur rue, d'aménagement cyclable, etc.

Notons que les données concernant les élèves transportés en autobus scolaire nous ont été fournies par les directions d'écoles selon les politiques de transport en vigueur pour chaque commission scolaire ou école d'enseignement privé. Les distances de marche et de vélo des élèves pour se rendre à l'école, ont été calculées d'après un logiciel en libre service permettant de calculer des rayons de 15 minutes de marche et de vélo. Par conséquent, les élèves résidant à distance de marche ou de vélo d'une école peuvent être également admissibles au transport scolaire selon la distance prévue par la politique.

Limites du mandat

Les recommandations contenues dans les sections « Enjeux et recommandations » des plans de déplacement constituent des pistes de solution pour améliorer la sécurité des piétons et cyclistes pour se rendre à l'école. Ces pistes de solution sont inspirées du guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes réalisé par Vélo Québec. Elles doivent donc être interprétées comme des suggestions de bonnes pratiques en aménagement que nous jugeons appropriées en regard des différentes problématiques observées. Il est donc important de mentionner qu'il incombe aux différents services concernés de l'Arrondissement de valider la faisabilité de ces mesures ainsi que d'évaluer les différentes contraintes techniques à leur mise en place.

Mise en contexte

Les bienfaits du transport actif

Le transport actif est une manière extrêmement efficace de se déplacer quotidiennement en matière de rendement énergétique, de vitesse, d'optimisation de l'espace, de rationalisation financière sans parler des bienfaits pour la santé.

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 auto vers l'école contribuent à la quiétude du quartier et à l'amélioration de la qualité de l'air aux abords de l'école.

Vision Zéro de la Ville de Montréal

En mars 2019, [le plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave](#) dévoilait ses « 22 actions fédératrices pour une mobilité sécuritaire ». Parmi elles, plusieurs visent les aménagements sécuritaires pour les usagers vulnérables tels les enfants. Nommons par exemple, la sécurisation des intersections et les mesures de modération de la circulation, avec un accent particulier sur la sécurisation des abords des écoles. (voir « III. Actions visant le système routier » dans le [Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave](#)). Dans cette perspective, les plans de déplacement scolaire s'arriment parfaitement avec les actions dévoilées dans le cadre du Plan d'action Vision Zéro.

Les facteurs qui influencent les comportements en transport

L'environnement

Le type d'environnement où se trouve une école a 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, maximise les possibilités de déplacements actifs contrairement à 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 les habitudes de ceux fréquentant une école de quartier.

L'aménagement

L'aménagement spécialement prévu à l'intention des piétons et des cyclistes envoie un signal positif à ces derniers et met aux aguets les automobilistes. Par exemple, 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.

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 de mauvaises rencontres. Sur un trajet scolaire, la présence de brigadiers aux intersections très fréquentées par les voitures, 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.

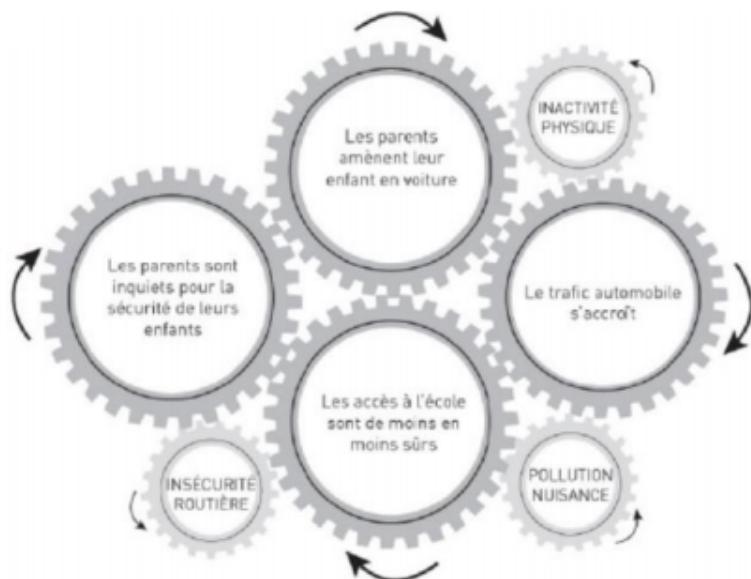
Cercle vicieux

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 scolaire.

Cyclistes et piétons ont des besoins similaires, s'articulant autour des principes d'aménagement de base suivants :

- Continuité et homogénéité du réseau cyclable et du réseau piétonnier ;
- Minimiser les distances — détours — car le carburant est l'effort physique ;
- Importance du confort et de la sécurité car, ne bénéficiant d'aucune protection, cyclistes et piétons sont particulièrement vulnérables et sensibles à l'environnement.

Cercle vicieux



Les 5 E

Le présent rapport propose les mesures des **5 E**, qui constituent 5 grands axes sur lesquels une collectivité ou une organisation désirant favoriser le transport actif doit intervenir :

Environnement
Éducation
Encouragement
Encadrement
Évaluation et planification

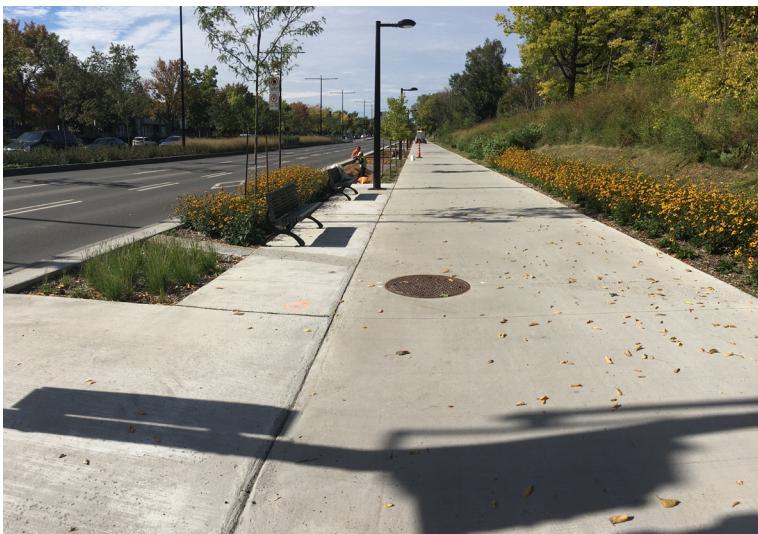
Ces **5 E** sont les plus propices à accroître les déplacements actifs vers l'école et c'est pourquoi ils seront interpellés tout au long des recommandations.

1 Éléments favorables au transport actif déjà en place à Ahuntsic-Cartierville | pour les piétons

Sur le territoire d'Ahuntsic-Cartierville, plusieurs éléments favorables aux déplacements actifs sont déjà en place.

1.1 les trottoirs

La majorité des rues bénéficient de trottoirs des deux côtés de la rue et ce, autant dans les nouveaux développements que dans les plus anciens. Lorsqu'on désire favoriser les déplacements à pied, les trottoirs sont incontournables. De par leur élévation au-dessus du niveau de la chaussée, ils constituent un espace piéton confortable, bien délimité et inaccessible aux véhicules motorisés.



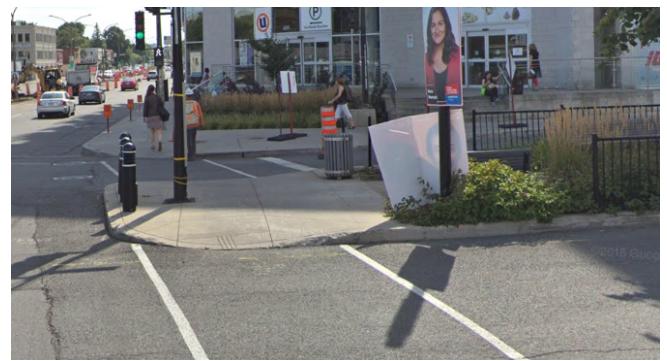
Exemple de trottoirs larges avec banquette végétalisée sur l'avenue Papineau, arrondissement Ahuntsic-Cartierville

1.2 les terre-pleins, l'îlot et le refuge

Plusieurs voies, principalement les voies avec un fort volume de circulation sont munies de terre-pleins et parfois d'un îlot au centre de la chaussée. L'ajout de ces derniers, entre les deux directions de la circulation, limite le rayon de virage à gauche et force un ralentissement des véhicules. Si l'îlot ou le terre-plein a plus de 2,0 m de largeur, il offre également un refuge aux piétons et permet la traversée en deux temps, ce qui simplifie la prise de décision et accroît la sécurité (voir point 5.4 pour plus de détails au sujet de l'aménagement des terre-pleins et des refuges).



Exemple d'un refuge pour piétons au même niveau que la chaussée, intersection du boul. Henri-Bourassa et de l'avenue Christophe-Colomb, arrondissement Ahuntsic-Cartierville



Exemple d'un terre-plein muni de bateaux pavés, empiétant sur le passage piéton, offrant ainsi un refuge aux piétons. Intersection du boul. Henri-Bourassa et de l'avenue Millen, arrondissement Ahuntsic-Cartierville

1.3 Saillies de trottoir

Plusieurs intersections bénéficient de saillies de trottoir, ce qui consiste à élargir le trottoir sur la chaussée. À l'intersection, les saillies de trottoir créent un entonnoir aux multiples effets bénéfiques :

- Pour les piétons, réduction de la longueur de traverse donc des dimensions de la zone de croisement avec les véhicules et les vélos ;
- Amélioration de la visibilité réciproque des piétons, des cyclistes et des automobilistes grâce au positionnement avancé des piétons sur le trottoir et à l'augmentation du dégagement visuel (stationnement éliminé aux abords de l'intersection) ;
- Positionnement des panneaux de signalisation rapproché du centre de vision des automobilistes ;
- Réduction de la vitesse des véhicules en virage, qui ne peuvent plus « couper le coin » ;
- Canalisation des véhicules dont la trajectoire est plus prévisible et qui ne peuvent plus être côte à côte à l'arrêt sans visibilité suffisante pour franchir l'intersection.

En 2013, l'arrondissement comptait des saillies des trottoirs à plus de 50 emplacements sur l'ensemble de son territoire.



Exemple de saillie de trottoir à l'intersection de la rue Legendre Est et de l'avenue André-Grasset

Mentionnons qu'une saillie de trottoir de 2,0 m à 2,3 m de largeur occupe le même espace que les voitures stationnées et assure la continuité du cheminement des cyclistes.



Saillie de trottoir permettant la continuité du cheminement cycliste, intersection de la rue Forbes et du boul. O'Brien, arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

1.4 Passage piéton à mi-tronçon

Certaines rues bénéficient de passage piéton à mi-tronçon. En présence d'un sentier pouvant être utilisé en tant que raccourci pour les modes actifs ou lorsque les intersections d'un îlot sont particulièrement éloignées les unes des autres, il peut s'avérer pertinent d'aménager un passage piéton et/ou cycliste à mi-tronçon. De tels passages légitimisent et sécurisent des trajets qui, en tant que raccourcis, sont de toute manière empruntés. Plusieurs mesures peuvent être mises en place afin de rendre ces passages davantage sécuritaires et d'y favoriser le respect de la priorité des piétons :

- L'aménagement de saillies de trottoir (voir point 1.3);
- L'installation d'une balise centrale (voir point 3.2 sur les mesures temporaires);
- L'aménagement d'un passage surélevé (voir point 5.3);
- L'aménagement d'un îlot refuge (voir point 5.4).



Présence de marquage au sol entre deux saillies de trottoir sécurisant la traversée jusqu'aux Galeries Normandie

2 Éléments favorables au transport actif déjà en place à Ahuntsic-Cartierville | pour les cyclistes

2.1 Bandes cyclables

Le réseau cyclable de l'arrondissement se constitue en partie de bandes cyclables sur rue avec ou sans stationnement. La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, aménagée à même la chaussée et est délimitée une ligne de séparation ou par un revêtement de couleur différente des voies adjacentes. On la trouve en milieu urbain, de préférence dans les rues où la limite de vitesse est égale ou inférieure à 50 km/h.

La bande cyclable n'est jamais bidirectionnelle, parce que la séparation par marquage n'offre pas une sécurité suffisante aux cyclistes qui circuleraient à contresens des automobiles, ce qui présente des risques de collisions importants.



Exemple de bandes cyclables sur rue avec stationnement, situées de part et d'autre de la rue Tolhurst, arrondissement Ahuntsic-Cartierville

2.2 Piste cyclable

On remarque également la présence de pistes cyclables sur le territoire de l'arrondissement parfois en site propre et parfois sur rue. Par définition, les pistes cyclables sont des chaussées séparées physiquement des autres voies de circulation par des délinéateurs, un terre-plein ou un muret.



Piste cyclable en site propre, parcours Gouin



Piste cyclable longeant l'avenue Christophe-Colomb, tantôt en site propre, tantôt sur rue

3 Éléments favorables au transport actif déjà en place à Ahuntsic-Cartierville | pour les piétons et les cyclistes

3.1 Mesures permanentes

Dos d'âne allongé

Plusieurs rues sont munies de mesures de modération de la circulation permanentes dont bénéficient les cyclistes et les piétons. Pensons notamment aux dos d'âne allongés présents à plusieurs endroits sur le territoire de l'arrondissement.

Le dos d'âne allongé est un renflement en travers de la chaussée, dont la hauteur, la longueur et le profil sont étudiés pour causer un inconfort important au-delà de la vitesse souhaitée, laquelle est généralement de 30 km/h. Le dos d'âne allongé ne cause pas de désagrément aux passagers des voitures et aux cyclistes lorsqu'il est franchi à la vitesse pour laquelle il est conçu et est une mesure appropriée sur les rues où la circulation est faible. Il agit toutefois comme une bosse pour les véhicules avec des empattements plus longs, auxquels il occasionne des soubresauts. Pour cette raison, il n'est pas recommandé sur les rues empruntées par les circuits d'autobus, le réseau de camionnage et les parcours prioritaires des camions de pompiers.

En plus d'être une mesure de modération de la circulation qui a fait ses preuves, le dos d'âne allongé a l'avantage de pouvoir être aménagé rétroactivement sans intervention majeure. En effet, il suffit de prévoir un abaissement de chaque côté du dos d'âne, à proximité de la bordure de trottoir, pour permettre l'écoulement des eaux.



Présence de dos d'âne allongés sur la rue De Saint-Réal

3.2 Mesures temporaires

Plusieurs rues sont munies de mesures de modération de la circulation qui sont davantage temporaires soit parce qu'elles constituent des mesures saisonnières ou encore parce qu'elles sont en quelque sorte des projets pilotes (voir point 5.3).

Signalisation latérale

Plusieurs passages piétons sont sécurisés à l'aide de signalisations latérales, qui font office de saillies de trottoir en raison de leur implantation sur la chaussée directement.



Signalisation latérale combinée à une balise centrale, rue Sauriol Est

Balise centrale

Plusieurs segments de rue en zone sensible (parc ou école) bénéficient de balises centrales, lesquelles constituent une mesure de rétrécissement de la chaussée. De plus, celles-ci étant situées en plein cœur du champ de vision des automobilistes, elles peuvent transmettre efficacement des messages tels que :

- Un rappel de la limite de vitesse prescrite ;
- Un rappel aux véhicules motorisés de leur obligation de céder le passage aux piétons, lorsque combiné à un passage piéton non protégé (à larges bandes jaunes).



Balise centrale, rue De Meulles

Radar pédagogique (afficheur de vitesse)

Les radars pédagogiques permettent d'afficher, en temps réel et à l'ensemble des usagers de la route présents, la vitesse réelle des véhicules en circulation. Ainsi, non seulement il rappelle à l'ordre les conducteurs qui excèdent par inadvertance la limite de vitesse permise, mais il devient en plus gênant d'effectuer volontairement un excès de vitesse. Il s'agit toutefois d'une mesure de sensibilisation qui ne contraint pas physiquement les véhicules à ralentir et les conducteurs les plus délinquants ne modifieront donc pas leur comportement. À cet égard, des radars photo sont davantage efficaces.



Radar pédagogique, rue Berri

Réseau de rues locales et secteur à 30 km/h

À l'été 2018, entrait en vigueur une nouvelle réglementation visant à réduire la limite de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du réseau de rues locales de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

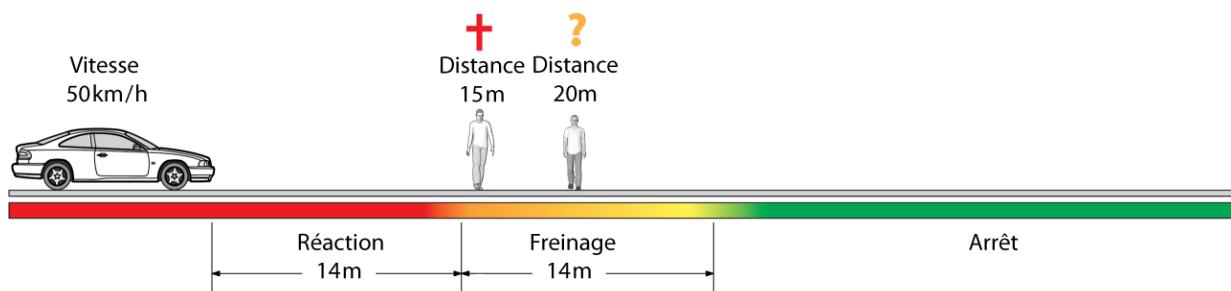
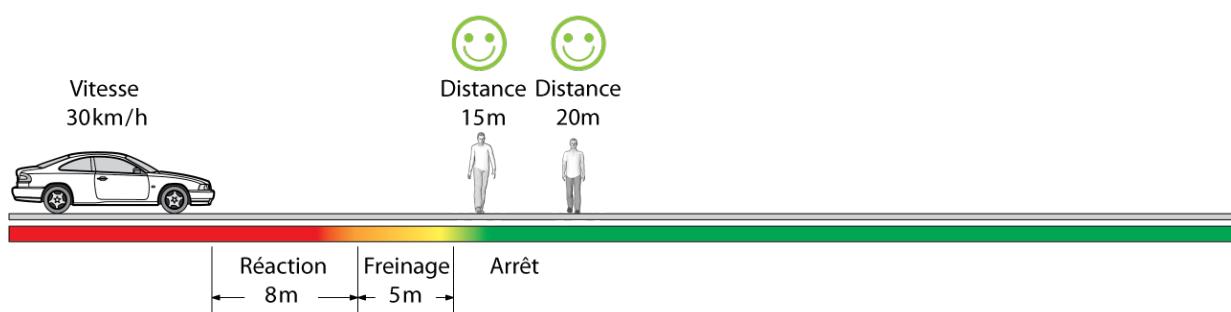
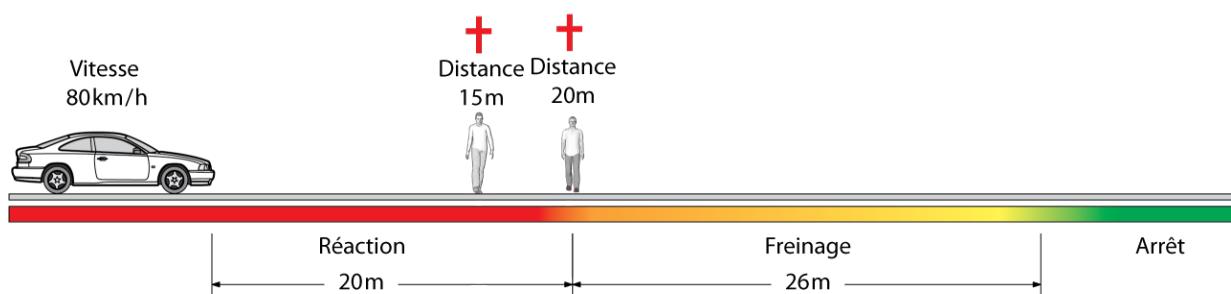
Cette réglementation visait également:

- Certains axes de rues collectrices, auparavant à 40 km/h, qui ont été réduits à 30 km/h.
- Certains axes de rues collectrices, auparavant à 50 km/h, qui ont été réduits à 40 km/h avec abaissement de la vitesse à 30 km/h devant les parcs et les écoles.
- Certains axes du réseau artériel, auparavant à 50 km/h, qui ont été réduits à 40 km/h.
- La réduction de la limite de vitesse à 30 km/h devant 8 écoles se situant sur une artère dont la limite maximale permise est de 50 km/h.

À cet effet, mentionnons que pour un piéton happé par un véhicule circulant à 30, 50 ou 65 km/h, les risques de décès sont respectivement de 10 %, 45 % et 85 %.

De plus, à 30 km/h, le conducteur s'immobilisera avant le piéton à 15 m devant lui. À 50 km/h, le piéton à 15 m sera tué et celui à 20 m sera blessé. À 80 km/h, les deux piétons seront tués.

Effet de la vitesse sur la distance de freinage



Marquage au sol

On remarque la présence de marquage au sol sur plusieurs segments de rue. (voir point «5.7 Entretenir le marquage sur la chaussée»)

Certaines rues bénéficient de :

- Marquage de hachures
- Marquage de vélos et de chevrons
- Marquage de pictogrammes des écoliers
- Passages piétons/écoliers sécurisés (voir point 3.2 sur la signalisation latérale)
- Passages piétons à larges bandes et à bandes simples



Marquage de hachures, Avenue Millen



Marquage de vélos et de chevrons, rue Dudemaine



Passage piétons/écoliers à larges bandes sécurisé par une signalisation latérale, rue De Beauharnois Ouest
Google, 2018



Pictogramme des écoliers, rue Grenet



Passage piéton à bandes simples, rue Victor-Doré

4 Mesures de renforcement et de sensibilisation au partage de la route

Voici les différentes mesures de renforcement et de sensibilisation au partage de la route réalisées sur le territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

Opérations dans les zones scolaires

À l'occasion de la rentrée scolaire, les policiers ont effectué des activités de prévention et de répression, aux abords des écoles, s'échelonnant de la fin août à la fin octobre.

De plus, tout au long de l'année, plusieurs opérations visant la sécurité routière seront effectuées. Les opérations visent principalement :

- Les voies réservées
- Les piétons
- La vitesse
- Les cyclistes

Opérations sur le territoire de l'arrondissement :

En période estivale, les policiers et les cadets à vélo, en collaboration avec l'organisme Jeunesse au soleil, ont tenu des kiosques de burinage pour les vélos.

Dans leurs opérations, les policiers ont accordé une priorité aux lieux identifiés lors du bilan des endroits les plus accidentogènes dans le secteur.

À l'automne, plusieurs opérations corporatives sont effectuées dans le cadre de la campagne de sensibilisation « 100 % vigilant ». Ces opérations visent les piétons et les conducteurs.



Plan de la rentrée scolaire

Dans le cadre de la rentrée scolaire 2018, le SPVM a élaboré un plan d'action visant notamment la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le SPVM en collaboration avec certaines écoles a notamment procédé à des opérations de sensibilisation et de renforcement telles que :

- La remise d'avis d'infraction ou de bonne conduite aux automobilistes avec la participation des élèves des écoles.
- Mise en place de remorque radar afin de sensibiliser les automobilistes au respect de la limite de vitesse.
De plus, durant la période de la rentrée scolaire, le SPVM procède à des remises d'infractions à l'égard :

Des zones de débarcadères
D'excès de vitesse dans les zones scolaires.
De manœuvres illégales en lien avec les autobus scolaires.

En participant au programme **À pied, à vélo, ville active**, l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville réitère son engagement envers les transports actifs et sa volonté de poursuivre la sécurisation des trajets des écoliers.

5 Recommandations générales à l'Arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

5.1 Sécuriser les principaux axes de cheminement des élèves

L'identification des corridors scolaires est utile à plusieurs égards :

- Identifier les corridors où la réalisation de mesures d'apaisement de la circulation doit être priorisée ;
- Inciter, le long de ces corridors, les automobilistes à adopter un comportement prudent en leur indiquant la forte probabilité qu'ils ont de rencontrer des écoliers ;
- Diriger les écoliers vers ces corridors qui sont les plus sécuritaires vers l'école.

De tels corridors existent à Ahuntsic-Cartierville. Le but est de les identifier de façon plus marquée notamment par le recours aux traverses pour piétons à proximité des écoles. Certains éléments pourraient être mis en place pour inciter davantage les automobilistes à réduire leur vitesse et à avoir une plus grande vigilance lorsqu'ils y circulent. En ce sens, il est recommandé :

- De prioriser ces corridors en ce qui a trait aux recommandations concernant :
 - Le dégagement visuel des intersections (voir point 5.2)
 - L'entretien du marquage sur la chaussée (voir point 5.7) ;
 - Le traitement des intersections majeures (voir point 5.4) ;
 - La sécurité, le confort et le déneigement des trottoirs et des voies cyclables.
(voir points 5.5, 5.6 et 5.9).
- D'identifier visuellement ces corridors, notamment par l'ajout de balises centrales ou par le marquage de pictogrammes d'écoliers sur la chaussée ;
- De multiplier, dans la mesure du possible, l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation le long de ces corridors (voir point 5.3) ;
- De marquer les passages pour piétons le long de ces corridors ;
- De marquer les lignes d'arrêt en présence d'arrêts obligatoires au croisement d'un corridor scolaire.

De plus, et puisque la répartition géographique des élèves peut varier au fil des années, il est recommandé de s'assurer périodiquement que la localisation des corridors scolaires est toujours appropriée en regard du cheminement des élèves vers l'école. À cet égard, les cartes de répartition géographique des élèves de chacune des écoles traitées dans ce plan de déplacement scolaire peuvent être d'une grande utilité.

5.2 Dégagement visuel aux intersections

Le stationnement d'un véhicule à moins de 5 m d'une intersection est une infraction à l'article 386 du Code de la sécurité routière du Québec. Les voitures y étant stationnées obstruent la visibilité aux coins des rues. Cette situation est dangereuse pour les piétons voulant y traverser, mais également pour tous les utilisateurs de la route s'approchant de l'intersection. Les risques sont d'autant plus grands pour les enfants en raison de leur petite taille. Une visibilité accrue réduit le risque de collision entre les automobiles, les piétons et les cyclistes en permettant un temps de réaction plus grand.

L'Arrondissement peut prendre des mesures visant à dégager les intersections, prioritairement le long des corridors et des zones scolaires ainsi qu'autour des parcs.

Plusieurs mesures peuvent être envisagées à cette fin :

- La poursuite du retrait des cases de stationnement marquées à moins de cinq mètres des intersections sur les rues commerciales ;
- L'implantation d'une signalisation d'interdiction de stationner ou de s'arrêter appropriée aux intersections ;
- Un marquage au sol approprié rappelant l'interdiction de stationner ;
- Des aménagements physiques empêchant les voitures de s'y stationner :
 - Des mesures saisonnières : installation de bacs à fleurs, de bollards, de supports à vélo, etc.
 - Des mesures permanentes : aménagement de saillies de trottoirs.



Exemple de marquage visant le dégagement visuel de l'intersection, arrondissement de Verdun



Support à vélo installé près d'une intersection, arrondissement Le Plateau-Mont-Royal



Retrait de cases de stationnement marquées à moins de cinq mètres de l'intersection par le moyen de saillie en pavés colorés et un panneau signalant un « arrêt interdit », rue Fleury Ouest, arrondissement Ahuntsic-Cartierville

Google, 2018

5.3 Implanter davantage de mesures de modération de la circulation

La sécurité et le confort des piétons et des cyclistes est particulièrement influencée par le volume et la vitesse de la circulation. Ainsi, plus le nombre de véhicules motorisés est grand et plus la vitesse de ces derniers est élevée, moins il y a de gens qui opteront pour la marche ou le vélo dans leurs déplacements. Ceci est d'autant plus vrai pour les usagers vulnérables tels que les enfants ainsi que les personnes âgées ou à mobilité réduite.

La mise en place de mesures de modération de la circulation offre plusieurs avantages :

- Diminue la vitesse de circulation. On vise généralement à limiter la vitesse à 30 km/h, ce qui réduit les distances de freinage de moitié comparativement à 50 km/h :
 - Diminue non seulement les risques d'accident pour tous (piétons, cyclistes et automobilistes), mais également la gravité des blessures en cas de collision ;
 - Diminue les écarts de vitesses entre les différents usagers et favorise un meilleur partage de la route entre piétons, cyclistes et automobilistes.
- Diminue le nombre de véhicules motorisés sur les rues locales :
 - Limite la circulation de transit en rendant le réseau routier local moins concurrentiel que les collectrices et les artères ;
 - Réduit le bruit, la poussière et la pollution générés par les véhicules motorisés et augmente la qualité de vie des riverains ;
- Amorce un cercle vertueux : plus les rues deviennent conviviales pour les déplacements actifs et plus souvent les citoyens choisissent un mode actif en remplacement de l'automobile.

Ainsi, l'implantation de davantage de mesures de modération de la circulation dans les zones scolaires et le long des principaux axes de cheminement des écoliers s'avère donc tout à fait pertinente pour favoriser les déplacements actifs des élèves.

Plusieurs mesures de modération de la circulation ont été abordées précédemment. Voici d'autres mesures parmi les plus conventionnelles, susceptibles d'être pertinentes sur le territoire d'Ahuntsic-Cartierville.

L'intersection et passage surélevés

Une intersection ou un passage surélevé s'apparente à un dos d'âne allongé et offre plusieurs avantages :

- Ce ne sont plus les piétons qui traversent les voies de circulation, mais plutôt les véhicules qui traversent le « trottoir » ;
- L'écoulement des eaux se fait en dehors du cheminement des piétons et le risque qu'un piéton attendant de traverser se fasse éclabousser s'amenuise ;
- Lorsque combiné à un passage piéton non protégé, cet aménagement oblige les véhicules motorisés à ralentir et augmente la prédisposition des automobilistes à remarquer qu'un piéton désire traverser et à lui céder le passage.



Intersection surélevée
NACTO, 2013



Intersection surélevée, intersection de la Montée des Trente et de la Rue Louis-Ducharme, Ville de Mont-Saint-Hilaire
Google, 2018



Exemple de passage piéton surélevé, Ville de Lévis

Des mesures entre les intersections

La géométrie de la rue dicte le comportement des conducteurs de manière beaucoup plus efficace que ne peut le faire la signalisation. Il importe de mentionner que de réduire la limite de vitesse sur une rue sans aucune autre modification n'aura aucun effet à long terme, à moins d'avoir recours à une présence policière en tout temps.

Le principe à suivre pour la conception des chaussées entre les intersections est plutôt de limiter l'espace dédié à l'automobile. Une chaussée trop large incite à la vitesse comme le fait les chaussées rectilignes.

À cet effet, plusieurs mesures sont possibles afin de réduire la largeur de la chaussée, voici des mesures parmi les plus conventionnelles :

L'élargissement des trottoirs ou de banquettes réduit la largeur de la chaussée. Comme il s'agit d'une mesure très coûteuse, on l'envisage surtout lors de travaux majeurs.

L'ajout de bandes cyclables 1,5 à 1,8 m de largeur par direction. Cette solution est intéressante lorsqu'elle diminue la largeur de la voie de circulation de façon à empêcher le dépassement, ce qui force le respect de la limite de vitesse dès qu'on suit un conducteur qui en fait autant.

L'ajout supplémentaire de dos d'âne allongé (voir point 3.1).



Exemple de mesures de modération de la circulation entre les intersections. Élargissement des trottoirs, et ajouts de bandes cyclables de part et d'autre de l'avenue Laurier, arrondissement Le Plateau-Mont-Royal.

Google, 2018

Les mesures temporaires et permanentes

Les mesures temporaires sont intéressantes dans la mesure où elles peuvent servir de test d'efficacité et sont moins coûteuses à court terme que les mesures permanentes. Pensons notamment à des mesures faisant office de saillies de trottoir telles que l'installation de bacs à fleurs, de bollards ou de supports à vélo, le tout pouvant être combiné à des saillies en marquage. Ainsi, tout au long de nos recommandations, lorsque l'aménagement des saillies de trottoir est suggéré, il est à noter qu'à court terme des mesures temporaires faisant office de saillies de trottoir (bollards, bacs à fleur, saillies en marquage) sont également encouragées.

Les mesures permanentes quant à elles sont intéressantes à plusieurs égards. Une fois implantées, elles nécessitent moins d'entretien et mobilisent donc moins de mains-d'œuvre à long terme que les mesures saisonnières qui doivent être implantées et retirées chaque année. Des mesures permanentes telles que l'élargissement des trottoirs et l'aménagement de saillies de trottoir cristallisent la configuration, le paysage et donc la convivialité des rues favorisant ainsi les déplacements actifs. En effet, cela aura un impact sur les citoyens qui remplaceront l'utilisation de l'automobile par un mode de transport actif pour certaines activités.

Les mesures de modération de la circulation en période hivernale

Selon le Ministère des Transports du Québec (MTQ) :

« La problématique de la vitesse est quelque peu différente durant la saison hivernale. On suppose généralement que les conducteurs sont plus prudents et les vitesses pratiquées plus faibles durant l'hiver, surtout lorsque la chaussée est sur fond de neige, ce qui est relativement fréquent dans les rues locales résidentielles. Les plaintes portant sur la vitesse excessive dans les rues résidentielles sont d'ailleurs moins nombreuses durant la saison hivernale. »¹

Considérant cela, le fait que plusieurs municipalités retirent leurs aménagements modérateurs en période hivernale apparaît moins problématique. Idéalement, des aménagements présents à longueur d'année devraient être privilégiés, mais comme les problématiques de vitesse sont davantage présentes en été, mieux vaut mettre des aménagements temporaires durant cette période qu'aucun aménagement.

De plus, le MTQ nous éclaire sur la problématique du déneigement des aménagements permanents en période hivernale :

« Une consultation de municipalités ayant installé des dos-d'âne allongés depuis plusieurs années a montré que, de façon générale, pour la majorité d'entre elles, les conditions hivernales et l'entretien hivernal ne posent pas de problème majeur : l'effet ralentisseur des dos-d'âne est conservé, il y a peu de dégradations de l'aménagement ou de difficultés de déneigement. Ce constat est partagé par d'autres provinces canadiennes ou des États américains. »²

Ainsi, s'il est vrai que les mesures de déneigement doivent être adaptées aux aménagements présents et que cela peut demander une période d'ajustement, il importe de garder en tête que cela est possible.

1- Berthod, Catherine (MTQ). Modération de circulation — Dos-d'âne allongés et coussins. p.5 Consultation en ligne : <http://conf.tac-atc.ca/english/annualconference/tac2011/docs/t2/berthod-f.pdf>.

2- Idem p.15

5.4 Faciliter la traversée des artères et des rues collectrices

Les artères et les rues collectrices de l'arrondissement sont souvent citées comme étant inconfortables à traverser en raison notamment du volume de circulation qu'on y retrouve et de la largeur de leur chaussée. En ce sens, elles peuvent représenter des barrières aux déplacements actifs, particulièrement pour les enfants et les personnes âgées ou à mobilité réduite.

À cet effet et puisque :

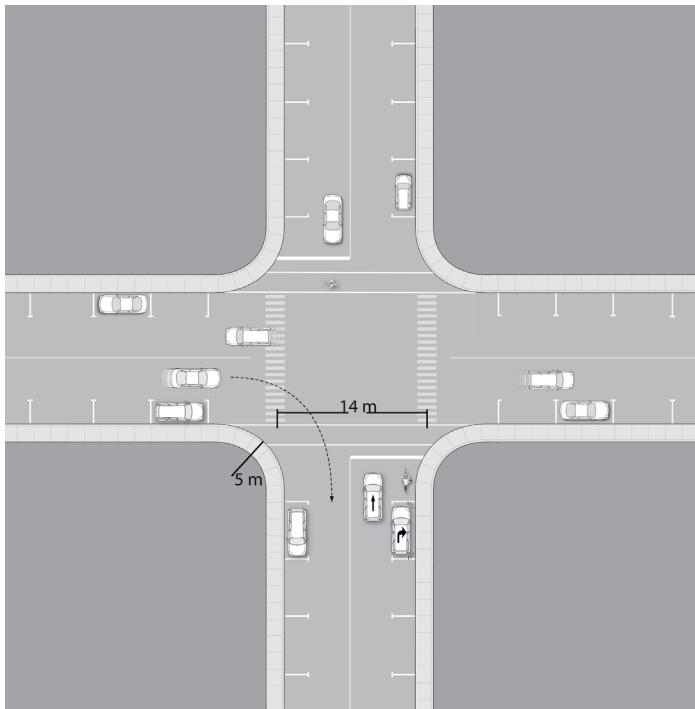
- La majorité des accidents de la route impliquant des piétons ou des cyclistes ont lieu aux intersections ;
- Le nombre d'accidents augmente proportionnellement en fonction de la largeur de la chaussée à traverser et du volume de circulation automobile qu'on y retrouve.

Il est recommandé de prendre des mesures pour faciliter la traversée des artères aux intersections.

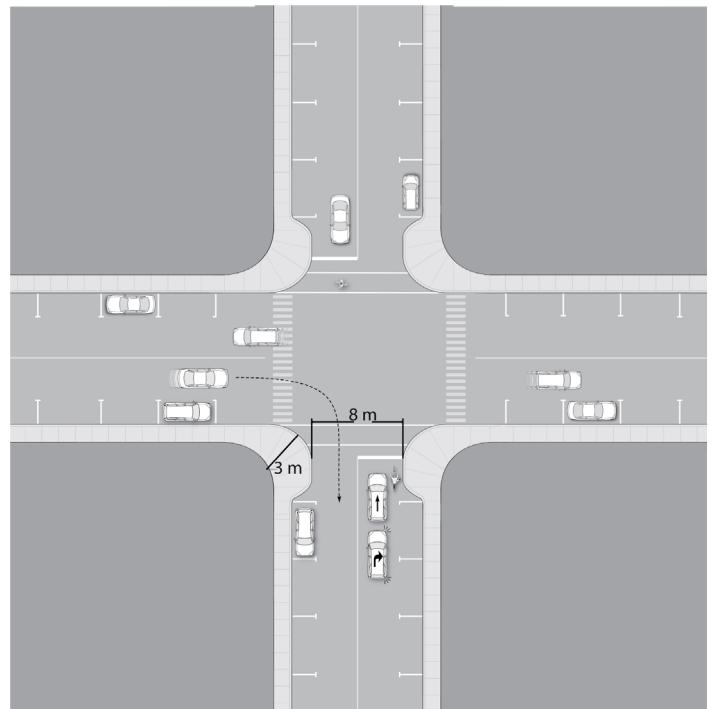
Les mesures pouvant être prises à cette fin sont nombreuses, mais visent généralement à répondre aux objectifs suivants :

Simplifier la traversée de l'intersection :

- Favoriser une signalisation assurant la priorité des piétons (exemples : implantation de feux pour piétons à décompte numérique, ajout d'une phase protégée ou exclusive pour piétons dans le cycle des feux de circulation, allongement du temps alloué pour traverser, etc.);
 - Lors d'une phase protégée pour piéton, il est interdit aux véhicules d'effectuer des manœuvres de virage et leur trajectoire ne croise donc pas celle des piétons ;
 - Lors d'une phase exclusive pour piétons, les piétons commencent la traversée de l'intersection alors que l'ensemble des feux de circulation est rouge et que tous les véhicules sont immobilisés.



Exemple d'une intersection sans saillie de trottoir



Exemple d'une intersection avec saillies de trottoir

Diminuer la durée d'exposition des piétons et cyclistes :

- Réduire la distance à franchir à l'intersection (exemples : réduction du nombre de voies de circulation, réduction des rayons de trottoirs, aménagement de saillies de trottoir à l'intersection, présence d'un îlot refuge ou d'un terre-plein au centre de la chaussée, etc.).
- Certaines intersections majeures de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville bénéficient d'îlots refuges ou de terre-pleins, toutefois :
 - Rares sont les terre-pleins qui protègent les passages piétons ;
 - Certains terre-pleins obstruant en partie les passages piétons ne font que partiellement office d'îlots refuges en plus d'être démunis de bateau pavé. Ceci les rend non seulement inutilisables pour plusieurs piétons à mobilité réduite, clientèle qui est pourtant la plus susceptible de bénéficier de ce type d'aménagement, mais qui en plus oblige ces derniers à s'exposer au risque en contournant l'obstacle via la voie de circulation utilisée par les véhicules motorisés ;
 - À l'avenir, il est recommandé d'aménager des îlots refuges idéalement au même niveau que la chaussée ou à tout le moins, qui bénéficient de bateaux pavés (voir point 1.2) . Selon les normes de conception, un terre-plein agissant de refuge pour les piétons doit avoir une largeur minimale de 2,0 m.



Terre-plein trop court, empiétant partiellement sur le passage piéton, ne bénéficiant pas de bateau pavé



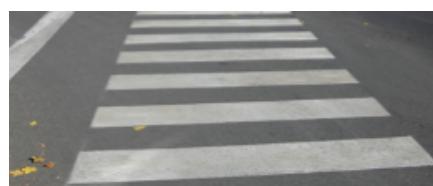
Terre-plein trop court ne protégeant pas le passage piéton

Améliorer la visibilité à l'intersection par :

- Le marquage au sol de passages piétons ou de vélos et de chevrons bien visibles :
 - Le marquage à larges bandes permet de mieux délimiter la zone de traverse et d'en augmenter la visibilité. Il est recommandé de marquer un minimum de deux passages piétons à bandes larges, orientées selon les débits piétonniers, sur les intersections jugées à risque.
 - L'aménagement d'un passage piéton délimité par un matériau contrasté, tels que du béton ou des pavés, a l'avantage d'identifier encore plus clairement la priorité qui doit être accordée aux piétons et de ne jamais s'effacer.
 - Voir également les recommandations suggérées concernant l'entretien du marquage au sol et les techniques de marquage qui augmentent leur durabilité (voir point 5.7).
- Le dégagement visuel aux coins de l'intersection, notamment par l'aménagement de saillies de trottoir (voir point 5.2).



