

L'ANONYME

Plan de

déplacements scolaires

de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve



Transports
Québec 

 Infrastructure
Canada

2023–2024

Table des matières

Glossaire	4
Liste des acronymes	6
Mise en contexte	7
Méthodologie.....	10
Portrait de l'arrondissement.....	15
École Baril	18
École Boucher-De la Bruère.....	28
École Guillaume-Couture	35
École La Vérendrye	46
École Louis-Dupire	53
École Notre-Dame-de-l'Assomption	61
École Saint-Clément	69
École Saint-Donat	77
École Saint-Fabien	87
École Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle	99
École Saint-Justin	109
École Saint-Nom-de-Jésus.....	122
École Sainte-Claire	132
École Sainte-Jeanne-d'Arc	141
École Sainte-Louise-de-Marillac	149
Conclusion.....	158
Bibliographie.....	159
Questionnaire aux parents	162

Glossaire

1. **Abords de l'école :** Ce terme fait référence à l'îlot dans lequel s'insère physiquement le bâtiment ainsi qu'aux rues et intersections adjacentes. Les corridors scolaires reliés sont également considérés. Cette perspective à l'échelle *micro* permet de recommander des interventions précises à des endroits bien définis.
2. **À mon école ça marche ! :** Depuis 2018, L'Anonyme organise un concours visant à promouvoir les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école. L'initiative s'est déployée initialement dans le cadre de la campagne *J'EMBARQUE! – Les Rendez-vous de la mobilité durable*, en collaboration avec les écoles de l'arrondissement Mercier—Hochelaga-Maisonneuve. Le projet a bénéficié du soutien financier du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec. Interrompue durant la pandémie, l'initiative a repris en 2022 et en sera à sa 5^e édition. Le bilan de l'édition 2023 nous a permis de dégager les taux de participation pour chaque école de l'arrondissement. Le concours se tient en mai ou en septembre et consiste à inviter l'ensemble des élèves de l'arrondissement à se rendre à leur école à pied, à vélo ou en trottinette, sur un jour ou une semaine, dépendamment des éditions.
3. **Bande cyclable :** Ce type d'aménagement correspond à une voie sur la chaussée qui est réservée exclusivement aux vélos. Elle se distingue des autres voies par du marquage sur la chaussée ou un revêtement de couleur distincte. La bande cyclable ne comprend pas de séparation physique avec les voies de circulation automobile. Du fait de ses quelques désavantages, la bande cyclable doit respecter des critères d'implantation (nombre de voies, limite de vitesse, débit véhiculaire maximal, stationnement) pour demeurer sécuritaire (Vélo Québec, 2017a).
4. **Chaussée désignée :** La chaussée désignée est une rue ou une route à faible débit de circulation, partagée par les vélos et les automobiles et officiellement reconnue comme voie cyclable. Elle peut comprendre des mesures d'apaisement de la circulation limitant la vitesse des automobiles et améliorant ainsi le confort et la sécurité des cyclistes. La chaussée désignée est un aménagement qui s'implante sur une rue ou une route existante à faible débit de circulation (Vélo Québec, 2017b).
5. **Corridor scolaire :** Une zone scolaire est toute partie d'un chemin public qui longe les limites du terrain d'un établissement offrant un service d'enseignement primaire ou secondaire. Son implantation vise à assurer la sécurité des élèves en incitant les usager·ères de la route à redoubler de prudence à l'approche du terrain d'un tel établissement (Gouvernement du Québec, 2023). Notez que le Service de police de Montréal utilise le terme « rue corridor ».
6. **Mobilité active :** La mobilité active représente un moyen de déplacement effectué à l'aide du corps humain, que ce soit avec ou sans assistance électrique. Aussi connu sous le nom de transport actif, ce mode de déplacement est de plus en plus encouragé par les municipalités et autres institutions. Il regroupe la marche, le vélo, la trottinette, ainsi que tout autre type d'équipement impliquant un effort physique.
7. **Mobilité indépendante :** Ce concept évoque la liberté de se déplacer de manière autonome, sans être accompagné·e par un·e adulte. Cette pratique présente des bénéfices sur le développement social, cognitif et émotionnel de l'enfant, en lui apprenant à se repérer dans la ville, à développer son sens de la responsabilité et à apprivoiser son environnement.

- 
8. **Piste cyclable** : Cet aménagement est destiné uniquement aux cyclistes. Elle est située soit hors de la chaussée (en site propre), soit sur la chaussée, avec une séparation physique des voies de circulation (bordure de béton, espace tampon, différence de niveau). Dans l'arrondissement, on retrouve surtout des pistes cyclables sur chaussée (Vélo Québec, 2017c).
 9. **Trottibus** : Aussi connu sous le nom de Pédibus, cette initiative originaire du Danemark consiste en un «autobus pédestre» avec un itinéraire établi. Ce groupe de marcheur·euses, supervisé·es par un·e adulte (parent, retraité·e, bénévole), comprend des arrêts et un horaire bien organisé des résidences des élèves jusqu'à l'école. Au Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer encadre le tout. Plusieurs avantages sont recensés à la suite de l'implantation d'un Trottibus : amélioration de la sécurité; amélioration de l'organisation familiale; réduction des émissions de GES; retombées éducatives; hausse de la sociabilité et de l'entraide dans les quartiers.
 10. **Rue-école** : Une rue-école désigne une rue située aux abords immédiats d'une école, fermée à la circulation automobile pour une période de 15 à 90 minutes aux horaires d'arrivée et de départ des enfants. Ce précédent améliore la sécurité dans le quartier tout en favorisant le jeu libre, les déplacements actifs et indépendants, la quiétude et les contacts sociaux entre les différents acteurs scolaires (Centre d'écologie urbaine de Montréal, 2023).
 11. **Vision Zéro**: Adoptée par la Ville de Montréal en 2018 et tout récemment par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, cette approche vise à éliminer les décès et blessés graves dus à une collision routière. La sécurité de tous les usager·es demeure la clé de voûte de cette mentalité. En reconnaissant que l'erreur est humaine, une approche systémique est privilégiée et la responsabilité devient collective, au-delà de l'éducation individuelle.
 12. **Zone scolaire** : Une zone scolaire est toute partie d'un chemin public qui longe les limites du terrain d'un établissement offrant un service d'enseignement primaire ou secondaire. Son implantation vise à assurer la sécurité des élèves en incitant les usager·es de la route à redoubler de prudence à l'approche du terrain d'un tel établissement (Gouvernement du Québec, 2023).



Liste des acronymes

1. **DRSP** : Direction régionale de santé publique
2. **HLM** : Habitation à loyer modique
3. **INRS** : Institut national de la recherche scientifique
4. **IMSE** : Indice de milieu socio-économique
5. **MTMD** : Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
6. **REV** : Réseau express vélo
7. **SPVM** : Service de Police de la Ville de Montréal
8. **SRB** : Service rapide par bus
9. **STM** : Société de transport de Montréal

Mise en contexte

L'Anonyme

L'Anonyme vise à promouvoir des comportements sécuritaires et des relations égalitaires ainsi qu'à prévenir la transmission des infections transmissibles sexuellement ou par le sang (ITSS) par une approche humaniste de proximité. Notre démarche est basée sur une approche humaniste, empreinte d'écoute active et mise sur le respect du rythme des personnes à qui elle s'adresse. Dans une philosophie de réduction des risques axée sur la diminution des comportements non sécuritaires et le renforcement des facteurs de protection, notre objectif est de donner aux personnes en difficulté la chance de reprendre le pouvoir sur leur vie et de se réconcilier avec eux-mêmes et avec la société tout en minimisant les impacts sur leur santé. La complémentarité des actions et la création d'ententes de collaboration sont des éléments centraux qui teintent les interventions de L'Anonyme. L'organisme réalise sa mission à travers quatre programmes :

- Intervention de proximité ;
- Éducation à la sexualité ;
- Logements ;
- Sécurité urbaine.



LE PROGRAMME SÉCURITÉ URBAINE

L'objectif du programme Sécurité urbaine est de permettre à toutes les personnes d'être dans l'espace public et de s'y sentir en sécurité. Plus précisément, le volet aménagement et mobilisation de l'équipe de Sécurité urbaine vise à favoriser l'appropriation de l'espace public et le sentiment d'appartenance de la communauté par une approche ascendante et la mise en valeur de l'expertise collective afin de créer des milieux de vie sécuritaire, solidaire et inclusif. Les actions du volet aménagement et mobilisation sont les suivantes :

- Marches exploratoires ;
- Analyse de l'aménagement sécuritaire ;
- Ateliers et formations ;
- Intervention en cohabitation sociale

Introduction

Depuis les années 1970, la marche et le vélo pour se rendre à l'école sont des moyens de transport de moins en moins utilisés (Burigusa et al., 2011). Ce phénomène peut s'expliquer par le fait que les parents ont une perception négative de la sécurité autour de l'école, et donc, conduisent les enfants en voiture. Le comportement des parents favorise l'augmentation de la circulation routière autour de l'école et participe par le fait même, à l'insécurité routière aux abords de l'école. Il en résulte que les enfants marchent moins pour se rendre à l'école et que la congestion automobile y augmente (Gagné et Lewis, 2010). La diminution des déplacements actifs vers l'école chez les jeunes a un effet important sur leur santé, sur l'environnement et sur la sécurité des personnes, il est nécessaire de s'y attarder.

Ce rapport s'inscrit dans le cadre d'un projet qui vise l'amélioration de la sécurité aux abords des écoles ainsi que l'augmentation des déplacements actifs et autonomes chez les enfants de 15 écoles primaires localisées dans l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve (MHM). Il s'arrime également avec le Programme de sécurisation aux abords des écoles de Montréal (Commission sur le transport et les travaux publics, 2024) et la Vision zéro décès et blessé grave (Ville de Montréal, 2022).

Le plan de déplacement a été réalisé par l'équipe du volet aménagement et cohabitation du Programme en sécurité urbaine de L'Anonyme. La récolte de données et la rédaction ont duré de l'automne 2022 au printemps 2024. Il a été rendu possible grâce à un financement du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec et Infrastructure Canada, en collaboration avec l'arrondissement MHM.

Objectifs du projet

Le plan de déplacement est un document d'analyse sur la sécurité aux abords des écoles. Il propose un portrait du contexte socioenvironnemental ainsi qu'une évaluation de la sécurité routière aux abords des écoles, afin de reconnaître les aménagements, les facteurs et les méthodes qui favorisent et freinent le transport actif et autonome des jeunes. Il en ressort des recommandations, axées sur une volonté d'augmenter la part modale de transport actif chez les élèves et d'augmenter leur autonomie dans les déplacements, contribuant à la fois à améliorer la santé des enfants et la sécurité par la réduction du nombre de voitures sur les routes.

LES OBJECTIFS SPÉCIFIQUES SONT LES SUIVANTS :

- Définir les principaux freins à la mobilité active et autonome des élèves du primaire;
- Favoriser l'augmentation de la part modale de transport actif chez les jeunes;
- Favoriser les déplacements autonomes chez les jeunes enfants.

Recension des écrits et cohérence du plan de déplacement

LE PLAN D'ACTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2023-2028, QUÉBEC

Depuis plusieurs années, le nombre de voiture sur les routes du Québec ne cesse d'augmenter. Pour la période de 2018 à 2022, bien que le nombre de décès de cyclistes soit stable (moyenne de neuf décès par an), le nombre de décès de piéton·nes a connu une augmentation pour cette même période. En 2022, 79 piéton·nes sont décédé·es sur les routes, comparativement à 70 en 2018 (Société de l'assurance automobile du Québec, 2024).

En août 2024, le MTMD a fait l'annonce d'un plan d'action en sécurité routière ainsi que d'une enveloppe de 180 millions de dollars sur cinq ans, pour renforcer la sécurité routière, en particulier celle des écoliers, des piétons et des cyclistes. Ce plan d'action découle de la Politique de mobilité durable 2030 du Québec, qui a comme objectif global d'améliorer le bilan routier. Le plan d'action en sécurité routière se divise en six secteurs d'interventions prioritaires, dont le premier est « A. Transport actif et sécuritaire vers l'école » (Ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2023). En effet,

l'insécurité routière est l'une des principales raisons invoquées par les parents pour privilégier l'automobile comme moyen de transport vers l'école. L'insécurité dans les zones scolaires et sur les trajets vers l'école est notamment causée par la circulation routière importante, les défaillances liées aux infrastructures routières et le comportement problématique des conducteur·ices (Cloutier et al., 2021). Les actions proposées visent à



réduire l'insécurité autour des écoles pour y favoriser les déplacements actifs. Voici quelques exemples de mesures qui seront mises en place partout au Québec :

- Rendre obligatoire une limite de vitesse de 30 km/h dans les zones scolaires ;
- Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires ;
- Hausser les amendes et les points d'inaptitude pour les infractions commises à l'égard d'un usager vulnérable.

PLAN D'ACTION VISION ZÉRO DÉCÈS ET BLESSÉ GRAVE ET PROGRAMME DE SÉCURISATION AUX ABORDS DES ÉCOLES, MONTRÉAL

À Montréal, les données présentées dans le Plan d'action Vision zéro décès et blessé grave par la Ville n'échappent pas au bilan. Malgré la diminution de la part modale de la marche et du vélo pour les déplacements vers l'école, on observe une hausse de décès chez les jeunes de 0-17 ans entre 2013 et 2022. Le nombre de décès variait entre zéro et un par année entre 2013 et 2020 ; ce chiffre a doublé depuis la pandémie, pour atteindre deux décès en 2021 et 2022. Le nombre de jeunes blessés légèrement connaît la même tendance, soit une diminution entre 2013 et 2020 pour passer de 524 à 239 blessés légers, pour ensuite augmenter à 380 en 2021, puis 420 en 2022. Parmi les jeunes blessés lors de collisions, entre 43 % et 52 % sont des piéton·nes ou des cyclistes et 22 % des blessés le sont dans le périmètre de l'école (Montréal, 2023).

La Vision zéro de la ville de Montréal est inspirée d'une approche née en Suède et vise une meilleure gestion de la



sécurité routière via l'objectif de zéro décès ou blessé grave sur le réseau routier. La Ville s'engage à atteindre cet objectif d'ici 2040, en agissant notamment sur les enjeux systémiques. Le Programme de sécurisation aux abords des écoles de la Ville s'inscrit dans l'atteinte de cet objectif. Il vise à accélérer les interventions de sécurisation aux abords des écoles en offrant un soutien financier aux arrondissements.

Plus spécifiquement, les interventions d'aménagements qui découlent du programme visent à :

- Réduire l'exposition aux risques dans les passages piétons ;
- Assurer le respect des limites de vitesse et réduire la circulation de transit ;
- Corriger les lacunes géométriques ;
- Améliorer la visibilité et faciliter les traverses ;
- Contribuer à rendre le quartier plus convivial et le recours à la marche et au vélo plus confortable.

MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE

Grâce au Programme de sécurisation aux abords des écoles, l'arrondissement MHM a pu financer le réaménagement autour de trois écoles en 2023 et de deux écoles supplémentaires en 2024. En effet, l'école Guillaume-Couture, Edward Murphy, Notre-Dame-de-l'Assomption, Saint-Donat et le bâtiment annexe de l'école Sainte-Louise-de-Marillac ont pu bénéficier de bonifications des aménagements autour de leur bâtiment. Les interventions réalisées ont notamment permis l'ajout de saillies de trottoir drainantes, le réaménagement des traverses piétonnes, l'ajout de dos-d'âne et de végétalisation ainsi que le réaménagement complet de certaines rues.

Abords des écoles rénovés en 2023

- Guillaume-Couture
- Edward Murphy
- Notre-Dame-de-l'Assomption

Abords des écoles rénovés en 2024

- Saint-Donat
- Sainte-Louise-de-Marillac (annexe)

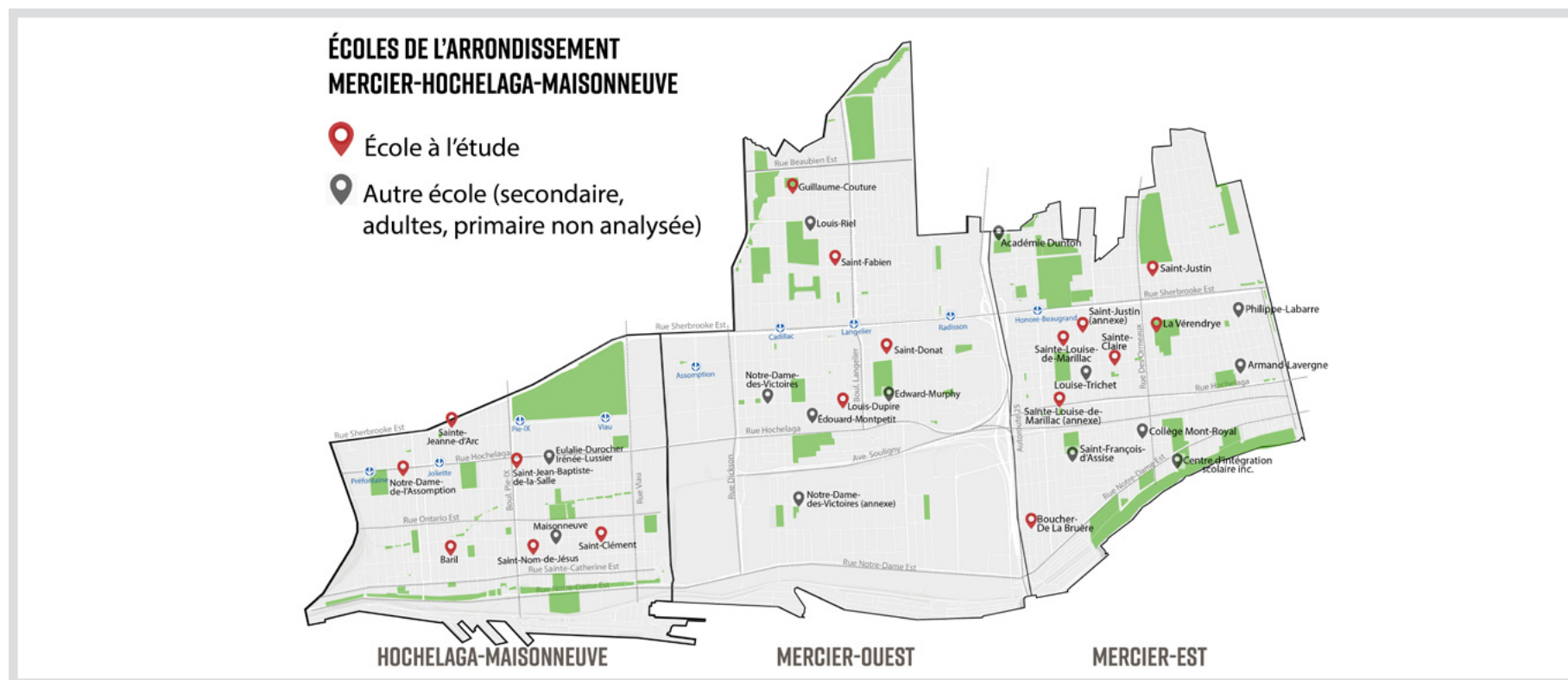
Méthodologie

Le portrait des 15 écoles primaires présenté dans ce Plan de déplacement n'est pas exhaustif ni issu d'une analyse scientifique, dans la mesure où la collecte de données et la mobilisation ont été inégales d'une école à l'autre. Cela s'explique par plusieurs facteurs hors de notre contrôle, dont notamment la grève du milieu scolaire en 2023. De plus, ce document n'inclut pas toutes les écoles primaires de l'arrondissement, considérant la limitation de nos actions et ressources humaines dans le cadre du financement, ainsi que des travaux majeurs en cours dans certaines écoles.

La période de collecte de données et la rédaction de ce rapport se sont échelonnées de l'automne 2022 au printemps 2024. Pour y arriver, deux

grandes questions ont guidé cette démarche de rédaction : d'une part, quels facteurs peuvent influencer les modes de déplacements vers l'école ; d'autre part, que faire pour augmenter la part modale des déplacements actifs et indépendants chez les élèves ? Pour répondre à ces questions, un portrait des modes de transports privilégiés vers l'école et de l'autonomie des élèves lors de ces déplacements a été dressé, les barrières au transport actif et autonome vers l'école ont été documentées et les facteurs qui facilitent le transport actif et autonome ont été identifiés.

Le présent document est divisé par fiche-école, soit en 15 fiches distinctes. Chaque fiche comprend un portrait non exhaustif de l'école et de son secteur, une section sur les habitudes de déplacements, une section sur l'analyse et l'interprétation des données, et finalement, les recommandations, accompagnées d'une synthèse.



Structure du document

PORTRAIT DE L'ÉCOLE

La première section de chacune des fiches-écoles débute par des informations générales liées aux écoles. Cette introduction permet de préciser le contexte en identifiant les caractéristiques distinctives des écoles. On y retrouve la localisation dans l'arrondissement, des informations techniques, des informations liées au niveau de mobilisation des parents ainsi que les aménagements récents ou prévus dans le pourtour des bâtiments.

LES DONNÉES UTILISÉES

- Site Internet de l'école, 2023-2024 ;
- Recensement de la population (Statistique Canada, 2021) ;
- Indice de défavorisation : indice de milieu socio-économique (ministère de l'Éducation, 2023) ;
- Mobilisation :
 - Présence d'un trottibus (Société canadienne du cancer, 2024) ;
 - Questionnaire aux parents (disponible à l'annexe A) ;
 - Concours *À mon école, ça marche* (organisé par L'Anonyme en 2023 et 2024) ;
 - Participation au programme de formation *Cycliste averti* (Vélo Québec, 2024).

PORTRAIT DU SECTEUR

Le portrait du secteur inclut le contexte sociodémographique, la description des installations pour les déplacements actifs et collectifs, ainsi que l'état de la sécurité routière (collision impliquant les piéton·nes ou les cyclistes) dans le périmètre des corridors scolaires identifiés. Ces informations visent à favoriser une compréhension adéquate du contexte socio-urbain, préalable à la présentation des données colligées.

LES DONNÉES UTILISÉES

- Recensement de la population (Statistique Canada, 2021) ;
- Observation terrain pour les aménagements (voir le tableau « Analyse du risque lié à l'aménagement », de la section « Indicateurs d'observation ») ;
- Données ouvertes de la Ville de Montréal, 2012 à 2022 (Ville de Montréal, s.d.) ;
- Vision Zéro, 2023.

Les habitudes des déplacements

Afin de broser le portrait des habitudes de déplacements vers l'école, de l'autonomie des enfants et des freins aux déplacements actifs et autonomes, deux moyens ont été utilisés. D'abord, un questionnaire s'adressant aux parents a été transmis via la direction des écoles. Le questionnaire détaillé est disponible à l'annexe A. En complément aux données collectées par questionnaire, des observations ont été réalisées sur le terrain par l'équipe de L'Anonyme, à la rentrée et à la sortie des classes, durant la période hivernale et estivale. Les tableaux dans la section « Indicateurs observés » présentent les éléments qui ont guidé nos choix.

LES DONNÉES UTILISÉES

- Questionnaire aux parents (disponible à l'annexe A) ;
- Observations sur le terrain pour les modes de déplacements et comportements (voir le tableau « Analyse du risque lié aux comportements » de la section « Indicateurs d'observation »).

ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

L'analyse et l'interprétation des données permettent de faire ressortir les principaux enjeux liés à l'aménagement et aux comportements problématiques aux abords de l'école. L'interprétation des données découle des observations effectuées sur le terrain ainsi que des enjeux exprimés par les parents via le questionnaire. Les problématiques sont accompagnées du détail des recommandations y étant associées.

Collecte de données

Le choix des données à colliger et des indicateurs à observer pour la réalisation de ce plan de déplacement découle de recherches effectuées préalablement, mais également de l'expérience du terrain de L'Anonyme. En effet, l'organisme déploie de nombreuses actions sur le territoire de l'arrondissement permettant une bonne compréhension et une vision d'ensemble des enjeux. Ainsi, certaines données qui découlent du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 du Québec ont permis de guider nos choix quant aux données à récolter, alors que la connaissance du milieu a permis d'établir les éléments prioritaires.

QUESTIONNAIRE DESTINÉ AUX PARENTS

Entre les mois de janvier et novembre 2023, les parents dont au moins un·e enfant fréquente une école de l'arrondissement ont été invités à remplir un questionnaire en ligne. Les parents ont reçu l'invitation à répondre à ce questionnaire par la direction de l'école via leur infolettre ou leurs réseaux sociaux. Le questionnaire complet de 12 questions peut être consulté à l'annexe A.

Mode de transport privilégié et freins au déplacement actifs

Les répondant·es étaient invité·es à indiquer leur mode de transport principal pour les déplacements entre l'école et le domicile ainsi que le mode de transport choisi lors de conditions hivernales. Comme mentionné précédemment, parmi les freins connus au transport actif se trouvent le climat, la distance séparant le domicile de l'école et l'école du lieu de travail des parents, l'âge des enfants, la motivation et les risques perçus liés aux accidents de la route (Lewis et Torres, 2010). Ainsi, les répondant·es étaient invité·es à indiquer le mode de déplacement selon la saison ou la température («l'hiver et en cas de pluie» et «le reste du temps»), ainsi que les codes postaux de leur domicile et de leur(s) emploi(s). Enfin, les participant·es devaient sélectionner, dans une liste, les freins rencontrés au transport actif. Les 10 choix étaient les suivants : manque de temps, distance trop importante, manque d'intérêt de l'enfant, manque d'intérêt de l'adulte, votre enfant est en situation de handicap, vous ou l'autre parent est en situation de handicap, manque d'infrastructures routières sécuritaires, comportements dangereux des autres usager·es de la route, enfant trop jeune, autre (précisez). Les résultats liés à ces questions,

qui enrichissent les portraits des écoles, sont présentés sous forme de graphiques.

Autonomie de l'enfant et freins aux déplacements autonomes

Parmi les freins connus aux déplacements autonomes mentionnés précédemment, on compte le jeune âge de l'enfant ou son immaturité, la distance séparant l'école du domicile, les risques perçus liés aux accidents de la route, la surveillance sur le chemin emprunté, l'insécurité des parents ou de l'enfant et le genre de l'enfant. Ces éléments découlent d'hypothèses émises par l'équipe en Sécurité urbaine, notamment grâce aux liens établis avec les familles et le milieu scolaire ainsi qu'une bonne connaissance des milieux de vie et de leurs enjeux. Les répondant·es choisissant un mode de transport actif devaient indiquer, en pensant à leur plus jeune enfant fréquentant l'école, avec qui les déplacements entre l'école et le domicile sont effectués. Au total, quatre choix étaient possibles : avec l'un de ses parents ; avec la fratrie ou des ami·es sans adultes ; avec un groupe d'enfants et au moins un adulte (organisations entre plusieurs familles) ; seul·e. Enfin, les participant·es devaient sélectionner, dans une liste, les freins rencontrés au transport autonome de l'enfant. Les choix étaient les suivants : distance trop importante, manque d'infrastructures routières sécuritaires, absence de brigadier·e scolaire, nécessité de traverser une artère importante, comportements dangereux des usager·es de la route, sentiment d'insécurité du ou des parents, sentiment d'insécurité de l'enfant, enfant trop jeune ou immature, trop peu d'enfants marchent dans le quartier, genre de vos ou votre enfant(s), l'enfant est la cible d'intimidation, autre (précisez).

Les infractions au Code de la sécurité routière

En plus des questions fermées, les répondant·es avaient la possibilité de détailler les problématiques de sécurité aux abords des écoles. Les réponses à cette question qualitative ont été, pour chaque école, divisées en extraits selon leur contenu. Ces différents extraits ont été regroupés lorsqu'ils avaient un sens commun, ce qui a permis de faire émerger de grands thèmes reflétant les préoccupations des parents. Ces résultats sont utilisés comme source supplémentaire appuyant ou complétant les observations effectuées par le personnel de L'Anonyme.

OBSERVATIONS TERRAIN PAR LE PERSONNEL DE L'ANONYME

Pour chaque école, des observations par le personnel de L'Anonyme ont été effectuées à quatre moments, ce qui se justifie par le choix de mode de transport variable en fonction du climat. En conséquence, dans un premier temps, des observations ont été réalisées pendant la saison froide, un matin à la rentrée des classes et un après-midi à la sortie des classes. Dans un deuxième temps, des observations ont été réalisées au printemps, encore une fois à la rentrée puis à la sortie des classes. Pour collecter les données, les personnes responsables consignaient les comportements dans une grille d'observation et comptaient le nombre d'élèves se déplaçant en transport actif, en autobus scolaire ou en voiture. Les grilles ont été construites à partir des comportements déjà connus comme affectant de façon négative le sentiment de sécurité des usager-es vulnérables.

Le choix des comportements à observer lors de la collecte de données est basé sur plusieurs études et analyses effectuées au Québec, notamment par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ, 2010 et McMillan, 2005) ainsi que par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ, 2016). Indicateur charnière, la vitesse peut grandement influencer la gravité d'une collision sur un-e piéton-ne (ASHTON, S.J., 1981). En effet, lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h, les probabilités de survie d'un-e piéton-ne sont de 25%. Les chances de survie passent à 90% lorsque cette même voiture roule à 30 km/h. C'est donc un enjeu majeur qui, lorsque bien adressé, peut donner des gains significatifs sur la sécurité des piéton-nes et cyclistes.

Les infractions au Code de la sécurité routière recensées par les observations sont les demi-tours, les stationnements non règlementaires, le non-respect des arrêts et de la priorité aux piéton-nes, les dépassements non règlementaires, la vitesse excessive et les traversées entre intersections. Ces observations sont situées sur les cartes pour les mettre en relation avec les infrastructures routières et les accidents de la route antérieurs. Aussi, elles sont mises en relation avec les données obtenues des parents dans les questionnaires, le tout permettant d'avoir une idée des enjeux propres à chaque école.

Les séances d'observations ont également été l'occasion pour le personnel de L'Anonyme de s'entretenir avec des brigadier-es scolaires. Bien qu'il n'était pas prévu de sonder ces personnes, leurs témoignages se sont avérés enrichissants et ont donné accès à des informations sur les enjeux qui n'ont pas pu être observés lors de nos brèves présences. Bien qu'ils n'aient pas été analysés, ces témoignages sont utilisés comme source supplémentaire d'informations venant corroborer les propos des parents ainsi que les observations.

Indicateurs d'observation

Les tableaux qui suivent identifient les éléments observés liés à l'aménagement autour des écoles ainsi que les comportements problématiques.

Analyse du risque lié à l'aménagement

INDICATEURS	ÉLÉMENTS OBSERVÉS
SIGNALISATION	• Visibilité et conformité des panneaux routiers • Présence d'une signalisation informant d'un corridor scolaire • Informations liées aux feux de circulation • Présence d'arrêts aux coins des rues • Présence de passages piétons
VISIBILITÉ DES USAGER-ES	• Informations sur les saillies
VOLUME DE CIRCULATION	• Arrêts d'autobus (STM et autobus scolaires) • Vitesse permise • Nombre et type de voies de circulation • Largeur de la chaussée • Mesures d'apaisement de circulation • Stationnement sur rue • Trottoirs
CONVIVIALITÉ DE L'ESPACE	• Végétation • Présence d'éléments ludiques (mobilier ou marquage au sol) • Qualités esthétiques du lieu (façades) • Protection des intempéries

INDICATEURS	ÉLÉMENTS OBSERVÉS
COMPORTEMENTS	• Nombre de véhicules mal stationnés • Nombre de véhicules excédant visiblement la limite de vitesse • Non-respect de la priorité piétonne ou cycliste • Demi-tour et déplacements à contresens • Embouteillages et accrochages entre véhicules • Arrêts non effectués • Dépassements non règlementaires d'autobus scolaires
MODE DE TRANSPORT DES ÉLÈVES	Le nombre d'élèves arrivant à l'école le matin 15 minutes avant la cloche a été calculé selon chaque mode de transport, en précisant s'il y a accompagnement par un adulte pour les modes de transport actif. Les données sont croisées avec les réponses au sondage acheminé aux parents de l'école pour compléter les données. À la sortie des classes, le nombre d'élèves se déplaçant en transport actif est calculé pendant les 15 minutes suivant la sortie des classes. La proportion d'élèves qui se déplacent sans adulte est calculée pour évaluer le niveau de mobilité indépendante des enfants.

Limites

La réalisation de ce document ainsi que la récolte de données réalisées par l'équipe de L'Anonyme comporte plusieurs limites qu'il est important de nommer. D'abord, il a été nécessaire de se restreindre au nombre de 15 écoles primaires dans l'arrondissement, dû au financement reçu, la limitation des membres du personnel ainsi que la fermeture de certains établissements pour des rénovations majeures. Les écoles primaires qui ne sont pas incluses dans ce plan sont les suivantes : l'école Maisonneuve ; Armand-Lavergne ; Edward-Murphy ; Notre-Dame-des-Victoires ; Philippe-Labarre ; Saint-Francois-d'Assise.

En ce qui concerne le questionnaire aux parents, plusieurs éléments ont fait en sorte que le nombre de réponses obtenues varie grandement d'un établissement à l'autre. Ces données doivent être considérées avec nuances et ont été analysées de pair avec les observations effectuées par l'équipe sur le terrain. Le nombre de répondant-es pourrait avoir été influencé par l'accès au questionnaire. La facilité à rejoindre la direction des établissements était variable et les communications parfois au ralenti. À cet effet, il faut noter l'importante surcharge et la pression constante sur le personnel scolaire ainsi qu'une grève illimitée du milieu, qui a eu lieu en 2023. Les directions étaient invitées à transmettre le questionnaire via le moyen de leur choix. Il est impossible de savoir de quelle manière il a été partagé et si des relances ont été effectuées.

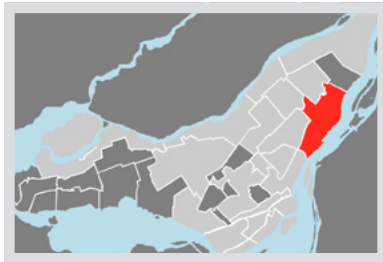
Les observations effectuées sur le terrain comportent également quelques limitations dues au facteur humain. Considérant le roulement du personnel, il n'a pas été possible d'être le même nombre de personnes en observation tout au long de la période de récolte de données. Cela fait en sorte que certaines intersections, rues ou comportements n'ont pas pu être observés. De plus, les données quant au nombre de personnes observées peuvent être inexactes ou arrondies. Il est possible qu'il y ait eu des erreurs de comptage dû à l'afflux important de personnes et d'éléments à observer en même temps.

Portrait de l'arrondissement

Contexte et démographie

L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve est divisé en trois quartiers et se trouve à être le troisième plus grand arrondissement de la métropole avec 25,4 km² de superficie. Sa localisation dans le sud-est de la ville ainsi que les arrondissements voisins influencent

grandement les dynamiques sociales et la mobilité de chacun des quartiers, soit Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Ouest et Mercier-Est. L'arrondissement détient des frontières communes avec les arrondissements de Ville-Marie, Rosemont-La Petite-Patrie, Saint-Léonard, Anjou, ainsi que la municipalité de Montréal-Est.

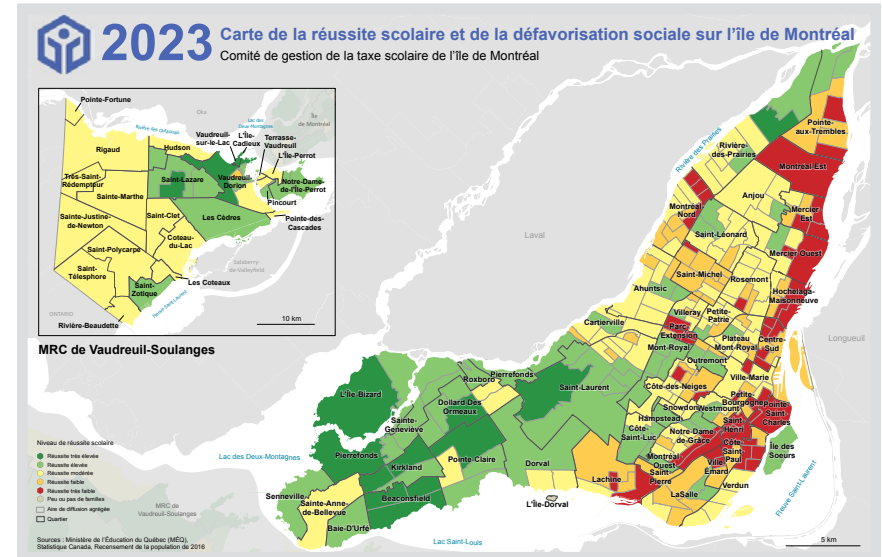


MHM dans Montréal

L'analyse complète des données du recensement de 2021 effectué par Statistique Canada n'étant pas terminée au moment de la rédaction, les données qui suivent proviennent de l'analyse du recensement de 2016 ainsi que du ministère de l'Éducation du Québec.

La population de l'arrondissement connaît une croissance démographique depuis 2001 et s'élevait à 136 024 personnes en 2016. Malgré qu'il se positionne en 4^e position quant aux arrondissements les plus peuplés, la densité de population n'y est pas également répartie. Hochelaga-Maisonneuve, plus à l'ouest, est le quartier le plus densément peuplé (7 237 résident·es / km²), comparativement à ses quartiers voisins. Mercier-Ouest est le moins dense avec une densité de 3 592 résident·es / km², suivi de Mercier-Est avec une densité de 5 885 résident·es / km².

Les ménages y sont principalement composés d'une (44%) ou deux personnes (31%), particulièrement dans Hochelaga-Maisonneuve. Les familles avec enfants ont connu une augmentation entre 2011 et 2016, soit de 3,8% par rapport à 2011 et sont concentrés dans la portion sud-



Carte : 2023 Carte de la réussite scolaire et de la défavorisation sociale sur l'île de Montréal

est de l'arrondissement. On comptait à cette même période un total de 19 075 familles avec enfants, dont 40% sont monoparentales. Sur ce 40 %, soit 7 605 familles, 80% avaient à leur tête un parent de sexe féminin. Comme il est possible de l'observer sur la carte, les secteurs en rouge et en orange foncé représentent un faible niveau de réussite scolaire et de défavorisation sociale à Montréal. La portion sud de l'arrondissement se trouve particulièrement touchée par ces constats. En effet, 12 écoles sur les 15 comprises dans ce plan ont un rang décile de défavorisation égal ou supérieur à 8, sur une possibilité de 10¹.

¹ Pour plus de détails sur les indices de défavorisation et sur l'IMSE : <https://www.education.gouv.qc.ca/references/indicateurs-et-statistiques/indices-de-defavorisation>

Mobilité et sécurité routière

Le développement de la trame urbaine à travers le temps laisse encore aujourd'hui d'importantes traces des usages militaire, religieux, industriel et ferroviaire. La présence de ces usages sur le territoire a fortement affecté la continuité de la trame de rue. Malgré que plusieurs de ces îlots aient été démantelés aujourd'hui, les quartiers Mercier-Ouest et Mercier-Est sont les plus touchés par cette discontinuité de la trame de rue et influencent encore aujourd'hui les modes de déplacements de la population.

L'arrondissement est traversé par plusieurs artères majeures, notamment la rue Sherbrooke Est, la rue Notre-Dame Est, le boulevard Pie-IX, la rue Viau, l'autoroute Louis-Hippolyte-La Fontaine (A25) ainsi qu'un chemin de fer en activité du Canadian National. Ceux-ci représentent des barrières physiques importantes à la mobilité active. La présence de ces artères à fort débit est également un élément qui influence le sentiment de sécurité de la population, particulièrement des piéton·nes et cyclistes.

La part modale de l'automobile est supérieure à celle des déplacements collectifs et actifs au sein de l'arrondissement, soit 67% pour les déplacements en voiture, comparativement à 30 % pour les déplacements en transport en commun, 11 % pour la marche et 3% pour le vélo. Ceci dit, cette même donnée varie selon les quartiers. La part modale des véhicules motorisés dans Hochelaga-Maisonneuve est inférieure (49%) à Mercier-Ouest (64%) et Mercier-Est (62%) (Arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, 2017). La présence d'infrastructures telle que l'autoroute et les artères majeures présentes dans ces quartiers participent à expliquer la surutilisation des véhicules motorisés dans certains secteurs.

On compte neuf stations de métro sur le territoire, soit de la station Honoré-Beaugrand dans Mercier-Est, jusqu'à la station Préfontaine dans Hochelaga-Maisonneuve. Mercier-Est est le quartier le moins bien desservi avec seulement une station dans son secteur comparativement à quatre pour les quartiers voisins. Les travaux pour l'implantation du Service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX (SRB Pie-IX), entre l'avenue Pierre-De Coubertin et la rue Notre-Dame Est dans Hochelaga-Maisonneuve, ont débuté en septembre 2023 et se poursuivront jusqu'à l'automne 2027.

Malgré que ce projet vise à optimiser les déplacements en transport collectif, les travaux majeurs induits par sa réalisation créent d'importantes barrières pour les déplacements actifs au sein de l'arrondissement.

