



Vélo Québec

Arrondissement de Montréal-Nord ÉCOLE SAINTE-COLETTE IMMEUBLE SAINTE-COLETTE ANNEXE

Plan de déplacement scolaire pour les écoles des commissions scolaires de la Pointe-de-l'Île et English-Montréal



Juillet 2016



À pied, à vélo, ville active est un programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens.



Table des matières

1	Remerciements	4
2	Avant-propos	5
3	Objectifs des plans de déplacement scolaires	7
3.1	Méthodologie	7
3.2	Limites du mandat	7
4	Facteurs qui influencent les comportements en transport	8
5	Éléments favorables aux déplacements actifs déjà en place à Montréal-Nord	9
5.1	Secteur 40 km/h :	9
5.2	Bitume coloré	9
5.3	Saillie de trottoir	9
5.4	Balise centrale	10
5.5	Intersection surélevée	10
5.6	Potence et signalisation dynamique	11
6	Mesures de renforcement et de sensibilisation au partage de la route	12
7	Recommandations générales au poste de quartier 39 du SPVM	13
7.1	Accentuer la sensibilisation et la surveillance près des écoles	13
7.2	Impliquer les jeunes dans les activités de sensibilisation auprès des parents	13
7.3	Réviser régulièrement les corridors scolaires	13
8	Recommandations générales aux équipes-écoles	14
8.1	Sensibiliser les parents et les élèves à l'importance d'adopter des comportements sécuritaires	14
8.2	Donner l'exemple	15
8.3	Animer le milieu scolaire grâce aux activités <i>Mon école, à pied, à vélo</i>	15
8.4	Supporter la mise en place d'autobus pédestres	15
9	Recommandations générales à l'Arrondissement de Montréal-Nord	17
9.1	Dégagement visuel aux intersections	17
9.2	Marquage effacé sur la chaussée	18
9.3	Faciliter la traversée des artères et des routes collectrices	19
9.4	Augmenter le confort des trottoirs	22
9.5	Déneigement aux abords des écoles	24
9.6	Sécuriser les principaux axes de cheminement des élèves	24
9.7	Réduire la largeur de certaines rues	26
10	Les écoles du corridor vert	28
10.1	Fiches des écoles du corridor vert	28
10.2	Caractéristiques du quartier	34
	Carte 1 Environnement urbain du quartier	35
10.3	Répartition géographique des élèves	36
	Carte 2 Lignes d'autobus desservant les élèves du corridor vert sans transfert	37
	Carte 3 Axes de cheminement principaux des élèves	38
10.4	Enjeux et recommandations	39

10.5	Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs des écoles du corridor vert entre 2006 et 2011	68
	Carte 4 Synthèse des enjeux et des recommandations	70
11	L'école Adélarde-Desrosiers	71
11.1	Fiche de l'école	71
11.2	Caractéristiques du quartier	72
11.3	Répartition géographique des élèves	74
	Carte 6 Axes de cheminement principaux des élèves	75
11.4	Enjeux et recommandations	76
11.5	Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs de l'école Adélarde-Desrosiers entre 2006 et 2011	88
	Carte 7 Synthèse des enjeux et des recommandations	89
12	L'école Sainte-Colette et son annexe	90
12.1	Fiche de l'école	90
12.2	Caractéristiques du quartier	91
	Carte 8 Environnement urbain du quartier	92
12.3	Répartition géographique des élèves	93
	Carte 9 Axes de cheminement principaux des élèves	94
12.4	Enjeux et recommandations	95
12.5	Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs de l'école Sainte-Colette et de son annexe entre 2006 et 2011	108
	Carte 10 Synthèse des enjeux et des recommandations	109
13	L'école Sainte-Gertrude	110
13.1	Fiche de l'école	110
13.2	Caractéristiques du quartier	111
	Carte 11 Environnement urbain du quartier	112
13.3	Répartition géographique des élèves	113
	Carte 12 Axes de cheminement principaux des élèves	114
13.4	Enjeux et recommandations	115
13.5	Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs de l'école Sainte-Gertrude entre 2006 et 2011	129
	Carte 13 Synthèse des enjeux et des recommandations	130

1 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 de Montréal-Nord pour leur précieuse collaboration.

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

- La Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement de Montréal-Nord;
- La Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île;
- La Commission scolaire English-Montréal;
- Le poste de quartier 39 du service de police de la ville de Montréal (SPVM);
- Le programme Horizon Jeunesse.

Le programme À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec. Son déploiement dans l'arrondissement de Montréal-Nord est rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier des organismes suivants :

- Québec en Forme;
- Direction de santé publique de Montréal;
- Arrondissement de Montréal-Nord.

2 Avant-propos

Les bienfaits de l'activité physique sont une composante importante du bien-être et de la qualité de vie de la population en général. Lorsqu'on retrouve, dans une municipalité ou un quartier, un environnement propice à la pratique d'activités physiques, tout le monde est gagnant. Des carrefours bien aménagés, une bonne signalisation (panneaux et feux) et des voies cyclables sont autant d'éléments qui contribuent à rendre un environnement favorable aux déplacements actifs. L'école peut aussi, sur un autre plan, contribuer à encourager les élèves, les parents et son personnel à adopter un mode de transport actif.

En 1971, au Canada, près de huit élèves sur 10 se rendaient à l'école à pied ou à vélo. En 2011, au Québec, cette proportion avait chuté à trois élèves sur 10 (INSPQ, 2011)¹. L'augmentation importante de la motorisation des ménages pendant ces deux décennies est certainement un facteur déterminant dans le choix des modes de déplacement, entre autres pour les trajets scolaires.

En septembre 2005, Vélo Québec lançait le programme À pied, à vélo, ville active, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les déplacements domicile-école des élèves du Québec. Pour la mise en place de ce programme durant l'année scolaire 2005-2006, huit écoles ont été choisies dans la grande région de Montréal. En 2006-2007, 12 nouvelles écoles du Grand Montréal ainsi que 10 autres écoles du Québec se sont jointes au programme. En 2015-2016, le programme est maintenant déployé dans les 17 régions administratives du Québec et touche plus de 1300 écoles à travers la province.

En participant à À pied, à vélo, ville active, les écoles sélectionnées reçoivent le soutien de l'équipe de Vélo Québec pour la diffusion d'outils de communication, la mobilisation des différents acteurs concernés et la mise en place d'aménagements dans les environnements scolaires. De plus, est remis à chaque école un plan de déplacement personnalisé comportant des recommandations visant à sécuriser et rendre plus conviviaux les trajets scolaires et ce, afin de faire adopter à un nombre toujours plus grand d'élèves et de familles un mode de transport actif dans leurs déplacements quotidiens. 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 la suite de la consultation du milieu, la démarche des plans de déplacement scolaires s'est avérée pertinente pour 13 écoles primaires et trois écoles secondaires de l'arrondissement de Montréal-Nord. Ainsi, l'Arrondissement de Montréal-Nord a confié un mandat à Vélo Québec afin que la démarche soit réalisée d'abord auprès de huit écoles durant l'année scolaire 2015-2016, puis auprès des huit écoles restantes durant l'année scolaire 2016-2017 :

Mandat pour l'année scolaire 2015-2016 :

1. École Adélaïde-Desrosiers;
2. École Jules-Verne;
3. École Le Carignan;
4. École Sainte-Colette et son annexe;
5. École Sainte-Gertrude;
6. École Gerald McShane;
7. École secondaire Henri-Bourassa;
8. École secondaire Lester B. Pearson.

Mandat prévu pour l'année scolaire 2016-2017 :

9. École De la Fraternité;

¹ INSPQ, 2011. *Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec*, disponible en ligne: www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1243_SecuriteElevesDeplacementsMaisonEcole.pdf.

10. École Jean-Nicolet et son annexe;
11. École René-Guénette;
12. École Saint-Rémi;
13. École Saint-Rémi annexe;
14. École Saint-Vincent-Marie;
15. École Our Lady of Pompei;
16. École secondaire Calixa-Lavallée.

À noter que l'école Pierre-de-Coubertin a bénéficié de la démarche en 2006 et que son plan de déplacement scolaire peut être consulté sur le site de Vélo Québec : www.velo.qc.ca/files/file/MEAPAV_pdd/PDS_761059.pdf.

Avant d'aborder les chapitres comprenant les recommandations spécifiques pour le territoire de chacune des écoles, des recommandations générales au poste de quartier 39 du SPVM, aux écoles et à l'Arrondissement seront présentées.

Par la suite, les chapitres pour chaque école ou regroupement d'écoles sont structurés de la même façon et comprennent les sections et cartes suivantes :

- Fiche de l'école;
- Caractéristiques du quartier;
 - Carte de l'environnement urbain;
- Répartition géographique des élèves;
 - Carte de répartition géographique;
- Enjeux et recommandations spécifiques;
 - Carte synthèse des enjeux et des recommandations.

3 Objectifs des plans de déplacement scolaires

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.

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 de Montréal-Nord afin de planifier la réalisation d'aménagements en faveur des piétons et cyclistes.

3.1 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 certains acteurs clés du milieu, tel que les services techniques 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 concernés.

Chacun des plans présente d'abord une mise en contexte de l'école et de ses particularités ainsi qu'une description de l'environnement urbain qui l'entoure. On y cible notamment les commerces, les pôles d'attraction, les infrastructures pour cyclistes et les barrières aux déplacements. Ensuite, le lieu de résidence des élèves de l'école est cartographié afin d'identifier les concentrations plus importantes d'écopiers, d'évaluer le potentiel pour le transport actif de la population scolaire et de cibler les axes et les intersections particulièrement importantes pour le cheminement vers l'école. Enfin, un sommaire des problématiques et des enjeux observés est présenté et des recommandations sont faites aux équipes-écoles, au service de police et aux instances de l'Arrondissement responsables de l'aménagement urbain.

Si l'objectif principal des plans de déplacement scolaires est de sécuriser les déplacements scolaires, il se peut que certaines recommandations ne concernent pas directement des trajets empruntés par les élèves. En effet, l'accès aux parcs, aux pôles d'attraction et aux services de proximité a également été pris en considération dans nos analyses. Si un tel lieu générateur de déplacement est situé à proximité de l'école et qu'un enjeu important s'y rattache, il pourra être intégré au plan.

3.2 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 ou de la Ville de valider la faisabilité de ces mesures ainsi que d'évaluer les différentes contraintes techniques à leur mise en place.



4 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, se prête évidemment mieux aux déplacements actifs qu'un secteur dominé par le développement résidentiel unifamilial. Les habitudes de déplacement sont aussi fortement influencées par la localisation de l'école par rapport au domicile. C'est ainsi qu'on observe, a priori, une distinction entre les habitudes des élèves qui fréquentent une école à vocation particulière et 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 des 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.