Exemple d'un marquage de passage piéton à bandes simples



Exemple d'un marquage de passage piéton à larges bandes



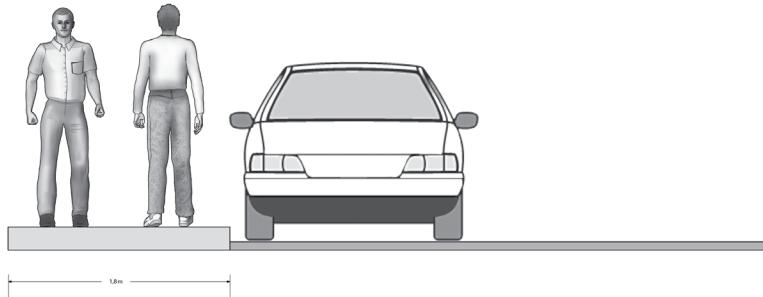
Exemple d'un marquage de vélos et de chevrons

5.5 Augmenter la sécurité et le confort des déplacements sur les trottoirs

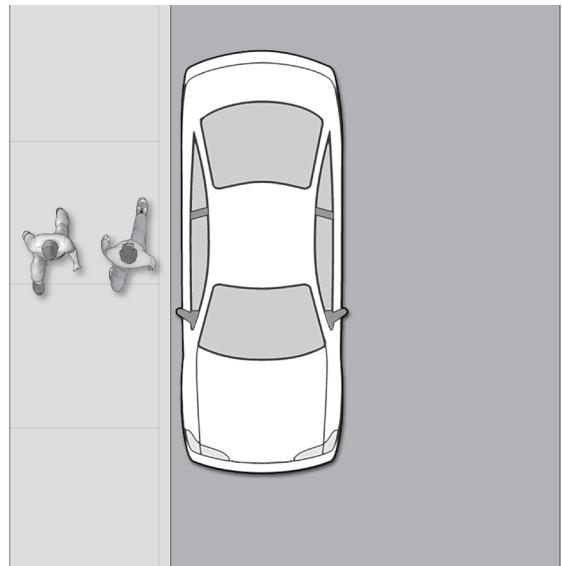
Sur le territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville, plusieurs rues ne bénéficient que de trottoirs dont la largeur est d'environ 1,5 m. Cette largeur rend difficile le croisement entre deux piétons ainsi que leur cheminement côté à côté.

Pour circuler confortablement :

- Un piéton requiert un espace de 0,9 m de largeur.
- Une largeur de 1,8 m est plus appropriée pour assurer le confort des piétons lorsqu'ils se croisent, en particulier lorsque le trottoir borde la chaussée, et pour maintenir un corridor dégagé suffisamment large en hiver.
- Près des écoles et partout où il peut y avoir un fort achalandage piéton, les trottoirs devraient avoir une largeur minimale de 2,0 m, voire 2,5 m. Une largeur de 4,0 m n'est pas excessive devant une école considérant que l'arrivée et la sortie des classes génèrent dans un même laps de temps un grand nombre d'élèves sur le trottoir.



Une largeur minimale de 1,8 m est recommandée pour le trottoir en bordure de chaussée



Une quantité significative de bâtiments bénéficient d'espaces de stationnements privés et les nombreuses entrées charretières qui y donnent accès causent de l'inconfort :

- À longueur d'année aux personnes à mobilité réduite et aux familles avec poussettes ;
- L'hiver, lorsque glissantes, à toute la population.



La pente des entrées charretières cause de l'inconfort aux piétons, particulièrement aux personnes à mobilité réduite et aux familles avec poussette



Exemple d'entrée charretière, Boul. O'Brien, arrondissement Ahuntsic-Cartierville

L'aménagement de banquettes le long des trottoirs :

- Permet d'aménager la pente des entrées charretières à l'écart du trottoir;
- Augmentent la marge de recul entre les voies de circulation automobile et la zone piétonne et donc le sentiment de sécurité des piétons;
- Réduit la largeur de la chaussée et donc la vitesse des véhicules, ce qui augmente la sécurité réelle de tous les usagers de la route;
- Crée une aire de dépôt pour la neige, ce qui facilite l'entretien hivernal des trottoirs et des voies cyclables en bordure de trottoir, le cas échéant ;
 - Les nombreux bacs de recyclage, de compostage et de poubelles afin d'éviter qu'ils ne deviennent des obstacles aux piétons.
- Permet d'améliorer la qualité de vie des résidents, lorsque végétalisées.



Exemple de banquette végétalisée, Grande Allée, arrondissement Ahuntsic-Cartierville

Il est également possible, lors de la reconstruction des trottoirs, d'aménager les entrées cherretières de manière à assurer la continuité du niveau du trottoir.



Exemple d'entrée charretière assurant la continuité du niveau du trottoir, avenue Papineau, arrondissement Ahuntsic-Cartierville

5.6 Réaménager le réseau cyclable existant selon les meilleures pratiques

Le nombre de voies cyclables desservant les axes nord-sud et surtout est-ouest de l'arrondissement est très limité et souvent déconnecté au sein même de l'arrondissement ainsi qu'avec les arrondissements voisins. De plus, l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville compte d'importantes barrières aux déplacements. Notons :

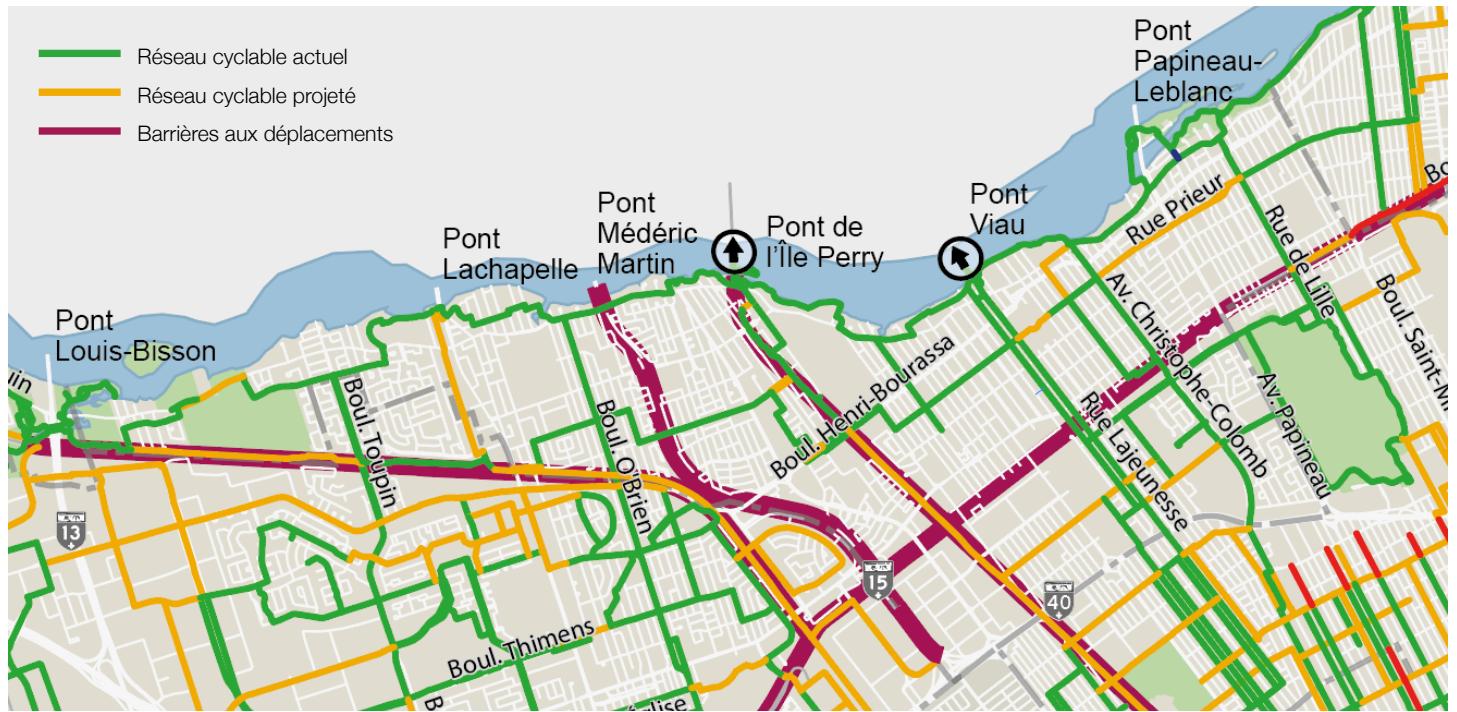
- Le chemin de fer du CN
- Le chemin de fer du CP
- L'autoroute des Laurentides

Cela crée des coupures dans le territoire et une certaine discontinuité de la trame de rue. Par conséquent, celle-ci rend les déplacements à vélo difficiles en raison des détours et donc de la distance des déplacements que cela occasionne. Cela se double d'une insuffisance de lieux de franchissement de ces barrières et génère ainsi des volumes de circulation importants sur les voies les traversant.

Pour ces raisons, il est important d'ajouter des aménagements cyclables desservant notamment les axes est-ouest. À cet effet, prioriser les lieux de franchissement dans la poursuite du développement des aménagements cyclables afin de bien connecter l'arrondissement et s'assurer de sécuriser suffisamment ces aménagements.

De plus, bien que le parcours Gouin offre une alternative intéressante afin de traverser l'arrondissement d'est en ouest, il dessert essentiellement le nord de l'île, peu de destinations utilitaires et sa connexion aux axes nord-sud demeure marginale, principalement dans le secteur ouest de l'arrondissement. De plus, dans certaines conditions il est souhaitable que les voies cyclables traversent les parcs, tels que ceux bordés par le parcours Gouin pour créer un raccourci ou pour éloigner les cyclistes de la circulation automobile sur une longue distance. Néanmoins, la sinuosité des aménagements cyclables et les nombreuses manœuvres de virage occasionnées par ces aménagements augmentent, dans le cas contraire, la complexité du parcours ainsi que le temps de trajet. À cet effet, il importe de favoriser le développement de voies cyclables à vocation utilitaire et de privilégier des trajets rectilignes.

Une meilleure connexion avec les arrondissements voisins est également souhaitable. À cet effet, nous saluons le réseau cyclable projeté de l'agglomération de Montréal.



Extrait du réseau cyclable actuel et projeté de l'agglomération de Montréal (programmation 2018-2019)

Pour plus d'informations au sujet des types de voies cyclables, vous pouvez consulter : <http://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/amenagements-cyclables-intro/>

5.7 Entretenir le marquage sur la chaussée

Le marquage au sol des passages pour piétons permet d'indiquer clairement non seulement là où les piétons doivent traverser, mais également là où les automobilistes doivent s'attendre à voir ceux-ci traverser. Par exemple, lorsqu'un passage pour piétons est présent à un arrêt, un automobiliste aura davantage tendance à immobiliser son véhicule avant celui-ci plutôt qu'à la limite de la voie perpendiculaire. De plus, puisque les enfants ont besoin de repères clairs pour respecter les règles, le recours à ce type de marquage au sol est tout indiqué le long des principaux axes de cheminement des élèves vers leur école.

En ce qui concerne le marquage des aménagements cyclables et des passages pour cyclistes, ils sont utiles autant pour rappeler leur présence aux autres usagers de la route que pour transmettre aux cyclistes ce qui est attendu de leur part (sens de la circulation et cheminement).

Il est recommandé de refaire rapidement le marquage après la saison hivernale et de donner la priorité aux zones situées le long des corridors et des zones scolaires ainsi qu'autour des parcs lors des opérations de marquage. Pour éviter les opérations de marquage récurrentes, il est recommandé d'utiliser des types de marquage plus durables, par exemple le marquage thermoplastique.



Marquage au sol effacé, rue Michel-Sarrazin, arrondissement Ahuntsic-Cartierville



Exemple de marquage permanent thermoplastique – école Cœur-Immaculé-de-Marie, arrondissement Le Sud-Ouest.

5.8 Installer des supports à vélo

La disponibilité de stationnement pour vélos à proximité des lieux de destination est un élément essentiel à prendre en considération si l'on veut contribuer à favoriser la pratique du vélo.

Alors que l'espace autour des écoles ainsi que leurs moyens financiers sont parfois limités, la municipalité peut jouer un rôle important en augmentant l'offre de supports à vélo sur le domaine public près de ces institutions.

Le vélo est un moyen de transport compétitif surtout pour des distances en deçà de 5 km. Au-delà de cette distance, la combinaison de ce dernier et des modes de transport collectifs est une stratégie gagnante qui permet de remplacer l'utilisation de l'automobile sur de plus longues distances. Toutefois, en l'absence d'un endroit sécuritaire pour stationner leur vélo, il est peu probable que les citoyens choisissent cette option.

À cet effet, saluons le règlement de zonage de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville qui oblige la plupart des nouvelles constructions à fournir des espaces de stationnement pour vélos. Voici certains éléments susceptibles de bonifier ce règlement :

- Augmenter le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélos requis. À titre indicatif, voici les recommandations du guide technique « Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec :

Fonctions et lieux	Nombre recommandé d'unités de stationnement pour vélo
Résidences	1 ou plus par 2 logements existants. 1 ou plus par nouveau logement.
Établissement d'enseignement	1 par 5 à 20 élèves 1 par 10 à 40 employés
Lieux de travail	1 par 10 à 40 employés ou 1 par 150 à 600 m ² de bureau
Services	1 par 25 à 100 usagers
Commerce isolé	2 ou plus
Rue commercante	5 par 100 m de façade
Centre commercial	1 par 500 m ² de superficie

- Autoriser qu'un certain nombre d'espaces de stationnement pour voiture soit remplacé, advenant le désir d'offrir davantage d'espace de stationnement pour vélos que le nombre minimal requis.
- De plus, puisque ce règlement ne vise que les nouvelles constructions ou les parties agrandies, il est recommandé d'augmenter le nombre de supports à vélo sur le domaine public de l'arrondissement. Pour ce faire prioriser :
 - Les pôles générateurs de déplacements, notamment les établissements scolaires, les bâtiments publics, les parcs ainsi que les secteurs commerciaux et d'emplois.
 - Les pôles intermodaux, tels les gares de trains de banlieue et les arrêts d'autobus stratégiques, notamment le long des axes bénéficiant de mesures préférentielles pour autobus.

- Les secteurs résidentiels à hautes densités où les résidents ne bénéficient pas toujours d'un espace privé suffisant pour leur permettre de garer leur vélo.

Des supports de type «arceaux» ou «râtelier» peuvent facilement être installés sur les trottoirs lorsque leur largeur est suffisante. Dans le cas contraire, des supports peuvent être installés sur la chaussée en bordure du trottoir. Lorsque localisée près d'un coin de rue, une telle installation permet également le dégagement visuel à l'intersection en empêchant les voitures de s'y stationner (voir point 5.2).

Une autre stratégie pouvant être adoptée consiste à fournir gratuitement des supports à vélo aux propriétaires fonciers qui en font la demande, à condition que les supports soient localisés de manière à être accessibles au grand public. Ceci permet :

- D'élargir l'offre de supports à vélo même dans les endroits où l'espace disponible sur le domaine public est limité;
- D'identifier les endroits où une demande de supports à vélo est latente.



Support de type «arceaux» sur rue en bordure d'une intersection , arrondissement Le Plateau-Mont-Royal



Support de type «râtelier» en bordure du trottoir près de l'école Saint-Gabriel, arrondissement Le Sud-Ouest

5.9 Déneigement aux abords des écoles

L'importance des trottoirs et des voies cyclables pour le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, particulièrement pour les usagers plus vulnérables comme les enfants et les personnes âgées ou à mobilité réduite, a été mentionnée plus haut. Cependant, il importe d'ajouter que les trottoirs et les voies cyclables doivent être accessibles durant toute l'année. Ainsi, un déneigement adéquat de ces infrastructures doit être fait en saison hivernale.

Conséquemment, l'arrondissement se doit d'assurer un déneigement le plus rapide possible des trottoirs et des voies cyclables, en plus de prioriser les rues adjacentes aux écoles ainsi que les corridors les plus achalandés par ses écoliers. Aussi, il convient de planifier les opérations aux environs des écoles de manière à effectuer le déneigement avant les heures d'entrée et de sortie des écoliers pour éviter les conflits entre ces derniers et les véhicules de déneigement.



Arrondissement Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

6 Recommandations générales aux équipes-écoles

6.1 Sensibiliser les parents et les élèves à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires

Parfois pressés par le temps, certains parents automobilistes adoptent des comportements qui peuvent compromettre la sécurité des enfants aux abords des écoles. Certains d'entre eux ne respectent pas les règles de stationnement ou encore les limites de vitesse de la zone scolaire. De plus, le non-respect de la priorité aux autobus et aux piétons est monnaie courante aux abords des écoles. La plupart du temps, les parents ne sont pas conscients qu'ils menacent la sécurité des élèves.

Aussi, il arrive que certains élèves piétons ne respectent pas le Code de la sécurité routière et adoptent des comportements qui ne sont pas pleinement sécuritaires dans leurs cheminements entre le domicile et l'école. Plusieurs ne traversent pas aux intersections, ne suivent pas les corridors scolaires ou n'écoutent pas les directives des brigadiers.

Pour favoriser des comportements plus sécuritaires, les équipes-écoles peuvent jouer un rôle important en effectuant une sensibilisation récurrente auprès des élèves et des parents sur l'importance d'adopter des comportements adéquats lorsqu'ils se rendent à l'école.

En ce qui concerne les parents automobilistes, insister particulièrement sur l'importance de :

- Respecter la priorité des piétons aux traverses piétonnes ;
- Respecter les limites de vitesse de la zone scolaire ;
- Ne pas immobiliser son véhicule à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'une traverse piétonne pour y assurer une bonne visibilité ;
- Ne pas immobiliser son véhicule dans les zones de débarcadère pour autobus scolaires ;
- Ne pas s'arrêter en double file pour déposer leurs enfants ;
- Ne pas effectuer de virage en U aux abords de l'école.

En ce qui concerne les élèves piétons, insister particulièrement sur l'importance de :

- Marcher sur les trottoirs ;
- Établir un contact visuel avec les autres usagers, notamment aux intersections, pour s'assurer d'être vu ;
- Traverser la rue à une intersection, en privilégiant les intersections sécurisées ;
- Traverser la rue avec l'aide du brigadier scolaire, le cas échéant ;
- Emprunter les traverses piétonnes, le cas échéant, pour traverser la rue.

En ce qui concerne les élèves cyclistes, insister particulièrement sur l'importance de :

- Avoir un vélo en bon état, adapté à sa taille, avec des freins fonctionnels ;
- Être visible : doter son vélo et ses habits d'éléments réfléchissants et prévoir des lumières actives lorsqu'il fait sombre ;
- Être prévisible : rouler en ligne droite, à un mètre des autos stationnées et indiquer ses intentions avec le code gestuel ;
- Être attentif et éviter les distractions, telles que la musique. À cet effet, l'article 440 du Code de la sécurité routière du Québec interdit au conducteur d'une bicyclette d'écouter de la musique à l'aide des écouteurs ;
- Rouler dans le sens de la circulation ;
- Respecter la signalisation, les arrêts obligatoires et les feux de circulation ;
- Ne jamais se positionner dans les angles morts des véhicules, en particulier les plus gros, tels que les camions ou les autobus ;
- Ne pas hésiter à descendre de vélo et à utiliser le trottoir lorsqu'un endroit est dangereux ou une manœuvre est compliquée.

6.2 Donner l'exemple

Toute l'équipe-école est invitée à faire la promotion du transport actif auprès des jeunes, en commençant par donner l'exemple. Plus il y aura d'adultes se déplaçant de manière active, plus les enfants seront portés à les imiter.

Aussi, nous invitons les services de garde des écoles à participer à la campagne [La rue pour tous](#). Toute l'équipe-école est par le fait même invitée à signer un engagement visant un meilleur partage de la route. Cette campagne de sensibilisation, développée par Vélo Québec, a pour objectif de rendre le partage de la voie publique plus agréable et plus sécuritaire pour tous les usagers. Grâce à l'appui du service de garde et des élèves, nous incitons les parents à afficher fièrement leur support en apposant la vignette de la campagne à la fenêtre de leur voiture ou de leur résidence. Pour plus d'information consulter : www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/La-rue-pour-tous.

6.3 Animer le milieu scolaire grâce aux activités *Mon école, à pied, à vélo*

Dans le cadre du programme **À pied, à vélo, ville active**, les activités Mon école à pied, à vélo visent à sensibiliser et mobiliser toute la communauté scolaire, plus particulièrement les jeunes et leurs parents, aux enjeux et bienfaits du transport actif.

Sur le site Internet de Vélo Québec se trouvent toutes les fiches des activités : www.velo.qc.ca/villeactive/activites.

Les activités ont été conçues pour se dérouler dans le cadre scolaire et peuvent être prises en charge par :

- L'enseignant(e) titulaire ou en éducation physique et à la santé ;
- L'animateur(trice) de vie spirituelle et d'engagement communautaire ;
- Le/la responsable du service de garde ;
- Les parents ;
- Ou toute autre personne ou organisation gravitant dans l'univers scolaire.

6.4 Soutenir la mise en place d'autobus pédestres

Beaucoup d'écoles de quartier possèdent un bon nombre d'élèves résidant à moins d'un kilomètre de l'école ; une distance qui peut facilement se marcher en moins de 20 minutes par un enfant. Voilà donc un potentiel intéressant pour les déplacements actifs. Cependant, certains parents peuvent être craintifs de laisser leurs enfants marcher seuls vers l'école et savoir que les enfants sont accompagnés peut contribuer à faire disparaître ces inquiétudes. En ce sens, nous recommandons la création d'autobus pédestres, dans lesquels les élèves habitant dans un même secteur ou le long d'un trajet commun peuvent marcher ensemble, en étant accompagnés par un adulte.

La mise en place d'autobus pédestres comporte plusieurs avantages notamment :

- La réduction de la circulation automobile autour des écoles ;
- Une sécurité accrue des piétons ;
- La possibilité pour les enfants d'être actif tout en se faisant des amis ;
- Le développement d'un sentiment d'appartenance à un groupe ;
- Une meilleure concentration en classe des élèves piétons.

Les cartes de répartition géographique des élèves, contenues dans chacun des plans de déplacement scolaires, permettent d'évaluer le potentiel pour des autobus pédestres. Aussi, des ressources sont disponibles auprès de la Société canadienne du cancer, qui offre un support à la mise en place par le biais de son programme Trottibus. Pour plus d'informations consultez: www.trottibus.ca

7 Recommandations générales au poste de quartier 10 du SPVM

7.1 Maintenir la sensibilisation et la surveillance près des écoles

Nous avons constaté des infractions au Code de la sécurité routière récurrentes autour des écoles de l'arrondissement. Les plus courantes sont les suivantes :

- Stationnement :
 - À moins de cinq mètres des intersections ;
 - Dans des zones où il est interdit de se stationner.
- Voitures immobilisées :
 - En double file ;
 - Obstruant les passages piétons ;
 - Dans des zones où il est interdit de s'arrêter.
- Vitesse en zone scolaire excédant 30 km/h ;
- Maneuvres de virage en « U » hors des intersections
- Non-respect de la priorité des piétons aux intersections et aux traverses piétonnes

Selon nos informations, les policiers du poste de quartier 10 effectuent des opérations de sensibilisation et de surveillance dans les zones scolaires, s'échelonnant de la fin août à la fin octobre. Les environs immédiats des écoles étant particulièrement sensibles en matière de sécurité routière, nous encourageons les policiers à poursuivre en ce sens et à réduire au minimum leur tolérance face aux infractions dans les zones scolaires. Nous les encourageons à maintenir et étendre la sensibilisation et la surveillance et donc effectuer des opérations ponctuelles en zone scolaire tout au long de l'année, et non pas seulement en début d'année scolaire.

7.2 Impliquer les jeunes dans les activités de sensibilisation auprès des parents

Au-delà de leurs pouvoirs coercitifs, les policiers jouent un rôle essentiel de sensibilisation. Des opérations et campagnes en ce sens ont déjà lieu et nous croyons que leur efficacité justifie qu'on en augmente le nombre et la fréquence.

L'implication des jeunes de l'école dans ces activités constitue une force qui mérite d'être mise à profit. Passer par les jeunes pour conscientiser les adultes de la dangerosité de leurs comportements est souvent très efficace. À cet effet, nous saluons l'initiative du poste de quartier 10 qui a procédé à la remise d'avis d'infraction ou de bonne conduite aux automobilistes avec la participation des élèves des écoles en début d'année scolaire 2018. Nous encourageons vivement la poursuite de ce type d'actions impliquant les policiers, en collaboration avec l'école dans l'accompagnement des jeunes dans des activités de sensibilisation des parents.

7.3 Réviser régulièrement les corridors scolaires

Puisque la répartition géographique des élèves et les zones de desserte des écoles peuvent changer au fil des ans, les corridors scolaires devraient être révisés sur une base régulière afin de bien refléter les chemins empruntés par les élèves. À cet égard, les cartes de répartition géographique des élèves de chacune des écoles traitées dans ce plan de déplacement scolaire peuvent être d'une grande utilité. De manière plus générale, nous encourageons également la révision des sites et les priorités d'intervention sur le territoire de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

LES ÉCOLES ENJEUX ET RECOMMANDATIONS

Il importe d'abord d'apporter quelques précisions avant d'aborder la question des enjeux et des recommandations aux abords des écoles.

Premièrement, l'ordre des enjeux et des recommandations a été établi selon les priorités d'intervention.

Deuxièmement, certains enjeux ont été identifiés dans un rayon ayant au-delà du 15 minutes de marche des élèves puisque selon le règlement de la CSDM, les élèves de troisième cycle, soit de 5ième et de 6ième année, n'ont pas droit au transport scolaire * (sauf exception). De ce fait, il est fort probable que plusieurs d'entre eux se rendent à l'école à pied, à vélo ou en transport en commun malgré une distance qui peut paraître parfois significative. Cela peut nécessiter la traversée d'intersections problématiques, achalandées et/ou peu conviviales. Nous avons donc jugé essentiel de traiter ces intersections.

Il est à noter que tout au long des enjeux et recommandations, les indications géographiques réfèrent au nord montréalais afin faciliter la compréhension du lecteur.

* <http://csdm.ca/wp-content/blogs.dir/6/files/P2015-1-admission-transport.pdf>

**Écoles
Ahuntsic-Cartierville
Environnement urbain**

Légende

- [Yellow square] École à l'étude
- [Yellow line] Réseau cyclable existant
- [Orange line] Réseau cyclable projeté
- [Dashed black line] Voie ferrée
- [White dashed line] Limite d'arrondissement (blanc)
- [Red area] Affectation commerciale
- [Dark blue area] Zone d'emploi
- [Light green area] Parc / Espace vert
- [Dark green dashed line] Volume de circulation élevé
- [Purple dashed line] Barrière aux déplacements
- [Orange arrow] Lieu de franchissement

Pôle générateurs de déplacements

- [1] Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal
- [2] Établissement de détention de Montréal
- [3] Collège de Bois-de-Boulogne
- [4] YMCA Cartierville

Pôle d'activités physiques et communautaire

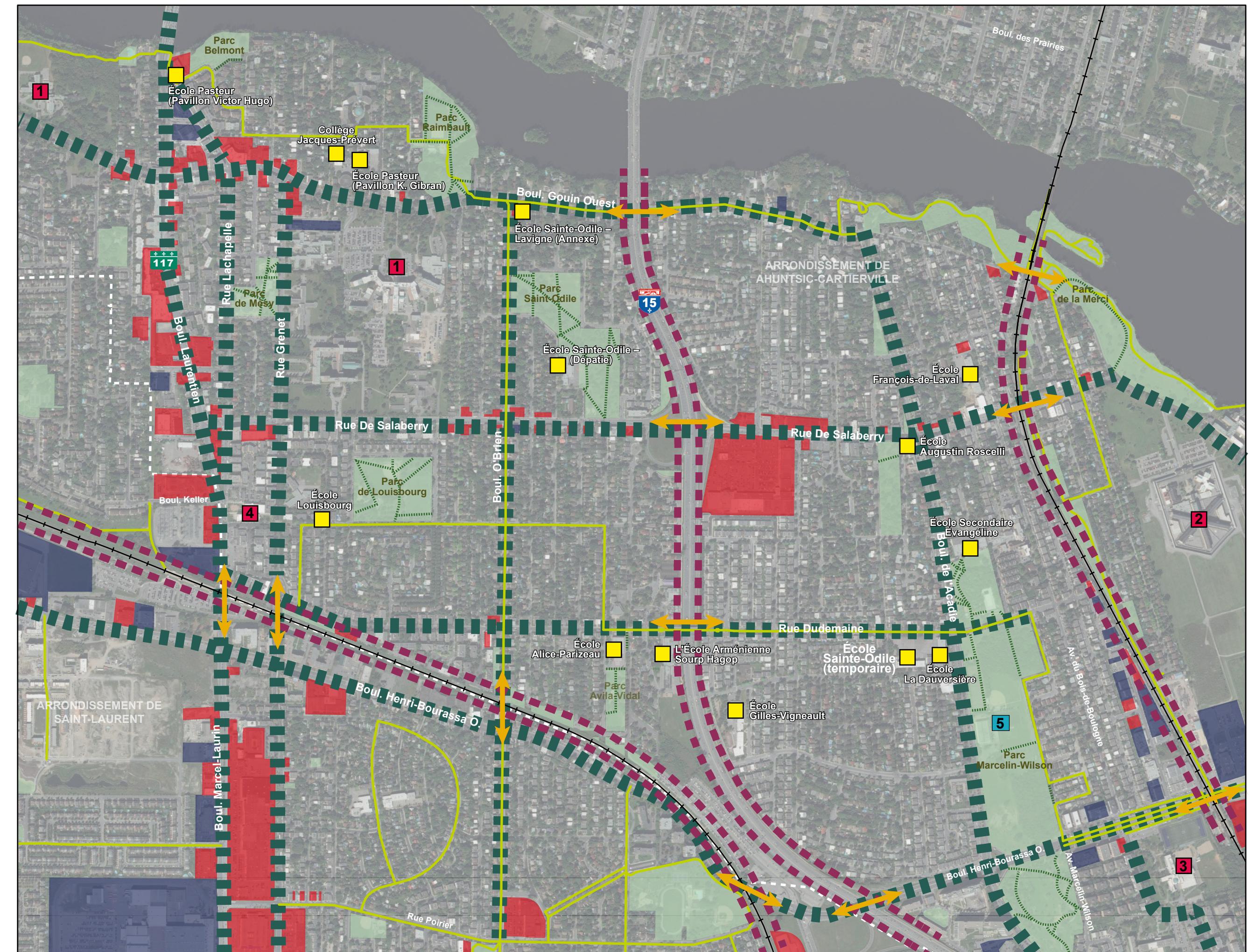
- Aréna Marcelin-Wilson
- Terrains de : soccer, baseball, tennis, basketball
- Skatepark
- Piscine municipale Marcelin-Wilson
- Jardin communautaire

Source : AQ 2018, CANVEC 2016,

ESRI 2018, RHN 2018, Vélo Québec 2018.

Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83

Novembre 2018





ÉCOLE FRANÇOIS-DE-LAVAL, SON ANNEXE ET L'ÉCOLE AUGUSTIN ROSCELLI

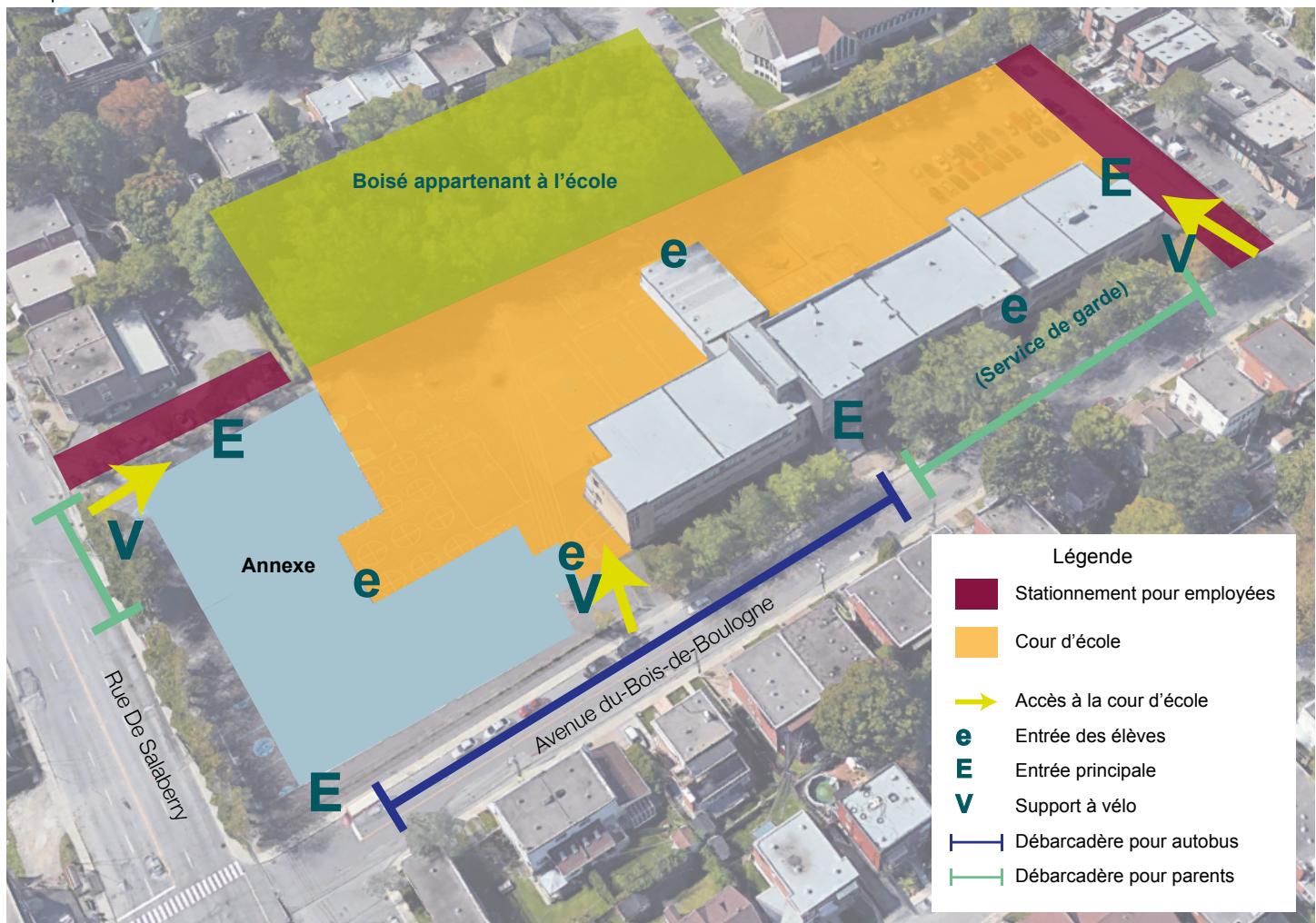
Table des matières

Fiche descriptive de l'école François-de-Laval et de son annexe	37
Fiche descriptive de l'école Augustin Roscelli	38
Carte de répartition des élèves de l'école François-de-Laval	39
Carte synthèse des enjeux et recommandations	40
Enjeux et recommandations 1 Tronçon de l'avenue du Bois-de-Boulogne entre les rues De Salaberry et Viel	41
Enjeux et recommandations 2 Rue De Saint-Réal de part et d'autre de la rue De Salaberry	42
Enjeux et recommandations 3 Rues De Salaberry et Deschamps	43
Enjeux et recommandations 4 Intersection de la rue De Salaberry et du boulevard de l'Acadie	44
Enjeux et recommandations 5 Intersection du boul. Henri-Bourassa et de l'avenue du Bois-de- Boulogne	45
Enjeux et recommandations 6 Tronçon de la rue Frigon entre les rues De Salaberry et de Louisbourg	46
Enjeux et recommandations 7 Intersection du boulevard Taylor et de la rue De Salaberry	47
Enjeux et recommandations 8 Intersection des rues Desenclaves et De Salaberry	48
Enjeux et recommandations 9 Intersection du boulevard de l'Acadie et de la rue de Louisbourg	49
Grille synthèse	50

École François-de-Laval et son annexe

Commission scolaire de Montréal
Direction | Madame Lucie Charette
Type d'école | école primaire de quartier
Nombre d'élèves | 1023
Nombre d'employés | 120
Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 35%
Élèves résidant à distance de marche de l'école | 300
à distance de marche et de vélo de l'école | 1011

- Trois accès à la cour d'école:
 - 1 accès à partir de l'avenue du Bois-de-Boulogne.
 - 1 accès à partir de la rue De Salaberry
- Nouvelle annexe en fonction depuis mars 2018.
- Un boisé accessible uniquement par la cour d'école appartient à la CSDM et est ouvert aux élèves en tout temps



École Augustin Roscelli

Commission scolaire | N.A

Direction | Madame Adeline D'Opera

Type d'école | École primaire privée

Nombre d'élèves | 426

Nombre d'employés | 28

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 0%

Élèves résidant à distance de marche ou de vélo de l'école | ND

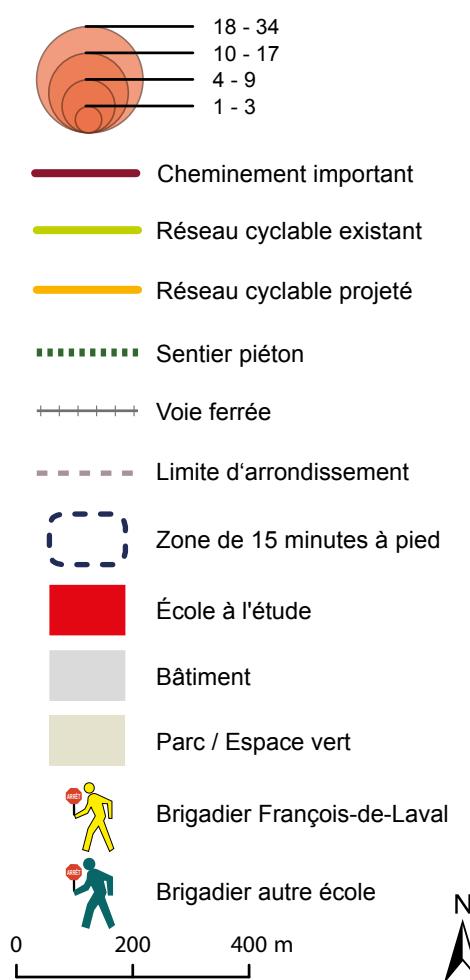
- Selon le personnel de l'école, tous les enfants sont transportés en automobile matin et soir.
- Aucun service de transport scolaire.
- Le débarcadère pour l'ensemble des parents se situe sur la rue Frigon.
- Le seul accès à la cour d'école se situe sur la rue Frigon.



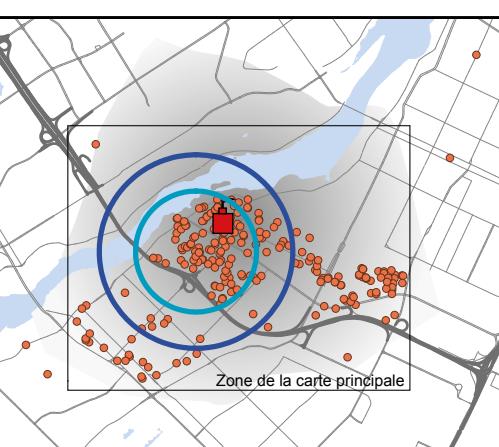
**École
François-de-Laval et ANNEXE
Répartition des élèves**

Légende

Répartition des élèves



Répartition des élèves à moins de 15 minutes à vélo



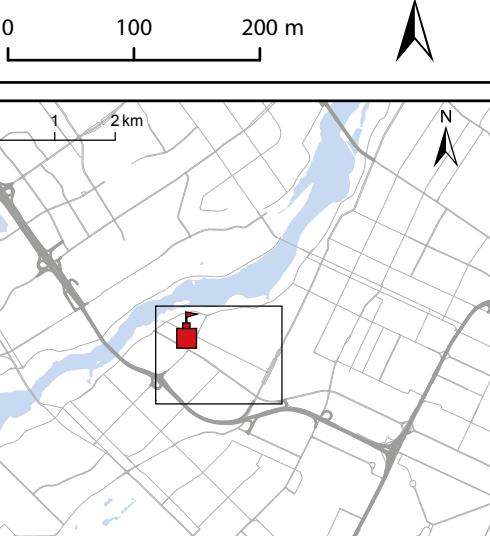
Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Août 2018



**École
François-de-Laval (et ANNEXE)
et Augustin Roscelli (privée)**
Enjeux et recommandations

Légende

- Feu de circulation uniquement
- Feu piétons
- Brigadier François-de-Laval
- Brigadier autre école
- Passage piéton à larges bandes à proximité des écoles
- Sentier piéton
- Réseau cyclable existant
- Réseau cyclable projeté
- Voie ferrée
- École à l'étude
- Parc / Espace vert



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Octobre 2018



Tronçon de l'avenue du Bois-de-Boulogne entre les rues De Salaberry et Viel

ENJEU

À cet endroit, on remarque deux accès à la cour, des supports à vélos, le débarcadère pour autobus et pour les parents qui déposent leurs enfants. Cette rencontre occasionne des enjeux de circulation le matin et le soir. On observe des manœuvres illégales de la part des parents, dont du stationnement en double file ainsi que des demi-tours afin d'éviter l'attente des feux intermittents des autobus.

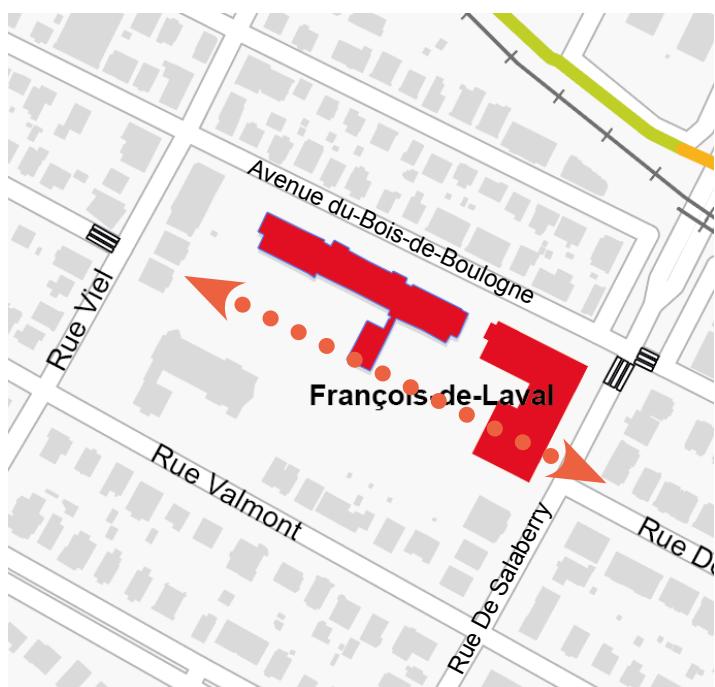


Avenue du Bois-de-Boulogne.