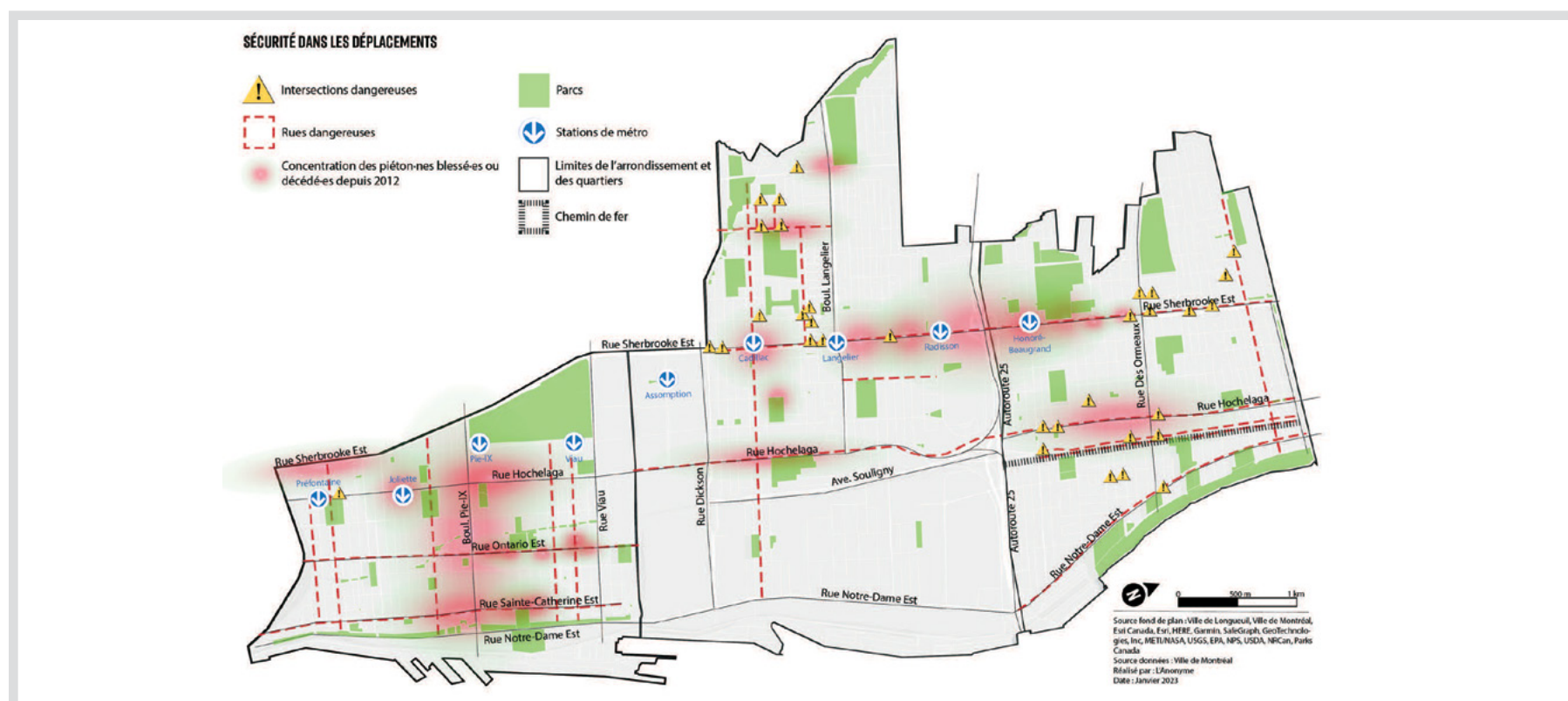
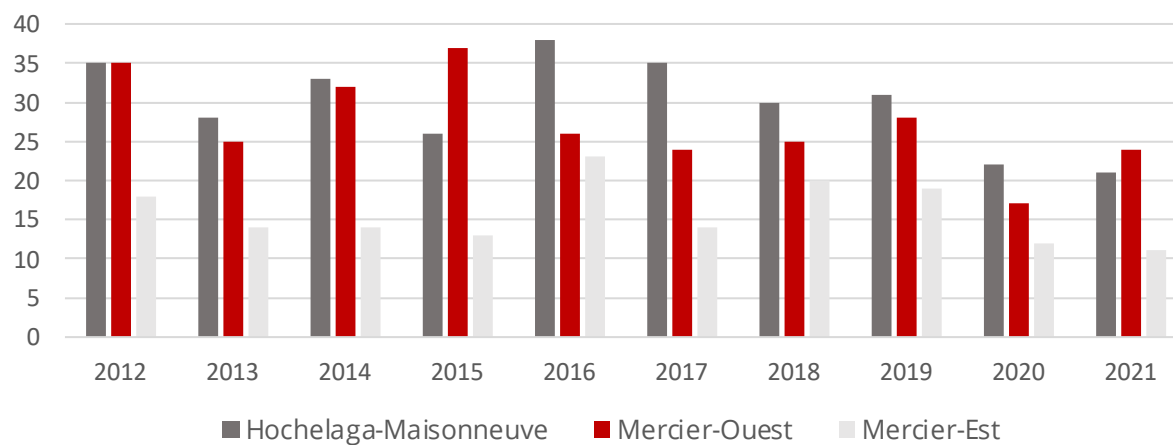
En ce qui concerne le réseau cyclable, les axes de circulation structurants sont situés sur la rue Notre-Dame Est, le Réseau express vélo (REV) de l'avenue Souigny ainsi que le boulevard Langelier. Malgré quelques ruptures dans les quartiers les plus à l'est, le réseau était composé de 52 kilomètres de voies en 2016. Ce nombre a augmenté de 29 km en cinq ans, entre 2016 et 2021. L'arrondissement s'est fixé plusieurs objectifs liés à la mobilité active dans son Plan local de déplacement 2017-2027, notamment de poursuivre le déploiement du réseau cyclable et d'en accentuer le maillage.

En ce qui a trait à la sécurité routière reliée aux déplacements actifs, la carte jointe illustre bien les secteurs les plus problématiques. Les points rouges sur la carte proviennent des données ouvertes de la Ville de Montréal. Ils démontrent la concentration géographique des piéton·nes blessé·es ou décédé·es depuis 2012. Les lignes rouges en pointillés ainsi que les triangles jaunes illustrent pour leur part les rues et les intersections dangereuses identifiées par les citoyen·nes. Cette carte a été réalisée en 2023 dans le cadre du Diagnostic local de sécurité (L'Anonyme, 2023), suite à un important sondage réalisé auprès de la population. Ainsi, sans surprise, les voies de circulation les plus imposantes et les intersections où il y a un fort débit de circulation sont celles où l'on identifie le plus d'insécurité.

Entre 2012 et 2021, malgré que l'ensemble des collisions routières ait diminué de presque de moitié dans l'arrondissement, il y a presque autant de piéton·nes blessé·es ou décédé·es pour la même période (Statistique Canada, 2021). Plusieurs actions ont été déployées par l'arrondissement depuis 2017 à cet effet, dans le cadre du Plan local de déplacements. Ces actions visent à améliorer et bonifier le réseau cyclable existant, améliorer la sécurité des déplacements actifs et collectifs ainsi qu'un autre axe d'intervention lié au réseau routier. Ces changements sont des plus attendus pour la sécurisation des déplacements actifs et l'atteinte des objectifs liés à la transition socioécologique².

² Pour consulter le plan local de déplacements 2017-2027 et le bilan mi-parcours : <https://www.realisonsmtl.ca/mhmpld>

Nombre de victimes piétonnes par quartier de 2012 à 2021 - Mercier-Hochelaga-Maisonneuve



École Baril



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 3603, rue Adam
- Bâtiment annexe : N/A
- Horaire préscolaire : 9h à 11h23, 12h48 à 15h17
- Horaire primaire : 8h07 à 11h16, 12h40 à 15h24
- Indice de défavorisation : 10
- Service de garde : Oui, de 7h à 18h
- Transport scolaire : Non
- Nombre d'élèves : environ 390 pour l'année scolaire 2023-2024

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 117
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 153
- Taux de réponse au sondage : 39 %
- Trottibus : Non

Mesure d'apaisement et aménagement récent :

- Reconstruction de l'école, 2019

École Baril

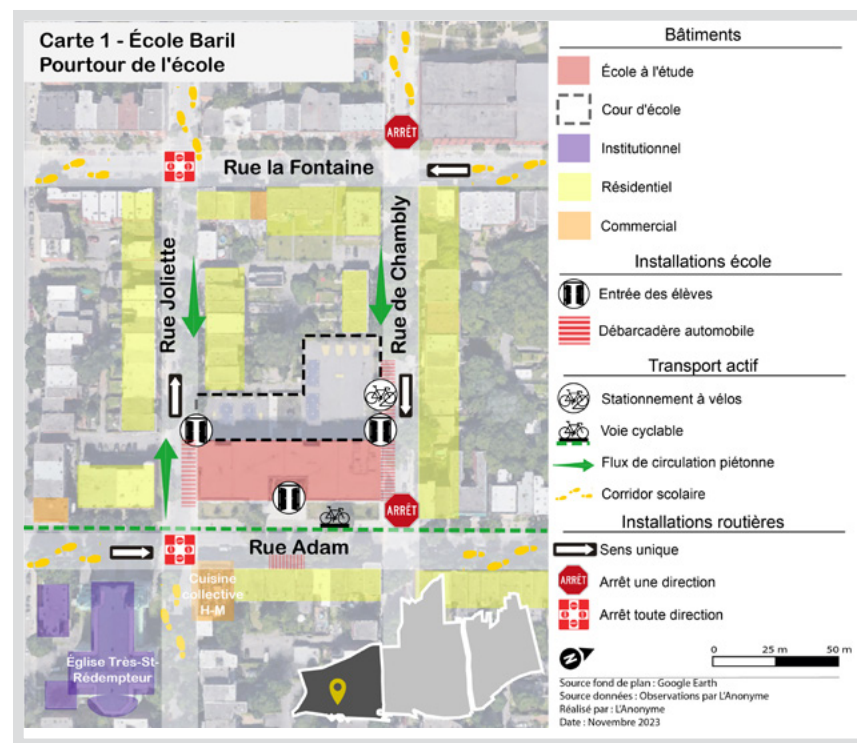
Portrait de l'école

L'école primaire Baril se situe au sud-ouest du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Dans un bâtiment reconstruit en 2019, l'établissement regroupe 20 enseignant·es et environ 390 élèves selon le site web de l'école. L'école présente l'une des plus hautes cotes de défavorisation du quartier.

La mobilisation n'est plus à prouver à l'école Baril. Avec un taux de participation de 94,5 % au concours À mon école ça marche! en 2023, l'établissement obtient la deuxième place dans l'arrondissement, toutes proportions gardées. La toute récente édition 2024 du concours a maintenu un taux de participation similaire, à 90%. Un total de 117 réponses au sondage a été reçu, représentant près du tiers des élèves qui fréquentent l'école. Il s'agit du deuxième plus grand échantillon de l'arrondissement.

L'îlot de l'école Baril est délimité par la rue Adam (façade avant), la rue Joliette, la rue de Chambly ainsi que la rue La Fontaine. Notons également la présence de sens uniques sur toutes ces rues. L'école possède deux entrées des élèves : l'une sur la rue Joliette et l'autre sur la rue de Chambly, toutes deux menant à la cour d'école. L'entrée du service de garde donne sur la rue Joliette. Trois brigadier·es sont présent·es aux intersections des rue de Chambly et Adam, Joliette et La Fontaine et Adam et Joliette. L'école est d'ailleurs encadrée par un quadrilatère très complet de corridors scolaires, allant de la rue Ontario Est à la rue Sainte-Catherine Est. En tout, ce sont plus de 2,8 kilomètres qui sont identifiés comme corridors scolaires.

Une zone de débarcadère automobile de 15 minutes aux heures scolaires est permise sur les rues Joliette (5 voitures), Adam (une dizaine de voitures) et de Chambly. Le débarcadère pour autobus scolaire se situe sur la rue de Chambly en face de l'entrée. Aux intersections sont posées des bollards pour empêcher les voitures de se stationner et pour les forcer à élargir les virages. La présence d'une bande cyclable sur la rue Adam amène



une situation particulière; le partage de la route avec les cyclistes au printemps et à l'été serait problématique selon le-la brigadiè·re (non-respect des arrêts). L'intersection des rues Adam et de Chambly est tout aussi intéressante du fait de l'absence d'un arrêt toute direction, au profit d'un passage piéton non contrôlé.

Portrait du secteur

Située au sud-ouest du quartier Hochelaga-Maisonneuve, l'école Baril s'inscrit dans un contexte sociodémographique distinct du reste de l'arrondissement. Le secteur est composé d'une population avec un plus faible revenu médian par rapport à la moyenne de l'arrondissement. Ceci peut s'expliquer par le nombre important de personnes vivant seules et de familles monoparentales. Une légère baisse de population s'est produite entre 2016 et 2021. Le quartier Hochelaga-Maisonneuve

demeure le quartier avec l'âge médian le plus bas. Enfin, seulement une personne sur deux utilise la voiture pour son déplacement domicile-travail (Statistique Canada, 2021) ; c'est une part modale plus basse que celle de la Ville de Montréal.

Le secteur de l'école bénéficie d'un environnement plutôt sécuritaire. Les rues Adam et La Fontaine constituent de bons axes de transport actif, avec des trottoirs et des voies cyclables partagées d'une largeur suffisante. Également, la rue Notre-Dame Est comprend une piste cyclable en site propre, partie intégrante de la Route verte. Or, cette piste est enclavée par deux artères (Notre-Dame Est et Sainte-Catherine Est). Les axes nord-sud manquent de mesures d'apaisement de la circulation, mais demeurent étroits et à sens unique. L'ajout en 2023 d'une piste cyclable bidirectionnelle sur l'avenue Bourbonnière a changé la donne.

Une certaine distance sépare la station de métro Joliette de l'établissement scolaire, soit près d'un kilomètre. Cinq lignes d'autobus circulent toutefois à proximité, notamment la ligne 29 sur la rue Joliette, les lignes 125 et 355 sur la rue Ontario Est, ainsi que les lignes 34 et 353 sur la rue Sainte-Catherine Est.

La sécurité routière du secteur ne semble pas problématique; les collisions recensées sont contenues sur les artères Hochelaga et Pie-IX. De récentes interventions (ajouts de sens uniques et d'une voie cyclable) sur l'avenue Bourbonnière y ont enrayé les collisions, semble-t-il, depuis 2018.

Habitudes de déplacement

Les données sur les habitudes de déplacements ont été récoltées grâce au sondage aux parents ainsi que quatre périodes d'observations effectuées sur le terrain. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans ces déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux 117 répondant-es au sondage, qui inclut 153 élèves sur les 390 qui fréquentent l'établissement scolaire. Cet échantillon représente 39 % de l'ensemble des élèves.

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant-es, en utilisant l'application *Google Maps*.

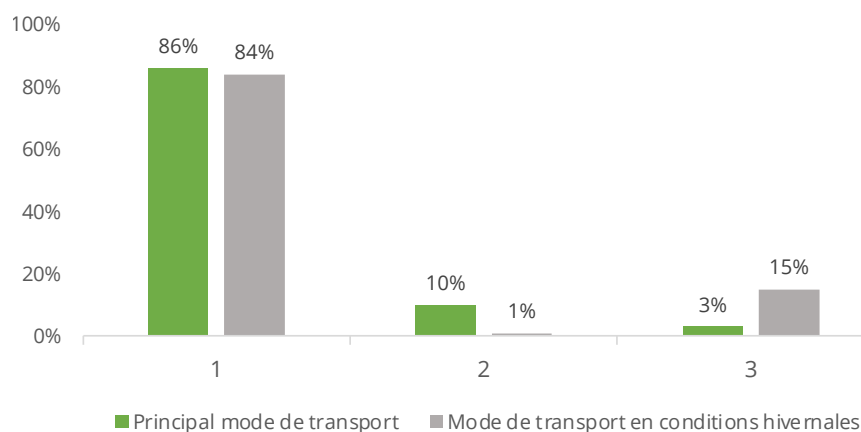
	À pied :		À vélo :		En voiture :
	Temps moyen = 1 minute		Temps moyen = 2 minutes		Temps moyen = 3 minutes

MODE DE TRANSPORT

Les données du sondage révèlent que 96% des enfants utilisent le transport actif pour se rendre à l'école l'été. Comme il est possible de l'observer sur le graphique, c'est la marche qui est le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements vers l'école, suivi du vélo ou de la trottinette, puis de la voiture. Cette pratique est sensiblement corroborée par les observations estivales : sur 126 élèves aperçu-es, 82 se déplacent à pied (65%), 16 prennent leur vélo (13%), alors que 28 enfants sont reconduit-es en voiture (22%).

Le changement de saison entraîne une légère modification des habitudes de déplacement selon le sondage. La part modale de la marche se maintient toujours et conserve la première place. Néanmoins, la voiture devient le deuxième mode de déplacement le plus utilisé, au détriment du vélo et de la trottinette, qui deviennent marginaux. Cependant, les observations traduisent une autre réalité. Sur 170 élèves compté-es, 65%

Mode de transport selon les saisons



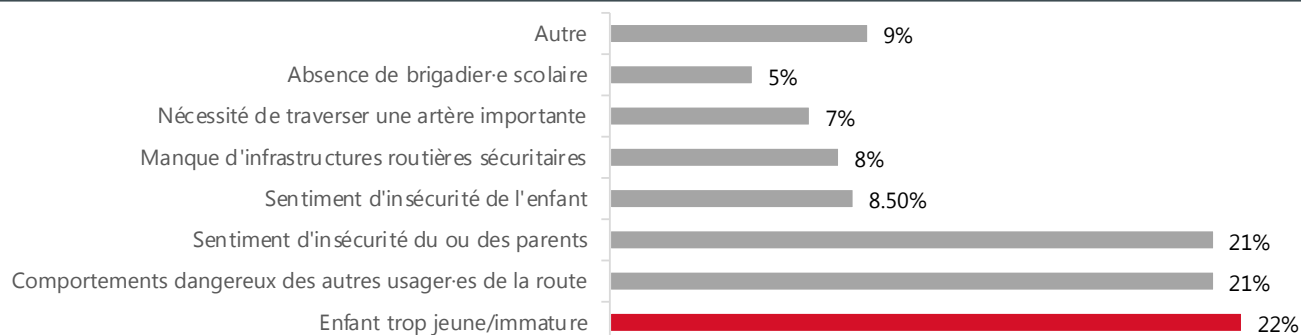
se déplace activement et 35% ont recours à l'automobile, une proportion nettement plus polarisée. Cette dichotomie entre sondage et observations représente un biais méthodologique classique : les réponses d'un sondage traduisent souvent les bonnes intentions des répondant-es, mais pas systématiquement la réalité au quotidien.

MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Chez les 112 parents répondant-es, 88 d'entre eux accompagnent leur-s enfant-s à l'école. Cette majorité de 78 % ne prêche pas en faveur de la mobilité indépendante. Dix parents permettent à leurs jeunes de se déplacer avec la fratrie ou des ami-es, tandis que seulement 14 parents permettent à l'élève de se rendre seul-e à l'école. Ainsi, une faible proportion de 21,5% des répondant-es permettent la mobilité indépendante. Cette réticence à la mobilité indépendante est due à plusieurs facteurs. Les trois principales raisons issues du sondage se partagent les deux tiers des réponses. Les parents mentionnent principalement l'âge de l'enfant, les comportements dangereux des autres usager-es de la route, ainsi que leur propre sentiment de sécurité.

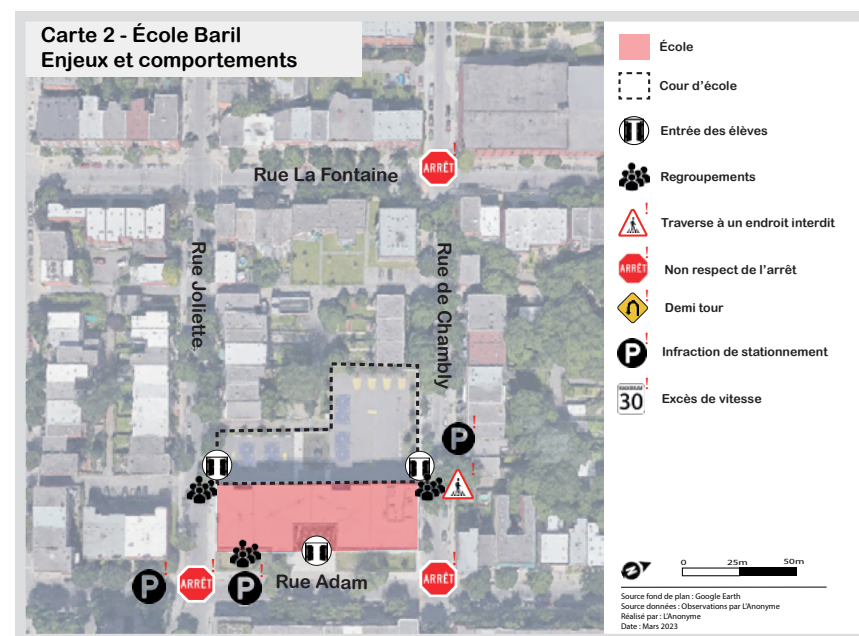
À ce sujet, la présence de personnes en état de consommation ou de travailleuses du sexe a fréquemment été explicitée dans la section qualitative. Quant aux comportements des usager-es de la route, il est mention du non-respect des passages piétons non contrôlés de la rue Ontario Est (quatre mentions), de la vitesse excessive (24 mentions) et du non-respect des panneaux d'arrêt (huit mentions). Il n'en reste pas moins que l'enjeu de la cohabitation sociale engendre une insécurité vis-à-vis de la mobilité indépendante.

Freins aux déplacements autonomes



Analyse et recommandations

Les enjeux de premier plan pour l'école Baril semblent moins rattachés à la sécurité routière; les abords de l'école Baril présentent des mesures d'apaisement de circulation assez concluantes. Il est surtout retenu que les comportements accidentogènes et une dynamique de cohabitation sociale particulière semblent les principaux enjeux.





1. Infraction liée au stationnement

Le débarcadère à voiture n'est pas suffisamment grand sur la rue Joliette pour le nombre de voitures présentes le matin. Une dizaine de stationnements en double ont été observés devant l'entrée de la cour d'école, ainsi que des stationnements dans la ruelle face à l'école. Les stationnements en double file vont même jusqu'à créer de courts embouteillages. Les automobilistes qui se placent au débarcadère ont tendance à faire certaines manœuvres dangereuses (reculent rapidement, arrivent de façon précipitée et embarquement sur le trottoir), d'autres se stationnent dans des zones interdites du côté nord-est sur la rue Adam en mettant les feux de détresse. Ces stationnements illégaux à moins de cinq mètres de l'intersection se font malgré la présence de bollards, plutôt malmenés par les automobilistes, aux intersections.

Du côté de la rue de Chambly, où se trouve l'autre entrée de la cour d'école, plusieurs parents taxis sont stationnés dans l'espace réservé aux autobus scolaires, plus proche de l'entrée de la cour d'école, plutôt que dans la zone de débarcadère automobile. La zone de débarcadère semble mal identifiée et mal située pour les autos qui débarquent les enfants.

Étonnamment, sur la rue Adam, un débarcadère du côté de l'école d'une capacité d'une dizaine de voitures n'était pas du tout utilisé. L'hypothèse conclue par l'équipe de L'Anonyme se rattache à la distance plus grande pour accéder à la cour d'école, de même que la présence d'une voie cyclable à franchir et de potentiels conflits de cohabitation entre automobilistes et cyclistes.



Mise en place d'aménagements permanents aux abords de l'intersection des rues Adam et Joliette. Cette action jouera un coup double: elle réduit le temps de traverse pour les élèves piéton·nes, mais surtout, elle rend impossible le stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection. La ville de Hoboken dans l'état du New Jersey a fait de cette action son cheval de bataille dans la réalisation de son plan d'action Vision Zéro et les résultats sont probants, avec 7 ans de suite sans aucun décès routier. Dans le cas de l'école Baril, un premier geste a

été concluant il y a quelques années avec l'installation de bollards et du marquage au sol, mais ceux-ci se sont rapidement détériorés. Il est temps de pérenniser ces mesures d'apaisement avec l'érection de saillies de trottoir; y ajouter un aspect ludique serait fort pertinent pour les élèves.



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'Arrondissement et l'Agence de mobilité durable. Pour respecter le débarcadère d'autobus et optimiser l'usage des places sur la rue Adam, des sections de stationnement 15 minutes pourraient être retranchées ou déplacées. L'école Baril se démarque par son faible taux de motorisation en comparaison à d'autres écoles; dans ce cas, il ne s'agit pas de saturation de l'espace de stationnement, mais d'une mauvaise disposition et utilisation de celui-ci.



Création d'un programme d'incitation au transport actif pour réduire la part modale de l'automobile aux abords des écoles.

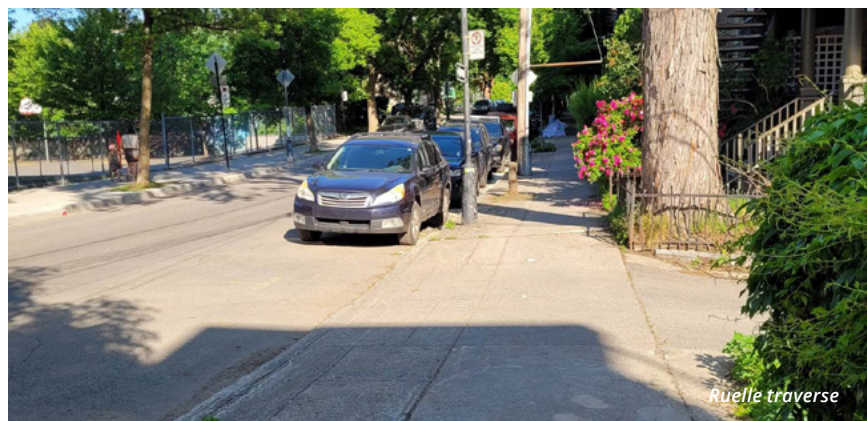
Au-delà du Trottoirbus, un programme de récompenses pourrait être établi pour encourager les jeunes piéton·nes et cyclistes. Il existe déjà des initiatives scolaires de promotion du vélo d'hiver dans plusieurs régions du Québec, chapeautées par l'organisme MOBI-O. Plus de déplacements actifs impliquent forcément moins de voitures stationnées aux abords des écoles.



2. Traverse à un endroit non autorisé

Ce comportement piéton, aussi connu sous le terme de *jaywalking*, consiste à traverser la rue entre deux intersections. Il survient lorsqu'un·e élève veut rejoindre l'entrée des élèves à partir du trottoir opposé ou encore en sortant d'une voiture stationnée. Autour de l'école Baril, le phénomène se produit sur la rue de Chambly : les élèves quittent souvent la cour d'école à la hâte et traversent la rue pour rejoindre la ruelle verte en face. En deux observations, le comportement a été relevé une vingtaine de fois, alors que de jeunes traversaient la rue à cette hauteur. Ces trajectoires périlleuses sont difficilement prévisibles par les automobilistes et peuvent entraîner des collisions.

Il pourrait être intéressant d'aménager la rue en facilitant la traverse entre intersections. Plusieurs précédents ont été aménagés aux abords des écoles montréalaises (p. ex. école Saint-André-Apôtre) en ce sens. Outre la rue locale, le même type d'aménagement a été implanté avec brio sur le lien vert, la Promenade Luc-Larivée. Au-delà d'ajouter un passage piéton prioritaire (bandes jaunes), il incombe de modifier la géométrie de la rue en surélevant ce passage piéton, pour que le changement de niveau s'applique aux automobilistes.



Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école.

La différence de dénivelé n'est pas à négliger; si la personne piétonne traverse à partir d'une hauteur supplémentaire, elle devient plus visible et l'automobiliste est incité-e à ralentir. Cet aménagement sécurise ainsi le fameux comportement de *jaywalking*.



3. Excès de vitesse

Bien que non constatée durant les observations, la vitesse automobile excessive a fait l'objet de 24 mentions distinctes sur un total de 118 commentaires. Les répondant-es du sondage ont surtout identifié le phénomène sur les rues nord-sud (rues Aylwin, Joliette et de Chambly). Ce phénomène semble logique considérant la morphologie du secteur: en l'absence d'artère nord-sud, il est possible que plusieurs automobilistes transitent sur les voies mentionnées. Cette situation demeure problématique considérant l'emplacement des entrées des élèves sur les rues Joliette et de Chambly. La rue Adam, quant à elle, a récemment été apaisée par sa mise à sens unique, le rétrécissement de la voie de circulation et l'ajout d'une voie cyclable. Aucun enjeu de vitesse n'a été soulevé. Plusieurs options sont possibles pour réduire la vitesse des automobilistes et les inciter à s'arrêter, autant en matière de signalisation qu'en aménagement. Dans le contexte, les recommandations suivantes sont suggérées :



Ajout de mesures d'apaisement de la circulation à l'intersection des rues La Fontaine et de Chambly.

Malgré le fait d'être au coin de l'îlot de l'école et sur un corridor scolaire, ce passage piéton nord-sud demeure non contrôlé. Au-delà d'un panneau, il incombe de modifier la géométrie de la traverse pour limiter le temps d'exposition des piéton-nes, notamment en aménageant des saillies de trottoir. Cette intersection sécurisée pourrait également encourager les déplacements indépendants des élèves. En outre, les automobilistes poursuivant leur route vers le sud seront sur leurs gardes après avoir vu ces aménagements.

Ajout de dos-d'âne sur les rues Joliette et Aylwin.

Ces infrastructures peuvent réduire sensiblement la vitesse automobile, en été comme en hiver. Leur emplacement idéal serait à l'approche de la rue Adam. Des mesures alternatives d'apaisement de circulation sont possibles, à savoir les bollards ou les chicanes.

Ajout de radar photo sur la rue de Chambly.

Un seul dos-d'âne a été repéré sur la rue de Chambly, à la hauteur de la cour d'école, tout juste avant l'entrée des élèves. Il serait pertinent d'explorer un autre moyen en amont de la rue. Dans son plan d'action en sécurité routière, le MTMD mise beaucoup sur les radars photo, mesure coercitive qui pourrait inciter les automobilistes à ralentir.

Ajout de signalisation sur l'entrée du corridor scolaire sur les rues Aylwin et Joliette.

Aucun panneau de signalisation n'a été repéré afin d'annoncer l'approche ou la présence de corridor scolaire sur la rue Aylwin, alors que cette rue est un corridor scolaire en soi. Il serait pertinent d'ajouter quelques panneaux supplémentaires. La rue Joliette bénéficierait de quelques panneaux en amont, avant la rue Adam. La largeur des trottoirs et la présence d'un espace tampon permettent ces ajouts.



4. Non-respect de l'arrêt obligatoire

Enjeu à la fois mentionné par les brigadier-es, les répondant-es (à six reprises) et par les observations effectuées sur la rue Adam, les arrêts obligatoires de la rue Adam ne sont pas toujours respectés. Cette obligation est cruciale considérant la circulation à double sens (voitures et vélos) ainsi que l'afflux de dizaines d'élèves aux heures de début et de fin des classes ainsi qu'au dîner. Par ailleurs, la rue Adam présente des traverses de 11 mètres assez longues pour des enfants. Cet enjeu peut s'expliquer de deux façons : d'une part, l'impatience des automobilistes peut les pousser à faire des arrêts incomplets; d'autre part, les panneaux d'arrêt ne sont pas visibles pour les cyclistes, qui en l'occurrence semblent moins concernés par les arrêts. Tout de même, ces intersections sont supervisées par un-e brigadier-e scolaire. Là où le bât blesse, c'est que le même phénomène

se produit à l'intersection des rues La Fontaine et de Chambly, qui ne comporte pas de brigadier-e.

Ajout d'un-e brigadier-e à l'intersection des rues La Fontaine et de Chambly

Bonification du marquage au sol et aménagement d'une intersection surélevée à l'intersection des rues Adam et de Chambly.

La différence de dénivelé n'est pas à négliger; si la personne piétonne traverse à partir d'une hauteur supplémentaire, elle devient plus visible et l'automobiliste est incité-e à s'arrêter.



5. Cohabitation sociale

Le secteur autour de l'école Baril comporte une présence plus marquée de personnes marginalisées dans l'espace public. Seize répondant-es ont rapporté leurs inquiétudes liées à des comportements sensibles et insécurisants. Des enjeux de cohabitation soulevés, la consommation de substances psychoactives en présence des enfants semble être celui qui insécurise le plus. Des endroits particuliers ont également été nommés, tels que le perron de l'église Très-Saint-Rédempteur et la rue Sainte-Catherine Est. Bien que les enjeux reliés de cohabitation dans l'espace public ne soient attachés à la sécurité routière, ils doivent être pris en considération, dans un contexte où ces derniers constituent un frein à la mobilité indépendante des élèves.

Des interventions et une sensibilisation doit s'effectuer auprès de toutes les personnes impliquées, tant chez les parents, les élèves et les personnes marginalisées. Ceci répond aux principes de réduction des risques et du droit à la ville, qui considèrent que tous-tes les individu-es ont le droit d'être dans l'espace public.

Poursuivre et relancer l'offre d'ateliers scolaires de L'Anonyme dans l'arrondissement Mercier—Hochelaga-Maisonneuve.

Depuis près de 40 ans, le programme Sécurité urbaine de L'Anonyme sensibilise les enfants de l'arrondissement aux enjeux reliés à la cohabitation



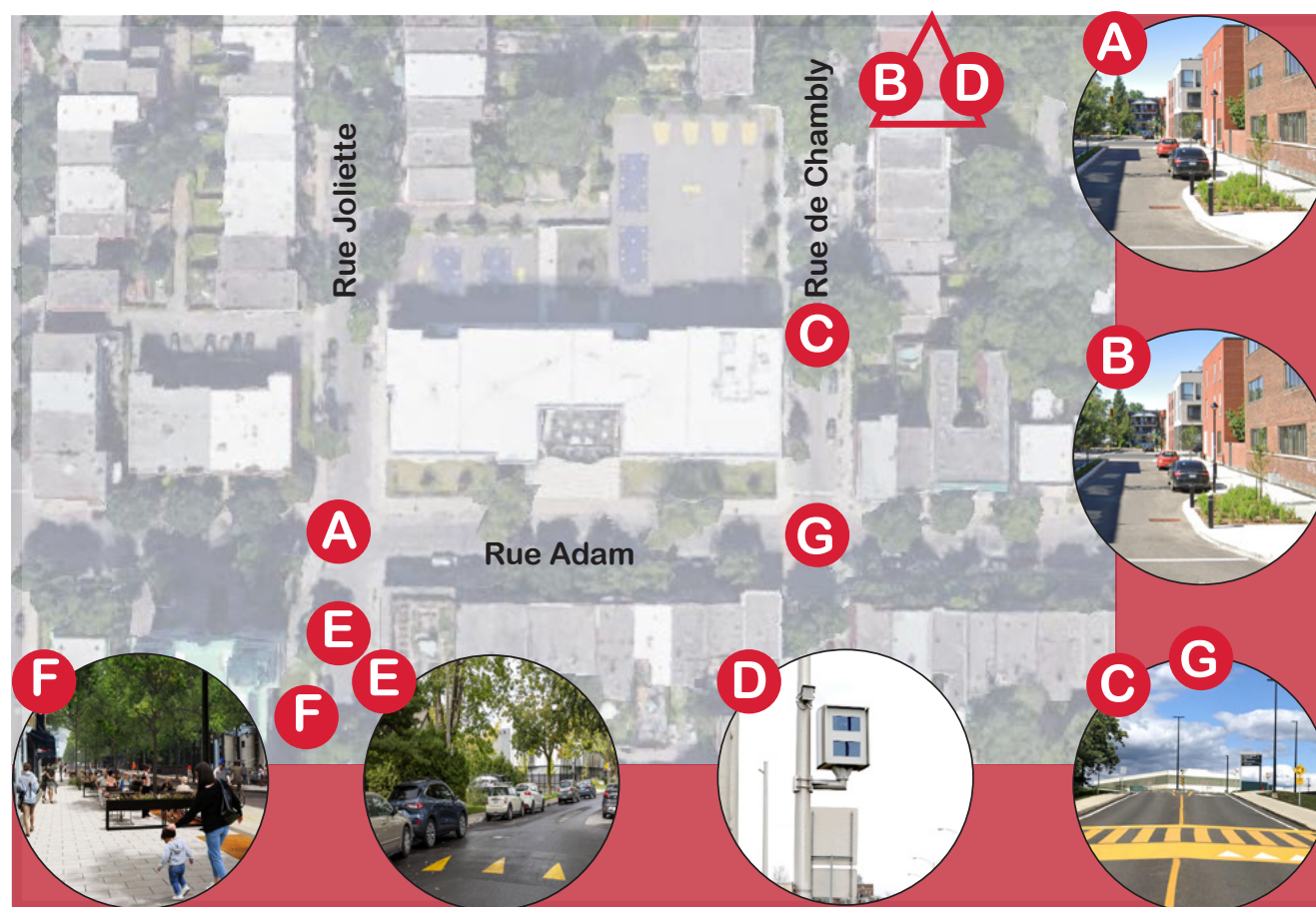
sociale et à la sécurité dans les déplacements. Cette initiative a pour but de renforcer leur sentiment de sécurité. Lors de l'année scolaire 2022-2023, L'Anonyme a offert quelques ateliers à l'école Baril. Pour la présente année scolaire (2023-2024), les ateliers furent offerts à nouveau, sans retour de l'établissement. La cohabitation sociale étant l'un des principaux enjeux soulevés par les répondant·es du sondage, les élèves de l'école Baril bénéficieraient directement de cette initiative.

Déployer davantage d'intervention auprès des personnes marginalisées. Les OBNL en intervention de proximité connaissent les personnes marginalisées et vulnérabilisées de leur quartier. Leurs intervenant·es seront à même de développer un lien, de référer les personnes aux ressources appropriées (refuges de jour, sites d'injection supervisée) et de les sensibiliser au partage de l'espace public. Celles-ci pourront être informées de l'impact de leurs comportements lors des périodes de déplacements des élèves. Cette mesure sollicitera les travailleurs et travailleuses de rue, de même que les intervenant·es en sécurité urbaine.

Renforcer le lien entre l'école, les parents et les organismes. L'école et les parents sont une ressource précieuse pour mieux saisir le phénomène dans ses détails; ce sont les yeux du terrain. Une communication plus directe et ouverte permettrait des gains rapides et efficaces en mutualisant les efforts des acteur·rices psychosociaux de l'établissement scolaire et des organismes locaux.

Recommandations

École Baril



- A** Mise en place d'aménagements permanents aux abords de l'intersection Adam/Joliette
- B** Ajout de mesures d'apaisement de la circulation à l'intersection Lafontaine/Chambly
- C** Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école
- D** Ajout de radar photo sur la rue de Chambly
- E** Ajout de dos d'ânes sur les rues Joliette et Aylwin
- F** Ajout de signalisation de corridor scolaire sur les rues Aylwin et Joliette
- G** Bonification du marquage au sol et aménagement d'une intersection surélevée

École Boucher-De La Bruère



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 7760, rue La Fontaine
- Horaire préscolaire : 8h48 à 11h37, 12h52 à 15h22, sauf le mercredi : 8h48 à 11h37, 12h52 à 13h57
- Horaire primaire : 11h37, 12h52 à 15h22, sauf le mercredi : 7h55 à 11h37, 12h52 à 14h02
- Indice de défavorisation : 8
- Service de garde : Oui, de 7h à 18h
- Transport scolaire : Non
- Nombre d'élèves : 192

Mobilisation

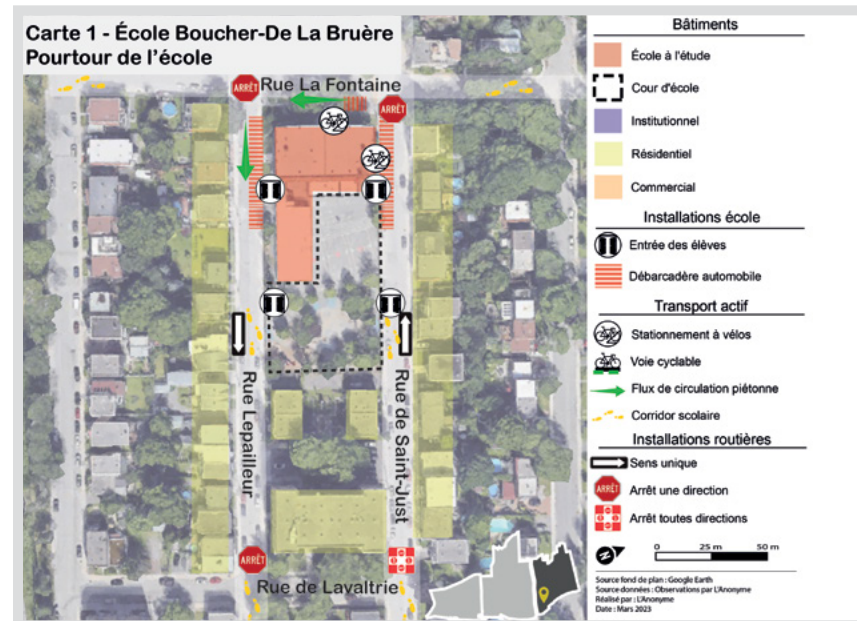
- Nombre de réponses au sondage : 56
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 67
- Taux de réponse au sondage : 24%
- Trottibus : Non

École Boucher-De la Bruère

Portrait de l'école

L'école Boucher-De La Bruère est une école de quartier localisée dans la portion sud du quartier Mercier-Est. De petite taille, elle regroupe près de 250 enfants pour la période 2023-2024, du niveau préscolaire 5 ans à la 6^e année. Un service de garde est offert toutes les journées régulières de classe et les journées pédagogiques. On y décompte un total de 11 enseignant-es. L'école et la cour ont été réaménagées en 2022. À noter que l'école n'offre pas de service de transport scolaire. L'établissement scolaire jouit d'une mobilisation appréciable en ce qui a trait aux initiatives de déplacements actifs. En 2024, il s'est joint au concours *À mon école ça marche!* pour y récolter la deuxième place du classement, avec un taux de participation de 94%. Boucher-De La Bruère fait aussi partie des six écoles de l'arrondissement qui se sont investies dans le programme *Cycliste averti* de Vélo Québec. L'école a donc contribué à la formation des élèves dans la pratique du cyclisme utilitaire. L'échantillon du sondage transmis aux parents demeure appréciable avec 56 répondant-es, représentant 24% des élèves.

Orientée vers la rue La Fontaine, l'école Boucher-De La Bruère est ceinturée par deux rues à sens unique : la rue Lepailleur à l'ouest et la rue de Saint-Just à l'est. À l'autre extrémité de l'îlot se trouve la rue de Lavaltrie, d'une longueur d'à peine 50 mètres. Le bâtiment, en cours de rénovation, est bordé d'une annexe modulaire empiétant sur la vaste cour d'école. Les élèves entrent principalement par l'entrée de la cour d'école située sur la rue Lepailleur, mais un autre accès est aussi utilisé par les élèves sur la rue de Saint-Just. Le bâtiment est encadré par un corridor scolaire d'une longueur totale de 2,9 kilomètres, incluant un tronçon de la rue Ontario Est et de la rue La Fontaine. Étonnamment, la rue de Lavaltrie n'en fait pas partie. Un-e brigadier-e scolaire est posté-e à l'intersection de la rue La Fontaine et de la rue Honoré-Beaugrand.



Portrait du secteur

Situé au sud du quartier Mercier-Est, l'établissement scolaire revêt quelques caractéristiques sociodémographiques particulières. Il s'agit d'un des secteurs de Mercier-Est avec la plus grande mobilité résidentielle. Une poche de population à faible revenu à l'ouest côtoie un secteur plus favorisé à l'est. On relève également un âge médian assez bas ainsi qu'une forte concentration de familles monoparentales. Dans le secteur immédiat de l'école, la part modale de l'automobile est de 63%, tandis que le transport collectif est utilisé par 25% de la population. Le nombre de ménages utilisant la voiture comme mode de déplacement principal dans Mercier-Est est plus élevé que la moyenne de l'arrondissement, qui s'élève à 50%. Le transport actif, quant à lui, détient une part modale de 9%.

Le secteur de l'école se situe dans un territoire enclavé et principalement à vocation résidentielle. La circulation de transit semble sporadique; le trafic de l'Autoroute 25 (Autoroute Louis-Hippolyte-La Fontaine) est détourné sur la rue Hochelaga ou la rue Notre-Dame Est. Les rues ceinturant l'école sont d'une longueur maximale de 1,2 kilomètres et sont donc principalement utilisées pour les déplacements locaux. Des saillies de trottoir sont présentes sur la rue La Fontaine et plusieurs rues ont été bonifiées de dos-d'âne. Néanmoins, les investissements dans les infrastructures de transport actif sont négligeables ; les trottoirs sont d'une largeur minimale aux abords de l'école et le réseau cyclable local est inexistant.