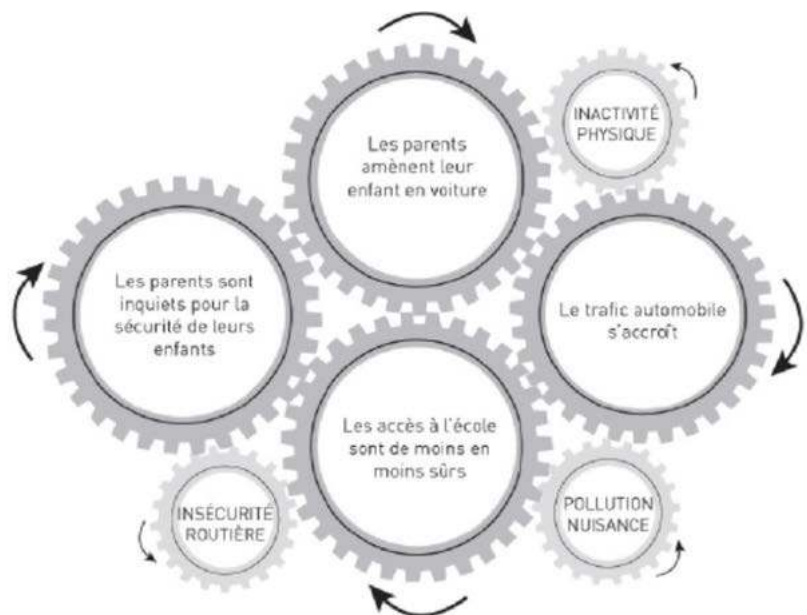
Cercle vicieux

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.

Quelques principes de base d'aménagement pour les piétons et cyclistes

Cyclistes et piétons ont des besoins similaires, s'articulant autour des principes 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.



5 Éléments favorables aux déplacements actifs déjà en place à Montréal-Nord

Sur le territoire de Montréal-Nord, plusieurs éléments favorables aux déplacements actifs sont déjà en place.

5.1 Secteur 40 km/h :

Mises à part les artères et collectrices où la limite de vitesse prescrite est de 50 km/h et les zones scolaires et de parcs où la limite de vitesse prescrite est de 30 km/h, les rues résidentielles ont toutes des limites de vitesse prescrites à 40 km/h.



Avenue Pelletier – arrondissement de Montréal-Nord (Google)

5.2 Bitume coloré

L'utilisation de bitume coloré pour délimiter les passages piétons et la zone où il est interdit de se stationner, à moins de 5 m d'une intersection, augmente leur visibilité et favorise le respect de l'interdiction de se stationner et de l'obligation de céder le passage aux piétons.



Rue de Charleroi – arrondissement de Montréal-Nord

5.3 Saillie de trottoir

Plus de 20 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 :

- Réduction de la longueur de traverse pour les piétons et des dimensions de la zone de croisement des piétons avec les véhicules et les vélos;
- Amélioration de la visibilité réciproque des piétons, des cyclistes et des conducteurs 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.
- Une avancée de trottoir de 2,0 à 2,3 m de largeur occupe le même espace que les voitures en stationnement et assure la continuité du cheminement des cyclistes.



Intersection de l'avenue Laurier et du boulevard Maurice-Duplessis (Google)

5.4 Balise centrale

Plusieurs segments de rue bénéficient de balises centrales, lesquelles sont situées en plein cœur du champ de vision des automobilistes et peuvent donc transmettre efficacement des messages tels :

- 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);

De plus, les balises centrales constituent une mesure de rétrécissement de la chaussée, ce qui encourage les véhicules motorisés à ralentir et :

- Augmente la prédisposition des automobilistes à remarquer qu'un piéton désire traverser et à lui céder le passage;
- Diminue non seulement les risques d'accident, mais également la gravité des blessures en cas de collision.



Boulevard Rolland – arrondissement de Montréal-Nord

5.5 Intersection surélevée

Présence d'une intersection surélevée à l'angle de la rue de Dijon et du boulevard Rolland. L'intersection surélevée s'apparente à un dos d'âne allongé et offre plusieurs avantages :

- Ce ne sont plus les piétons qui traversent les voies de circulations, mais plutôt les véhicules qui traversent le « trottoir »;
- L'écoulement des eaux se fait en dehors du cheminement des piétons;
 - Le risque qu'un piéton attendant de traverser se fasse éclabousser s'amenuise
- Lorsque combiné à un passage piéton non protégé, et contrairement à la balise centrale qui ne fait qu'encourager, oblige les véhicules motorisés à ralentir et offre donc un niveau de confort et de sécurité plus élevé.



Intersection du boulevard Rolland et de la rue de Dijon

5.6 Potence et signalisation dynamique

Sur le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord, plusieurs intersections bénéficient de panneaux d'arrêt dynamiques suspendus à des potences, soit deux éléments qui augmentent la probabilité que ces derniers soient aperçus par les automobilistes :

- L'utilisation d'une potence permet de positionner les panneaux de signalisation au centre du champ de vision des automobilistes, plutôt qu'en bordure de rue.
- Les panneaux de signalisation dynamiques, autant parce qu'ils sont équipés d'un système d'éclairage actif que parce qu'ils sont moins courants, attirent l'attention.



Intersection de l'avenue Garon et de la rue de Castille

6 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 par les policiers du poste de quartier 39 du SPVM.

Opérations dans les zones scolaires

- Deux fois par année, les policiers réalisent 35 jours consécutifs d'interventions dans les zones scolaires :
 - À l'automne lors de la rentrée scolaire;
 - Au printemps lors du retour du beau temps.
- Le restant de l'année, les policiers réalisent entre une et deux opérations radars par semaine dans les zones scolaires.

Opérations dans les parcs

- Présence, durant la saison estivale, de policiers et de cadets à vélo dans les parcs.

Opérations sur le territoire de l'arrondissement

- Chaque printemps, les policiers mènent la campagne de sensibilisation au partage de la route et au respect du code de la sécurité routière « 100 % vigilant »;
- Lors des fêtes de la St-Jean-Baptiste et du Canada, les policiers :
 - Tiennent des kiosques où il est possible de faire buriner son vélo;
 - Distribuent gratuitement des lumières actives pour vélo.



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

7 Recommandations générales au poste de quartier 39 du SPVM

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



Nous invitons les policiers à augmenter la fréquence de leurs opérations à l'entrée et à la sortie des classes et à faire respecter strictement le Code de la sécurité routière dans les zones scolaires. Ces interventions devraient être soutenues tout au long de l'année scolaire et la tolérance à ces infractions courantes devrait être réduite au minimum.

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. Plusieurs 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, les policiers, en collaboration avec l'école, peuvent accompagner les jeunes dans des activités de sensibilisation des parents (par exemple remise de billet de courtoisie, mesure de la vitesse aux abords de l'école ou campagne [La rue pour tous](http://www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/La-rue-pour-tous)). Pour plus d'information : consulter www.velo.qc.ca/transport-actif/A-pied-a-velo-ville-active/La-rue-pour-tous).

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 cette fin, les cartes de répartition géographique des élèves, contenues dans chacun des plans de déplacement scolaires, peuvent être un outil utile.

8 Recommandations générales aux équipes-écoles

8.1 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 aux 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 se stationner en double lorsqu'ils débarquent 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 :

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

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 parfaitement 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;
- 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 son vélo et marcher lorsqu'un endroit est dangereux ou une manœuvre est compliquée.

Le programme *Cycliste averti*, une initiative de Vélo Québec, vise à permettre aux élèves de cinquième et sixième année de se déplacer à vélo de façon sécuritaire et plus autonome dans leur environnement. Se déroulant à l'école, le programme d'éducation allie des enseignements théoriques et pratiques sur la sécurité à vélo et donne aux élèves l'opportunité de faire l'expérience du vélo sur la route, en toute sécurité. Pour plus d'informations : consultez <http://www.velo.qc.ca/CyclisteAverti>

8.2 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.

8.3 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;
- L'enseignant(e) 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 organisme gravitant dans l'univers scolaire.

8.4 Supporter 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 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 de faire de l'exercice 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

9 Recommandations générales à l'Arrondissement de Montréal-Nord

Recommandation

Prendre des mesures pour assurer un dégagement visuel minimal de 5 m aux intersections.

9.1 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.

Or, cette infraction est largement répandue dans tous les secteurs de l'arrondissement. Bien qu'il incombe aux policiers de faire respecter ce règlement, nous sommes d'avis que l'arrondissement peut leur venir en aide en prenant 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 :

- L'implantation d'une signalisation d'interdiction de stationner 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



Exemple de marquage en secteur commercial visant le dégagement visuel de l'intersection – arrondissement de Verdun



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

9.2 Marquage effacé 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 celle-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, bidirectionnel, trajet, etc.)

Lors de nos analyses, nous avons constaté que plusieurs marquages au sol étaient en mauvais état. Il est recommandé de refaire rapidement le marquage après la saison hivernale et de donner la priorité aux zones situées en bordure des parcs ainsi que le long des corridors et des zones scolaires lors des opérations de marquage.

Pour éviter les opérations de marquages récurrentes, il est recommandé d'utiliser des types de marquages plus durables, par exemple le marquage thermoplastique.

Recommandations

S'assurer de refaire rapidement le marquage après la saison hivernale;

Donner la priorité aux secteurs à proximité des écoles et des parcs lors des opérations de marquage;

Utiliser des types de marquages plus durables.



Passages piétons effacés – Intersection de la rue Jean-Talon Est et du boulevard de l'Assomption



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

9.3 Faciliter la traversée des artères et des routes collectrices

Les artères et les routes 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. D'ailleurs, dans le cadre des démarches d'élaboration du Plan local de déplacement de l'Arrondissement, cet enjeu a été identifié comme prioritaire par 68 % des participants à la soirée d'échange².

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 retrouve³.

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 aux 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 virages et leur trajectoire ne croise donc pas celle des piétons;
 - Lors d'une phase exclusive pour piétons, les piétons débutent la traversée de l'intersection alors que l'ensemble des feux de circulation est rouge et que tous les véhicules sont immobilisés.
- Plusieurs intersections de l'arrondissement de Montréal-Nord bénéficient de feux piétons à décompte numérique. Toutefois, le décompte numérique d'un certain nombre de ces derniers n'est actif que lorsque la main clignote. Afin d'accommoder les personnes qui marchent plus lentement et les groupes de plusieurs piétons, notamment à proximité des écoles, il est recommandé de reprogrammer les feux piétons pour lesquels le décompte numérique ne commence que lorsque la main clignotante apparaît, afin qu'ils soient actifs dès le début de la phase pour piéton.
- En l'absence d'un feu de circulation vis-à-vis d'un passage piéton, certaines intersections de l'arrondissement de Montréal-Nord ne bénéficient, en guise de feu piéton, que d'un petit feu de circulation bicolore vert et rouge. Parce que sur ces derniers le feu tourne au rouge sans avertissement, les piétons peuvent se faire surprendre alors qu'ils n'ont pas complété leur traversée et sont encore en plein milieu de la chaussée. Il est recommandé de prioriser le remplacement de ces petits feux de circulation bicolores, pour des feux piétons à décompte numérique.

Recommandations

Prendre des mesures afin de faciliter la traversée des piétons et des cyclistes aux intersections;

Reprogrammer les feux piétons pour lesquels le décompte numérique ne commence que lorsque la main clignotante apparaît;

Remplacer les petits feux de circulation bicolores vert et rouge par des feux piétons à décompte numérique;

À l'avenir, il est recommandé d'aménager des ilots refuges bénéficiant de bateaux pavés et dont la largeur excède 1,5 m;

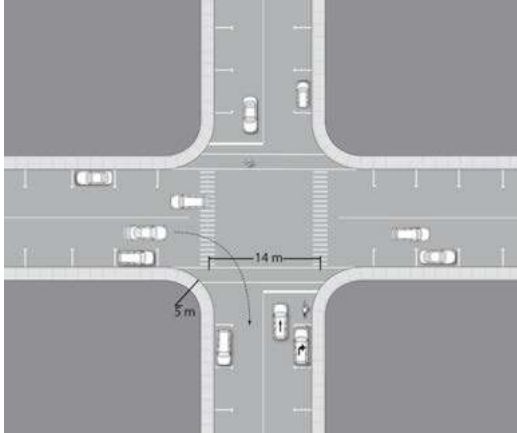
Lorsque des voies divergentes sont présentes à une intersection, évaluer la possibilité de les retirer.