RECOMMANDATIONS

- a.** Avenue du Bois-de-Boulogne entre les rues Viel et De Salaberry : aménager des saillies de trottoir.
- b.** Assurer un marquage au sol qui indique des passages piétons, ces derniers étant disparus depuis les récents travaux de réfection de la chaussée.
- c.** Assurer une présence policière accrue et ponctuelle afin d'empêcher les parents d'effectuer des demi-tours pour éviter les feux intermittents des autobus scolaires.
- d.** Envisager ultimement de rendre l'avenue du Bois-de-Boulogne à sens unique entre les rues Viel et De Salaberry.
- e.** Pour l'école, poursuivre les communiqués aux parents afin de les inciter à déposer leurs enfants sur De Salaberry lors de la présence des autobus scolaires sur l'avenue du Bois-de-Boulogne.
- f.** Pour l'école François-de-Laval, encourager le transport actif en réalisant les activités [Mon école à pied, à vélo](#) et en participant au programme d'éducation [Cycliste averti](#) de Vélo Québec.

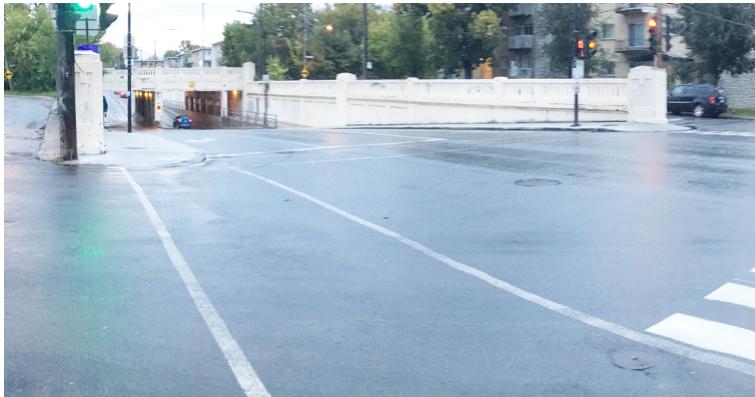
- g.** Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
- h.** Pour l'école, Envisager l'implantation de [trottibus](#)



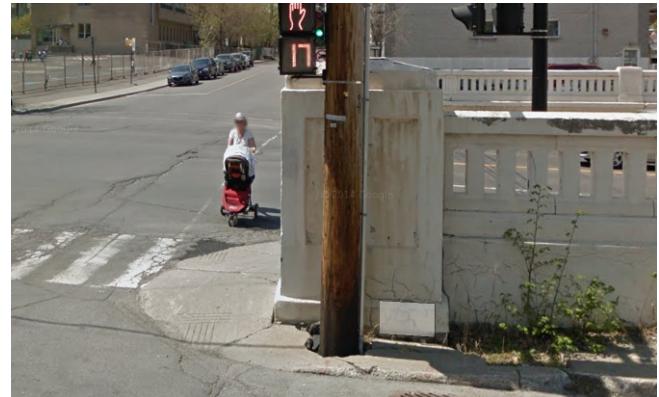
Rue De Saint-Réal de part et d'autre de la rue De Salaberry

ENJEU

Les murets de la rue De Saint-Réal, situés de part et d'autre de la rue De Salaberry nuisent à la visibilité des automobilistes lors de virages.



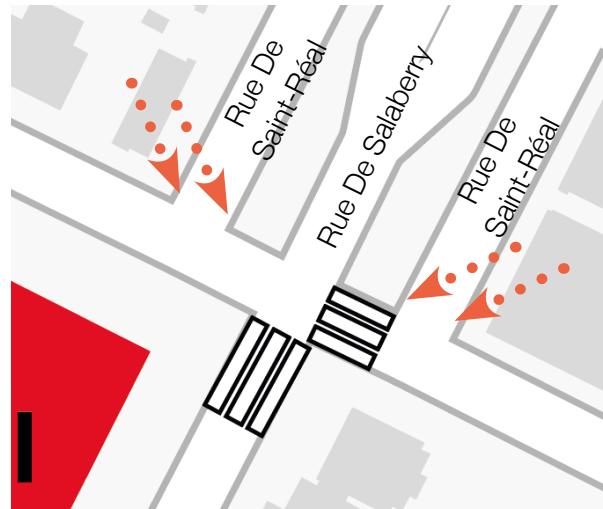
Murets qui nuisent à la visibilité, intersection des rues De Salaberry et De Saint-Réal.



Murets qui nuisent à la visibilité, intersection des rues De Salaberry et De Saint-Réal.
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

Évaluer la possibilité de démolir une partie des murets de part et d'autre de la rue De Salaberry afin d'améliorer la visibilité des automobilistes **et/ou** aménager des saillies de trottoir sur la rue De Saint-Réal afin d'améliorer la visibilité réciproque des piétons, des cyclistes et des automobilistes en plus de réduire la vitesse des véhicules en virage.



Rues De Salaberry et Deschamps

ENJEU

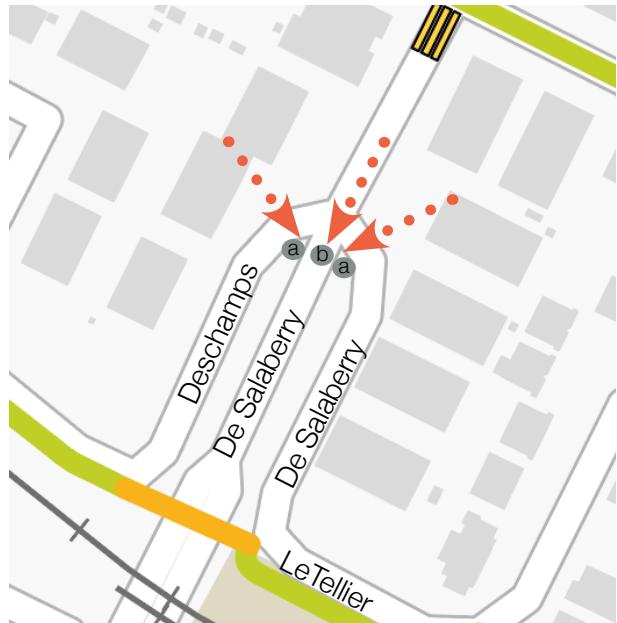
Les murets situés de part et d'autre de la rue De Salaberry nuisent à la visibilité des automobilistes et des piétons. De plus, il n'y a aucune mesure de modération de circulation ni de feux de circulation. Il s'agit d'un point cheminement important pour les élèves de François-de-Laval.



Murets qui nuisent à la visibilité, intersection des rues De Salaberry et Deschamps.

RECOMMANDATIONS

- a.** Démolir une partie des murs **et/ou** aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue De Salaberry afin d'améliorer la visibilité des automobilistes et des piétons. De plus, cette mesure permet la réduction de vitesse des automobilistes qui effectuent des virages.
- b.** Aménager un îlot sur la rue De Salaberry pour permettre la traversée en deux temps.



Intersection de la rue De Salaberry et du boulevard de l'Acadie

ENJEU

L'intersection est achalandée et la vitesse automobile élevée. De plus, la longueur de la traversée expose davantage les piétons et les cyclistes aux risques. On remarque également l'absence de refuge du côté ouest sur la rue De Salaberry. Du côté est de cette même rue, l'îlot est étroit, court et ne possède pas de bateaux pavés. Il n'agit donc pas en tant que refuge. Les terre-pleins situés sur le boulevard de l'Acadie ne sont pas adaptés pour servir de refuge. Par conséquent, cette intersection est peu conviviale pour la circulation des piétons et des cyclistes.



Intersection de la rue De Salaberry et du boulevard de l'Acadie
Google 2018



Terre-plein sur le boulevard de l'Acadie au coin de la rue De Salaberry



Îlot sur la rue De Salaberry du côté est

RECOMMANDATIONS

Améliorer l'intersection en :

- Y aménageant une saillie de trottoir au coin sud-est de la rue De Salaberry **ou** en élargissant et en allongeant l'îlot afin de protéger le passage pour piétons. À cet effet, si la largeur excède 2,0 m, cela offre un refuge aux piétons.
- Sur la rue De Salaberry à l'ouest du boulevard de l'Acadie, aménager un îlot refuge idéalement au même niveau que la chaussée.
- Sur le boulevard de l'Acadie : améliorer les terre-pleins en y en aménageant des refuges ou une saillie de trottoir au coin sud-est.
- Sur le boulevard de l'Acadie, au sud de la rue De Salaberry, aménager une saillie de trottoir.



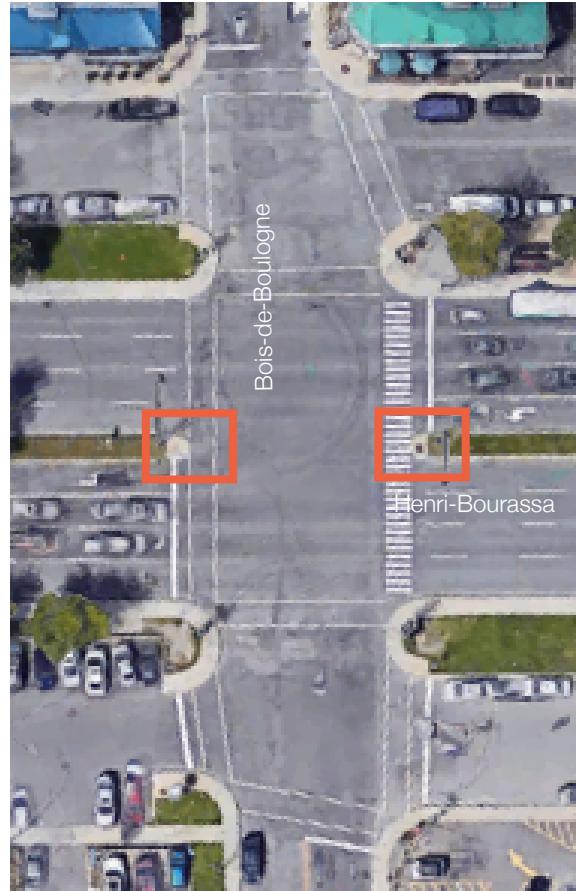
Exemple d'un aménagement avec îlot qui offre un refuge aux piétons, intersection de l'avenue Christophe-Colomb et du boul. Henri-Bourassa.

5

Intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue du Bois-de-Boulogne

ENJEU

Cette intersection est très achalandée et peu conviviale. Sur le boul. Henri-Bourassa, plusieurs voies sont à traverser sur une largeur d'environ 70 mètres, ce qui expose les piétons et les cyclistes au risque. De plus, le feu piéton en mode protégé en début de phase est d'approximativement 11 secondes ce qui ne permet pas de franchir l'intersection.* Les terre-pleins centraux n'offrent pas un refuge adéquat. On y remarque pourtant une circulation significative de piétons. En effet, le Collège de Bois-de-Boulogne se trouve au coin. Il s'agit également d'un point important de cheminement des élèves de François-de-Laval, qui doivent franchir l'intersection afin de se rendre à pied à vélo ou en transport en commun (élèves de troisième cycle) à l'école.

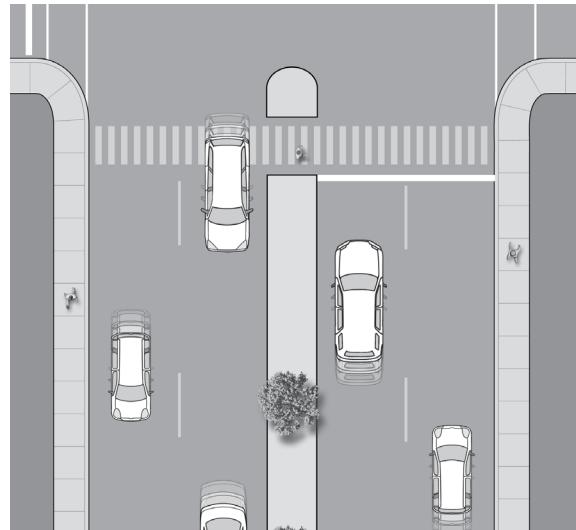


Intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue du Bois-de-Boulogne.
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

Simplifier et sécuriser la traversée de l'intersection en :

- Éliminant une voie sur le boul. Henri-Bourassa afin d'élargir les terre-pleins centraux et en y aménageant des refuges pour piétons.
- Allonger la durée du feu piéton en mode protégé en début de phase lors de la traversée du boulevard Henri-Bourassa.



Exemple d'aménagement d'un îlot refuge facilitant la traversée de l'intersection pour les piétons.

*Vélo Québec considère que plusieurs enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite marchent à une vitesse d'environ 0,9m / seconde

6

Tronçon de la rue Frigon entre les rues De Salaberry et de Louisbourg

ENJEU

Débarcadère des parents sur la rue Frigon. Tous les parents viennent chercher leurs enfants puisqu'il n'y a pas de service d'autobus scolaire, ni de marcheurs ou de cyclistes. Cela crée des engorgements, du stationnement en double file, notamment devant les entrées charretières ainsi que sur le passage piéton. On y constate aussi des demi-tours illégaux. De plus, les délais de déneigement exacerber grandement la situation l'hiver, la rue se rétrécissant énormément.



Rue Frigon à la sortie des classes



Rue Frigon au croisement de la rue De Salaberry

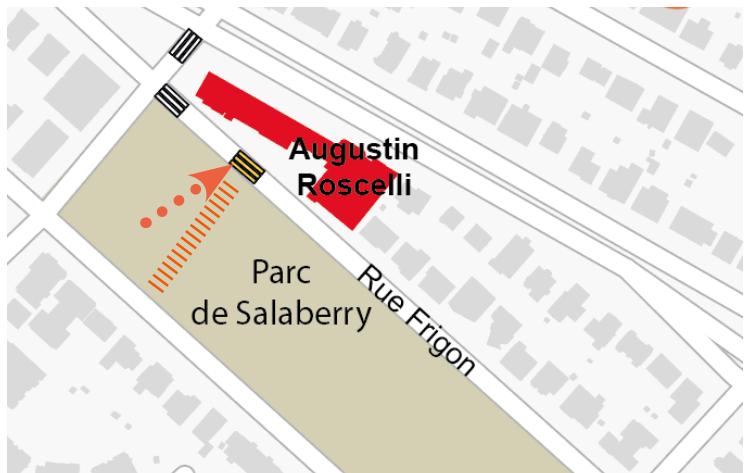
RECOMMANDATIONS

- a. Pour l'école Augustin Roscelli, assurer des communiqués en début et en milieu d'année scolaire afin de sensibiliser les parents à éviter les stationnements en double file.
- b. Pour le SPVM, assurer une présence accrue et ponctuelle tout au long de l'année pour empêcher les parents d'effectuer des manœuvres illégales.
- c. Protéger le passage piéton en le munissant de bac à fleurs très bas (afin de ne pas obstruer la visibilité) de part et d'autre du passage piéton.
- d. Aménager un passage piéton surélevé afin que celui-ci soit plus visible.
- e. Pour le passage piéton, surélevé ou non, prioriser l'utilisation de béton, de pavés ou d'un revêtement coloré. Les lettres **d** et **e** permettent de jouer sur la perception des automobilistes qui auront l'impression de traverser l'espace piéton et non l'inverse.

f. Prioriser les opérations de déneigement et de déglaçage sur ce tronçon.

g. Pour l'école Augustin-Roscelli, réaliser les activités *Mon école à pied, à vélo* et participer au programme d'éducation *Cycliste averti* de Vélo Québec.

h. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.



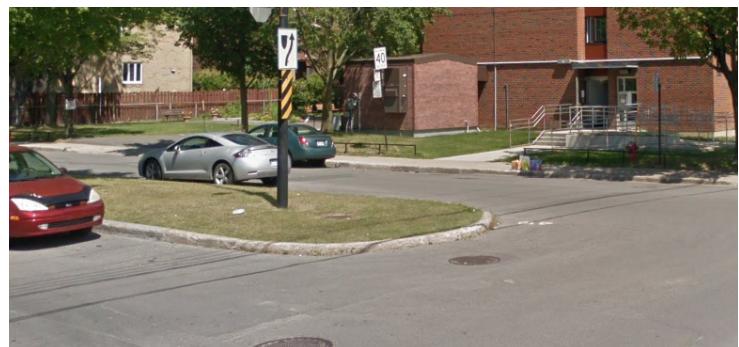
Intersection du boulevard Taylor et de la rue De Salaberry

ENJEU

L'intersection achalandée, large, en plus d'une vitesse automobile élevée sur la rue De Salaberry, suscite un inconfort pour les piétons, notamment lors des virages automobiles. Les mesures de modération sont également très modestes. À cet effet, notons les terre-pleins qui ne servent pas de refuge, étant trop courts et dépourvus de bateaux pavés.



Intersection de la rue De Salaberry et du boulevard Taylor
Google, 2018



Terre-plein sur le boulevard Taylor
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

- Envisager un feu de circulation muni d'un feu piéton en mode protégé en début de phase.
- Sur le boul. Taylor, implanter des passages pour piétons surélevés **et/ou** prioriser l'utilisation de béton, de pavés ou d'un revêtement coloré.
- Aménager des refuges pour piétons.



Exemple de terre-plein muni de bateaux pavés



Exemple de passage piéton en pavés, arrondissement Le Sud-Ouest

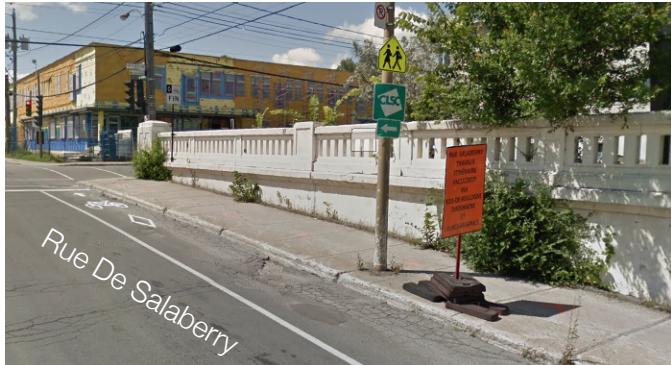
Intersection des rues Desenclaves et De Salaberry

ENJEU

Point de cheminement important des élèves. Vitesse élevée sur la rue De Salaberry ainsi qu'un fort volume de circulation. Aucune mesure de modération à cette intersection. Malgré la modification du règlement visant à abaisser la limite de vitesse, les tronçons de la rue De Salaberry entre l'avenue du Bois-de-Boulogne et le boulevard de l'Acadie ne figurent pas parmi les segments qui feront l'objet de changement de limite de vitesse à 30 km/h, et ce, malgré l'indication de la zone scolaire à partir de l'avenue du Bois-de-Boulogne.



Intersection des rues De Salaberry et Desenclaves
Google, 2018



Début de la zone scolaire en direction sud à l'intersection de la rue De Salaberry et de l'avenue du Bois-de-Boulogne.

Google, 2018

RECOMMANDATIONS

- Aménager des saillies de trottoir sur la rue Desenclaves ainsi qu'un marquage au sol ou du pavé indiquant un passage piéton.
- Maintenir la limite de 30km/h sur la rue De Salaberry minimalement entre les rues Deschamps et Valmont.
- Sur la rue De Salaberry, ajouter une potence indiquant le début de la zone scolaire ainsi que la limite de vitesse afin que l'affichage soit directement dans le champ de vision des automobilistes.



Tronçon de la rue de Salaberry ne figurant pas parmi les modifications des limites de vitesse.

Arrondissement Ahuntsic-Cartierville, 2018



Exemple de potence indiquant la zone scolaire et la limite de vitesse, arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie.
Google, 2018

Intersection du boulevard de l'Acadie et de la rue de Louisbourg

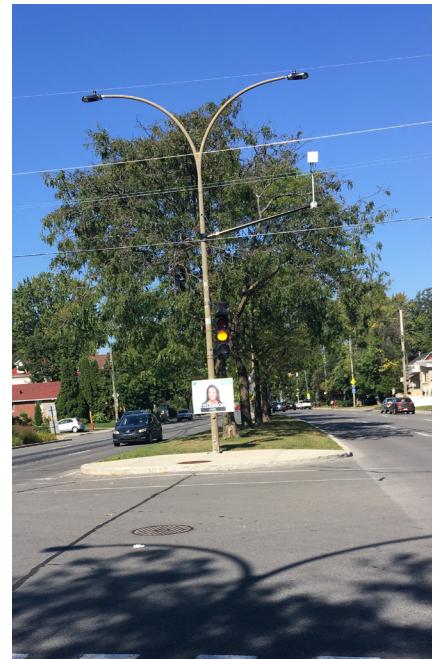
ENJEU

Les terre-pleins sur le boulevard de l'Acadie sont mal adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux employés des garderies qui, selon nos observations, y circulent régulièrement avec des poussettes ou des chariots. En effet, on y remarque notamment l'absence de bateaux pavés, et le terre-plein est d'une longueur ne permettant pas un refuge adéquat.



Traversée des employés d'une garderie avec les bambins et des enfants à l'intersection du boul. de l'Acadie et de la rue de Louisbourg

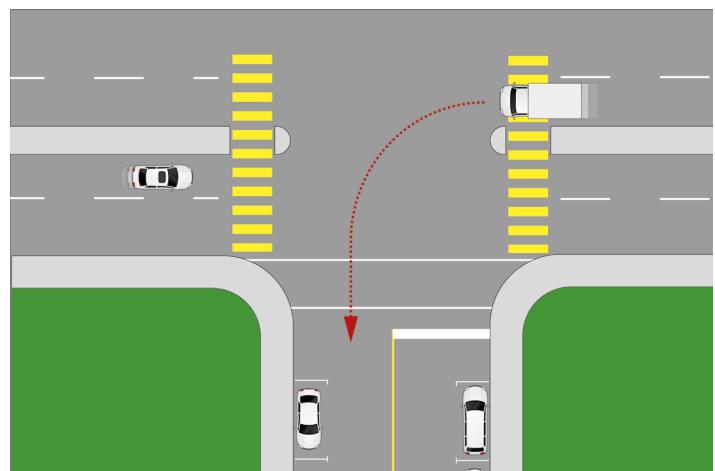
Google, 2018



Terre-plein sans refuge sur le boul. de l'Acadie

RECOMMANDATION

- a. Protéger le passage piéton afin de créer un refuge, idéalement au même niveau que la chaussée.



Exemple d'un aménagement au même niveau que la chaussée qui protège le passage piéton.



Exemple d'aménagement au même niveau que la chaussée, servant de refuge pour piétons malgré la largeur du passage insuffisante, Google, 2018

GRILLE SYNTHÈSE

Emplacement	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
1- Tronçon de l'avenue du Bois-de-Boulogne entre les rues De Salaberry et Viel	<p>À cet endroit, on remarque deux accès à la cour, des supports à vélos, le débarcadère pour autobus et pour les parents qui déposent leurs enfants. Cette rencontre occasionne des enjeux de circulation le matin et le soir. On observe des manœuvres illégales de la part des parents, dont du stationnement en double file ainsi que des demi-tours afin d'éviter l'attente des feux intermittents des autobus.</p>	<p>a. Avenue du Bois-de-Boulogne entre les rues Viel et De Salaberry : aménager des saillies de trottoir.</p> <p>b. Assurer un marquage au sol qui indique des passages piétons, ces derniers étant disparus depuis les récents travaux de réfection de la chaussée.</p> <p>c. Pour le SPVM : assurer une présence policière accrue et ponctuelle afin d'empêcher les parents d'effectuer des demi-tours pour éviter les feux intermittents des autobus scolaires.</p> <p>d. Envisager ultimement de rendre l'avenue du Bois-de-Boulogne à sens unique entre les rues Viel et De Salaberry.</p>	<p>e. Pour l'école, poursuivre les communiqués aux parents afin de les inciter à déposer leurs enfants sur De Salaberry lors de la présence des autobus scolaires sur l'avenue du Bois-de-Boulogne.</p> <p>f. Pour l'école François-de-Laval, encourager le transport actif en réalisant les activités Mon école à pied, à vélo et en participant au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.</p> <p>g. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.</p> <p>h. Envisager l'implantation de Trotibus</p>	
	2- Rue De Saint-Réal de part et d'autre de la rue De Salaberry	<p>Les murets de la rue De Saint-Réal, situés de part et d'autre de la rue De Salaberry nuisent à la visibilité des automobilistes lors de virages.</p>	<p>Évaluer la possibilité de démolir une partie des murets de part et d'autre de la rue De Salaberry afin d'améliorer la visibilité des automobilistes et/ou aménager des saillies de trottoir sur la rue De Saint-Réal afin d'améliorer la visibilité réciproque des piétons, des cyclistes et des automobilistes en plus de réduire la vitesse des véhicules en virage.</p>	
	3- Rues De Salaberry et Deschamps	<p>Les murets situés de part et d'autre de la rue De Salaberry nuisent à la visibilité des automobilistes et des piétons. De plus, il n'y a aucune mesure de modération de circulation ni de feux de circulation. Il s'agit d'un point cheminement important pour les élèves de François-de-Laval.</p>	<p>a. Démolir une partie des murs et/ou aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue De Salaberry afin d'améliorer la visibilité des automobilistes et des piétons. De plus, cette mesure permet la réduction de vitesse des automobilistes qui effectuent des virages.</p> <p>b. Aménager un îlot sur la rue De Salaberry pour permettre la traversée en deux temps.</p>	

EmpACEMENT	Enjeux	RECOMMANDATIONS ARRONDISSEMENT / VILLE CENTRE	RECOMMANDATIONS SPVM	RECOMMANDATIONS MILIEU SCOLAIRE
4- Intersection de la rue De Salaberry et du boulevard de l'Acadie	<p>L'intersection est achalandée et la vitesse automobile élevée. De plus, la longueur de la traversée expose davantage les piétons et les cyclistes aux risques. On remarque également l'absence de refuge du côté ouest sur la rue De Salaberry. Du côté est de cette même rue, l'ilot est étroit, court et ne possède pas de bateaux pavés. Il n'agit donc pas en tant que refuge. Les terre-pleins situés sur le boulevard de l'Acadie ne sont pas adaptés pour servir de refuge. Par conséquent, cette intersection est peu conviviale pour la circulation des piétons et des cyclistes.</p>	<p>Améliorer l'intersection en :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. y aménageant une saillie de trottoir au coin sud-est de la rue De Salaberry ou en élargissant et en allongeant l'ilot afin de protéger le passage pour piétons. À cet effet, si la largeur excède 2,0 m, cela offre un refuge aux piétons. b. Sur la rue De Salaberry à l'ouest du boulevard de l'Acadie, aménager un îlot refuge idéalement au même niveau que la chaussée. c. Sur le boulevard de l'Acadie: améliorer les terre-pleins en y en aménageant des refuges ou une saillie de trottoir au coin sud-est. d. Sur le boulevard de l'Acadie, au sud de la rue De Salaberry, aménager une saillie de trottoir. 		
5- Intersection du boulevard Henri-Bourassa et de l'avenue du Bois-de-Boulogne	<p>Cette intersection est très achalandée et peu conviviale. Sur le boulevard Henri-Bourassa, plusieurs voies sont à traverser sur une largeur d'environ 70 mètres, ce qui expose les piétons et les cyclistes au risque. De plus, le feu piéton en mode protégé en début de phase est d'approximativement 11 secondes ce qui ne permet pas de franchir l'intersection. Les terre-pleins centraux n'offrent pas un refuge adéquat.</p>	<p>Simplifier et sécuriser la traversée de l'intersection en :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Éliminant une voie sur Henri-Bourassa afin d'élargir les terre-pleins centraux et en y aménageant des refuges pour piétons. b. Allonger la durée du feu piéton en mode protégé en début de phase lors de la traversée du boulevard Henri-Bourassa 	<p>On y remarque pourtant une circulation significative de piétons. En effet, le Collège de Bois-de-Boulogne se trouve au coin. Il s'agit également d'un point important de cheminement des élèves de François-de-Laval, qui doivent franchir l'intersection afin de se rendre à pied à vélo ou en transport en commun (élèves de troisième cycle) à l'école.</p>	

EmpACEMENT	Enjeux	Arrondissement / Ville centre	Milieu scolaire
Recommandations SPVM	Recommandations SPVM	Recommandations SPVM	Recommandations SPVM
6- Tronçon de la rue Frigon entre les rues De Salaberry et de Louisbourg	<p>Débarcadère des parents sur la rue Frigon. Tous les Parents viennent chercher leurs enfants puisqu'il n'y a pas de service d'autobus scolaire, ni de marcheurs ou de cyclistes. Cela crée des engorgements, du stationnement en double file, notamment devant les entrées charretières ainsi que sur le passage piéton. On y constate aussi des demi-tours illégaux. De plus, les délais de déneigement exacerbent grandement la situation l'hiver, la rue se rétrécissant énormément.</p>	<p>c. Protéger le passage piéton en le munissant de bac à fleurs très bas (afin de ne pas obstruer la visibilité) de part et d'autre du passage pour piétons.</p> <p>d. Aménager un passage piéton surélevé afin que celui-ci soit plus visible.</p> <p>e. Pour le passage piéton, surélevé ou non, prioriser l'utilisation de béton, de pavés ou d'un revêtement coloré. Les lettres d et e permettre de jouer sur la perception des automobilistes qui auront l'impression de traverser l'espace piéton et non l'inverse.</p> <p>f. Prioriser les opérations de déneigement et de déglaçage sur ce tronçon.</p>	<p>a. Pour l'école Augustin Roscelli, assurer des communiqués en début et en milieu d'année scolaire afin de sensibiliser les parents à éviter les stationnements en double file.</p> <p>g. Pour l'école Augustin-Roscelli, réaliser les activités Mon école à pied, à vélo et participer au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.</p>

EmpACEMENT	Enjeux	RECOMMANDATIONS ARRONDISSEMENT / VILLE CENTRE	RECOMMANDATIONS SPVM	RECOMMANDATIONS MILIEU SCOLAIRE
8- Intersection des rues Desenclaves et De Salaberry	<p>Point de cheminement important des élèves. Vitesse élevée sur la rue De Salaberry ainsi qu'un fort volume de circulation. Aucune mesure de modération à cette intersection. Malgré la modification du règlement visant à abaisser la limite de vitesse, les tronçons de la rue De Salaberry entre l'avenue du Bois-de-Boulogne et le boulevard de l'Acadie ne figurent pas parmi les segments qui feront l'objet de changement de limite de vitesse à 30 km/h , et ce, malgré l'indication de la zone scolaire à partir l'avenue du Bois-de-Boulogne.</p>	<p>a. Aménager des saillies de trottoir sur la rue Desenclaves ainsi qu'un marquage au sol ou du pavé indiquant un passage piéton.</p> <p>b. Maintenir la limite de 30 km/h sur la rue De Salaberry minimalement entre les rues Deschamps et Valmont.</p> <p>c. Sur la rue De Salaberry, ajouter une potence indiquant le début de la zone scolaire ainsi que la limite de vitesse afin que l'affichage soit directement dans le champ de vision des automobilistes.</p>		
9- Intersection du boulevard de l'Acadie et de la rue de Louisbourg		<p>Les terre-pleins sur le boulevard de l'Acadie sont mal adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux employées des garderies qui, selon nos observations, y circulent régulièrement avec des poussettes ou des chariots. En effet, on y remarque notamment l'absence de bateaux pavés, et le terre-plein est d'une longueur ne permettant pas un refuge adéquat.</p>	<p>a. Protéger le passage piéton afin de créer un refuge, idéalement au même niveau que la chaussée.</p>	

ÉCOLE GILLES-VIGNEAULT

L'école Gilles-Vigneault a fait l'objet d'un plan de déplacement scolaire en 2009. Depuis ce temps, l'environnement a évolué et de nouveaux éléments du paysage sont venus modifié, voire généré de nouveaux enjeux. Parmi les modifications importantes du paysage entourant l'école Gilles-Vigneault, notons:

1- Construction de la Cité de l'Acadie entre 2009 et 2013. La Cité de l'Acadie était jadis composée des Places de l'Acadie et Henri-Bourassa, et avait la réputation d'être le plus grand îlot insalubre de toute l'île de Montréal *. De ce fait, un portrait réalisé en 2008 a montré un fort déclin du taux d'occupation. Depuis sa reconstruction, la configuration des accès au site a été modifiée, pour ne constituer désormais qu'une seule entrée à partir du boulevard de l'Acadie, alors qu'auparavant, nous en comptions une seconde à partir du boulevard Henri-Bourassa. En 2013, le nombre de logements construits avait presque doublé et par conséquent le nombre de ménages a grandement augmenté. L'école Gilles-Vigneault dessert entièrement le secteur de la Cité de l'Acadie.

2- Ajout d'une annexe à l'école Gilles-Vigneault et modification des zones de débarcadères.

La section portant sur les enjeux et les recommandations prendra en compte cette évolution.

* Pour plus de détails au sujet de la Cité de l'Acadie, vous pouvez consulter ce rapport de recherche dirigé par Annick Germain, professeure titulaire à l'INRS-UCS. <http://neighbourhoodchange.ca/documents/2018/02/la-mutation-dun-quartier-la-cite-de-lacadie.pdf>.

Table des matières

Fiche descriptive de l'école Gilles-Vigneault	56
Carte de répartition des élèves de l'école Gilles-Vigneault	57
Carte synthèse des enjeux et recommandations	58
Enjeux et recommandations 1 Intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie	59
Enjeux et recommandations 2 Le boulevard Henri-Bourassa et l'accès à la Cité de l'Acadie	60
Enjeux et recommandations 3 Les pourtours de l'école : l'avenue De Poutrincourt et les rues Victor-Doré et Charles-Gill	61
Enjeux et recommandations 4 Les pourtours de l'école les débarcadères et les trottoirs	62
Enjeux et recommandations 5 L'avenue Alfred-Laliberté entre le boulevard de l'Acadie et la rue James-Morrice	63
Enjeux et recommandations 6 Intersection des rues Joseph-Casavant et Charles-Gill	64
Grille synthèse	65

École Gilles-Vigneault

Commission scolaire de Montréal

Direction | Madame France Morais

Type d'école | École primaire de quartier

Nombre d'élèves | 515

Nombre d'employés | 60

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 240

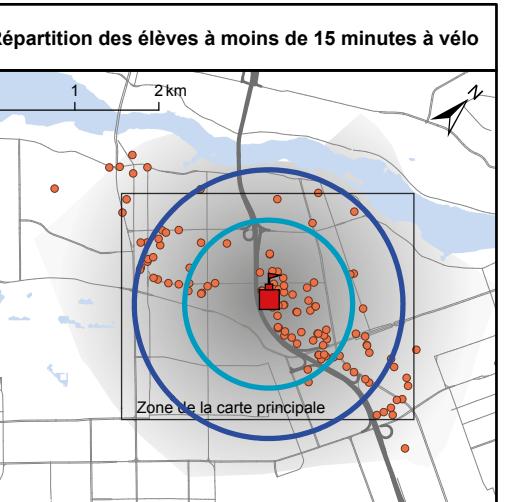
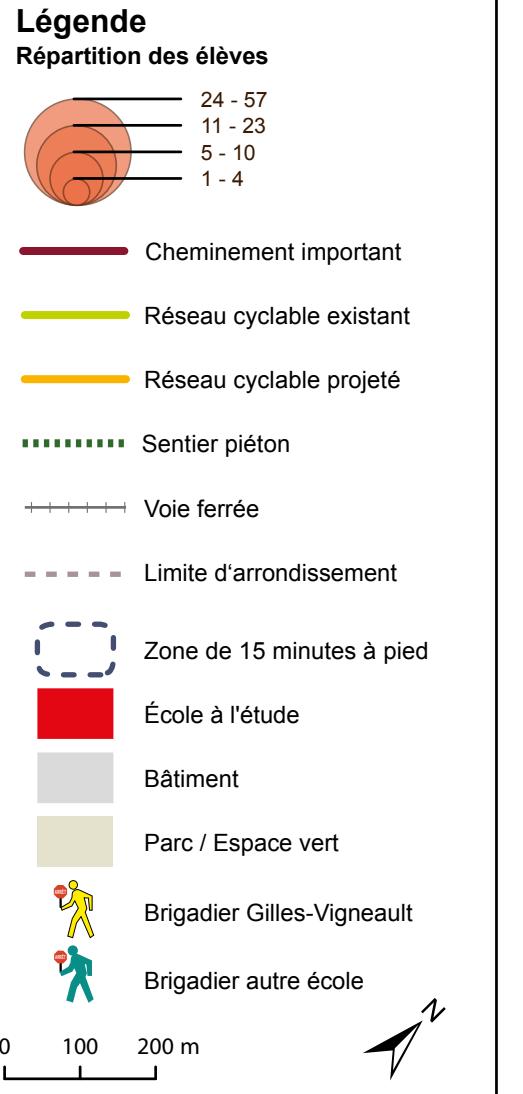
Élèves résidant à distance de marche de l'école | 30

à distance de marche et de vélo de l'école | 496

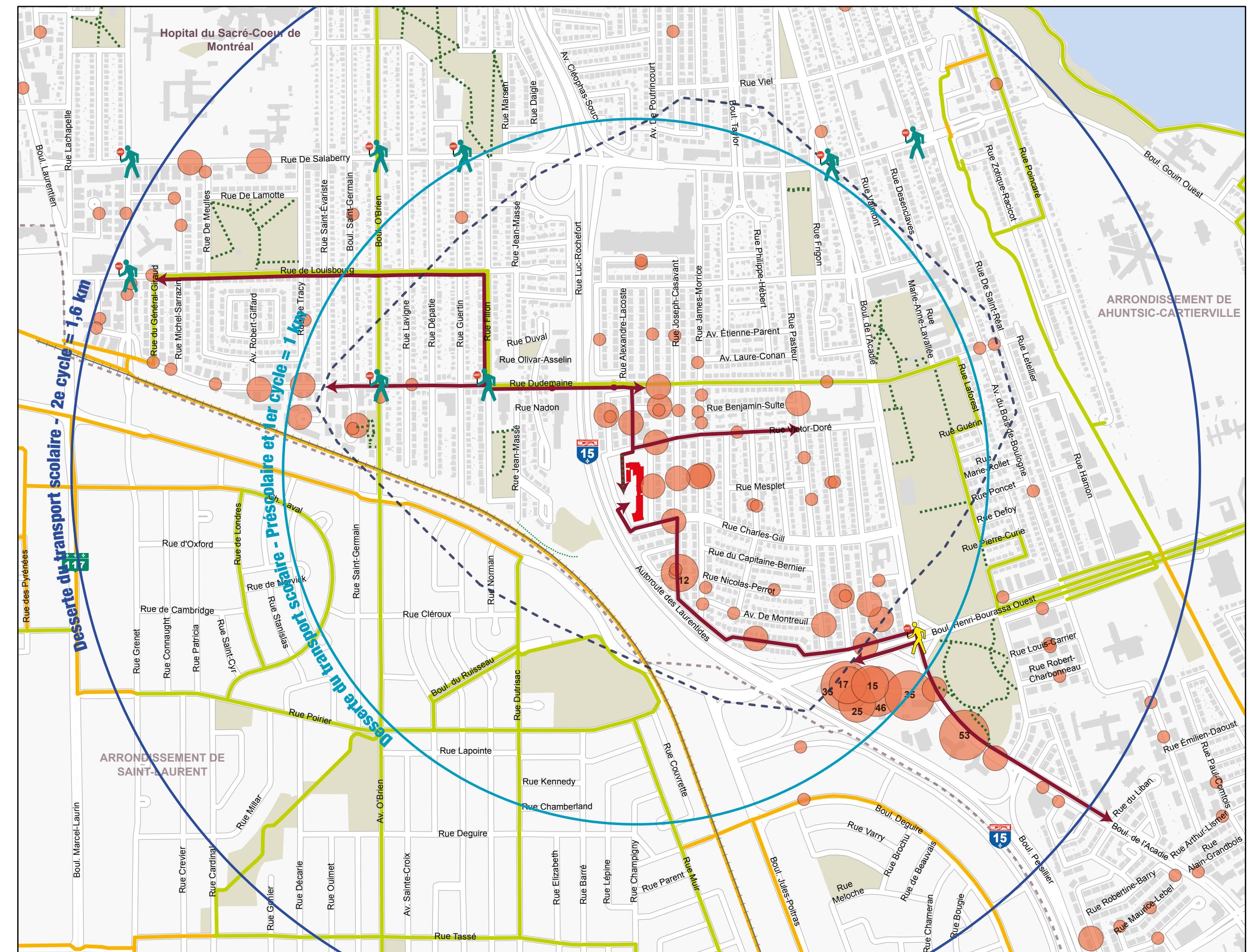
L'école primaire Gilles-Vigneault est une école que quartier située aux abords de l'autoroute des Laurentides. Un accès à la cour d'école se situe d'ailleurs sur l'avenue Alfred-Laliberté, qui longe l'autoroute, ce segment de rue desservant seulement l'école et son parc.



**École
Gilles-Vigneault
Répartition des élèves**



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Août 2018



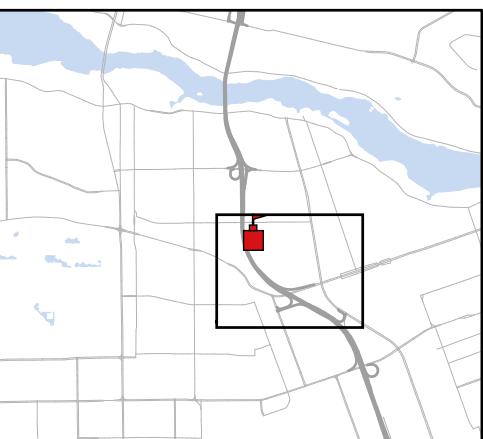
École Gilles-Vigneault

Enjeux et recommandations

Légende

- Feu de circulation uniquement
- Feu piétons
- Brigadier Gilles-Vigneault
- Brigadier autre école
- Passage piéton à larges bandes à proximité de l'école
- Sentier piéton
- Réseau cyclable existant
- Réseau cyclable projeté
- Voie ferrée
- Limite d'arrondissement
- École à l'étude
- Parc / Espace vert

0 100 200 m



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Novembre 2018



Intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie

ENJEU

Environ la moitié des élèves de l'école Gilles-Vigneault doivent traverser l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie. Il s'agit de 2 voies avec un fort volume de circulation. L'intersection est très large, très achalandée, peu conviviale pour les piétons et les cyclistes et on y observe une vitesse automobile élevée. On remarque la présence de 3 voies divergentes. Les passages piétons de ces voies divergentes, particulièrement celle aux abords de la Cité de l'Acadie, ne sont pas respectés, et la vitesse des automobiles qui l'empruntent est très élevée.