Du fait de son enclavement, le secteur manque de desserte en transport collectif. La ligne 28 Honoré-Beaugrand et la ligne 22 Notre-Dame sont les plus rapprochées de l'école. Quant au métro, il est à oublier, considérant sa distance (2 kilomètres).

Le secteur présente un taux de collisions assez faible ; entre 2012 et 2022, un total de 12 collisions ont été recensées dans le corridor scolaire. De ce nombre, seule une collision a impliqué un·e piéton·ne ou un·e cycliste. (Données ouvertes de la ville de Montréal et Vision Zéro, 2012 à 2022).

Habitudes de déplacement

Les données sur les habitudes de déplacements ont été récoltées grâce aux réponses du sondage transmis aux parents ainsi que les quatre périodes d'observations effectuées sur le terrain. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante des déplacements des enfants. Les figures et graphiques comptabilisent les déplacements de 67 élèves sur 250 fréquentant l'établissement scolaire, un échantillon représentant 27% de l'ensemble des élèves.

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant·es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps moyen =
8 minutes



À vélo :
Temps moyen =
2 minutes

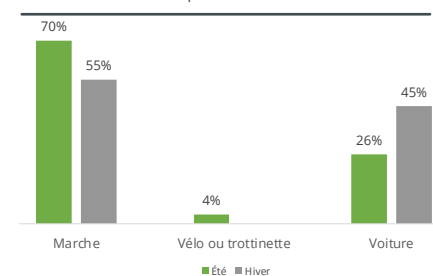


En voiture :
Temps moyen =
2 minutes

MODE DE TRANSPORT

Bien que l'échantillon ne représente que le tiers des élèves, il est tout de même inattendu d'observer la quasi-absence de cyclistes, même en été. Une hypothèse en ce sens serait rattachée à l'absence d'infrastructures cyclables dans les alentours de l'école. Le transport actif n'est toutefois pas en reste alors que la marche accapare plus de 50% de la part modale domicile-école, peu importe la saison. Les conditions hivernales viennent grandement influencer la part modale de la voiture ; presque un parent sur deux va reconduire son enfant en voiture l'hiver, alors que dans des températures plus clémentes, la proportion est d'un parent sur quatre.

Mode de transport selon les saisons

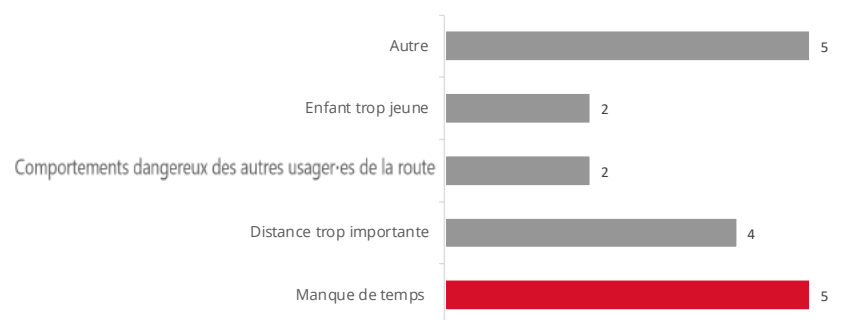


Ces proportions sont similaires aux observations sur le terrain, du moins pour l'hiver. Un jour de janvier, un peu plus de la moitié des enfants (43 sur 84) se rendent à l'école à pied. En juin cependant, le vélo est surreprésenté (14%) et dépasse la voiture (9%) pour devenir le deuxième mode de transport le plus utilisé. La marche conserve sensiblement la même proportion que celle du sondage, avec 77% des élèves observé·es.

FREINS AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

À la question « *Quelles raisons expliquent le choix de votre famille de se rendre en voiture?* », les répondant·es au sondage ont évoqué quatre raisons principales.

Freins aux déplacements actifs



Le *temps de déplacement* et la *distance vers l'école* s'avèrent critiques dans le cas où l'enfant se déplace à pied. En effet, les répondant·es se situent en moyenne à huit minutes à pied de leur école (soit 600 mètres), comparativement à deux minutes en voiture. Or, ce trajet moyen s'effectue également en deux minutes à vélo. Le gain de temps de sept minutes semble assez significatif pour le choix d'un trajet en voiture.

L'*âge de l'enfant* semble également avoir un impact ; les jeunes enfants marchent moins vite et moins longtemps et n'ont pas encore appris à se déplacer dans les rues à vélo ou en trottinette. Ceci concorde avec les réponses du sondage, puisque la majorité des enfants des répondant·es ont huit ans et moins.

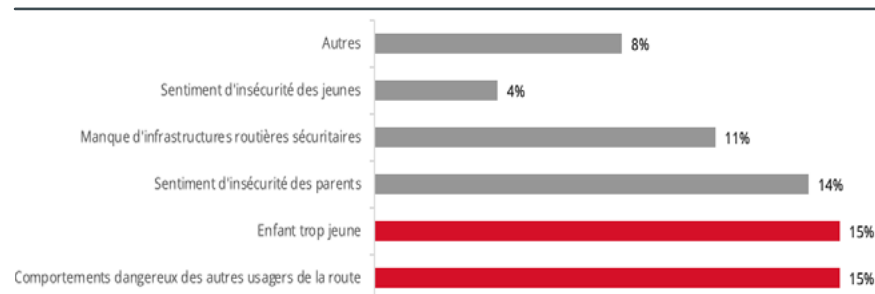
Les *comportements dangereux* des autres usager·es ont également été soulignés, un·e répondant·e soulignant d'ailleurs un décès à la suite d'une collision routière récente, à environ un kilomètre de l'école.

MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Chez les 56 parents répondant·es, 27 accompagnent leur·s enfant·s à l'école. C'est donc plus d'un parent sur deux qui laisse son enfant se rendre à l'école seul·e ou avec d'autres jeunes; une proportion assez encourageante pour la mobilité indépendante. L'option des déplacements entre groupes de jeunes pourrait être encouragée, alors que seulement 3 parents permettent à leurs jeunes de se déplacer avec la fratrie ou des ami·es.

À la question « *Quelles sont pour vous les barrières à laisser votre enfant se rendre à l'école sans adulte?* », les parents ont évoqué quatre raisons

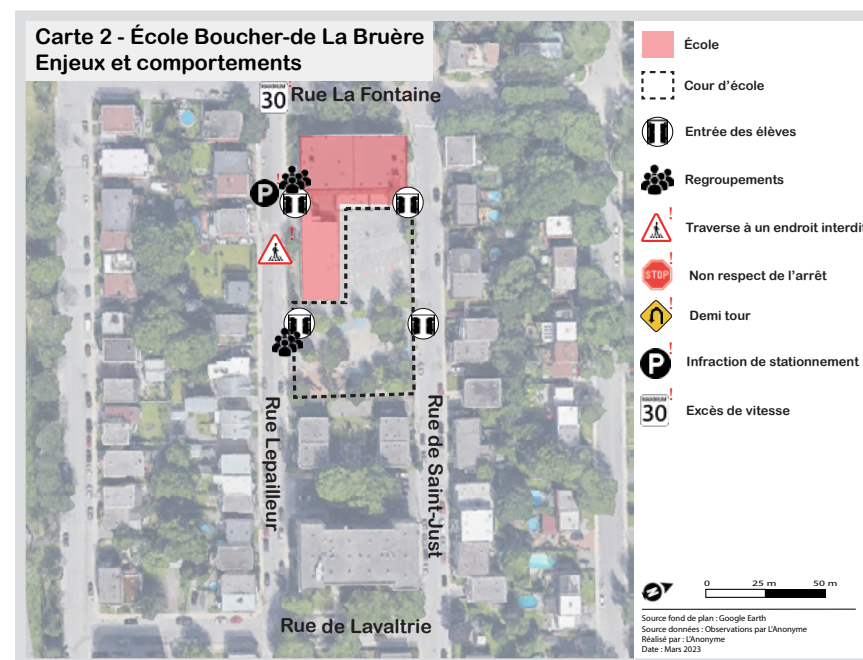
Freins aux déplacements autonomes



principales, soient le *comportement dangereux des autres usager·es de la route* (22%), l'*âge des enfants* (22%), le *sentiment d'insécurité des parents* (21%) et enfin, le *manque d'infrastructures routières* (17%).

Cette fois, la distance est reléguée à une raison de second plan: c'est définitivement l'insécurité routière qui prédomine, davantage au sujet des comportements que des aménagements. Les catégories demeurent des vases communicants : beaucoup de répondant·es ont tendance à ne pas faire confiance à leur enfant ou aux autres usager·es de la route. Or, organiser le trajet entre ami·es peut encourager la mobilité indépendante tout en renforçant le sentiment de sécurité des parents.

Analyse et recommandations





1. Infraction liée au stationnement

Les observations ont fait état de quelques stationnements illicites et accidentogènes. C'est également un phénomène mentionné par un parent. Le problème réside moins dans le nombre d'automobilistes que dans leur choix d'emplacement de stationnement. Le nombre de voitures aux abords de l'école est relativement bas comparativement aux autres écoles analysées. En effet, durant les 60 minutes d'observation, seuls 57 parents taxis ont été comptabilisés. Les voitures observées n'ont pas saturé les espaces de stationnement; aucun stationnement en double file n'a été constaté.

L'infraction la plus observée demeure l'utilisation d'une zone interdisant le stationnement de 8h à 17h comme débarcadère de voiture informel. Ces zones sur les rues de Saint-Just et Lepailleur sont toutefois les plus rapprochées de l'entrée de la cour d'école; les parents taxis se sont probablement garés à cet emplacement pour sa proximité avec les accès à l'école, alors que d'autres places de stationnement autorisé étaient libres, un peu plus loin. Ce comportement a été observé à sept reprises sur la rue Lepailleur.

Dans un même ordre d'idées, une voiture s'est stationnée à moins de cinq mètres de l'intersection des rues La Fontaine et Lepailleur. Un véhicule immobilisé à cet endroit réduit drastiquement la visibilité à l'intersection, autant pour les automobilistes que pour les piétons. Voir et être vu demeure un principe de base de la sécurité, qui dans ce cas-ci est compromis. Plus encore, l'automobiliste empiétait sur le passage piéton, ce qui exigeait un détour pour les personnes traversant la rue et qui peut s'avérer dangereux pour les usagers plus vulnérables, en plus de compromettre l'accessibilité universelle. L'enjeu est reconnu par le plan d'action Vision Zéro 2022-2024 de la Ville de Montréal, qui prévoit une campagne de sensibilisation à cet effet.



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'Arrondissement et l'Agence de mobilité durable.

Quelques places de stationnement pourraient être converties en zone de débarcadère de 15 minutes pour les parents taxi. Pour la zone de débarcadère restante et les abords des intersections, davantage de signalisation pourrait être installée, à savoir un panneau supplémentaire, des bollards ou encore du marquage du sol sur le trottoir ou sur la chaussée, comme des lignes jaunes.



2. Traversée à un endroit non autorisé

Ce comportement piéton, aussi connu sous le terme de *jaywalking*, consiste à traverser la rue entre deux intersections. Il survient lorsqu'un·e élève veut rejoindre l'entrée de l'école à partir du trottoir opposé, ou encore en sortant d'une voiture stationnée. Dans le cas de l'école Boucher-De La Bruère, le phénomène se produit sur la rue Lepailleur. Il est amplifié l'hiver alors que les élèves sortant d'une voiture vont marcher dans la rue plutôt que sur le trottoir, en raison de bancs de neige difficilement franchissables. Lors des observations, deux élèves ont traversé la rue ainsi, en sortant d'une voiture stationnée du côté opposé à la cour d'école. Ces trajectoires périlleuses sont difficilement prévisibles par les automobilistes et peuvent entraîner des collisions.

Alors qu'il serait facile de jeter le blâme sur les piétons, il serait mieux avisé d'aménager lesdites rues de façon à réduire les risques : d'une part, en élargissant les trottoirs, et d'autre part, en facilitant la traversée entre intersections. L'exiguïté des trottoirs est nommée par trois parents qui remarquent que beaucoup d'enfants jouent dans la rue, faute d'espace. Quant aux traverses entre intersections, plusieurs précédents existent aux abords des écoles montréalaises, comme à l'école Saint-André-Apôtre. Outre la rue locale, le même type d'aménagement a été implanté avec brio sur le lien vert, la Promenade Luc-Larivée. Au-delà d'ajouter un passage piéton prioritaire, il incombe de modifier la géométrie de la rue en surélevant ce passage piéton, afin que le changement s'applique également aux automobilistes.



Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école.

La différence de dénivelé n'est pas à négliger; si la personne piétonne traverse à partir d'une hauteur supplémentaire, elle devient plus visible et l'automobiliste est incité·e à ralentir. Cet aménagement sécurise ainsi le fameux comportement de *jaywalking*.



Passage piéton tronçon



3. Excès de vitesse

La vitesse était en cause dans 31% des décès sur la route entre 2017 et 2021 au Québec et peut influencer grandement sur la gravité d'une collision sur un·e piéton·ne. En effet, lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h, les probabilités de survie d'un·e piéton·ne sont de 25%. Les chances de survie passent à 90% lorsque cette même voiture roule à 30 km/h.

Quoique non relevé durant les observations, cet enjeu est souligné dans par 16 répondant·es du sondage, soit près du tiers des réponses obtenues. Une limite méthodologique demeure : les excès de vitesse n'ont pas été localisés géographiquement par les répondant·es. Il demeure que cette problématique peut causer un frein à la mobilité indépendante et doit être adressée, car elle peut donner des gains significatifs sur la sécurité des piéton·nes et cyclistes.

Plusieurs facteurs expliquent cet enjeu, à savoir :

- À l'intersection des rues La Fontaine et Lepailleur, le panneau indiquant un passage piéton prioritaire (bandes jaunes) est en piteux état. La signalisation est déficiente.
- Aucun·e brigadier·e scolaire n'est présent·e autour de l'îlot scolaire.
- Sur le terrain, les corridors scolaires se terminent de façon abrupte au-delà de l'îlot scolaire.

« Il manque de traverses piétonnières dans les rues avoisinantes, les enfants doivent traverser plusieurs intersections où certaines voitures n'ont pas d'arrêts. » – Un parent répondant

Au-delà de l'intervention policière, les recommandations les plus durables et efficaces résident en l'aménagement de mesures de contrôle et d'apaisement de la circulation, telles que les suivantes :



Ajout d'un arrêt obligatoire toutes directions et des passages piétons associés à l'intersection des rues La Fontaine et de Saint-Just. Malgré le fait d'être au coin de rue du pavillon principal et sur un corridor scolaire, il n'existe pas à ce jour de moyen de traverser cette intersection du nord au sud. Sur un corridor scolaire, la sécurité des usager·es vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Cette intersection sécurisée pourrait également encourager la mobilité indépendante des élèves.



Ajout de dos-d'âne sur la rue La Fontaine. Ces infrastructures physiques peuvent réduire sensiblement la vitesse automobile, été comme hiver.



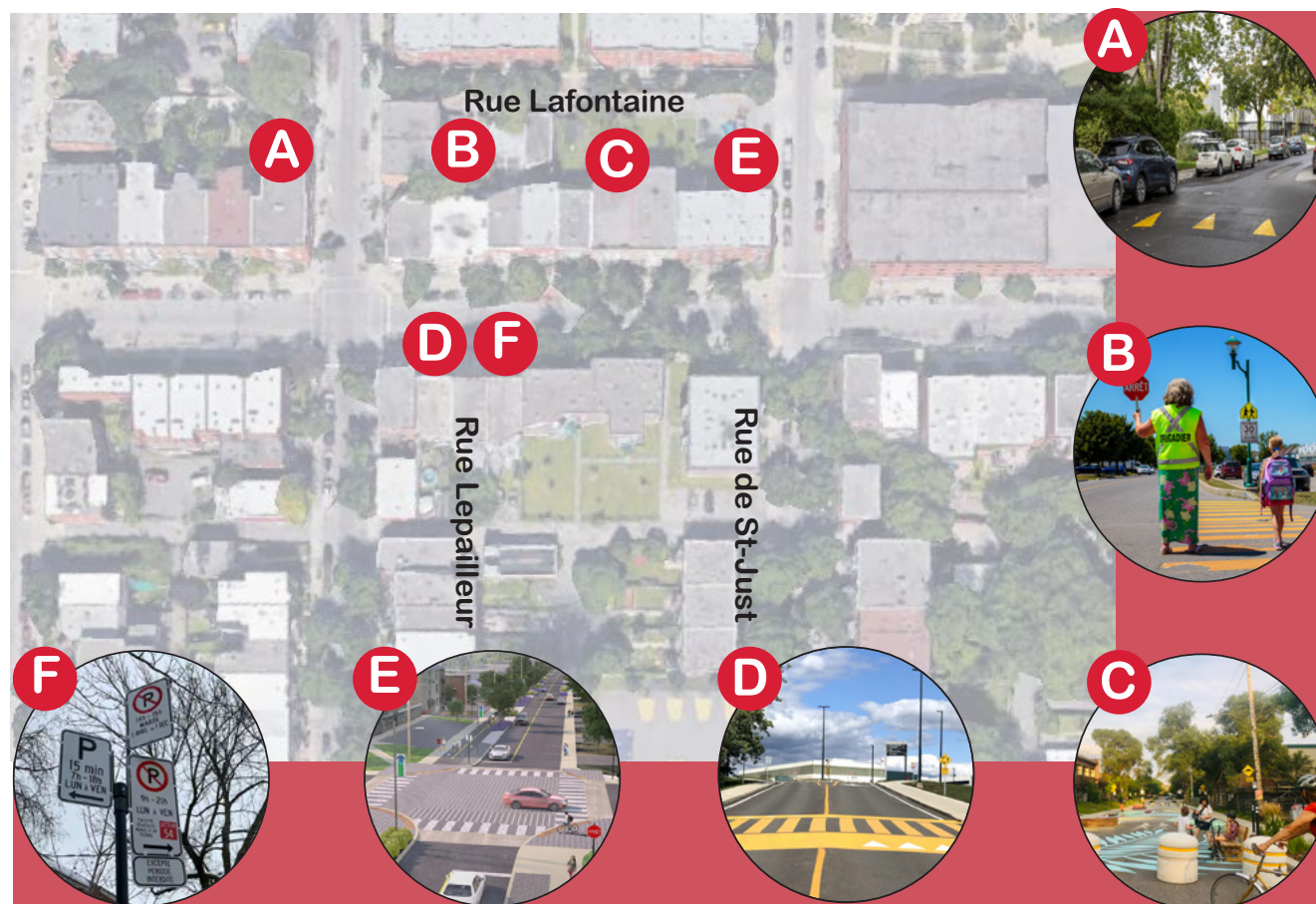
Ajout d'un·e brigadier·e scolaire à l'intersection des rues La Fontaine et Lepailleur et augmentation de la présence policière.



Fermeture d'un tronçon de la rue La Fontaine à la circulation automobile. Ultime étape d'apaisement, cette recommandation vise uniquement le tronçon faisant face à l'école, entre les rues Lepailleur et de Saint-Just. L'acceptabilité sociale des résident·es ne sera pas à conquérir, puisque aucune adresse ni entrée charretière ne se trouvent sur cette section. La rue La Fontaine se prête d'ailleurs fort bien à cette mesure; le tronçon visé mesure moins de 60 mètres. En fermant la rue, le trafic de transit sera refoulé sur les rues Hochelaga ou Notre-Dame Est. Le principe de rue-école demeure tout à fait applicable dans une école où la majorité des élèves vont à l'école à pied. Les autobus continueront d'opérer sur les rues Lepailleur et de Saint-Just et les parents automobilistes seront invités à s'arrêter un coin de rue plus loin. Cet aménagement créera un nouvel espace de socialisation et de jeu pour les enfants, tout en réduisant le sentiment d'insécurité qui est fortement ressorti dans le sondage.

Recommandations

École Boucher-De La-Bruère



- A** Ajout de dos-d'ânes sur la rue Lafontaine
- B** Ajout d'un-e brigadier-e à l'intersection Lafontaine / Lepailleur
- C** Fermeture du tronçon à la circulation automobile
- D** Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école
- E** Ajout d'un arrêt obligatoire toutes directions et des passages piétons associés
- F** Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère

École Guillaume-Couture



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 6300, avenue Albani
- Bâtiment annexe :
- Horaire préscolaire : 8h25 à 14h55
- Horaire primaire : 7h45 à 15h05
- Indice de défavorisation : 9
- Service de garde : Oui, de 7h à 18h
- Transport scolaire : Oui
- Nombre d'élèves : 510

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 91
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage :
- Taux de réponse au sondage : 18%
- Trottibus : Oui

Mesure d'apaisement et aménagement récent :

- Trottoirs élargis sur la rue Du Quesne
- Saillies de trottoir

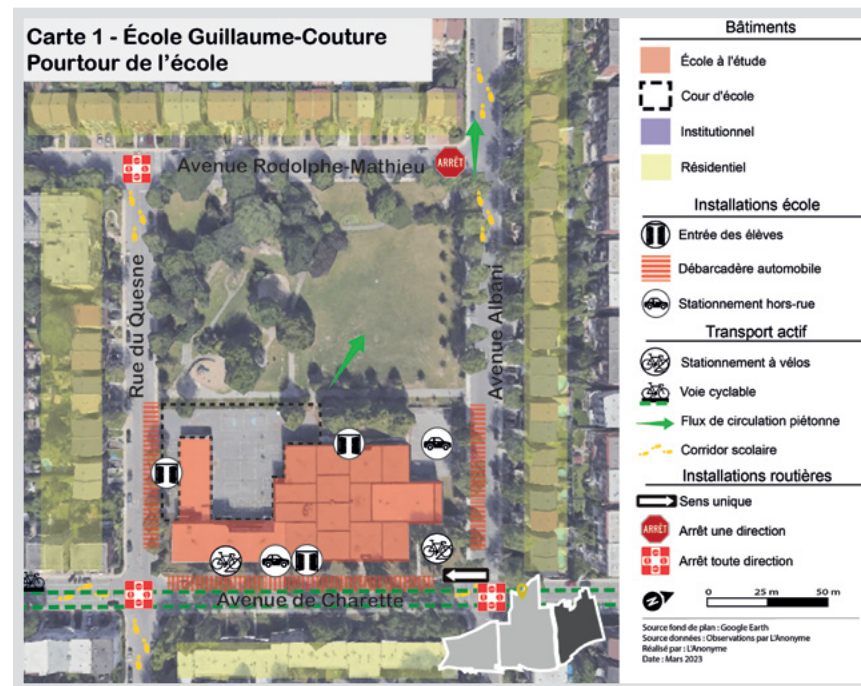
École Guillaume-Couture

Portrait de l'école

L'école primaire Guillaume-Couture est située dans la partie nord du quartier Mercier-Ouest. On y comptait un nombre appréciable de 510 élèves et de 29 enseignant-es titulaires pour l'année scolaire 2023-2024. L'école se déclare elle-même la deuxième école la plus peuplée de l'est de Montréal. Fait intéressant, il s'agit de l'école commençant le plus tôt parmi les établissements observés ; le début des classes est à 7h45. Également à souligner, selon le site web, l'école est fière d'adhérer au programme *ON BOUGE!*, une initiative Ministère de l'éducation visant à offrir une activité physique tous les jours de classe pendant au moins 60 minutes. L'école offre un service de garde et du transport scolaire. Elle se situe en milieu défavorisé.

La mobilisation de l'école Guillaume-Couture est appréciable. Le taux de participation de 81% (2023), puis de 84% (2024) au concours *À mon école, ça marche!* témoignent d'un intérêt croissant pour le transport actif. C'est aussi l'une des trois seules écoles de l'arrondissement à se joindre au programme de rues-écoles du Centre d'écologie urbaine de Montréal pour l'été 2024. Également, un total de 91 réponses au sondage ont été reçues de la part de parents, soit un taux de réponse de 18%, qui se situe au-dessus de la moyenne de l'arrondissement.

Orienté vers l'avenue De Charette, l'établissement est ceinturé par deux rues à double sens : la rue Du Quesne à l'ouest et l'avenue Albani à l'est. À l'autre extrémité de l'îlot, après le parc Guillaume-Couture, se trouve l'avenue Rodolphe-Mathieu, d'une longueur de 230 mètres. On dénombre trois entrées pour les élèves (voir la carte), dont l'une donnant sur le parc. Ce dernier contient des modules de jeux pour les enfants et des espaces verts, offrant une diversité d'usages possibles, ce qui fait qu'il est utilisé par les résident-es du quartier, particulièrement en été. L'école est utilisée par le Service des loisirs St-Fabien pour le camp de jour durant l'été, offrant donc certain achalandage en dehors des périodes scolaires. Un espace de stationnement hors rue est disponible pour le personnel



de l'école. Des supports pouvant contenir une vingtaine de vélos se trouvent sur l'avenue De Charette, mais ne suffisent pas pour le nombre d'élèves se déplaçant à vélo. L'espace débarcadère pour voitures destiné aux parents taxis se trouve sur la rue Du Quesne. Quelques facilitateurs de déplacement actif sont recensés, en l'occurrence un vaste corridor scolaire: la rue François-Boivin reliée à la rue Beaubien Est, qui totalise 1,2 kilomètres; l'avenue de Carignan, la rue Du Quesne et l'avenue Albani en direction nord-sud; enfin, les avenues De Charette et Alexis-Contant en direction est-ouest. Deux intersections sont supervisées par un-e brigadier-e scolaire, soient aux intersections des rues Beaubien Est et de l'avenue de Carignan, ainsi que l'intersection du boulevard Rosemont et la rue Du Quesne. Des dos-d'âne ceinturent l'îlot de l'école et du parc adjacent. Enfin, des bandes cyclables unidirectionnelles avec un espace tampon prévenant l'emportierage sont présentes sur l'avenue De Charette.

Portrait du secteur

La proportion d'enfants (moins de 18 ans) vivant dans le quartier Mercier-Ouest est 16% d'enfants. On y dénombre 6405 familles, dont 35% sont monoparentales. Dans une proportion similaire à la Ville de Montréal, 65% des ménages sont locataires. Le secteur de l'école accueille beaucoup de familles, dont le nombre a considérablement augmenté depuis 2016 autour de l'école, et ce dans plusieurs aires de diffusion. Il y a donc un nombre croissant d'enfants qui se déplacent aux abords de l'école.

La morphologie du secteur adjacent à l'école se distingue des quartiers centraux de Montréal. La densité de population reste modeste et les stations de métro les plus près (Cadillac et Langelier) sont à plus de 20 minutes de marche. La plupart des maisons (multiplex ou maisons en rangée) possèdent leur stationnement privé. Le tissu urbain encourage fortement l'usage de l'automobile. De plus, deux grandes artères, le boulevard Rosemont au sud et la rue Beaubien Est au nord, constituent des barrières manifestes aux déplacements. Le boulevard Rosemont peut être insécurisant avec ses 6 voies à franchir, de même que la rue Beaubien Est avec son intersection à 5 branches non loin de l'école. Ces artères occasionnent des enjeux de sécurité pour les piéton·nes et les cyclistes lors des traversées. En effet, c'est sur ces deux axes que l'on retrouve le plus de collisions impliquant des piéton·nes ou des cyclistes. Un total de 43 piéton·nes et cyclistes ont été blessé·es ou sont décédé·es entre 2012 et 2022 sur le territoire desservi par l'école (Données ouverte de la Ville de Montréal et Vision Zéro, de 2012 à 2022).

Certains axes nord-sud (rue Bossuet, avenue de Carignan) et l'avenue De Charette sont munies de bandes cyclables unidirectionnelles. Cependant, il n'y a pas d'infrastructures pour assurer la sécurité des cyclistes sur la rue Beaubien Est et le boulevard Rosemont. En contrepartie, des services sont accessibles à pied autour de l'école, notamment plusieurs parcs et terrains de sports, l'école secondaire Louis-Riel ainsi que quelques commerces sur la rue Beaubien Est. Le HLM La Pépinière, où se situe l'organisme Projet Harmonie, se trouve juste au sud de l'école.

Habitudes de déplacement

Les données sur les habitudes de déplacements ont été récoltées grâce au sondage aux parents ainsi que quatre périodes d'observation effectuées sur le terrain. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans les déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux 91 répondant·es au sondage, qui inclut 124 élèves sur les 510 qui fréquentent l'établissement scolaire. Cet échantillon représente donc 24 % de l'ensemble des élèves.

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant·es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps moyen =
11 minutes



À vélo :
Temps moyen =
3,5 minutes

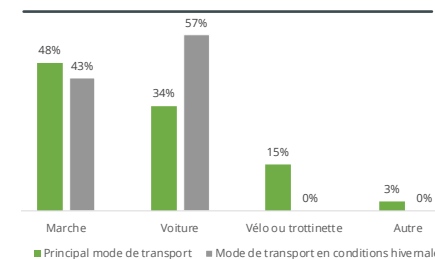


En voiture :
Temps moyen =
3 minutes

MODE DE TRANSPORT

Les données du sondage révèlent que 60% des ménages favorisent le transport actif pour se rendre à l'école l'été. Comme l'illustre le graphique ci-joint, c'est la marche qui est le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements vers l'école, suivi de près par la voiture. Le vélo et la trottinette demeurent des choix plutôt marginaux. Cette tendance pourrait s'expliquer par la taille de l'école et par le fait même par son aire de rétention, sensiblement plus élevée que les plus petites écoles de quartier. En effet, la distance moyenne domicile-école est de 800 mètres et plusieurs élèves sont à plus d'un kilomètre de l'école. Cette dominance de la marche est renforcée par les observations effectuées en automne : sur 143 élèves aperçus, 100 se déplacent à pied (70%), trois prennent leur vélo (2%), alors que 39 enfants sont reconduit·es en voiture (27%).

Mode de transport selon les saisons



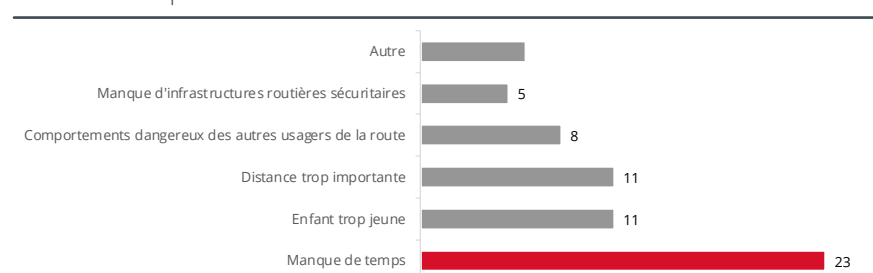
La saison hivernale entraîne peu de changements aux habitudes de déplacement selon le sondage. La part modale de la marche se maintient toujours en tête avec un élève sur deux. Néanmoins, la voiture devient presque aussi populaire (38 déplacements en voiture). Les cyclistes effectuent un transfert modal vers la marche. Les observations hivernales font même état d'une moindre utilisation de la voiture, toutes proportions gardées. Une cinquantaine de voitures ont été observées l'hiver à la sortie des classes, provenant particulièrement du nord et du sud de l'avenue Albani. Notons que les observations ont leurs limites méthodologiques, puisqu'elles ne tiennent pas compte des parents allant chercher leur enfant durant les périodes de service de garde.

FREINS AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

À la question « *Quelles raisons expliquent le choix de votre famille de se rendre en voiture?* », les parents ont évoqué trois raisons principales. Le *temps de déplacement* et la *distance vers l'école*, représentant 53% des réponses, s'avèrent critiques dans le cas où l'enfant se déplace à pied. En effet, le grand territoire desservi implique que les répondant-es se situent en moyenne à 11 minutes à pied de leur école, comparativement à trois minutes en voiture. Or, ce trajet moyen s'effectue également en 3,5 minutes à vélo. La différence de huit minutes semble assez significative pour le choix d'un trajet en voiture.

L'âge de l'enfant peut également avoir un impact ; les jeunes enfants marchent moins vite, moins longtemps et n'ont pas encore appris à se déplacer dans les rues à vélo ou en trottinette. Pourtant, la majorité des enfants impliqués dans le sondage ont 9 ans et plus et seraient à même de marcher ou de rouler avec une éducation préalable de la sécurité routière.

Freins aux déplacements actifs



Il semble que les réponses affiliées à la *sécurité routière* soient moins prédominantes que dans d'autres échantillons de réponse. Seulement 13 parents ont nommé la présence de comportements dangereux (8) ou le manque d'infrastructures routières (5) comme freins aux déplacements actifs.

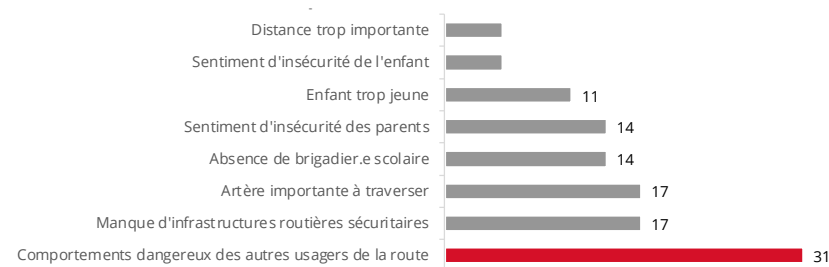
MOBILITÉ INDÉPENDANTE

À l'école Guillaume-Couture, la mobilité indépendante demeure une pratique minoritaire. Une majorité de parents (37) reconduisent et récupèrent leurs enfants à l'école. Sur les 53 parents répondant-es, 16 laissent leurs enfants se déplacer seul-e vers l'école, soit moins d'un parent sur trois. Dans ce cas, la plupart des élèves se déplacent avec la fratrie ou leurs ami-es, signe d'une mobilisation et d'une organisation sociale qui participent à la mobilité indépendante.

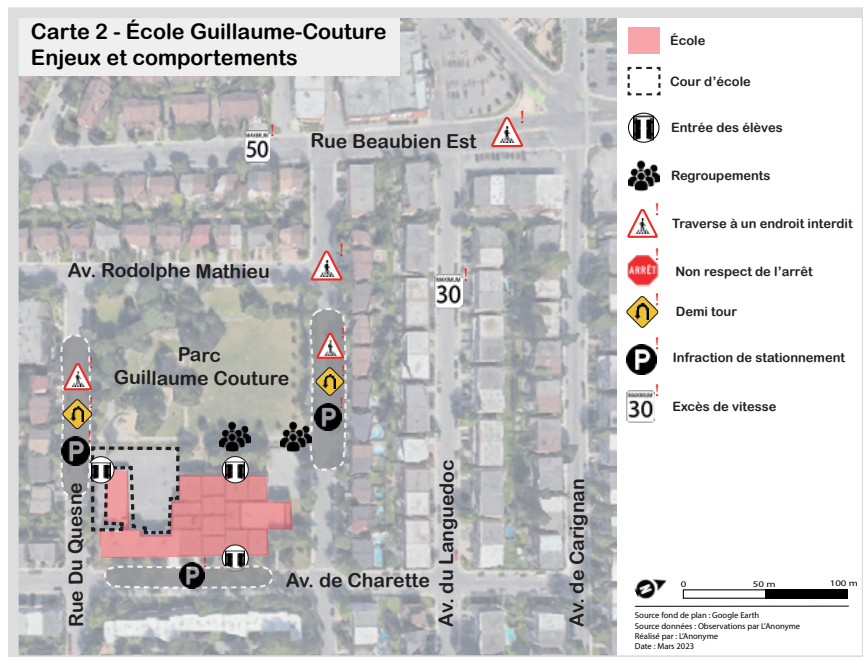
À la question « *Quelles sont les barrières à laisser votre enfant se rendre à l'école sans adulte ?* », les parents ont évoqué trois raisons principales.

Souvent une constante, les comportements des autres usager-es demeurent la barrière la plus souvent mentionnée. La question ne fait pas la distinction entre automobilistes, cyclistes, parents taxis ou circulation de transit. Arrivent ensuite deux catégories similaires qui pourraient se résumer en des aménagements routiers non sécuritaires. Tel que précédemment mentionné, le boulevard Rosemont et la rue Beaubien Est constituent des obstacles de taille à franchir pour un-e enfant seul-e.

Freins aux déplacements autonomes



Analyse et recommandations



Les demi-tours sont permis notamment par l'absence d'aménagements contraignants, le double sens de circulation, de même que la largeur de la chaussée. La ligne jaune indiquant l'interdiction est carrément effacée. Les nombreuses entrées charretières facilitent d'autant plus ce genre de comportement.

À cet enjeu, nous proposons les **RECOMMANDATIONS** suivantes:

 **Installation d'un sens unique sur l'avenue Albani.** Présentes dans plusieurs quartiers de Montréal, les rues à sens unique facilitent la traversée pour les piéton·nes, qui n'ont pas à surveiller deux directions à la fois. Également, en cas de stationnement en double file, les voitures n'ont pas à circuler à contresens.

 **Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation.** Même si la ligne jaune était présente, une rue d'une largeur importante peut toujours permettre physiquement le demi-tour. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon ou des chicanes, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piéton·nes, ce qui s'avère crucial lors de regroupements.



1. Demi-tours des automobilistes

Autant les données de sondage (11 parents) que les observations effectuées par l'équipe de L'Anonyme ont recensé un nombre important de virages en demi-tour, particulièrement sur la rue Albani. Dans la majorité des cas, les parents, une fois avoir déposé leur enfant, rebroussement chemin rapidement vers leur domicile ou leur travail. Le problème reste entier: des véhicules de plus en plus massifs effectuant une manœuvre risquée, impliquant de nombreux angles morts, et sont à risque de frapper mortellement un·e enfant dans la rue.



2. Infraction liée au stationnement

Cet enjeu est également soulevé par des parents ayant répondu au sondage. En effet, 10 répondant·es ont abordé cette notion des stationnements non réglementaires, comme en témoigne cet extrait :

« Il se crée un chaos de stationnement le matin, les voitures se stationnent en double, les vélos, les piétons, tout est extrêmement confus et dangereux. À plusieurs reprises j'ai vu des enfants en vélos qui ont failli se faire frapper, reculer dessus par des voitures. »

Cela confirme les observations effectuées 15 minutes avant la cloche du début des classes, laps de temps qui tendait vers le désordre. Les observations suivantes mettent en lumière les constats indiqués dans le sondage :

- La plupart des parents déposent leurs enfants sur l'avenue Albani, où se trouve un des accès à la cour d'école. Plusieurs entrées charretières de résidences privées complexifient la cohabitation : en plus de la circulation des parents, des résident·es sortent et entrent en voiture sur la rue. Parfois, des parents se stationnent devant les entrées charretières, bloquant le passage aux personnes qui veulent sortir de leur domicile. Le stationnement est interdit sur une portion de la rue du côté de l'école durant les heures de classe, alors que l'espace de débarcadère de 15 minutes pour voitures permis se trouve sur la rue Du Quesne et est souvent complet. Il y a donc beaucoup d'automobilistes qui déposent leurs enfants à des endroits où le stationnement est interdit.
- Il y a aussi plusieurs stationnements en double file quelques minutes avant la cloche, en raison du manque de place pour stationner. La largeur de la chaussée, particulièrement lorsqu'elle est à double sens, permet ce comportement. Non seulement ces véhicules stationnés dans la voie de circulation sont une nuisance pour les autres automobilistes, ils peuvent constituer une menace pour les cyclistes qui doivent contourner sur la voie à sens inverse. Les enfants qui sortent des véhicules stationnés au mauvais endroit deviennent aussi à risque en apparaissant au beau milieu de la chaussée. En hiver, la neige accumulée rétrécit l'espace de circulation et de stationnement pour les voitures, en plus de réduire la visibilité des piéton·nes, exacerbant les risques.
- Sur l'avenue De Charrette, le stationnement est interdit durant les heures de classe, puisqu'il s'agit du débarcadère pour autobus. Plusieurs parents s'y stationnent tout de même, voire en double file, pour déposer leurs enfants. La bande cyclable n'est pas séparée physiquement de la chaussée et n'est pas utilisée l'hiver, ce qui incite plusieurs automobilistes à s'y stationner en toute illégalité. Tous ces débarcadères informels occasionnent des embouteillages qui minent la patience des automobilistes.

Voici les **RECOMMANDATIONS** proposées :



Création d'un programme d'incitation au transport actif pour réduire la part modale de l'automobile aux abords des écoles.

Au-delà du Trottibus, un programme de récompenses pourrait être établi pour encourager les jeunes piéton·nes et cyclistes. Il existe déjà des initiatives scolaires de promotion du vélo d'hiver dans plusieurs régions du Québec, chapeautées par l'organisme MOBI-O. Plus de déplacements actifs impliquent forcément moins de voitures stationnées aux abords des écoles.



Mise en place d'un Trottibus pour inciter les élèves à utiliser le transport actif.

Au Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer encadre le tout. Plusieurs avantages sont recensés à la suite de l'implantation d'un trottibus : amélioration de la sécurité; amélioration de l'organisation familiale; réduction des émissions de GES; retombées éducatives; hausse de la sociabilité et de l'entraide dans les quartiers.



Organisation d'un groupe de covoiturage. Si la distance entre l'école et le domicile est trop importante pour se joindre au Trottibus, certain·es élèves bénéficieraient grandement d'un réseau de covoiturage entre parents voisins. En regroupant les familles par paires, cette initiative pourrait réduire de moitié le nombre de véhicules autour de l'école. Cette initiative serait une option pour l'école Guillaume-Couture spécifiquement en raison de la taille conséquente de l'établissement et du bassin de population, qui permettrait de consolider le réseau. Cette recommandation nécessite une implication forte de la part de la communauté.



Sensibilisation sur le débarcadère autorisé sur la rue Du Quesne. Le SPVM ne pouvant pas être forcément réquisitionné sur appel, il est impossible de miser sur une répression policière synchronisée. Néanmoins, la direction pourrait inciter les parents à privilégier la rue Du Quesne pour le stationnement, un choix logique en raison de l'absence de voie cyclable, de débarcadère d'autobus et d'entrées charretières. Le tout peut s'effectuer par courriel, remise de documentation ou tout autre canal de communication.



Amélioration des voies cyclables. Les aménagements cyclables sur l'avenue De Charrette présentent déjà certains avantages : une zone tampon est délimitée pour prévenir l'empiétement et les bandes cyclables sont unidirectionnelles. Pour une protection optimale, il faudrait substituer les zones de stationnement aux voies cyclables, qui longeraient ainsi le trottoir. Des bollards ou une bordure de béton complèteraient le tout avec brio. L'aménagement sur l'avenue Pierre-De Coubertin, aux abords de l'école Armand-Lavergne, est un bel exemple en ce sens.



3. Traverse à un endroit non autorisé

Ce comportement piéton, aussi connu sous le terme de *jaywalking*, consiste à traverser la rue entre deux intersections. Il survient lorsqu'un·e élève veut rejoindre l'entrée de l'école à partir du trottoir opposé, ou encore en sortant d'une voiture stationnée. Autour de l'école Guillaume-Couture, le phénomène se produit à de nombreux emplacements : la rue Du Quesne et l'avenue Albani, à la hauteur des entrées de la cour d'école. Plusieurs enfants sortent des voitures du côté de la rue et traversent entre les intersections lorsque les parents les débarquent du côté opposé de l'école, les exposant à des collisions.