² Rapport synthèse : Soirée d'échanges dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement Montréal-Nord, 5 mai 2015, Acertys relations citoyennes, p.6

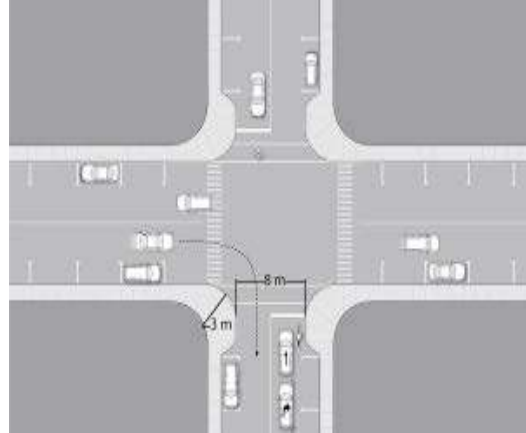
³ MORENCY, P., CLOUTIER, M. S. (2005) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements*, Direction de santé publique de Montréal, Montréal, 158 p.

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.).



Exemple d'une intersection sans saillies de trottoir



Exemple d'une intersection avec saillies de trottoir

- Plusieurs intersections majeures de l'arrondissement de Montréal-Nord bénéficient d'îlots refuges ou de terrepleins, toutefois :
 - Rares sont les îlots refuges dont la largeur excède 1,5 m, soit une largeur qui place le piéton dans une situation d'attente inconfortable et sans réelle marge de recul par rapport au trafic motorisé;
 - Certains terrepleins obstruent les passages piétons et font office d'îlots refuges, mais sont démunis de bateau pavé. Ceci les rend non seulement inutilisable 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 refuge bénéficiant de bateaux pavés et dont la largeur excède 1,5 m.



Îlot refuge n'offrant que peu de marge de recul par rapport au trafic motorisé – Intersection de l'avenue Désy et du boulevard Henri-Bourassa



Terreplein jouant le rôle d'un îlot refuge, mais ne bénéficiant pas de bateau pavé – Intersection des boulevards Léger et Rolland

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 à 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 déjà suggérées concernant l'entretien du marquage au sol et au recours à des techniques de marquage qui augmentent leur durabilité (voir point 9.2)
- Le dégagement visuel aux coins de l'intersection (voir point 9.1).



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

Lors de nos visites de terrain, à l'automne 2015, nous avons constaté que plusieurs intersections présentaient des géométries complexes qui compliquent la traversée des piétons et des cyclistes :

- Plusieurs intersections sont configurées de manière non perpendiculaire. Une configuration non perpendiculaire :
 - Limite la vision des piétons par les automobilistes et vice versa;
 - Allonge la distance sur laquelle les piétons sont exposés au risque durant la traversée;
 - Il est possible, par la mise en place de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, par l'aménagement de saillies ou le prolongement des terrepleins, de rendre les passages piétons davantage rectilignes et perpendiculaires aux trottoirs.



L'intersection des boulevards Lacordaire et Léger n'est pas perpendiculaire (Google)

- Présence de plusieurs voies divergentes, ce qui complique les déplacements des piétons et des cyclistes, particulièrement ceux des enfants. Les voies divergentes sont à éviter dans les quartiers résidentiels :

- Ajoutent une zone de croisement avec les piétons et les cyclistes et augmentent donc leur exposition aux véhicules;
- La vitesse accrue des véhicules en virage présente un danger et augmente les risques d'accident;
- La visibilité est mauvaise pour les piétons et cyclistes qui doivent user d'une vigilance accrue lors de leur traversée;
- Les conducteurs peuvent être distraits par leur manœuvre d'insertion dans la circulation;
- Les piétons doivent emprunter un îlot déviateur, lequel offre souvent un espace très restreint et peu confortable.



Voie divergente à l'intersection du boulevard Lacordaire et de la rue de Charlevoix

9.4 Augmenter le confort des trottoirs

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.

Sur le territoire de l'arrondissement de Montréal-Nord :

- La majorité des rues bénéficient de trottoirs des deux côtés de la rue, mais certains tronçons n'en ont que d'un seul côté.
- 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;
 - Rend difficile le cheminement côte à côte de deux piétons.
- Pour circuler confortablement un piéton requiert un espace de 0,9 m de largeur.
- Absence de bateaux pavés à plusieurs intersections, particulièrement celles en « T »;
 - Les bateaux pavés facilitent l'accès aux trottoirs pour les personnes à mobilité réduite et les familles avec poussettes.

La plupart des 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;

Recommandation

Aménager un deuxième trottoir là où il n'y en a qu'un seul;

Élargir les trottoirs les plus achalandés et ceux dont la largeur est de moins de 1,8 m;

Aménager des bateaux pavés aux intersections qui en sont démunies;

Aménager des banquettes le long des trottoirs.



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

- Dans un contexte où près de 38 % de la population de l'arrondissement est âgé soit de moins de 14 ans, soit de plus de 65 ans⁴, il apparaît d'autant plus important de limiter les irritants causés par les entrées charretières.



Absence de bateau pavé vis-à-vis du passage piéton à l'intersection des boulevards Ste-Colette et Maurice-Duplessis

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 circulations automobiles 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 afin d'éviter que les nombreux bacs de recyclage, de compostages et de poubelles ne deviennent des obstacles aux piétons;
- Permet d'améliorer la qualité de vie des résidents, lorsque végétalisées.



Présence de nombreuses entrées charretières sur la rue Villeneuve – arrondissement de Montréal-Nord



Banquette végétalisée sur l'avenue Highlands – arrondissement LaSalle

Afin de diminuer les coûts d'implantation, il est proposé de profiter des réfections majeures de tronçons de rues pour envisager :

- D'aménager un deuxième trottoir aux rues qui n'en ont qu'un seul;
- D'élargir les trottoirs à 1,8 m minimum et de prévoir une largeur plus grande pour les trottoirs connaissant un achalandage plus important, par exemple en présence d'arrêts d'autobus et le long des rues commerciales ou des corridors scolaires;
- D'aménager des banquettes le long des trottoirs.

⁴ Profil sociodémographique de l'arrondissement de Montréal-Nord, janvier 2013, p.10

9.5 Déneigement aux abords des écoles

La présence de trottoirs pour le confort et la sécurité des piétons, 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 doivent être accessibles durant toute l'année. Ainsi, un déneigement adéquat de ces infrastructures doit être fait en saison hivernale.

Or, plusieurs écoles ont mentionné que les trottoirs aux environs de leur établissement n'étaient pas déneigés adéquatement en hiver. On rapporte également des opérations de déneigement durant les heures d'entrée et de sortie de classes, pouvant entraîner des situations conflictuelles entre les piétons et les véhicules de déneigement.



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

Recommandations

Prioriser les trottoirs aux alentours des écoles lors des opérations de déneigement;

Planifier les opérations de déneigement aux environs des écoles de manière à éviter les heures d'entrée et de sortie des classes.

Conséquemment, l'arrondissement se doit d'assurer un déneigement le plus rapide possible des trottoirs et 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.

Il est à noter que, depuis la mise en œuvre de la nouvelle politique de déneigement de la Ville de Montréal, l'Arrondissement de Montréal-Nord a ajouté de nouveaux appareils dédiés aux intersections, aux trottoirs et aux arrêts d'autobus, dont le mandat est d'améliorer le confort des piétons.

9.6 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, conséquemment, sont les plus sécuritaires vers l'école.



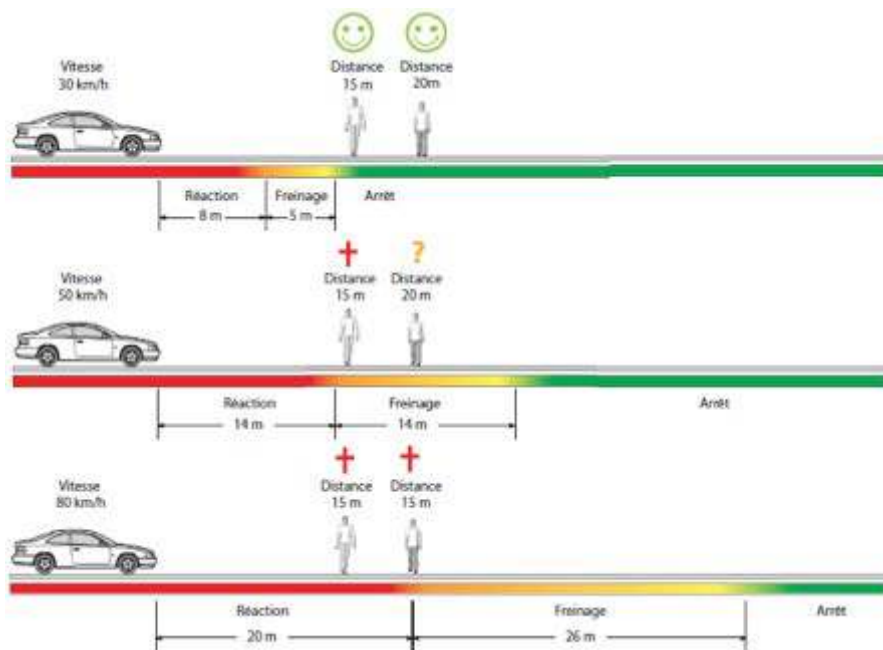
Exemple de panneaux de corridors scolaires

Bien que de tels corridors existent à Montréal-Nord, 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 9.1);
 - L'entretien du marquage au sol (voir point 9.2);
 - Le traitement des intersections majeures (voir point 9.3);
 - Le confort et le déneigement des trottoirs (voir points 9.4 et 9.5).
- D'identifier visuellement ces corridors, notamment par l'ajout de panneaux de signalisation et 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;
- D'évaluer la possibilité d'abaisser la limite de vitesse à 30 km/h le long de ces corridors;
 - Rappelons 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 %⁵;
 - L'Arrondissement de Montréal-Nord mentionne, au point 23 de son plan d'action en environnement 2011-2015, avoir la volonté de réduire la vitesse autorisée dans les secteurs résidentiels;
 - Certains Arrondissements de la Ville de Montréal ont été jusqu'à abaisser la limite de vitesse prescrite à 30 km/h pour l'ensemble des secteurs résidentiels de leur territoire⁶.
- De marquer les passages pour piétons le long de ces corridors;
- De marquer les lignes d'arrêts 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, présentes dans les plans de déplacements scolaires personnalisés, peuvent être d'une grande utilité.