Tout ceci expose les piétons et les cyclistes à des risques importants de collision.

Les terre-pleins à l'intersection sont étroits et courts n'offrant pas de refuge adéquat pour les piétons.



Intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie
Google, 2018

Terre-pleins ne protégeant pas les passages piétons sur les boul. Henri-Bourassa et de l'Acadie

RECOMMANDATIONS

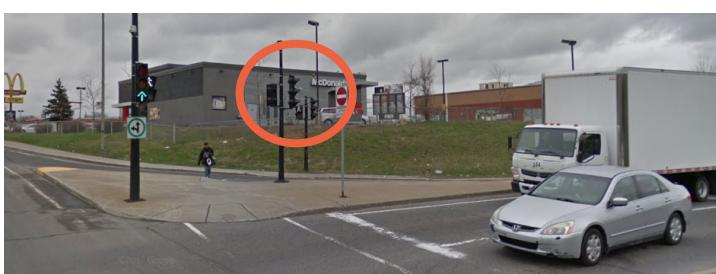
a. Revoir la nécessité des 3 voies divergentes et idéalement les éliminer complètement. Sinon, les aménager de façon plus sécuritaire en y ajoutant minimalement des feux piétons. Prioriser la voie divergente aux abords de la Cité de l'Acadie.

b. Créer des refuges en allongeant les terre-pleins afin de protéger les passages piétons et en les élargissant, leur dimension devant excéder 2,0 m.



Réaménagement de l'intersection de la rue Sherbrooke et du boulevard Pie-IX. À cet endroit, la bretelle d'accès menant vers la rue Sherbrooke a été complètement éliminée.

Ville de Montréal, 2018



Exemple d'un feu piéton présent à une voie divergente, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.
Google, 2018

Le boulevard Henri-Bourassa et l'accès à la Cité de l'Acadie

ENJEU

Une proportion significative des élèves de l'école Gilles-Vigneault résident à la Cité de l'Acadie. On remarque un accès au projet résidentiel à partir du boulevard Henri-Bourassa ainsi que plusieurs lignes de désir reliant le boulevard Henri-Bourassa au projet. Les résidents évitent ainsi d'avoir à passer par le boul. de l'Acadie, là où se trouve le seul accès au projet résidentiel.

Par contre, les aménagements pour les piétons qui longent la Cité de l'Acadie sur le boulevard Henri-Bourassa ne sont pas adéquats pour le confort des piétons. Les trottoirs sont abîmés, d'une largeur très modeste, déconnectés des accès aux logements et parfois inexistant. L'accès au projet résidentiel par le boulevard Henri-Bourassa n'est donc pas convivial.

On remarque également une vitesse élevée sur le boulevard Henri-Bourassa puisqu'à cette hauteur, elle sert de voie de sortie de l'autoroute 15 vers l'est.



Présence de plusieurs lignes de désir reliant le projet résidentiel au boulevard Henri-Bourassa



Trottoirs parfois inexistant, déconnectés des accès aux logements



État des trottoirs et exemple de la présence d'une ligne de désir.
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

- Élargir les terre-pleins et les verdier en les munissant d'arbres. Ces derniers incitent à modérer la vitesse en raison de l'ombre qu'ils projettent sur la chaussée et réduisent la perspective visuelle.
- Idéalement, aménager des trottoirs en retrait sur le boulevard Henri-Bourassa séparés de la chaussée par une banquette végétalisée. Assurer une connexion avec le projet résidentiel et ses accès aux logements. Les lignes de désir peuvent servir à comprendre les cheminements à cet effet.

3

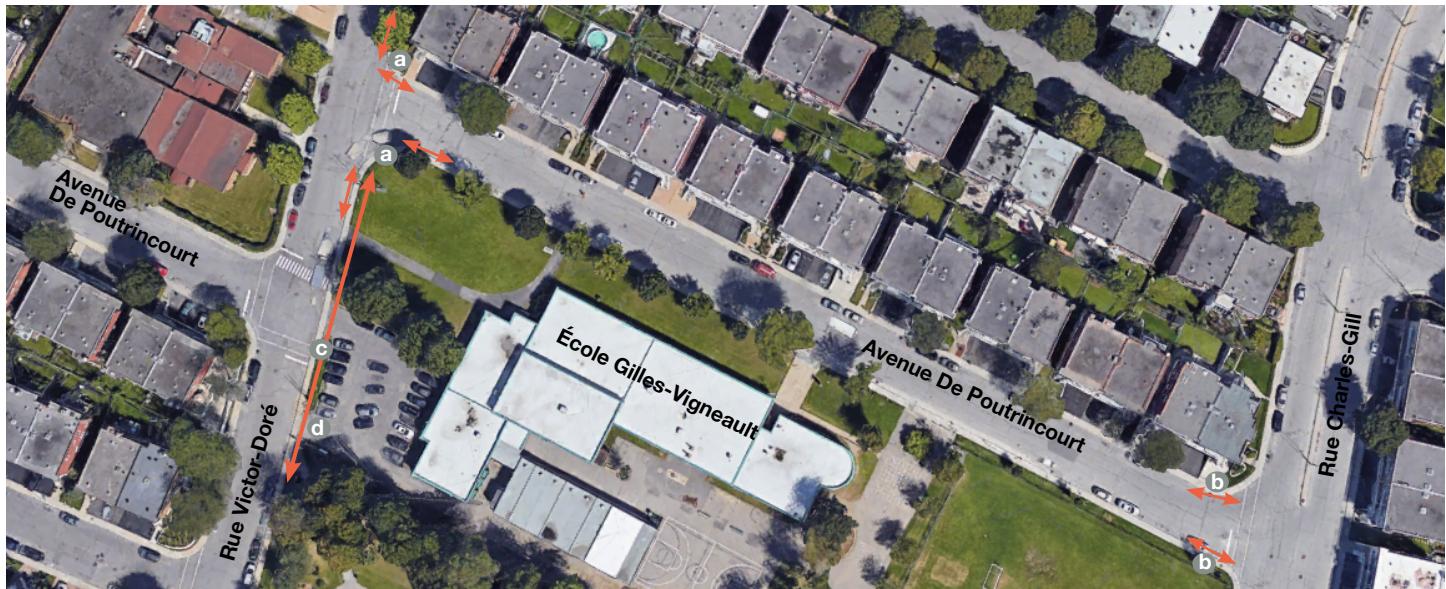
Les pourtours de l'école : l'avenue De Poutrincourt et les rues Victor-Doré et Charles-Gill

ENJEU

L'intersection de l'avenue De Poutrincourt et de la rue Victor-Doré (les deux tronçons de l'avenue De Poutrincourt) est un point de convergence important des élèves.

La largeur des chaussées de la rue Victor-Doré, de l'avenue De Poutrincourt et de la rue Charles-Gill est significative et les rayons de virage à ces intersections sont grands ce qui expose le piéton au risque.

Les trottoirs aux abords de l'école sont d'une largeur d'environ 1,5 m, ce qui n'est pas convivial puisque l'arrivée et la sortie des classes amènent un grand nombre d'élèves et de parents circulant simultanément sur le trottoir.



Google, 2018

RECOMMANDATIONS

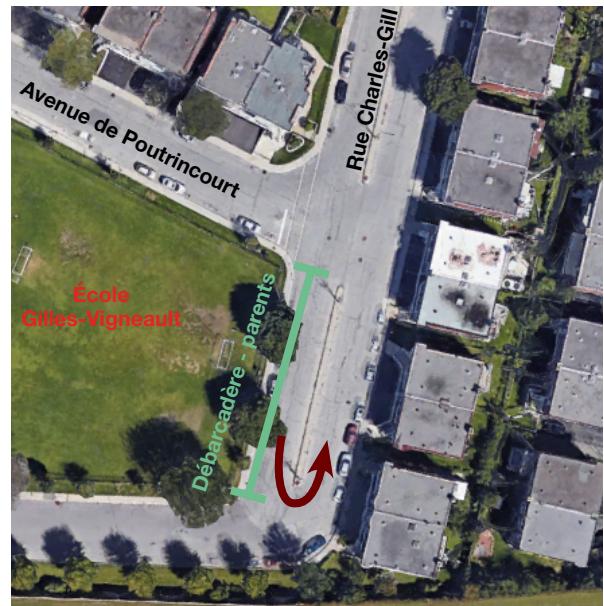
- a.** À l'intersection de l'avenue De Poutrincourt et de la rue Victor-Doré, aménager des saillies de trottoir sur l'avenue De Poutrincourt et la rue Victor-Doré simultanément.
- b.** Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue De Poutrincourt à l'intersection de la rue Charles-Gill.
- c.** Aux abords de l'école, aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m. Prioriser la rue Victor-Doré entre les deux tronçons de l'avenue De Poutrincourt, puis l'avenue Alfred-Laliberté.
- d.** Envisager la fermeture d'un accès au stationnement, idéalement celui qui est adjacent au parc.
- e.** Sur l'avenue De Poutrincourt, envisager l'aménagement de dos d'âne allongés.

Les pourtours de l'école | les débarcadères et les trottoirs

ENJEU

Aux débarcadères, selon nos observations, la direction d'école et certains parents, on remarque des infractions de la part des parents tels que du stationnement en double le matin, des demi-tours ainsi que des parents qui reculent en présence d'élèves. Les membres du personnel de l'école doivent, chaque matin, s'occuper de la circulation afin d'inciter les parents à déposer leurs enfants sur la rue Charles-Gill et d'effectuer des demi-tours (autorisés par un panneau de signalisation prévu à cet effet) sur cette même rue.

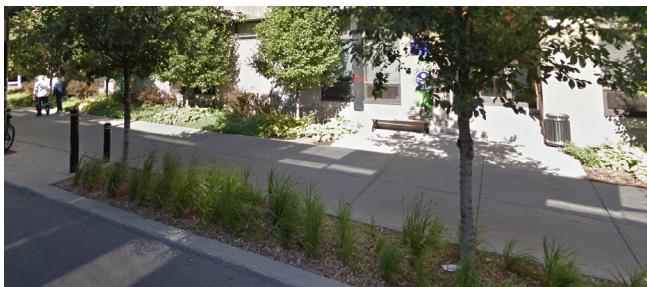
La direction mentionne être témoin d'activités illicites qui se produisent aux abords du mur antibruit qui sépare l'avenue Alfred-Laliberté et l'autoroute des Laurentides.



Présence du débarcadère pour parents qui doivent effectuer un demi-tour (autorisé) sur la rue Charles-Gill après avoir déposé leurs enfants.
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

- a.** À l'exception des autobus scolaires, envisager la possibilité de fermer l'avenue Alfred-Laliberté à la circulation, minimalement à l'arrivée et à la sortie des classes et maintenir l'autorisation d'effectuer des demi-tours sur la rue Charles-Gill.
- b.** Aux abords de l'école, après avoir élargi les trottoirs sur la rue Victor-Doré, aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m sur l'avenue Alfred-Laliberté, puis ensuite sur la rue Charles-Gill, là où se trouve le débarcadère.
- c.** Pour l'école Gilles-Vigneault, encourager le transport actif en réalisant les activités [Mon école à pied, à vélo](#) et en participant au programme d'éducation [Cycliste averti](#) de Vélo Québec.
- d. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
- e. Pour le SPVM, assurer une présence accrue le matin pour empêcher les parents d'effectuer des manœuvres illégales et tout au long de la journée, faire des visites ponctuelles pour éviter les actions illicites sur l'avenue Alfred-Laliberté. Envisager éventuellement la possibilité de poser des caméras de surveillance à cet endroit.



Exemple d'un trottoir muni d'une bande végétalisée bordant l'école Laurier et dont la largeur de la surface libre d'obstacle excède 3,5 m
Google, 2018

5

L'avenue Alfred-Laliberté entre le boulevard de l'Acadie la rue James-Morrice

ENJEU

Axe de cheminement important des élèves en raison de leur localisation géographique. On remarque un passage piéton à larges bandes permettant de traverser sur l'avenue Alfred-Laliberté.

Intersection de la rue James-Morrice et de l'avenue Alfred-Laliberté à géométrie non perpendiculaire. Afin de franchir cette intersection, les piétons et/ou les cyclistes doivent parcourir plus de 35,0 mètres.

Les rayons de virage sont particulièrement grands.

On remarque également une succession d'entrées charretières tout au long de l'avenue Alfred-Laliberté.



Passage piéton à larges bandes permettant de traverser l'avenue Alfred-Laliberté.

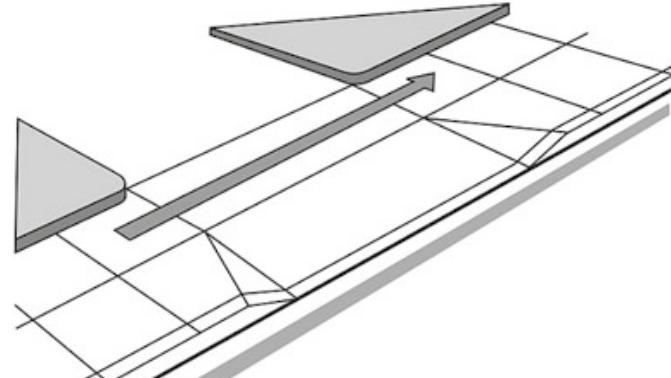


Intersection de la rue James-Morrice et de l'avenue Alfred-Laliberté
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

Canaliser les cheminements importants des élèves sur l'avenue Alfred-Laliberté en favorisant les déplacements actifs par les actions suivantes :

- a. Mieux protéger la traversée de l'avenue Alfred-Laliberté à partir du boulevard de l'Acadie en aménageant un passage piéton surélevé et prioriser l'utilisation de béton, de pavés ou d'un revêtement coloré.
- b. Sur la rue James-Morrice, aménager une grande saillie de trottoir à l'ouest ainsi qu'une saillie de trottoir à l'est. Ajouter des passages piétons à larges bandes entre les deux saillies.
- c. Lors de la reconstruction des trottoirs, assurer la continuité de ceux-ci là où se trouvent les entrées charretières.



Exemple d'entrée charretière qui maximise le confort et la sécurité piétonne.

Source: ite.org, s. d.

Intersection des rues Joseph-Casavant et Charles-Gill

ENJEU

Point de cheminement et de convergence important des élèves.

La largeur des chaussées est significative et l'intersection est large, ce qui expose davantage les piétons et les cyclistes au risque.

Le terre-plein sur la rue Charles-Gill est étroit et court et n'offre pas un refuge adéquat pour les piétons et les cyclistes afin que ceux-ci puissent traverser l'intersection en deux temps.



Intersection des rues Joseph-Casavant et Charles-Gill



Intersection des rues Joseph-Casavant et Charles-Gill,
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

- Sur la rue Charles-Gill, à l'intersection, allonger et élargir les terre-pleins afin de créer des refuges adéquats pour la sécurité et le confort piéton.
- Aménager des saillies de trottoir aux quatre coins sur la rue Joseph-Casavant. Prioriser l'est de l'intersection.



Exemple d'aménagement servant de refuge pour piétons malgré la largeur trop modeste du passage.

Google, 2018

GRILLE SYNTHÈSE

Empacement	Enjeux	Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire	Recommendations
1- Intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie	<p>Environ la moitié des élèves de l'école Gilles-Vigneault doivent traverser l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie. Il s'agit de 2 voies avec un fort volume de circulation. L'intersection est très large, très achalandée, peu conviviale pour les piétons et les cyclistes et on y observe une vitesse automobile élevée.</p> <p>On remarque la présence de 3 voies divergentes. Les passages piétons de ces voies divergentes, particulièrement celle aux abords de la Cité de l'Acadie, ne sont pas respectés, et la vitesse des automobiles qui l'empruntent est très élevée.</p> <p>Tout ceci expose les piétons et les cyclistes à des risques importants de collision.</p> <p>Les terre-pleins à l'intersection sont minces et courts n'offrant pas de refuge adéquat pour les piétons.</p>	<p>a. Revoir la nécessité des 3 voies divergentes et idéalement les éliminer complètement. Sinon, les aménager de façon plus sécuritaire en y ajoutant minimalement des feux piétons. Prioriser la bretelle aux abords de la Cité de l'Acadie.</p> <p>b. Créer des refuges en allongeant les terre-pleins afin de protéger les passages piétons et en les élargissant, leur dimension devant excéder 2,0 m.</p>			
2- Le boulevard Henri-Bourassa et l'accès à la Cité de l'Acadie		<p>Une proportion significative des élèves de l'école Gilles-Vigneault résident à la Cité de l'Acadie. On remarque un accès au projet résidentiel à partir du boulevard Henri-Bourassa ainsi que plusieurs lignes de désir reliant le boulevard Henri-Bourassa au projet. Les résidents évitent ainsi d'avoir à passer par le boul. de l'Acadie, là où se trouve le seul accès au projet résidentiel.</p> <p>Par contre, les aménagements pour les piétons qui longent la Cité de l'Acadie sur le boulevard Henri-Bourassa ne sont pas adéquats pour le confort des piétons. Les trottoirs sont abîmés, d'une largeur très modeste, déconnectés des accès aux logements et parfois inexistant. L'accès au projet résidentiel par le boulevard Henri-Bourassa n'est donc pas convivial.</p> <p>On remarque également une vitesse élevée sur le boulevard Henri-Bourassa puisqu'à cette hauteur, elle sort de voie de sortie de l'autoroute 15 vers l'est.</p>	<p>a. Élargir les terre-pleins et les verdigris en les munissant d'arbres. Ces derniers incitent à modérer la vitesse en raison de l'ombre qu'ils projettent sur la chaussée et réduisent la perspective visuelle.</p> <p>b. Idéalement, aménager des trottoirs en retrait sur le boulevard Henri-Bourassa séparés de la chaussée par une banquette végétalisées. Assurer une connexion avec le projet résidentiel et ses accès aux logements. Les lignes de désir peuvent servir à comprendre les cheminements à cet effet.</p>		

Empacement	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
Recommendations	Arrondissement / Ville centre	SPVM	Milieu scolaire	
<p>3- Les pourtours de l'école: l'avenue de Poutrincourt et les rues Victor-Doré et Charles-Gill</p> <p>L'intersection de l'avenue De Poutrincourt et de la rue Victor-Doré (les deux tronçons de l'avenue De Poutrincourt) est un point de convergence important des élèves. La largeur des chaussées de la rue Victor-Doré, de l'avenue De Poutrincourt et de la rue Charles-Gill est significative et les rayons de virage à ces intersections sont grands ce qui expose le piéton au risque.</p> <p>Les trottoirs aux abords de l'école sont d'une largeur d'environ 1,5 m, ce qui n'est pas convivial puisque l'arrivée et la sortie des classes amènent un grand nombre d'élèves et de parents circulant simultanément sur le trottoir.</p>	<p>a. À l'intersection de l'avenue De Poutrincourt et de la rue Victor-Doré, aménager des saillies de trottoir sur l'avenue De Poutrincourt et la rue Victor-Doré simultanément.</p> <p>b. Aménager des saillies de trottoirs sur la rue De Poutrincourt à l'intersection de la rue Charles-Gill.</p> <p>c. Aux abords de l'école, aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4 m. Prioriser la rue Victor-Doré entre les deux tronçons de l'avenue De Poutrincourt, puis l'avenue Alfred-Laliberté.</p> <p>e. Sur l'avenue De Poutrincourt, envisager l'aménagement de dos d'âne allongés.</p>		<p>d. Envisager la fermeture d'un accès au stationnement, idéalement celui qui est adjacent au parc.</p> <p>c. Pour l'école Gilles-Vigneault, encourager le transport actif en réalisant les activités Mon école à pied, à vélo et en participant au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.</p>	
<p>4- Les pourtours de l'école : les débarcadères et les trottoirs</p> <p>Aux débarcadères, selon nos observations, la direction d'école et certains parents, on remarque des infractions de la part des parents tels que du stationnement en double le matin, des demi-tours ainsi que des parents qui reculent en présence d'élèves. Les membres du personnel de l'école doivent, chaque matin, s'occuper de la circulation afin d'inciter les parents à déposer leurs enfants sur la rue Charles-Gill et d'effectuer des demi-tours (autorisées par un panneau de signalisation prévu à cet effet) sur cette même rue.</p> <p>La direction mentionne être témoin d'activités illégales qui se produisent aux abords du mur antibruit qui sépare l'avenue Alfred-Laliberté et l'autoroute des Laurentides.</p>		<p>a. À l'exception des autobus scolaires, envisager la possibilité de fermer l'avenue Alfred-Laliberté à la circulation, minimalement à l'arrivée et à la sortie des classes et maintenir l'autorisation d'effectuer des demi-tours sur la rue Charles-Gill.</p> <p>b. Aux abords de l'école, après avoir élargi les trottoirs sur la rue Victor-Doré, aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m. sur l'avenue Alfred-Laliberté, puis ensuite sur la rue Charles-Gill, là où se trouve le débarcadère.</p> <p>d. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.</p> <p>e. Pour le SPVM, assurer une présence accrue le matin pour empêcher les parents d'effectuer des manœuvres illégales et tout au long de la journée, faire des visites ponctuelles pour éviter les actions illégales sur l'avenue Alfred-Laliberté. Envisager éventuellement la possibilité de poser des caméras de surveillance à cet endroit.</p>		

Emplacement	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
5- L'avenue Alfred-Laliberté entre le boulevard de l'Acadie la rue James-Morrice	<p>Axe de cheminement important des élèves en raison de leur localisation géographique. On remarque un passage piéton à larges bandes permettant de traverser sur l'avenue Alfred-Laliberté.</p> <p>Intersection de la rue James-Morrice et de l'avenue Alfred-Laliberté à géométrie non perpendiculaire. Afin de franchir cette intersection, les piétons et/ou les cyclistes doivent parcourir plus de 35,0 mètres.</p> <p>Les rayons de virage sont particulièrement grands.</p> <p>On remarque également une succession d'entrées charretières tout au long de l'avenue Alfred-Laliberté.</p>	<p>Canaliser les cheminements importants des élèves sur l'avenue Alfred-Laliberté en favorisant les déplacements actifs par les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Mieux protéger la traversée de l'avenue Alfred-Laliberté à partir du boulevard de l'Acadie en aménageant un passage piéton surélevé et prioriser l'utilisation de béton, de pavés ou d'un revêtement coloré. b. Sur la rue James-Morrice, aménager une grande saillie de trottoir à l'ouest ainsi qu'une saillie de trottoir à l'est. Ajouter des passages piétons à larges bandes entre les deux saillies. c. Lors de la reconstruction des trottoirs, assurer la continuité de ceux-ci là où se trouvent les entrées charretières. 	<p>a. Sur la rue Charles-Gill, à l'intersection, allonger et élargir les terre-pleins afin de créer des refuges adéquats pour la sécurité et le confort piéton.</p> <p>b. Aménager des saillies de trottoir aux quatre coins sur la rue Joseph-Casavant. Prioriser l'est de l'intersection.</p>	
	6- Intersection des rues Joseph-Casavant et Charles-Gill	<p>Point de cheminement et de convergence important des élèves.</p> <p>La largeur des chaussées est significative et l'intersection est large, ce qui expose davantage les piétons et les cyclistes au risque.</p> <p>Le terre-plein sur la rue Charles-Gill est étroit et court et n'offre pas un refuge adéquat pour les piétons et les cyclistes afin que ceux-ci puissent traverser l'intersection en deux temps.</p>		

ÉCOLES ALICE-PARIZEAU ET SOURP HAGOP

L'école Sourp Hagop est une école d'enseignement privé dont une cinquantaine d'élèves sont susceptibles de se déplacer à pied. De ce fait, les cheminements principaux des élèves qui se situent à distance de marche de l'école sont sensiblement les mêmes que ceux de l'école Alice-Parizeau, ces derniers se situant majoritairement sur la rue Dudemaine.

Table des matières

Fiche descriptive de l'école Alice Parizeau	70
Fiche descriptive de l'école Sourp Hagop	71
Carte de répartition des élèves de l'école Alice-Parizeau	72
Carte de répartition des élèves de l'école Sourp Hagop	73
Carte synthèse des enjeux et recommandations	74
Enjeux et recommandations 1 Les pourtours de l'école Alice-Parizeau	75
Enjeux et recommandations 2 La rue Dudemaine et les intersections des boulevards O'Brien et Saint-Germain	76
Enjeux et recommandations 3 Intersection des rues Dudemaine et Filion	77
Enjeux et recommandations 4 La rue Dudemaine	78
Enjeux et recommandations 5 L'école Sourp Hagop accès à la cour d'école	79
Enjeux et recommandations 6 Intersection de l'avenue De Poutrincourt et de la rue Dudemaine	82
Grille synthèse	83

École Alice-Parizeau

Commission scolaire de Montréal

Direction | Madame Pascale Cauchy

Type d'école | École primaire de quartier

Nombre d'élèves | 470

Nombre d'employés | 45

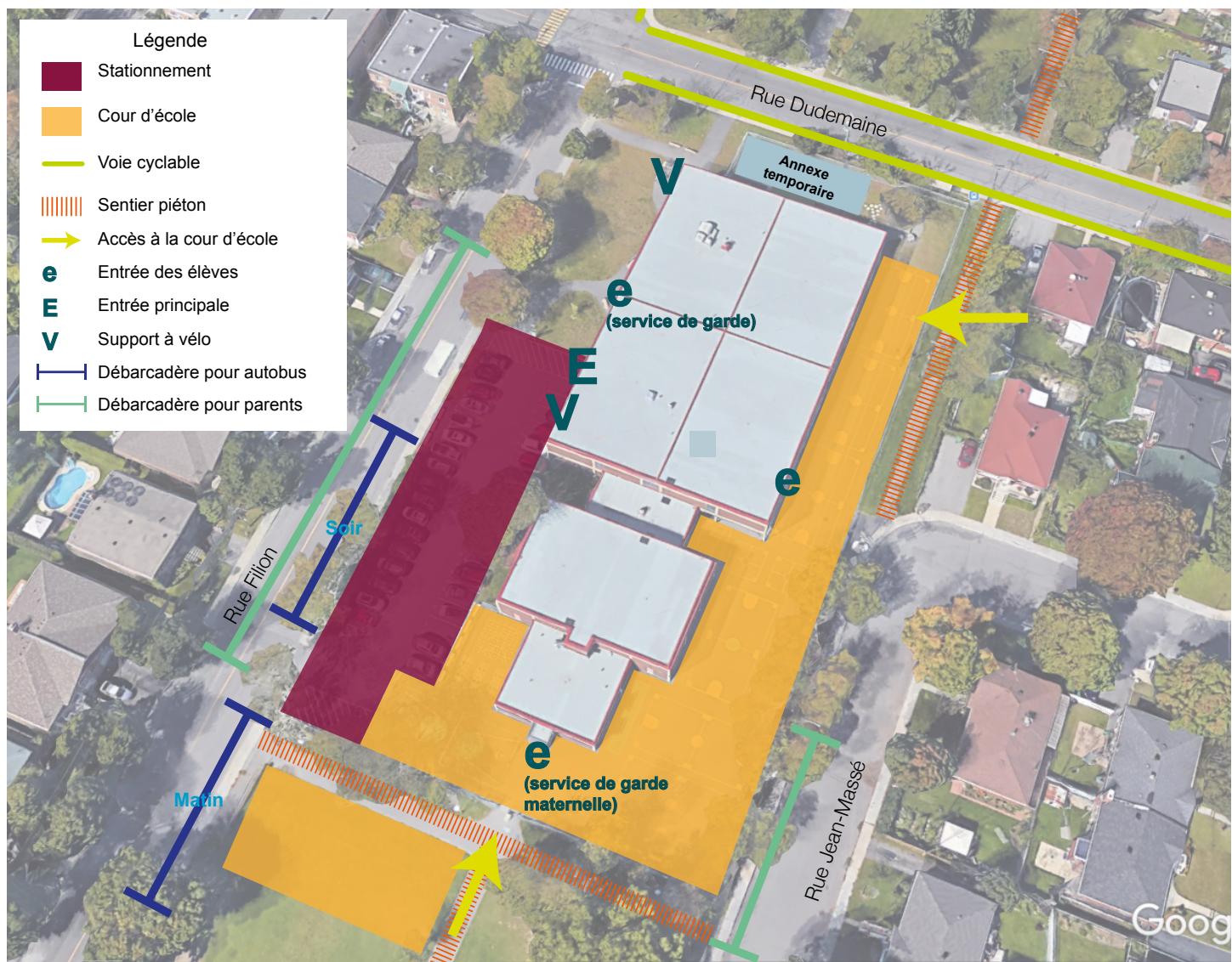
Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 144

Élèves résidant : à distance de marche de l'école | 282

à distance de marche et de vélo de l'école | 429

Les accès à la cour d'école s'effectuent à partir de passages piétons.

Débarcadères pour les parents sur la rue Jean-Massé mais plusieurs parents déposent leurs enfants sur la rue Filion également.



École arménienne Sourp-Hagop

Commission scolaire | N.A

Direction | Madame Lory Abrakian

Type d'école | Établissement d'enseignement privé primaire et secondaire

Nombre d'élèves | 739

Nombre d'employés | 100

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 350

Élèves résidant : à distance de marche de l'école | 50

à distance de marche et de vélo de l'école | 184

L'école Sourp Hagop se trouve aux abords de l'autoroute des Laurentides.

Le débarcadère pour les parents se trouve dans la cour d'école.

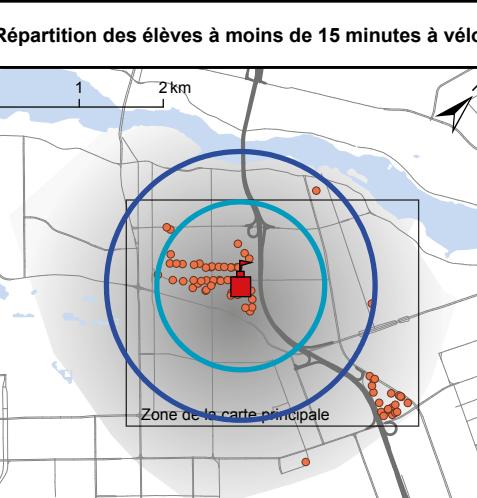
On y trouve deux accès à la cour tant pour les automobiles que pour les marcheurs.

Le Centre communautaire arménien se trouve de l'autre côté de la rue Dudemaine, au nord.

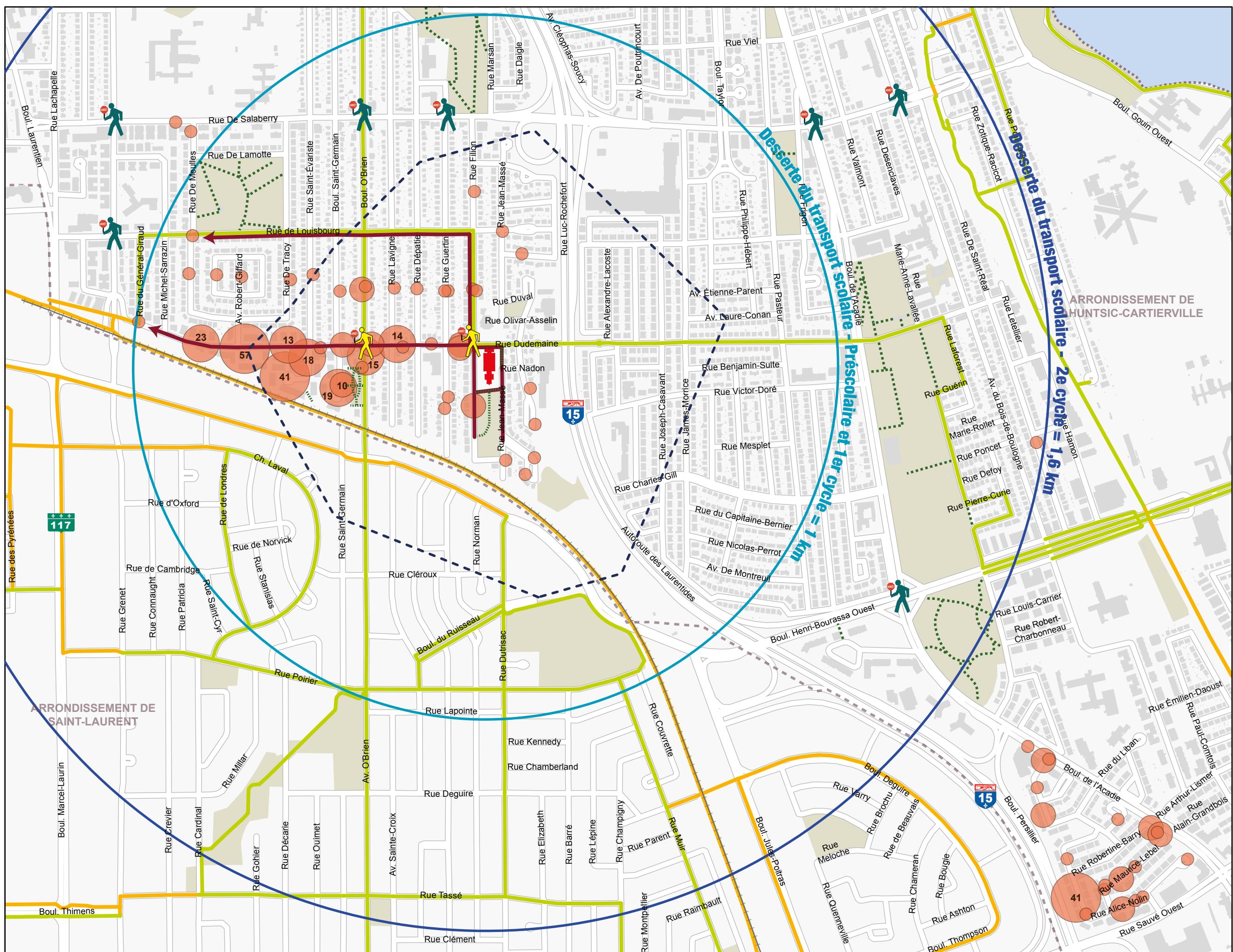


* Voir plan de circulation automobile à la page 79

École
Alice-Parizeau
Répartition des élèves



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Août 2018



École arménienne Sourp Hagop

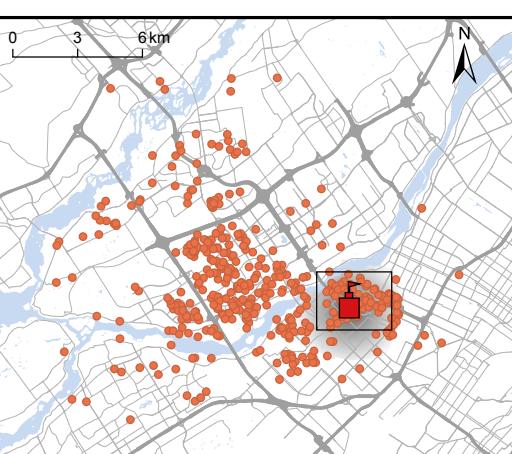
Répartition localisée des élèves

Légende

Répartition des élèves



Répartition des élèves à moins de 15 minutes à vélo



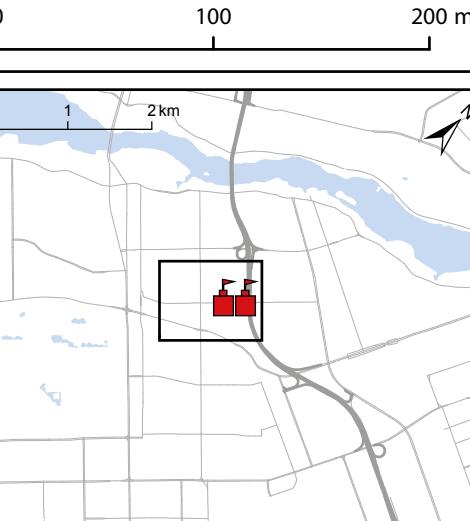
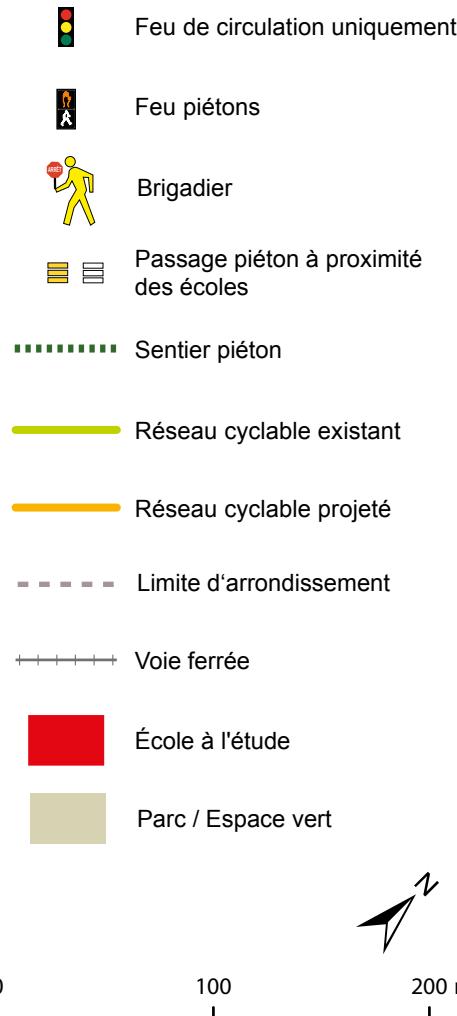
Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD
Mars 2019



Écoles Alice-Parizeau et Sourp Hagop

Enjeux et recommandations

Légende



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Octobre 2018



- 1-** Sur la rue Fillion, virages en U. Les parents déposent les enfants de l'autres côté de la rue, ceux-ci doivent traverser afin de rejoindre l'école.
- Accès à la cour à partir des sentiers piétons.



- a. Déneigement et déglaçage des sentiers piétons desservant les accès à la cour.
b. Trottoirs entre 2,25 m et 4,0 m aux abords de l'école.
c. SPVM : assurer des mesures de renforcement pour que les parents éviter les manœuvres illégales.
d. Pour l'école, des mesures de sensibilisation aux parents (semestrielle).
e. Évaluer la pertinence du débarcadère sur la rue Fillion.
f. Dos d'âne allongés sur la rue Fillion, aux abords de l'école.
g. Pour l'école : activités **Mon école à pied, à vélo** et programme **Cycliste averti** de Vélo Québec.
h. Pour le SPVM : assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
i. Pour le SPVM : poursuivre et étendre les remises d'infraction ou de bonne conduite aux automobilistes.
j. Pour l'école, implantation de Trottibus.

- 5-** Volume de circulation significatif en raison du nombre important d'élèves transportés en automobile.
- Plusieurs parents déposent leurs enfants au Centre communautaire arménien de Montréal.
- Le débarcadère se situe dans la cour d'école.
- Accès à la cour sont les mêmes pour les piétons que pour les véhicules, ce qui expose le piéton au risque.

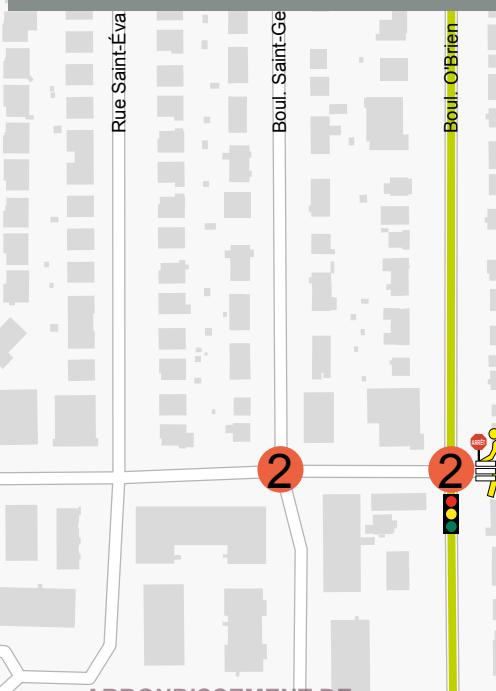


- Scénario 1**
- Pour l'école, conjointement avec la ville, aménager un sentier piéton sur le talus qui se trouve entre la rue Dudemaine et l'école .
 - À partir de ce sentier piéton, créer un lien piéton sécurisé
 - Envisager la fermeture de l'accès pour les voitures au nord.
 - Pour l'école, réaliser les activités **Mon école à pied, à vélo** et au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.
 - Pour le SPVM, aider la promotion du transport actif.
 - Pour l'école Sourp Hagop, évaluer la possibilité d'implanter un Trottibus.
- Scénario 2**
- Au croisement des deux segments de la rue Nadon, au nord, aménager un passage piéton surélevé.
 - Fermerture de l'accès pour les voitures au nord.
 - Dans le cas où une proportion significative d'élèves rejoignent la cour d'école par l'extérieur en empruntant le trottoir qui longe l'école sur la rue Nadon, élargir ce trottoir.
 - Prolonger le trottoir sur le côté sud de l'école
 - Réaliser les activités **Mon école à pied, à vélo** et au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.
 - Évaluer la possibilité d'implanter un Trottibus.
 - Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.

- 2-** Point de cheminement névralgique pour les élèves.
- Volume de circulation non-négligeable en raison du lieu de franchissement de la voie ferrée sur le boul. O'Brien.
- Intersection du boul. Saint-Germain au sud est large et rayon de virage grand.



- a. Saillies de trottoir sur la rue Dudemaine et sur le boul. O'Brien. Prioriser les endroits là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus.
b. Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir là où l'on retrouve des arrêts d'autobus.
c. Sur le boulevard Saint-Germain : saillies de trottoir de part et d'autre. Prioriser le côté sud. Dans le futur : saillies de trottoir sur les rues transversales à la rue Dudemaine.



- 3-** La rue Dudemaine est achalandée et la vitesse automobile est élevée.
- Point de convergence important des élèves des écoles Sourp Hagop et Alice-Parizeau.