Alors qu'il serait facile de jeter le blâme sur les piéton·nes, il serait mieux avisé d'aménager lesdites rues en facilitant la traverse entre intersections. Plusieurs précédents existent en ce sens aux abords d'écoles montréalaises, comme l'école Saint-André-Apôtre. Outre la rue locale, le même type d'aménagement a été implanté avec brio sur le lien vert, la Promenade Luc-Larivée. Au-delà de l'ajout d'un passage piéton prioritaire avec bandes jaunes, il incombe de modifier la géométrie de la rue en surélevant ce dernier afin que le changement de niveau s'applique également aux automobilistes. Une autre option, plus contraignante, mais assurément plus efficace, serait d'aménager une rue-école ou une rue ludique, qui implique une fermeture temporaire ou permanente à la circulation automobile. Les exemples ne manquent pas à Montréal, notamment dans les arrondissements de Rosemont—La Petite-Patrie et Ahuntsic-Cartierville. Le récent élargissement du trottoir sur la rue Du Quesne

aidera sûrement à une traverse sécuritaire.

Un parent a soulevé un enjeu particulier à l'intersection de la rue Beaubien Est et de l'avenue de Carignan. C'est une intersection à cinq branches, qui augmente le temps d'attente des différents usager·es de la route. Il a été observé que les piéton·nes qui ont deux rues à traverser n'attendent pas toujours le feu piéton, leur patience étant mise à l'épreuve. Les automobilistes ne respectaient pas toujours la priorité piétonne au feu vert, car il s'agit d'une phase non protégée. Le décompte piéton n'était pas suffisamment long pour permettre aux personnes à mobilité réduite de franchir l'intersection à temps.



Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école. La différence de dénivelé n'est pas à négliger; si la personne piétonne traverse à partir d'une hauteur supplémentaire, elle devient plus visible et l'automobiliste est incité·e à ralentir. Cet aménagement sécurise ainsi le fameux comportement de *jaywalking*.



Fermeture de la rue Du Quesne à la circulation automobile. Le principe de rue-école demeure tout à fait applicable dans une école où la majorité des élèves se déplacent à pied. Les autobus devront être redirigés sur une rue adjacente et les parents automobilistes seront invité·es à s'arrêter un coin de rue plus loin. Cet aménagement créera un nouvel espace de socialisation et de jeu pour les enfants, tout en réduisant le sentiment d'insécurité qui est fortement ressorti dans le sondage.



Intersection à 5 branches Beaubien / St-Zotique / Carignan



4. Non-respect de l'arrêt obligatoire

Cet enjeu a été peu observé, mais a fait l'objet de 12 mentions dans le sondage.

À l'intersection des avenues De Charrette et Albani, les arrêts obligatoires sont respectés dû au nombre important de jeunes qui traversent à cette intersection. Cette obligation est cruciale considérant la circulation à double sens (voitures sur l'avenue Albani, vélos sur l'avenue De Charette) ainsi que l'afflux de dizaines d'élèves aux heures de début et de fin des classes et à l'heure du dîner.

La problématique a été observée et spécifiquement nommée à l'intersection des avenues Albani et Rodolphe-Mathieu. Il s'agit de la seule intersection de l'îlot scolaire qui possède un seul arrêt obligatoire, à l'intention des usager-es arrivant par l'avenue Rodolphe-Mathieu. Il est impératif d'ajouter un arrêt toutes directions à cet emplacement, qui coïncide avec un flux piétonnier important. Il semble logique de canaliser à cet endroit la traversée est-ouest des élèves se rendant vers la rue Beaubien Est, plutôt que de les inciter à traverser la rue Beaubien Est, souvent mentionnée comme accidentogène.



Un dernier comportement, mentionné à trois reprises, survient à un moment précis. Lorsque l'autobus scolaire embarque ou débarque les jeunes passager-es, un panneau d'arrêt clignotant se déploie et impose un arrêt obligatoire aux usager-es de la route dans toutes les directions du tronçon. Or, les répondant-es du sondage indiquent que les automobilistes, parfois des parents taxis, négligent cet arrêt. Cette infraction entraînant 9 points d'inaptitude n'est pas à prendre à légère, puisqu'une concentration élevée d'enfants se regroupent aux abords de la rue; leur sécurité devrait primer sur tout.



Ajout d'un arrêt obligatoire toutes directions et de passages piétons à l'intersection des avenues Albani et Rodolphe-Mathieu.

Malgré qu'elle soit située au coin de l'îlot de l'école et dans un corridor scolaire, il n'existe à ce jour aucun moyen de traverser cette intersection d'est en ouest de façon sécuritaire. Sur un corridor scolaire, la sécurité des usager-es vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Cette intersection sécurisée pourrait également encourager les déplacements indépendants des élèves.



5. Excès de vitesse

Lors des observations, la limite de vitesse était généralement respectée aux abords de l'école, puisque la circulation dense ne permettait pas les excès de vitesse. Toutefois, la largeur de certaines voies (avenue du Languedoc, avenue Albani, rue Beaubien Est) et l'absence de mesures d'apaisement de la circulation favorisent la vitesse automobile. À juste titre, huit parents ont souligné un excès de vitesse aux abords de l'établissement.

Plusieurs options sont possibles pour réduire la vitesse des automobilistes et les inciter à s'arrêter, autant en matière de signalisation qu'en aménagement. Dans le contexte, les recommandations suivantes sont suggérées :



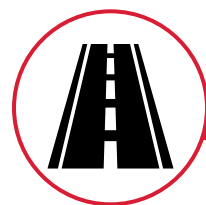
Ajout de signalisation en amont des corridors scolaires. La plupart des intersections identifiées comme accidentogènes par les parents se situent hors des corridors scolaires. Il incombe minimalement d'ajouter de la signalisation en guise d'avertissement.



Ajout d'un-e brigadier-e scolaire. Véritable chef-fe d'orchestre de l'intersection, cette personne peut potentiellement mitiger la prise de risques chez les automobilistes. Il serait nécessaire de minimalement assurer une présence à l'une des quatre intersections jouxtant l'îlot scolaire.



Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon ou des chicanes, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Un espace de circulation moins large peut créer un inconfort relatif lors de la conduite et ainsi maintenir une allure de conduite raisonnable.



6. Barrière à la mobilité active

Tel qu'observé sur le terrain, la rue Beaubien Est présente de multiples problématiques de sécurité. Cet enjeu est d'autant plus critique avec les données recueillies concernant le trajet domicile-école des élèves. En effet, sur 84 répondant-es, 50 ont indiqué habiter au nord de la rue Beaubien Est, ce qui implique de traverser cette artère lors de leur déplacement vers l'école. Par ailleurs, 14 personnes en font directement mention en réponse à la question du sondage « *Avez-vous observé des problématiques de sécurité aux abords de l'école?* ».

Le principal élément de cette problématique se situe à l'intersection de la rue Beaubien Est et de l'avenue de Carignan, un « *réel cauchemar* » selon un parent. Cette intersection à cinq branches peut être complexe à

interpréter pour un-e enfant; en plus des trois flux de circulation routière, aucun décompte numérique ni de phase protégée pour les piéton·nes n'est présent. La présence de bretelles et la longueur de la traverse piétonne (de 32 mètres à 48 mètres pour traverser la rue Beaubien Est) rend l'opération périlleuse. La présence d'un-e brigadier-e scolaire ne peut endiguer tous les risques. Il incombe de prendre des mesures rigoureuses sur cette intersection qui fait partie des corridors scolaires de l'école Guillaume-Couture.

D'autres enjeux ont été soulevés à l'intersection de la rue Beaubien Est et du boulevard Langelier, notamment l'absence de brigadier-e scolaire, ainsi que des virages à gauche rapides de la part des automobilistes à l'intersection de la rue Beaubien Est et de l'avenue du Languedoc.

Enfin, il a été reporté que les automobilistes tournent à vitesse élevée sur l'avenue Albani à partir de la rue Beaubien Est. Les parents craignent que leur-s enfant-s soient victimes d'une collision en traversant la voie. De plus, les nombreux camions de livraison de l'épicerie Métro créent des risques de collisions avec les enfants qui circulent sur le trottoir nord à cet endroit. L'espace destiné au débarquement des marchandises oblige les camions à manœuvrer en obstruant la rue et le trottoir. Par ailleurs, la traverse nord-sud vis-à-vis le débarcadère de l'épicerie Métro demeure interdite aux piétons. Il faudra transformer ce boulevard en rue complète, conviviale pour tous les usager-es.

Enfin, il ne semble pas y avoir d'aménagements pour agrémenter l'espace et atténuer les îlots de chaleur sur la rue Beaubien Est, ce qui décourage la marche. Le manque de support à vélos et l'absence de stations Bixi n'encouragent pas nécessairement le déplacement actif des élèves. D'autant plus qu'aucun-e brigadier-e scolaire ne se trouve aux quatre intersections principales de l'école. Pour agir en faveur de la mobilité active, les recommandations suivantes devraient être privilégiées :



Reconfiguration des phases de circulation aux intersections de la rue Beaubien Est et de l'avenue Albani ainsi que la rue Beaubien Est et l'avenue de Carignan. Par exemple, en instaurant un feu piéton exclusif et possiblement une phase réservée au virage à gauche

des voitures sur la rue Beaubien Est. L'ajout de saillies de trottoirs ou d'un refuge piéton à la moitié de la traverse permettrait également de diminuer la distance de traverse pour les piéton·nes.



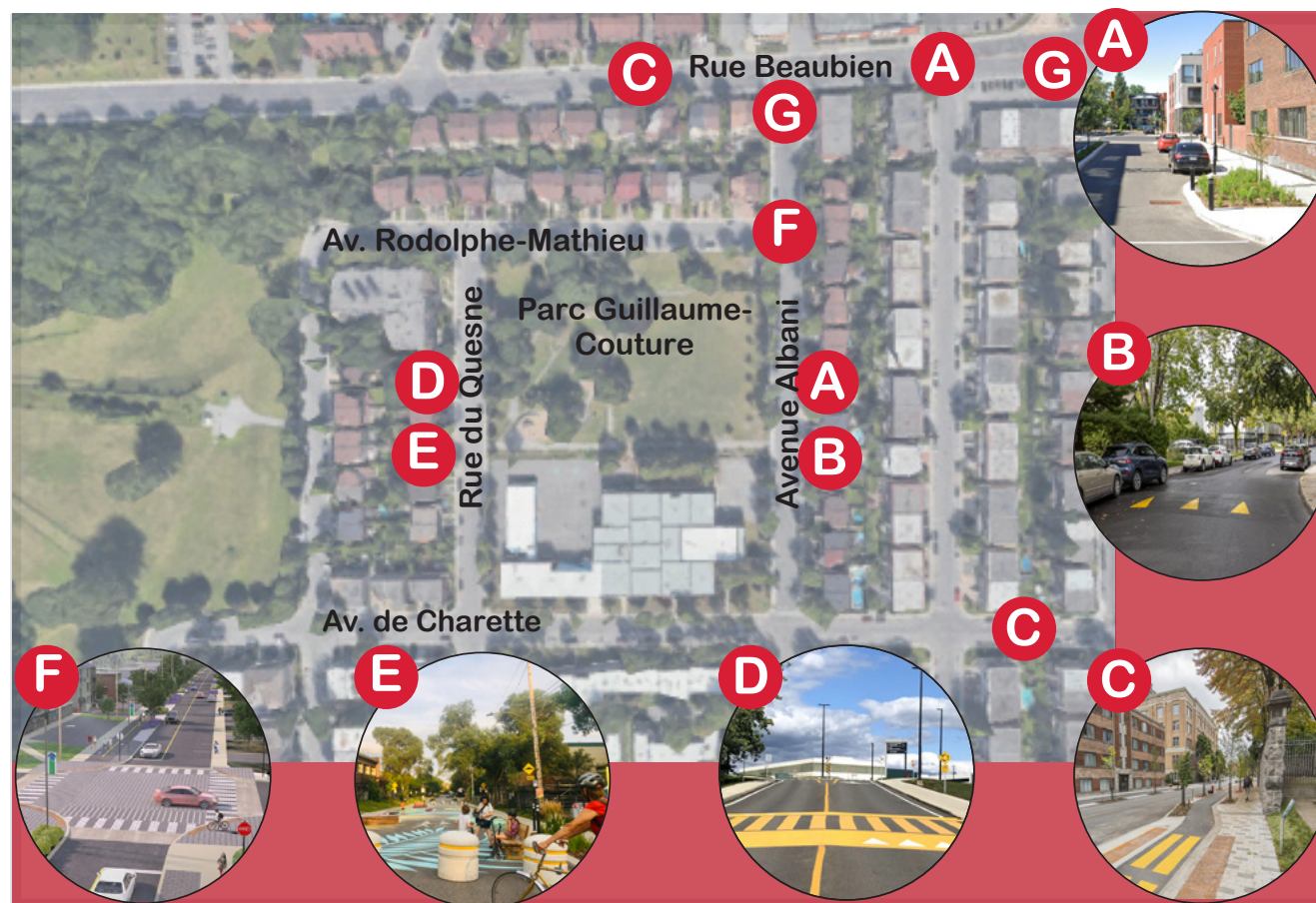
Aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles sur la rue Beaubien Est. Cette mesure jouerait un coup double en rétrécissant la largeur de la chaussée, tout en fournissant une option de déplacement pour les élèves résidant trop loin de l'école pour s'y rendre à pied. Cet aménagement devrait comprendre une séparation physique des voies automobiles (bordure de béton, bollards, etc.) et serait présent de part et d'autre de la rue.



Ajout de végétation et de mobilier urbain sur la rue Beaubien Est. En plus de rendre le trajet plus convivial pour les piéton·nes plus vulnérables (jeunes enfants et personnes âgées), ces ajouts ont le potentiel d'apaiser la circulation en réduisant le champ de vision des automobilistes. Les études indiquent qu'une perspective ouverte, à l'instar d'une autoroute, pousse les automobilistes à rouler plus vite. À l'inverse, une perspective plus chargée ou plus réduite a tendance de réduire la vitesse automobile.

Recommandations

École Guillaume-Couture



- A** Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de circulation
- B** Instauration d'un sens unique sur l'avenue Albani
- C** Amélioration et ajout de voies cyclables sur les axes Charette et Beaubien
- D** Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école
- E** Fermeture de la rue du Quesne à la circulation automobile
- F** Ajout d'un arrêt obligatoire toutes directions à l'intersection Albani / Rodolphe-Mathieu
- G** Reconfiguration des feux de circulation sur la rue Beaubien

École La Vérendrye



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 3055 rue Mousseau
- Horaire préscolaire : 8h10 à 14h31, sauf le mercredi 8h10 à 14h20
- Horaire primaire : 8h10 à 14h31, sauf le mercredi 8h10 à 14h22
- Indice de défavorisation : 8
- Service de garde : Oui, de 7h à 18h
- Transport scolaire : Non
- Nombre d'élèves : environ 390 pour l'année scolaire 2023-2024

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 35
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 53 / 390 élèves
- Taux de réponse au sondage : 13 %
- Trottibus : Non

Mesure d'apaisement et aménagement récent :

- Oui

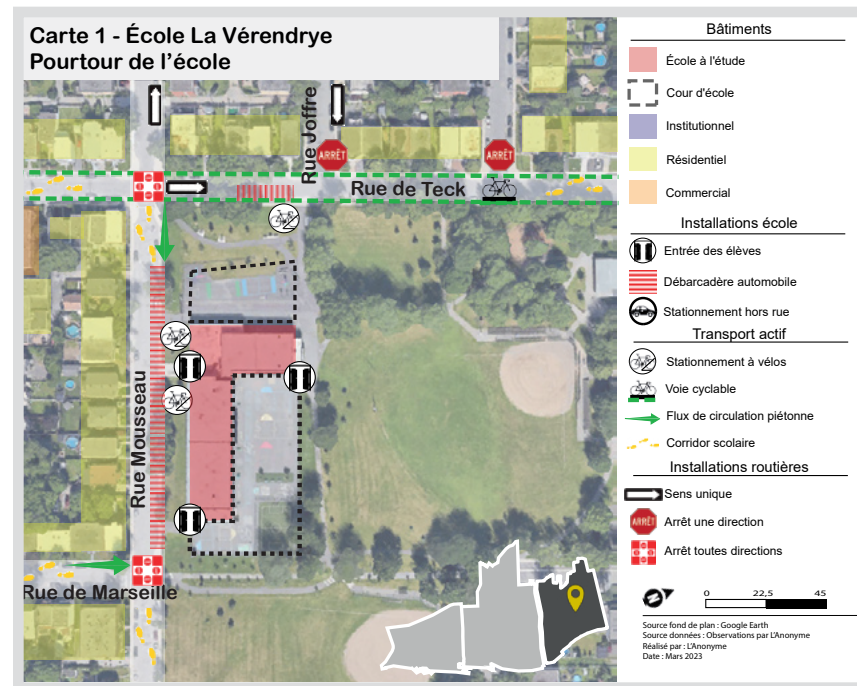
École La Vérendrye

Portrait de l'école

L'école primaire La Vérendrye est localisée aux abords du parc Pierre-Bernard dans le quartier Mercier-Est. L'établissement regroupe 19 enseignant-e, un peu moins de 400 élèves et se démarque via sa certification pour le programme primaire du baccalauréat internationale. On y note la présence d'un service de garde, mais il n'y a pas de transport scolaire. L'école présente un indice de défavorisation élevé, soit un IMSE de 8³.

En 2023, l'école se situait à la dixième place du classement du concours *À mon école ça marche* sur les 12 écoles participantes, avec un taux de participation de 73%. Or, en 2024, l'école a atteint la cinquième place sur 12, avec un taux de participation de 88%. L'échantillon de réponses reçues dans le cadre du questionnaire envoyé aux parents est inférieur à la moyenne de l'arrondissement et ne peut représenter l'ensemble des comportements et problématiques aux abords de l'école. C'est un total 53 élèves qui ont été identifié-es au sein des 35 réponses reçues, soit un échantillon de 9%.

L'école La Vérendrye partage ses frontières avec la rue Mousseau, la rue De Teck et le parc Pierre-Bernard. La façade avant du bâtiment et l'entrée du secrétariat se trouvent sur la rue Mousseau. On y retrouve plusieurs mesures d'apaisements, soit deux dos-d'âne ainsi qu'une limite de circulation permise à 30 km/h. À noter également que les rues Mousseau et de Teck sont à sens unique et qu'une bande cyclable à double sens est présente sur la rue De Teck. Les élèves utilisent principalement deux sorties qui donnent sur la cour d'école et le parc. Plusieurs rues aux abords de l'école sont identifiées comme étant un corridor scolaire (Des Ormeaux, Mousseau, de Marseille, De Teck, Sainte-Claire et Pierre-De Coubertin), mais on n'y retrouve aucun-e brigadier-e scolaire.



Une zone de débarcadère automobile de 15 minutes aux heures scolaires est permise sur les rues Mousseau et De Teck, il n'y a pas de débarcadère pour autobus comme il n'y a pas de transport scolaire. L'intersection de la rue De Teck et Mousseau semble avoir été récemment réaménagée, les trottoirs y sont plus larges et rétrécissent la largeur de la rue Mousseau. On y note également la présence d'un arrêt dans toutes les directions.

Portrait du secteur

Le territoire desservi par cet établissement s'étend à tout le quartier. Située au sud de la rue Sherbrooke Est, dans le centre du quartier Mercier-Est, l'école La Vérendrye est localisée dans un secteur où il y a une plus forte proportion d'enfants âgés de 14 ans et moins (15%) et de personnes de 65 ans et plus (20%) que dans Hochelaga-Maisonneuve (11% et 11%). Ceci peut en partie s'expliquer par le mode d'habitation prédominant du secteur, soit des maisons unifamiliales et semi-détachées, ainsi qu'une faible mobilité résidentielle. L'âge médian est également supérieur à

3 Pour plus de détails sur les indices de défavorisation et sur l'IMSE : <https://www.education.gouv.qc.ca/references/indicateurs-et-statistiques/indices-de-defavorisation>

Hochelaga-Maisonneuve (36 ans), soit de 43 ans. Dans ce secteur, 38 % des familles sont monoparentales. La voiture est le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements dans Mercier-Est. La part modale des déplacements automobile se situe entre Mercier-Ouest (64 %) et Hochelaga-Maisonneuve (49%) et s'élève à 62% (Statistique Canada, 2021).

Le secteur de l'école bénéficie d'un environnement généralement sécuritaire, jusqu'à la limite de la rue Sherbrooke Est au nord et de l'avenue Souigny à l'intersection du chemin de fer, au sud. Plusieurs commentaires qui ressortent du sondage aux parents, ont permis d'identifier ces artères comme étant problématiques. À noter que celles-ci ne sont pas incluses dans le périmètre des corridors scolaires. Le parc Pierre-Bernard, l'aménagement des saillies de trottoirs à l'intersection Mousseau et De Teck et Mousseau et de Marseille ainsi que les rues touchées par le corridor scolaire, pour leurs parts, favorisent une plus grande sécurité pour les déplacements actifs. La rue De Teck est fortement utilisée dans ce secteur, elle permet la circulation à sens unique en direction est pour les voitures, constitue un axe de circulation pour les cyclistes en direction est-ouest et on y retrouve également un débarcadère de 15 minutes pour les parents.

Une certaine distance sépare la station de métro Honoré-Beaugrand de l'établissement scolaire, soit un peu plus d'un kilomètre. Quatre lignes d'autobus circulent toutefois à proximité, notamment la ligne 26, 185, 186 et 141. La sécurité routière du secteur ne semble pas problématique; les collisions recensées sont contenues sur les rues Sherbrooke Est et Hochelaga.

Habitudes de déplacements

Les données sur les habitudes de déplacements ont été récoltées grâce au sondage aux parents ainsi que quatre périodes d'observations

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant-es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps moyen =
24 minutes



À vélo :
Temps moyen =
5 minutes



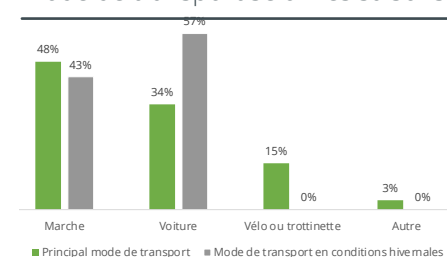
En voiture :
Temps moyen =
4 minutes

effectuées sur le terrain. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans ces déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux réponses au sondage, qui inclut un total de 22 réponses, soit un peu moins que l'ensemble des réponses reçues pour cette école.

MODE DE TRANSPORT

Les données du sondage aux parents révèlent que la majorité des répondant-es (63 %) se déplace généralement de manière active pour se rendre à l'école (marche et vélo ou trottinette), comparativement à 34 % pour la voiture. C'est la marche qui domine avec 48 % des déplacements, alors que seulement 15% des répondant-es ont identifié le vélo ou la trottinette comme mode principalement utilisé. Cette tendance s'inverse pour la période hivernale, où l'automobile devient le principal mode de transport (57%) comparativement à la marche (43%) et au vélo (0%). Cette pratique est corroborée par les observations effectuées sur le terrain, considérant que la majorité des élèves arrivait en voiture, particulièrement durant la période hivernale.

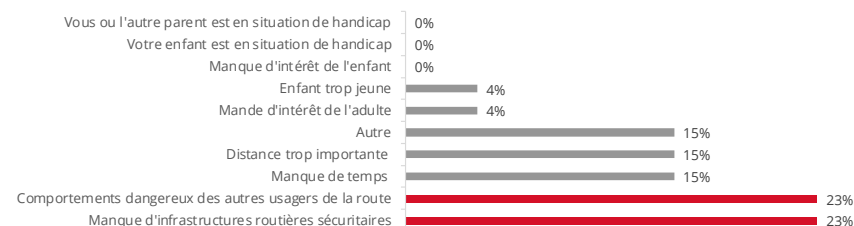
Mode de transport selon les saisons



FREINS AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

À la question « Quelles raisons expliquent le choix de votre famille de se rendre à l'école en voiture ? », les répondant-es font ressortir deux raisons

Freins aux déplacements actifs



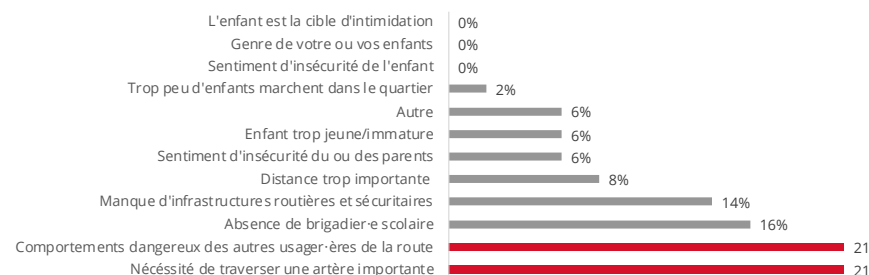
principales. C'est le comportement dangereux des autres usager-es de la route et le manque d'infrastructures routières sécuritaires qui semblent affecter le plus la décision des parents, ils ont respectivement obtenu 23 % des choix. Cette information, malgré qu'elle ne représente qu'un faible échantillon des familles, corrobore également avec les commentaires émis et les observations terrain. En effet, plusieurs commentaires font référence aux comportements dangereux et parfois impatient des automobilistes, notamment sur la rue Sherbrooke Est, De Teck, l'avenue Souigny et la rue Des Ormeaux. Le corridor scolaire situé sur la rue des Ormeaux est délimité par la rue Sherbrooke Est au nord et par l'avenue Souigny au sud et gagnerait à être bonifié au-delà de ces intersections, identifiées comme étant dangereuses et limitant les déplacements actifs. Le manque de temps et la distance trop importante ont également été identifiés comme étant des facteurs limitant les déplacements actifs. Ce qui peut être compréhensible, considérant que la moyenne de temps des déplacements à pied des répondant-es est de 24 minutes.

Les commentaires ainsi que les observations effectuées permettent d'identifier la rue De Teck comme étant problématique. Plusieurs ont identifié des comportements problématiques tel que le stationnement en double dans la piste cyclable, le non-respect de la limite de vitesse ainsi que les demi-tours.

MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Les déplacements autonomes des enfants, selon l'échantillon obtenu, demeurent une pratique minoritaire pour les familles du secteur. Seulement 7 répondant-es ont identifié que leurs enfants se déplaçaient seul-e ou avec des ami-es, soit sans adulte, sur les 22 réponses obtenues. Ce

Freins aux déplacements autonomes

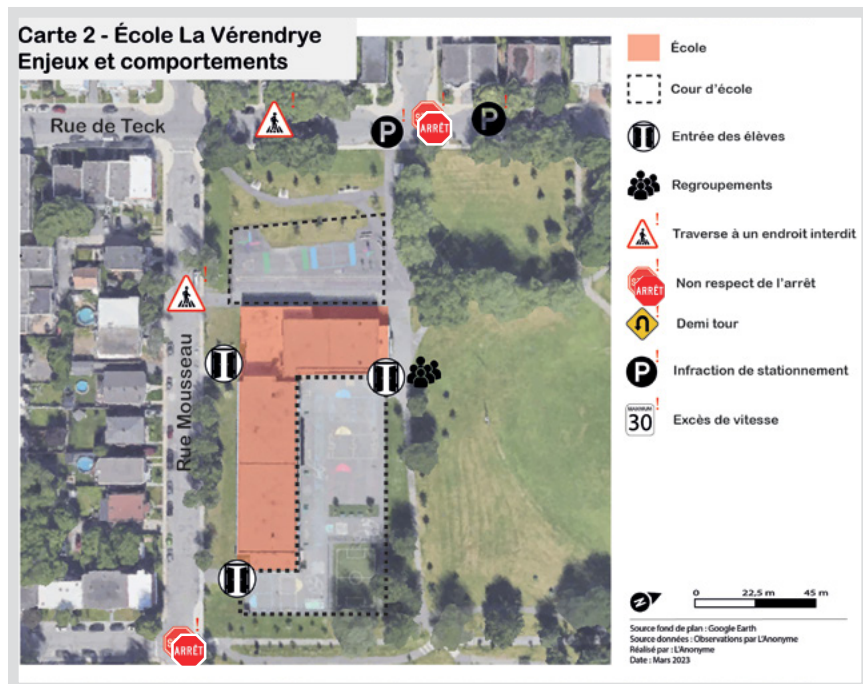


faible échantillon concorde tout de même avec les observations terrain effectuées, qui ont révélé un flux important de voitures déposant les enfants, le matin et à la sortie des classes, particulièrement sur la rue De Teck. Les deux principales raisons sélectionnées par les parents pour justifier ce choix sont la nécessité de traverser une artère importante et les comportements dangereux des autres usager-es de la route. L'absence de brigadier-e et le manque d'infrastructures routières sécuritaires sont également des freins aux déplacements autonomes des élèves. Ces éléments reflètent encore une fois la réalité des observations sur le terrain et des commentaires laissés par les répondant-es. Ceux-ci mettent particulièrement l'accent sur l'intersection de la rue Sherbrooke Est et la rue des Ormeaux, où il n'y a pas de brigadier-es et où la signalisation est à l'avantage des automobilistes.



Analyse et recommandations

À la lumière des observations effectuées et des résultats de sondage, deux principales problématiques ont été relevées aux abords de l'école, particulièrement sur la rue De Teck et aux limites du corridor scolaire. Bien que la rue Sherbrooke Est et Souigny soient identifiées comme artères accidentogènes et peu conviviales pour les déplacements actifs, des nuances intéressantes ont été identifiées grâce aux questionnaires aux parents.



1. Infraction liée au stationnement

Beaucoup de déplacements sont effectués en voiture pour venir reconduire les élèves à l'école, particulièrement le matin. Le débarcadère à voiture actuellement présent sur la rue De Teck n'est pas suffisant pour répondre à la demande et des voitures bloquent parfois la piste cyclable en se stationnant à des endroits non autorisés. Plusieurs stationnements en double ont été observés, ainsi que des stationnements devant les entrées charretières. Un commentaire émis par un parent mentionne également qu'une personne aurait déjà utilisé la saillie de trottoir de l'intersection des rues De Teck et Mousseau, à titre de débarcadère. Les stationnements en double, particulièrement cinq minutes avant la cloche, sont un enjeu commun aux abords des écoles et vont même jusqu'à créer de courts embouteillages. Les automobilistes qui se placent au débarcadère ont tendance à faire certaines manœuvres dangereuses (reculent rapidement, arrivent de façon précipitée et embarquement sur le trottoir), d'autres se stationnent dans des zones interdites du côté en mettant les feux de détresse. Ces stationnements illégaux se font malgré la présence d'un autre débarcadère sur la rue Mousseau. Celui-ci se trouve moins utilisé que celui de la rue De Teck, mais nos observations ont tout de même permis d'observer des parents qui se stationnent en double ou du mauvais côté de la rue.



Création d'un programme d'incitation au transport actif pour réduire la part modale de l'automobile aux abords des écoles.

Au-delà du Trottibus, un programme de récompenses pourrait être établi pour encourager les jeunes piétons et cyclistes. Il existe déjà des initiatives scolaires de promotion du vélo d'hiver dans plusieurs régions du Québec, chapeautées par l'organisme MOBI-O. Plus de déplacements actifs impliquent forcément moins de voitures stationnées aux abords des écoles.



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'Arrondissement et l'Agence de mobilité durable. Quelques places de stationnement pourraient être converties en zone de débarcadère de 15 minutes pour les parents taxi. Pour la zone de débarcadère restante et les abords des intersections, davantage de signalisation pourrait être installée, à savoir un panneau supplémentaire, des bollards ou encore du marquage du sol sur le trottoir ou sur la chaussée, comme des lignes jaunes.



Sécurisation d'un parcours aux abords de l'école pour y optimiser la sécurité et encourager les déplacements actifs
La réalisation d'un parcours ludique, soit d'ajouter du marquage au sol et des éléments visuels particulier dans un espace déterminé, pourrait bénéficier à augmenter la part modale des déplacement actifs. Ce type d'aménagement vise à augmenter la sécurité des usager·ères actif·ves, en améliorant leur visibilité, tout en rendant le trajet amusant et éducatif.



2. Barrières à la mobilité active

Plusieurs commentaires ont été émis par rapport aux enjeux de sécurité routière à l'angle de la rue Des Ormeaux et Sherbrooke Est ainsi que Des Ormeaux et l'avenue Souigny/Dubuisson, soit à la limite de la zone du corridor scolaire. Les problématiques identifiées quant à la rue Sherbrooke Est visent le non-respect du feu piéton, la trop grande vitesse des automobilistes ainsi que leurs comportements parfois agressifs. L'intersection des Ormeaux et Souigny/Dubuisson, qui traverse la chemin de fer, semble également problématique. L'intersection est très large, légèrement surélevé et il y a peu de marquage au sol. La visibilité des piéton·nes et cyclistes par les automobilistes s'en trouve réduite et le respect des priorités n'est pas toujours appliqué. L'intersection de la rue De Teck et Joffre gagnerait également à être bonifiée. Plusieurs élèves utilisent cet intersection pour traverser, mais on y retrouve peu de mesure d'apaisement, mis à par le dos-d'âne et la saillie de trottoir. Il incombe de sécuriser les intersections identifiées.



Amélioration de la visibilité et de la priorité des usager·ères actif·ves

L'aménagement des intersections Des Ormeaux et Sherbrooke Est ainsi que Des Ormeaux et Souigny/Dubuisson gagnerait à être bonifié par du marquage au sol ainsi que des aménagements pour favoriser la visibilité et la priorité des usager·ères actif·ves.



Révision et agrandissement de la zone du corridor scolaire

La zone du corridor scolaire gagnerait à être élargie et mieux identifiée, afin de sécuriser les déplacements actifs. L'ajout d'un·e brigadier·e à l'angle de Des Ormeaux et Sherbrooke Est, Des Ormeaux et Souigny/Dubuisson et De Teck et Joffre pourrait être envisagé.



Rue de Teck

Recommandations

École La Vérendrye



A

Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère

B

Sécurisation d'un parcours ludique pour des déplacements actifs sécuritaires

C

Amélioration de la visibilité et de la priorité des usager-es du transport actif

D

Révision et agrandissement de la zone du corridor scolaire

École Louis-Dupire



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 6400 avenue Pierre-De Coubertin
- Horaire préscolaire : 8h53 à 11h27 et 12h50 à 15h08
- Horaire primaire : 7h50 à 11h27 et 12h55 à 15h08
- Indice de défavorisation : 10
- Service de garde : Oui, 6h45 à 18h
- Transport scolaire : Oui
- Nombre d'élèves : environ 565 pour l'année scolaire 2023-2024

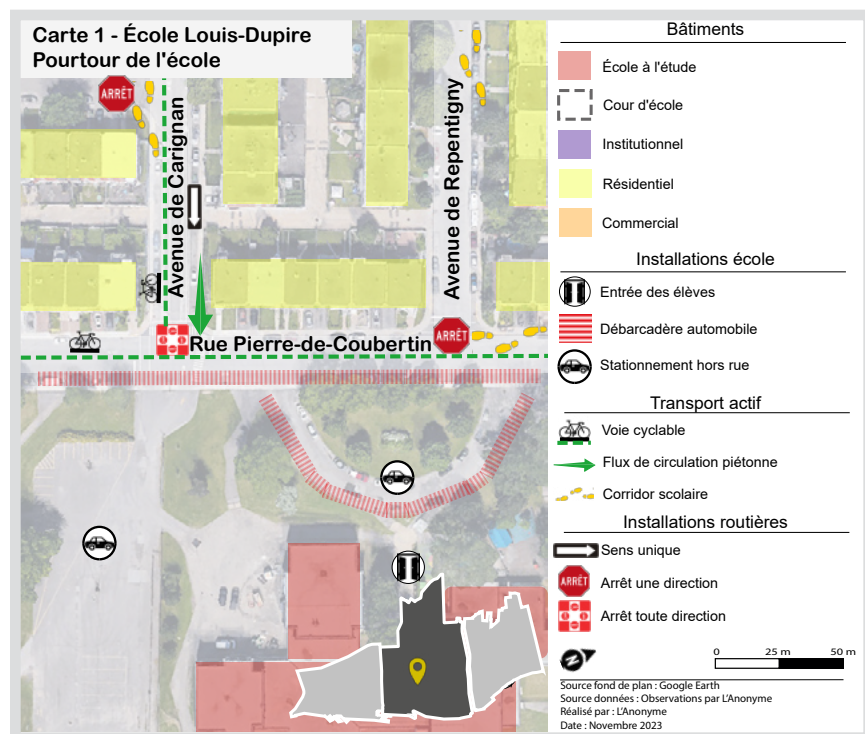
Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 15
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 21 / 565
- Taux de réponse au sondage : 3,7%
- Trottibus : non

École Louis-Dupire

Portrait de l'école

L'école primaire Louis-Dupire se situe au sud du quartier Mercier-Ouest et comprend un territoire englobant le sud-est du quartier. Joutant une cour d'école qui sera réaménagée en septembre 2024, l'établissement regroupe 50 enseignant-es et 565 élèves selon le site web de l'école. Fait particulier, l'école compte 8 classes TEACCH, une approche de « traitement et éducation des enfants autistes ou souffrants de handicaps de communication apparentés ». L'école comprend également un service de garde et de transport scolaire, en autobus et en taxi. L'école se situe en milieu défavorisé.



L'école Louis-Dupire présente des contradictions dans sa mobilisation en matière d'initiatives de déplacements actifs. Les élèves ont offert une bonne performance au concours *À mon école, ça marche!* de 2023, avec 536 participant-es, un taux de participation de 85 %. Or, l'édition 2024 témoigne d'un essoufflement, avec un taux de participation de 66%. Il s'agit de la 11^e position sur les 12 écoles participantes. C'est également l'une des six écoles de l'arrondissement ayant joint le programme de formation *Cycliste Averti* offert par Vélo Québec. Concernant le sondage transmis aux parents, le taux de réponse ne s'élève qu'à 15 réponses reçues, représentant 21 enfants sur un total de 565 fréquentant l'établissement, une représentation de 3,7% des élèves. Il est possible que la faible participation des parents au sondage reflète un sentiment de sécurité jugé suffisant aux abords de l'école. Néanmoins, le faible taux de réponse doit être considéré dans l'analyse des données aux sections suivantes.

Les alentours de l'établissement présentent une morphologie particulière. L'îlot, si l'on peut le nommer ainsi, comporte une longueur de près de 700 mètres, en plus d'être assez déstructuré. À l'ouest, l'école secondaire Édouard-Montpetit, son club sportif et ses terrains gazonnés étirent l'îlot jusqu'à la rue Du Quesne. À l'est, un ensemble résidentiel sur la rue de Granby et la Place de Granby offre une certaine perméabilité piétonne, mais prolonge également l'îlot jusqu'au boulevard Langelier. La façade avant de l'école donne sur l'avenue Pierre-De Coubertin et son débarcadère en croissant. Quant à la rue Hochelaga, elle ne communique pas avec le bâtiment, la cour d'école étant clôturée. L'école possède une entrée d'élèves donnant sur l'avenue Pierre-De Coubertin. Un-e brigadier-e scolaire est présent-e à l'intersection des avenues Pierre-De Coubertin et de Carignan. Le réseau de corridors scolaires s'étend sur les rues résidentielles au nord de l'école ainsi que sur l'avenue Pierre-De Coubertin. En tout, ce sont plus de 2,1 kilomètres qui sont identifiés comme corridors scolaires.

Deux courtes zones de débarcadère de 15 minutes pour voitures aux heures scolaires sont présentes sur le côté sud de l'avenue Pierre-De Coubertin, pour un maximum de 11 voitures. Aucune contrainte au stationnement n'est constatée ailleurs sur l'avenue, notamment à l'ouest de l'avenue de Carignan. Un stationnement hors rue de 6400 mètres carrés se situe entre les écoles Louis-Dupire et Édouard-Montpetit. Le débarcadère pour autobus scolaires est situé sur le croissant donnant sur l'avenue Pierre-

De Coubertin, croissant qui peut accueillir une quinzaine de voitures stationnées. Les places de stationnement ne sont donc pas un enjeu. Les mesures d'apaisement de circulation se font rares sur cette rue qui comporte tout de même une chaussée désignée pour les cyclistes.

Portrait du secteur

Fort d'une population en hausse de 1% depuis le dernier recensement, la proportion d'enfants (moins de 18 ans) vivant dans le quartier Mercier-Ouest est de 16%. On y dénombre 6405 familles, dont 35% sont monoparentales. Dans une proportion similaire au reste de la ville de Montréal, 65% des ménages sont locataires. Dans le *Diagnostic local de sécurité Mercier-Hochelaga-Maisonnette* rédigé par L'Anonyme, trois grandes priorités du quartier en matière de sécurité ont été relevées. Elles étaient, en ordre de priorité : la sécurité dans les déplacements; la prévention de la violence; enfin, la cohabitation sociale. Le secteur de l'école accueille beaucoup de familles, dont le nombre a considérablement augmenté depuis 2016 autour de l'école. Il y a donc un nombre croissant d'enfants qui se déplacent aux abords de l'école.

Au sud de la rue Sherbrooke Est, l'établissement est à une distance importante de la station de métro Langelier, soit à 14 minutes de marche. La station est desservie par la ligne d'autobus 33, fréquente en période de pointe (passage aux 12 minutes) en direction nord-sud. Au sud, la rue Hochelaga accueille la ligne 85. L'arrêt d'autobus le plus proche de l'école est à une distance d'environ 450 mètres.

Outre le parc Jean-Amyot et le vaste terrain de l'école secondaire voisine, il existe quelques aménagements favorables au transport actif. Pour les trajets d'est en ouest, les axes constitués de l'avenue Souigny, la rue de Marseille et l'avenue Pierre-De Coubertin constituent des options intéressantes pour les cyclistes. Or, plus l'on se rapproche de l'école, moins ces voies deviennent sécuritaires. Le REV qui longe l'avenue Souigny et la rue de Marseille comprennent des pistes avec bollards, tandis que l'avenue Pierre-De Coubertin se résume à des chevrons peints au sol. La seule option nord-sud à proximité demeure la rue De Cadillac, avec des voies cyclables unidirectionnelles incluant un espace tampon prévenant l'empiétement. Cet axe rejoint directement l'entrée des élèves.

À l'intérieur du grand îlot scolaire précédemment mentionné, entre 2012 et 2022, 13 collisions impliquant un·e piéton·ne ou un·e cycliste ont été recensées, dont une personne gravement blessée. Il s'agit d'un peu plus d'une collision déclarée par année en moyenne. Les artères passantes que sont le boulevard Langelier et la rue Hochelaga regroupent la majorité des accidents, mais quelques accidents survenus directement devant l'école. (Données ouvertes de la Ville de Montréal et Vision Zéro, 2012 à 2022)

Malgré un enclavement du quartier par de grandes voies structurantes du réseau routier, l'école Louis-Dupire est située à une certaine distance de ces dernières, permettant donc un environnement relativement sécuritaire. Elle fait face à un tissu urbain résidentiel hétérogène qui décourage ainsi la circulation de transit. Néanmoins, le manque de mesures d'apaisement de circulation sur l'avenue Pierre-De Coubertin peuvent venir compromettre la sécurité routière.