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 %

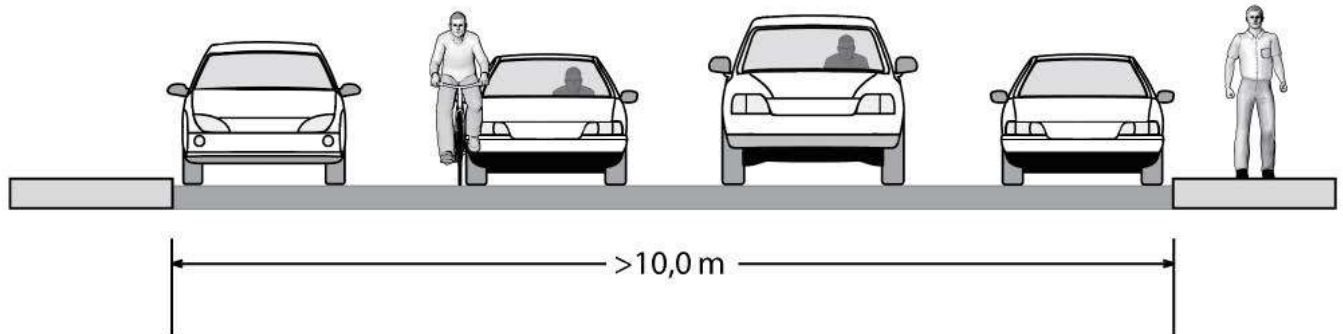
⁵ Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal, MTQ, 2003, p.18.

⁶ Depuis peu, la limite de vitesse prescrite dans les secteurs résidentiels des Arrondissements d'Outremont, du Sud-Ouest, du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont – La Petite-Patrie, est de 30 km/h.

9.7 Réduire la largeur de certaines rues

Plusieurs rues de l'arrondissement de Montréal-Nord semblent plus larges que nécessaire. Une voie de circulation trop large encourage la prise de vitesse et, les véhicules ayant l'espace suffisant pour se déplacer latéralement, rend leur trajectoire moins prévisible. Lorsque le stationnement est permis des deux côtés, la largeur de chaussée recommandée est inférieure à :

- 10 m pour une rue à sens unique et à une voie de circulation;
- 14 m pour une rue bidirectionnelle à deux voies de circulation.



Sur une rue à sens unique où le stationnement est permis des deux côtés et dont la chaussée est d'une largeur de plus de 10 m, les véhicules bénéficient d'un espace pour circuler qui incite les automobilistes à circuler côte à côte, ne laissant aucune place pour les cycliste

Sachant que :

- Une largeur de 2,1 m est suffisante pour garer une voiture en bordure de trottoir;
- Une largeur de 3,3 m est suffisante pour aménager une voie de circulation permettant aux autobus et aux camions de circuler.

Voici quelques pistes méritant d'être explorées afin de réduire la largeur de certaines rues :

À court-moyen terme

- Effectuer le marquage de lignes de rive, de hachures latérales, d'un terreplein central virtuel ou de bandes cyclables;
- Mettre en place des balises centrale ou des bacs à fleurs pour produire un effet de rétrécissement de la chaussée;
- Configurer des espaces de stationnements obliques par l'arrière. Ceux-ci demandent les mêmes manœuvres que le stationnement en parallèle (arrêt et marche arrière en diagonale) et offrent les avantages suivants :
 - Capacité de stationnement accrue pour une même longueur de rue;
 - Réduction de la largeur de la chaussée et donc de la vitesse de circulation des véhicules;
 - Ouverture des portières entre les véhicules stationnés plutôt que sur la voie de circulation des vélos;
 - Bonne visibilité du conducteur, autant en



Exemple de terre-plein central virtuel accompagné de bacs à fleurs – Arrondissement



Stationnement oblique par l'arrière – arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

- entrant qu'en sortant de la case de stationnement;
- Prévisibilité de la manœuvre pour le cycliste. La voiture qui s'apprête à stationner doit d'abord s'immobiliser et engager la marche arrière;
- Accès facile au trottoir à partir de la voiture, sans avoir à contourner la portière ouverte;
- Accès facile au coffre de la voiture à partir du trottoir.

À moyen ou long terme

- Élargir des trottoirs;
- Ajouter des banquettes végétalisées;
- Ajouter un terre-plein.

De plus, si la chaussée n'est pas réduite sur toute sa longueur, elle peut l'être de façon ponctuelle aux intersections par :

- L'aménagement de saillies permanentes ou virtuelles;
- L'installation de bacs à fleurs;
- La réduction des rayons de trottoirs;
- L'aménagement d'un îlot ou d'un refuge central.

12 L'école Sainte-Colette et son annexe

12.1 Fiche de l'école

L'école **Sainte-Colette et son annexe** sont situées entre l'avenue Jean-Paul-Cardinal et le boulevard Ste-Colette. Sur l'avenue Jean-Paul-Cardinal, on retrouve l'entrée principale de l'école, deux aires de stationnement pour le personnel, la zone de débarcadère pour les autobus scolaires ainsi que quatre accès à la cour d'école. Sur le boulevard Ste-Colette, on retrouve l'entrée principale de l'annexe ainsi que deux accès supplémentaires à la cour d'école. Enfin, plusieurs entrées pour les élèves sont localisées tout autour des deux bâtiments.

Direction	Commission scolaire
Madame Guylaine Crousset	Commission scolaire de la Pointe-de-l'Île
Type d'école	Pourcentage d'élèves transportés en autobus/berline(s) scolaire(s)
École de quartier, mais 7 classes spécialisées (accueil et RED)	18 %
Nombre d'élèves	Nombre d'employés
503	60



L'école Sainte-Colette et son annexe sont respectivement situés au 12 001, avenue Jean-Paul-Cardinal, et au 11 960, boulevard Ste-Colette, dans l'arrondissement de Montréal-Nord (Google).

12.2 Caractéristiques du quartier

L'école Sainte-Colette et son annexe sont situées au cœur du quadrilatère délimité par l'avenue Salk ainsi que les boulevards Henri-Bourassa, Lacordaire et Léger. À l'exception de l'église Sainte-Colette et de son centre de loisirs, ce secteur est essentiellement résidentiel. D'ailleurs, selon le personnel et les parents de l'école et de son annexe, les élèves fréquentent beaucoup l'aire de stationnement de ce centre de loisirs qu'ils utilisent comme terrain de jeux en dehors des heures d'école.

De plus, on retrouve plusieurs pôles générateurs de déplacements en bordure de ce périmètre :

- Le long du boulevard Henri-Bourassa, plusieurs commerces sont établis, dont la Place Bourassa;
- L'unique CLSC de l'arrondissement est localisé au coin sud-est;
- La bibliothèque Henri-Bourassa ainsi que le parc Saint-Laurent et son centre d'activité communautaire sont localisés au coin sud-ouest;
 - Selon les membres du conseil d'établissement de l'école Sainte-Colette et de son annexe, les élèves se rendent fréquemment à la bibliothèque dans le cadre d'activités scolaires.
- Plusieurs commerces et un centre local d'emploi sont localisés au coin nord-est;
- Enfin, à l'extrémité nord du boulevard Ste-Colette, on retrouve un petit nombre de commerces et une garderie.

À proximité de l'école Sainte-Colette et de son annexe, la majorité des rues ne permettent pas de franchir de longues distances sans interruption et connaissent donc des débits de circulation faibles. Notons toutefois que les boulevards Léger, Lacordaire et Maurice-Duplessis permettent de traverser, d'entrer ou de sortir de l'arrondissement et sont par conséquent plus achalandés. Pour certaines de ces rues, des problématiques ont été identifiées par un ou plusieurs acteurs de l'arrondissement :

- Selon les policiers du poste de quartier 39 :
 - Des manœuvres à risques sont souvent réalisées aux intersections le long du boulevard Henri-Bourassa;
 - Plusieurs automobilistes effectuent des excès de vitesse sur le boulevard Léger.
- La vitesse de circulation sur le boulevard Lacordaire a été identifiée comme étant problématique par certains élèves de l'école Lester B. Pearson.

À la page suivante se trouve une carte de l'environnement urbain de l'école et de son annexe qui localise les principaux éléments du quartier.



École Ste-Colette et annexe

Environnement urbain

Légende

- École Ste-Colette et annexe
- Parc
- Réseau cyclable
- Sentier piéton
- Volume de circulation élevé
- Secteur commercial
- Secteur d'emploi

Autre pôle générateur de déplacements

- Activité communautaire, physique et culturelle
- Service aux citoyens
- Établissement scolaire et garderie

0 100 200 m

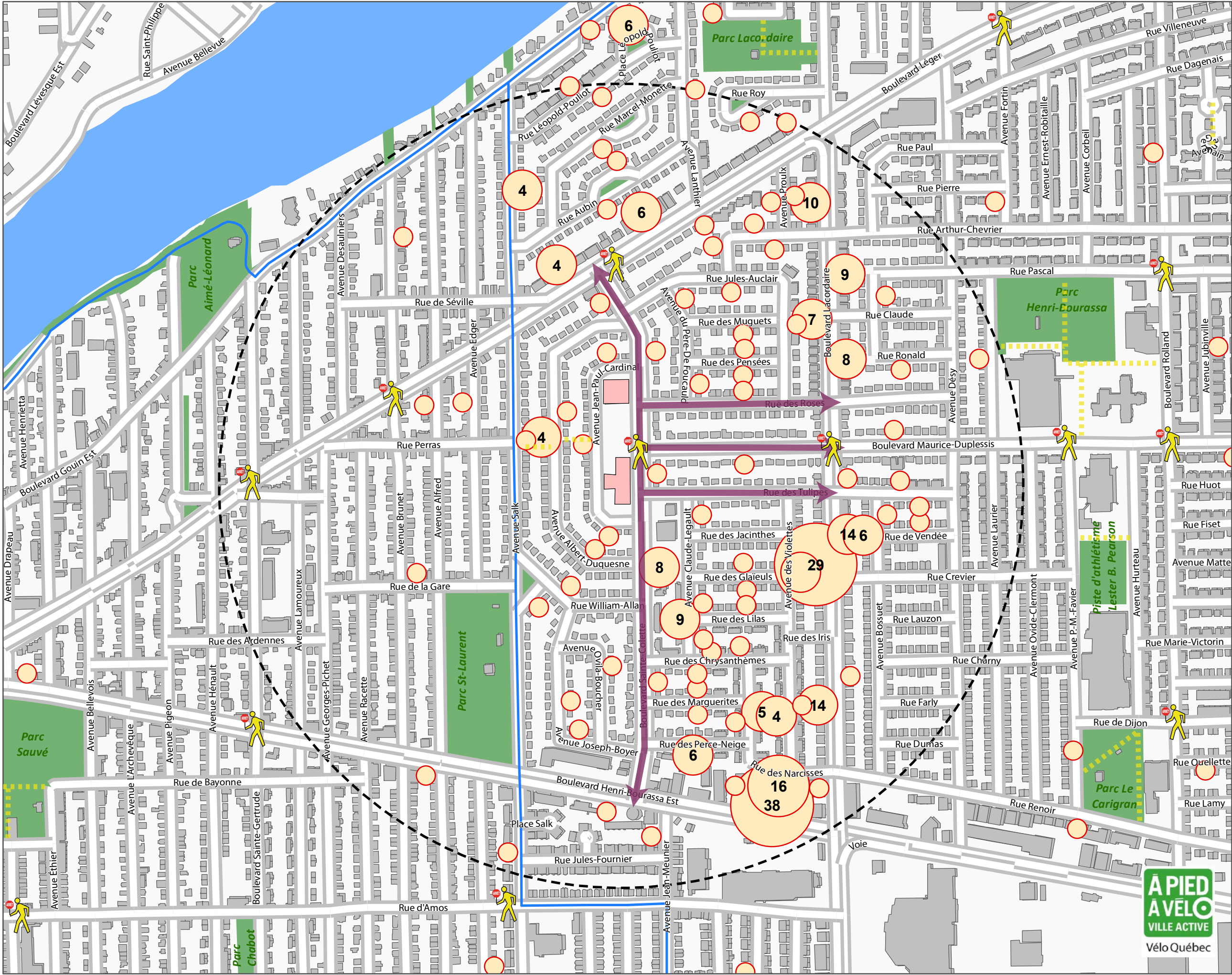


12.3 Répartition géographique des élèves

La répartition géographique des élèves nous indique que la quasi-totalité de ces derniers habite à distance de marche ou de vélo de l'école Sainte-Colette et de son annexe. En effet, en prenant l'école et son annexe comme point de référence on constate que :

- Le secteur où réside la plus forte concentration d'élèves, soit près de 329 élèves (65 %), se trouve dans un rayon correspondant à moins de 15 minutes à pied.
- La plupart des élèves restants demeurent à l'intérieur du périmètre à partir duquel l'école est accessible en moins de 15 minutes à vélo.