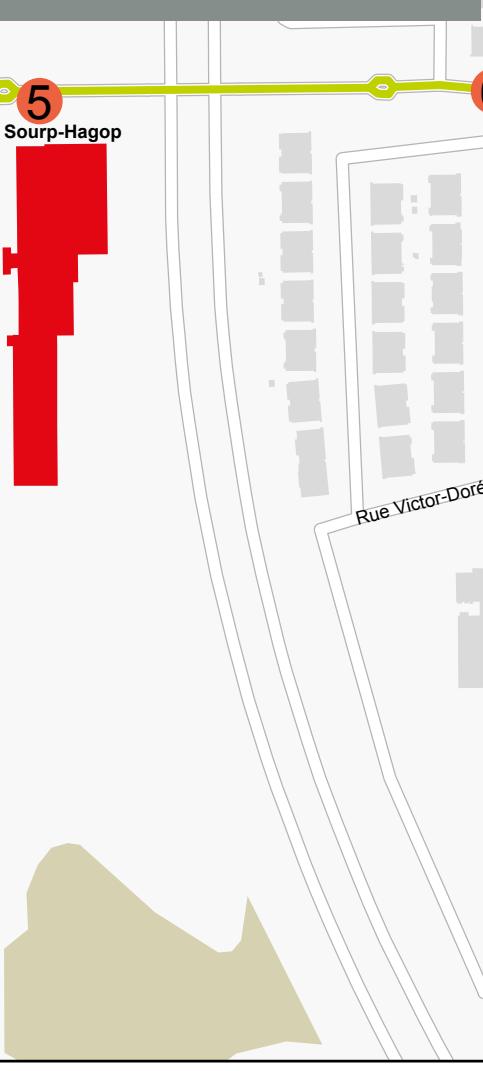
- a. Sécuriser les abords de l'école : saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Fillion au sud.
b. À plus long terme : saillies de trottoir sur Dudemaine à l'intersection de la rue Fillion de part et d'autre en remplaçant notamment la signalisation latérale.
c. Pour le SPVM : opérations notamment ponctuelles de surveillance sur les rues Dudemaine et Fillion



- 4-** La rue Dudemaine : axe de cheminement principal des élèves de l'école Alice-Parizeau et un axe important de l'école Sourp Hagop.
- Familles nombreuses circulant sur Dudemaine.
- Limite de vitesse de 30km/h, mais peu de mesures de modération de la circulation.
- Entrées charretières et haies qui nuisent à la visibilité.

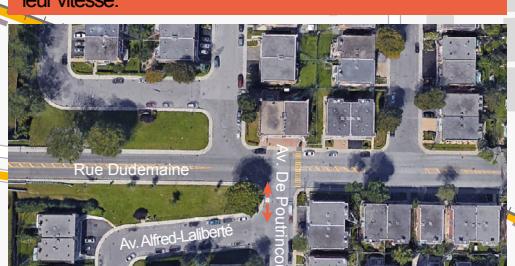


- a. Trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m sur la rue Dudemaine vers l'ouest. Prioriser le côté sud de la rue.
b. Afficheurs de vitesse sur la rue Dudemaine.
c. Pour le SPVM : assurer des mesures de renforcement afin de faire respecter la limite de vitesse.
d. Aménager les entrées charretières de manière à assurer la continuité du niveau de ceux-ci. Dégager les entrées charretières afin d'augmenter la visibilité.



- 6-** Intersection large et grand rayon de virage .

- Les automobiles en provenance de la rue Dudemaine peuvent effectuer des virages sur les avenues Alfred-Laliberté et De Poutrincourt sans avoir à réduire leur vitesse.



- a. Saillies de trottoir afin de réduire le rayon de virage et ainsi, la vitesse automobile.
b. Afficheur de vitesse.



Les pourtours de l'école Alice-Parizeau

ENJEU

Sur la rue Filion se trouve le débarcadère pour les parents notamment. Plusieurs effectuent des virages en U afin de déposer leurs enfants en empruntant la rue Filion depuis la rue Dudemaine. Cela permet à leur(s) enfant(s) de descendre ou de monter directement, à partir des abords de l'école, mais cette manœuvre est illégale. De surcroit, il arrive que les parents déposent leurs enfants de l'autre côté de cette même rue, les enfants traversant la rue pour rejoindre les accès à la cour ce qui les expose au risque de collision avec les voitures dont celles effectuant des virages en U.

Les deux accès à la cour de l'école Alice-Parizeau sont accessibles par des passages piétons.



Sentiers piétons et accès à la cour d'école
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

- a.** Systématiquement déneiger et déglaçer les deux sentiers piétons qui desservent les accès à la cour.
- b.** Aux abords de l'école, aménager les trottoirs qui la bordent d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m.
- c.** Pour le SPVM: assurer des mesures de renforcement afin que les parents évitent d'effectuer des virages en U.
- d.** Pour l'école, assurer de façon semestrielle des mesures de sensibilisation aux parents pour les inciter à déposer les enfants aux débarcadères prévus à cet effet et à éviter les stationnements en double file.
- e.** Évaluer la pertinence du débarcadère sur la rue Filion aux abords de l'école.
- f.** Envisager l'aménagement de dos d'âne allongés sur la rue Filion.
- g.** Pour l'école Alice-Parizeau, encourager le transport actif en réalisant les activités [**Mon école à pied, à vélo**](#) et en participant au programme d'éducation [**Cycliste averti**](#) de Vélo Québec.
- h.** Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
- i.** Pour le SPVM, poursuivre et étendre les périodes de remise d'avis d'infraction ou de bonne conduite aux automobilistes.
- j.** Pour l'école, envisager l'implantation de [**Trottibus**](#).

La rue Dudemaine et les intersections des boulevards O'Brien et Saint-Germain

ENJEU

Point de cheminement névralgique des élèves des écoles Alice-Parizeau et important pour ceux de l'école Sourp Hagop.

Le boulevard O'Brien et la rue Dudemaine sont deux voies achalandées. On remarque beaucoup de virages vers le sud sur le boul. O'Brien et vers l'est et l'ouest sur la rue Dudemaine à partir du boulevard O'Brien car il constitue un lieu de franchissement important du chemin de fer en provenance ou afin d'aller vers le boul. Henri-Bourassa. La circulation à cette intersection est à cet effet, non négligeable.

L'intersection du boulevard Saint-Germain au sud est large et le rayon de virage est très grand, ce qui permet aux véhicules d'effectuer leurs virages sans avoir à réduire leur vitesse.



RECOMMANDATIONS

- Aménager des saillies de trottoirs sur la rue Dudemaine et sur le boulevard O'Brien. Prioriser les endroits là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus.
- Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs là où l'on retrouve des arrêts d'autobus.
- Sur le boulevard Saint-Germain, aménager des saillies de trottoir de part et d'autre. Prioriser le côté sud. Dans le futur, prévoir également des saillies de trottoir sur les rues transversales à la rue Dudemaine.



Exemple d'une saillie de trottoir dont la présence n'empêche pas les cyclistes d'accéder à la bande cyclable, Intersection de la rue Forbes et du boul. O'Brien, arrondissement Ahuntsic-Cartierville

Google, 2018

3

Intersection des rues Dudemaine et Filion

ENJEU

La rue Dudemaine sert de voie de débordement au boulevard Henri-Bourassa. Elle est achalandée et la vitesse est susceptible d'être élevée notamment en raison de manque de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Dudemaine et ses rues transversales.

Cette intersection est un point de convergence important des élèves des écoles Alice-Parizeau et Sourp Hagop.



Intersection des rues Filion et Dudemaine

RECOMMANDATIONS

- a. Sécuriser les abords de l'école, plus précisément la traversée de la rue Filion à l'intersection de la rue Dudemaine, en aménageant des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Filion au sud.
- b. À plus long terme, aménager des saillies de trottoir sur la rue Dudemaine à l'intersection de la rue Filion de part et d'autre en remplaçant notamment la signalisation latérale.
- c. Pour le SPVM : Réaliser des opérations de surveillance ponctuelles en cours d'année scolaire sur les rues Dudemaine et Filion.

ENJEU

La rue Dudemaine constitue l'axe de cheminement principal des élèves de l'école Alice-Parizeau en provenance de l'ouest. Il s'agit également d'un axe important des élèves de l'école Sourp Hagop. Selon nos observations, des familles nombreuses circulent sur cette rue. De plus, elle a été identifiée en tant que corridor scolaire. L'ensemble des tronçons de la rue Dudemaine dispose désormais d'une limite de vitesse de 30 km/h, mais on y observe très peu de mesures de modération de la circulation.

La rue Dudemaine sert de voie de débordement au boulevard Henri-Bourassa. Elle est achalandée et la vitesse est susceptible d'être élevée, notamment en raison du manque de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Dudemaine et ses rues transversales.

Présence de nombreuses entrées charretières dont la dénivellation du trottoir cause de l'inconfort et dont la présence de haies nuit à la visibilité des automobiles qui reculent.



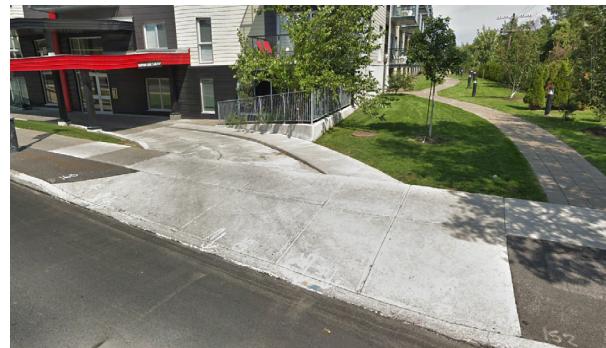
Rue Dudemaine

RECOMMANDATIONS

- a.** Aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m sur la rue Dudemaine vers l'ouest
Prioriser le côté sud de la rue.
- b.** Installer des afficheurs de vitesse sur la rue Dudemaine afin d'inciter les véhicules à réduire leur vitesse à 30 km/h.
- c.** Pour le SPVM : assurer des mesures de renforcement afin de faire respecter la limite de vitesse.
- d.** Lors de la reconstruction des trottoirs, aménager les entrées charretières de manière à assurer la continuité des trottoirs. Dégager les entrées charretières de manière à augmenter la visibilité.



Présence de larges trottoirs sur la rue Laurier, arrondissement du Plateau Mont-Royal.
Google, 2018



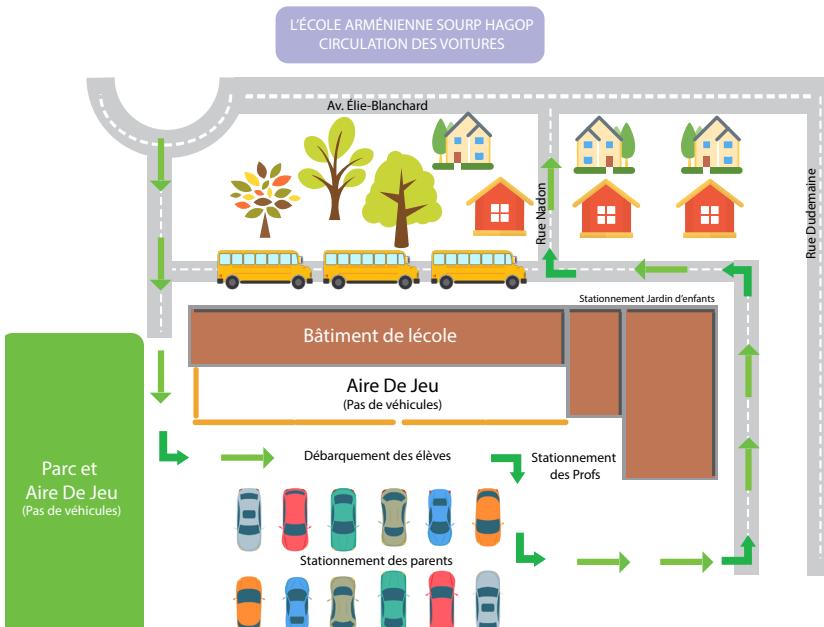
Exemple d'entrée charretière qui assure le confort et la sécurité des piétons, arrondissement Ahuntsic-Cartierville.
Google, 2018

L'école Sourp Hagop | accès à la cour d'école

ENJEU

Environ la moitié des élèves sont transportés en automobile. Afin d'éviter le trafic que cela génère, plusieurs parents déposent leurs enfants au Centre communautaire arménien. Les enfants marchent de cet emplacement jusqu'à l'école Sourp Hagop.

La majorité des parents déposent leurs enfants derrière le bâtiment de l'école, dans la cour, à un endroit prévu à cet effet. Cela crée une circulation élevée sur l'avenue Élie-Blanchard ainsi que sur la rue Nadon. Les accès à la cour sont les mêmes pour les piétons et les véhicules ce qui expose les élèves au risque.



Plan de circulation de l'école Sourp Hagop

Sourp Hagop, 2018



Stationnement et débarcadère pour les parents de la cour d'école Sourp-Hagop

L'école Sourp Hagop | accès à la cour d'école

RECOMMANDATIONS | Scénario 1

- a.** Pour l'école, conjointement avec la ville, aménager un sentier piéton sur le talus qui se trouve entre la rue Dudemaine et l'école afin de rejoindre l'accès à la cour.
- b.** À partir de ce sentier piéton, créer un lien piéton sécurisé, séparé physiquement des voitures jusqu'à l'entrée des élèves.
- c.** Envisager la fermeture de l'accès pour les voitures au nord.
- d.** Pour l'école Sourp Hagop, encourager le transport actif en réalisant les activités ***Mon école à pied, à vélo*** et en participant au programme d'éducation ***Cycliste averti*** de Vélo Québec.
- e.** Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
- f.** Pour l'école Sourp Hagop, évaluer la possibilité d'implanter un ***Trottibus***.



Recommandations | scénario 1

* Rappelons que le débarcadère pour autobus se situe sur la rue Nadon et non plus dans la cour de l'école

RECOMMANDATIONS | Scénario 2

Pour l'école Sourp Hagop:

- a. Au croisement des deux segments de la rue Nadon, au nord, aménager un passage piéton surélevé, afin de sécuriser la traverser de la rue pour rejoindre les trottoirs.
- b. Envisager la fermeture de l'accès pour les voitures au nord.
- c. Dans le cas où une proportion significative d'élèves rejoint la cour d'école par l'extérieur en empruntant le trottoir qui longe l'école sur la rue Nadon, élargir ce trottoir en évaluant la possibilité de retirer la voie de stationnement sur le segment de cette même rue.
- d. Toujours dans le cas où une proportion significative d'élèves rejoint la cour d'école par l'extérieur en empruntant le trottoir qui longe l'école sur la rue Nadon, prolonger le trottoir sur le côté sud de l'école afin de sécuriser le cheminement des élèves jusqu'à la cour d'école.
- e. encourager le transport actif en réalisant les activités ***Mon école à pied, à vélo*** et au programme d'éducation ***Cycliste averti*** de Vélo Québec.
- f. Évaluer la possibilité d'implanter un ***Trottibus***.

- g. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.



Recommandations | scénario 1

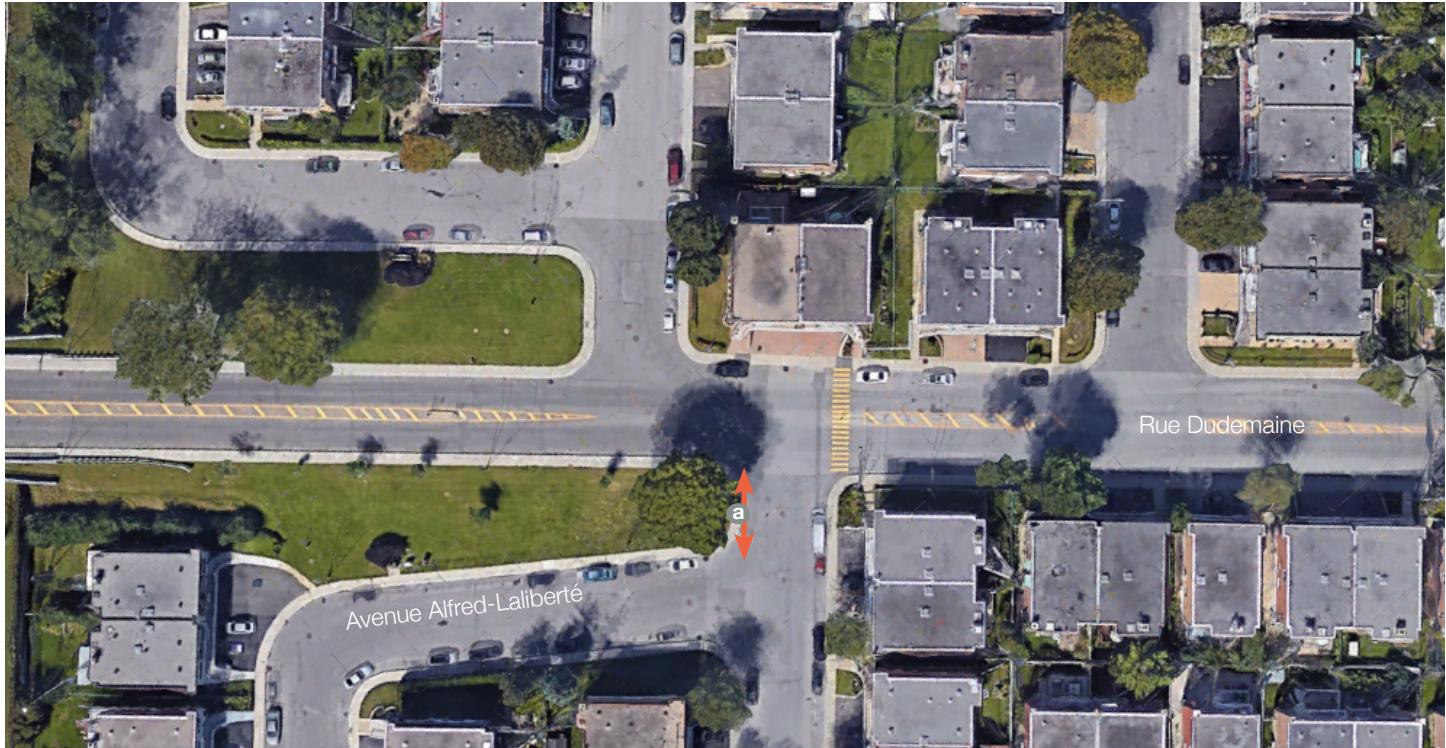
6

Intersection de l'avenue De Poutrincourt et de la rue Dudemaine

ENJEU

L'intersection large et le rayon de virage semble grand.

Les automobiles en provenance de la rue Dudemaine peuvent effectuer les virages sur l'avenue Alfred-Laliberté et l'avenue De Poutrincourt sans avoir à réduire leur vitesse.



RECOMMANDATION

- a. Aménager une saillie de trottoir afin de réduire le rayon de virage et ainsi la vitesse automobile.
- b. Implanter des afficheurs de vitesse sur la rue Dudemaine.

GRILLE SYNTHÈSE

Emplacement	Enjeux	Arrondissement / Ville centre	Recommandations SPVM	Recommandations Milieu scolaire	Recommandations
1- Les pourtours de l'école Alice-Parizeau	<p>Sur la rue Filion se trouve le débarradère pour les parents notamment. Plusieurs effectuent des virages en U afin de déposer leurs enfants en empruntant la rue Filion depuis la rue Dudemaine. Cela permet à leur(s) enfant(s) de descendre ou de monter directement à partir des abords de l'école, mais cette manœuvre est illégale. De surcroit, il arrive que les parents déposent leurs enfants de l'autre côté de cette même rue, les enfants traversant la rue pour rejoindre les accès à la cour ce qui les expose au risque de collision avec les voitures dont celles effectuant des virages en U.</p> <p>Les deux accès à la cour de l'école Alice-Parizeau sont accessibles par des passages piétons.</p>		<p>a. Systématiquement déneiger et déglaçer les deux sentiers piétons qui desservent les accès à la cour.</p> <p>b. Aux abords de l'école, aménager les trottoirs qui la bordent d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m.</p> <p>f. Envisager l'aménagement de dos d'âne allongés sur la rue Filion aux abords de l'école.</p>	<p>c. Assurer des mesures de renforcement afin que les parents évitent d'effectuer des virages en U.</p> <p>h. Assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.</p> <p>i. Poursuivre et étendre les périodes de remise d'avis d'infraction ou de bonne conduite aux automobilistes.</p>	<p>d. Pour l'école, assurer de façon semestrielle des mesures de sensibilisation aux parents pour les inciter à déposer les enfants aux débarcadères prévus à cet effet et à éviter les stationnements en double file.</p> <p>e. Évaluer la pertinence du débarradère sur la rue Filion.</p> <p>g. Pour l'école Alice-Parizeau, encourager le transport actif en réalisant les activités Mon école à pied, à vélo et en participant au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.</p> <p>j. Pour l'école, envisager l'implantation de Trottibus.</p>
2- La rue Dudemaine et les intersections des boulevards O'Brien et Saint-Germain			<p>Point de cheminement névralgique des élèves des écoles Alice-Parizeau et important pour ceux de l'école Sourp Hagop.</p> <p>Le boulevard O'Brien et la rue Dudemaine sont deux voies achalandées. On remarque beaucoup de virages vers le sud sur le boulevard O'Brien et vers l'est et l'ouest sur la rue Dudemaine à partir du boulevard O'Brien car il constitue un lieu de franchissement important du chemin de fer en provenance ou afin d'aller vers le boulevard Henri-Bourassa. La circulation à cette intersection est à cet effet, non négligeable.</p> <p>L'intersection du boulevard Saint-Germain au sud est large et le rayon de virage est très grand, ce qui permet aux véhicules d'effectuer leurs virages sans avoir à réduire leur vitesse.</p>	<p>a. Aménager des saillies de trottoirs sur la rue Dudemaine et sur le boulevard O'Brien. Prioriser les endroits là où il n'y a pas d'arrêt d'autobus.</p> <p>b. Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoirs là où l'on retrouve des arrêts d'autobus sur la rue Dudemaine et le boulevard O'Brien.</p> <p>c. Sur le boulevard Saint-Germain, aménager des saillies de trottoir de part et d'autre. Prioriser le côté sud. Dans le futur, prévoir également des saillies de trottoir sur les rues transversales à la rue Dudemaine.</p>	

EmpACEMENT	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
3- Intersection des rues Dudemaine et Filion	<p>La rue Dudemaine sert de voie de débordement au boulevard Henri-Bourassa. Elle est achalandée et la vitesse est susceptible d'être élevée notamment en raison de manque de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Dudemaine et ses rues transversales.</p> <p>Cette intersection est un point de convergence important des élèves des écoles Alice-Parizeau et Sourp Hagop.</p>	<p>a. Sécuriser les abords de l'école, plus précisément la traversée de la rue Filion à l'intersection de la rue Dudemaine, en aménageant des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Filion au sud.</p> <p>b. À plus long terme, aménager des saillies de trottoir sur la rue Dudemaine à l'intersection de la rue Filion de part et d'autre en remplaçant notamment la signalisation latérale.</p>	<p>c. Pour le SPVM : Réaliser des opérations de surveillance ponctuelles au cours de l'année scolaire sur les rues Dudemaine et Filion.</p>	
4- La rue Dudemaine	<p>La rue Dudemaine constitue l'axe de cheminement principal des élèves de l'école Alice-Parizeau en provenance de l'ouest. Il s'agit également d'un axe important des élèves de l'école Sourp Hagop. Selon nos observations, des familles nombreuses circulent sur cette rue. De plus, elle a été identifiée en tant que corridor scolaire. L'ensemble des tronçons de la rue Dudemaine dispose désormais d'une limite de vitesse de 30 km/h, mais on y observe très peu de mesures de modération de la circulation.</p> <p>La rue Dudemaine sert de voie de débordement au boulevard Henri-Bourassa. Elle est achalandée et la vitesse est susceptible d'être élevée, notamment en raison du manque de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Dudemaine et ses rues transversales. Présence de nombreuses entrées charretières dont la dénivellation du trottoir cause de l'inconfort et dont la présence de haies nuie à la visibilité des automobiles qui reculent.</p>	<p>a. Aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m sur la rue Dudemaine vers l'ouest Prioriser le côté sud de la rue.</p> <p>b. Installer des afficheurs de vitesse sur la rue Dudemaine afin d'inciter les véhicules à réduire leur vitesse à 30 km/h.</p> <p>c. Pour le SPVM : assurer des mesures de renforcement afin de faire respecter la limite de vitesse.</p> <p>d. Lors de la reconstruction des trottoirs, aménager les entrées charretières de manière à assurer la continuité des trottoirs. Dégager les entrées charretière de manière à augmenter la visibilité.</p>		

Emplacement	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
5- L'école Sourp Hagop l'accès à la cour d'école	<p>Environ la moitié des élèves sont transportés en automobile. Afin d'éviter le trafic que cela génère, plusieurs parents déposent leurs enfants au Centre communautaire arménien. Les enfants marchent de cet emplacement jusqu'à l'école Sourp Hagop.</p> <p>La majorité des parents déposent leurs enfants derrière le bâtiment de l'école, dans la cour, à un endroit prévu à cet effet. Cela crée une circulation élevée sur l'avenue Élie-Blanchard ainsi que sur la rue Nadon. Les accès à la cour sont les mêmes pour les piétons et les véhicules ce qui expose les élèves au risque.</p>	<p>Scénario 1</p> <p>a. Pour l'école, conjointement avec l'arrondissement, aménager un sentier piéton sur le talus qui borde la rue Dudemaine afin de rejoindre l'accès à la cour.</p> <p>b. À partir de ce sentier piéton, créer un lien piéton sécurisé, séparé physiquement des voitures jusqu'à l'entrée des élèves.</p> <p>c. Envisager la fermeture de l'accès pour les voitures au nord.</p> <p>d. Pour l'école Sourp Hagop, encourager le transport actif en réalisant les activités Mon'école à pied, à vélo et en participant au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.</p> <p>f. Pour l'école Sourp Hagop, évaluer la possibilité d'implanter un Trottibus.</p>	<p>e. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.</p>	<p>a. Pour l'école, conjointement avec l'arrondissement, aménager un sentier piéton sur le talus qui borde la rue Dudemaine afin de rejoindre l'accès à la cour.</p> <p>b. À partir de ce sentier piéton, créer un lien piéton sécurisé, séparé physiquement des voitures jusqu'à l'entrée des élèves.</p> <p>c. Envisager la fermeture de l'accès pour les voitures au nord.</p> <p>d. Pour l'école Sourp Hagop, encourager le transport actif en réalisant les activités Mon'école à pied, à vélo et en participant au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.</p> <p>f. Pour l'école Sourp Hagop, évaluer la possibilité d'implanter un Trottibus.</p>
5- L'école Sourp Hagop l'accès à la cour d'école		<p>Scénario 2</p>	<p>g. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.</p>	<p>Pour l'école Sourp Hagop:</p> <p>a. Au croisement des deux segments de la rue Nadon, au nord, aménager un passage piéton surélevé, afin de sécuriser la traverser de la rue pour rejoindre les trottoirs.</p> <p>b. Envisager la fermeture de l'accès pour les voitures au nord.</p> <p>c. Dans le cas où une proportion significative d'élèves rejoint la cour d'école par l'extérieur en empruntant le trottoir qui longe l'école sur la rue Nadon, élargir ce trottoir en évaluant la possibilité de retirer la voie de stationnement sur le segment de cette même rue.</p> <p>d. Prolonger également le trottoir sur le côté sud de l'école afin de sécuriser le cheminement des élèves jusqu'à la cour d'école.</p> <p>e et f. (voir recommandations d et f du le scénario 1)</p>
6- Intersection de l'avenue de Poutrincourt et de la rue Dudemaine		<p>L'intersection large et le rayon de virage semble grand.</p> <p>Les automobiles en provenance de Dudemaine peuvent effectuer les virages sur l'avenue Alfred-Laliberté et l'avenue De Poutrincourt sans avoir à réduire leur vitesse.</p>	<p>a. Aménager une saillie de trottoir afin de réduire le rayon de virage et ainsi la vitesse automobile.</p>	

ÉCOLE LOUISBOURG

Table des matières

Fiche descriptive de l'école Louisbourg	88
Carte de répartition des élèves de l'école Louisbourg	89
Carte synthèse des enjeux et recommandations de l'école Louisbourg	90
Enjeux et recommandations 1 Les pourtours de l'école Louisbourg - La rue Michel-Sarrazin	91
Enjeux et recommandations 2 La rue de Louisbourg et ses intersections, les rues Grenet et Général-Giraud	92
Enjeux et recommandations 3 Intersection des rues Lachapelle et Dulongpré	93
Grille synthèse	94

École Louisbourg

Commission scolaire de Montréal

Direction | Monsieur Antonino Papalia

Type d'école | École primaire de quartier

Nombre d'élèves | 379

Nombre d'employés | 50

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 0

Élèves résidant : à distance de marche de l'école | 330

à distance de marche et de vélo de l'école | 372

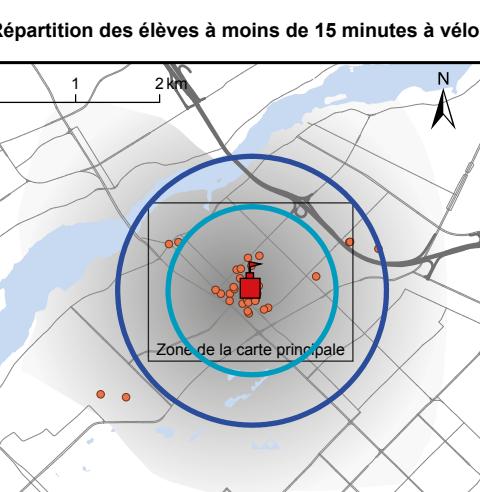
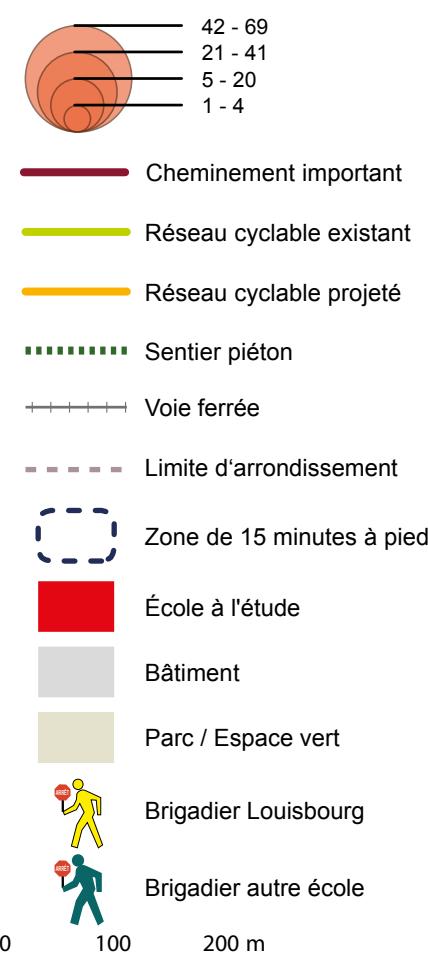
L'école est située à proximité d'un générateur important de déplacements, le YMCA Cartierville. Des plans afin d'y construire une annexe sont en cours d'élaboration et les travaux devraient débuter à l'été 2019.



École
Louisbourg
Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Août 2018



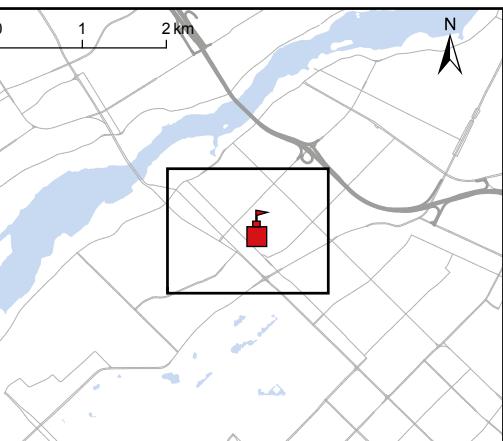
École Louisbourg

Enjeux et recommandations

Légende

- Feu de circulation uniquement
- Feu piétons
- Brigadier Louisbourg
- Brigadier autre école
- Passage piéton à larges bandes à proximité de l'école
- Sentier piéton
- Réseau cyclable existant
- Réseau cyclable projeté
- Voie ferrée
- Limite d'arrondissement
- École à l'étude
- Parc / Espace vert

0 100 200 m



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Janvier 2019

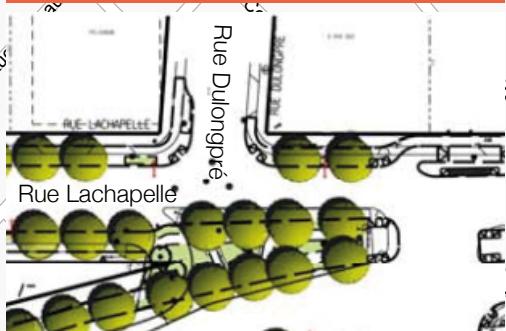


- 1-** Sur Michel-Sarrazin, signalisation latérale endommagée et marquage au sol effacé.
- La rue Michel-Sarrazin est plus large que nécessaire et cela incite à une vitesse automobile élevée.
 - Largeur des trottoirs sur Michel-Sarrazin non conviviale, un accès à la cour s'y trouve.
 - Presque la totalité des élèves est à distance de marche et de vélo de l'école.



- a. Élargir les trottoirs entre 2.25 et 4,0 m sur Michel-Sarrazin, aux abords de l'école.
- b. Aménager des dos d'âne allongés sur la rue Michel-Sarrazin
- c. Sur Michel-Sarrazin, remplacer la signalisation latérale par des saillies de trottoir. À court terme, rafraîchir le marquage au sol.
- d. À l'intersection des rues Michel-Sarrazin et Grenet : saillies de trottoirs de part et d'autre de la rue Michel-Sarrazin, au nord.
- e. Réaliser les activités Mon école à pied, à vélo et participer au programme d'éducation Cycliste averti de Vélo Québec.
- f. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.

- 3-** Cette intersection est un point de cheminement important des élèves de l'école Louisbourg.
- Cette intersection fait partie du projet de réaménagement du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle.



- a. Élargir les trottoirs de la rue Lachapelle au minimum à 1,8 m.
- b. Aménager des banquettes végétalisées dont la largeur est d'au moins 1,5 m. Les munir d'arbres.
- c. Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Dulongpré afin de réduire la vitesse automobile lors de virage et diminuer la durée de traversée des piétons.

Hôpital du Sacré-Coeur de Montréal

ARRONDISSEMENT DE AHUNTSIC-CARTIERSVILLE

ARRONDISSEMENT DE SAINT-LAURENT

- 2-** La rue de Louisbourg et ses intersections, les rues Grenet, Général-Giraud et Michel-Sarrazin : points de cheminement importants des élèves.
- La rue de Louisbourg est un axe important de cheminement des élèves et des familles nombreuses circulent dans la rue qui se trouve au nord.
 - Volume de circulation non négligeable à l'intersection des rues de Louisbourg et Grenet. Selon les personnes présentes à la marche exploratoire, la limite de vitesse de 30 km/h, les passages piétons et même les feux de circulation ne sont pas respectés.
 - Présence du YMCA Cartierville, générateur de déplacements, utilisé par l'école Luisbourg pour les activités parascolaires et les cours d'éducation physique.
 - L'intersection de la rue Général-Giraud est large et le rayon de virage est grand.



- a. Sur la rue de Louisbourg, à l'intersection de la rue Grenet, aménager des saillies de trottoir aux 4 coins.
- b. Sur la rue Grenet, installer des afficheurs de vitesse.
- c. Pour le SPVM, assurer des mesures de renforcement ponctuels sur la rue Grenet afin de faire respecter la limite de vitesse, les feux de circulation ainsi que les passages piétons.
- d. Lors de la reconstruction des trottoirs sur la rue de Louisbourg, les élargir suffisamment afin de permettre aux familles d'y circuler confortablement.

Les pourtours de l'école Louisbourg | La rue Michel-Sarrazin

ENJEU

Sur la rue Michel-Sarrazin, la signalisation latérale est endommagée. Le marquage au sol est également effacé.

La rue Michel-Sarrazin est plus large que nécessaire et cela incite une vitesse automobile élevée.

Les trottoirs sont d'une largeur d'environ 1,5 m, ce qui n'est pas convivial pour les marcheurs puisque l'arrivée et la sortie des classes amènent un grand nombre d'élèves et de parents circulant simultanément sur le trottoir. De plus, selon les plans d'agrandissement réalisés par la CSDM jusqu'à présent, on remarque un accès à la cour d'école qui situera plus au nord sur la rue Michel-Sarrazin. Presque la totalité des élèves qui fréquentent Louisbourg est à distance de marche et de vélo de l'école.



Marquage au sol effacé et signalisation latérale endommagée devant l'école Louisbourg sur la rue Michel-Sarrazin

RECOMMANDATIONS

- Sur la rue Michel-Sarrazin, maximiser le confort des marcheurs et la convivialité des abords de l'école en élargissant les trottoirs entre 2,25 et 4,0 m lors de la reconstruction de ceux-ci.
- Aménager des dos d'âne allongés sur la rue Michel-Sarrazin afin de réduire la vitesse des véhicules à 30 km/h.
- Évaluer la possibilité de remplacer la signalisation latérale par des saillies de trottoir. À court terme, rafraîchir le marquage au sol.
- À l'intersection des rues Michel-Sarrazin et Grenet, aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Michel-Sarrazin au nord afin de sécuriser l'entrée dans la zone scolaire.
- Pour l'école Louisbourg, encourager le transport actif en réalisant les activités [**Mon école à pied, à vélo**](#) et en participant au programme d'éducation [**Cycliste averti**](#) de Vélo Québec.
- Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.

La rue de Louisbourg et ses intersections, les rues Grenet et Général-Giraud

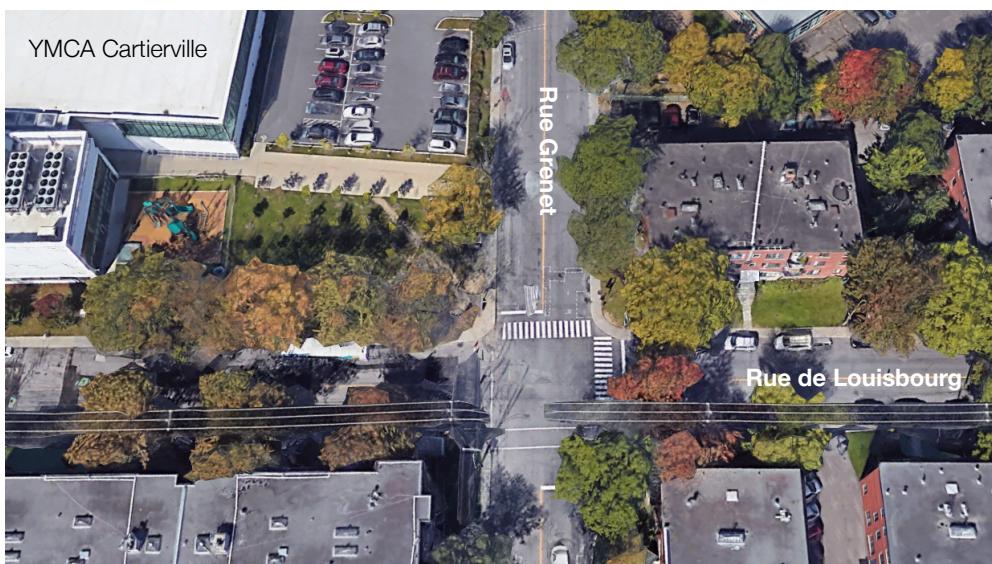
ENJEU

La rue de Louisbourg et ses intersections, les rues Grenet, Général-Giraud et Michel-Sarrazin sont des points de cheminement importants pour les élèves de l'école Louisbourg. La rue de Louisbourg est un axe important de cheminement des élèves et des familles nombreuses circulent dans la ruelle qui se trouve au nord.

La rue Grenet constitue un lieu de franchissement important du chemin de fer. Cela occasionne un volume de circulation non négligeable à l'intersection des rues de Louisbourg et Grenet. Selon les personnes présentes à la marche exploratoire, la limite de vitesse de 30 km/h, les passages piétons et même les feux de circulation ne sont pas respectés.

Le YMCA Cartierville est un générateur de déplacements important, notamment de déplacements automobiles. Les élèves de l'école Louisbourg s'y déplacent pour plusieurs activités parascolaires, et les cours d'éducation physique y sont dispensés plusieurs fois par semaine. Les élèves franchissent donc l'intersection de la rue Grenet régulièrement, seuls et accompagnés.

L'intersection de la rue Général-Giraud est large et le rayon de virage est grand.



Intersection des rues Grenet et de Louisbourg
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

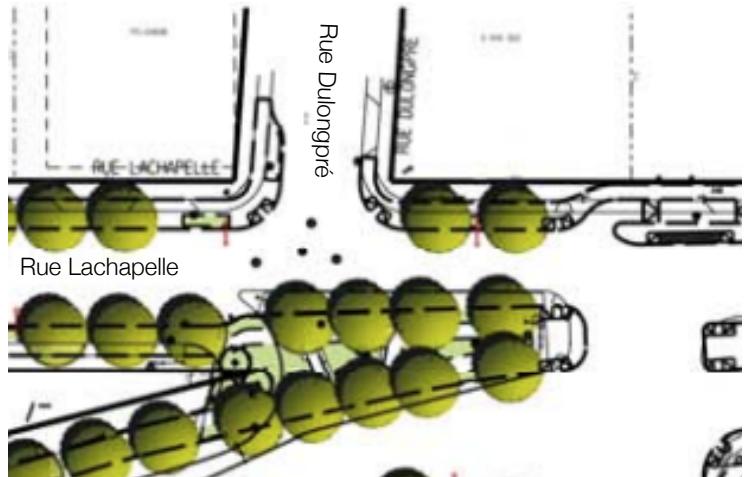
- a. Sur la rue de Louisbourg, à l'intersection de la rue Grenet, aménager des saillies de trottoir aux 4 coins.
- b. Sur la rue Grenet, installer des afficheurs de vitesse.
- c. Pour le SPVM, assurer des mesures de renforcement ponctuelles sur la rue Grenet afin de faire respecter la limite de vitesse, les feux de circulation ainsi que les passages piétons.
- d. Lors de la reconstruction des trottoirs sur la rue de Louisbourg, les élargir suffisamment afin de permettre aux familles d'y circuler confortablement.

Intersection des rues Lachapelle et Dulongpré

ENJEU

Cette intersection est un point de cheminement important des élèves de l'école Louisbourg.

Cette intersection fait partie du projet de réaménagement du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle.



Projet de réaménagement des rues Lachapelle et Dulongpré
Ville de Montréal, 2015

RECOMMANDATIONS

Lors du réaménagement de cette intersection, améliorer le cheminement des élèves en s'assurant :

- a. d'élargir les trottoirs de la rue Lachapelle au minimum à 1,8 m.
- b. d'aménager des banquettes végétalisées dont la largeur est d'au moins 1,5 m. Les munir d'arbres afin d'améliorer le paysage visuel, resserrer le cadre visuel de la rue et d'apporter de l'ombre. Cette mesure incite inconsciemment l'automobiliste à modérer sa vitesse.
- c. d'aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Dulongpré afin de réduire la vitesse automobile lors de virage et de diminuer la durée de traversée des piétons.