Habitudes de déplacement

À noter que l'échantillon de réponses au sondage n'est pas suffisant pour en dégager des constats avec certitude. Malgré que l'information soit combinée à nos observations, il a été ardu d'en dégager des tendances ou des corrélations. L'échantillon obtenu correspond à 2 % de l'ensemble des élèves.

Le choix du mode de transport des répondant·es selon les conditions météorologiques lors du trajet domicile-école. Peu importe la saison, une majorité d'élèves (65%) se déplacent à pied. L'utilisation de la voiture demeure aussi marginale que le transport en commun ou le vélo. L'arrivée de conditions météorologiques plus défavorables ne semblent pas changer les habitudes des familles ; la proportion de piéton·nes demeure la même et le recours à l'automobile reste minoritaire. La seule explication reçue

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant·es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps moyen =
9 minutes



À vélo :
Temps moyen =
3 minutes



En voiture :
Temps moyen =
2,8 minutes

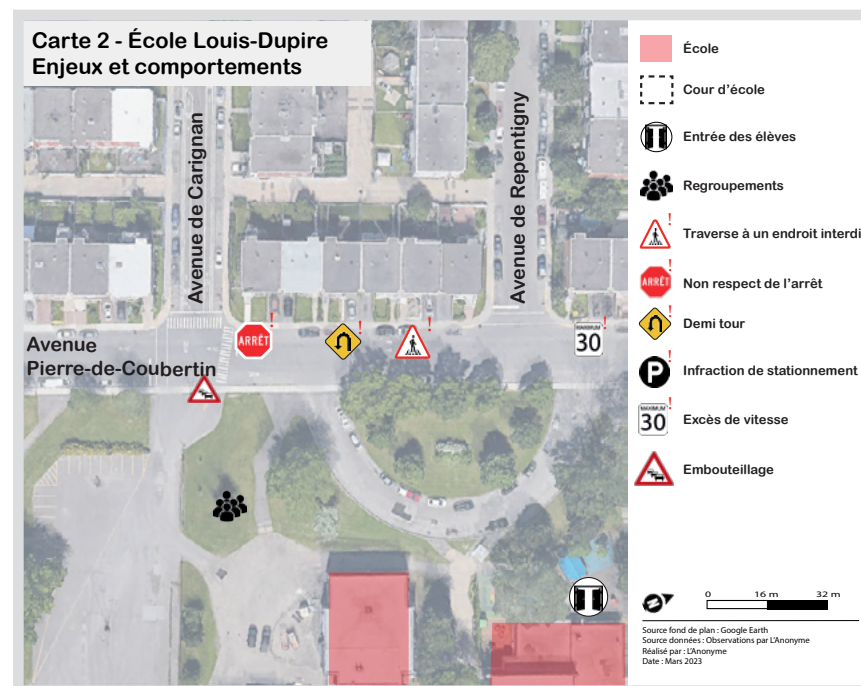
au sujet du recours à la voiture concerne une situation de handicap de l'enfant. Les observations effectuées par l'équipe de L'Anonyme corroborent ces proportions : l'été, 18 voitures ont été observées, contrairement à 109 déplacements à pied. L'hiver, la marche reste le mode de transport dominant, avec 56 piéton·nes pour 15 voitures observées. Notons que beaucoup d'élèves se rendent à l'école en autobus scolaire (entre cinq et dix autobus par période de pointe), ce qui est significatif. Il s'agit d'une information qui a été occultée dans le sondage.

Quant à la mobilité indépendante, elle n'est pas encouragée parmi les 15 parents répondant·es. Un·e seul·e personne (représentant 10% des réponses) laisse son enfant se rendre à l'école sans adulte. Pourtant, les observations établissent le phénomène inverse : sur 271 déplacements observés, 153 étaient effectués sans adulte. Il s'agit donc d'un taux de 56%. À noter, les trajets en autobus ne sont pas compris dans ce dénombrement.

Les principales raisons évoquées pour l'accompagnement de l'enfant étaient le *comportement dangereux des autres usager·es de la route*, le *manque d'infrastructures routières sécuritaires* et la *nécessité de traverser une artère importante*. La distance à parcourir ou les caractéristiques de l'enfant, comme l'âge, pesaient peu dans la balance.

Analyse et recommandations

L'école Louis-Dupire regroupe cinq enjeux en matière de sécurité des déplacements actifs dans une zone très restreinte, soit sur l'avenue Pierre-De-Coubertin. La combinaison et la juxtaposition de ces comportements peuvent augmenter les risques de collisions de manière exponentielle.





1. Demi-tours des automobilistes

Sans avoir été observé sur le terrain, ce comportement a été soulevé par trois parents répondant-es. Dans la majorité des cas, les parents, une fois avoir déposé leur enfant, rebrousse rapidement chemin vers leur domicile ou leur travail. Le problème reste entier: des véhicules de plus en plus massifs effectuant une manœuvre impliquant de nombreux angles morts sont à risque de happer mortellement un-e enfant dans la rue.

Les demi-tours sont permis notamment par l'absence d'aménagements contraignants, le double sens de circulation, de même que la largeur de la chaussée. La ligne jaune indiquant l'interdiction est effacée. Les entrées charretières facilitent d'autant plus ce genre de comportement.

À cet enjeu, les **recommandations** suivantes sont suggérées :

== **Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation.** Même si la ligne jaune pleine était présente, une rue d'une largeur importante peut toujours permettre physiquement le demi-tour. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon ou des chicanes, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piétons, ce qui s'avère crucial lors de regroupements.



2. Embouteillages

Cet enjeu était évident lors des observations, à la rentrée et sortie des classes. L'accès au stationnement hors rue et le croissant-débarcadère font régulièrement l'objet de congestion entre véhicules entrants, véhicules sortants et véhicules roulant sur l'avenue Pierre-De Coubertin. Au-delà de la fluidité, cette situation occasionne un véritable enjeu de sécurité pour les élèves qui circulent sur le trottoir jouxtant ces entrées charretières. Un parent l'indique dans la boîte commentaires du sondage : « *Les enfants doivent circuler entre les taxis qui entrent en file dans la cour pour déposer les enfants* ». Les piétons doivent zigzaguer entre les véhicules semi-immobilisés et doivent même marcher sur la chaussée à l'occasion. La problématique est encore plus manifeste à l'intersection des avenues Pierre-De Coubertin et de Carignan, où les interactions entre automobilistes et personnes qui marchent manquent de prévisibilité. Des solutions sont possibles pour optimiser la sécurité :



Ajout de dos-d'âne et de marquage au sol à la sortie des stationnements et débarcadères automobiles. Ces limitations physiques inciteront les automobilistes à s'immobiliser, ou du moins à ralentir avant d'empiéter sur le trottoir.



Ajout d'un feu de circulation à décompte numérique à l'intersection des avenues Pierre-De Coubertin et de Carignan. La présence d'un-e brigadier-e scolaire est insuffisante pour réguler la circulation et les virages à cette intersection. Ceci a été mentionné par la personne attitrée à cette intersection. L'ajout du feu de circulation facilitera les entrées et sorties des automobilistes dans le stationnement.





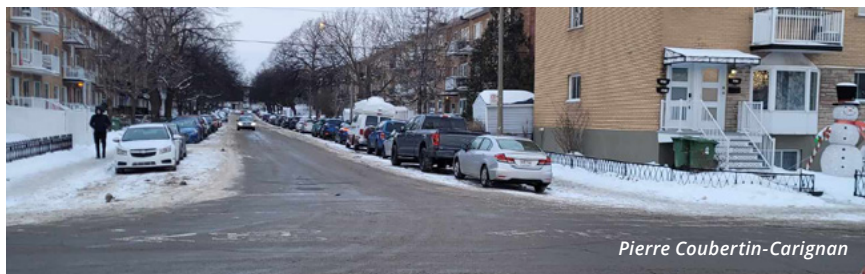
3. Traversée à un endroit non autorisé

Ce comportement piéton, aussi connu sous le terme de *jaywalking*, consiste à traverser la rue entre deux intersections. Il survient lorsqu'un·e élève veut rejoindre l'entrée de l'école à partir du trottoir opposé, ou encore en sortant d'une voiture stationnée. Dans le cas de cet établissement, le phénomène se produit sur l'avenue Pierre-De Coubertin, entre les avenues de Carignan et de Repentigny. Ces trajectoires périlleuses sont difficilement prévisibles par les automobilistes et peuvent entraîner des collisions.

Alors qu'il serait facile de jeter le blâme sur les piéton·nes, il serait mieux avisé d'aménager lesdites rues en facilitant la traversée. À la hauteur de l'avenue de Carignan, l'arrêt toutes directions est insuffisant et compromet la sécurité; à l'intersection de l'avenue de Repentigny, aucune traversée n'est présente pour accéder du nord au sud (soit du quartier résidentiel vers l'école). Il incombe de modifier la géométrie de cette dernière intersection en aménageant un passage piéton surélevé, pour que le changement de niveau s'applique aux automobilistes.



Aménagement d'une intersection avec arrêt toutes directions et passages piétons à l'intersection des avenues Pierre-De Coubertin et de Repentigny. Même si cette intersection est située au coin de rue de l'établissement scolaire et sur un corridor scolaire, il n'existe à ce jour aucun moyen de la traverser de manière sécuritaire du nord vers le sud. Sur un corridor scolaire, la sécurité des usager·es vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Cette intersection sécurisée pourrait également encourager les déplacements indépendants des élèves.



Pierre Coubertin-Carignan



4. Non-respect de l'arrêt obligatoire

Enjeu à la fois mentionné par le service de brigadier·e scolaire, par quatre des répondant·es au sondage et par les observations effectuées sur l'avenue Pierre-De Coubertin, les arrêts ne sont pas toujours respectés par les automobilistes. Cette obligation est cruciale considérant la circulation à double sens, l'accès à un stationnement de courte durée, de même que l'afflux de dizaines d'élèves aux heures de début et de fin des classes, en plus de l'heure du dîner. Cet enjeu s'explique de deux façons : d'une part, l'impatience des automobilistes peut les entraîner à faire des arrêts incomplets ; d'autre part, les panneaux d'arrêt obligatoire ne sont pas présents pour les automobilistes sortant des stationnements, qui en l'occurrence semblent moins concernés. Comme mentionné précédemment, la présence d'un·e brigadier·e serait bénéfique à cet endroit. À cet effet, quelques recommandations sont proposées :



Ajout de mesures d'apaisement de la circulation à l'intersection des avenues Pierre-De Coubertin et de Carignan.

Malgré son emplacement au coin de l'îlot scolaire et sur un corridor scolaire, ce passage piéton nord-sud totalise 14,5 mètres de long, soit la largeur équivalente de quatre voies de circulation. La modification de la géométrie de la traverse limitera le temps d'exposition des piéton·nes, notamment en aménageant des saillies de trottoir ou en ajoutant du mobilier urbain. Cette intersection sécurisée pourrait également encourager les déplacements indépendants des élèves. En outre, les automobilistes poursuivant leur route vers l'est seront sur leurs gardes après avoir contourné de tels aménagements.



5. Excès de vitesse

La vitesse était en cause dans 31% des décès sur la route entre 2017 et 2021 au Québec et peut influencer grandement la gravité et les conséquences d'une collision sur un·e piéton·ne. En effet, lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h, les chances de survie d'un piéton sont de 25%. Les probabilités de survie montent à 90% lorsque cette même voiture roule à 30 km/h. C'est donc un enjeu majeur qui, lorsque bien adressé, peut donner des gains significatifs en matière de sécurité des déplacements actifs.

Lors des observations effectuées, la vitesse automobile demeurerait restreinte par la présence de bouchons de circulation. Or, le sondage aux parents en a fait mention à trois reprises à des emplacements variés, notamment sur les avenues de Granby et Haig. Les répondant·es ont également manifesté un besoin d'ajouter des brigadier·es scolaires.

Plusieurs options sont possibles pour réduire la vitesse des automobilistes et les inciter à s'arrêter, autant en matière de signalisation qu'en aménagement. Dans ce contexte, les propositions suivantes pourraient venir apaiser la vitesse automobile :



Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation. Dans une approche préventive, ces mesures devraient être ajoutées à l'ouest de l'intersection du boulevard Langelier et de l'avenue Pierre-De Coubertin. Ainsi, le passage d'une grande voie de circulation un corridor scolaire deviendrait plus visible. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon ou des chicanes, les automobilistes sont forcé·es de garder le cap, en plus d'être restreint·es dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piéton·nes, ce qui s'avère crucial lors de regroupements.



Ajout d'un·e brigadier·e à l'intersection du boulevard Langelier et de l'avenue Pierre-De Coubertin

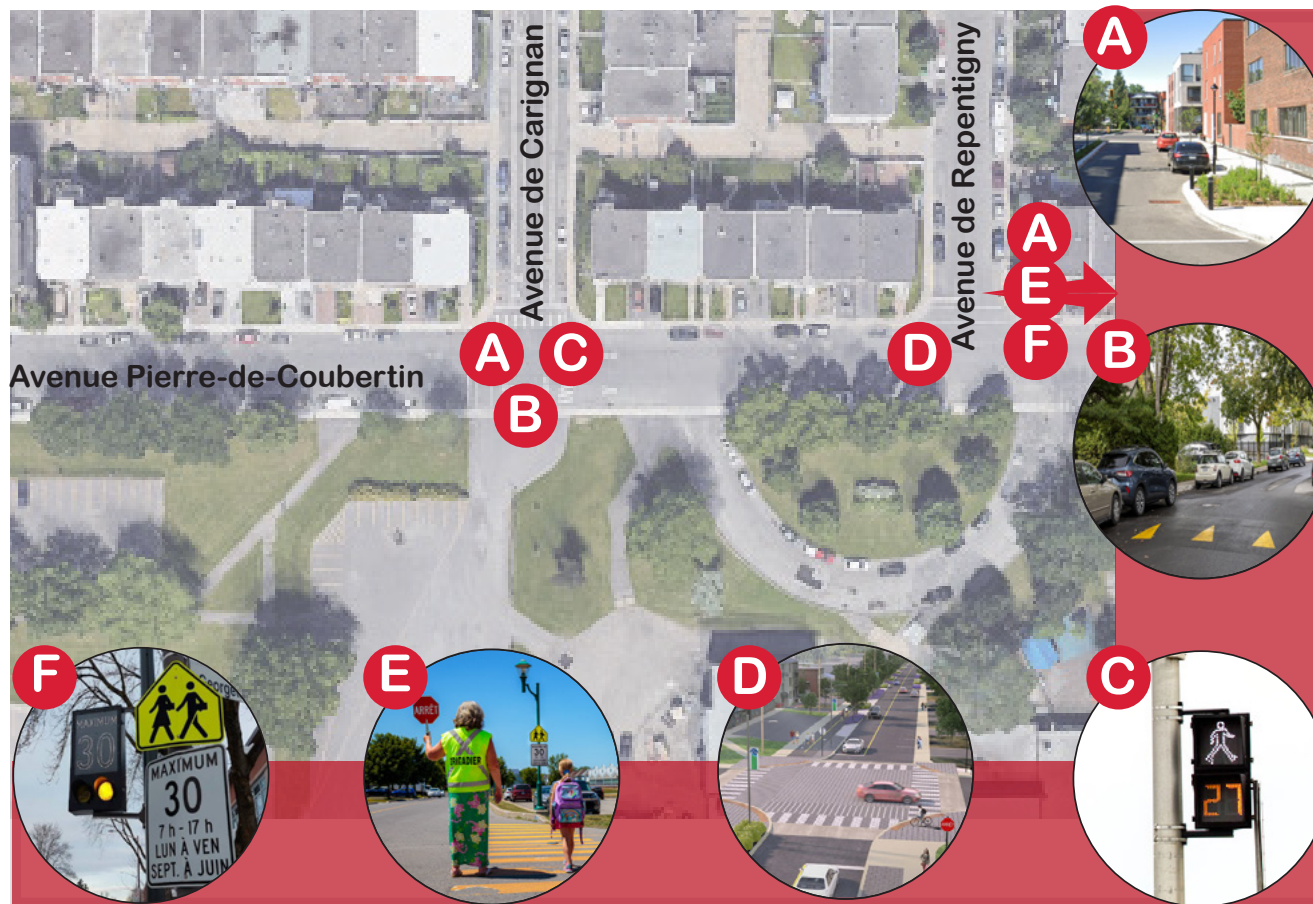
Toujours dans une approche de prévention, la section la plus accidentogène du corridor scolaire est ici concernée. Les études tendent à établir une corrélation entre la présence d'un·e brigadier·e scolaire et la diminution des interactions accidentogènes entre les différents usager·es de la route. Un·e brigadier·e scolaire a d'autant plus le mérite de sensibiliser les élèves rencontré·es et les automobilistes sur les bons comportements à adopter, et ce de façon non répressive. Le fait de donner le plein pouvoir à l'intersection à une personne responsable pourrait également renforcer le sentiment de sécurité des parents, s'ils savent que leurs enfants vont croiser un·e brigadier·e scolaire à mi-chemin vers l'école.



Ajout de signalisation en amont des corridors scolaires. La plupart des intersections identifiées comme accidentogènes par les parents se situent hors des corridors scolaires. Il incombe minimalement d'ajouter de la signalisation en guise d'avertissement .

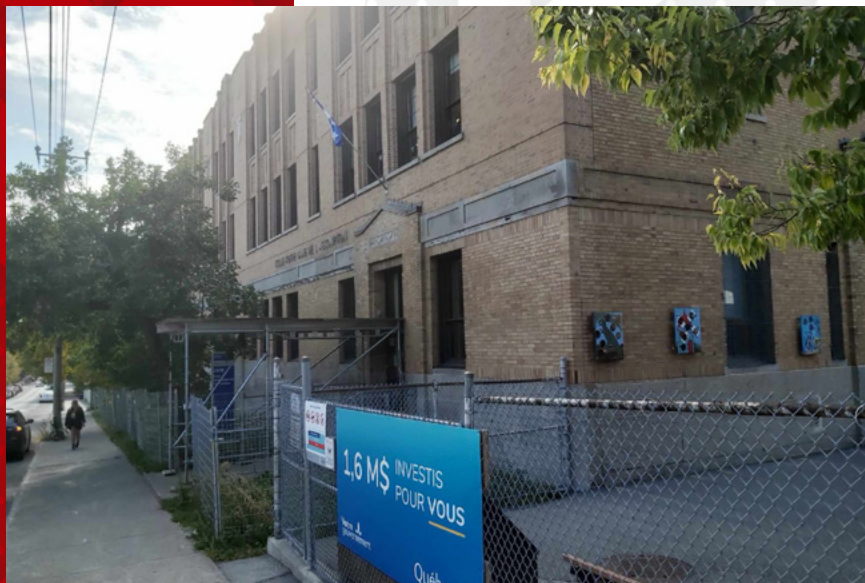
Recommandations

École Louis-Dupire



- A** Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de circulation
- B** Ajout de dos-d'âne et de marquage au sol à la sortie des stationnements
- C** Ajout d'un feu de circulation à décompte numérique
- D** Aménagement d'une intersection avec arrêt toute direction et passages piétons
- E** Ajout d'un brigadier à l'intersection Langelier / Pierre-de-Coubertin
- F** Ajout de signalisation de corridor scolaire sur l'avenue Pierre-de-Coubertin

École Notre-Dame-de-l'Assomption



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 2430, rue Darling
- Bâtiment annexe : n/a
- Horaire préscolaire : 8h41 à 15h04
- Horaire primaire : 8h à 15h31
- Indice de défavorisation : 10
- Service de garde : Oui, de 7h à 18h
- Transport scolaire : Non
- Nombre d'élèves : Environ 200 élèves pour l'année scolaire 2023-2024

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 36
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 49
- Taux de réponse au sondage : 18%
- Trottibus : Non

Mesure d'apaisement et aménagement récent :

- Saillies de trottoir

École Notre-Dame-de-l'Assomption

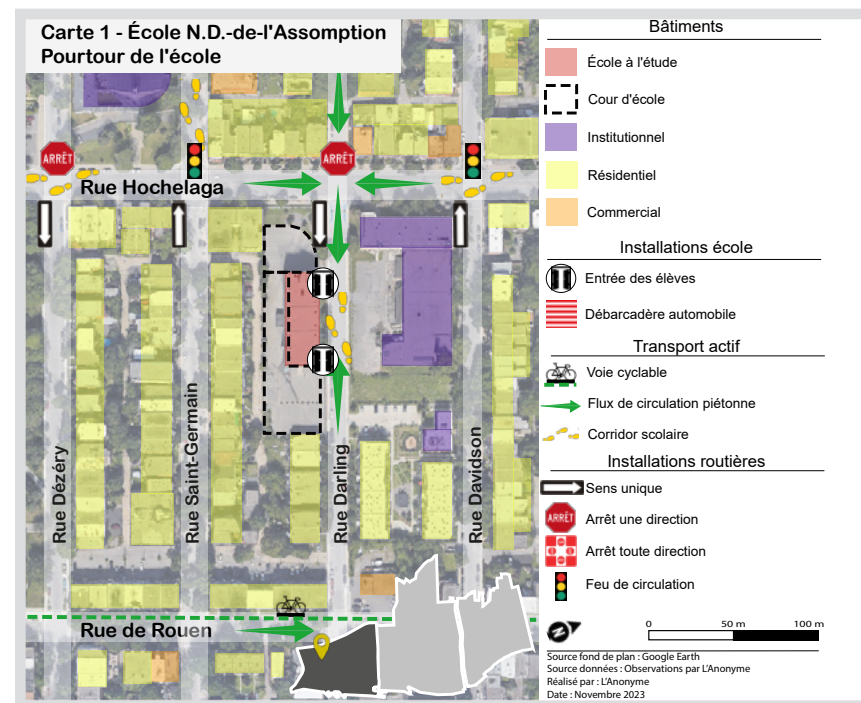
Portrait de l'école

Petite école primaire de quartier, Notre-Dame-de-l'Assomption se situe dans la portion nord-ouest du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Le bâtiment sur la rue Darling regroupe 20 enseignant-es titulaires et plus de 200 élèves pour l'année scolaire 2023-2024. On y retrouve un service de garde mais aucun service de transport scolaire ; l'établissement indique sur son site web que « [...] les élèves résident tous à proximité de l'école ».

L'établissement scolaire compte sur une mobilisation satisfaisante en matière de favorisation des déplacements actifs. En 2023, 89% des élèves ont participé au concours *À mon école, ça marche!*, ce qui lui a conféré la quatrième place dans l'arrondissement. La performance était moindre en 2024, avec un taux de participation de 75%. 36 réponses ont été obtenues lors du sondage aux parents, soit un échantillon représentatif de 18% des enfants fréquentant l'école.

L'îlot de l'école Notre-Dame-de-l'Assomption est délimité par la rue Darling à l'ouest, la rue Hochelaga au nord, la rue de Rouen au sud ainsi que la rue Saint-Germain à l'ouest. Les rues nord-sud, soient Darling et Saint-Germain, sont configurées à sens unique. L'entrée officielle, l'accès au service de garde ainsi que la cour d'école donnent tous sur la rue Darling. Une particularité de l'îlot consiste en la présence de la rue Winnipeg qui traverse l'îlot en S, telle une ruelle. Cette dernière est ouverte à la circulation automobile et comporte des dos-d'âne à chaque entrée. Une brigadier-e est assigné-e à l'intersection des rues de Rouen et Darling. Le réseau de corridors scolaires s'apparente plutôt à un long tracé nord-sud, de la rue Ontario Est à la rue Sherbrooke Est. En tout et pour tout, ce réseau totalise 1,2 kilomètres de corridors scolaires, ce qui demeure assez restreint en comparaison aux autres écoles.

Bien que l'établissement n'offre pas le transport scolaire, on constate un débarcadère pour autobus scolaire situé sur la rue Darling, sur toute la longueur du lot scolaire (d'une longueur d'environ 117 mètres), interdisant ainsi le stationnement automobile de 8h à 17h. Il n'y a aucune autre zone de débarcadère ou de restriction additionnelle au stationnement. Des saillies de trottoir ont été aménagées à l'intersection des rues Darling et Hochelaga ; cependant, aucune mesure d'apaisement de la circulation des automobilistes n'est constatée sur la rue Hochelaga. Les voitures sont ralenties par des dos-d'âne si elles s'engagent sur la rue Darling ou la rue Saint-Germain. Enfin, on retrouve en face de l'entrée principale l'annexe de l'École des métiers de la construction de Montréal.



Portrait du secteur

Située au nord-ouest du quartier Hochelaga-Maisonneuve, l'école Notre-Dame-de-l'Assomption s'inscrit dans un contexte sociodémographique effervescent. Selon les données de Statistiques Canada de 2021, la population a augmenté près de trois fois plus vite que celle de l'arrondissement entre 2016 et 2021. En effet, le secteur enregistre une variation de population de l'ordre de 9,2%, alors que celle de l'arrondissement croît de 3,4%. Cela pourrait s'expliquer par l'arrivée de nouvelles familles, le quartier Hochelaga-Maisonneuve détenant l'âge médian le plus bas dans l'arrondissement. On comptait 1575 enfants (moins de 18 ans) vivant dans le secteur en 2021. En outre, la densité de population du secteur est presque deux fois plus élevée que celle de l'arrondissement (Statistiques Canada, recensements de 2016 et de 2021).

La population du secteur jouit d'un revenu médian par ménage plus élevé que celui de l'arrondissement (54 800\$ contre 38 800\$ avant impôts). Cela peut s'expliquer par une sous-représentation des personnes âgées et par la forte scolarité de la population; 40% des résident·es détiennent au moins un baccalauréat, ce qui est légèrement plus que la moyenne de l'arrondissement (36%). La situation de la langue maternelle est similaire à celle de l'arrondissement : une forte dominance du français (72%), avec 17% des résidents du secteur se déclarant allophones (dans l'arrondissement, 20%) (Statistiques Canada, recensements de 2016 et de 2021).

Enfin, la part modale de l'automobile est nettement moindre comparativement à la moyenne de l'arrondissement. À peine une personne sur trois se rend au travail en voiture, comparativement à 59% dans l'arrondissement. Dans le secteur, la présence de trois stations de métro fait du transport collectif le mode dominant (49%), alors que la marche (11%) surpasse le vélo (6%) (Statistiques Canada, recensements de 2016 et de 2021).

En ce qui a trait aux infrastructures de transport actif, le secteur de l'école présente des contradictions en matière d'aménagement.

Le secteur de l'école présente des contradictions en matière d'accessibilité aux infrastructures de déplacements actifs. Bien que plusieurs points

d'intérêt se trouvent à proximité, comme le parc Raymond-Préfontaine et la Promenade Ontario (rue Ontario Est), on retrouve uniquement une chaussée désignée sur la rue de Rouen et une bande cyclable sur la rue Dézéry, qui ne séparent pas physiquement les cyclistes des automobilistes. De même, la proximité de l'école avec des artères structurantes du réseau automobile de la Ville de Montréal, notamment les rues Sherbrooke Est et Hochelaga, constituent une barrière à la mobilité active.

Concernant le transport collectif, les stations de métro Préfontaine et Joliette sont situées à environ 400 mètres de l'établissement scolaire, soit environ six minutes de marche. La rue Hochelaga a également l'avantage de comprendre des lignes d'autobus circulant à proximité.

Les données ouvertes de la Ville de Montréal comptabilisent une dizaine de collisions par année aux environs de l'école, mais concernent rarement des piéton·nes ou des cyclistes. Entre 2012 et 2022, 14 personnes se déplaçant à pied ou à vélo ont été victimes d'un accident impliquant un véhicule, plus précisément 10 cyclistes et 4 piéton·nes. Il s'agit surtout de blessures mineures, mais des cas de blessures graves ont aussi été recensés. La donnée la plus préoccupante demeure l'emplacement endémique des collisions : neuf fois sur quatorze, la collision s'est déroulée sur la rue Hochelaga, à des intersections variées. Il est donc possible de conclure que la rue présente de grandes lacunes en matière de sécurité routière et de partage de la route entre les différents modes de déplacement.

Habitudes de déplacements

Les données sur les habitudes de déplacements ont été récoltées grâce au sondage aux parents ainsi que les trois périodes d'observations effectuées sur le terrain. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant·es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps moyen =
6 minutes



À vélo :
Temps moyen =
3 minutes



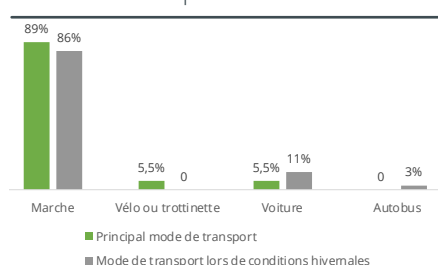
En voiture :
Temps moyen =
2 minutes

des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans ces déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux 36 répondant·es au sondage, qui incluent 49 élèves sur les 200 qui fréquentent l'établissement scolaire. Cet échantillon représente presque 25 % de l'ensemble des élèves.

MODE DE TRANSPORT

Les données du sondage révèlent qu'en dehors de la période hivernale, 95% des répondant·es utilisent le transport actif (marche, vélo et trottinette) comme moyen de déplacement pour se rendre à l'école. Les autres modes de déplacement sont relégués à une proportion marginale.

Mode de transport selon les saisons



Les habitudes de déplacement sont modifiées lorsque les conditions météorologiques sont moins favorables. La part modale de la marche se maintient toujours et conserve la première place. L'usage de la voiture augmente pour atteindre un taux de 11%. Les déplacements à vélo et trottinette tombent à zéro.

Les observations effectuées par l'équipe de L'Anonyme ont permis de bonifier les données recueillies. La plupart des élèves se déplacent à pied et la majorité est accompagnée d'un·e adulte, surtout ceux et celles empruntant la rue Hochelaga et la rue Darling, arrivant par le sud. Une dizaine de voitures venant reconduire des élèves ont été observées aux heures de cloche, arrivant principalement de la rue Hochelaga. Il a également été constaté que quelques élèves se sont déplacé·es à vélo ou en trottinette, en provenance du sud à partir de la rue Darling. Il n'y a pas d'initiative formelle d'accompagnement en transport actif à l'école, mais un groupe d'une dizaine d'enfants accompagné·es de deux adultes à la sortie des classes a été observé. Tout comme indiqué dans le sondage, aucun déplacement à vélo ou trottinette n'a été relevé lors des observations au cours de la période hivernale.

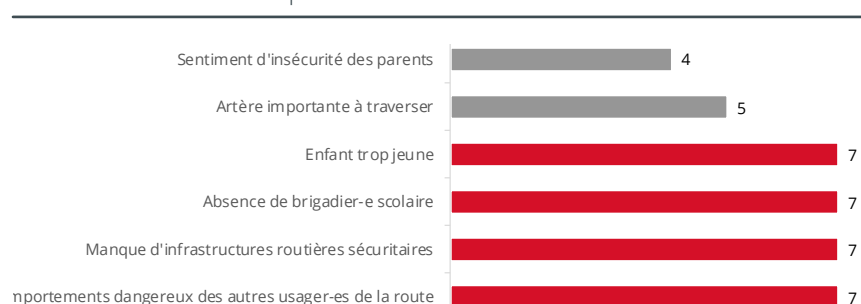
MOBILITÉ INDÉPENDANTE

À l'école Notre-Dame-de-l'Assomption, la mobilité indépendante demeure une pratique minoritaire, bien que plus élevée que la moyenne des autres écoles de l'arrondissement. Près de 68% des parents accompagnent leurs enfants sur le chemin de l'école, ce qui laisse 11 enfants recensé·es dans le sondage sur 34 qui se déplacent seul·es, représentant ainsi un tiers de déplacements indépendants.

À la question *Quelles sont les barrières à laisser votre enfant se rendre à l'école sans adulte?*, les parents ont évoqué une multitude de raisons, illustrées dans le graphique suivant. Aucune d'entre elles ne sortent particulièrement du lot. Le phénomène paraît donc multifactoriel. Il est intéressant de souligner que les grandes barrières ne relèvent pas du sentiment d'insécurité des parents ou de la nécessité de traverser une artère importante. Il semblerait que les enjeux relèvent plutôt de l'absence d'infrastructures et d'aménagements sécuritaires autour de l'école.

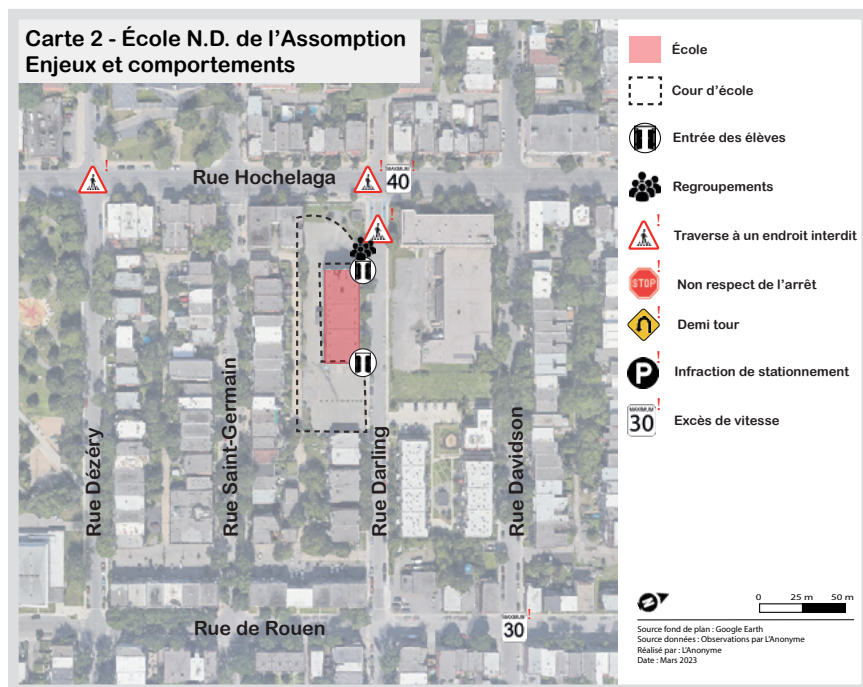
Les comportements imprévisibles des différent·es usager·es de la route et particulièrement des jeunes enfants sont de grandes sources d'inquiétude pour les parents. Des parents le mentionnent dans l'espace de commentaires du sondage : l'âge de leurs enfants les dissuade de permettre le trajet sans l'accompagnement d'un·e adulte. Ainsi, la bonification des infrastructures et l'implantation de mesures sécuritaires pourrait certainement venir influencer le taux de mobilité indépendante, considérant que la majorité des élèves vivent près de l'école.

Freins à la mobilité indépendante



Analyse et recommandations

À la lumière des observations effectuées et des résultats de sondage, trois principales problématiques ont été relevées sur le terrain. Bien que la rue Hochelaga soit facilement identifiée comme une artère accidentogène et peu conviviale pour les déplacements actifs, des nuances et des détails intéressants ont été identifiés grâce aux questionnaires aux parents.



1. Traverse à un endroit non autorisé

Ce comportement piéton, aussi connu sous le terme de *jaywalking*, consiste à traverser la rue entre deux intersections. Cet enjeu est typique de l'environnement autour de l'école et nécessite de sérieuses réflexions. Au-delà de la traversée entre deux intersections principalement observées sur la rue Darling en raison de la zone débarcadère, la rue Hochelaga semble problématique lorsqu'il est question de la franchir du nord vers le sud.

Le sondage a révélé qu'un peu plus du tiers des répondant-es doivent traverser l'artère afin d'accéder à l'école, ce qui est corroboré par les observations faites sur le terrain, où ces dernières font état d'un grand nombre de piéton·nes en provenance de la rue Hochelaga. La particularité de la rue Hochelaga à ce niveau consiste en un décalage des intersections dotées de mesures de contrôle de la circulation, en l'occurrence ici de feux de circulation. À l'ouest de l'école, la rue Dézéry n'en compte pas alors qu'elle longe le parc Raymond-Préfontaine. La rue Saint-Germain comporte quant à elle un feu de circulation, bien qu'il s'agisse d'une rue locale assez courte sans générateurs de déplacements. À l'intersection de l'école, rue Darling, aucun feu de circulation n'est présent. Or, la rue Davidson, un coin de rue à l'est, possède une circulation dotée d'un feu piéton à décompte numérique. Cette dernière donne accès à un CPE et plusieurs trajets d'autobus passent par la rue Davidson.

Ainsi, les piéton·nes devraient traverser à l'intersection des rues Davidson ou Saint-Germain pour leur sécurité. La réalité n'est pas si simple, puisque les piéton·nes empruntent généralement le trajet le plus direct. C'est ce qui a été observé au début et à la fin des classes : une majorité d'élèves qui devaient traverser la rue Hochelaga le faisaient à l'intersection Darling, malgré la présence d'une brigadière à l'intersection Davidson. Toujours est-il que les intersections rues Dézéry et Hochelaga ainsi que rues Darling et Hochelaga n'offrent aucune traverse nord-sud identifiée pour les piéton·nes. Sans être interdites, ces traverses ont tout de même été identifiées comme problématiques dans la carte ci-dessus. Les données du sondage corroborent le tout. Neuf répondant-es du sondage ont explicitement nommé ces intersections comme étant dangereuses.



Révision de l'emplacement des feux de circulation sur la rue Hochelaga. Pour les raisons énumérées, il est recommandé de :

- D'ajouter un feu de circulation à l'intersection des rues Dézéry et Hochelaga ;
- D'ajouter un feu de circulation à l'intersection des rues Darling et Hochelaga ;
- À l'intersection des rues Saint-Germain et Hochelaga, convertir le feu de circulation en un arrêt obligatoire.



Ajout d'un-e brigadier-e scolaire à l'intersection des rues Darling et Hochelaga. Cette intervention est souhaitée par 30% des parents répondant-es. Les études tendent à établir une corrélation entre la présence d'un-e brigadier-e scolaire et la diminution des interactions accidentogènes entre les différents usager-es de la route. Un-e brigadier-e scolaire a d'autant plus le mérite de sensibiliser les élèves rencontrés et les automobilistes sur les bons comportements à adopter, et ce de façon non répressive. Le fait de donner le plein pouvoir à l'intersection à une personne responsable pourrait également renforcer le sentiment de sécurité des parents, qui sauraient que leurs enfants croisent un-e brigadier-e scolaire à mi-chemin vers l'école.



2. Excès de vitesse

La vitesse automobile demeure un facteur de collision ainsi qu'une variable aggravante sur la santé des victimes en cas d'accident. Cet enjeu majeur a été observé à deux emplacements : sur la rue Hochelaga mais également la rue de Rouen, voie locale où la vitesse maximale est fixée à 30 km/h. Une vitesse excessive a été perçue à neuf reprises en 30 minutes d'observation par l'équipe de L'Anonyme. Le sondage corrobore les observations, puisque huit répondant-es en font mention, notamment des virages serrés de la rue Hochelaga vers la rue Darling. En 2022, la limite de vitesse maximale sur la rue Hochelaga a été réduite de 50 km/h à 40 km/h. Or, les études démontrent qu'une réduction effective de la vitesse automobile passe par l'ajout d'aménagements contraignants pour les automobilistes. Morency et al. (2015) concluent que chaque voie de circulation supplémentaire aux intersections signalisées augmente de 75% le risque de personnes piétonnes blessées. Il serait

donc intéressant d'étudier le retrait d'une voie de circulation et l'ajout d'une voie cyclable.



Aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles sur la rue Hochelaga. Cette mesure jouerait un coup double en rétrécissant la largeur de la chaussée tout en fournissant une option de déplacement domicile-école pour les élèves. Évidemment, cet aménagement comprendrait une séparation physique des voies automobiles (bordure de béton, bollards, etc.) et serait présent de part et d'autre de la rue.



Ajout de radar photo sur la rue Hochelaga. Dans son plan d'action en sécurité routière, le MTMD mise beaucoup sur les radars photo, mesure coercitive qui pourrait inciter les automobilistes à ralentir.



Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation. Cette recommandation s'applique davantage sur la rue de Rouen. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon ou des chicanes, les automobilistes sont forcés d'être plus vigilant-es, en plus d'être restreint-es dans leur vitesse. Un espace de circulation moins large peut créer un inconfort relatif lors de la conduite et ainsi maintenir une allure de conduite raisonnable.



3. Infraction liée au stationnement

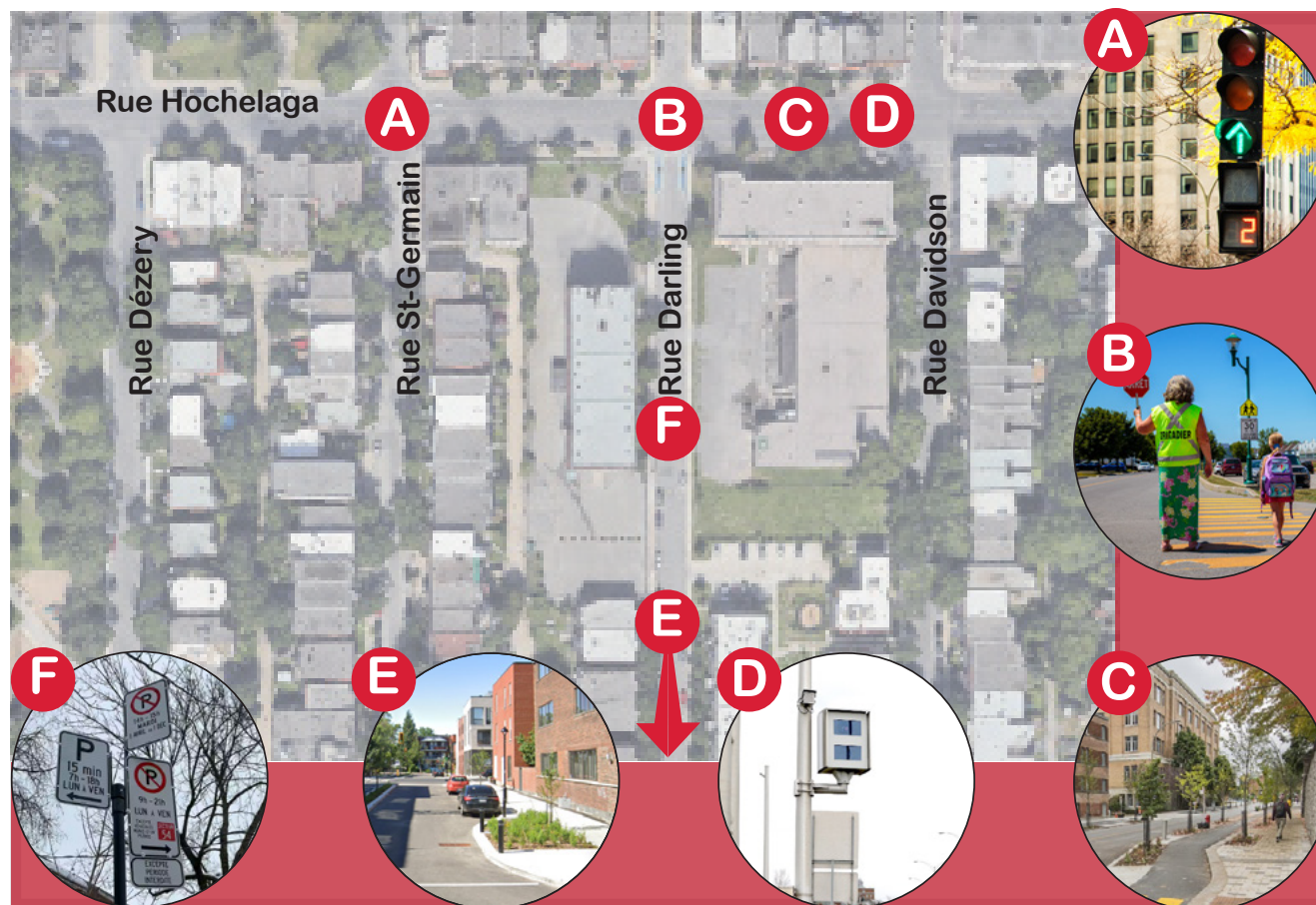
Cet enjeu demeure mineur, mais requiert tout de même quelques interventions. Lors des observations, six stationnements interdits ont été relevés en moins de 30 minutes. Le comportement a été également signalé dans les réponses au sondage. Plus précisément, l'enjeu se situe sur le côté ouest de la rue Darling, devant l'école, qui ne comporte pas d'espace de débarcadère de 15 minutes pour les parents taxis. Alors que le transport en autobus scolaire n'est pas offert par l'établissement, des panneaux de stationnement pour autobus sont bien présents sur le pourtour de l'école. Les cases de stationnement licites se trouvent du côté est de la rue Darling, ce qui demeure contre-intuitif et même dangereux pour les élèves qui sortent d'une voiture et qui traversent entre deux intersections.