Aussi, lorsqu'on met en relation la répartition des élèves avec la trame de rue du quartier, on découvre que certaines rues sont des lieux de passage obligatoires pour les élèves et nécessitent une attention particulière (voir le point 9.6). À la page suivante se trouve une carte de répartition géographique des élèves qui identifient les principaux axes de cheminement des élèves de l'école Sainte-Colette et de son annexe.



École Ste-Colette et annexe

Répartition des élèves

Légende

Répartition des élèves

- 26 - 62
- 16 - 25
- 4 - 15
- 1 - 3

École Ste-Colette et annexe

Moins de 15 min à pied

Parc

Réseau cyclable

Sentier piéton

Brigadier scolaire

Axe de cheminement important

0 100 200 m

Moins de 15 min à vélo

Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAD 83
Date : Janvier 2016

**A PIÉD
À VÉLO**
VILLE ACTIVE
Vélo Québec

Géomatique
Vélo Québec
ASSOCIATION

12.4 Enjeux et recommandations

Table des matières

12.4.1	Le boulevard Ste-Colette, entre les boulevards Léger et Henri-Bourassa	96
12.4.1.1	L'intersection des boulevards Léger et Ste-Colette	96
12.4.1.2	Le boulevard Ste-Colette, devant l'école Sainte-Colette et son annexe (entre les intersections nord et sud de l'avenue Jean-Paul-Cardinal)	98
12.4.1.3	Le boulevard Ste-Colette, entre les rues Jean-Paul-Cardinal (intersection sud) et des Chrysanthèmes	99
12.4.1.4	L'intersection de l'avenue Joseph-Boyer, de la rue des Perce-Neige et du boulevard Ste-Colette	100
12.4.1.5	L'intersection des boulevards Ste-Colette et Henri-Bourassa	101
12.4.2	L'avenue Jean-Paul-Cardinal ainsi que les sentiers piétons qui permettent d'y accéder sans détour depuis l'avenue Salk	102
12.4.3	L'avenue des Violettes ainsi que les rues des Perce-Neige, des Narcisses, des Chrysanthèmes et des Iris	104
12.4.4	L'intersection des boulevards Maurice-Duplessis et Lacordaire	105
12.4.5	Le boulevard Lacordaire, aux intersections des rues des Roses et des Tulipes	106

12.4.1 Le boulevard Ste-Colette, entre les boulevards Léger et Henri-Bourassa

Enjeux

Limite de vitesse prescrite à 40 km/h, sauf devant l'école Sainte-Colette et son annexe, où la limite de vitesse prescrite est de 30 km/h.

Sur le boulevard Ste-Colette, selon des comptages effectués pour le compte de la Ville de Montréal aux mois de mars et d'avril 2009, en une journée :

- Seuls 1372 véhicules ont emprunté l'une des quatre voies de circulations disponibles à l'angle du boulevard Léger;
- Seuls 2234 véhicules ont emprunté l'une des quatre voies de circulations disponibles à l'angle du boulevard Henri-Bourassa;
- Le volume de circulation présent ne semble pas nécessiter la présence de quatre voies de circulations.

Caractéristiques de l'emprise	Ste-Colette
Largeur de la chaussée	22 m
Voie de circulation	4
Stationnement sur rue	Deux côtés
Trottoir	Deux côtés
Terreplein	1,5 m

Recommandations

Réduire le nombre de voies de circulations par la mise en place de mesures telles :

- Effectuer le marquage au sol de bandes hachurées afin de visuellement rétrécir la voie de circulation;
- Ajouter des bollards flexibles, des pots à fleurs et des supports à vélo;
- Configurer des espaces de stationnements obliques par l'arrière;
- À plus long terme, aménager des voies cyclables, entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue William-Allan, telles que projetées par la Ville de Montréal, et élargir les trottoirs et les terrepleins;
 - Profiter de l'élargissement des terrepleins pour aménager des îlots refuges.
- Prioriser le tronçon situé devant l'école Sainte-Colette et son annexe.



Stationnement oblique par l'arrière – arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Étendre la zone où la limite de vitesse est prescrite à 30 km/h à tout le boulevard Ste-Colette et mettre en place des mesures de modération de la circulation, tels des dos-d'âne allongés, afin de faire respecter cette nouvelle limite.

12.4.1.1 L'intersection des boulevards Léger et Ste-Colette

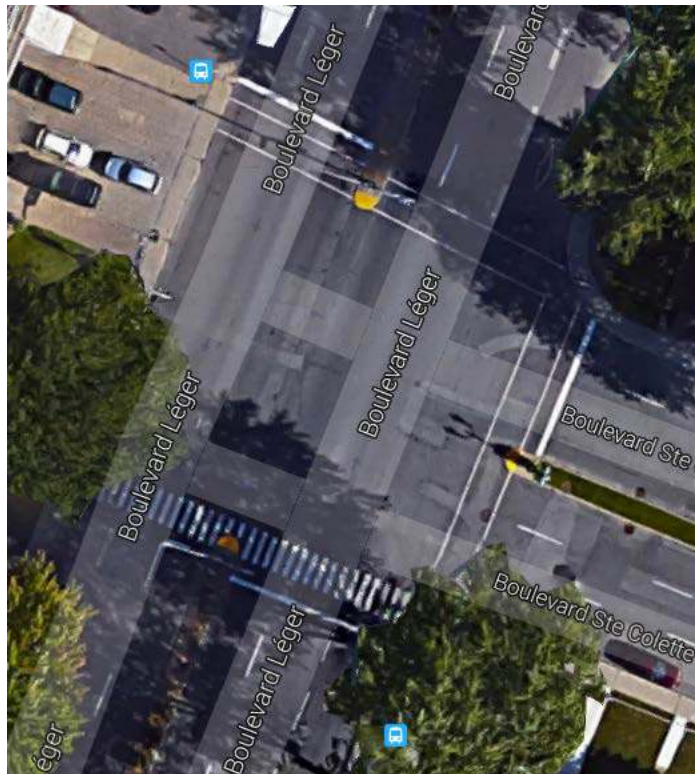
Enjeux

Du côté est, le passage piéton est obstrué par le terreplein avec, en son centre, un feu de circulation. Cette situation oblige les piétons à s'exposer au risque en contournant l'obstacle via la voie de circulation utilisée par les véhicules motorisés.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De feux de circulation, mais absence de feux piétons;
- D'un brigadier;
- D'un passage à bandes parallèles pour les traversées sud et est;

- D'un passage à bandes larges pour la traversée ouest;
- Les rayons de virages semblent larges.



L'intersection des boulevards Léger et St-Colette – arrondissement de Montréal-Nord (Google)

Caractéristiques de l'intersection en « T »	Léger		Ste-Colette	
Largeur de la chaussée	26 m		22 m	
Voie de circulation	4		4	
Stationnement sur rue	Hors pointe		Deux côtés	
Voie réservée bus/taxi	En pointe		-	
Terreplein	1,5 m		1,5 m	
Arrêt d'autobus	Lignes 48 et 49			
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage – Mars 2009	88	-	11 623	489

Recommandations

Envisager l'implantation de mesures telles :

- La mise en place temporaire de bacs à fleurs ou de bollards et, à plus long terme, de saillies de trottoir empiétant uniquement sur le boulevard Ste-Colette.
- Le prolongement et l'élargissement des terrepleins afin d'aménager des ilots refuges;
 - Du côté est, déplacer les feux de circulation en dehors de la trajectoire des piétons.
- L'installation de feux piétons à décompte numérique.
- Le recours, selon les débits piétonniers et afin d'augmenter leur visibilité, à du marquage au sol à bandes larges ou à des matériaux contrastés tels du béton ou des pavés pour un minimum de deux passages piétons.



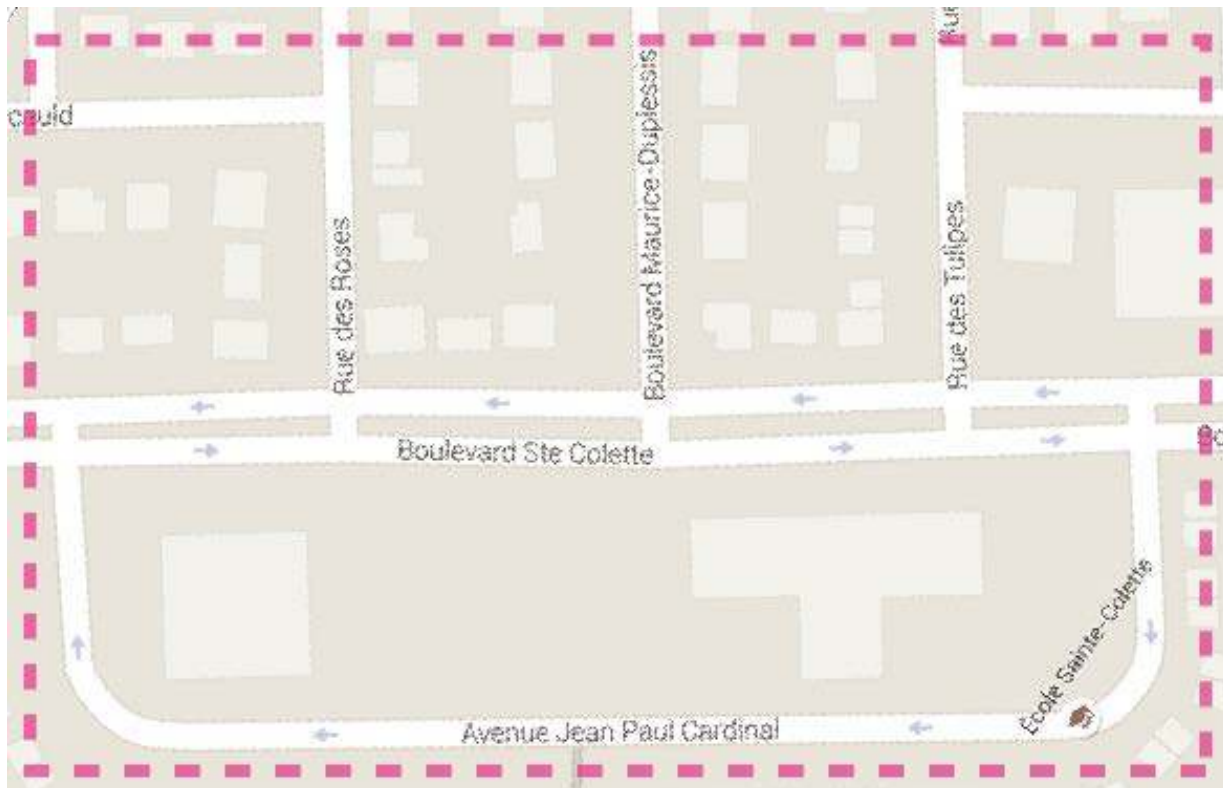
Exemple de passages piétons en pavés – arrondissement Le Sud-Ouest