GRILLE SYNTHÈSE

Emplacement	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Milieu scolaire	Recommendations
1- Les pourtours de l'école Louisbourg - La rue Michel-Sarrazin	<p>Sur la rue Michel-Sarrazin, la signalisation latérale est endommagée. Le marquage au sol est également effacé. La rue Michel-Sarrazin est plus large que nécessaire et cela incite une vitesse automobile élevée.</p> <p>Les trottoirs sont d'une largeur d'environ 1,5 m, ce qui n'est pas convivial pour les marcheurs puisque l'arrivée et la sortie des classes amènent un grand nombre d'élèves et de parents circulant simultanément sur le trottoir. De plus, selon les plans d'agrandissement réalisés par la CSDM jusqu'à présent, on remarque un accès à la cour d'école qui situera plus au nord sur la rue Michel-Sarrazin. Presque la totalité des élèves qui fréquentent Louisbourg est à distance de marche et de vélo de l'école.</p>	<p>a. Sur la rue Michel-Sarrazin, maximiser le confort des marcheurs et la convivialité des abords de l'école en élargissant les trottoirs entre 2,25 m et 4,0 m lors de la reconstruction de ceux-ci.</p> <p>b. Aménager des dos d'âne allongés sur la rue Michel-Sarrazin afin de réduire la vitesse des véhicules à 30 km/h.</p> <p>c. Évaluer la possibilité de remplacer la signalisation latérale par des saillies de trottoir. À court terme, rafraîchir le marquage au sol.</p> <p>d. À l'intersection des rues Michel-Sarrazin et Grenet, aménager des saillies de trottoirs de part et d'autre de la rue Michel-Sarrazin au nord afin de sécuriser l'entrée dans la zone scolaire.</p>	<p>f. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.</p>	<p>e. Pour l'école Louisbourg, encourager le transport actif en réalisant les activités <u>Mon école à pied, à vélo</u> et en participant au programme d'éducation <u>Cycliste averti</u> de Vélo Québec.</p>	

Emplacement	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
2- La rue de Louisbourg et ses intersections, les rues Grenet et Général-Giraud	<p>La rue de Louisbourg et ses intersections, les rues Grenet, Général-Giraud et Michel-Sarrazin sont des points de cheminement importants pour les élèves de l'école Louisbourg. La rue de Louisbourg est un axe important de cheminement des élèves et des familles nombreuses circulent dans la rueule qui se trouve au nord.</p> <p>La rue Grenet constitue un lieu de franchissement important du chemin de fer. Cela occasionne un volume de circulation non négligeable à l'intersection des rues de Louisbourg et Grenet. Selon les personnes présentes à la marche exploratoire, la limite de vitesse de 30 km/h, les passages piétons et même les feux de circulation ne sont pas respectés.</p> <p>Le YMCA Cartierville est un générateur de déplacements important, notamment de déplacements automobiles. Les élèves de l'école Louisbourg s'y déplacent pour plusieurs activités parascolaires, et les cours d'éducation physique y sont dispensés plusieurs fois par semaine. Les élèves franchissent donc l'intersection de la rue Grenet régulièrement, seuls et accompagnés.</p> <p>L'intersection de la rue Général-Giraud est large et le rayon de virage est grand.</p>	<p>a. Sur la rue de Louisbourg, à l'intersection de la rue Grenet, aménager des saillies de trottoir aux 4 coins.</p> <p>b. Sur la rue Grenet, installer des afficheurs de vitesse.</p> <p>d. Lors de la reconstruction des trottoirs sur La rue de Louisbourg, les élargir suffisamment afin de permettre aux familles d'y circuler confortablement.</p>	<p>c. Assurer des mesures de renforcement ponctuelles sur la rue Grenet afin de faire respecter la limite de vitesse, les feux de circulation ainsi que les passages piétons.</p>	

ÉCOLE SAINT-ODILE ET SON ANNEXE, COLLÈGES JACQUES-PRÉVERT ET PASTEUR

Les cheminements principaux de l'école Sainte-Odile et de son annexe, coïncident avec ceux du collège Jacques-prévert ainsi qu'avec la localisation de ce dernier et la localisation des deux pavillons du collège Pasteur. Pour ces raisons, ces écoles sont regroupées au sein d'une même section.

Le bâtiment de l'école Sainte-Odile, située sur la rue Dépatie fait présentement l'objet de rénovations majeures. L'information recueillie jusqu'à présent ne nous permet pas de savoir exactement la répartition future des élèves et des classes selon chacun des deux pavillons. Toutefois, les recommandations s'adressent aux deux pavillons dans la mesure où les cheminements principaux sont sensiblement les mêmes.

Table des matières

Fiche descriptive de l'école Sainte-Odile	98
Fiche descriptive de l'école Sainte-Odile (annexe)	99
Fiche descriptive du collège Jacques-Prévert	100
Fiche descriptive du collège Pasteur (pavillon Khalil Gibran)	101
Fiche descriptive du collège Pasteur (pavillon Victor Hugo)	102
Carte de répartition des élèves de l'école Sainte-Odile	103
Carte de répartition des élèves de l'école Sainte-Odile, annexe	104
Carte de répartition des élèves du collège Jacques-Prévert	105
Cartes synthèse des enjeux et recommandations	106
Enjeux et recommandations 1 La rue Forbes et ses intersections, le boulevard O'Brien et la rue Lavigne	109
Enjeux et recommandations 2 Les pourtours de l'école Sainte-Odile : les rues Dépatie et Sainte-Odile	110
Enjeux et recommandations 3 Intersection des boulevards Gouin et O'brien	111
Enjeux et recommandations 4 Intersection de la rue De Salaberry et du boulevard O'Brien	112
Enjeux et recommandations 5 La rue Lachapelle à l'intersections de la rue De Salaberry	113
Enjeux et recommandations 6 La rue De Salaberry aux intersections des rues Saint-Évariste, Saint-Germain et Grenet	114
Enjeux et recommandations 7 Intersection du boulevard Gouin et des rues Grenet et Lachapelle	115
Enjeux et recommandations 8 Boulevard Gouin à l'intersection de l'avenue de la Miséricorde et de la rue De Serres	116
Enjeux et recommandations 9 Le collège Jacques-Prévert - les rues De Serres et du Bocage	117
Enjeux et recommandations 10 Le collège Pasteur (pavillon Khalil-Gibran) - les pourtours de l'école	118
Enjeux et recommandations 11 Intersection de la rue du Bocage et de l'avenue de la Miséricorde	119
Enjeux et recommandations 12 Piste cyclable sur la rue du Bocage	120
Enjeux et recommandations 13 Collège Pasteur (Pavillon Victor-Hugo) - la rue Odette-Oigny	121
Grille synthèse	122

École Sainte-Odile

Commission scolaire de Montréal

Direction | Lucie Payette

Type d'école | École primaire de quartier

Nombre d'élèves | 397 (avant la construction de l'annexe)

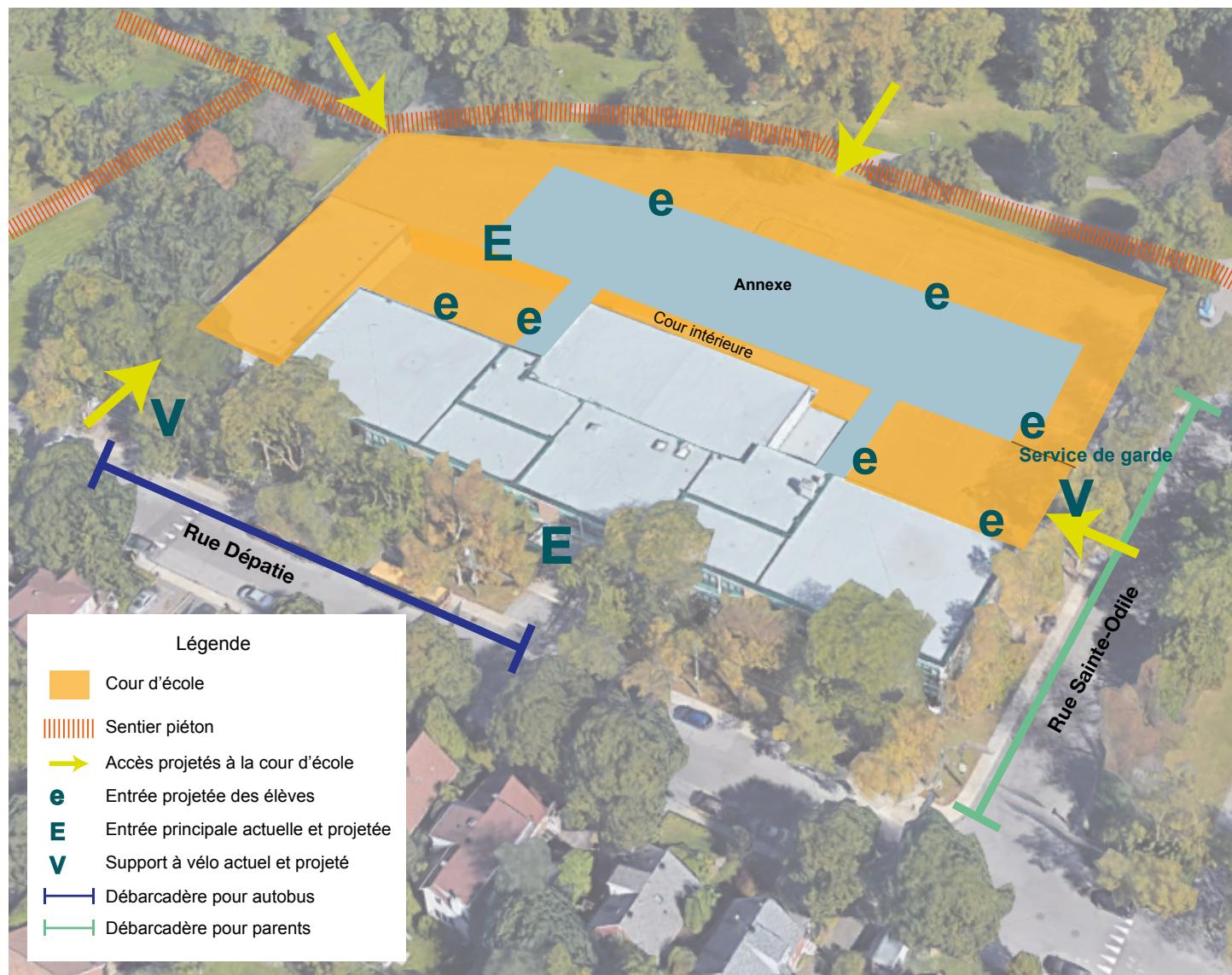
Nombre d'employés | 70

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | Non disponible

Élèves résidant à distance de marche de l'école | 165

à distance de marche et de vélo de l'école | 384

L'école Sainte-Odile fait présentement l'objet de rénovations majeures. Une nouvelle annexe est présentement en construction. Les accès à la cour représentés sur la fiche ci-bas, sont ceux projetés selon les plans fournis par l'école. Il en va de même pour l'aménagement de la cour d'école et des entrées. Les débarcadères quant à eux sont ceux déjà présents.



École Sainte-Odile - annexe

Commission scolaire de Montréal

Direction | Lucie payette

Type d'école | École primaire de quartier

Nombre d'élèves | 126

Nombre d'employés | 18

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 1 (en date du 20 septembre 2018)

Élèves résidant : à distance de marche de l'école | 69

à distance de marche et de vélo de l'école | 119



Collège Jacques-Prévert

Commission scolaire | S.O

Direction | Caroline Lapierre

Type d'école | École primaire privée

Nombre d'élèves | 366

Nombre d'employés | 40

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 0

Élèves résidant : à distance de marche de l'école | 10

à distance de marche et de vélo de l'école | 169



Collège Pasteur (pavillon Khalil Gibran)

Commission scolaire | S. O.

Direction | Volta Ramirez (directeur général)

Type d'école | École primaire et secondaire privée

Nombre d'élèves | 790

Nombre d'employés | 60

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 110

Élèves résidant à distance de marche de l'école | ND

à distance de marche et de vélo de l'école | ND

Le collège Pasteur est composé de deux pavillons. Le pavillon Khalil Gibran, situé sur l'avenue de La Miséricorde, se compose d'élèves de la 4^{ème} année du primaire jusqu'à la 5^{ème} année du secondaire.



Collège Pasteur (pavillon Victor Hugo)

Commission scolaire | S. O.

Direction | France Dumais (directrice de pavillon)

Type d'école | École primaire (préscolaire jusqu'à 3ième année du primaire)

Nombre d'élèves | 293

Nombre d'employés | 15

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 50

Élèves résidant : à distance de marche de l'école | ND

à distance de marche et de vélo de l'école | ND

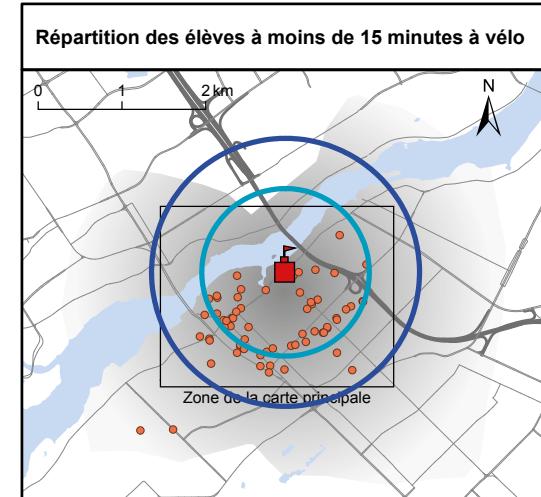
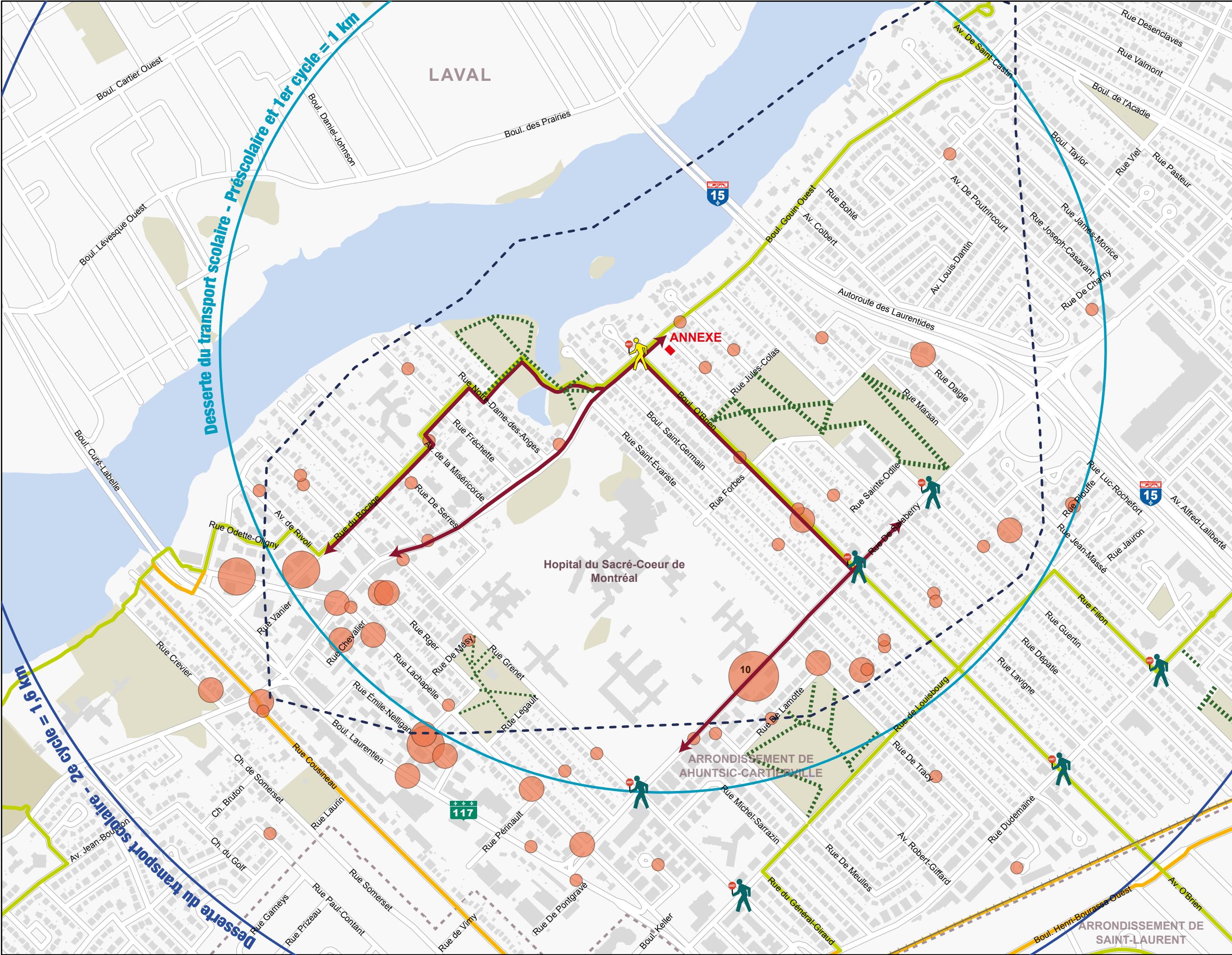
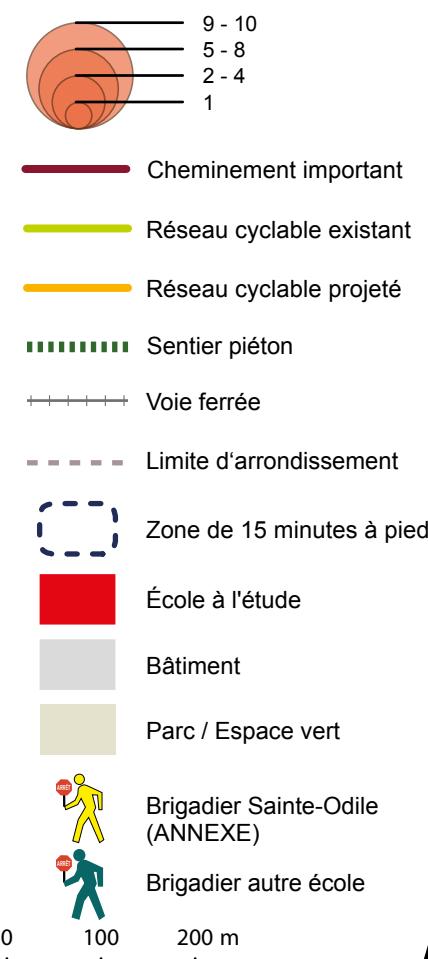
Le collège Pasteur est composé de deux pavillons. Le pavillon Victor Hugo, situé sur la rue Lachappelle, se compose d'élèves du préscolaire jusqu'en 3^{ième} année du primaire.



**École
Sainte-Odile - ANNEXE
Répartition des élèves**

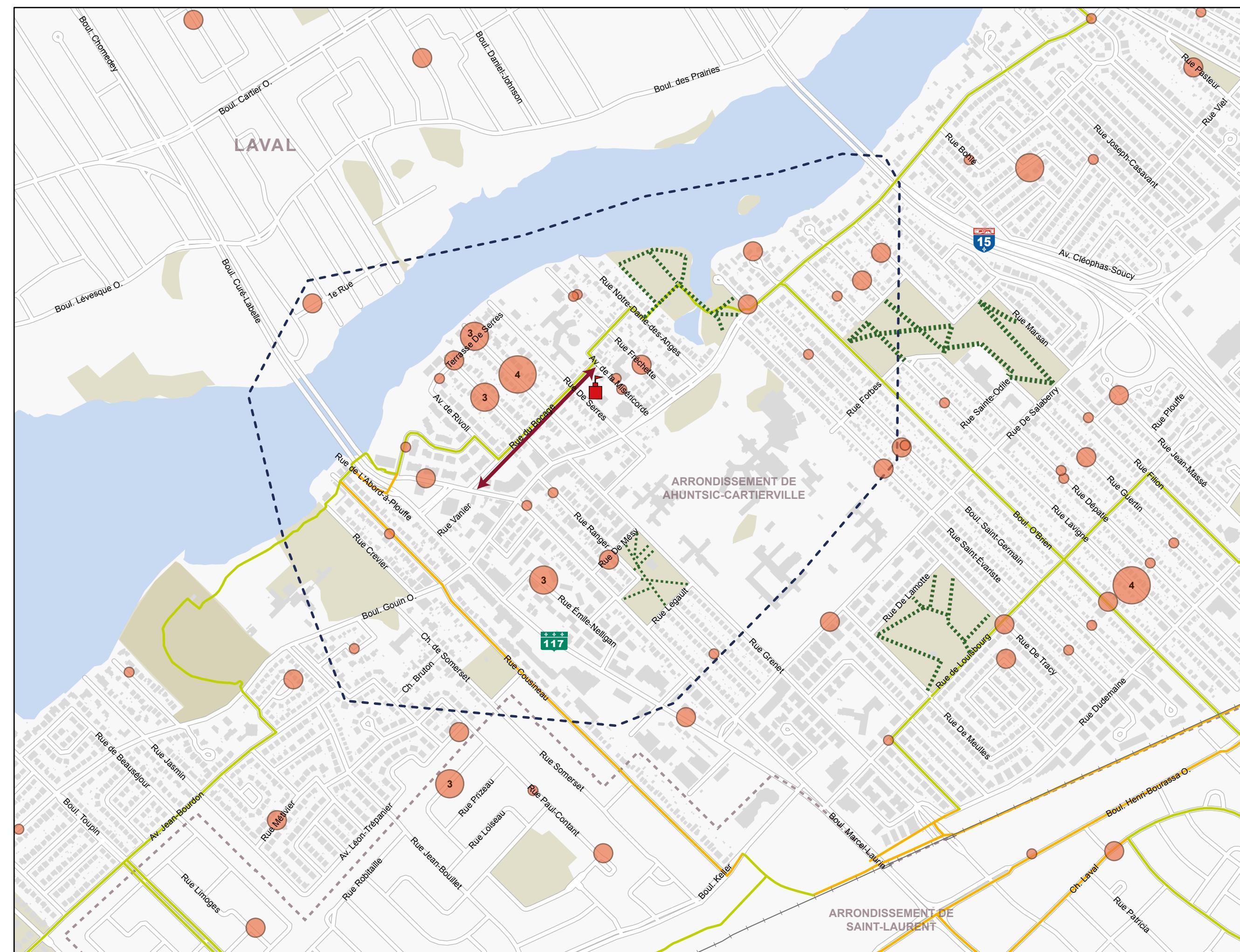
Légende

Répartition des élèves



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Août 2018





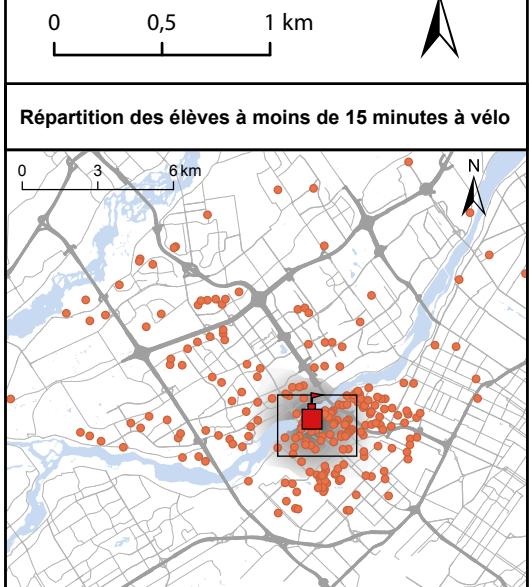
École privée Collège Jacques-Prévert Répartition localisée des élèves

Légende

Répartition des élèves



N



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NA
Février 2019



Écoles

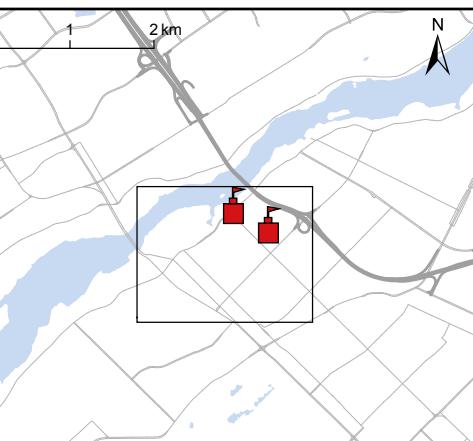
Sainte-Odile et ANNEXE

Enjeux et recommandations

Légende

- Feu de circulation uniquement
- Feu piétons
- Brigadier Sainte-Odile
- Brigadier autre école
- Passage piéton à larges bandes à proximité des écoles
- Sentier piéton
- Réseau cyclable existant
- Réseau cyclable projeté
- Voie ferrée
- Limite d'arrondissement
- École à l'étude
- Parc / Espace vert

0 100 200 m N



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Février 2019



- 1- Point de cheminement important des élèves de l'école Sainte-Odile.
- Présence d'une voie divergente.
 - Fort volume de circulation sur la rue Dépatie.
 - Accès au stationnement de l'hôpital du Sacré-Coeur sur la rue Forbes et vitesse élevée des véhicules.



- a. Fermer le segment de la rue Forbes au sud-est de l'ilot gazonné.
b. Sur les rues Dépatie et Forbes, aménager des dos d'âne allongés entre l'école et la rue Saint-Évariste.



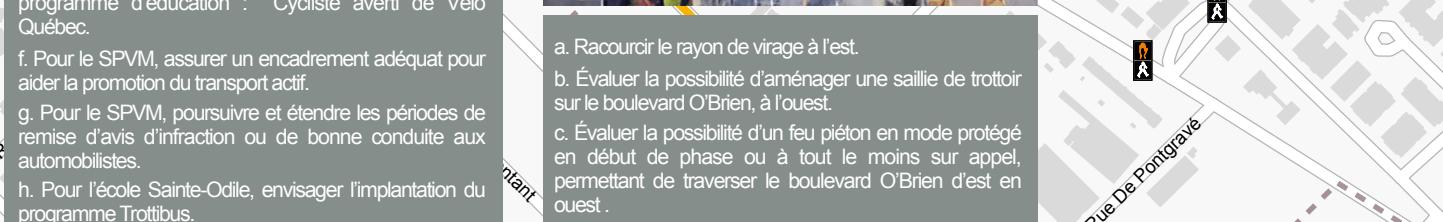
- 2- Grand nombre d'élèves et de parents circulant simultanément sur les trottoirs des rues Dépatie et Sainte-Odile.
- Les rues Dépatie et Sainte-Odile sont à sens unique et leur chaussée est plus large que nécessaire.
- Stationnement en double file sur la rue Dépatie.



- a. Aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m sur Sainte-Odile et Dépatie.
b. Aménager des dos d'âne allongés sur la rue Sainte-Odile.
c. Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Sainte-Odile, à l'intersection de la rue Dépatie.
d. Pour l'école Sainte-Odile : communiqués aux parents pour inciter à éviter le stationnement en double-file.
e. Pour l'école Sainte-Odile (les deux pavillons) : réaliser les activités Mon école à pied, à vélo et participer au programme d'éducation : Cycliste averti de Vélo Québec.
f. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
g. Pour le SPVM, poursuivre et étendre les périodes de remise d'avis d'infraction ou de bonne conduite aux automobilistes.
h. Pour l'école Sainte-Odile, envisager l'implantation du programme Trottibus.



- a. Racourcir le rayon de virage à l'est.
b. Évaluer la possibilité d'aménager une saillie de trottoir sur le boulevard O'Brien, à l'est.
c. Évaluer la possibilité d'un feu piéton en mode protégé en début de phase ou à tout le moins sur appel, permettant de traverser le boulevard O'Brien d'est en ouest.

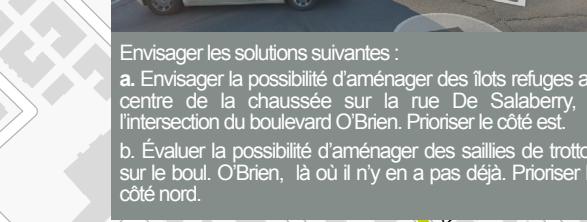


4- Point de cheminement important des élèves de l'école Sainte-Odile et de son annexe.

- Le boul. O'Brien et la rue De Salaberry sont deux voies avec un fort volume de circulation.
- Le boul. O'Brien constitue un lieu de franchissement important du chemin de fer et circulation non négligeable.
- Largeur de la chaussée de la rue De Salaberry est significative.

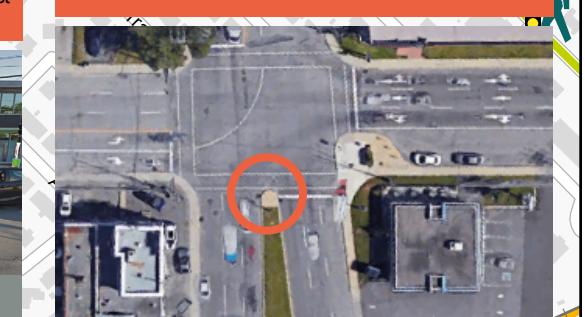


- Envisager les solutions suivantes :
- a. Envisager la possibilité d'aménager des îlots refuges au centre de la chaussée sur la rue De Salaberry, à l'intersection du boulevard O'Brien. Prioriser le côté est.
 - b. Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir sur le boul. O'Brien, là où il n'y en a pas déjà. Prioriser le côté nord.



5- Point de cheminement important des élèves fréquentant les deux pavillons de l'école Sainte-Odile.

- Les rues Lachapelle et De Salaberry constituent des artères avec un fort volume de circulation. L'intersection est achalandée et la largeur projetée de la rue Lachapelle demeure significative.
- Le terre-plein actuel sur la rue De Salaberry à l'intersection de la rue Lachapelle est court et mince et ne sert donc pas de refuge adéquat pour les piétons et les cyclistes. Le terre-plein projeté sera d'autant plus court.



- a. À l'intersection de la rue Lachapelle, aménager le terre-plein sur la rue De Salaberry de manière à protéger le passage piéton. S'assurer que la largeur dépasse 2,0 m.

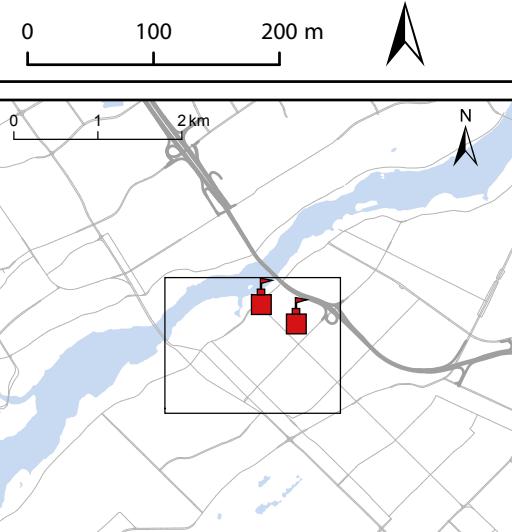
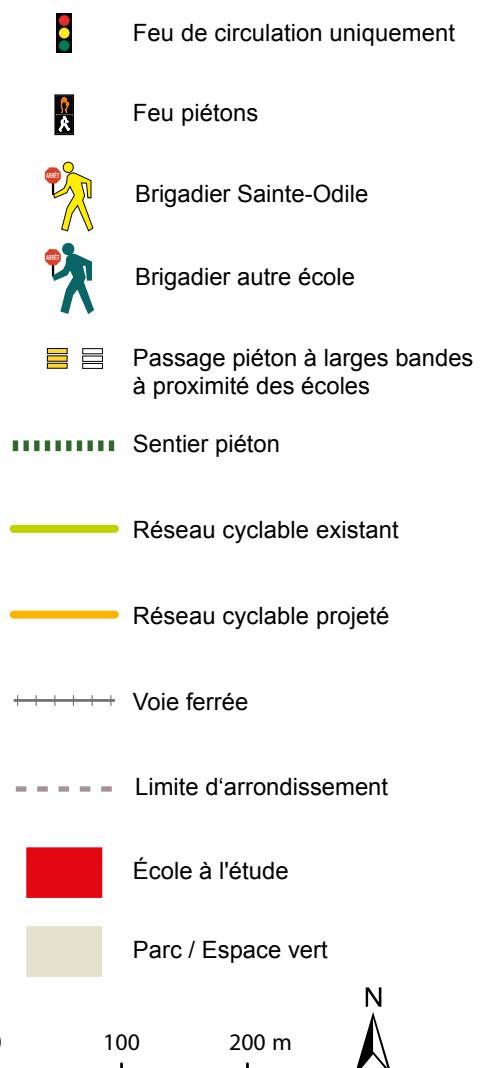


Écoles

Sainte-Odile et ANNEXE

Enjeux et recommandations

Légende



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Février 2019



- 9- La limite de vitesse des véhicules sur la rue du Bocage et sur la rue De Serres n'est pas respectée.
- Voitures stationnées en double file sur la rue De Serres ainsi que sur les passages piétons à l'intersection des rues De Serres et du Bocage.
- Retards importants de déneigement aux pourtours de l'école.

- a. Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue De Serres, à l'intersection de la rue du Bocage.
- b. Aménager des dos d'âne allongés sur la rue du Bocage ainsi que sur la rue De Serres entre la rue du Bocage et le boulevard Gouin .
- c. Envisager la possibilité d'élargir les trottoirs qui bordent l'école dont la largeur devrait varier entre 2.25 m et 4,0 m.
- d. Pour le SPVM , assurer une présence ponctuelle et tout au long de l'année.
- e. Pour l'école Jacques-Prévert : réaliser les activités Mon école à pied, à vélo et participer au programme d'éducation: Cycliste averti de Vélo Québec.
- f. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
- g. Pour l'école, assurer des communiqués en début et en milieu d'année scolaire afin de sensibiliser les parents à éviter le stationnement en double file.
- h. Assurer un déneigement adéquat sur les rues du Bocage et De Serres.



- 6- Points de cheminement importants des élèves de l'école Sainte-Odile et de son annexe.**
- La rue De Salaberry est une voie avec un fort volume de circulation. Vitesse élevée et aucune mesure de modération de la circulation.

- Les véhicules peuvent effectuer des virages sur la rue Saint-Évariste (vers le nord) et sur le boul. Saint-Germain (vers le sud) sans avoir à réduire leur vitesse.

- L'intersection des rues Grenet et De Salaberry est achalandée.

- La rue Grenet est un lieu de franchissement de la voie ferrée qui se trouve au sud.
- Sur Grenet, absence feu piéton protégé en début de phase.

- 7- Le boulevard Gouin est une voie avec un fort volume de circulation. Les rues Lachapelle et Grenet également.**
- L'intersection du boulevard Gouin et de la rue Grenet est achalandée.
 - Aucune mesure de modération n'est présente.
 - La largeur de la chaussée de la rue Grenet est d'environ 13,0 m, mais les piétons et les cyclistes doivent franchir environ 22,0 m pour traverser l'intersection.
 - Après le réaménagement de la rue Lachapelle à l'intersection du boulevard Gouin dispose de 4 voies de circulation



- a. Aménager des saillies de trottoir sur la rue Saint-Évariste, au nord.**
- b. Aménager une saillie de trottoir sur la rue Saint-Germain, au sud.**

Sur la rue Grenet:

- c. Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Grenet au nord, ou de raccourcir les rayons de virage sur la rue Grenet.**

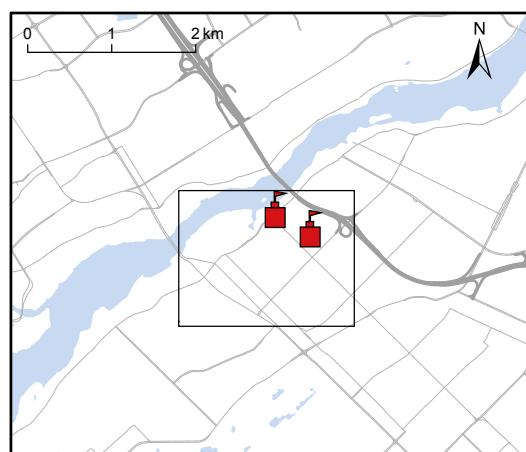
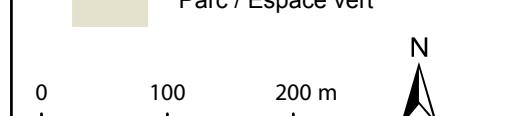
- d. Sur la rue Grenet, à l'intersection de la rue De Salaberry, envisager la possibilité d'installer un feu piéton à décompte numérique et protégé en début de phase, ou à tout le moins sur appel.**

Écoles Sainte-Odile et ANNEXE

Enjeux et recommandations

Légende

-  Feu de circulation uniquement
 -  Feu piétons
 -  Brigadier Sainte-Odile
 -  Brigadier autre école
 -  Passage piéton à larges bandes
à proximité des écoles
 -  Sentier piéton
 -  Réseau cyclable existant
 -  Réseau cyclable projeté
 -  Voie ferrée
 -  Limite d'arrondissement
 -  École à l'étude
 -  Bora / Espace vert



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NA
Février 2019



La rue Forbes et ses intersections, le boulevard O'Brien et la rue Lavigne

ENJEU

Point de cheminement important des élèves de l'école Sainte-Odile.

Présence d'une voie divergente qui permet aux véhicules de l'emprunter sans avoir à réduire leur vitesse.

Selon certains citoyens consultés, mais également selon certaines personnes présentes à la marche de repérage, il y a un fort volume de circulation sur la rue Dépatie afin d'éviter l'intersection de la rue De Salaberry et du boulevard O'Brien.

Accès au stationnement de l'hôpital du Sacré-Coeur sur la rue Forbes et vitesse élevée des véhicules sur les rues Dépatie et Forbes.

RECOMMANDATIONS

- a. Fermer le segment de la rue Forbes au sud-est de l'îlot gazonné.
- b. Sur les rues Dépatie et Forbes, aménager des dos d'âne allongés entre l'école et la rue Saint-Évariste (on remarque déjà la présence de dos d'âne allongés entre la rue De Salaberry et l'école).



Suggestion de fermeture de l'accès entre les rues Forbes et Lavigne ainsi que l'élimination d'une partie de l'îlot afin de permettre les virages à 90°
Google, 2018

Les pourtours de l'école Sainte-Odile : les rues Dépatie et Sainte-Odile

ENJEU

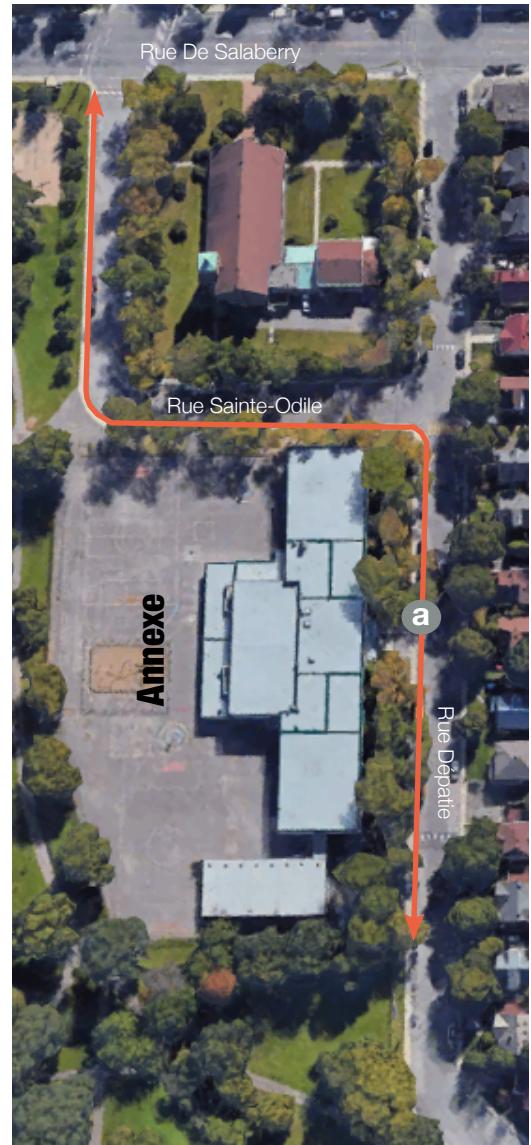
L'arrivée et la sortie des classes amènent un grand nombre d'élèves et de parents circulant simultanément sur les trottoirs. Selon les plans de rénovation fournis, les accès à la cour et la présence des débarcadères génèrent une circulation des élèves tant sur les trottoirs de la rue Dépatie que sur ceux de la rue Sainte-Odile.

Les rues Dépatie et Sainte-Odile sont à sens unique et leur chaussée est plus large que nécessaire. Une chaussée trop large incite à la vitesse et facilite le dépassement.

Lors des marches de repérage, certains ont mentionné que les parents se stationnent en double file sur la rue Dépatie et bloquent également l'accès au parc sur cette même rue.

RECOMMANDATIONS

- a.** Sur la rue Dépatie, minimalement entre la rue Sainte-Odile au sud et le début du parc au nord de l'école **ainsi que** sur la rue Sainte-Odile entre la rue De Salaberry et la rue Dépatie, aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m.
- b.** Aménager des dos d'âne allongés sur la rue Sainte-Odile afin d'assurer une vitesse de 30 km/h.
- c.** Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Sainte-Odile, à l'intersection de la rue Dépatie.
- d.** Pour l'école Sainte-Odile : assurer des communiqués en début et en milieu d'année scolaire afin de sensibiliser les parents à éviter les stationnements en double file.
- e.** Pour l'école Sainte-Odile (les deux pavillons), encourager le transport actif en réalisant des activités [Mon école à pied, à vélo](#) et en participant au programme d'éducation : [Cycliste averti](#) de Vélo Québec.
- f.** Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
- g.** Pour le SPVM, poursuivre et étendre les périodes de remise d'avis d'infraction ou de bonne conduite aux automobilistes.
- H.** Pour l'école Sainte-Odile, envisager l'implantation du programme [Trottibus](#).



Abords de l'école Sainte-Odile, Google 2018

ENJEU

À cette intersection, il y a un accès à la cour sur le boul. O'Brien.