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'Arrondissement et l'Agence de mobilité durable. La pertinence du débarcadère pour autobus serait à discuter. Ces cases de stationnement pourraient être remplacées par des zones de débarcadère 15 minutes pour automobile. Cette intervention permettrait une meilleure cohérence et sécurité aux abords de l'école.

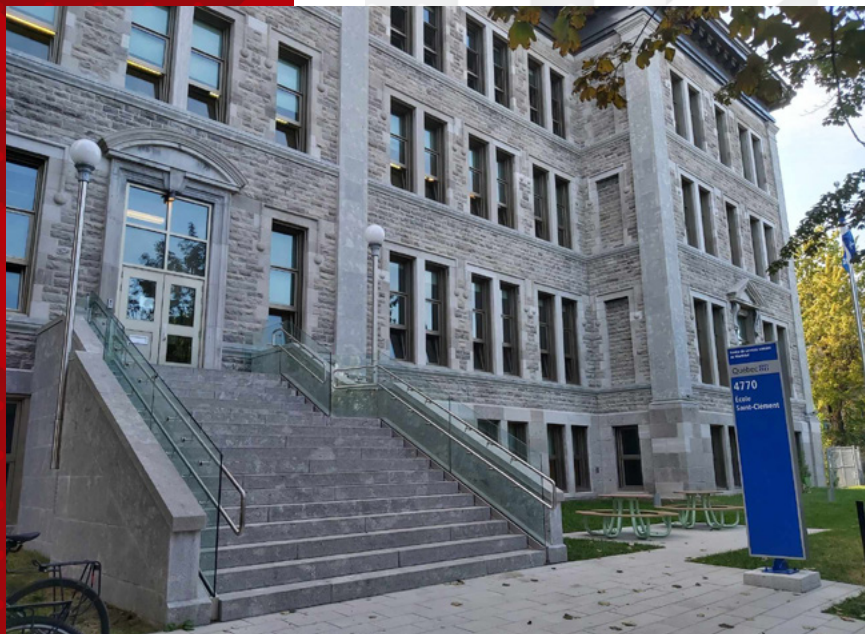
Recommandations

École Notre-Dame-de-L'Assomption



- A** Révision de l'emplacement des feux de circulation sur la rue Hochelaga
- B** Ajout d'un-e brigadier-e à l'intersection Darling / Hochelaga
- C** Aménagement de pistes cyclables unidirectionnelles sur la rue Hochelaga
- D** Ajout de radar photo sur la rue Hochelaga
- E** Ajout de dos d'ânes sur les rues Joliette et Aylwin
- F** Ajout de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue de Rouen

École Saint-Clément



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 4770 rue La Fontaine
- Horaire préscolaire : 8 h 49 à 15 h 05
- Horaire primaire : 8 h à 15 h 10
- Indice de défavorisation : 10
- Service de garde : Oui
- Transport scolaire : Oui
- Nombre d'élèves : 350

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 48
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 66
- Taux de réponse au sondage : 15 %
- Trottibus : Non

Mesure d'apaisement et aménagement récent :

- Saillies de trottoir et rue-école sur la rue Théodore

École Saint-Clément

Portrait de l'école

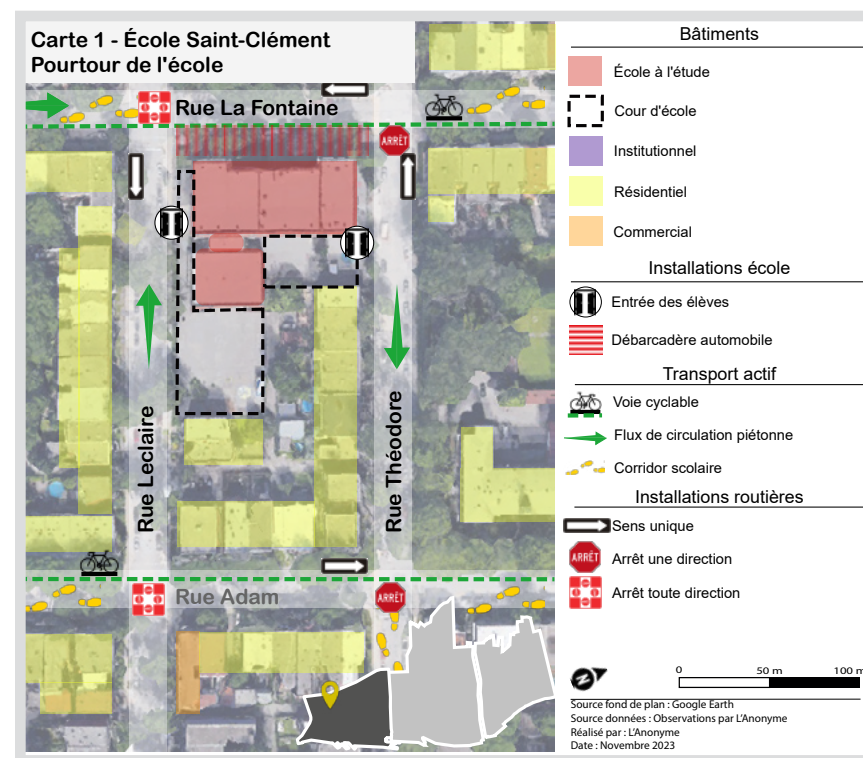
Située au sud-est du quartier Hochelaga-Maisonneuve, l'école Saint-Clément accueille 350 élèves en date de l'année scolaire 2022-2023. Nous y notons la présence d'un service de garde et de transport scolaire, à l'aide de minifourgonnettes. L'école présente l'une des plus hautes cotes de défavorisation du quartier. Elle a aussi la particularité de compter des classes spécialisées pour les élèves vivant avec le trouble du spectre de l'autisme (TSA).

L'école Saint-Clément s'est jointe sur le tard au concours *À mon école ça marche!*, récoltant la deuxième place du classement de 2024, avec un taux de participation de 94%. Elle n'adhère pas au programme de formation *Cycliste averti*. Cependant, elle est l'une des trois seules écoles de l'arrondissement à se joindre au programme de rues-écoles du Centre d'écologie urbaine de Montréal pour l'été 2024. Le taux de réponse pour le sondage aux parents correspond à la moyenne de l'arrondissement (15%), avec 48 entrées.

L'école est située en tête d'îlot, encadrée principalement par la rue la Fontaine (façade avant), la rue Théodore et la rue Leclaire. Nous trouvons également la rue Adam au sud. Notons également la présence de sens uniques sur toutes ces rues. L'école possède 2 entrées des élèves : l'une sur la rue Leclaire et l'autre sur la rue Théodore. Chacune des entrées donne sur une cour d'école isolée. Deux brigadier-es se situent aux intersections Leclaire / La Fontaine et Théodore/La Fontaine. L'école est d'ailleurs encadrée par un quadrilatère de corridors scolaires, allant de la rue Ontario Est à la rue Sainte-Catherine Est. En tout et pour tout, c'est plus de 1,6 kilomètre qui est identifié comme corridors scolaires, localisés principalement à l'est de l'établissement scolaire.

Une zone de débarcadère automobile de 15 minutes aux heures scolaires est présente sur la rue La Fontaine (12 voitures). Le débarcadère pour les minifourgonnettes du transport scolaire se situe sur la rue Leclaire, en

face de l'entrée d'une des entrées de la cour. Quant à la rue Théodore, son réaménagement récent avec l'ajout de saillies de trottoir et d'une rue partagée sur un court tronçon empêche physiquement le stationnement à cet emplacement. Il s'agit d'un tronçon assez court de 58 mètres, allant de la rue La Fontaine jusqu'à la cour d'école. Les bandes cyclables unidirectionnelles en sens inverse de la circulation automobile, sur les rues Adam et La Fontaine, peuvent potentiellement amener leur lot d'interactions entre usager-es de la route. Enfin, les intersections de la rue Théodore sont régulées par un passage piéton non contrôlé (bandes jaunes) pour les traverses nord-sud.



Portrait du secteur

Située au sud-est du quartier Hochelaga-Maisonneuve, l'école Saint-Clément demeure bien représentative de la réalité sociodémographique de l'arrondissement. Nous retrouvons dans le secteur une population avec un revenu médian similaire à celui de l'arrondissement. Notons également la représentativité des personnes vivant seules (50% des ménages) et des familles monoparentales (9% des ménages). Une très légère baisse de population s'est produite entre 2016 et 2021. La population du secteur, avec un âge médian de 36 ans, comporte une pyramide des âges similaire à celle de l'arrondissement. 82% des résidents du secteur ont le français comme langue maternelle et le français pèse encore plus dans la langue parlée à la maison. Une grande part des ménages est locataire, soit 72%. Enfin, seulement une personne sur deux utilise la voiture pour son déplacement domicile-travail; c'est une part modale assez modérée, plus basse que celle de la ville de Montréal. Le deuxième mode de transport le plus utilisé pour le navettage demeure le transport collectif à 30%.

Le secteur de l'école bénéficie d'un environnement plutôt sécuritaire. Les rues Adam et La Fontaine constituent des axes de transport actif conviviaux, avec des trottoirs et des bandes cyclables d'une largeur suffisante. Également, la rue Notre-Dame Est comprend une piste cyclable en site propre, partie intégrante de la Route verte. Or, cette piste est enclavée par deux artères (Notre-Dame Est et Sainte-Catherine Est). Les axes nord-sud demeurent étroits et à sens unique. Soulignons également la présence d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue Saint-Clément, non loin de l'école. Elle traverse ainsi l'arrondissement du nord au sud. La rue Viau demeure une artère relativement sécuritaire, avec une seule voie de circulation par direction.

L'école se trouve à une distance conséquente de la station de métro Viau, soit plus d'un kilomètre. Deux lignes d'autobus circulent toutefois à proximité, soit la ligne 125 sur la rue Ontario Est, ainsi que la ligne 34 sur la rue Sainte-Catherine Est.

La sécurité routière du secteur ne semble pas problématique. C'est un relatif havre de paix, toutefois bordé par les rues Ontario Est et Sainte-Catherine Est, plus loin, où se produisent beaucoup de collisions automobiles. Depuis 2012, nous avons recensé sur les corridors scolaires de l'école un total de 9 personnes blessées légèrement et 2 blessées gravement, il s'agit autant de cyclistes que de piéton·nes. Cela correspond à environ une personne blessée par année qui est déclarée. Trois collisions sont survenues autour de l'îlot scolaire (rue Leclaire), mais la plupart ont lieu sur des rues moins apaisées comme la rue Ontario Est et la rue Sainte-Catherine Est.

Habitudes de déplacement

Selon les données du sondage aux parents croisées avec nos trois observations sur le terrain, au début et à la fin des classes, il a été possible de dresser un portrait sommaire de la mobilité de l'école Saint-Clément. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans ces déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux 48 répondant·es au sondage, qui inclut 66 élèves sur les 350 qui fréquentent l'établissement scolaire.

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant·es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps moyen =
6 minutes



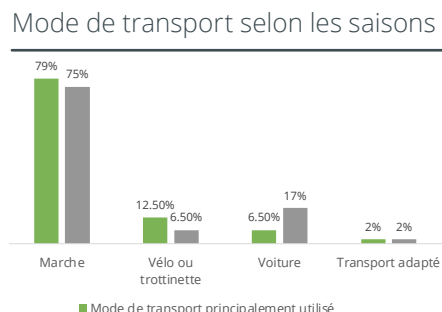
À vélo :
Temps moyen =
2 minutes



En voiture :
Temps moyen =
2 minutes

MODE DE TRANSPORT SELON LA SAISON

Les répondant·es de l'école utilisent majoritairement de transport actif pour se rendre à l'école. L'été, près d'un élève sur quatre se rendrait à l'école à pied tandis que les déplacements en voiture restent marginaux. Ceci peut s'expliquer par les environs immédiats de l'école qui ne comportent pas d'artère et par la relative proximité des domiciles; le trajet médian de 6 minutes à pied (voir tableau) demeure l'un des plus courts parmi les écoles à l'étude.



Les deux observations printanières compilent des proportions similaires. 77% des élèves aperçu·es se déplacent à pied, tandis que la part modale de la voiture semble plus importante que dans le sondage (13%), supplantant même le vélo et la trottinette.

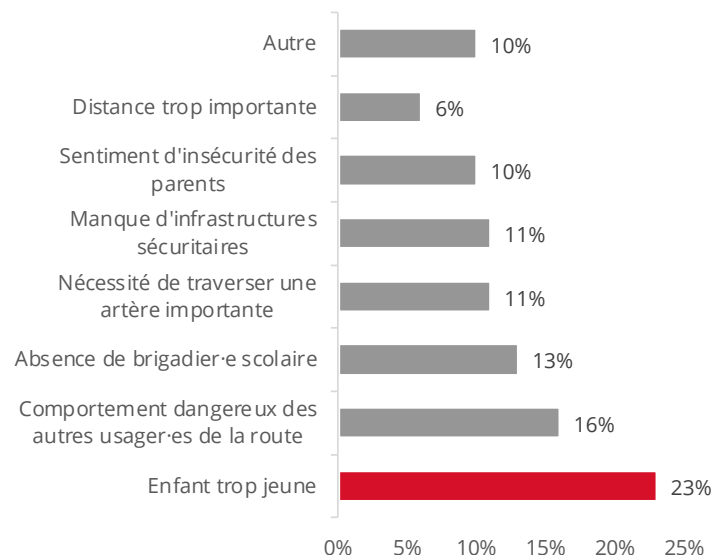
Lors de la saison froide, la marche demeure le choix le plus populaire. Trois élèves sur quatre continuent de se déplacer à pied, selon le sondage. Selon les observations effectuées en janvier, le phénomène est même amplifié avec 84 % d'élèves marcheur·euses. La part modale de l'automobile tourne autour de 16% ou 17%, selon ces sources. Les cyclistes et trottineur·euses se font plus rares et effectuent probablement un transfert modal vers la marche ou l'automobile.

MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Sur les 44 parents ayant répondu à cette section, 10 d'entre elle/eux laissent aller leurs enfants à l'école sans adulte; le taux de mobilité indépendante est donc de 22,7% d'après notre sondage. Nos observations sur le terrain font état d'une mobilité indépendante plus importante, mais toujours minoritaire : 156 jeunes se déplaçaient sans adulte (40%), contre 228 avec adulte (60%).

Plusieurs facteurs expliquent ce choix des parents. À la question « Quelles sont pour vous les barrières à laisser votre enfant se rendre à l'école sans adultes? », les parents répondants pouvaient sélectionner plusieurs choix de réponse. L'âge de l'enfant reste la raison principale : l'âge moyen

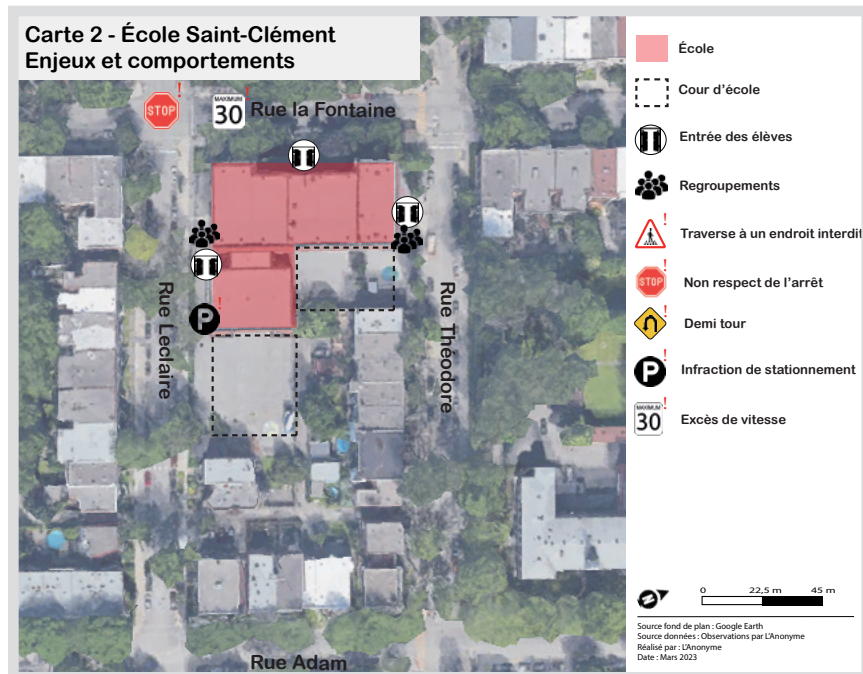
Freins à la mobilité indépendante



de 7,5 ans est habituellement un âge où les enfants se font accompagner. Les enjeux comportementaux sur la route occupent aussi une part importante des préoccupations. Les aménagements insécurisants, la présence d'artère et le manque de brigadier·e scolaire complètent le ¾ des réponses. Habituellement, les enjeux de sécurité dominent les choix de réponse dans les autres écoles; Saint-Clément fait exception à la règle et cela semble encourageant.

Analyse et recommandations

Malgré les aménagements apaisés des environs immédiats, l'école Saint-Clément vit son lot d'enjeux, particulièrement au niveau des comportements des usager-es de la route, qu'il s'agisse de conducteur-rices en transit ou de parents taxis.



1. Excès de vitesse

La vitesse automobile demeure un facteur de collision ainsi qu'une variable aggravante sur la santé des victimes en cas de collision. Cet enjeu a été nommé par la brigadière de la rue La Fontaine et par 10 parents sur 48 (20%) lors du sondage. Les observations aux abords de la rue La Fontaine n'ont néanmoins pas corroboré ces affirmations. La prise de vitesse des automobilistes devant l'école peut s'expliquer par la largeur de la rue et par l'absence de mesure de contrôle de la circulation à l'intersection Théodore / La Fontaine, en amont. Au-delà du dos-d'âne déjà présent sur chaque tronçon de la rue La Fontaine, des aménagements supplémentaires pourraient réduire significativement la vitesse automobile.



Ajout de mesures d'apaisement de la circulation à l'intersection Théodore / La Fontaine. Malgré le fait d'être au coin de l'îlot de l'école et sur un corridor scolaire, ce passage piéton nord-sud demeure non contrôlé. Au-delà d'un panneau, il incombe de modifier la géométrie de la traverse pour limiter le temps d'exposition des piéton·nes, notamment en aménageant des saillies de trottoir (coin sud-ouest et nord-ouest). Cette intersection sécurisée pourra également encourager les déplacements indépendants des élèves. En outre, les automobilistes poursuivant leur route vers l'ouest seront sur leurs gardes après avoir vu ces aménagements.



Bonification de la signalisation par l'ajout de radars pédagogiques. Les indications annonçant la zone scolaire et les panneaux de limite de vitesse sont très visibles aux abords de l'école. À ces panneaux déjà présents pourraient être ajoutés des radars de sensibilisation qui se démarquent par l'encouragement d'une vitesse adéquate et par des visuels adaptés à un corridor scolaire.



Aménagement d'un terre-plein sur la rue Ontario Est. Surreprésentée dans les statistiques 2012-2021 des collisions routières sur les corridors scolaires, la rue Ontario Est est aussi l'artère la plus nommée par les répondant·es lorsque nous les invitons à s'exprimer sur des enjeux de sécurité. Dans une perspective préventive et englobante, il

incombe d'intervenir au-delà de la zone scolaire immédiate. La rue Ontario Est demeure l'endroit où des gains en matière de sécurité peuvent se faire facilement. D'une largeur conséquente de 16,5 mètres, elle possède seulement une voie de circulation par direction ainsi qu'une zone tampon d'environ 4 mètres, au centre de la chaussée. L'occasion est présente pour convertir cette zone en terre-plein, qui aura comme triple effet de réduire la largeur de la rue pour les automobilistes, d'offrir une traverse en deux temps pour les piéton·nes les plus vulnérables, et enfin, d'ajouter de la végétation et de la convivialité sur cet axe.



2. Non-respect de l'arrêt

Les observations ont recensé un arrêt négligé aux trois minutes à l'intersection La Fontaine / Leclaire, malgré la présence d'une brigadière. L'enjeu est également soulevé par quatre parents. Ce comportement peut être expliqué par le faible volume de circulation et par une perception réduite du risque par les automobilistes. Les aménagements peuvent être toujours bonifiés, mais sur une rue apaisée comme celle-ci, il serait plus judicieux et efficace de jouer la carte de la sensibilisation.



Concevoir des passages piétons saillants et originaux à l'intersection La Fontaine / Leclaire. Les passages piétons sur cette intersection sont soit peu visibles ou inexistantes. Pour la traverse est-ouest, l'automobiliste verra des lignes blanches semi-effacées; pour la traverse nord-sud, il ne verra que sa ligne d'arrêt. Ajouter plus d'information sous la forme de marquage au sol sera assurément bénéfique. Sans aller dans le tape-à-l'œil, il serait avisé de peindre un passage piéton à bandes blanches ou encore de proposer un revêtement uniforme différent pour la traverse : pavé, asphalte de couleur, etc.



Déployer des actions de sensibilisation aux abords de l'école. La répression policière ayant ses limites, l'Arrondissement pourrait agir en concertation avec l'école et des organismes œuvrant dans le transport actif pour organiser des activités de renforcement des bons comportements. De précédentes campagnes en sécurité routière ayant servi dans le renforcement positif et l'humour distribuaient des « amendes »

de bonne conduite aux automobilistes courtois·es. Il pourrait s'agir d'un projet éducatif et artistique de l'école ou encore d'une initiative à l'échelle de l'arrondissement.



3. Infraction liée au stationnement

Cet enjeu a été soulevé à quelques reprises, particulièrement sur la rue Leclaire. Lors des observations, six stationnements interdits ont été relevés en 30 minutes. Le comportement a été nommé également à deux reprises dans le sondage. Il s'agit essentiellement de voitures qui sont stationnées dans l'espace réservé au débarcadère du transport scolaire, du côté est de la rue. Également, dans les minutes précédant la cloche, le surplus de voitures sur la rue Leclaire occasionne des stationnements en double. Le choix des parents d'y débarquer leurs enfants s'explique probablement par le sens unique de la rue La Fontaine et par la localisation de l'entrée des élèves, sur la rue Leclaire. Pourtant, la rue La Fontaine comporte un espace débarcadère de 15 minutes bien désigné pour les parents en voiture. Rediriger les parents vers cet espace serait l'idéal.



Création d'un programme d'incitation au transport actif pour réduire la part modale de l'automobile aux abords des écoles. L'établissement scolaire a tout le potentiel pour pérenniser sa forte part modale du transport actif. Au-delà du Trotibus, un programme de récompenses pourrait être établi pour encourager les jeunes piéton·nes et cyclistes. Il existe déjà des initiatives scolaires de promotion du vélo d'hiver dans plusieurs régions du Québec. Plus de déplacements actifs impliquent forcément moins de voitures stationnées aux abords des écoles.



Prioriser le déneigement sur les cases de stationnement-débarcadère. Plus qu'ailleurs dans le secteur, l'école demeure un générateur de déplacements canalisés à des heures bien précises. Il serait avisé de prioriser le déneigement des cases de stationnement bordant une école après une bordée de neige; les bancs de neige observés en janvier entraînent la saturation des cases de stationnement, particulièrement sur la rue La Fontaine.



4. Cohabitation sociale

Cet enjeu demeure marginal par rapport aux précédents, mais tout de même préoccupant. À trois reprises, les parents répondants ont rapporté des craintes liées aux personnes marginalisées. Dans ces comportements relevés, nous rapportons un individu qui invitait les enfants chez lui, des cas de comportements désorganisés et des personnes en état de consommation. Le Cap Saint-Barnabé a été mentionné et semble soulever un sentiment d'insécurité. Cet enjeu se détache évidemment de la sécurité routière, mais demeure tout aussi pertinent, car il semble décourager la mobilité indépendante des élèves. L'intervention devra s'effectuer autant chez les parents, les élèves et les personnes utilisatrices de la ressource. Ceci répond à nos principes de réduction des risques et du droit à la ville, tous les individu-es ayant la légitimité d'être dans l'espace public.



Poursuivre l'offre d'ateliers scolaires de L'Anonyme. Depuis plus de 40 ans, le programme Sécurité urbaine de L'Anonyme sensibilise les enfants de l'arrondissement aux enjeux reliés à la cohabitation sociale et à la sécurité dans les déplacements. Cette initiative a pour but de renforcer leur sentiment de sécurité. En 2023, L'Anonyme a offert à l'établissement scolaire plusieurs ateliers à des élèves qui en avaient besoin. Nous y avons entre autres abordé les déplacements sécuritaires, les interactions avec les inconnu-es, le vandalisme et les comportements sécuritaires à adopter face aux objets dangereux, dont les seringues souillée à la traîne. Les élèves de l'école Saint-Clément bénéficient directement de cette initiative.



Déployer davantage d'intervention auprès des personnes marginalisées. Les organismes en intervention de proximité connaissent les personnes marginalisées de leur quartier. Leurs intervenant-es seront à même de développer un lien, d'orienter, dans la mesure du possible, vers des ressources et de sensibiliser les personnes marginalisées au partage de l'espace public. Celles-ci pourront être informées de l'impact de leurs comportements lors des périodes de déplacements des élèves. Cette mesure sollicitera les travailleurs et travailleuses de rue, de même que les intervenant-es en sécurité urbaine d'organismes variés.



Renforcer le lien entre l'école, les parents et les organismes.

L'école et les parents sont une ressource précieuse pour mieux saisir le phénomène dans ses détails; ce sont les yeux du terrain. Une communication plus directe et ouverte permettrait des gains rapides et efficaces en mutualisant les efforts des acteur-ices psychosociaux de l'établissement scolaire et des organismes locaux.

Recommandations

École Saint-Clément



- A** Aménagement d'un terre-plein sur la rue Ontario
- B** Bonification de la signalisation par l'ajout de radars pédagogiques innovants
- C** Ajout de mesures d'apaisement de la circulation à l'intersection
- D** Priorisation du déneigement sur les cases de stationnement-débarcadère
- E** Déploiement d'actions de sensibilisation aux abords de l'école
- F** Conception de passages piétons saillants et originaux

École Saint-Donat



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 3155, rue Desautels
- Bâtiment annexe : 3100, rue Arcand
- Horaire préscolaire : 8h05 à 11h10 et 12h54 à 14h37
- Horaire primaire : 8h05 à 11h29 et 12h54 à 15h18
- Indice de défavorisation : 10
- Service de garde : Oui, de 7h à 18h
- Transport scolaire : Disponible sous certains critères
- Nombre d'élèves : 296 en date du 30 septembre 2022

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 44
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 65
- Taux de réponse au sondage : 22%
- Trottibus : Non

École Saint-Donat

Portrait de l'école

L'école Saint-Donat est située dans le quartier Mercier-Ouest de l'arrondissement. Elle est délimitée par la rue Jean-Lecompte au nord, l'avenue Pierre-De Coubertin au sud, la rue Desautels à l'est et la rue Arcand à l'ouest. Elle accueillait 296 élèves au décompte du 30 septembre 2022, du préscolaire 4 ans à la sixième année, réparties dans 23 classes, dont 7 classes d'accueil à la francisation pour une centaine d'élèves. Dans les dernières années, le nombre d'élèves a considérablement augmenté, pour accueillir environ 450 durant l'année scolaire 2023-2024 selon le site web de l'école. Ceci s'explique notamment par l'ajout de classes de francisation.

L'annexe, dont la porte principale se trouve sur la rue Arcand, accueille les élèves de troisième cycle et est également utilisée par le Centre récréatif et communautaire (C.R.C) Saint-Donat. L'école offre des cours d'art dramatique pour tous les cycles. Elle met également l'emphase sur les activités sportives, avec plus de 80% des élèves participant à diverses activités organisées.

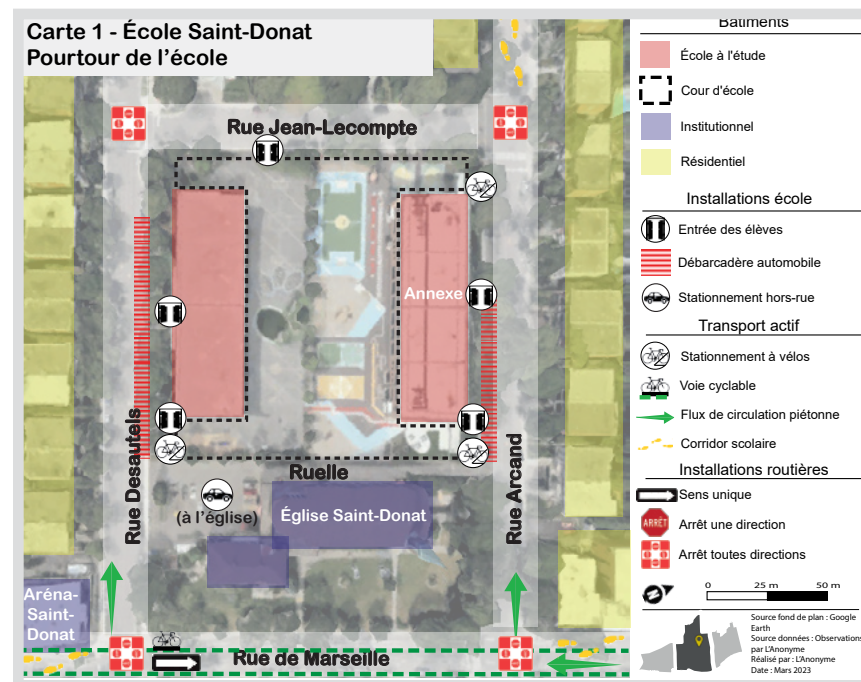
L'établissement comporte deux débarcadères 15 minutes pour voitures situées respectivement sur les rues Arcand et Desautels, et un débarcadère d'autobus scolaire sur la rue Jean-Lecompte. Les entrées de cour d'école se trouvent entre les deux bâtiments et sont accessibles par les rues Arcand, Desautels et Jean-Lecompte.

En ce qui a trait à la mobilisation, un total de 44 répondant·es représentant 65 élèves ont répondu au sondage transmis, représentant près de 22% du total des élèves. L'école n'a pas participé au concours *À mon école, ça marche!* en 2023, mais s'est jointe à l'initiative en 2024, avec un taux de participation de 63%.

Portrait du secteur

L'école Saint-Donat se trouve dans le secteur Longue-Pointe du quartier Mercier-Ouest. Bordée par le parc et l'aréna Saint-Donat, elle se trouve dans un cœur de services de proximité, comprenant sur le même terrain l'église Saint-Donat et à distance de marche un petit centre commercial linéaire, le centre commercial Domaine et la station de métro Langelier. Le parc Saint-Donat, du côté sud de la rue de Marseille, est le plus vaste du secteur Longue-Pointe et l'un des seuls accessibles pour le secteur Guybourg, puisque la majorité des parcs se trouvent au nord de la rue Sherbrooke Est.

Le secteur, tout comme Mercier-Ouest et Mercier-Est, se trouve enclavé par de grandes voies de circulation et l'usage industriel. À proximité se trouve des axes structurants, telle la voie ferrée sur la rue Souigny, la rue Hochelaga, de même que l'Autoroute 25 (Autoroute Louis-Hippolyte-La Fontaine), la rue Sherbrooke Est et le boulevard Langelier. On retrouve



également plusieurs gros plans institutionnels, comme le Centre de Santé et de Services sociaux (CSSS) Lucille-Teasdale, le complexe funéraire Saint-François-d'Assise et une base militaire.

Le quartier présente une typologie résidentielle diversifiée, allant de maisons unifamiliales du côté est de l'école à des immeubles à multiples logements du côté ouest. Un plan d'habitations à loyer modique (HLM) se trouve également à proximité. Le secteur connaît une intensification de nouvelles constructions à haute densité due à sa proximité avec les stations de métros Langelier et Radisson, situés à quelques minutes de marche. Le quartier est d'ailleurs visé par une planification d'aménagement de type Transit Oriented Development (TOD), axé sur la densification résidentielle aux abords des stations de métro. La population résidentielle devrait augmenter à mesure de l'avancement des phases de construction (Communauté métropolitaine de Montréal, 2024)

Ainsi, la portion est de l'arrondissement dans lequel le secteur se trouve a été bâtie sur le modèle des villes de l'après-guerre, où les déplacements s'effectuent principalement en voiture. Malgré l'implantation de services de transports collectifs, l'aménagement du territoire et la typologie des quartiers n'ont pas été pensés selon l'utilisation des déplacements actifs, créant un frein à la mobilité alternative à l'automobile.



Piste cyclable Marseille

CORRIDOR SCOLAIRE

Les corridors scolaires s'étendent de part et d'autre de la rue Sherbrooke Est, mais n'incluent pas les abords immédiats de l'école. Un service de traverse avec brigadier-re scolaire est disponible à l'intersection des rues Arcand et de Marseille.

TRANSPORT COLLECTIF

Le secteur où se trouve l'école Saint-Donat est bien desservi par le réseau de transport collectif. L'école se trouve à huit minutes de marche de la station Langelier et 13 minutes de marche de la station Radisson. On retrouve également plusieurs lignes d'autobus à proximité.

TRANSPORT ACTIF

Le secteur est mal desservi par les infrastructures cyclables sécuritaires. Bien qu'il y ait quelques voies cyclables dans le secteur, plusieurs sont fragmentées et ne se poursuivent pas afin de créer un réseau structurant. Sur la rue de Marseille, on retrouve deux pistes cyclables sur chaussée physiquement séparées par des bollards, parfois en bandes cyclables sur chaussée selon le tronçon de rue. C'est la seule voie désignée qui longe l'école. Il y a une voie partagée sur l'avenue Pierre-De Coubertin et une piste cyclable sur l'avenue Haig qui relie l'avenue Souigny, mais qui s'arrête à l'avenue Pierre-De Coubertin sans se raccorder avec celle sur la rue de Marseille. Les pistes cyclables gagnent à être reliées ensemble de façon plus efficace, afin de créer un maillage sécuritaire de déplacements actifs.

COLLISIONS

Près de 45 collisions ont été recensées dans le cadre défini par les limites des corridors scolaires entre 2012 et 2022 (Données ouvertes de la ville de Montréal et Vision Zéro, 2012 à 2022). Ces collisions ont principalement eu lieu sur les axes routiers les plus importants – rue Sherbrooke Est, boulevard Langelier – et aux intersections de celles-ci avec des infrastructures cyclables, comme sur la rue de Marseille. Également, la carte des collisions permet de constater que les accès aux stationnements présentent des enjeux de sécurité aux piéton·es, notamment autour du centre commercial Domaine et de l'entrée des autobus à la station Radisson.

Habitudes de déplacement

Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux réponses des 44 répondant-es au sondage, qui inclut 65 élèves sur les 296 qui fréquentaient l'établissement scolaire en 2022. Cet échantillon représente près de 22% des élèves de l'école. Les observations effectuées aux mois de février et de novembre 2023 par l'équipe de L'Anonyme viennent compléter les constats.

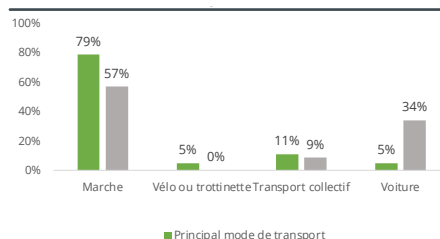
MODES DE DÉPLACEMENT

Selon les réponses du sondage, les modes de déplacement sont grandement influencés par les conditions météorologiques. Lorsqu'elles sont moins favorables, la part modale de l'automobile s'élève à 34%, mais réduit à 5% lors des beaux jours. De même, aucun-e répondant-e n'a mentionné-e utiliser le vélo ou la trottinette l'hiver, mais la proportion augmente à 5% lorsque les conditions sont favorables. Quant à la marche, le taux augmente de 22%, atteignant un taux de 79% durant les beaux jours. En ce qui a trait au pourcentage du transport collectif, la donnée est à nuancer ; s'agit-il du service d'autobus scolaire ou d'un déplacement par le transport collectif de la ville? L'école Saint-Donat accueillant plusieurs classes de francisation, la barrière linguistique pourrait avoir influencé les résultats de cette donnée.

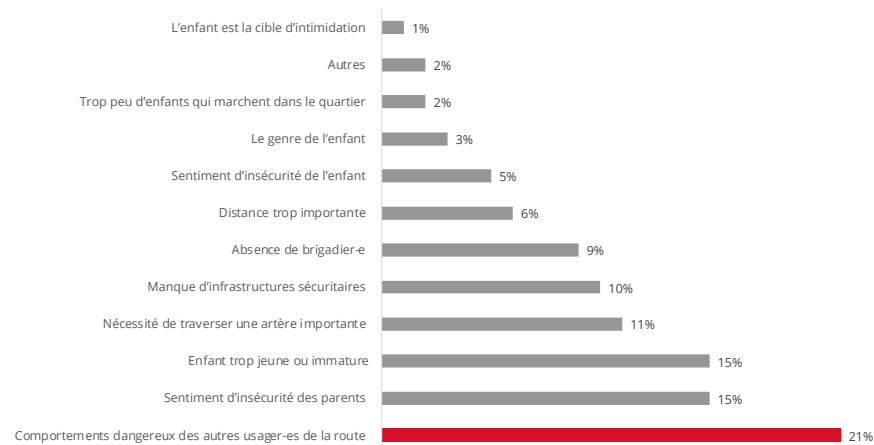
Selon les observations faites par l'équipe de L'Anonyme à l'hiver et au printemps, les résultats révèlent que sur 344 déplacements recensés, 42% d'entre eux se sont effectués en voiture et 58% à pied, les résultats restant sensiblement les mêmes en ce qui a trait à la part modale résultant du sondage lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables.

Lorsque questionnées à savoir quelles raisons expliquent le choix d'effectuer les déplacements en voiture, seules deux personnes ont répondu. Les raisons évoquées étaient *le manque de temps* et *l'âge des enfants*. L'âge de l'enfant est également l'un des plus grands freins à la mobilité indépendante (voir section suivante).

Mode de transport selon les saisons



Freins à la mobilité indépendante



Il y a donc place à encourager et poursuivre la mobilisation à l'école Saint-Donat afin d'augmenter la part modale du transport actif, et ce, en toute saison.

MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Les données du sondage et les observations révèlent que 86,5% des déplacements actifs se font accompagné d'un-e adulte. Parmi les raisons évoquées, les plus importantes sont *les comportements dangereux des autres usagers de la route (21%)*, *le sentiment d'insécurité des parents (15%)*, *l'âge ou la maturité de l'enfant (15%)*, ainsi que *la nécessité de traverser une artère trop importante (11%)* et *le manque d'infrastructures sécuritaires (10%)*. Ces inquiétudes se reflètent également dans la boîte commentaire du sondage. Les enjeux liés à la conduite des parents autour de l'école sont probants ; sur 23 commentaires rédigés, sept dénoncent spécifiquement le comportement dangereux des parents taxis. Lorsque questionnés sur l'intérêt d'implanter des initiatives de déplacement des enfants sans adultes afin de favoriser le transport actif et la mobilité indépendante, une majorité de 68% a répondu ne pas être favorable et 32% ont répondu par l'affirmative. On constate une forte inquiétude quant à la sécurité des déplacements autonomes des élèves, et il convient d'agir en amont de celle-ci et des enjeux soulevés par les répondant-es afin de renverser la tendance.

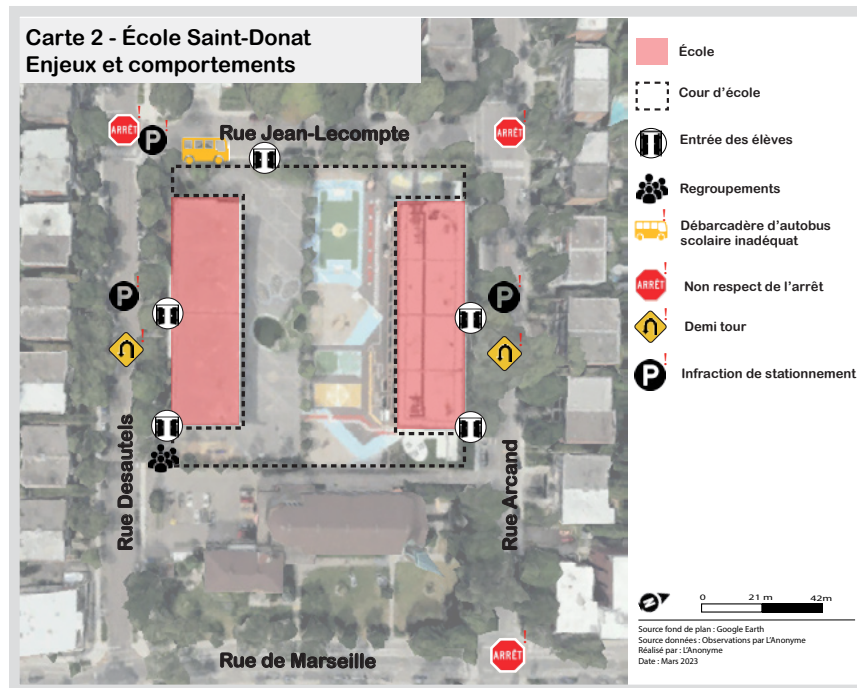
Analyse et recommandations

Plusieurs répondant·es ont nommé des enjeux qui dépassent les limites des abords de l'école. Bien que non observés par les membres de l'équipe de l'Anonyme, ceux-ci méritent d'être considérés dans la réflexion de sécurisation des déplacements actifs :

- L'avenue Haig est soulignée à cinq reprises comme artère dangereuse. Du fait des travaux en cours sur l'Autoroute 25 (Autoroute Louis-Hippolyte-La Fontaine), les répondant·es ont constaté une augmentation importante de la circulation routière sur l'avenue, car cette dernière relie les rues Notre-Dame Est, Hochelaga et Sherbrooke Est entre elles. Considérant l'enclavement du quartier, rares sont les longues voies continues sur l'axe nord-sud. Cette circulation importante, combinée à l'absence de mesures d'apaisement de la circulation – ou d'un·e brigadier·e scolaire – à l'intersection avec la de Marseille est un frein à la mobilité indépendante des jeunes.
- La rue Sherbrooke Est semble problématique. Selon un·e répondant·e, il n'y a pas de brigadier·e scolaire et la durée du temps de traverse n'est pas adéquate, particulièrement pour des enfants. À l'heure de pointe, les voitures empiètent sur les passages piétons ou continuent à s'engager pour un virage, même lorsque le feu de circulation l'interdit. De plus, un répondant·e constate une agressivité et des comportements téméraires et des excès de vitesse.
- Il n'y a pas d'arrêt obligatoire à l'intersection des avenues Pierre-De Coubertin et Parkville, près du parc Saint-Donat, ce qui constitue un enjeu d'apaisement de la circulation, d'autant plus que le parc Saint-Donat s'y trouve.