12.4.1.2 Le boulevard Ste-Colette, devant l'école Sainte-Colette et son annexe (entre les intersections nord et sud de l'avenue Jean-Paul-Cardinal)

Enjeux

Sur ce tronçon du boulevard Ste-Colette :

- Le stationnement est interdit durant les heures d'école du côté ouest :
 - Lors de ces périodes, alors que les automobilistes ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible, la largeur de chaussée semble plus large que nécessaire;
 - Selon les membres du conseil d'établissement de l'école Sainte-Colette et de son annexe, les parents utilisent cette zone comme un débarcadère malgré l'interdiction de s'y stationner et plusieurs manœuvres à risque sont observées, dont du stationnement en double.
- Présence d'un brigadier à l'intersection du boulevard Maurice-Duplessis.
- Aux intersections du boulevard Maurice-Duplessis ainsi que des rues des Roses et des Tulipes :
 - Présence de panneaux d'arrêts toutes directions
 - Présence de terrepleins d'environ 1,5 m de large, mais ceux-ci sont soit trop court pour servir d'îlot refuge, soit l'absence de bateau pavé les rend inutilisable pour les piétons à mobilité réduite.
 - Selon les membres du conseil d'établissement de l'école Sainte-Colette et de son annexe, plusieurs manœuvres à risque sont observées :
 - Les arrêts obligatoires ne sont pas suffisamment respectés;
 - Certains parents y effectuent des manœuvres de virage en « U ».



Le boulevard Ste-Colette, entre les intersections nord et sud de l'avenue Jean-Paul-Cardinal (Google)

Recommandations

Augmenter la visibilité de la zone scolaire par la mise en place de mesures telles :

- Le marquage au sol de pictogrammes d'écoliers ou de la limite de vitesse prescrite;

- L'ajout, à chacune des extrémités de la zone visée :
 - D'une potence afin de positionner les panneaux de signalisation au centre du champ de vision des automobilistes plutôt qu'en bordure de rue;
 - D'un panneau d'affichage dynamique de la vitesse.

Définir, du côté ouest du boulevard Ste-Colette, une zone de débarcadère officielle pour les parents devant l'école Sainte-Colette et son annexe;

- Installer des panneaux de signalisation autorisant de se stationner pour 15 minutes maximum durant les jours d'écoles.

Aux intersections du boulevard Maurice-Duplessis et des rues des Roses et des Tulipes :

- Mettre en place des bacs à fleurs ou des bollards, puis à plus long terme, aménager des saillies de trottoir du côté est et élargir le trottoir du côté ouest;
 - L'élargissement des trottoirs aux intersections en « T » encadrera le stationnement sur rue et fera en sorte que les automobilistes n'aient pas l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible, lorsque le stationnement y est interdit.
- Prolonger et élargir les terrepleins afin d'aménager des ilots refuges;
- Ajouter des panneaux d'interdiction d'effectuer des manœuvres de virage en « U ».



Le début de la zone scolaire de l'école Sainte-Ambroise est identifié à l'aide de plusieurs mesures – arrondissement Rosemont – La Petite-Patrie (Google)

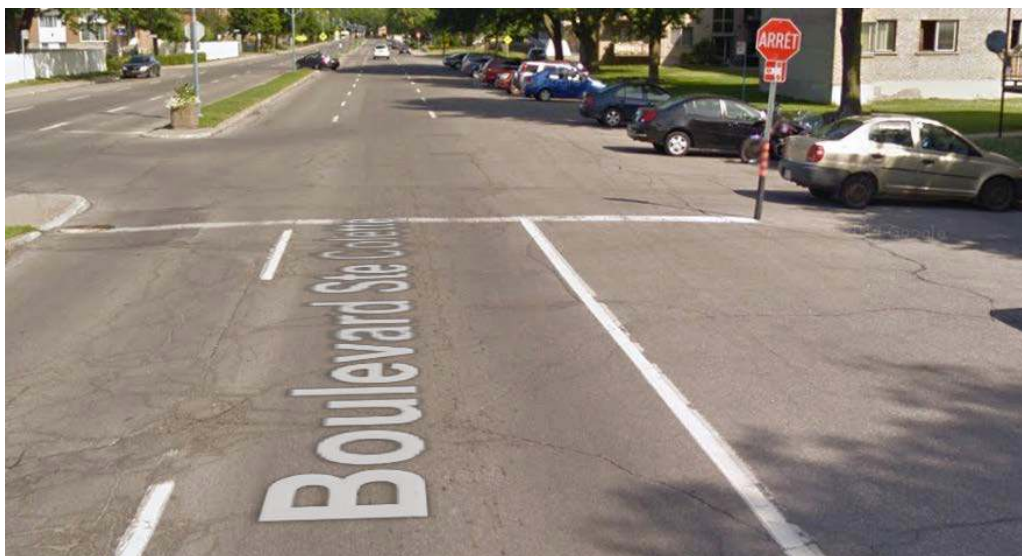
12.4.1.3 Le boulevard Ste-Colette, entre les rues Jean-Paul-Cardinal (intersection sud) et des Chrysanthèmes

Enjeux

Sur ce tronçon du boulevard Ste-Colette :

- Présence, en comparaison avec le reste du boulevard Ste-Colette et pour un même nombre de voies de circulations, d'une largeur excédentaire de chaussée du côté ouest;
 - Existence d'un espace résiduel d'environ 3 m de large entre la voie de circulation la plus à l'est et la bande de stationnements perpendiculaires. Les véhicules qui circulent en direction nord ont l'impression qu'une voie supplémentaire est disponible. La largeur de la chaussée semble plus large que nécessaire.
- Du côté est, le stationnement s'effectue de manière perpendiculaire, par l'arrière ou par l'avant. Contrairement au stationnement perpendiculaire par l'arrière, le stationnement perpendiculaire par l'avant est déconseillé à cause de la mauvaise visibilité du conducteur :
 - À l'entrée, alors que la manœuvre d'accès à la case peut se faire sans prévenir et coincer un cycliste dans l'angle mort;
 - À la sortie, alors que le conducteur doit reculer sans voir les cyclistes et les véhicules en circulation.
- La configuration en « T » des intersections rend difficile la distinction des espaces où il est permis de se stationner, des espaces qui doivent être laissés libre afin que les piétons puissent compléter leur traversée.

Caractéristiques de l'emprise	Boulevard Ste-Colette
Largeur de la chaussée	27 m
Voie de circulation	4
Stationnement sur rue	Deux côtés
Terreplein	1,5 m
Trottoir	Deux côtés



Au sud de la rue William-Allan, la ligne de rive est continue, alors qu'au nord, elle est pointillée – arrondissement de Montréal-Nord (Google)

Recommandations

Du côté ouest de ce tronçon du boulevard Ste-Colette :

- Effectuer le marquage au sol d'espaces de stationnements obliques par l'arrière.
- Empêcher le stationnement, vis-à-vis les intersections, par la mise en place de marquage au sol, de bacs à fleurs ou de bollards, puis à plus long terme par l'élargissement du trottoir.
- Limiter l'impression qu'une voie supplémentaire est présente tout au long de ce tronçon du boulevard Ste-Colette, à l'instar de ce qui est déjà réalisé à l'approche de la rue William-Allan, par le marquage au sol d'une ligne continue plutôt que pointillée.

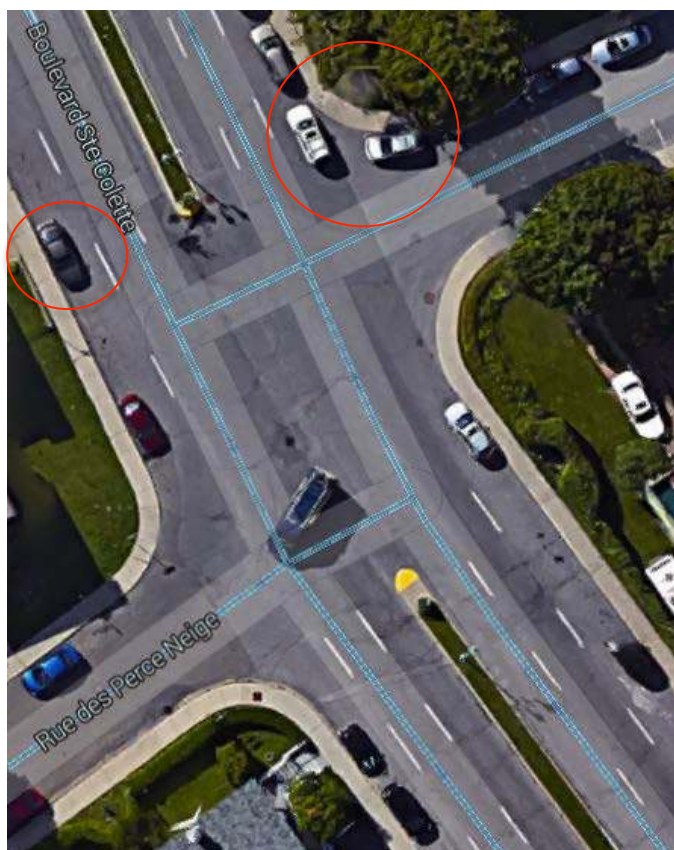
12.4.1.4 L'intersection de l'avenue Joseph-Boyer, de la rue des Perce-Neige et du boulevard Ste-Colette

Enjeux

Selon les membres du conseil d'établissement de l'école Sainte-Colette et de son annexe, les clients du centre Médico-dentaire Montréal-Nord se stationnent fréquemment à moins de 5 m de l'intersection, ce qui obstrue la visibilité et complique la traversée de l'intersection pour tous les usagers.

La configuration décalée de l'intersection rend difficile la distinction des espaces où il est permis de se stationner, des espaces qui doivent être laissés libres afin que les piétons puissent compléter leur traversée;

- Au coin nord-ouest la présence d'une borne-fontaine pallie cette problématique.



Caractéristiques de l'intersection	Ste-Colette	Perce-Neige	Joseph-Boyer
Largeur de la chaussée	22 m	9 m	9 m
Voie de circulation	4	1	2
Stationnement sur rue	Deux côtés	Deux côtés	Deux côtés
Terreplein	1,5 m	-	-
Accident	Piéton		Vélo
2006-2011	1		-

Présence d'autos stationnées à moins de 5 m de l'intersection et vis-à-vis la trajectoire de piétons – arrondissement de Montréal-Nord (Google)

Recommandations

Empêcher le stationnement, vis-à-vis les intersections, par la mise en place de marquage au sol, de bacs à fleurs ou de bollards, puis à plus long terme par l'aménagement de saillies de trottoir.