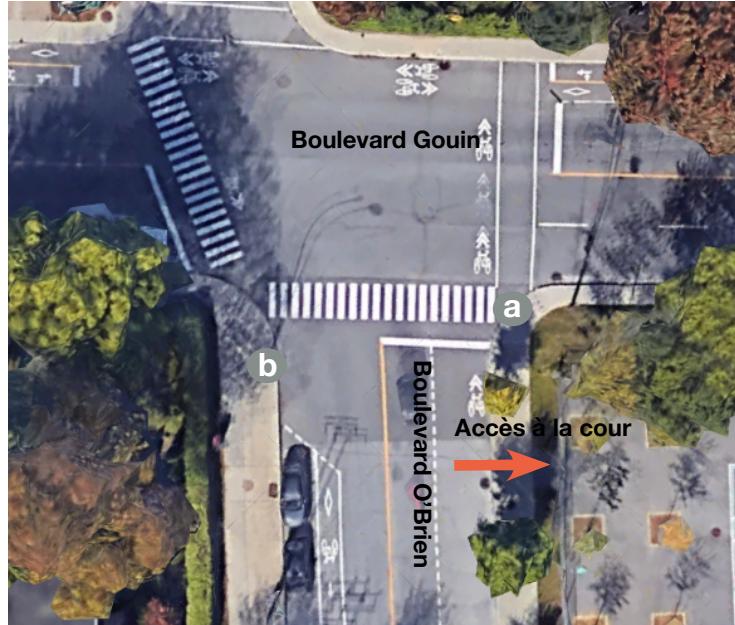
Il s'agit d'une intersection achalandée en raison de la rencontre de deux voies avec un fort volume de circulation. Cette intersection suscite un inconfort pour le piéton qui tente de la traverser d'ouest en est et vice-versa.

Le feu piéton n'est pas en mode protégé en début de phase. Selon le brigadier en place, les automobilistes effectuent régulièrement des virages tant sur le boul. O'Brien que sur le boul. Gouin, sans laisser les élèves traverser d'abord.

RECOMMANDATIONS

- a. Racourcir le rayon de virage à l'est.
- b. Évaluer la possibilité d'aménager une saillie de trottoir sur le boulevard O'Brien, à l'ouest.
- c. Évaluer la possibilité d'un feu piéton en mode protégé en début de phase ou à tout le moins sur appel, permettant de traverser le boulevard O'Brien d'est en ouest.

Cela contribuera à réduire la vitesse de virage des véhicules, mais également afin de réduire la durée de traversée des piétons.



Intersection des boulevards Gouin et O'Brien
Google, 2018

Intersection de la rue De Salaberry et du boulevard O'Brien

ENJEU

Point de cheminement important des élèves de l'école Sainte-Odile et de son annexe.

Le boulevard O'Brien et la rue De Salaberry sont deux voies avec un fort volume de circulation. Le boul. O'Brien constitue un lieu de franchissement important du chemin de fer. La circulation à cette intersection est par conséquent non négligeable et la largeur de la chaussée de la rue De Salaberry est significative.



Intersection de la rue De Salaberry et du boul. O'Brien
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

- a. Envisager la possibilité d'aménager des îlots refuges au centre de la chaussée sur la rue De Salaberry, à l'intersection du boulevard O'Brien. Prioriser le côté est.
- b. Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir sur le boul. O'Brien, là où il n'y en a pas déjà. Prioriser le côté nord.

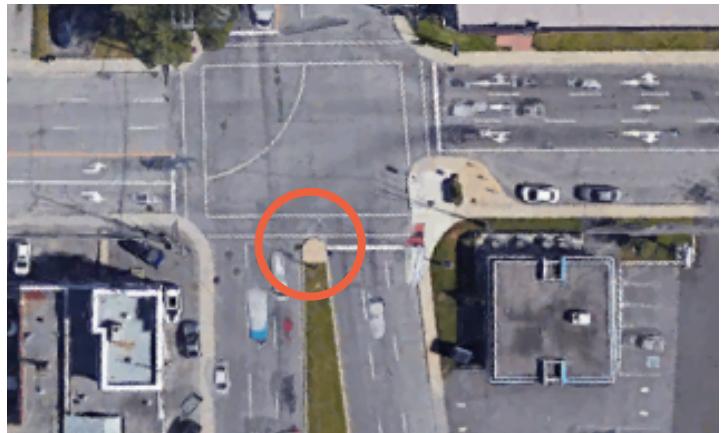
La rue Lachapelle à l'intersections de la rue De Salaberry

ENJEU

Point de cheminement important des élèves fréquentant les deux pavillons de l'école Sainte-Odile.

Les rues Lachapelle et De Salaberry constituent des artères avec un fort volume de circulation. L'intersection est achalandée. Malgré le projet de reconfiguration de celle-ci dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle, la largeur de la chaussée de la rue De Salaberry demeure significative selon les derniers plans fournis.

Le terre-plein actuel sur la rue De Salaberry à l'intersection de la rue Lachapelle est court et étroit et ne sert donc pas de refuge adéquat pour les piétons et les cyclistes. Selon les derniers plans de réaménagement de cette intersection, le terre-plein projeté sera d'autant plus court.



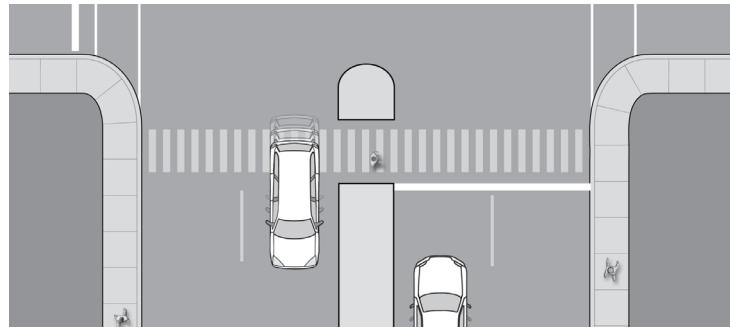
Terre-plein ne protégeant pas le passage piéton, rue De Salaberry
Google, 2018

RECOMMANDATION

a. À l'intersection de la rue Lachapelle, aménager le terre-plein sur la rue De Salaberry de manière à protéger le passage piéton. De plus, rappelons que selon les normes de conception, un terre-plein agissant de refuge pour les piétons doit avoir une largeur minimale de 2,0 m.



Exemple d'aménagement servant de refuge pour piétons malgré la largeur du passage trop étroite
Google, 2018



Exemple d'un aménagement qui sert de refuge pour piétons

6

La rue De Salaberry aux intersections des rues Saint-Évariste, Saint-Germain et Grenet

ENJEU

Points de cheminement importants des élèves de l'école Sainte-Odile et de son annexe.

La rue De Salaberry est une voie avec un fort volume de circulation. La vitesse est élevée et l'on remarque qu'aucune mesure de modération de circulation n'est présente. Les véhicules peuvent effectuer des virages sur la rue Saint-Évariste (vers le nord) et sur le boul. Saint-Germain (vers le sud) sans avoir à réduire leur vitesse.

L'intersection des rues Grenet et De Salaberry est achalandée, il s'agit de deux voies avec un fort volume de circulation. La rue Grenet constitue un lieu de franchissement de la voie ferrée qui se trouve au sud.

Afin de traverser la rue Grenet, à l'intersection de la rue De Salaberry, le piéton ne dispose pas d'un feu piéton protégé en début de phase.

RECOMMANDATIONS

- a. Aménager des saillies de trottoir sur la rue Saint-Évariste, au nord.
- b. Aménager une saillie de trottoir sur la rue Saint-Germain, au sud.

Sur la rue Grenet:

- c. Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Grenet au nord de la rue De Salaberry, ou de raccourcir les rayons de virage.
- d. À l'intersection de la rue De Salaberry, envisager la possibilité d'installer un feu piéton à décompte numérique et protégé en début de phase, ou à tout le moins sur appel.



La rue De Salaberry aux intersections du boul. Saint-Germain et de la rue Saint-Évariste
Google, 2018



Intersection des rues Grenet et De Salaberry
Google, 2018

Intersection du boulevard Gouin et des rues Grenet et Lachapelle

ENJEU

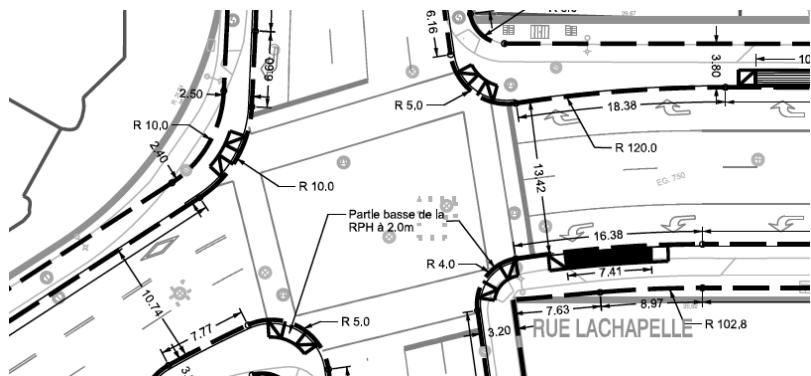
À cette hauteur, le boulevard Gouin est une voie avec un fort volume de circulation. Les rues Lachapelle et Grenet également.

L'intersection du boulevard Gouin et de la rue Grenet est achalandée. Aucune mesure de modération n'est présente. La largeur de la chaussée de la rue Grenet est d'environ 13,0 m, mais les piétons et les cyclistes doivent franchir environ 22,0 m pour traverser l'intersection ce qui les expose au risque.

Selon les derniers plans fournis au sujet du réaménagement de la rue Lachapelle et du boulevard Laurentien, la rue Lachapelle à l'intersection du boulevard Gouin dispose de 4 voies de circulation.



Intersection dela rue Grenet et du boulevard Gouin
Google, 2018



Plan de réaménagement du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle, intersection de la rue Lachapelle et du boulevard Gouin.
Ville de Montréal, 2018

RECOMMANDATIONS

- Évaluer la possibilité d'aménager un îlot refuge sur la rue Grenet à l'intersection du boul. Gouin, ou de raccourcir les rayons de virage sur la rue Grenet.
- Évaluer la nécessité du nombre de voies prévu sur le boulevard Gouin et la rue Lachapelle et réduire au minimum leur longueur de traversée.

Boulevard Gouin à l'intersection de l'avenue de la Miséricorde et de la rue De Serres

ENJEU

Boulevard Gouin à l'intersection de l'avenue de la Miséricorde

Le terre-plein (à l'est) et l'îlot (à l'ouest) sur le boulevard Gouin sont courts et étroits, n'offrant pas un refuge adéquat pour les piétons. Des parents du collège Jacques-Prévert mentionnent que la traversée du boulevard Gouin est difficile en raison d'un feu piéton trop court et des voitures qui empiètent sur les passages piétons.

Boulevard Gouin et la rue De Serres

Le rayon de virage sur la rue De Serres est grand. Les véhicules peuvent donc effectuer des virages sans avoir à réduire leur vitesse.



Intersection du boulevard Gouin et de la rue De Serres

RECOMMANDATIONS

- a. Améliorer le terre-plein et l'îlot sur le boulevard Gouin en assurant la protection des passages piétons.
- b. Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue De Serres afin de réduire la vitesse de virage et protéger l'accès à la zone scolaire.

ENJEU

Selon les parents du conseil d'établissement du collège Jacques-Prévert, la limite de vitesse des véhicules sur la rue du Bocage et sur la rue De Serres n'est pas respectée. Selon eux et selon nos observations, on remarque également des voitures stationnées en double file ainsi que sur les passages piétons à l'intersection des rues De Serres et du Bocage. Cela se produit lorsque les parents déposent ou vont chercher leurs enfants à l'école.

La direction et certains parents ont mentionné des retards importants de déneigement aux pourtours de l'école.

RECOMMANDATIONS

- a. Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue De Serres, à l'intersection de la rue du Bocage.
- b. Aménager des dos d'âne allongés sur la rue du Bocage minimalement entre la rue Ranger et l'avenue de la Miséricorde ainsi que sur la rue De Serres entre la rue du Bocage et le boulevard Gouin.
- c. Envisager la possibilité d'élargir les trottoirs qui bordent l'école dont la largeur devrait varier entre 2,25 m et 4,0 m.
- d. Pour le SPVM , assurer une présence ponctuelle et tout au long de l'année et adopter des mesures de sensibilisation et de renforcement afin que les parents évitent le stationnement en double file et les excès de vitesse.
- e. Pour l'école Jacques-Prévert, encourager le transport actif en réalisant les activités [Mon école à pied, à vélo](#) et en participant au programme d'éducation: [Cycliste averti](#) de Vélo Québec.
- f. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
- g. Pour l'école, assurer des communiqués en début et en milieu d'année scolaire afin de sensibiliser les parents à éviter le stationnement en double file.
- h. Assurer un déneigement adéquat sur les rues du Bocage et De Serres.

ENJEU

On remarque des voitures stationnées en double file sur l'avenue de la Miséricorde lorsque les parents déposent ou vont chercher leurs enfants.

La direction et certains parents ont mentionné des retards importants de déneigement aux pourtours de l'école.



Stationnement en double file sur l'avenue de la Miséricorde.

RECOMMANDATIONS

- a. Pour le collège Pasteur, distribuer des communiqués aux parents en début et en milieu d'année scolaire afin de les inciter à éviter les stationnements en double file.
- b. Pour le SPVM , assurer une présence ponctuelle tout au long de l'année et adopter des mesures de sensibilisation et de renforcement afin que les parents évitent le stationnement en double file.
- c. Pour le collège Pasteur, encourager le transport actif en réalisant les activités [Mon école à pied, à vélo](#) (pour les deux pavillons) et en participant au programme d'éducation: [Cycliste averti](#) de Vélo Québec.
- d. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.
- e. Assurer un déneigement adéquat sur les trottoirs de la rue du Bocage, de l'avenue de la Miséricorde et de la rue Fréchette (là où se trouve le débarcadère pour autobus).

ENJEU

La visibilité à cette intersection est très réduite. Des véhicules sur l'avenue de la Miséricorde sont régulièrement stationnés à moins de 5,0 m de l'intersection. De plus, la présence d'un bosquet obstrue d'autant plus la visibilité à cette intersection. Cela expose le cycliste au risque de collision.



Véhicules stationnés à moins de 5m de l'intersection. Avenue de la Miséricorde et la rue du Bocage.



Bosquet obstruant la visibilité à l'intersection de l'avenue de la Miséricorde et de la rue du Bocage
Google, 2018

RECOMMANDATIONS

Minimiser les risques de conflit entre les automobilistes et les vélos à cette intersection :

- a.** En aménageant une saillie de trottoir sur l'avenue de la Miséricorde à l'intersection de la rue du Bocage au nord.
- b.** Envisager la possibilité d'aménager des dos d'âne allongés sur l'avenue de la Miséricorde entre la rue du Bocage et le boulevard Gouin afin de faire respecter la limite de vitesse de 30km/h.
- c.** Envisager la possibilité d'aménager un passage piéton surélevé sur l'avenue de la Miséricorde au nord, prioriser l'utilisation de béton, de pavés ou d'un revêtement coloré.



Recommandations, intersection de la rue du Bocage et de l'avenue de la Miséricorde
Google, 2018

ENJEU

La piste cyclable ne semble pas respecter les normes d'une piste cyclable qui doit être d'au moins 3,0 m de largeur (1,5 m par direction)

Certains parents de l'école Jacques-Prévert ont mentionné que des voitures se stationnent sur la piste cyclable.



Piste cyclable sur la rue du Bocage.

RECOMMANDATIONS

À court terme :

- a. Rendre la voie cyclable conforme aux normes de largeur, soit, de 1,5 m par direction.
- b. S'assurer de protéger suffisamment la voie cyclable. Cela peut être effectué notamment à l'aide de bollards dont l'espacement entre chacun d'entre eux empêcherait les véhicules de se stationner sur la voie cyclable et protégerait davantage physiquement la piste du reste de la chaussée.

À plus long terme :

- c. Idéalement, envisager l'aménagement de bandes cyclables ou de pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la rue du Bocage.

ENJEU

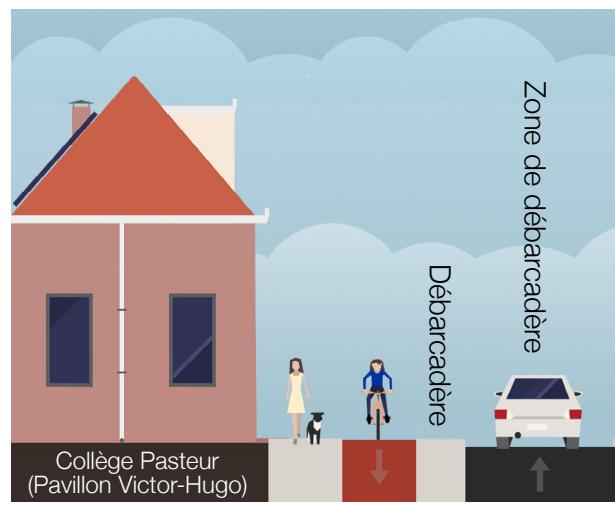
Le débarcadère pour les parents et pour les autobus ainsi qu'une bande cyclable se trouvent sur la rue Odette-Oigny aux abords de l'école. Cette bande cyclable est obstruée par les véhicules qui circulent à sens contraire des cyclistes et ceux-ci doivent les contourner.



Présence d'une bande cyclable et du débarcadère pour les parents et les autobus.

RECOMMANDATIONS

- a.** Envisager la possibilité de déplacer la voie cyclable aux abords du trottoir et l'éléver au même niveau que celui-ci.
- b.** Déplacer la zone de débarcadère pour les parents et les autobus et aménager une bande de béton de 1,0 m qui servira de débarcadère pour les enfants.



Disposition suggérée de la voie cyclable et du débarcadère aux abords du collège Pasteur (pavillon Victor-Hugo)

Pour plus d'informations au sujet de la piste cyclable surélevée et sa conception , vous pouvez consulter : <http://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-piste-cyclable-surelevee/>

GRILLE SYNTHÈSE

Emplacement	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
1- La rue Forbes et ses intersections, le boulevard O'Brien et la rue Lavigne	<p>Point de cheminement important des élèves de l'école Sainte-Odile.</p> <p>Présence d'une voie divergente qui permet aux véhicules de l'emprunter sans avoir à réduire leur vitesse.</p> <p>Selon certains citoyens consultés, mais également selon certaines personnes présentes à la marche de repérage, il y a un fort volume de circulation sur la rue Dépatie afin d'éviter l'intersection des rues De Salaberry et du boulevard O'Brien.</p> <p>Accès au stationnement de l'hôpital du Sacré-Coeur sur la rue Forbes et vitesse élevée des véhicules sur les rues Dépatie et Forbes.</p>	<p>a. Fermer le segment de la rue Forbes au sud-est de l'ilot gazonné.</p> <p>b. Sur les rues Dépatie et Forbes, aménager des dos d'âne allongés entre l'école et la rue Saint-Évariste (on remarque déjà la présence de dos d'âne allongés entre la rue De Salaberry et l'école).</p>	<p>d. Pour l'école Sainte-Odile : assurer des communiqués en début et en milieu d'année scolaire afin de sensibiliser les parents à éviter les stationnements en double file.</p> <p>e. Pour l'école Sainte-Odile (les deux pavillons), encourager le transport actif en réalisant des activités <u>Mon école à pied, à vélo</u> et en participant au programme d'éducation <u>Cycliste averti</u> de Vélo Québec.</p> <p>H. Pour l'école Sainte-Odile, envisager l'implantation du programme <u>Trottibus</u>.</p>	
2- Les pourtours de l'école Sainte-Odile : les rues Dépatie et Sainte-Odile	<p>L'arrivée et la sortie des classes amènent un grand nombre d'élèves et de parents circulant simultanément sur les trottoirs. Selon les plans de rénovation fournis, les accès à la cour et la présence des débarcadères génèrent une circulation des élèves tant sur les trottoirs de la rue Dépatie que sur ceux de la rue Sainte-Odile.</p> <p>Les rues Dépatie et Sainte-Odile sont à sens unique et leur chaussée est plus large que nécessaire. Une chaussée trop large incite à la vitesse et facilite le dépassement.</p> <p>Lors des marches de repérage, certains ont mentionné que les parents se stationnent en double file sur la rue Dépatie et bloquent également l'accès au parc sur cette même rue.</p>	<p>a. Sur la rue Dépatie, minimalement entre la rue Sainte-Odile au sud et le début du parc au nord de l'école ainsi que sur la rue Sainte-Odile entre la rue De Salaberry et la rue Dépatie, aménager des trottoirs d'une largeur variant entre 2,25 m et 4,0 m.</p> <p>b. Aménager des dos d'âne allongés sur la rue Sainte-Odile afin d'assurer une vitesse de 30 km/h.</p> <p>c. Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Sainte-Odile, à l'intersection de la rue Dépatie.</p>	<p>f. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.</p> <p>g. Pour le SPVM, poursuivre et étendre les périodes de remise d'avis d'infraction ou de bonne conduite aux automobilistes.</p>	
3- Intersection des boulevards Gouin et O'Brien	<p>À cette intersection, il y a un accès à la cour sur le boulevard O'Brien. Il s'agit d'une intersection achalandée en raison de la rencontre de deux voies avec un fort volume de circulation. Cette intersection suscite un inconfort pour le piéton qui tente de la traverser d'est en ouest et vice-versa.</p> <p>Le feu piéton n'est pas en mode protégé en début de phase. Selon le brigadier en place, les automobilistes effectuent régulièrement des virages tant sur le boulevard O'Brien que sur le boulevard Gouin sans laisser les élèves traverser d'abord.</p>	<p>a. Racourcir le rayon de virage à l'est.</p> <p>b. Évaluer la possibilité d'aménager une saillie de trottoir sur le boulevard O'Brien, à l'ouest.</p> <p>c. Évaluer la possibilité d'un feu piéton en mode protégé en début de phase ou à tout le moins sur appel, permettant de traverser le boulevard O'Brien d'est en ouest.</p>		

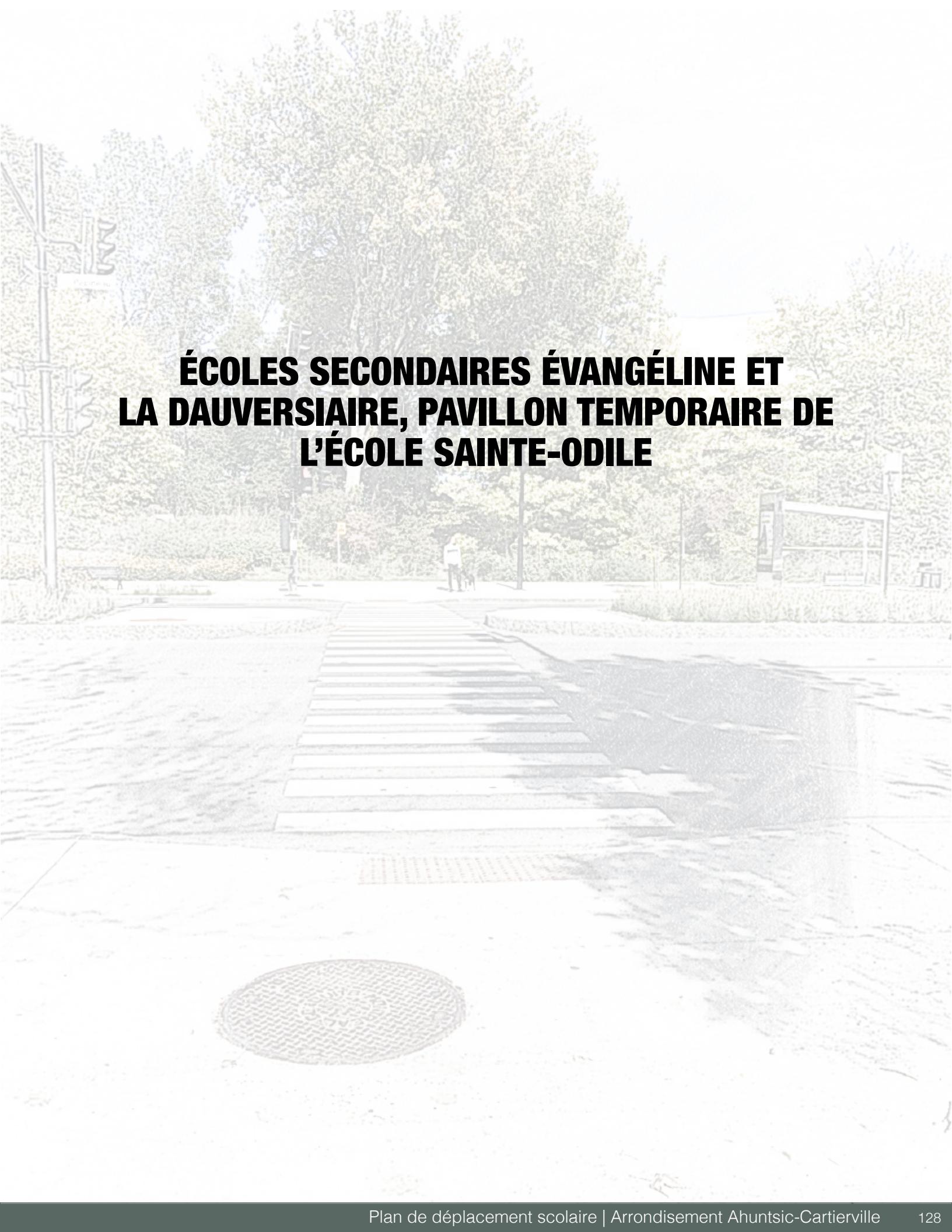
Emplacement	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
4- Intersection de la rue De Salaberry et du boulevard O'Brien	<p>Point de cheminement important des élèves de l'école Sainte-Odile et de son annexe.</p> <p>Le boulevard O'Brien et la rue De Salaberry sont deux voies avec un fort volume de circulation. Le boulevard O'Brien constitue un lieu de franchissement important du chemin de fer. La circulation à cette intersection est par conséquent non négligeable et la largeur de la chaussée de la rue De Salaberry est significative.</p>	<p>a. Enviser la possibilité d'aménager des îlots refuges au centre de la chaussée sur la rue De Salaberry, à l'intersection du boulevard O'Brien. Prioriser le côté est.</p> <p>b. Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir sur le boulevard O'Brien, là où il n'y en a pas déjà. Prioriser le côté nord.</p>		
5- La rue Lachapelle à l'intersections de la rue De Salaberry	<p>Point de cheminement important des élèves fréquentant les deux pavillons de l'école Sainte-Odile.</p> <p>Les rues Lachapelle et De Salaberry constituent des artères avec un fort volume de circulation. L'intersection est achalandée. Malgré le projet de reconfiguration de celle-ci dans le cadre du projet de réaménagement du boulevard Laurentien et de la rue Lachapelle, la largeur de la chaussée de la rue De Salaberry demeure significative selon les derniers plans fournis.</p> <p>Le terre-plein actuel sur la rue De Salaberry à l'intersection de la rue Lachapelle est court et étroit et ne sert donc pas de refuge adéquat pour les piétons et les cyclistes. Selon les derniers plans de réaménagement de cette intersection, le terre-plein projeté sera d'autant plus court.</p>	<p>a. À l'intersection de la rue Lachapelle, aménager le terre-plein sur la rue De Salaberry de manière à protéger le passage piéton. S'assurer que la largeur dépasse 2,0 m.</p>		
6- La rue De Salaberry aux intersections des rues Saint-Évariste, Saint-Germain et Grenet		<p>Points de cheminement importants des élèves de l'école Sainte-Odile et de son annexe.</p> <p>La rue De Salaberry est une voie avec un fort volume de circulation. La vitesse est élevée et l'on remarque qu'aucune mesure de modération de circulation n'est présente. Les véhicules peuvent effectuer des virages sur la rue Saint-Évariste (vers le nord) et sur le boulevard Saint-Germain (vers le sud) sans avoir à réduire leur vitesse.</p> <p>L'intersection des rues Grenet et De Salaberry est achalandée, il s'agit de deux voies avec un fort volume de circulation. La rue Grenet constitue un lieu de franchissement de la voie ferrée qui se trouve au sud. Afin de traverser la rue Grenet, à l'intersection de la rue De Salaberry, le piéton ne dispose pas d'un feu piéton protégé en début de phase.</p>	<p>a. Aménager des saillies de trottoir sur la rue Saint-Évariste, au nord.</p> <p>b. Aménager une saillie de trottoir sur la rue Saint-Germain, au sud.</p> <p>Sur la rue Grenet :</p> <p>c. Évaluer la possibilité d'aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue Grenet au nord de la rue De Salaberry, ou de raccourcir les rayons de virage.</p> <p>d. À l'intersection de la rue De Salaberry, envisager la possibilité d'installer un feu piéton à décompte numériqué protégé en début de phase, ou à tout le moins sur appel.</p>	

EmpACEMENT	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendations Milieu scolaire
7- Intersection du boulevard Gouin et des rues Grenet et Lachapelle	<p>À cette hauteur, le boulevard Gouin est une voie avec un fort volume de circulation. Les rues Lachapelle et Grenet également.</p> <p>L'intersection du boulevard Gouin et de la rue Grenet est achalandée. Aucune mesure de modération n'est présente. La largeur de la chaussée de la rue Grenet est d'environ 13,0 m, mais les piétons et les cyclistes doivent franchir environ 22,0 m pour traverser l'intersection ce qui les expose au risque.</p> <p>Selon les derniers plans fournis au sujet du réaménagement de la rue Lachapelle et du boulevard Laurentien, la rue Lachapelle à l'intersection du boulevard Gouin dispose de 4 voies de circulation.</p>	<p>a. Évaluer la possibilité d'aménager un îlot refuge sur la rue Grenet à l'intersection du boulevard Gouin, ou de raccourcir les rayons de virage sur la rue Grenet.</p> <p>b. Évaluer la nécessité du nombre de voies sur le boulevard Gouin et la rue Lachapelle et réduire au minimum leur longueur de traversée.</p>		
8- Boulevard Gouin à l'intersection de l'avenue de la Miséricorde	<p>Boulevard Gouin à l'intersection de l'avenue de la Miséricorde</p> <p>Le terre-plein (à l'est) et l'îlot (à l'ouest) sur le boulevard Gouin sont courts et étroits, n'offrant pas un refuge adéquat pour les piétons. Des parents du collège Jacques-Prévert mentionnent que la traversée du boulevard Gouin est difficile en raison d'un feu piéton trop court et des voitures qui empiètent sur les passages piétons.</p> <p>Boulevard Gouin et la rue De Serres</p> <p>Le rayon de virage sur la rue De Serres est grand. Les véhicules peuvent donc effectuer des virages sans avoir à réduire leur vitesse.</p>	<p>a. Améliorer le terre-plein et l'îlot sur le boulevard Gouin en assurant la protection des passages piétons.</p> <p>b. Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue De Serres afin de réduire la vitesse de virage et protéger l'accès à la zone scolaire.</p>		

EmpACEMENT	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Milieu scolaire	Recommendations
9- Le collège Jacques-Prévert - les pourtours	<p>Selon les parents du conseil d'établissement du collège Jacques-Prévert, la limite de vitesse des véhicules sur la rue du Bocage et sur la rue De Serres n'est pas respectée. Selon eux et selon nos observations, on remarque également des voitures stationnées en double file ainsi que sur les passages piétons à l'intersection des rues De Serres et du Bocage. Cela se produit lorsque les parents déposent ou vont chercher leurs enfants à l'école.</p> <p>La direction et certains parents ont mentionné des retards importants de déneigement aux pourtours de l'école.</p>	<p>a. Aménager des saillies de trottoir de part et d'autre de la rue De Serres, à l'intersection de la rue du Bocage.</p> <p>b. Aménager des dos d'âne allongés sur la rue du Bocage minimalement entre la rue Ranger et l'avenue de la Miséricorde ainsi que sur la rue De Serres entre la rue du Bocage et le boulevard Gouin .</p> <p>c. Envisager la possibilité d'élargir les trottoirs qui bordent l'école dont la largeur devrait varier entre 2,25 m et 4,0 m.</p> <p>h. Assurer un déneigement adéquat sur les rues du Bocage et De Serres.</p>	<p>d. Pour le SPVM , assurer une présence ponctuelle et tout au long de l'année et adopter des mesures de sensibilisation et de renforcement afin que les parents évitent le stationnement en double file et les excès de vitesse.</p> <p>f. Pour le SPVM, assurer un encadrement adéquat pour aider la promotion du transport actif.</p>	<p>e. Pour l'école Jacques-Prévert, encourager le transport actif en réalisant les activités Mon école à pied, à vélo et en participant au programme d'éducation: <u>Cycliste averti</u> de Vélo Québec.</p> <p>g. Pour l'école, assurer des communiqués en début et en milieu d'année scolaire afin de sensibiliser les parents à éviter le stationnement en double file.</p>	
10- Le collège Pasteur (pavillon Khalil-Gibran) - les pourtours de l'école Grenet					
		<p>On remarque des voitures stationnées en double file sur l'avenue de la Miséricorde lorsque les parents déposent ou vont chercher leurs enfants.</p> <p>La direction et certains parents ont mentionné des retards importants de déneigement aux pourtours de l'école.</p>		<p>b. Pour le SPVM , assurer une présence ponctuelle tout au long de l'année et adopter des mesures de sensibilisation et de renforcement afin que les parents évitent le stationnement en double file.</p> <p>e. Assurer un déneigement adéquat sur les trottoirs de la rue du Bocage, de l'avenue de la Miséricorde et de la rue Fréchette (là où se trouve le débarcadère pour autobus).</p>	<p>a. Pour le collège Pasteur, distribuer des communiqués aux parents en début et en milieu d'année scolaire afin de les inciter à éviter les stationnements en double file.</p> <p>c. Pour le collège Pasteur, encourager le transport actif en réalisant les activités <u>Mon école à pied, à vélo</u> (pour les deux pavillons) et en participant au programme d'éducation: <u>Cycliste averti</u> de Vélo Québec.</p>

EmpACEMENT	Enjeux	RECOMMANDATIONS ARRONDISSEMENT / VILLE CENTRE	RECOMMANDATIONS SPVM	RECOMMANDATIONS MILIEU SCOLAIRE
11- Intersection de la rue du Bocage et de l'avenue de la Miséricorde	<p>La visibilité à cette intersection est très réduite. Des véhicules sur l'avenue de la Miséricorde sont régulièrement stationnés à moins de 5,0 m de l'intersection. De plus, la présence d'un bosquet obstrue d'autant plus la visibilité à cette intersection. Cela expose le cycliste au risque de collision.</p>	<p>Minimiser les risques de conflit entre les automobilistes et les vélos à cette intersection :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. En aménageant une saillie de trottoir sur l'avenue de la Miséricorde à l'intersection de la rue du Bocage au nord. b. Envisager la possibilité d'aménager des dos d'âne allongés sur l'avenue de la Miséricorde entre la rue du Bocage et le boulevard Gouin afin de faire respecter la limite de vitesse de 30 km/h. c. Envisager la possibilité d'aménager un passage piéton surélevé sur l'avenue de la Miséricorde au nord, prioriser l'utilisation de béton, de pavés ou d'un revêtement coloré. 		
			<p>À court terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Rendre la piste cyclable conforme aux normes de largeur, soit, de 1,5 m par direction. b. S'assurer de protéger suffisamment la piste cyclable. Cela peut être effectué notamment à l'aide de bollards dont l'espacement entre chacun d'entre eux empêcherait les véhicules de se stationner sur la piste cyclable et protégerait davantage physiquement la piste du reste de la chaussée. <p>À plus long terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> c. Idéalement, envisager l'aménagement de bandes cyclables ou de pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre de la rue du Bocage. 	

Emplacement	Enjeux	Arrondissement / Ville centre	Recommandations SPVM	Recommandations Milieu scolaire
13- Collège Pasteur (Pavillon Victor-Hugo) - la rue Odette-Oligny	<p>Le débarcadère pour les parents et pour les autobus ainsi qu'une bande cyclable se trouvent sur la rue Odette-Oligny aux abords de l'école. Cette bande cyclable est obstruée par les véhicules qui circulent à sens contraire des cyclistes et ceux-ci doivent les contourner.</p>		<p>a. Envisager la possibilité de déplacer la voie cyclable aux abords du trottoir et l'élèver au même niveau que celui-ci.</p> <p>b. Déplacer la zone de débarcadère pour les parents et les autobus et aménager une bande de béton de 1,0 m qui servira de débarcadère pour les enfants.</p>	



ÉCOLES SECONDAIRES ÉVANGÉLINE ET LA DAUVERSIAIRE, PAVILLON TEMPORAIRE DE L'ÉCOLE SAINTE-ODILE

Table des matières

Fiche descriptive de l'école secondaire La Dauversiaire	130
Fiche descriptive de l'école secondaire Évangéline	131
Fiche descriptive de l'école Sainte-Odile (pavillon temporaire)	132
Carte de répartition des élèves des écoles Secondaires La Dauversiaire et Évangéline	133
Cartes synthèse des enjeux et recommandations	134
Enjeu 1 Le boulevard de l'Acadie	135
Enjeu 2 Le réseau cyclable entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Dudemaine	136
Recommandations couvrant les enjeux 1 et 2	137
Enjeux et recommandations 3 La rue Dudemaine - les voies cyclables	139
Enjeux et recommandations 4 La rue Dudemaine face à l'école secondaire La Dauversiaire	140
Enjeux et recommandations 5 La rue Pasteur, entre les rues De Salaberry et Dudemaine	141
Grille synthès	142

École secondaire La Dauversiaire

Commission scolaire de Montréal

Direction | Marie Cabana

Type d'école | École de quartier (niveaux 1 et 2)

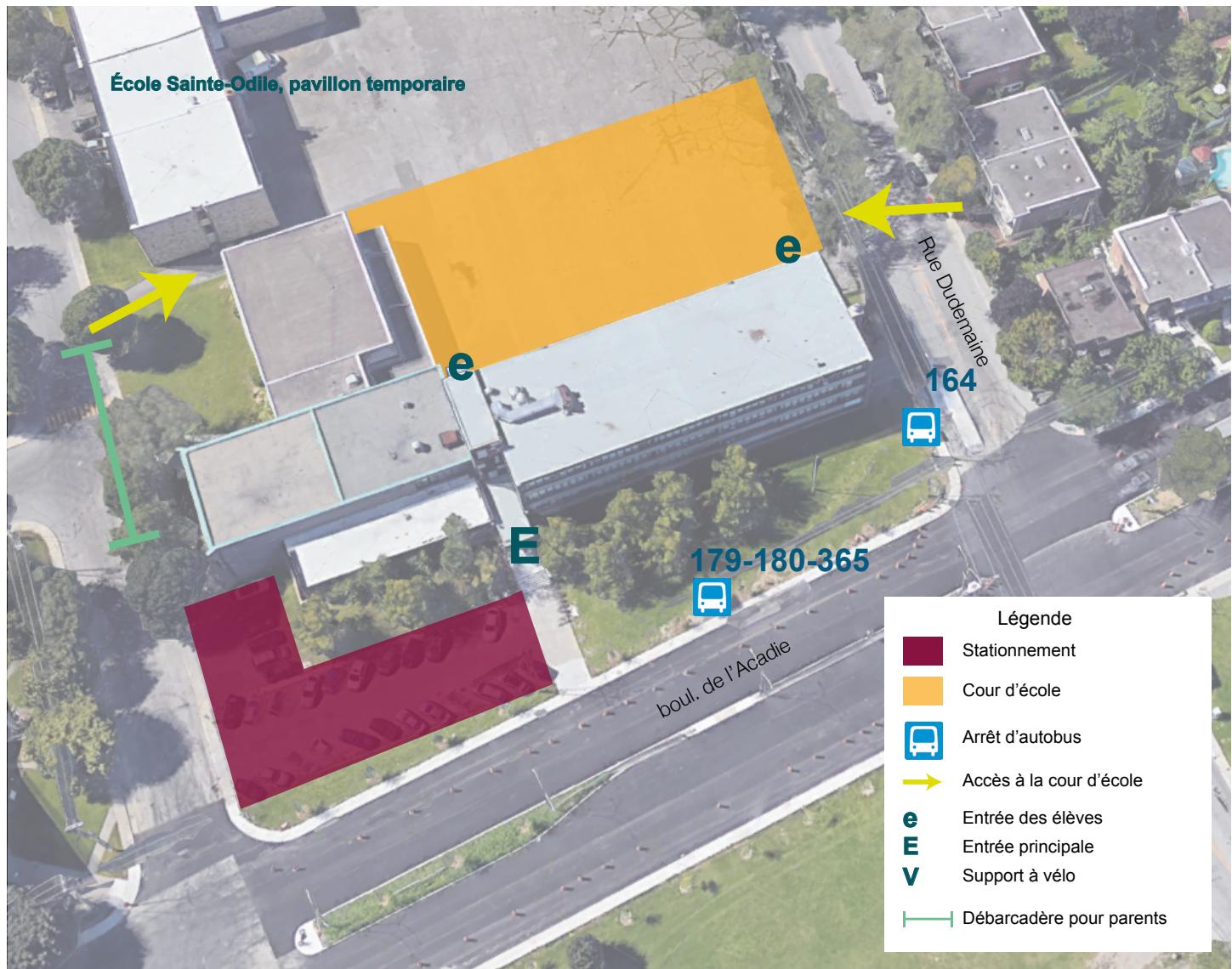
Nombre d'élèves | 515

Nombre d'employés | 70

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 0

Élèves résidant à distance de marche de l'école | 152

à distance de marche et de vélo de l'école | 400



École secondaire Évangéline

Commission scolaire de Montréal

Direction | Martin Sawyer

Type d'école | École de quartier (niveaux 3 à 5)

Nombre d'élèves | 800

Nombre d'employés | 100

Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 67 (classes spéciales)

Élèves résidant : à distance de marche de l'école | 164

à distance de marche et de vélo de l'école | 592



École Sainte-Odile (pavillon temporaire)

Commission scolaire de Montréal

Direction | Lucie Payette

Type d'école | École primaire de quartier

Nombre d'élèves | 550

Nombre d'employés | 70

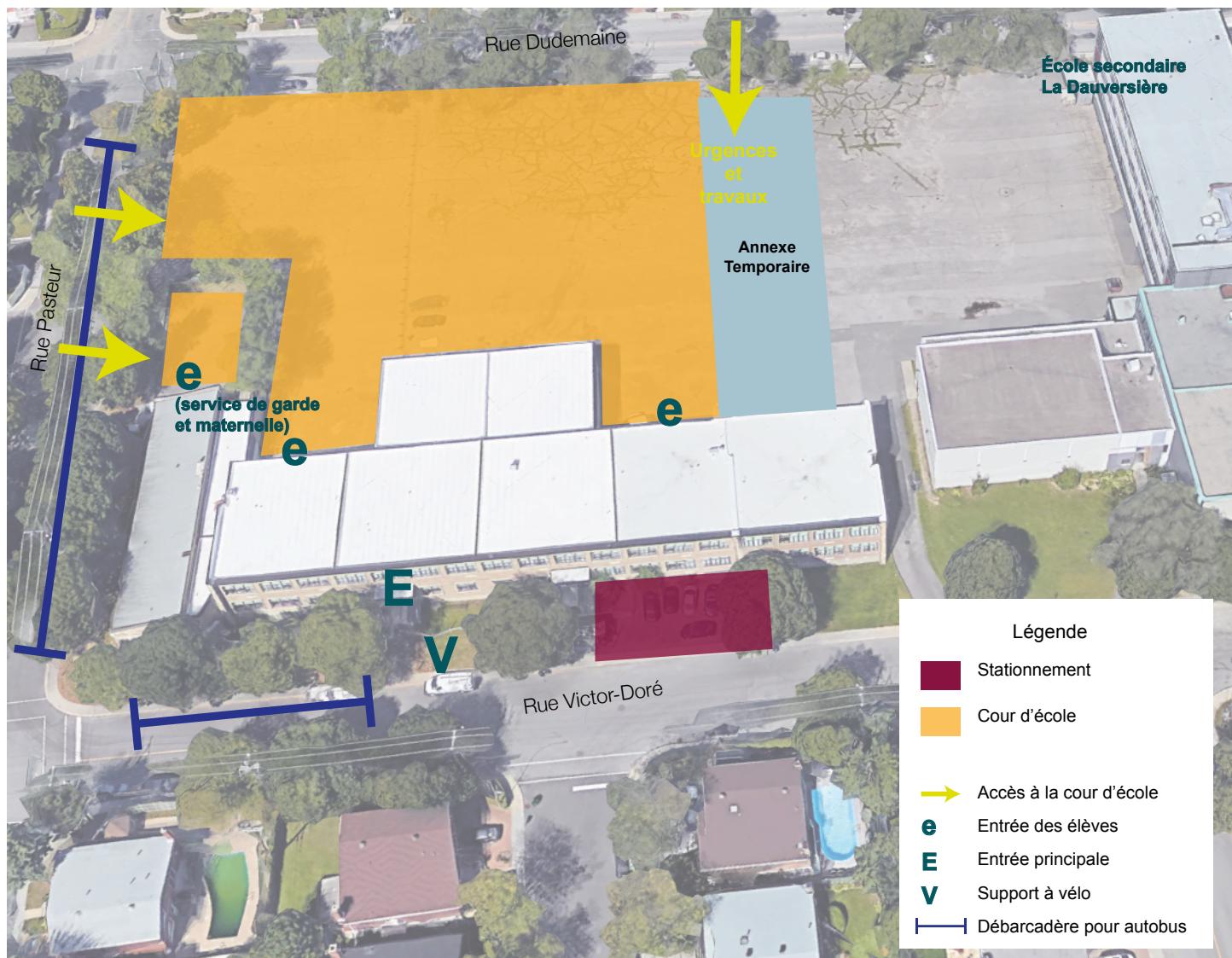
Élèves transportés en autobus/berline scolaire | 540

Élèves résidant : à distance de marche de l'école | N.A

à distance de marche et de vélo de l'école | N.A

L'école Sainte-Odile occupe les locaux du bâtiment situé sur la rue Victor-Doré à l'intersection de la rue Pasteur pour la durée des travaux qui ont lieu au pavillon principal qui se trouve sur la rue Dépatie. L'ensemble des élèves de ce pavillon ont dès lors été déplacés incluant les élèves de la 6^{ème} année du primaire qui se trouvaient au pavillon situé sur la rue Lavigne.