Quant aux observations effectuées aux abords de l'établissement, elles se sont déroulées à trois dates différentes, aux intersections suivantes :

- Rue Arcand, devant l'entrée de la cour d'école ;
- Rue Desautels, à l'intersection de la rue Jean-Lecompte ;
- Rue Desautels, à l'intersection de la rue de Marseille ;
- Rue Arcand, à l'intersection de la rue Desautels.



1. Demi-tours des automobilistes

Les données du sondage ainsi que les observations effectuées ont recensé un nombre important d'infractions routières liées aux virages en demi-tour (en U) par les parents taxis, malgré l'interdiction. Le site du SPVM souligne d'ailleurs que les virages en demi-tour sont prohibés « [...] aux endroits où les voies sont délimitées par des lignes continues. De plus, à moins d'une signalisation contraire, nul ne peut effectuer un changement de voie à l'approche et à l'intérieur d'une intersection. » (SPVM, s. d.). Les virages en demi-tour ont principalement été constatés sur les rues Arcand et Desautels devant les débarcadères, par les parents qui déposent leurs enfants et qui souhaitent contourner les sens uniques des rues adjacentes. Cela a occasionné des interactions problématiques avec d'autres automobilistes qui circulaient sur la rue Desautels, par le caractère inattendu de la manœuvre. Les virages en demi-tour sont facilités

par l'absence d'aménagements contraignants, la bidirection des rues, de même que la largeur de la chaussée. Considérant leur proximité aux intersections, l'achalandage des rues à l'arrivée et au départ des élèves et du caractère imprévisible des virages en demi-tour, des aménagements réduisant la facilité de telles manœuvres sont essentiels afin d'augmenter la sécurité des déplacements actifs et réduire les risques de collision.

 **Instauration d'un sens unique sur les rues Desautels, Arcand et Jean-Lecompte.** Présentes dans plusieurs quartiers de Montréal, les rues à sens unique facilitent la traversée pour les piéton·nes, qui n'ont pas à surveiller deux directions à la fois. Elles contrecarrent les virages en demi-tour et réduisent les risques de collisions lorsqu'il y a stationnement en double file. L'Arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a prévu la mise en sens unique et l'élargissement des trottoirs de la rue Arcand entre les rues de Marseille et Jean-Lecompte dans le cadre du projet de sécurisation des abords de l'école, présenté en avril 2024.

 **Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation sur toutes les directions à l'intersection des rues Jean-Lecompte et Arcand.** Malgré les lignes continues au centre de la chaussée, une rue d'une largeur importante sans mesure d'apaisement de la circulation peut toujours permettre physiquement les virages en demi-tour. Considérant qu'il n'y a actuellement qu'un seul service de brigadier·e aux abords de l'école, l'ajout de saillies de trottoir réduit le temps de traversée dans la rue et confère un espace supplémentaire pour les piéton·nes, ce qui s'avère pertinent lorsqu'il y a regroupement d'enfants. Elles garantiraient également le respect du dégagement de cinq mètres aux intersections. Cette mesure est également désirée par l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. La complétion des travaux est prévue au mois de juillet 2024.



2. Infraction liée au stationnement

Les stationnements en double file des parents taxis ont été soulignés à plusieurs reprises dans les commentaires du sondage. De même, les observations effectuées corroborent les constats, en plus de d'autres infractions liées au stationnement. D'abord, les débarcadères de voiture situés respectivement sur les rues Desautels et Arcand ne semblent pas adaptés au nombre de parents venant porter ou récupérer leurs enfants en voiture. Le manque d'espace aux débarcadères pousse certains parents taxis à se stationner de l'autre côté de la rue, ce qui fait en sorte que les élèves traversent la rue ailleurs qu'aux intersections et ce, malgré la circulation importante à l'entrée et à la sortie des classes. Le nombre de voitures stationnées en double file réduit d'autant plus la visibilité pour les usager·es de la route et particulièrement les enfants qui traversent la rue. Au moment des observations, certaines places des débarcadères étaient empiétées par des amas de neige non ramassés.

L'équipe de l'Anonyme a aussi constaté sur la rue Arcand que plusieurs automobilistes arrivant du sud se stationnent à contresens afin de déposer ou récupérer les enfants afin d'être du côté de rue de l'école, en plus de se placer juste devant l'entrée de l'établissement malgré l'interdiction, puisque le débarcadère de 15 minutes est situé un peu plus loin, vers la rue de Marseille. Ceci peut créer un ralentissement de la circulation avec le flux de piéton·nes et d'autos présentes. Un·e chauffeur·euse d'autobus scolaire est d'ailleurs passé·e à ce moment sur la rue Arcand et a dû klaxonner, car il·elle était gêné·e par une auto stationnée en face de l'entrée de l'école et qui bloquait la rue. Il a d'ailleurs été observé que des voitures se garent dans le débarcadère des autobus sur la rue Jean-Lecompte malgré l'interdiction de stationnement. Enfin, l'interdiction de stationnement à moins de cinq mètres des intersections n'est pas respectée ; des voitures se garent aux extrémités, réduisant ainsi la visibilité des piéton·nes et augmentant les risques de collisions.



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'arrondissement et l'Agence de mobilité durable. Considérant que l'école possède deux débarcadères de 15 minutes pour voitures et que malgré cela ces derniers sont utilisés de façon non réglementaire, il paraît évident qu'une réflexion doit s'effectuer quant à leur emplacement et leur configuration. Plusieurs parents déposent ou récupèrent leurs enfants vis-à-vis l'entrée de l'école sur la rue Arcand, mais le débarcadère se situe plus sud, près de la rue de Marseille. Le débarcadère pourrait être déplacé plus au nord, où les voitures s'arrêtent déjà.



Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Arcand à l'intersection de la rue de Marseille. L'implantation de saillies de trottoir à cette intersection obligerait le respect de l'espace de dégagement obligatoire de cinq mètres à l'intersection, et réduirait le temps de traversée des élèves. L'arrondissement prévoit d'ailleurs l'implantation de saillies drainantes à cet endroit.



Mise en place d'un Trottibus pour inciter les élèves à utiliser le transport actif. Au Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer encadre le tout. Plusieurs avantages sont recensés à la suite de l'implantation d'un autobus pédestre : amélioration de la sécurité; amélioration de l'organisation familiale; réduction des émissions de GES; retombées éducatives; hausse de la sociabilité et de l'entraide dans les quartiers. Les déplacements se font avec une personne adulte.



Organisation d'un groupe de covoiturage. Considérant l'aménagement du territoire et du nombre de voitures aux abords de l'école, certain·es élèves bénéficieraient grandement d'un réseau de covoiturage entre parents voisins. En regroupant les familles, cette initiative pourrait réduire de moitié le nombre de véhicules autour de l'école. Cette recommandation nécessite cependant une forte mobilisation et sensibilisation de la part de la direction.



3. Débarcadère des autobus scolaires inadéquat

L'école a connu une hausse du nombre d'élèves fréquentant l'établissement scolaire ces dernières années. Bien que celle-ci possède un débarcadère prévu pour les autobus scolaires sur la rue Jean-Lecompte, sa longueur n'est pas adaptée au nombre d'autobus qui l'utilisent. Les observations ont permis de constater que les autobus se stationnent un à la suite des autres et bloquent le passage piéton à l'intersection des rues Jean-Lecompte et Desautels. Les personnes traversant la rue doivent contourner l'arrière de l'autobus, hors du passage piéton désigné. Ce manque d'espace augmente les risques de collision et les manœuvres risquées. D'ailleurs, un·e répondant·e du sondage indique : « *Maintenant qu'il y a 2 ou 3 autobus, l'espace n'est pas suffisant sur Jean Lecompte, très souvent l'autobus est [stationné] en double dans la rue et fait monter/descendre les enfants, ce n'est pas très sécuritaire.* »



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'Arrondissement et l'Agence de mobilité durable. Il serait pertinent de déplacer le débarcadère des autobus scolaires sur la rue Desautels, qui offre un plus grand tronçon de stationnement pour le nombre d'autobus. Ceci éviterait le stationnement en double et le débordement sur les passages piétonniers.



Débarcadere d'autobus



4. Non-respect des arrêts obligatoires

Le non-respect des arrêts obligatoires se présente sous deux formes aux abords de l'école Saint-Donat. D'abord, les voitures n'effectuent pas leur arrêt à l'intersection des rues Jean-Lecompte et Arcand. Ce comportement a été constaté à la fois par les répondant-es du sondage et par les observations sur place. L'intersection des rues de Marseille et Desautels est également problématique ; en une seule observation, plus de 20 automobilistes n'ont pas effectué l'arrêt obligatoire sur la rue de Marseille.

Ensuite, les voitures transitant sur la rue Jean-Lecompte ne s'arrêtent pas à l'arrêt obligatoire activé par le panneau d'arrêt clignotant des autobus scolaires. Cet enjeu a été signalé par les répondant-es du sondage, et devient encore plus problématique lorsqu'on considère que le stationnement en double des autobus scolaires est toléré.



Ajout d'un service de brigadier-e. La rue de Marseille comporte déjà des mesures d'apaisement de la circulation à cette intersection. L'ajout d'un service de brigadier-e scolaire réduirait les comportements dangereux des automobilistes en permettant la gestion de l'intersection et la priorisation dans déplacements actifs, tout en assurant une présence sécurisante pour les parents inquiets. L'avenue Haig devrait également être envisagée pour l'ajout d'un service de brigadier-e, quitte à déplacer la présence à l'intersection de la rue de Marseille et de la rue Arcand à l'avenue Haig.



Sensibilisation autour du débarcadère des autobus scolaires. Une mobilisation conjointe entre l'école et le SPVM semble pertinente afin de rappeler les comportements à adopter lorsque le panneau d'arrêt clignotant des autobus scolaires est activé. Une présence policière à l'arrivée et au départ des élèves donnerait l'occasion de renforcer l'importance du respect de la signalisation.



5. Barrières à la mobilité active

L'école Saint-Donat, contrairement à d'autres écoles de l'arrondissement, se trouve au cœur d'un quartier résidentiel et institutionnel, à proximité d'un grand espace vert. Bien que plusieurs élèves vivent au-delà de la rue Sherbrooke Est ou du boulevard Langelier, elle n'est pas bordée par une grande artère. Les opportunités de consolidation d'un réseau sécuritaire de mobilité active sont présentes et peuvent s'intégrer facilement à l'aménagement existant. Les propositions suivantes viennent favoriser la mobilité active en intégrant la dimension récréative à celle-ci.



Amélioration des voies cyclables. Les voies cyclables étant fragmentées dans le secteur autour de l'école, une réflexion doit s'amorcer afin de créer un réseau cohérent qui s'arrime aux espaces publics et institutionnels. Bien que l'Arrondissement ait indiqué dans sa présentation du projet de sécurisation des abords de l'école Saint-Donat l'ajout d'une bande cyclable en direction nord sur la rue Arcand, les propositions suivantes pourraient consolider le réseau cyclable déjà en place dans le secteur :

- Prolongation de la piste cyclable protégée sur l'avenue Haig jusqu'à la rue de Marseille ;
- Prolongation de la piste cyclable partagée sur le boulevard Langelier jusqu'à la rue de Marseille et conversion en piste protégée ;
- Création d'une piste cyclable protégée permettant une traversée sécuritaire de la rue Sherbrooke Est, reliant la bande cyclable en boucle (rue Radisson et rue des Groseilliers) au sentier polyvalent situé entre les rues Beauclerck et Anne-Hébert.



Création d'un programme d'incitation au transport actif. Il existe plusieurs initiatives de promotion de déplacements actifs adressées aux écoles primaires québécoises. L'implantation de telles mesures demande la mobilisation du personnel de l'école, mais permettra de réduire le nombre de voitures aux abords de l'établissement.



Intégration d'un parcours ludique. Les parcours ludiques sont des circuits visuellement identifiés afin d'encourager les déplacements actifs des enfants et le jeu, tout signalant le déplacement des écolier-es aux autres usager-es de la route. Le parcours pourrait s'arrimer aux points d'intérêt des jeunes, comme le parc Saint-Donat et le C.R.C. Saint-Donat.

Recommandations

École Saint-Donat



- A** Instauration d'un sens unique sur les rues Desautels, Arcand et Jean-Lecompte
- B** Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de circulation
- C** Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère
- D** Ajout d'un service de brigadier-e
- E** Sensibilisation autour du débarcadère des autobus scolaires
- F** Amélioration des voies cyclables
- G** Intégration d'un parcours ludique

École Saint-Fabien



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 6500, Av. de Renty
- Bâtiment annexe : 5410 rue Bossuet
- Horaire préscolaire : 8h55 à 15h12
- Horaire primaire : 8h10 à 15h25
- Statut de défavorisation : 4
- Service de garde : oui
- Transport scolaire : oui
- Nombre d'élèves : 550

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 187
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 241
- Taux de réponse au sondage : 43 %
- Trottibus : Oui

Aménagement et mesure d'apaisement récent

- Oui : Aménagement d'un parcours ludique entre les bâtiments (2024), rue école sur Lescarbot (2023-2024)

École Saint-Fabien

Portrait de l'école

L'école primaire Saint-Fabien se décline en deux pavillons, qui sont localisés dans la portion nord du quartier Mercier-Ouest. L'établissement regroupe 24 enseignant·es et près de 550 élèves pour la période 2023-24. On y note la présence d'un service de garde ainsi que du transport scolaire. L'école présente l'indice de défavorisation le plus faible de l'arrondissement, soit un IMSE de 4⁴.

Pour les éditions 2023 et 2024, c'est l'école Saint-Fabien qui a remporté la première place du concours *À mon école ça marche* sur les 12 écoles participantes, avec un taux de participation de 96 % en 2023 et 98 % en 2024. L'échantillon de réponses reçues dans le cadre du questionnaire envoyé aux parents se trouve nettement supérieur à la moyenne de l'arrondissement, avec un total de 191 réponses. C'est un total 241 élèves qui ont été identifié·es au sein des 191 réponses reçues, c'est donc l'école ayant obtenu le plus de réponses au questionnaire avec un taux de réponses des parents s'élevant à 34 %. La cour d'école du bâtiment principal a été rénovée récemment pour y accueillir des aménagements variés et un potager, qui sont entretenus bénévolement par des parents du secteur. C'est également un groupe de parents bénévoles qui fait vivre le Trottibus de l'école, et qui débute actuellement les démarches avec l'Arrondissement et le Centre d'écologie urbaine à l'implantation d'une rue-école⁵.

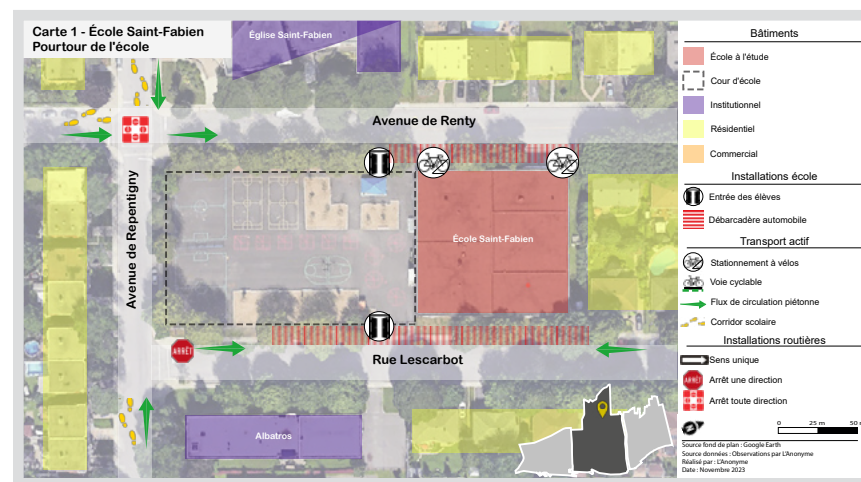
4 Pour plus de détails sur les indices de défavorisation et sur l'IMSE : <https://www.education.gouv.qc.ca/references/indicateurs-et-statistiques/indices-de-defavorisation>

5 Pour plus de détails sur la rue-école : <https://montreal.ca/articles/larrivee-des-premieres-rues-ecoles-dans-mhm-67858>

BÂTIMENT PRINCIPAL

Le bâtiment principal est délimité par l'avenue De Renty, le boulevard Langelier, la rue Lescarbot et l'avenue de Repentigny. Le bâtiment accueille les élèves du préscolaire aux classes de 3^e années. L'entrée du secrétariat est située sur l'avenue de Renty, près de l'entrée de la cour d'école des élèves et une autre entrée donnant sur la cour d'école est aussi utilisée sur la rue Lescarbot. On retrouve plusieurs mesures d'apaisements dans ce secteur, soit la présence d'un·e brigadier·ère à l'intersection de l'avenue De Renty et du boulevard Langelier, la présence de dos-d'âne sur les trois rues encadrant le bâtiment, une limite de circulation permise à 30km/h, un projet de rue-école sur la rue Lescarbot ainsi que l'aménagement d'un parcours ludique entre le bâtiment principal et le bâtiment annexe. Le bâtiment est également encadré d'une zone de corridors scolaires, notamment sur l'avenue De Renty, l'avenue de Repentigny et la rue Lescarbot.

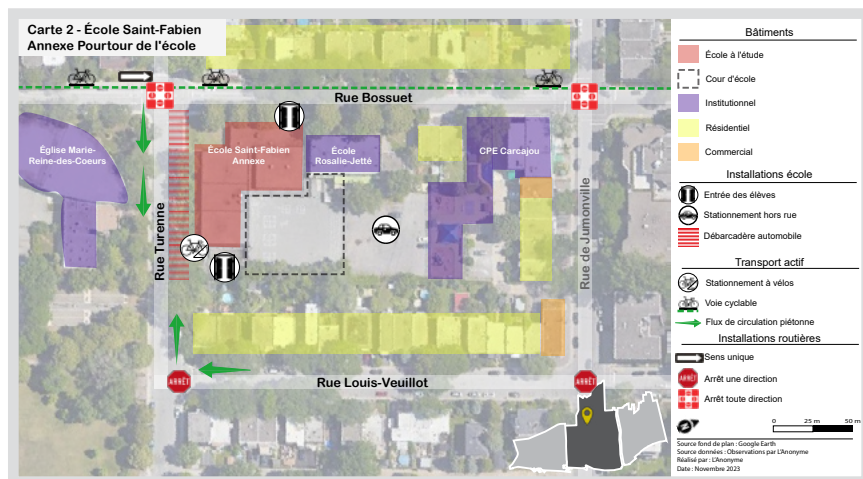
Le stationnement est interdit durant les heures de classe à proximité des entrées de l'école et dans l'espace de débarcadère réservé aux autobus sur l'avenue De Renty. Il y a une vingtaine de places de stationnements pour vélos et quelques supports pour trottinettes. L'école est utilisée par le service des loisirs Saint-Fabien pour le camp de jour durant l'été, il y a donc un certain achalandage en dehors des périodes scolaires.



BÂTIMENT ANNEXE

Le bâtiment annexe de l'école Saint-Fabien fait face au parc Pierre-Bédard et est délimité par la rue Turenne, Bossuet, de Jumonville et Louis-Veuillot. Ce sont les élèves de 4^e, 5^e et 6^e année qui utilisent ce bâtiment. Les élèves entrent par l'accès sur la rue Turenne et l'entrée du secrétariat est localisée sur la rue Bossuet. L'îlot dans lequel le bâtiment est situé comprend aussi l'école spécialisée Rosalie-Jetté, sur la rue Bossuet, et le CPE le Carcajou, sur la rue de Jumonville, il s'agit donc d'un secteur particulièrement utilisé par les jeunes et les familles. La rue Turenne n'est pas particulièrement passante pour les voitures, on y retrouve tout de même un dos-d'âne vis-à-vis l'entrée des élèves et une limite de vitesse autorisé à 30 km/h.

La rue Turenne offre du stationnement sur rue de type *débarcadère* de 15 minutes du côté de l'école. De l'autre côté, une interdiction de stationnement est présente devant l'entrée de la paroisse Marie-Reine-des-Cœurs. La rue Bossuet est à sens unique et comprend une bande cyclable. C'est également sur cette rue que l'on retrouve l'entrée de l'école spécialisée Rosalie-Jetté et l'entrée qui mène à un stationnement pour les voitures de l'école. L'intersection de la rue Turenne et la rue Bossuet connaît plusieurs interactions entre piéton·nes, cyclistes et automobilistes aux heures de pointe du matin et du soir.



Portrait du secteur

L'école Saint-Fabien est située au nord de la rue Sherbrooke Est, près du boulevard Langelier. Le mode d'habitation tend à y favoriser l'utilisation de la voiture, considérant qu'on y retrouve plus de maisons unifamiliales et jumelées, qui possèdent presque toutes des stationnements privés. C'est un secteur qui connaît une plus faible densité de population que le quartier d'Hochelaga-Maisonneuve. Il y a beaucoup de familles avec enfants dans le secteur et leur nombre a augmenté depuis 2016.

Les deux bâtiments de l'école sont localisés à proximité de la station Langelier et Cadillac. Malgré le potentiel d'accès aux stations de métro et la rue Sherbrooke E en transport actif, il manque d'infrastructures pour assurer la sécurité des piéton·nes et des cyclistes

En ce qui concerne les installations cyclables, on note la présence de trois voies cyclables partagées en direction nord-sud, mais aucun lien cyclable en direction est-ouest. Plus précisément, on retrouve une voie cyclable partagée sur le boulevard Langelier, entre la rue Sherbrooke E et Bélanger, sur l'avenue Carignan entre la rue de Marseille et Saint-Zotique Est et finalement sur la rue Bossuet.

La majorité des collisions routières impliquant un·e piéton·nes depuis 2012 sont localisées sur des artères de circulation automobile importantes. Parmi les rues bordant les deux bâtiments scolaires, c'est sur la rue Sherbrooke E, notamment près des stations Langelier et Cadillac que l'on retrouve la plus forte concentration d'accidents impliquant un·e piéton·e. Pour la même période, on a également enregistré quelques accidents sur le boulevard Langelier à l'intersection de l'avenue de Repentigny et de Renty ainsi que sur l'avenue de Carignan.

Habitudes de déplacement

Les données sur les habitudes de déplacements ont été récoltées grâce au sondage aux parents ainsi que quatre périodes d'observations effectuées sur le terrain. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans ces déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux 191 répondant-es au sondage, qui inclut 241 élèves sur les 550 qui fréquentent l'établissement scolaire. Ce qui représente 43 % de l'ensemble des élèves.

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant-es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps moyen =
9 minutes



À vélo :
Temps moyen =
2 minutes



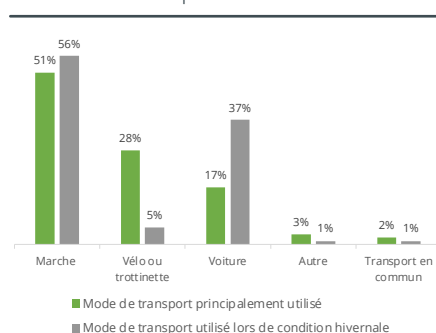
En voiture :
Temps moyen =
2 minutes

MODE DE TRANSPORT

Les données du sondage révèlent que 79% des enfants se déplacent principalement en marchant ou en utilisant le vélo ou la trottinette pour se rendre à l'école. Comme il est possible de l'observer sur graphique, c'est la marche qui est le moyen de transport le plus utilisé pour les déplacements vers l'école (51%), suivi du vélo ou la trottinette (28%), de la voiture (17%), du transport en commun (2%), de la voiture (17%), du transport en commun (2%).

Le mode de déplacements des élèves varie sensiblement selon les saisons, les données révèlent que plus de personnes se déplacent en marchant lors de condition hivernale (56%) qu'en générale (51%). La voiture est le deuxième moyen de transport le plus utilisé en hiver, 37 % des répondant-es ont identifié utiliser ce moyen de transport. La part

Mode de transport selon les saisons

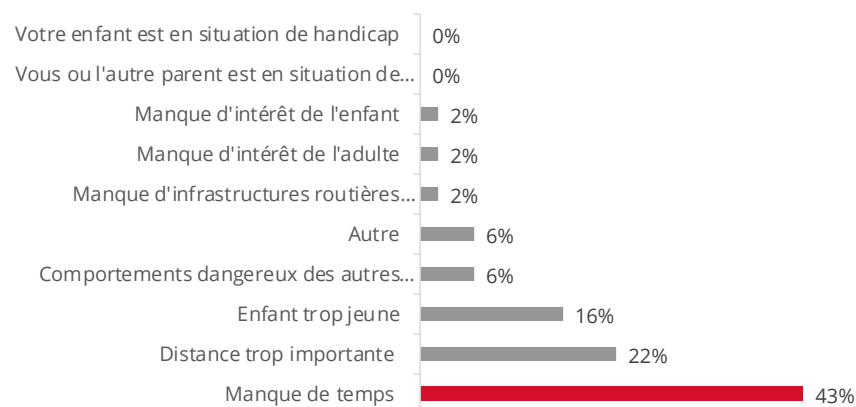


modale du vélo diminue fortement l'hiver, alors que seulement 5% ont répondu utiliser ce moyen de transport. Ces données nous permettent de penser que les cyclistes en moins l'hiver, se tournent vers un moyen de transport différent soit la marche ou la voiture durant cette période. Ce qui pourrait en partie expliquer le fait qu'il y a plus de familles qui marchent l'hiver qu'en général.

FREINS AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

À la question « Quelles raisons expliquent le choix de votre famille de se rendre à l'école en voiture? », les principales raisons sélectionnées sont le manque de temps (43%) et la distance trop importante (22%). En effet, les répondant-es se situent en moyenne à 9 minutes à pied, comparativement à 2 minutes en voiture. Or, ce trajet moyen s'effectue en 2 minutes à vélo. La différence de 7 minutes semble significative pour le choix d'un trajet en voiture. L'âge de l'enfant ressort en troisième position à cet effet (16%), ceci dit, notez que la majorité des enfants identifiés dans le sondage ont 8 ans et moins. Les jeunes enfants ont tendance à marcher moins vite, moins longtemps, et n'ont pas encore appris à se déplacer en vélo ou en trottinette de manière autonome et sécuritaire, ce qui pourrait expliquer cette donnée. Finalement, la variation dans la part modale des déplacements actifs et motorisés fait également ressortir que ce facteur impacte le choix du mode de déplacement. La part modale des

Freins aux déplacements actifs



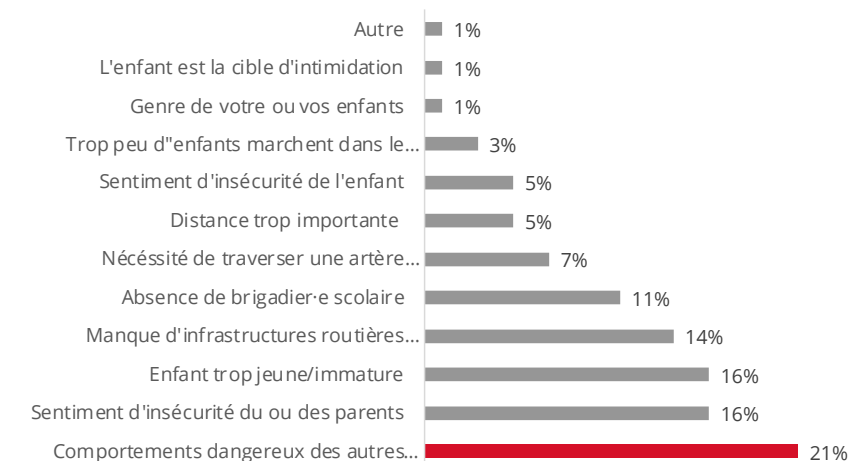
déplacements actifs passe à 61% l'hiver, comparativement à 79% pour la saison estivale, alors que la part modale des déplacements en voiture augmente de 20% en période hivernale, passant de 17% à 37%.

MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Les déplacements autonomes des enfants, selon l'échantillon obtenu, demeurent une pratique minoritaire pour les familles du secteur. Seulement 28% des répondant·es ont identifié que leurs enfants se déplaçaient seul·e ou avec des ami·es, soit sans adulte. Comparativement à 72% des répondant·es, qui identifie qu'un adulte responsable s'occupe d'aller reconduire les enfants. Cet échantillon concorde avec les observations terrain effectuées, qui ont révélé un flux important de parents déposant les enfants, le matin et à la sortie des classes, particulièrement sur la rue de Renty pour le bâtiment principal et Turenne pour le bâtiment annexe. Les principales raisons sélectionnées par les parents pour justifier ce choix sont le comportement dangereux des autres usager·ères de la route (21%), le sentiment d'insécurité du ou des parents (16%) ainsi que le jeune âge ou l'immaturité de l'enfant (16%). Le manque d'infrastructure routière (14%) ainsi que l'absence de brigadier·e (11%) ont aussi été identifiés.

Ces réponses reflètent la réalité des observations effectuées et particulièrement des commentaires laissés par les répondant·es, qui amènent détails et nuances. Il est nécessaire de souligner le nombre important de commentaires récoltés, qui s'élève à un total de 145 sur les 191 répondant·es au questionnaire. Il s'agit du nombre le plus élevé de réponses obtenu parmi les 15 écoles comprises dans ce document. Voici la synthèse des commentaires émis et classés selon leur localisation, ainsi que des propositions de solutions associées :

Freins à la mobilité indépendante



LOCALISATION	PROBLÉMATIQUES	PROPOSITIONS
RUE DE RENTY ET GÉRIN-LAJOIE	Beaucoup d'enfants empruntent ces rues pour des déplacements actifs. Il manque d'infrastructures pour assurer leur sécurité en vélo et en trottinette.	Aménager un corridor pour assurer la pratique sécuritaire de tous les modes de transport actif, par exemple: une piste cyclable, un sentier multifonctionnel ou un parcours ludique.
RUE DE REPENTIGNY	Limite de vitesse et les arrêts obligatoires ne sont pas respectés.	Ajouter des mesures d'apaisement de la circulation.
AVENUE DE CARIGNAN <i>entre Jumonville et de Lotbinière</i>	Présence de circulation en voiture à contresens et à vitesse élevée sur cette portion de rue.	Instaurer un sens unique vers l'ouest ou une fermeture de rue sur Lotbinière.
RUE CADILLAC	Automobilistes circulent à vitesse trop élevée et ne respectent pas les arrêts obligatoires aux intersections.	Ajouter des mesures d'apaisement, par exemple: réduire la limite de vitesse permise, rétrécir la largeur de la chaussée, aménager des saillies de trottoir.
INTERSECTION CARIGNAN / DE RENTY	Arrêts obligatoires ne sont pas respectés.	Sécuriser l'intersection, par exemple: ajouter des saillies de trottoir ou aménager une intersection surélevée.
INTERSECTION GÉRIN-LAJOIE / LOUIS-JOSEPH-DOUCET	Panneau d'arrêt obligatoire sur l'avenue Louis-Joseph-Doucet n'est pas visible, étant caché par un arbre. L'arrêt obligatoire n'est donc pas toujours respecté.	Déplacer le panneau.
ZONE SCOLAIRE	Manque de signalisation pour indiquer la zone scolaire.	Ajouter de la signalisation sur les corridors scolaires.
MCDONALD, RUE SHERBROOKE EST	Enfants qui se rendent à la bibliothèque doivent passer devant le restaurant, mais il y a beaucoup d'entrées et sorties en voitures.	Ajouter des dos-d'âne dans l'entrée du restaurant ou aménager un parcours ludique dans la ruelle qui mène à la bibliothèque.

Analyse et recommandations



1. Demi-tours des automobilistes

Tant les données du sondage que les observations ont recensé un nombre important de virages en U au pavillon principal et au bâtiment annexe. Dans la majorité des études, les parents, une fois avoir déposé leur enfant, rebroussement chemin rapidement vers leur domicile ou leur travail. Les problèmes restent, les véhicules sont de plus en plus massifs et continuent d'effectuer des manœuvres risquées et impliquant de nombreux angles morts. Ils présentent un risque important de frapper mortellement un-e enfant dans la rue. Les demi-tours sont permis notamment par l'absence d'aménagements contraignants, de même que la largeur de la chaussée et la ligne jaune n'est souvent pas respectée. Sur les trois rues observées (Lescarbot, de Renty et Turenne), les rues sont à double sens et leur largeur permet ce type de manœuvre.

À cet enjeu, nous proposons les **RECOMMANDATIONS** suivantes:

- **Instauration d'un sens unique sur les rues impliquées.** Présentes dans plusieurs quartiers de Montréal, les rues à sens unique facilitent la traversée pour les piéton·nes, qui n'ont pas à surveiller deux directions à la fois. Également, en cas de stationnement en double file, les voitures n'ont pas à circuler à contresens.
- **Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation.** Quand bien même que la ligne jaune serait retirée, une rue d'une largeur importante peut toujours permettre physiquement le demi-tour. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon ou des chicanes, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piétons, ce qui s'avère crucial lors de regroupements.



2. Infraction liée au stationnement

Les 15 minutes précédant la cloche du début des cours peuvent tendre vers le désordre. Il a été observé que la demande en stationnement excède l'offre de places de stationnement (29 places sur Turenne) pour tous les parents désirant débarquer leur enfant. Il en résulte donc plusieurs stationnements en double file observés à chacun des pavillons de l'école Saint-Fabien. Lors des deux séances d'observation, 168 voitures de passage ont été observées en 30 minutes, dont 27 voitures stationnées en double file ou à des endroits illicites. La largeur de la chaussée, particulièrement lorsqu'elle est à double sens, permet ce comportement. Non seulement ces véhicules stationnés dans la voie de circulation sont une nuisance pour les autres conducteur-trices, ils peuvent assurément constituer une menace pour les cyclistes qui doivent se déporter à sens inverse. Les enfants qui sortent de ce véhicule stationné au mauvais endroit deviennent aussi à risque en apparaissant au beau milieu de la chaussée. En hiver, la neige accumulée rétrécit l'espace de circulation et de stationnement pour les voitures, en plus de réduire la visibilité des piéton·nes, exacerbant les risques.



Cet enjeu est également soulevé par des parents ayant répondu au sondage. En effet, 10 répondant·es ont abordé cette notion des stationnements non règlementaires, comme en témoigne cet extrait :

« Il se crée un chaos de stationnement le matin, les voitures se stationnent en double, les vélos, les piétons, tout est extrêmement confus et dangereux. À plusieurs reprises j'ai vu des enfants en vélos qui ont failli se faire frapper, reculer dessus par des voitures. »

Dans le même ordre d'idées, nous avons observé des stationnements à moins de 5 mètres d'une intersection à l'annexe. Un véhicule immobilisé à

cet endroit réduit drastiquement la visibilité à l'intersection, autant pour les automobilistes que pour les piétons. Voir et être vu demeure un principe charnière de sécurité, principe qui se voit compromis. Plus encore, il est possible que les automobilistes doivent reculer pour reprendre la voie de circulation, empiétant alors sur le passage piéton. L'enjeu est reconnu par le plan d'action Vision Zéro 2022-2024 de la Ville de Montréal, qui prévoit une campagne de sensibilisation à cet effet.

Pour répondre à cela, voici nos **RECOMMANDATIONS**:



Mise en place d'aménagements temporaires ou permanents aux abords de l'intersection Turenne / Bossuet. Cette action jouera un coup double: elle réduit le temps de traverse pour les élèves piéton·nes, mais surtout, elle rend impossible le stationnement à moins de 5 mètres de l'intersection. Ces aménagements peuvent prendre la forme de bollards, de supports à vélo ou de saillies de trottoir. La ville de Hoboken, New Jersey, a fait de cette action son cheval de bataille dans la réalisation de son plan d'action Vision Zéro et les résultats sont probants, avec 7 ans de suite sans aucun décès routier.



Fermeture de la rue Lescarbot à la circulation automobile. Le principe de rue-école demeure tout à fait applicable dans une école où la majorité des élèves de notre sondage vont à l'école à pied. Les autobus continueront d'opérer sur la rue de Renty et les parents automobilistes seront invités à s'arrêter un coin de rue plus loin. Cet aménagement créera un nouvel espace de socialisation et de jeu pour les enfants, tout en réduisant le sentiment d'insécurité qui a été fortement ressenti dans le sondage.



Création d'un programme d'incitation au transport actif pour réduire la part modale de l'automobile aux abords des écoles. Au-delà du Trottabus, un programme de récompenses pourrait être établi pour encourager les jeunes piéton·nes et cyclistes. Il existe déjà des initiatives scolaires de promotion du vélo d'hiver dans plusieurs régions du Québec, chapeautées par l'organisme MOBI-O. Plus de déplacements actifs impliquent forcément moins de voitures stationnées aux abords des écoles.



3. Traversée à un endroit non autorisé

Ce comportement piéton, aussi connu sous le terme de *jaywalking*, consiste à traverser la rue entre deux intersections. Il survient lorsqu'un·e élève veut rejoindre l'entrée des élèves à partir du trottoir opposé, ou encore en sortant d'une voiture stationnée. Dans le cas des pavillons Saint-Fabien, le phénomène se produit sur les rues Lescarbot et Turenne. Le phénomène est amplifié l'hiver alors que les élèves sortant d'une voiture vont marcher dans la rue plutôt que sur le trottoir, en raison de bancs de neige difficilement franchissables. Au pavillon principal, ce ne sont pas moins de 25 jeunes qui traversaient la rue entre deux intersections, à la suite de nos deux observations. Ces trajectoires périlleuses dont difficilement prévisibles par les automobilistes et peuvent entraîner des collisions.

Alors qu'il serait facile de jeter le blâme sur les piéton·nes, il serait mieux avisé d'aménager lesdites rues en facilitant la traversée entre intersections. Plusieurs précédents ont été aménagés aux abords des écoles montréalaises (p. Ex. école Saint-André-Apôtre) en ce sens. Outre la rue locale, le même type d'aménagement a été aménagé avec brio sur une artère, la rue Saint-Denis. Au-delà d'ajouter un passage piéton prioritaire (bandes jaunes), il incombe de modifier la géométrie de la rue en surélevant ce passage piéton, pour que le changement de niveau s'applique aux automobilistes. Une autre option, plus contraignante pour les automobiles, mais assurément plus efficace, serait d'aménager une rue-école ou une rue ludique, qui implique une fermeture temporaire ou permanente à la circulation automobile. Les exemples ne manquent pas à Montréal, notamment dans les arrondissements de Rosemont-La-Petite-Patrie et Ahuntsic-Cartierville.

Enfin, plusieurs parents ayant répondu au sondage soulèvent un besoin de passages piétons aux abords des parcs environnants. Pour beaucoup de jeunes, le parc est une destination courue à la fin des classes, avant de revenir à la maison. Or, s'ils ne sont pas accompagné·es l'après-midi, ces trajets devraient au minimum bénéficier d'un aménagement sécuritaire.



Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école. La différence de dénivelé n'est pas à négliger; si la personne piétonne traverse à partir d'une hauteur supplémentaire, elle devient plus visible et l'automobiliste est incité·e à ralentir. Cet aménagement sécurise ainsi le fameux comportement de *jaywalking*.



Fermeture de la rue Lescarbot à la circulation automobile. Le principe de rue-école demeure tout à fait applicable dans une école où la majorité des élèves de notre sondage vont à l'école à pied. Les autobus continueront d'opérer sur la rue de Renty et les parents automobilistes seront invité·es à s'arrêter un coin de rue plus loin. Cet aménagement créera un nouvel espace de socialisation et de jeu pour les enfants, tout en réduisant le sentiment d'insécurité que nous avons fortement ressenti dans le sondage.



4. Excès de vitesse

La vitesse était en cause dans 31% des décès sur la route entre 2017 et 2021 au Québec et peut influencer grandement sur la gravité d'une collision sur un·e piéton·ne. En effet, lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 kilomètre/h, les probabilités de survie d'un·e piéton·ne sont de 25%. Les chances de survie passent à 90% lorsque cette même voiture roule à 30 kilomètre/h. C'est donc un enjeu majeur qui, lorsque bien adressé, peut donner des gains significatifs sur la sécurité des piéton·nes et cyclistes.

Lors de nos observations, la vitesse automobile a été recensée particulièrement sur la rue de Repentigny. Le sondage aux parents en fait l'enjeu principal, mentionné par 15 personnes. Des scènes de vitesse étaient mentionnées par les répondant·es sur les rues Cadillac et de Repentigny. Plus encore, les résultats du sondage mentionnent à 14 reprises que les automobilistes ne font pas leurs arrêts, ce que confirment nos observations à l'annexe (en automne seulement, 15 non-respects de l'arrêt).

Les répondant·es ont également manifesté un besoin d'ajouter des brigadier·es scolaires (8 réponses), majoritairement sur l'avenue de Repentigny.

Plusieurs options sont possibles pour réduire la vitesse des automobilistes et les inciter à s'arrêter, autant en matière de signalisation qu'en aménagement. Dans le contexte, nous suggérons les recommandations suivantes:

 **Ajout d'un arrêt obligatoire toutes directions et des passages piétons associés à l'intersection de Repentigny / Lescarbot.** Malgré le fait d'être au coin de rue du pavillon principal et sur un corridor scolaire, il n'existe pas à ce jour de moyen de traverser cette intersection d'est en ouest. Sur un corridor scolaire, la sécurité des usager-es vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Cette intersection sécurisée pourra également encourager les déplacements indépendants des élèves.