12.4.1.5 L'intersection des boulevards Ste-Colette et Henri-Bourassa

Enjeux

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De feux de circulation, mais absence de feu piéton et de phase protégée. Selon les membres du conseil d'établissement de l'école Sainte-Colette et de son annexe :
 - Étant donnée l'absence de phase protégée pour les piétons et la configuration en « T » de l'intersection, est le lieu de plusieurs conflits entre les véhicules motorisés, lesquels désirent tous tourner, et les piétons qui désirent traverser;
 - La durée des feux de circulation ne permet pas aux piétons de compléter facilement leur traversée.
- De passages à bandes parallèles des côtés nord, ouest et est.
- D'ilots refuges :
 - D'environ 1,5 m de large du côté ouest;
 - D'environ 4 m de large du côté est, mais l'absence de bateau pavé le rend inutilisable pour les piétons à mobilité réduite.
- D'un terreplein d'environ 1,5 m de large du côté nord, mais sa partie bétonnée est trop restreinte pour être un ilot refuge.

- Du côté sud, le trottoir est interrompu par deux immenses entrées charretières, lesquelles semblent plus grandes que nécessaire;
 - Les sections sud des passages piétons ouest et est ne sont pas rectilignes afin de ne pas aboutir au milieu des entrées charretières.

Recommandations

Envisager la mise en place de mesures telles :

- Installer des bacs à fleurs ou des bollards et, à plus long terme, aménager des saillies de trottoir empiétant uniquement sur le boulevard Ste-Colette.
- Prolonger, élargir et aménager des bateaux pavés aux ilots refuges et au terreplein.
- Installer des feux piétons à décompte numérique et programmer une phase protégée pour les piétons.
- Recourir, selon les débits piétonniers et afin d'augmenter la visibilité des passages piétons, à du marquage au sol à bandes larges ou à des matériaux contrastés tels du béton ou des pavés.
- Réduire au minimum l'emprise des entrées charretières et déplacer légèrement leur pente vers le sud afin que le trottoir soit de niveau;
 - Profiter de cette intervention pour rendre les passages piétons rectilignes et perpendiculaires aux trottoirs, tout en s'assurant qu'ils demeurent alignés avec les bateaux pavés.

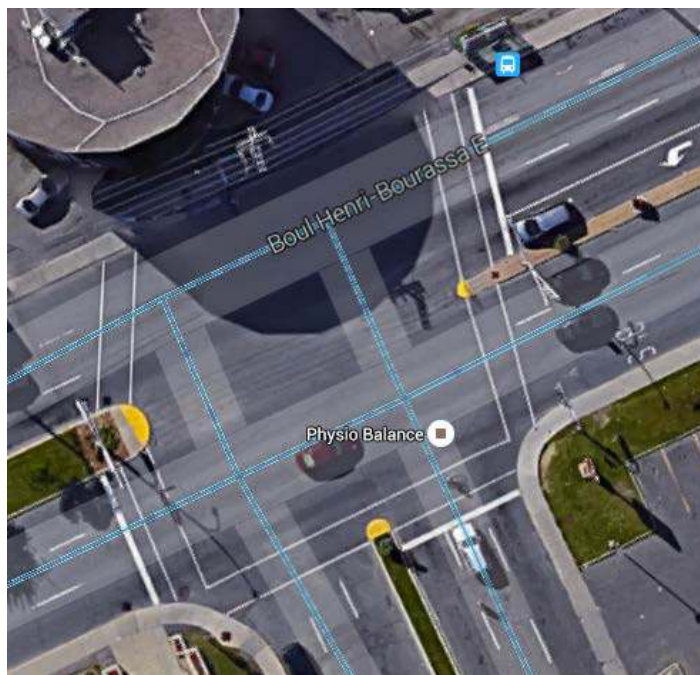
12.4.2 L'avenue Jean-Paul-Cardinal ainsi que les sentiers piétons qui permettent d'y accéder sans détour depuis l'avenue Salk

Enjeux

Sur l'avenue Jean-Paul-Cardinal :

- La limite de vitesse prescrite est de 30 km/h sur presque tout le tronçon;
 - Au sud, la limite de vitesse est prescrite à 40 km/h, pour un court tronçon d'à peine une cinquantaine de mètres, avant que ne recommence la zone où la limite de vitesse est prescrite à 30 km/h sur le boulevard Ste-Colette.

Caractéristiques de l'intersection	Ste-Colette	Henri-Bourassa		
		Ouest	Est	
Stationnement sur rue	Deux côtés	Hors pointe	Hors pointe côté nord Interdit côté sud	
Largeur de la chaussée	22 m	25 m		
Voie de circulation	4	5		
Voie réservée bus/taxi	-	En pointe		
Arrêt d'autobus	Lignes 69, 252, 380 et 469			
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	2		-	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage – Mars 2009	968	5	22 432	1052

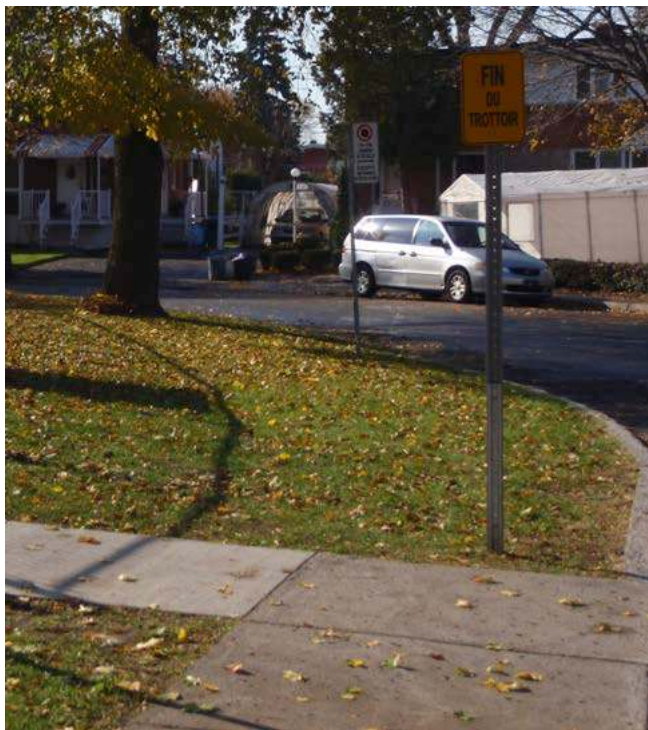


L'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Ste-Colette (Google)

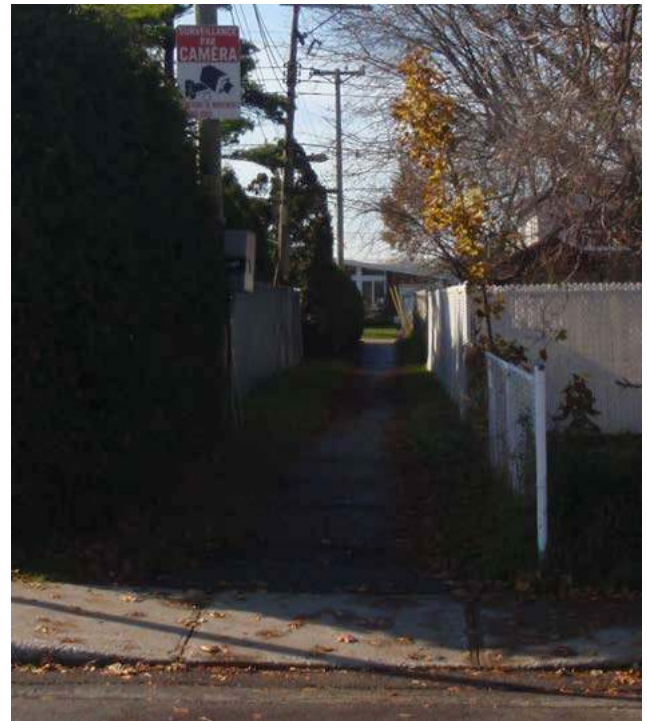
- Absence de trottoir du côté est, là où sont localisés la zone de débarcadère pour les autobus scolaires ainsi que les accès à la cour de l'école Sainte-Colette et de son annexe. Les autobus scolaires doivent débarquer les élèves :
 - Sur le gazon l'été, ce qui peut être problématique lorsqu'il pleut;
 - Au milieu de la rue l'hiver.

Pour accéder sans détour à l'avenue Jean-Paul-Cardinal, depuis l'avenue Salk, les piétons bénéficient de deux sentiers piétons :

- Étant dans le même axe que le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Perras, ces deux sentiers piétons constituent un raccourci incitatif pour les déplacements actifs.
- Absence de marquage au sol de passage piéton non protégé permettant de relier les deux sentiers piétons et la cour d'école.



Absence de trottoir du côté est de l'avenue Jean-Paul-Cardinal



Sentier piéton entre les avenues Jean-Paul-Cardinal et Albert-Duquesne

Recommandations

Faciliter l'accès à la cour de l'école Sainte-Colette et de son annexe, pour les piétons en provenance des autobus scolaires et du sentier piéton, par la mise en place de mesures telles :

- Aménager un trottoir, du côté est de l'avenue Jean-Paul-Cardinal, qui permet minimalement d'accéder à l'ensemble des accès à la cour de l'école Sainte-Colette et de son annexe.
- Effectuer le marquage au sol de passages piétons non protégés vis-à-vis les sentiers piétons, sur les avenues Albert-Duquesne et Jean-Paul-Cardinal;
 - Décourager ou empêcher les véhicules de se stationner vis-à-vis ces derniers, par le recours à du marquage au sol, des bacs à fleurs ou des bollards, puis à plus long terme, par l'aménagement de saillies de trottoir.
- Lorsque l'école Sainte-Colette et son annexe procèderont à la réfection de leur cour d'école, envisager l'aménagement d'un sentier piéton suffisamment large et éclairé pour être confortable et sécuritaire, afin de permettre d'accéder au raccourci entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Perras en tout temps.

- Étendre la zone où la limite de vitesse est prescrite à 30 km/h à l'ensemble de l'avenue Jean-Paul-Cardinal.

12.4.3 L'avenue des Violettes ainsi que les rues des Perce-Neige, des Narcisses, des Chrysanthèmes et des Iris

Enjeux

Secteur où réside une concentration élevée d'élèves fréquentant l'école Sainte-Colette et son annexe.

Sur l'ensemble des rues de ce secteur :

- La limite de vitesse est prescrite à 40 km/h.
- Le stationnement sur rue est permis des deux côtés, mais est peu utilisé puisque les résidences du secteur ont généralement des espaces de stationnement privés.
- Absence de trottoir sur certains tronçons :
 - Selon les membres du conseil d'établissement de l'école Sainte-Colette et de son annexe, les élèves y sont souvent aperçus en train de marcher au milieu de la rue;
 - Sur les tronçons de la rue des Narcisses qui ne bénéficient actuellement que d'un seul trottoir, l'aménagement d'un second trottoir est prévu durant l'été 2016;
 - Sur la rue des Iris, laquelle ne bénéficie actuellement d'aucun trottoir, l'aménagement de trottoirs des deux côtés de la rue est prévu durant l'été 2016.