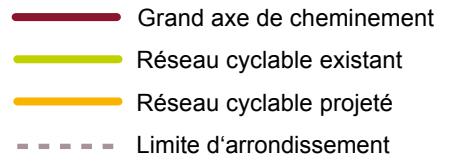
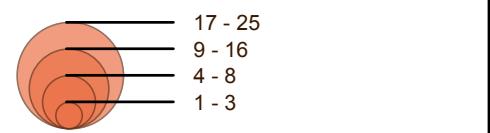
Presque la totalité des élèves y sont transportés en autobus scolaire.



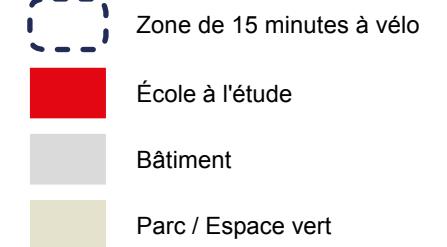
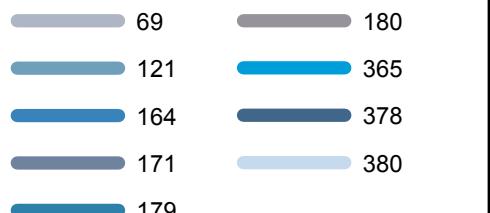
**Écoles secondaires
Évangeline et La Dauversière
Répartition des élèves**

Légende

Répartition des élèves



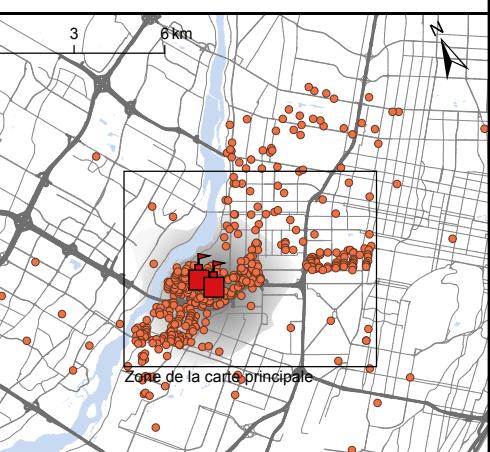
Circuit d'autobus



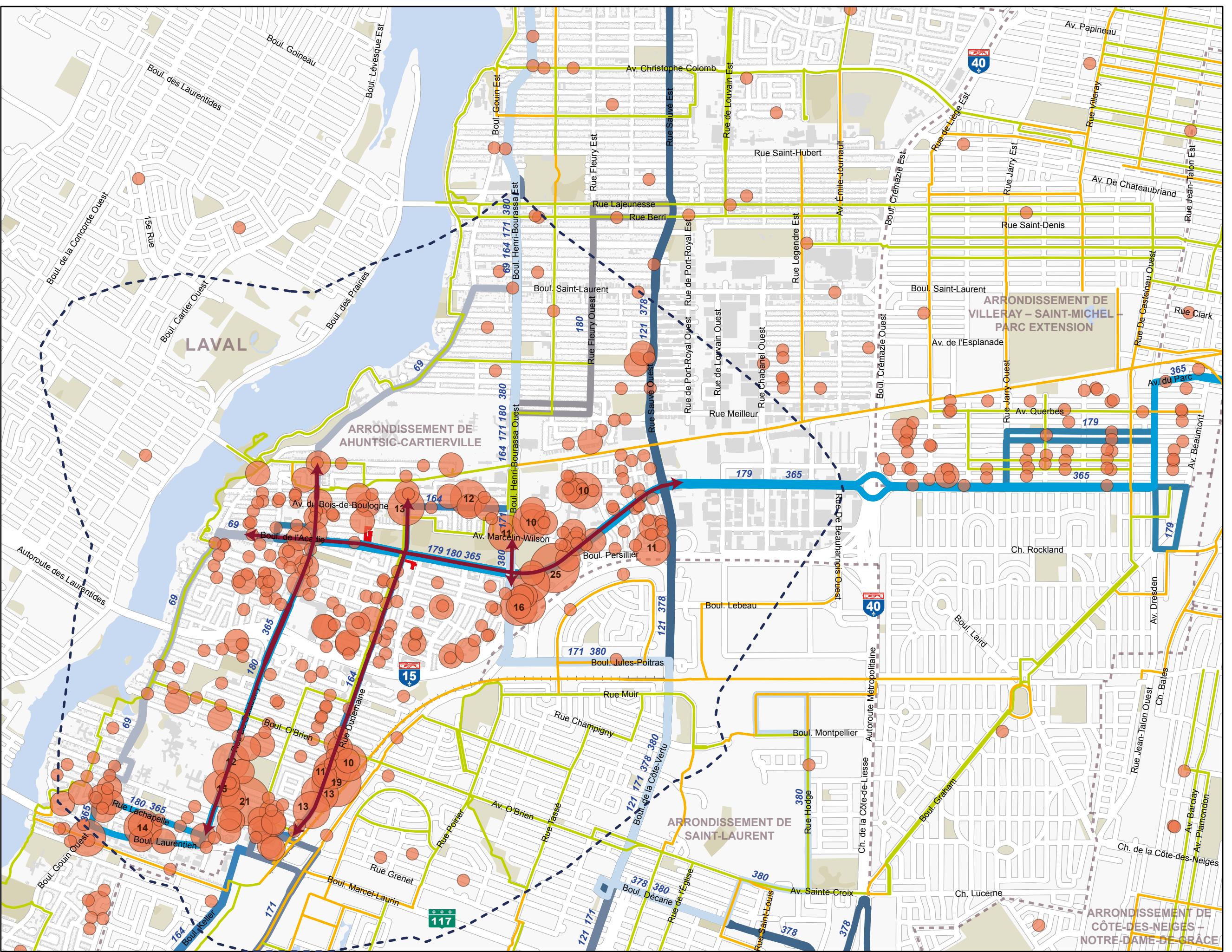
0 0,5 1 km



Répartition des élèves à moins de 15 minutes à vélo



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Septembre 2018



École secondaire

La Dauversière

Enjeux et recommandations

Légende

Feu de circulation uniquement

Feu piétons

Sentier piéton

Réseau cyclable existant

Réseau cyclable projeté

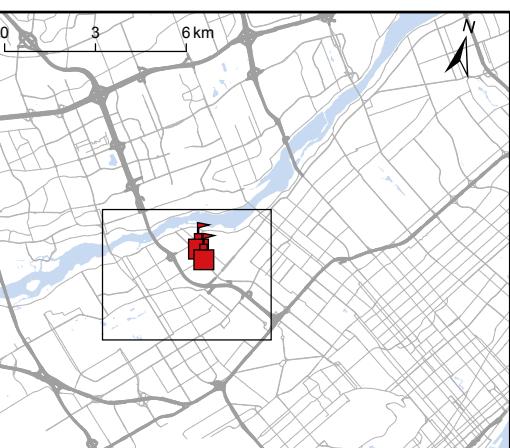
Voie ferrée

Limite d'arrondissement

École à l'étude

Parc / Espace vert

0 300 600 m



Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Janvier 2019



1- Le matin et le soir, il y a une convergence significative d'élèves devant l'entrée principale de l'école secondaire Évangéline.

- À grande proximité des deux écoles secondaires, nous y trouvons le parc Marcellin-Wilson et plusieurs services et infrastructures publics.

- Une proportion considérable des élèves des écoles secondaires sont autour de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie et plusieurs à la Cité de l'Acadie, tout comme les élèves de l'école primaire Gilles-Vigneault.



2- Sur le boul. Henri-Bourassa, voie avec un fort volume de circulation, on remarque des bandes cyclables discontinues à la hauteur de la rue Hamon.

- Le réseau cyclable est conçu de manière à diriger les cyclistes sur l'avenue Marcellin-Wilson, (chaussée désignée) pour aller rejoindre les bandes cyclables de la rue Dudemaine.

- Présence d'un passage piéton entre les rues Pierre-Curie et Jacques-Bizard et un sentier piéton reliant les rues Guérin et Dudemaine.

- Dans le parc Marcellin-Wilson, au sud du boul. Henri-Bourassa, la sinuosité des sentiers rend difficile les déplacements en raison des détours que cela occasionne.



Recommandations couvrant les enjeux 1 et 2

a. Aménager des axes cyclable séparés de la circulation afin de les sécuriser :

- Le long du boul. Henri-Bourassa minimalement entre la voie ferrée à l'est et l'avenue Marcellin-Wilson.

b. Aménager des axes cyclables séparés de la circulation aux abords du parc Marcellin-Wilson :

- Le long du boulevard Henri-Bourassa entre l'avenue Marcellin-Wilson et le boulevard de l'Acadie.

- Le long du boulevard de l'Acadie, de l'entrée de Cité de l'Acadie (accès au site) jusqu'à la rue Dudemaine.

- Pistes cyclables unidirectionnelles, un sentier polyvalent le long du parc en remplacement du trottoir ou encore des pistes cyclables surélevées et un trottoir.

c. Sur le boul. de l'Acadie à l'est, entre les rues Dudemaine et de Louisbourg, élargir les trottoirs et y aménager une piste cyclable unidirectionnelle au même niveau que ceux-ci.

Sur le boul. de l'Acadie entre la rue de Louisbourg et le parcours Gouin (du côté est) et entre la rue Dudemaine et le parcours Gouin (du côté ouest) :

d. Poursuivre le réseau cyclable vers le parcours Gouin par des voies cyclables séparées de la circulation de part et d'autre du boulevard de l'Acadie.

Consolider et créer un axe cyclable secondaire :

e. Créer des accès piétons et cyclistes directs à travers le parc (portion au sud du boul. Henri-Bourassa) afin de favoriser l'efficacité des déplacements à vélo.

f. Le long du passage piéton qui relie les rues Pierre-Curie et Jacques-Bizard, créer un lien cyclable également.

g. Créer un lien cyclable dans la portion nord du parc Marcellin-Wilson afin de relier les rues Guérin et Dudemaine.

5- Selon certains citoyens, la rue Pasteur est achalandée, puisque qu'elle sert de voie de contournement au boulevard de l'Acadie. Entre les rues De Salaberry et Dudemaine, on mentionne que la vitesse est élevée.

Sur la rue Pasteur se trouve le débarcadère pour autobus scolaire de l'école Sainte-Odile, le pavillon transitoire où 12 autobus scolaires convergent soir et matin.



Envisager l'implantation de mesures telles :

- Le marquage au sol de pictogramme d'écolier, de parc ou de la limite de vitesse prescrite.
- L'implantation de panneaux d'affichage de vitesses.
- L'ajout, à chacune des extrémités du secteur (entre De Salaberry et Dudemaine), d'une potence afin de positionner les panneaux de signalisation de limite de vitesse et/ou de zone scolaire au centre du champs de vision des automobilistes.
- Sur la rue Pasteur, aménager des dos d'âne allongés entre les rues Dudemaine et De Salaberry.

4- Un des deux accès à la cour de l'école secondaire La Dauversière se situe sur la rue Dudemaine près de l'intersection du boulevard de l'Acadie. On y retrouve une convergence importante d'élèves en raison :

- D'un arrêt d'autobus
- Des élèves à vélos qui empruntent les bandes cyclables de la rue Dudemaine.
- Des parents qui déposent leurs enfants à cet endroit
- Des marcheurs



Sur la rue Dudemaine, du côté de l'école secondaire La Dauversière et entre la rue Pasteur et le boul. de l'Acadie, évaluer la possibilité :

- Poursuivre les bandes cyclables sur l'ensemble de la rue Dudemaine.
- Protéger davantage les voies cyclables par le moyen de délinéateurs ou d'un terre-plein.
- D'élargir les trottoirs, les élèves de l'école Sainte-Odile (pavillon transitoire) pourraient ainsi en bénéficier si un accès à la cour est créé sur la rue Dudemaine.
- D'éliminer le stationnement;
- À cet effet, installer des panneaux d'interdiction de s'arrêter.
- De remplacer la bande cyclable par une piste cyclable unidirectionnelle au même niveau que le trottoir.

Le boulevard de l'Acadie

ENJEU

Le matin et le soir, il y a une convergence significative d'élèves devant l'entrée principale de l'école secondaire Évangéline:

- 7 minibus scolaires transportant des élèves en classes spéciales (on remarque d'ailleurs une rampe d'accès pour les élèves à mobilité réduite.)
- Les membres du personnel
- Plusieurs élèves à vélo circulant sur le boulevard de l'Acadie
- Les marcheurs
- Une grande proportion d'élèves qui utilisent l'autobus
- La présence des supports à vélo

La largeur des trottoirs offre une capacité insuffisante pour accueillir un tel nombre d'élèves à l'arrivée et à la sortie des classes.

À proximité des deux écoles secondaires, nous y trouvons le Collège de Bois-de-Boulogne et plusieurs équipements publics et récréatifs tels que le parc Marcellin-Wilson au sein duquel se trouvent :

- Aréna Marcellin-Wilson
- Terrains de soccer, de baseball, de tennis, de basketball et un skatepark
- Piscine municipale Marcellin-Wilson
- Jardin communautaire Marcellin-Wilson

La présence des écoles et des équipements publics font de cet endroit un pôle d'attraction non négligeable.

Cheminements principaux des élèves

Une proportion considérable des élèves des écoles secondaires La Dauversiaire et Évangéline s'agglomèrent autour de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie. Soulignons par ailleurs qu'une forte proportion réside à la Cité de l'Acadie, en plus des élèves de l'école Gilles-Vigneault (voir p. 54).

Sur le boulevard de l'Acadie, entre la rue Dudemaine et le boul. Gouin, l'artère semble être en surcapacité.



Google, 2018

Le réseau cyclable entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Dudemaine

ENJEU

Sur le boul. Henri-Bourassa, voie avec un fort volume de circulation, on remarque des bandes cyclables discontinues à la hauteur de la rue Hamon. On remarque également des bandes cyclables sur les voies de service du boulevard Henri-Bourassa formant une boucle. Cette configuration rend plus difficiles les déplacements à vélo.

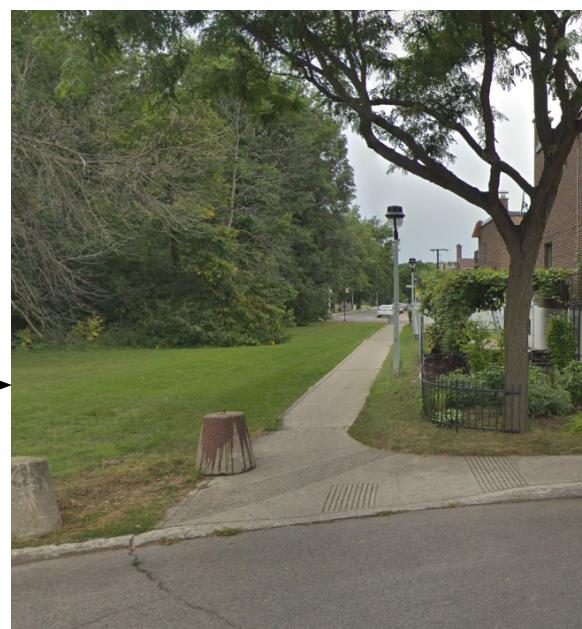
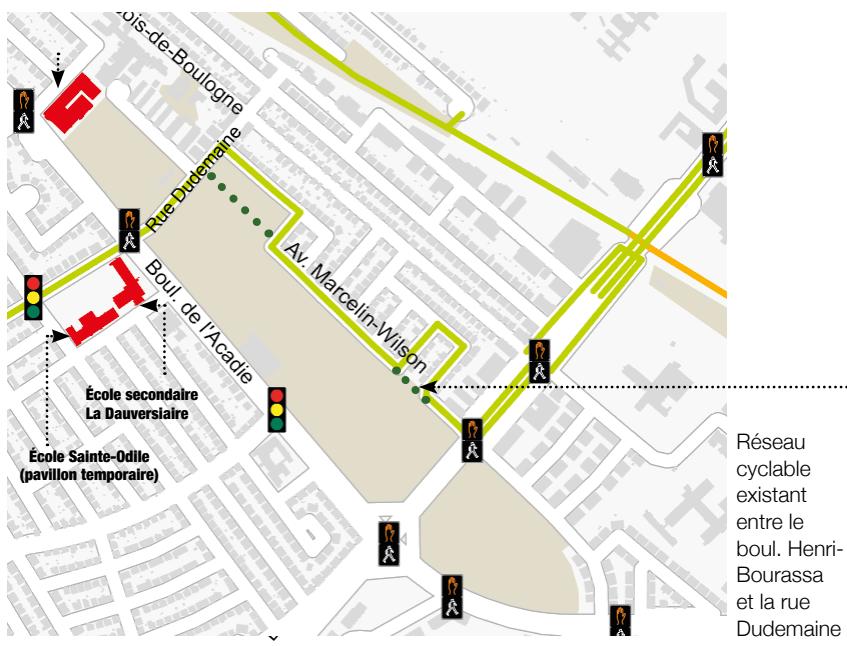
Le réseau cyclable est conçu de manière à diriger les cyclistes sur l'avenue Marcelin-Wilson, (chaussée désignée) pour aller rejoindre les bandes cyclables de la rue Dudemaine et peut également rendre les déplacements à vélo difficiles en raison des détours et donc de la distance des déplacements que cela occasionne.

On remarque d'ailleurs un passage piéton entre les rues Pierre-Curie et Jacques-Bizard et un sentier piéton reliant les rues Guérin et Dudemaine.

Dans le parc Marcelin-Wilson, au sud du boul. Henri-Bourassa, la sinuosité des sentiers rend difficiles les déplacements en raison des détours que cela occasionne.



Configuration du réseau cyclable entre le chemin de fer et l'avenue Marcelin-Wilson



Sentier piéton longeant le parc Marcelin-Wilson, entre les rues Pierre-Curie et Jacques-Bizard

Recommandations couvrant les enjeux 1 et 2

RECOMMANDATIONS

Faciliter l'accessibilité au pôle d'attraction et aux écoles secondaires en améliorant la connexion cyclable et piétonne (voir plan des recommandations à la prochaine page) :

a. Aménager des axes cyclable séparés de la circulation afin de les sécuriser :

Le long du boul. Henri-Bourassa minimalement entre la voie ferrée à l'est et l'avenue Marcellin-Wilson.

b. Aménager des axes cyclables séparés de la circulation aux abords du parc Marcellin-Wilson :

Le long du boulevard Henri-Bourassa entre l'avenue Marcellin-Wilson et le boulevard de l'Acadie.

Le long du boulevard de l'Acadie, de l'entrée de Cité de l'Acadie (l'accès au site) jusqu'à la rue Dudemaine.

Nous suggérons à cet effet : des pistes cyclables unidirectionnelles, un sentier polyvalent le long du parc en remplacement du trottoir ou encore des pistes cyclables surélevées et un trottoir.

c. Sur le boul. de l'Acadie à l'est, entre les rues Dudemaine et de Louisbourg, élargir les trottoirs et y aménager une piste cyclable unidirectionnelle au même niveau que ceux-ci.

Sur le boul. de l'Acadie entre la rue de Louisbourg et le parcours Gouin (du côté est) et entre la rue Dudemaine et le parcours Gouin (du côté ouest) :

d. Envisager la possibilité de poursuivre le réseau cyclable vers le parcours Gouin en y aménageant voies cyclables séparées de la circulation de part et d'autre du boulevard de l'Acadie.

Consolider et créer un axe cyclable secondaire

e. Envisager la possibilité de créer des accès piétons et cyclistes directs à travers le parc (portion au sud du boul. Henri-Bourassa) afin de favoriser l'efficacité des déplacements à vélo.

f. Le long du passage piéton qui relie les rues Pierre-Curie et Jacques-Bizard, créer un lien cyclable également.

g. Créer un lien cyclable dans la portion nord du parc Marcellin-Wilson afin de relier les rues Guérin et Dudemaine.

Légende

Configuration proposée du réseau cyclable

Connection et sécurisation des voies cyclables

Axe cyclable séparé de la circulation

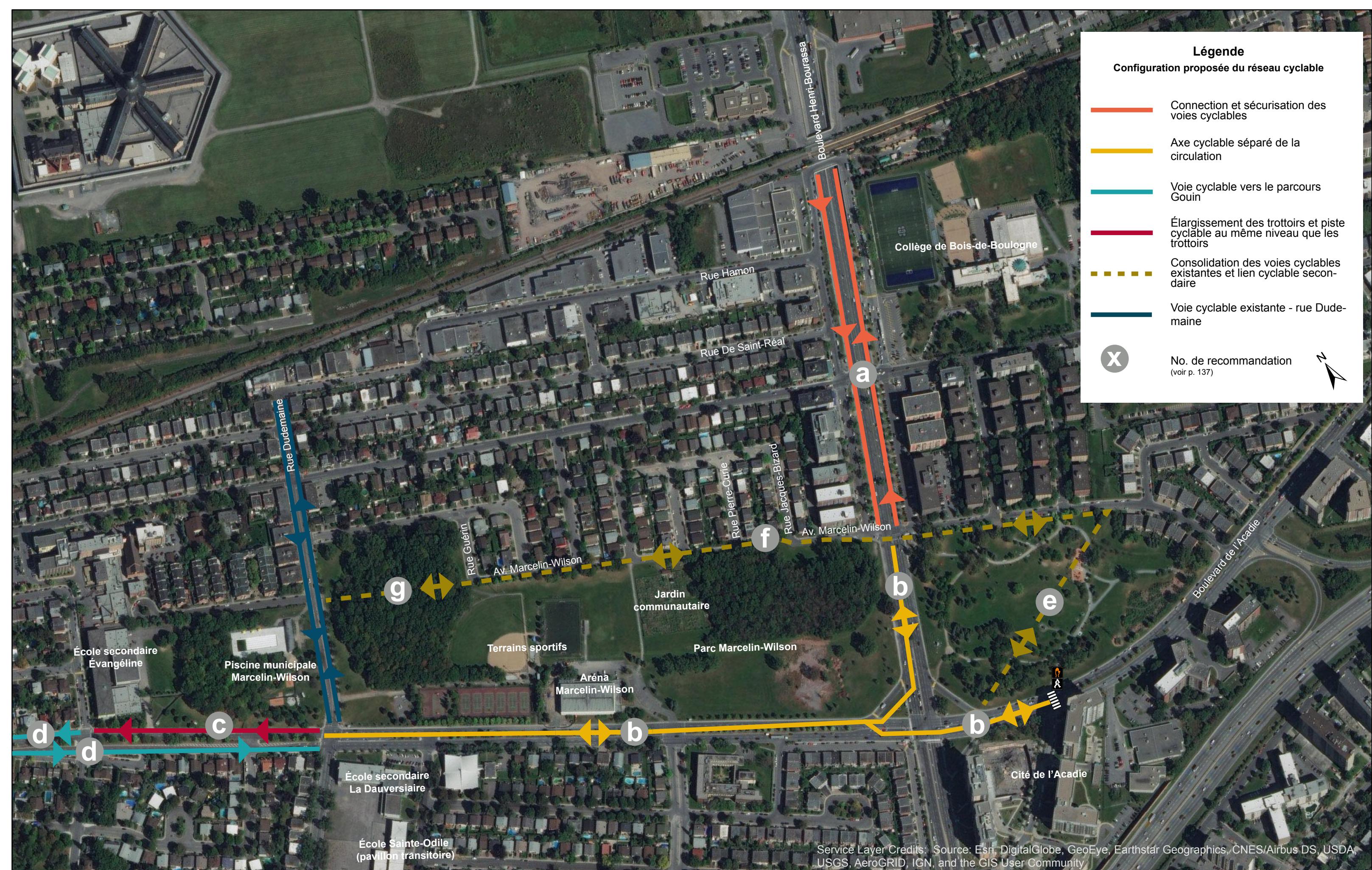
Voie cyclable vers le parcours Gouin

Élargissement des trottoirs et piste cyclable au même niveau que les trottoirs

Consolidation des voies cyclables existantes et lien cyclable secondaire

Voie cyclable existante - rue Dudemaine

No. de recommandation
(voir p. 137)



ENJEU

Une part considérable d'élèves des écoles secondaires Évangéline et La Dauversiaire réside à l'ouest du boul. O'Brien et plusieurs d'entre eux se concentrent autour de la rue Dudemaine.

Rappelons également que le principal axe de cheminement des élèves de l'école primaire Alice-Parizeau (voir p. 72) est également la rue Dudemaine.

Les bandes cyclables ne desservent pas l'entièreté de la rue Dudemaine, mais le réseau cyclable existant à ce jour dirige les cyclistes vers la rue de Louisbourg qui se transforme en chaussée désignée, ce qui force à faire des détours pour la plupart des élèves des écoles secondaires La Dauversiaire et Évangéline ainsi que pour ceux de l'école Alice-Parizeau.



RECOMMANDATIONS

- Poursuivre les bandes cyclables sur l'ensemble de la rue Dudemaine.
- Protéger davantage les voies cyclables par le moyen de délinéateurs ou d'un terre-plein.

La rue Dudemaine face à l'école secondaire La Dauversiaire

ENJEU

Un des deux accès à la cour de l'école secondaire La Dauversiaire se situe sur la rue Dudemaine près de l'intersection du boulevard de l'Acadie. On y retrouve une convergence importante d'élèves en raison :

- D'un arrêt d'autobus
- Des élèves à vélo qui empruntent les bandes cyclables de la rue Dudemaine.
- Des parents qui déposent leurs enfants à cet endroit
- Des marcheurs



RECOMMANDATIONS

Sur la rue Dudemaine, du côté de l'école secondaire La Dauversiaire et entre la rue Pasteur et le boul. de l'Acadie, évaluer la possibilité :

- a.** D'élargir les trottoirs, les élèves de l'école Sainte-Odile (pavillon transitoire) pourraient ainsi en bénéficier si un accès à la cour est créé sur la rue Dudemaine.
- b.** D'éliminer le stationnement ;
- c.** À cet effet, installer des panneaux d'interdiction de s'arrêter.
- d.** De remplacer la bande cyclable par une piste cyclable surélevée unidirectionnelle (au même niveau que le trottoir).

Pour plus d'informations au sujet de la piste cyclable surélevée et sa conception , vous pouvez consulter : <http://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-piste-cyclable-surelevee/>

La rue Pasteur, entre les rues De Salaberry et Dudemaine

ENJEU

Selon certains citoyens, la rue Pasteur est achalandée, puisqu'elle sert de voie de contournement au boulevard de l'Acadie. Entre les rues De Salaberry et Dudemaine, on mentionne que la vitesse est élevée.

Sur la rue Pasteur se trouve le débarcadère pour autobus scolaire de l'école Sainte-Odile, le pavillon transitoire où 12 autobus scolaires convergent soir et matin.



Débarcadère pour autobus scolaires du pavillon temporaire de l'école Sainte-Odile, intersection des rues Pasteur et Victor-Doré

RECOMMANDATIONS

Envisager l'implantation de mesures telles :

- a. le marquage au sol de pictogramme d'écolier, de parc ou de la limite de vitesse prescrite ;
- b. L'implantation d'afficheurs de vitesse.
- c. L'ajout, à chacune des extrémités du secteur (entre les rues De Salaberry et Dudemaine), d'une potence afin de positionner les panneaux de signalisation de limite de vitesse et/ou de zone scolaire au centre du champ de vision des automobilistes.
- d. Sur la rue Pasteur, aménager des dos d'âne allongés entre les rues Dudemaine et et De Salaberry.



Exemple d'une potence indiquant une zone scolaire ainsi que d'un afficheur de vitesse aux abords de l'école Saint-Arsène, arrondissement, Rosemont La Petite-Patrie.

GRILLE SYNTHÈSE

Empacement	Enjeux	<p>Arrondissement / Ville centre</p> <p>Recommendations</p> <p>SPVM</p> <p>Milieu scolaire</p>
<p>1- Le boulevard de l'Acadie</p> <p>Le matin et le soir, il y a une convergence significative d'élèves devant l'entrée principale de l'école secondaire Évangéline:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 7 minibus scolaires transportant des élèves en classes spéciales (on remarque d'ailleurs une rampe d'accès pour les élèves à mobilité réduite.) - Les membres du personnel - Plusieurs élèves à vélo circulant sur le boulevard de l'Acadie - Les marcheurs - Une grande proportion d'élèves qui utilisent l'autobus - La présence des supports à vélo <p>La largeur des trottoirs offre une capacité insuffisante pour accueillir un tel nombre d'élèves à l'arrivée et à la sortie des classes.</p> <p>À proximité des deux écoles secondaires, nous y trouvons le Collège de Bois-de-Boulogne et plusieurs équipements publics et récréatifs tels que le parc Marcelin-Wilson au sein duquel nous y trouvons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aréna Marcelin-Wilson - Terrains de soccer, de baseball, de tennis, de basketball et un skatepark - Piscine municipale Marcelin-Wilson <p>La présence des écoles et des équipements publics font de cet endroit comme un pôle d'attraction non négligeable.</p> <p>Cheminements principaux des élèves</p> <p>Une proportion considérable des élèves des écoles secondaires La Dauversière et Évangéline s'aglomèrent autour de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et de l'Acadie. Soulignons par ailleurs qu'une forte proportion résident à la Cité de l'Acadie, en plus des élèves de l'école Gilles-Vigneault (voir p. 54.).</p> <p>Sur le boulevard de l'Acadie, entre la rue Dudemaine et le boulevard Gouin, l'artère semble être en surcapacité.</p>		

Emploi	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Recommendation Milieu scolaire
2- Le réseau cyclable entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Dudemaine	<p>Sur le boul. Henri-Bourassa, voie avec un fort volume de circulation, on remarque des bandes cyclables discontinues à la hauteur de la rue Hamon. On remarque également des bandes cyclables sur les voies de service du boulevard Henri-Bourassa ne formant qu'une boucle et ne sont pas connectées à celles sur le boul. Henri-Bourassa. Cette configuration rend plus difficiles les déplacements à vélo.</p> <p>Le réseau cyclable est conçu de manière à diriger les cyclistes sur l'avenue Marcelin-Wilson, (chaussée désignée) pour aller rejoindre les bandes cyclables de la rue Dudemaine et peut également rendre les déplacements à vélo difficiles en raison des détours et donc de la distance des déplacements que cela occasionne.</p> <p>On remarque d'ailleurs un passage piéton entre les rues Pierre-Curie et Jacques-Bizard et un sentier piéton reliant les rues Guérin et Dudemaine.</p> <p>Dans le parc Marcelin-Wilson, au sud du boul. Henri-Bourassa, la sinuosité des sentiers rend difficiles les déplacements en raison des détours que cela occasionne.</p>	<p>Consolider et créer un axe cyclable secondaire</p> <p>f. Envisager la possibilité de créer des accès directs à travers le parc (portion au sud du boul. Henri-Bourassa) afin de favoriser l'efficacité des déplacements à vélo.</p> <p>g. En plus du passage piéton qui relie les rues Pierre-Curie et Jacques-Bizard, créer un lien cyclable.</p> <p>H. Créer un lien cyclable dans la portion nord du parc Marcelin-Wilson afin de relier les rues Guérin et Dudemaine.</p>		
3- La rue Dudemaine - les voies cyclables			<p>a. Poursuivre les bandes cyclables sur l'ensemble de la rue Dudemaine.</p> <p>b. Protéger davantage les voies cyclables par le moyen de délinéateurs ou d'un terre-plein.</p> <p>Une part considérable d'élèves des écoles secondaires Évangéline et La Dauversaire réside à l'ouest du boul. O'Brien et plusieurs d'entre eux se concentrent autour de la rue Dudemaine.</p> <p>Rappelons également que le principal axe de cheminement des élèves de l'école primaire Alice-Parizeau (voir p. 72) est également la rue Dudemaine.</p> <p>Les bandes cyclables ne desservent pas l'entièreté de la rue Dudemaine, mais le réseau cyclable existant à ce jour dirige les cyclistes vers la rue de Louisbourg qui se transforme en chaussée désignée, ce qui force à faire des détours pour la plupart des élèves des écoles secondaires La Dauversaire et Évangéline ainsi que pour ceux de l'école Alice-Parizeau.</p>	

EmpACEMENT	Enjeux	Recommendations Arrondissement / Ville centre	Recommendations SPVM	Milieu scolaire	Recommendation
4- La rue Dudemaine face à l'école secondaire La Dauversaire	<p>Un des deux accès à la cour de l'école secondaire La Dauversaire se situe sur la rue Dudemaine près de l'intersection du boulevard de l'Acadie. On y retrouve une convergence importante d'élèves en raison :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'un arrêt d'autobus - Des élèves à vélos qui empruntent les bandes cyclables de la rue Dudemaine. - Des parents qui déposent leurs enfants à cet endroit - Des marcheurs 	<p>Sur la rue Dudemaine, du côté de l'école secondaire La Dauversaire et entre la rue Pasteur et le boulevard de l'Acadie, évaluer la possibilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. D'élargir les trottoirs, les élèves de l'école Sainte-Odile (pavillon transitoire) pourraient ainsi en bénéficier si un accès à la cour est créé sur la rue Dudemaine. b. D'éliminer le stationnement. c. À cet effet, installer des panneaux d'interdiction de s'arrêter. d. De remplacer la bande cyclable par une piste cyclable unidirectionnelle au même niveau que le trottoir. 			
5- La rue Pasteur, entre les rues De Salaberry et Dudemaine	<p>Selon certains citoyens, la rue Pasteur est achalandée, puisqu'elle sert de voie de contournement au boulevard de l'Acadie. Entre les rues De Salaberry et Dudemaine, on mentionne que la vitesse est élevée.</p> <p>Sur la rue Pasteur se trouve le débarcadère pour autobus scolaire de l'école Sainte-Odile, le pavillon transitoire où 12 autobus scolaires convergent soir et matin.</p>	<p>Envisager l'implantation de mesures telles :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. le marquage au sol de pictogramme d'écoker, de parc ou de la limite de vitesse prescrite ; b. L'implantation d'afficheurs de vitesse. c. L'ajout, à chacune des extrémités du secteur (entre les rues De Salaberry et Dudemaine), d'une potence afin de positionner les panneaux de signalisation de limite de vitesse et/ou de zone scolaire au centre du champ de vision des automobilistes. d. Sur la rue Pasteur, aménager des dos d'âne allongés entre les rues Dudemaine et De Salaberry. 			

Carte synthèse

Recommandations d'aménagement

Légende

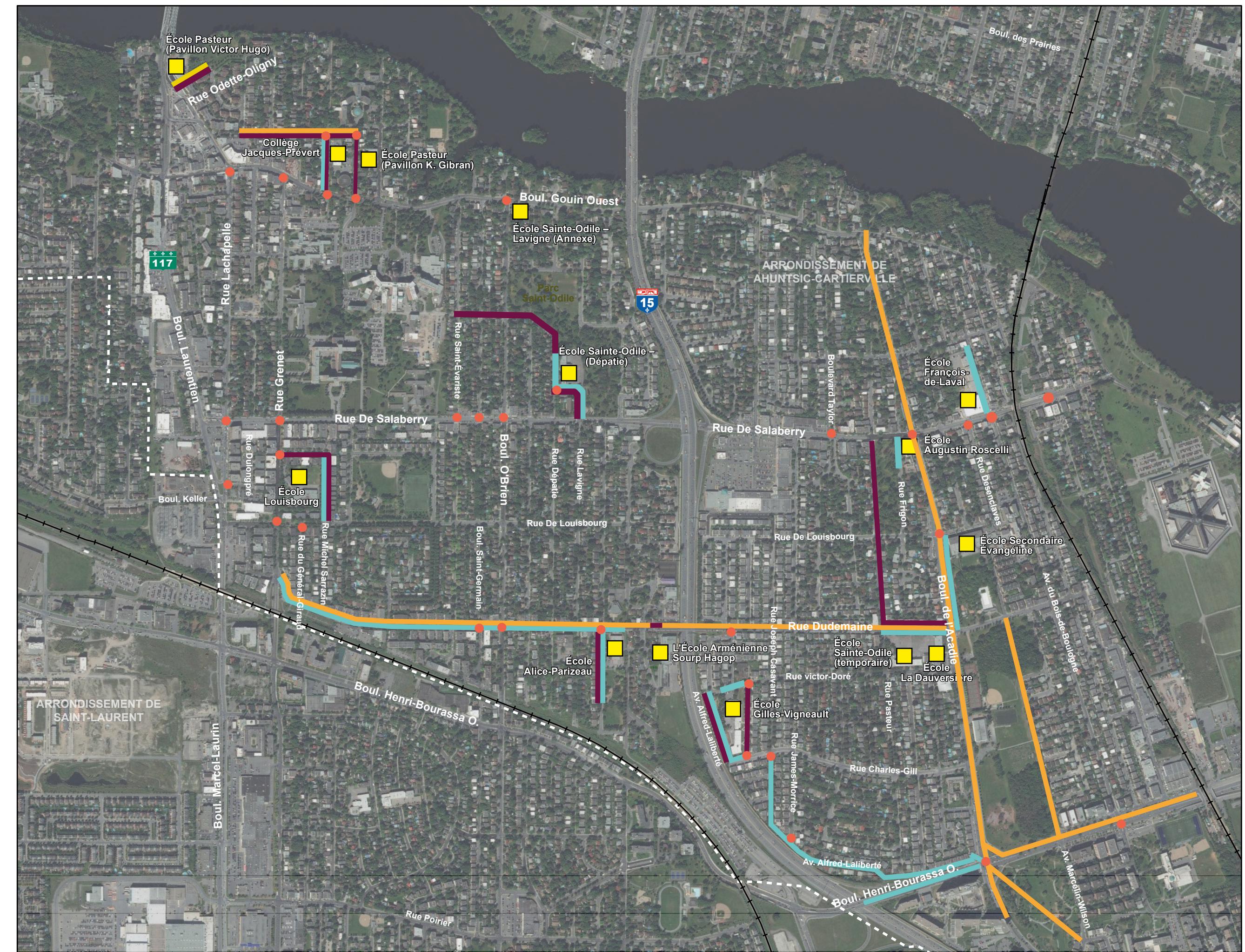
- École à l'étude
- +-----+ Voie ferrée
- Limite d'arrondissement (blanc)

- Aménagement piéton
- Aménagement Cyclable
- Correction de tronçon
- Correction d'intersection

Interventions proposées

- Aménagement piéton
- Aménagement Cyclable
- Correction de tronçon

Source : AQ 2018, CANVEC 2016,
ESRI 2018, RHN 2018, Vélo Québec 2018.
Projection : MTQ Lambert; Datum: NAD 83
Novembre 2018



Le programme **À pied, à vélo, ville active** est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien du ministère des Transports, par l'entremise du Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière.

Son déploiement dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville est également rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier de l'Arrondissement lui-même.



Ce projet a également bénéficié du soutien financier de Sport et Loisir de l'île de Montréal dans le cadre d'un financement octroyé par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur.



Ce programme est déployé dans la région de Montréal par Vélo Québec