Accident (2006-2011)	Piéton	Vélo
Des Violettes et des Lilas	1	-



Plusieurs trottoirs sont absents dans le secteur de l'avenue des Violettes ainsi que les rues des Perce-Neige, des Narcisses, des Chrysanthèmes et des Iris (Google)

Recommandations

À l'instar de ce qui sera réalisé sur les rues des Narcisses et des Iris, profiter des réfections majeures de chaussée pour aménager des trottoirs et à terme, que l'ensemble des rues de ce secteur bénéficie de trottoirs des deux côtés de la rue.

12.4.4 L'intersection des boulevards Maurice-Duplessis et Lacordaire

Enjeux

Cette intersection est sur l'un des axes de cheminement principaux des élèves :

- Des écoles du corridor vert;
- De l'école Sainte-Colette et de son annexe.

Pour traverser l'intersection les piétons bénéficient :

- De feux de circulation, mais absence de feu piéton;
- D'un brigadier;
- De trois passages piétons à bandes parallèles pour les traversées nord, ouest et est;
- D'un passage à bandes larges pour la traversée sud;
- Présence de terrepleins, mais ceux-ci arrêtent avant les passages piétons et ne sont donc pas des îlots refuges.

Recommandations

Mettre en place des bacs à fleurs ou des bollards et, à plus long terme, de saillies de trottoir empiétant uniquement sur le boulevard Maurice-Duplessis.

Élargir et prolonger les terrepleins afin d'offrir des îlots refuges dans l'axe est-ouest.

Installation des feux piétons à décompte numérique.



Îlot refuge séparé physiquement de la circulation par des pots à fleurs – Ville de Mont-Royal (Google)

Caractéristiques de l'intersection	Maurice-Duplessis	Lacordaire		
Largeur de la chaussée	13 m	22 m		
Voie de circulation	2	4		
Terreplein	1,5 m	-		
Stationnement sur rue	Deux côtés	Hors pointe		
Voie réservée bus/taxi	-	En pointe		
Arrêt d'autobus	Lignes 32, 49, 69, 353, 380 et 432			
Accident	Piéton		Vélo	
2006-2011	1		2	
Débit de circulation	Piéton	Vélo	Voiture	Camion
Comptage – Juin 2009	649	33	9564	635

12.4.5 Le boulevard Lacordaire, aux intersections des rues des Roses et des Tulipes

Enjeux

Ces deux intersections sont sur des axes de cheminement principaux des élèves :

- Des écoles du corridor vert ;
- De l'école Sainte-Colette et de son annexe.

Accident (2006-2011)	Piéton	Vélo
Des Roses	2	-
Des Tulipes	1	1

Pour traverser le boulevard Lacordaire, autant à l'intersection de la rue des Roses qu'à celle de la rue des Tulipes, les piétons bénéficient d'un passage piéton non protégé et d'un îlot refuge du côté sud :

- Les deux îlots refuges, d'une largeur d'environ 1,5 m, sont trop courts et arrêtent avant les passages piétons non protégés;
- Selon le personnel et les parents de l'école Sainte-Colette et de son annexe, la priorité aux piétons n'y est pas respectée;
- En moyenne, 16 000 véhicules circulent quotidiennement sur le boulevard Lacordaire, entre les boulevards Henri-Bourassa et Léger²⁷.



Intersection du boulevard Lacordaire et de la rue des Tulipes – arrondissement de Montréal-Nord

Recommandations

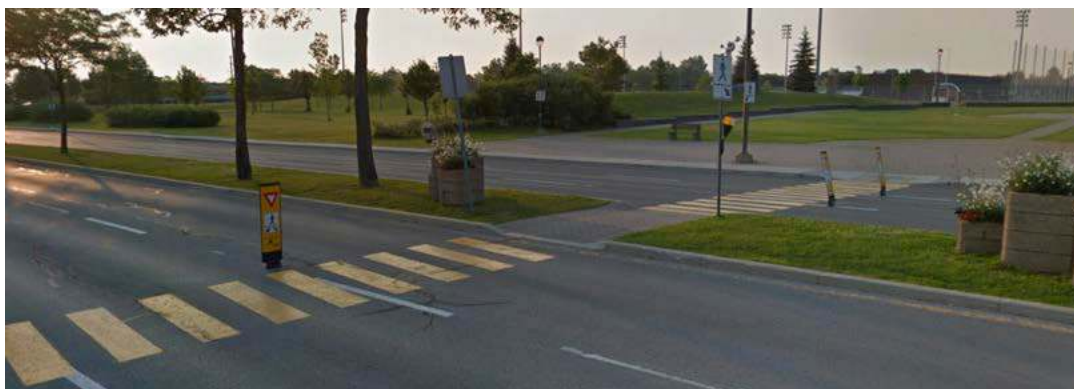
Mettre en place des bacs à fleurs ou des bollards et, à plus long terme, des saillies de trottoir empiétant uniquement sur les rues des Roses ou des Tulipes.

Aménager des îlots refuges plus confortables en prolongeant et en élargissant les terrepleins du côté sud.

Installer des feux de circulation et des feux piétons à décompte numérique;

- À défaut, prendre des mesures pour rappeler aux automobilistes qu'ils doivent céder le passage à l'approche d'un passage piéton non protégé :
 - Ajouter des balises centrales et des panneaux de signalisation clignotants;
 - Utiliser des pavés ou du béton afin d'augmenter la visibilité des passages piétons non protégés.

²⁷ Figure 4.4 : Débits journaliers moyens annuels estimés, Plan Local de Déplacements de l'Arrondissement de Montréal-Nord



Boulevard de Salaberry – Ville de Dollard-des-Ormeaux (Google)



Mesures pour favoriser le respect d'un passage piéton non protégé sur le boulevard des Trinitaires – arrondissement Le Sud-Ouest

12.5 Tableau synthèse des accidents répertoriés aux environs de l'école Sainte-Colette et de son annexe entre 2006 et 2011

En analysant l'ensemble des accidents répertoriés aux lieux pour lesquels des recommandations ont été formulées, on s'aperçoit que les accidents ayant occasionné une blessure majeure ou un décès ce sont tous déroulés à une intersection dont au moins une des deux rues est une collectrice ou une artère. Par conséquent, la réalisation des recommandations formulées qui concernent des routes collectrices ou artérielles devrait être priorisée.

Enjeux	Intersection ou tronçon	Type d'utilisateur impliqué			Gravité de la blessure		
		Piéton	Cycliste	Occupant d'une automobile	Légère	Majeure	Décès
12.4.1.4	Joseph-Boyer, Perce-Neige et Ste-Colette	1			1		
12.4.1.5	Ste-Colette et Henri-Bourassa	2		1	2	1	
12.4.3	Secteur des Violettes, des Perce-Neige, des Narcisses, des Chrysanthèmes et des Iris	1			1		
12.4.4	Maurice-Duplessis et Lacordaire	1	2		3	2	
12.4.5	Lacordaire et des Roses	2			1		1
	Lacordaire et des Tulipes	1	1			2	

École Ste-Colette et son annexe

Enjeux et recommandations

Légende

-  Brigadier
-  Feux de circulation
-  Passage piéton
-  Sentier piéton
-  Balise centrale
-  Absence de trottoir
-  École du corridor vert
-  Parc
-  Réseau cyclable

0 100 m



Source de données : MTQ, CANVEC, Vélo Québec
Projection : MTQ Lambert
Système de référence géodésique : NAD 83
Date : Février 2016



12.4.1 Ste-Colette, entre Léger et Henri-Bourassa
– Réduire le nombre de voies de circulations;
• Prioriser le tronçon situé devant l'école Sainte-Colette et son annexe.
– Étendre la zone où la limite de vitesse est prescrite à 30 km/h à tout le boulevard Ste-Colette;
• Favoriser le respect de cette limite de vitesse par la mise en place de mesures de modération de la circulation.

12.4.1.1 L'intersection de Léger et Ste-Colette
– Sécuriser l'intersection par des aménagements;
– Ajouter des feux piétons et augmenter la visibilité d'un minimum de deux passages piétons.

12.4.4 L'intersection de Maurice-Duplessis et Lacordaire
– Sécuriser l'intersection par des aménagements et installer des feux piétons.

12.4.1.2 Le boulevard Ste-Colette, devant l'école Sainte-Colette et son annexe
– Augmenter la visibilité de la zone scolaire;
– Aménager une zone de débarcadère officielle pour les parents;
– Sécuriser les intersections par des aménagements aux angles de Maurice-Duplessis, de des Roses et de des Tulipes.

12.4.2 Jean-Paul-Cardinal ainsi que les sentiers piétons qui permettent d'y accéder sans détour depuis Salk
– Aménager un trottoir du côté est de Jean-Paul-Cardinal;
– Effectuer le marquage au sol de passages piétons non protégés vis-à-vis les sentiers piétons, sur Albert-Duquesne et Jean-Paul-Cardinal;
• Empêcher les véhicules de se stationner vis-à-vis ces derniers.
– Lors de la réfection de la cour de l'école Sainte-Colette et son annexe, envisager d'aménager un sentier piéton afin de permettre d'accéder au raccourci entre le boulevard Maurice-Duplessis et la rue Perras en tout temps;
– Étendre la zone où la limite de vitesse est prescrite à 30 km/h à l'ensemble de l'avenue Jean-Paul-Cardinal.

12.4.1.3 Ste-Colette, entre Jean-Paul-Cardinal (intersection sud) et des Chrysanthèmes
– Effectuer le marquage au sol d'espaces de stationnements obliques par l'arrière;
– Empêcher le stationnement vis-à-vis les intersections;
– Limiter l'impression qu'une voie supplémentaire est présente, par le marquage au sol d'une ligne continue plutôt que pointillée.

12.4.5 Lacordaire, aux intersections de des Roses et des Tulipes
– Sécuriser ces deux intersections par des aménagements;
– Installer des feux de circulation et des feux piétons à décompte numérique;
• À défaut, prendre des mesures pour rappeler aux automobilistes qu'ils doivent céder le passage à l'approche d'un passage piéton non protégé.

12.4.3 Des Violettes, des Perce-Neige, des Narcisses, des Chrysanthèmes et des Iris
– Profiter des réfections majeures de chaussée pour aménager des trottoirs des deux côtés de la rue.

12.4.1.4 L'intersection de Joseph-Boyer, des Perce-Neige et Ste-Colette
– Empêcher le stationnement vis-à-vis les intersections.

12.4.1.5 L'intersection de Ste-Colette et Henri-Bourassa
– Sécuriser l'intersection par des aménagements;
– Installer des feux piétons et programmer une phase protégée pour les piétons;
– Augmenter la visibilité des passages piétons selon les débits piétonniers;
– Réduire au minimum l'emprise des entrées charretières et profiter de cette intervention pour rendre les passages piétons rectilignes et perpendiculaires aux trottoirs.



À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec. Son déploiement dans l'arrondissement de Montréal-Nord est rendu possible grâce au soutien et à l'appui financier des organismes suivants :

- [Québec en Forme](#)
- [Direction de santé publique de Montréal](#)
- [Arrondissement de Montréal-Nord](#)



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