 **Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation.** Quand bien même que la ligne jaune serait retirée, une rue d'une largeur importante peut toujours permettre physiquement le demi-tour. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon ou des chicanes, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piétons, ce qui s'avère crucial lors de regroupements.

 **Ajout de dos-d'âne sur les rues de Repentigny et Cadillac.** Ces infrastructures physiques peuvent réduire sensiblement la vitesse automobile, en été comme en hiver.

 **Ajout d'un-e brigadier-e à l'intersection Renty / de Repentigny et augmentation de la présence policière.** Les études tendent à établir une corrélation entre la présence d'un-e brigadier-e et la diminution des interactions accidentogènes entre les différents usager-es de la route. Un-e brigadier-e a d'autant plus le mérite de sensibiliser les élèves rencontrés et les automobilistes sur les bons comportements à adopter, et ce de façon non répressive. Le fait de donner le plein pouvoir à l'intersection à une personne de confiance pourrait également renforcer le sentiment de sécurité des parents, s'ils savent que leur enfant croise un-e brigadier-e à mi-chemin vers l'école.



5. Saturation des infrastructures liées à la mobilité active

Les observations effectuées ont permis d'observer des regroupements de parents sur le trottoir lors de l'arrivée et du départ des élèves. Ces dernier-es vont former des groupes près des portes de la cours d'école et la largeur restreinte des trottoirs (1,5 mètre) laisse peu d'espace aux parents et aux enfants pour se déposer et socialiser. Les regroupements ont tendance à bloquer la circulation sur le trottoir, alors que des bancs pourraient être aménagés pour les parents.

L'axe de Renty / Gérin-Lajoie recèle un fort potentiel pour le transport actif: c'est un lien direct entre les deux pavillons qui longe le parc Louis-Riel. Nous avons également observé un nombre significatif d'enfants qui y circulaient. En ce sens, il serait judicieux d'offrir une infrastructure adéquate pour les déplacements actifs des élèves. Enfin, l'offre de supports à vélos n'est pas suffisante pour les élèves de l'annexe qui expérimentent beaucoup la mobilité indépendante, puisque plusieurs vélos étaient barrés sur la grille de la cour de l'école.



Bonification du revêtement et de la largeur des trottoirs sur les rues de Renty et Turenne pour une circulation plus fluide des piétons



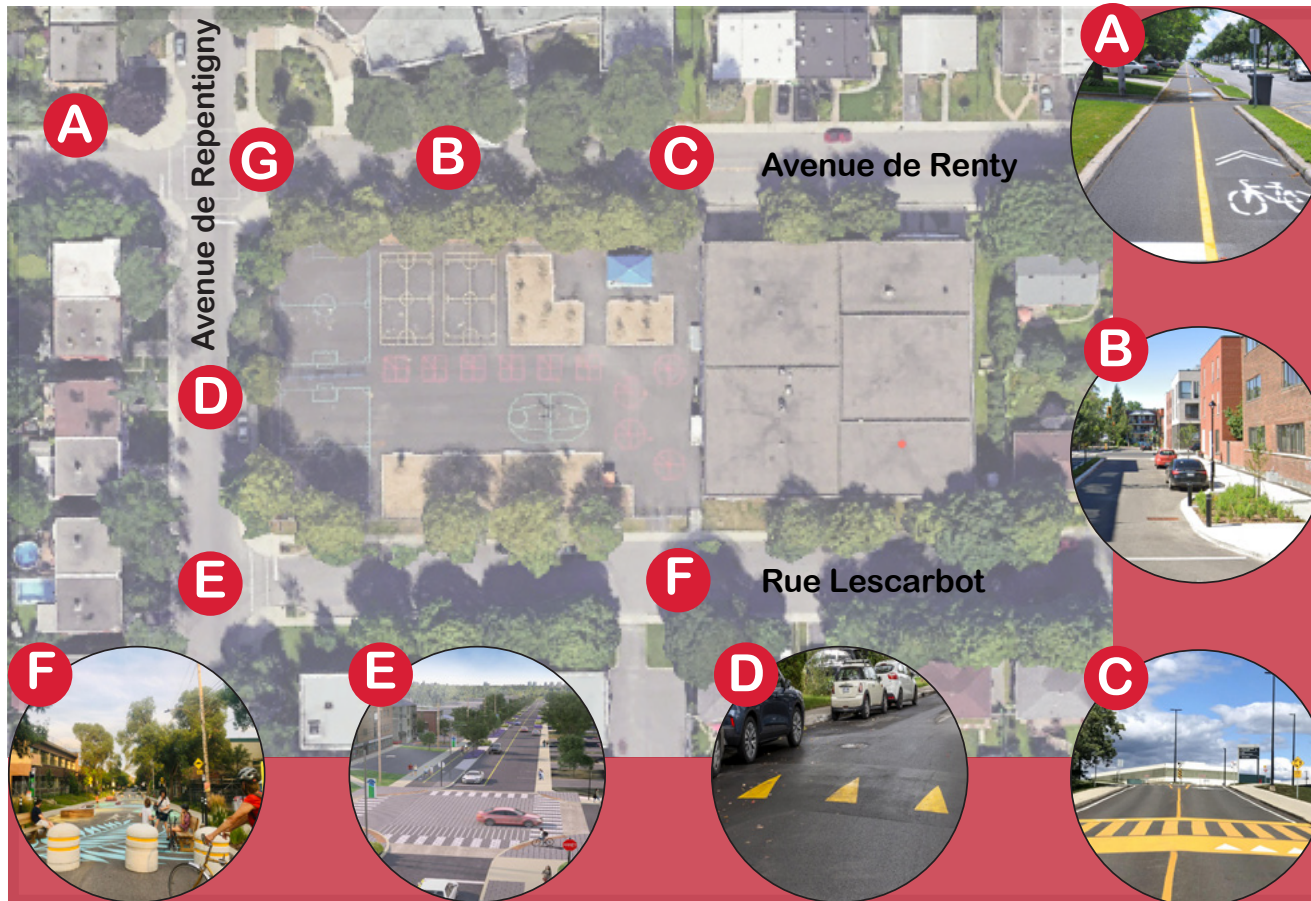
Aménagement d'une voie cyclable bidirectionnelle sur l'axe Gérin-Lajoie /de Renty



Ajout de supports à vélo devant l'annexe

Recommandations

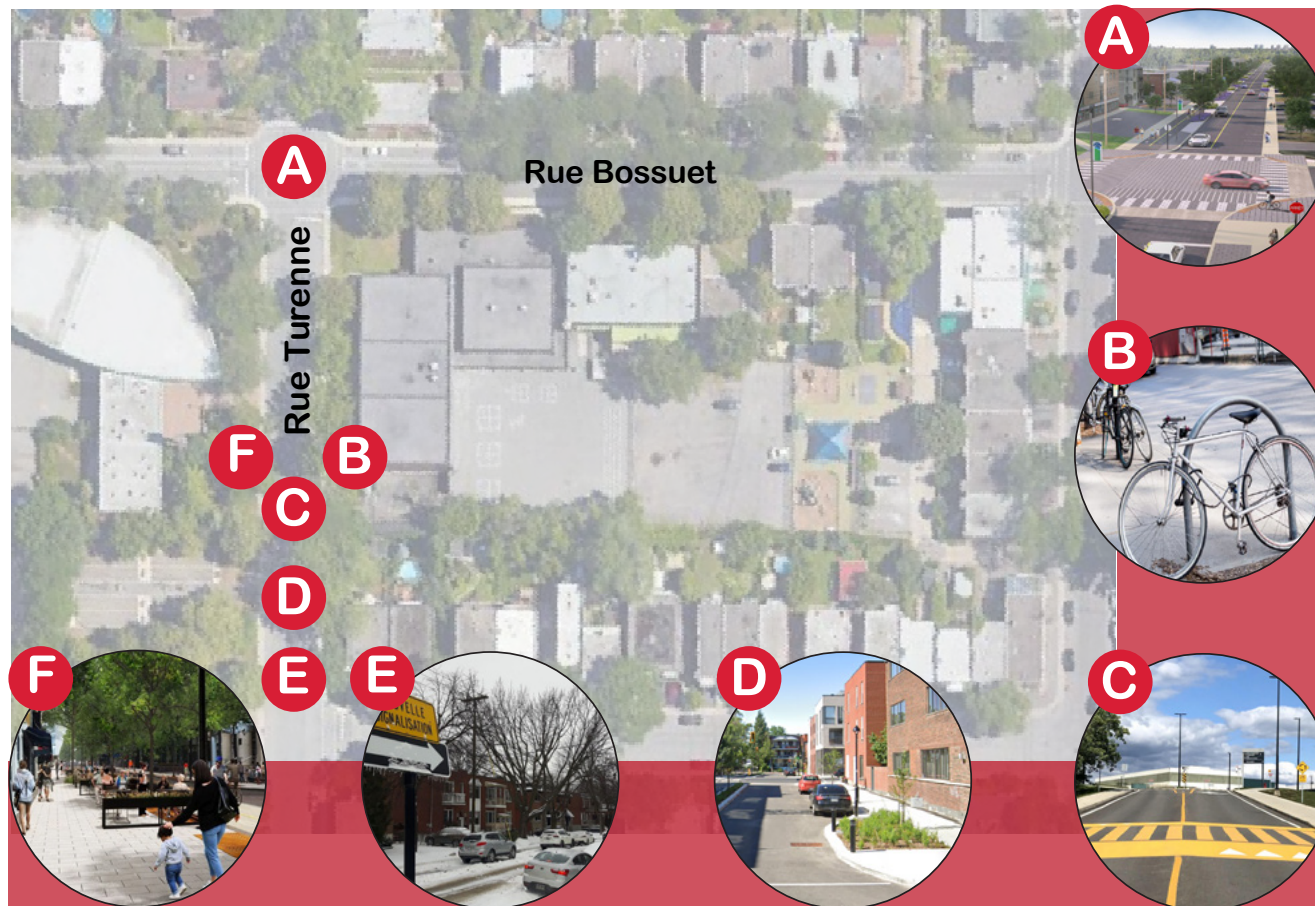
École Saint-Fabien (bâtiment principal)



- A** Aménagement d'une voie cyclable bidirectionnelle sur l'axe Gérin-Lajoie / Renty
- B** Rétrécissement de la chaussée par des mesures d'apaisement de circulation
- C** Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école
- D** Ajout de dos-d'ânes sur les rues Repentigny et Cadillac
- E** Mise en place d'une intersection surélevée avec passage piéton et arrêt toutes directions
- F** Instauration d'une rue-école sur le tronçon de la rue Lescarbot
- G** Ajout d'un brigadier à l'intersection Renty / Repentigny

Recommandations

École Saint-Fabien (annexe)



- A** Mise en place d'aménagements temporaires ou permanents aux abords de l'intersection
- B** Ajout de supports à vélo
- C** Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école
- D** Rétrécissement de la chaussée par des mesures d'apaisement de circulation
- E** Instauration d'un sens unique sur la rue Turenne
- F** Bonification du revêtement et de la largeur des trottoirs sur la rue Turenne

École Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 2355 boulevard Pie-IX
- Bâtiment annexe : N/A
- Horaire préscolaire : 8h43 à 15h10
- Horaire primaire : 7h55 à 15h10
- Statut de défavorisation : 9
- Service de garde : Oui
- Transport scolaire : Oui
- Nombre d'élèves : 256

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 65
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 87
- Taux de réponse au sondage : 34 %
- Trottibus : Non

Mesure d'apaisement et aménagement récent :

- Aménagement du SRB Pie-IX jusqu'en 2027
- Intersection de Rouen / Desjardins : saillies végétalisées

École Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle

Portrait de l'école

L'école Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle est située dans la portion ouest de l'arrondissement. Elle comptait 256 élèves le 30 septembre 2022, répartis dans 19 classes régulières du préscolaire (4 et 5 ans) à la sixième année, avec quelques classes mixtes 3^e-4^e années et 5^e-6^e années, en plus de trois classes d'accueil en francisation. À cela s'ajoute un service de garde de 7h à 18 h. Le centre de service scolaire offre un service d'autobus scolaire pour certains élèves.

L'établissement scolaire présente une mobilisation en demi-teinte en ce qui a trait à la mobilisation pour encourager les déplacements actifs. Elle a obtenu l'avant-dernière position du concours *À mon école ça marche!* en 2023, avec 65% de participation chez les élèves. L'établissement a pris la décision de ne pas participer à l'édition de 2024.

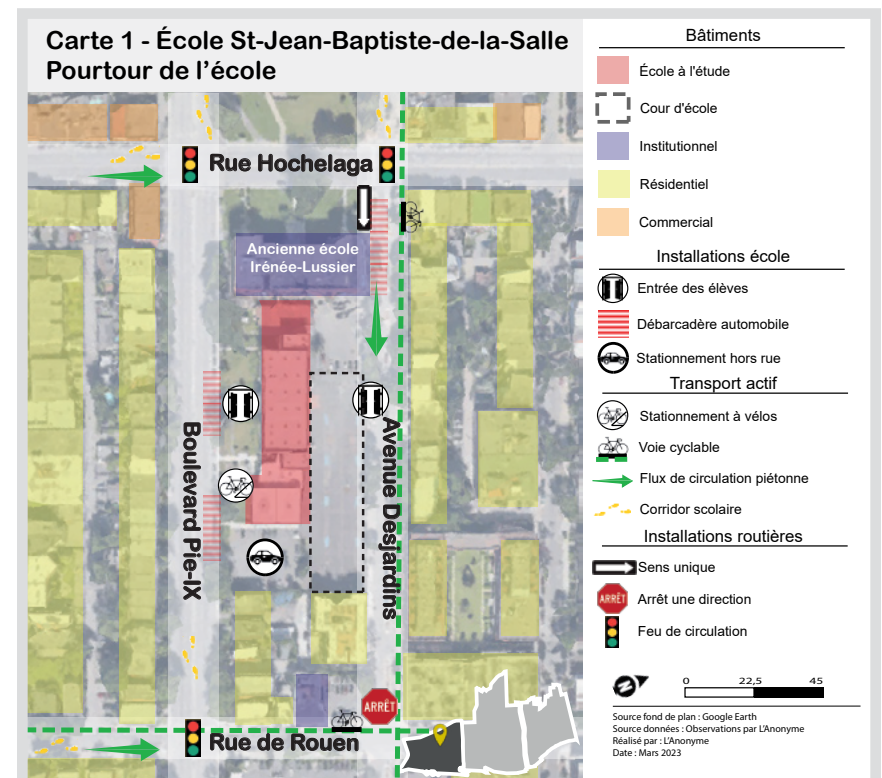
Un total de 65 personnes a répondu au sondage sur les habitudes de déplacement, ce qui confère un échantillon appréciable de 87 enfants, représentant près de 34% du nombre total d'élèves fréquentant l'école.

Portrait du secteur

L'établissement est bordé par la rue Hochelaga au nord, la rue de Rouen au sud, l'avenue Desjardins à l'est et le boulevard Pie-IX à l'ouest. Une ruelle au nord de la rue de Rouen est également située sur le même îlot. L'entrée principale, le stationnement du personnel ainsi qu'une zone de débarcadère pour les déplacements en voiture se trouvent sur le boulevard Pie-IX. La cour d'école, la zone de débarcadère des autobus ainsi qu'une deuxième zone de débarcadère destinée aux parents se trouvent sur l'avenue Desjardins. Les élèves entrent principalement par l'entrée de la cour d'école située sur l'avenue Desjardins, mais un autre accès est également utilisé par les élèves sur le boulevard Pie-IX.

L'école et la cour sont adjacentes à un autre établissement du CSSDM, l'école spécialisée Irénée-Lussier, dont la porte principale se trouve sur Hochelaga. Près de la rue de Rouen se trouvent des résidences et une clinique médicale. Ainsi, des immeubles à vocation résidentielle ou institutionnelle avoisinent l'école.

Implantée au cœur de l'arrondissement, l'école se trouve à l'intersection de deux grandes voies de circulation, en plus d'être située près de stations de métro et de grandes installations sportives, commerciales et institutionnelles, tel que le Parc olympique.



Le corridor scolaire comprend la rue Hochelaga et le boulevard Pie-IX, dont les vitesses maximales à la circulation sont de 40 kilomètre/h et de 50 kilomètre/h respectivement. La rue Hochelaga dessert l'axe est-ouest de l'est de Montréal, tandis que le boulevard Pie-IX traverse l'île du sud au nord, devenant la route 125 à partir de la rue Sherbrooke Est Est. Ces deux voies structurantes du réseau routier sont fort achalandées, particulièrement à l'heure de pointe. De plus, les travaux de prolongement du service de bus rapide (SRB) en cours sur le boulevard Pie-IX entravent et réduisent le nombre de voies de circulation. En conséquence, la densité de la circulation aux abords de l'école se trouve augmentée et une portion de la circulation est redirigée sur les voies de circulation locales adjacentes. On retrouve un service de brigadier·e aux intersections de la rue Hochelaga et du boulevard Pie-IX, Hochelaga et l'avenue Desjardins, de même que sur la rue de Rouen à l'intersection du boulevard Pie-IX. La rue Desjardins est unidirectionnelle pour les voitures – vers le sud – et comporte une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée. Il s'agit d'une rue locale récemment aménagée ; les trottoirs sont plus larges et on y retrouve des saillies végétalisées aux intersections. La vitesse maximale est de 30 kilomètre/h. Au sud, la rue de Rouen est bidirectionnelle et a également une vitesse maximale de circulation de 30 kilomètre/h. À l'intersection de l'avenue Desjardins, elle offre des mesures d'apaisement de la circulation, avec des saillies végétalisées et de larges trottoirs. Elle est également utilisée comme voie de détournement pour les travaux en cours sur le boulevard Pie-IX, ce qui en résulte par une forte circulation et congestion automobile.

Par la centralité de l'établissement, Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle est bien desservie par le réseau de transport collectif de la ville. L'école est située tout près de la station de métro Pie-IX se trouve à environ 500 mètres (6 minutes de marche), ainsi que des stations Viau (15 minutes de marche) et Joliette (12 minutes de marche). Plusieurs lignes et arrêts d'autobus se trouvent à proximité de l'école, incluant des lignes express avec fréquence de passage aux 10 minutes.

Concernant le réseau cyclable, plusieurs travaux d'aménagement ont eu lieu dans les dernières années à la périphérie de l'école. Une nouvelle piste cyclable s'est implantée sur l'avenue Pierre-De Coubertin, de même que sur l'avenue Desjardins, avec sa piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée. Sur la rue de Rouen, on retrouve une voie cyclable partagée,

de même que sur la rue Letourneux. L'avenue Bourbonnière possède maintenant une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée. Bien que le secteur soit desservi par un réseau d'infrastructures cyclables, les types de pistes cyclables n'offrent pas la même sécurité dans les déplacements, particulièrement sur les voies est-ouest, même s'ils se trouvent dans le corridor scolaire.

Ainsi, dû à son emplacement à proximité de voies de circulation importantes et par les travaux majeurs en cours pour le prolongement du SRB, l'école Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle est ceinturée par un fort achalandage automobile, qui contribue à la congestion des voies locales considérées plus sécuritaires. Sa situation géographique la place à proximité de plusieurs accès au transport collectif. Bien que le réseau cyclable se développe aux abords de l'école, la sécurité des déplacements n'est pas optimale dû au type d'infrastructure implanté, mais également par la congestion routière accrue.

Entre 2012 et 2022, six collisions impliquant un·e piéton·ne ou un·e cycliste ont eu lieu dans à l'intérieur des limites définies par le corridor scolaire. Elles ont toutes eu lieu sur le boulevard Pie-IX et la rue Hochelaga. Bien qu'en dehors des limites du corridor scolaire, il importe de souligner l'intersection de la rue Hochelaga et de l'avenue de la Salle, où deux collisions ont été recensées et qui est utilisée par les élèves de l'école selon les répondant·es du sondage. Le nombre de collisions sur ces artères pourrait être expliqué par leur fort achalandage (tous modes de déplacement confondus) de même que par la largeur de l'emprise de la rue et l'absence d'aménagements sécuritaires mettant la priorité aux déplacements actifs.

Habitudes de déplacement

Les données sur les habitudes de déplacements ont été récoltées grâce au sondage aux parents ainsi que quatre périodes d'observations effectuées sur le terrain. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans ces déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux réponses au sondage, qui inclut un total de 87 élèves sur les 256 qui fréquentent l'établissement scolaire. Cet échantillon représente 34% des élèves de l'école.

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant·es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps moyen =
10 minutes



À vélo :
Temps moyen =
4 minutes



En voiture :
Temps moyen =
3,5 minutes

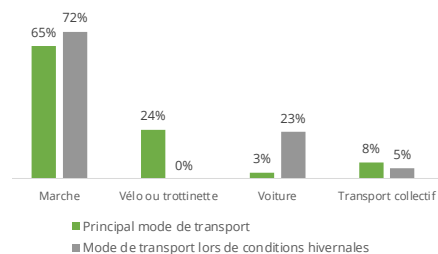
MODE DE TRANSPORT

Les données du sondage révèlent que 89% des répondant·es se déplacent en transport actif lorsque le beau temps le permet. La marche est le premier moyen (65%), suivi du vélo ou de la trottinette (24%). Viennent ensuite le transport collectif (8%), puis la voiture (3%).

Sur les 58 répondant·es qui ont indiqué que leurs enfants se déplacent en transport actif, seulement 11 d'entre-elles/eux le font de façon autonome, sans la présence d'un adulte. Ainsi, plus de 80% des enfants sont accompagnés d'un adulte lors de leur déplacement.

L'observation du 30 mai qui s'est déroulée lors d'une journée ensoleillée à la rentrée et à la sortie des classes, à deux intersections différentes, a permis de recenser 138 déplacements. De ce nombre,

Mode de transport selon les saisons



93% des élèves se sont déplacé·es en transport actif. Dix enfants sont venu·es en voiture. Des 128 déplacements actifs, 84 d'entre-elles/eux se déplaçaient avec un·e adulte, une proportion de près de 66%.

Le sondage montre une légère variation dans le mode de déplacement lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables.

Les observations effectuées au cours du mois de janvier (nuageux, -18 degrés) ont recensé 192 déplacements. De ce nombre, 29% (56) étaient en voiture et 71% (137) à pied ou vélo/trottinette. 56% des déplacements actifs se faisaient accompagnés d'un adulte.

Selon les réponses du sondage, la part modale de la voiture augmente à 23% lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables. Il en reste que pas moins de 72% des élèves continuent de se déplacer en transport actif et 5% en transport collectif.

Ainsi, on constate qu'une grande proportion des élèves de l'école Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle se déplacent en transport actif. Lorsque les conditions météorologiques sont favorables, c'est plus de 80% des déplacements recensés qui se font en transport actif. Ce nombre chute à 71% lorsque les conditions météorologiques sont moins favorables, une proportion tout de même appréciable.

Selon les observations effectuées aux abords de l'école, plusieurs élèves traversent la rue Hochelaga en empruntant l'avenue Desjardins, tandis que plusieurs autres arrivent du côté ouest de la rue Hochelaga. Également, l'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue de Rouen est achalandée. Ce sont donc plusieurs enfants qui doivent franchir deux grandes artères du quartier pour accéder à l'école. Il a également été constaté que les enfants utilisent la ruelle nord à la rue de Rouen, du côté ouest de l'avenue Desjardins afin d'accéder dans la cour d'école.

Le temps moyen de déplacement selon les codes postaux donnés dans le sondage aux parents est le suivant : 4 minutes en voiture, 14 minutes en transport collectif (basé sur 4 répondant·e·es sur 65) 10 minutes à pied. Cette donnée valide le taux de déplacement actif cité précédemment et révèle le potentiel d'implantation de mesures favorisant les déplacements actifs pour l'école.

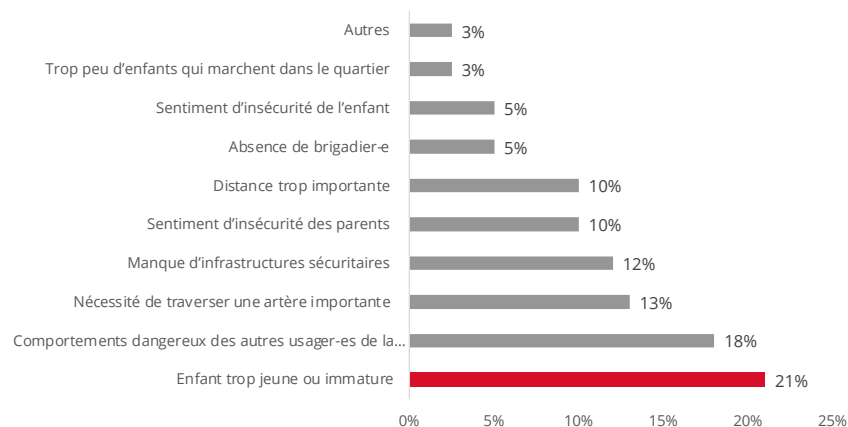
MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Les réponses au sondage et les observations effectuées démontrent qu'une forte proportion des enfants se déplacent en transport actif, bien que la majorité se fasse accompagner d'un·e adulte lors du trajet. Les données du sondage indiquent que 80% des déplacements actifs se font accompagner, tandis que les observations effectuées suggèrent un taux oscillant entre 56% et 66%.

Les inquiétudes exprimées pour lesquelles les enfants ne se déplacent pas seul·es sont variées, mais certaines réponses du sondage étaient mises de l'avant plus fréquemment. *L'âge ou la maturité de l'enfant est la première raison*, à une hauteur de 21,5% des réponses totales, suivi par *le comportement dangereux des autres usager·es de la route* à 18% et enfin, *la nécessité de traverser une artère trop importante pour se rendre à l'école* à 13%. Ces inquiétudes se reflètent également dans l'espace commentaire du sondage, qui a permis de préciser des enjeux spécifiques.

Lorsque questionnés sur l'intérêt d'implanter des initiatives de déplacement des enfants sans adulte afin de favoriser le transport actif et la mobilité indépendante, près de 54% des parents ont répondu ne pas être favorables, 43% ont répondu par l'affirmative et 3% se sont abstenus. Dès lors, il importe de considérer l'implantation d'aménagements sécuritaires et de mesures d'apaisement de la circulation aux abords de l'école, en considérant les enjeux et inquiétudes soulignés par les parents dans les pistes de solution.

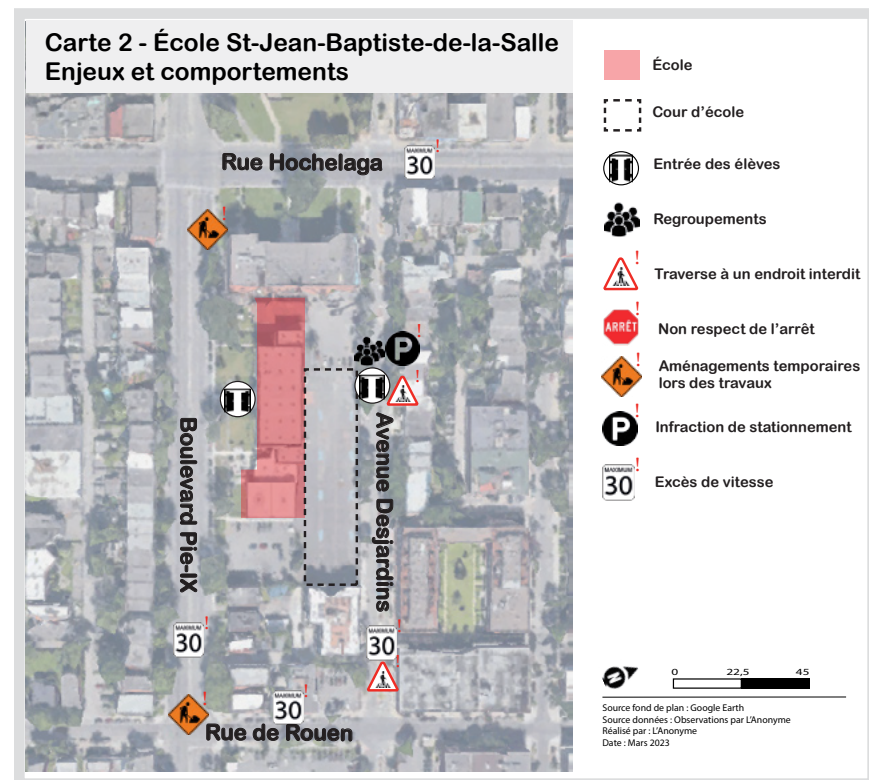
Freins à la mobilité indépendante



Analyse et recommandations

Les enjeux et inquiétudes du sondage et les observations effectuées au printemps 2023 et à l'hiver 2024 ont permis de brosser un portrait des risques et des opportunités liés aux déplacements actifs sécuritaires et à l'aménagement aux abords de l'école. Ces observations se sont déroulées à différents endroits :

- à l'intersection de la rue de Rouen et du boulevard Pie-IX ;
- à l'intersection de la rue de Rouen et de l'avenue Desjardins ;
- sur la rue de Rouen, entre le boulevard Pie-IX et l'avenue Desjardins ;
- sur la rue Desjardins, face à l'entrée de la cour d'école ;
- sur la rue Desjardins, près de la rue Hochelaga.



Ces inquiétudes se reflètent également dans l'espace commentaires du sondage. Parmi les enjeux les plus fréquemment nommés, on note le non-respect de la vitesse maximale et les conséquences des travaux en cours sur le boulevard Pie-IX. Dû à la construction, plusieurs automobilistes empruntent des rues locales afin de contourner le trafic engendré par les travaux de construction. La rue de Rouen ainsi que la ruelle au nord de la rue de Rouen entre le boulevard Pie-IX et l'avenue Desjardins ont été citées à plusieurs reprises comme voies de contournement qui deviennent particulièrement achalandées et dangereuses.

La difficulté de circulation des piéton·nes sur le boulevard Pie-IX est également soulignée plusieurs fois. On cite par exemple l'étroitesse des voies lors des travaux, faisant en sorte que les véhicules frôlent le trottoir, la signalétique et les aménagements temporaires déficients pour les piéton·nes lors des travaux, qui peuvent rendre les déplacements et les comportements sécuritaires peu évidents pour de jeunes élèves, ou bien le manque de courtoisie, l'impatience et le non-respect des arrêts obligatoires et feux de circulation. Considérant que l'école est située près de deux voies de circulation importantes et que des travaux majeurs sont en cours, ces risques ne doivent pas être minimisés. La circulation dense sur la rue de Rouen rend la traversée de la rue difficile afin de se rendre du côté nord.



Piste cyclable et traverse entre intersection, rue Desjardins



1. Infractions liées au stationnement

Des parents taxis se stationnent en double file ou dans le débarcadère des autobus sur l'avenue Desjardins afin de déposer les enfants devant la cour d'école. Le débarcadère pour parents taxis est étroit et offre peu de places de stationnement, en plus de l'accumulation d'amas de neige sur ces derniers. Les personnes se stationnant sur le reste de la rue empiètent également sur l'espace prévu au débarcadère. Ceci a causé un embouteillage juste avant la rentrée des classes, puisqu'il n'y a qu'une seule voie de circulation, en plus des voitures stationnées de part et d'autre de l'avenue. Un embouteillage causé par les autobus scolaires a également été observé. Cette situation s'explique partiellement par l'accès direct à la cour d'école et par les travaux en cours sur le boulevard Pie-IX et. À noter que le débarcadère sur le boulevard Pie-IX était totalement inaccessible en janvier 2024.

Considérant les travaux du SRB, les embouteillages sur l'avenue Desjardins risquent de s'amenuiser lorsqu'il y aura réouverture du débarcadère sur le boulevard Pie-IX. Néanmoins, des initiatives pour réduire le nombre de parents taxis devraient tout de même être implantées afin de réduire en tout point le nombre de voitures circulant aux abords de l'école. De plus, l'avenue Desjardins comporte déjà plusieurs mesures d'apaisement de la circulation, comme le rétrécissement de la voie aux intersections. Il s'agit donc d'une situation qui semble provoquée par la fermeture du deuxième débarcadère, donc temporaire.



Organisation d'un groupe de covoiturage. Les parents taxis et particulièrement ceux et celles qui vivent plus loin de l'école pourraient bénéficier d'un réseau de covoiturage entre parents. Cette initiative existe déjà dans quelques écoles au Québec, où un club de covoiturage a été créé pour les élèves d'une même école. Les embouteillages sur l'avenue Desjardins et le nombre de voitures aux abords de l'école s'en trouveraient ainsi réduit.



2. Traversée à un endroit non autorisé (jaywalking)

Les traversées ailleurs qu'aux intersections présentent des risques plus élevés de collision, car les comportements des autres usagers de la route ne peuvent être anticipés, encore plus lorsqu'il y a des embouteillages à la rentrée et sortie des classes. Ces trajectoires périlleuses sont difficilement prévisibles par les automobilistes et peuvent entraîner des collisions. Autour de l'école, beaucoup d'élèves traversent l'avenue Desjardins et la rue de Rouen ailleurs qu'aux intersections ; ce comportement a été constaté quelques dizaines de fois, et particulièrement à l'embouchure de la ruelle au nord de la rue de Rouen, ainsi que celle près de l'intersection de la rue Hochelaga et de l'avenue Desjardins. Lorsque les élèves transitent par cette dernière, ils et elles traversent l'avenue au travers de la piste cyclable et des voitures stationnées. Il en est de même lorsque les parents taxis déposent leurs enfants du côté opposé de l'école.



Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école. La différence de dénivelé n'est pas à négliger; si les élèves traversent sur un passage désigné comportant une hauteur supplémentaire, ils et elles deviennent mieux protégés, car les automobilistes n'ont d'autre choix que de ralentir. Cet aménagement sécurise ainsi le fameux comportement de *jaywalking*. Les passages doivent être ajoutés vis-à-vis les entrées des ruelles, et possiblement les entrées des cours d'école.



3. Excès de vitesse

L'excès de vitesse perçue a été rapporté à plusieurs reprises dans le sondage sur toutes les voies bordant l'école, et a également été observé sur la rue de Rouen et la rue Hochelaga. Considérant que le comportement dangereux des autres usager-es de la route constitue la deuxième raison pour laquelle les élèves ne se déplacent pas sans la présence d'un-e adulte, il s'agit d'un facteur limitant important dans la mobilité active des élèves. Bien que l'école soit bordée par deux grandes artères, les travaux du SRB en cours amènent de l'impatience et des manœuvres dangereuses de la part des automobilistes, même sur les rues collectrices. Sur l'avenue Desjardins, un répondant-e du sondage a rapporté des excès de vitesse malgré l'implantation récente de quatre dos-d'âne. Ces derniers ne semblent pas suffisants afin de gérer la vitesse des voitures. Sur la rue de Rouen, qui sert de voie de contournement lors des travaux du SRB, il n'existe aucune mesure d'apaisement de la circulation, bien que celle-ci soit utilisée par beaucoup d'élèves. De même, la rue Hochelaga et le boulevard Pie-IX étant des voies importantes, les automobilistes tendent à circuler au-delà des vitesses maximales permises (40 kilomètre/h et 50 kilomètre/h), même si elles font partie du corridor scolaire établi.



Ajout d'un arrêt obligatoire toutes directions et des passages piétons associés à l'intersection de la rue de Rouen et de l'avenue Desjardins. Actuellement, il n'y a aucun arrêt obligatoire à cette intersection. Beaucoup d'élèves traversent la rue de Rouen afin d'accéder à la cour d'école sur l'avenue Desjardins. Il serait également plus facile pour les personnes utilisant la piste cyclable sur l'avenue Desjardins de traverser la rue de Rouen de façon sécuritaire.



Ajout d'un service de brigadier-ière à l'intersection de la rue de Rouen et de l'avenue Desjardins. Il s'agit d'une rue où beaucoup de répondant-e-s ont signalé l'impatience et le comportement dangereux des automobilistes, de même qu'une circulation dense provenant des travaux en cours sur le boulevard Pie-IX. Jusqu'à la fin des travaux et la réouverture complète du boulevard, il serait pertinent de mobiliser une personne de plus afin d'assurer la sécurité des traversées et que les quatre intersections soient surveillées.



Reconfiguration des phases de circulation aux intersections importantes (boulevard Pie-IX, intersections rue Hochelaga et rue de Rouen). Par exemple, instaurer un feu piéton exclusif, et possiblement une phase réservée au virage à gauche pour les voitures. L'ajout de saillies de trottoirs ou d'un refuge piéton à la moitié de la traverse permettrait également de diminuer la distance de traverse pour les piéton·nes. Une présence policière accrue devrait être envisagée afin de sensibiliser les automobilistes à adopter des comportements plus sécuritaires, notamment de l'importance d'attendre le feu clignotant vert avant de s'engager dans une voie pour entreprendre un virage.



Ajout d'un feu de circulation sur la rue Hochelaga au coin de l'avenue de la Salle. Plusieurs enfants empruntent l'avenue de la Salle pour traverser la rue Hochelaga, il serait pertinent d'y ajouter un feu de circulation. Un répondant-e du sondage a également proposé d'ajuster les feux de circulation de façon à ce que le temps de traverse pour les piéton·nes ne s'effectue pas complètement en même temps que le feu vert pour les voitures, protégeant ainsi le temps de passage. L'outil en ligne Le Pointeur (notamment initié par le ministère de la Santé et des Services sociaux) souligne l'efficacité de cette mesure : déclencher le feu piéton quelques secondes avant celui des voitures réduirait les risques de collision de près de 60%. (Le Pointeur, s.d)



4. Aménagements temporaires lors des travaux

Le sondage révèle que plusieurs personnes trouvent dangereux les aménagements temporaires permettant de traverser le boulevard Pie-IX. Le non-respect de la ligne d'arrêt et du feu de circulation a été constaté lors des observations. Une personne du sondage explique qu'un enfant ne pourrait démêler la signalétique en place, ce qui augmenterait les risques de collision. Lors des observations en janvier 2024, il a été constaté que les automobilistes ne respectent pas la ligne d'arrêt obligatoire décalée de quelques mètres du passage piétonnier - préférant se mettre tout près de l'intersection. Les élèves ont tendance à s'engager dans la rue dès que le feu de circulation devient vert, sans attendre la traverse protégée par le service de brigadier-ière. Ceci présente des risques de collision, particulièrement lorsque les automobilistes ne s'immobilisent pas au feu jaune ou rouge.

 **Fermeture partielle de la ruelle au nord de la rue de Rouen.** La fermeture partielle de la ruelle au nord de la rue de Rouen permettrait de réduire, voire cesser l'utilisation de cette dernière comme voie de contournement des travaux en cours, et contribuerait ainsi à sécuriser les déplacements des élèves qui l'utilisent afin d'accéder à la cour d'école. La fermeture partielle assurerait l'accès aux stationnements des riverain·es, et limiterait tout simplement la circulation transitoire.

 **Mise en place d'un Trottibus pour inciter les élèves à utiliser le transport actif.** Au Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer encadre le tout. Plusieurs avantages sont recensés à la suite de l'implantation d'un Trottibus : amélioration de la sécurité; amélioration de l'organisation familiale; réduction des émissions de GES; retombées éducatives; hausse de la sociabilité et de l'entraide dans les quartiers. Le Trottibus pourrait venir combler l'insécurité des parents face à la traversée du boulevard Pie-IX qui peut être imprévisible et chaotique lors des travaux du SRB.



5. Déplacements à vélo

Plusieurs voies cyclables ont été ajoutées dans le secteur au cours des dernières années, mais le réseau, de même que la forme des voies cyclables, ne permet pas des déplacements sécuritaires, et particulièrement pour des élèves qui doivent traverser des artères importantes.

 **Aménagement d'une piste cyclable protégée sur la rue de Rouen.** Actuellement, la rue de Rouen a une piste sur voie partagée. Un répondant·e du sondage a nommé le besoin d'une piste cyclable protégée à cet endroit, car beaucoup d'élèves y circulent à vélo. La piste protégée permettrait de relier les pistes protégées sur les avenues Bourbonnière et Desjardins et Pierre-De Coubertin. Le rétrécissement de la largeur de la chaussée par le retrait d'une direction de la circulation automobile réduirait également le nombre de voitures aux abords de l'école.



Aménagement d'une piste cyclable protégée sur l'avenue Pierre-De Coubertin, pour la section comprise entre l'avenue De La Salle et le boulevard Pie-IX.



Création d'un programme d'incitation au transport actif pour réduire la part modale de l'automobile aux abords des écoles.

Au-delà du Trottibus, un programme de récompenses pourrait être établi pour encourager les jeunes piéton·nes et cyclistes. Il existe déjà des initiatives scolaires de promotion du vélo d'hiver dans plusieurs régions du Québec, chapeautées par l'organisme MOBI-O. Plus de déplacements actifs impliquent forcément moins de voitures stationnées aux abords des écoles.



Ajout de mobilier pour le vélo aux abords de l'école



6. Convivialité de l'espace

Le manque de convivialité de l'espace se constate aux intersections des grandes artères et devant la cour d'école, où l'on retrouve des attroupements de parents et d'élèves avant et après la cloche.



Ajout de végétation et de mobilier urbain sur le boulevard Pie-IX, la rue Hochelaga et devant la cour d'école. En plus de rendre le trajet plus convivial pour les piéton·nes plus vulnérables (jeunes enfants et personnes âgées), ces ajouts ont le potentiel d'apaiser la circulation en réduisant le champ de vision des automobilistes. Les études indiquent qu'une perspective ouverte, à l'instar d'une autoroute, pousse les automobilistes à rouler plus vite. À l'inverse, une perspective plus chargée ou plus réduite a tendance de réduire la vitesse automobile.

Recommandations

École Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle



- A** Aménagement d'un passage piéton surélevé devant l'entrée de l'école
- B** Ajout d'un arrêt obligatoire toutes directions et des passages piétons associés
- C** Ajout d'un service de brigadier-e
- D** Reconfiguration des phases de circulation
- E** Ajout d'un feu de circulation
- F** Fermeture partielle de la ruelle au nord de la rue de Rouen
- G** Aménagement d'une piste cyclable protégée
- H** Ajout de végétation et de mobilier urbain

École Saint-Justin



Caractéristiques de l'école

- Pavillon principal (préscolaire à 2^e année) : 5005 rue Mousseau
- Bâtiment annexe temporaire (3^e à 6^e année) : 8300 rue de Teck
- Service de garde : Oui
- Transport scolaire : Oui
- Trottibus : Non
- Nombre d'élèves : 586
- Horaire préscolaire : 8h35 à 14h47
- Horaire primaire : 8h35 à 15h45
- Décile de défavorisation IMSE : 7
- Spécifications : Agrandissement en cours du pavillon principal

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 21
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 25
- Taux de réponse au sondage : 4 %
- Participation au concours *À mon école ça marche* : 2023 (78,5%) et 2024 (75%)
- Participation au programme *Cycliste averti* : Non

École Saint-Justin

Portrait de l'école

Situé au cœur du quartier Mercier-Est, l'établissement scolaire Saint-Justin comporte deux bâtiments situés à un kilomètre de distance l'un de l'autre. Il s'agit de la plus grande école parmi celles choisies pour le projet. L'école a été l'objet de nombreux chantiers ces dernières années : la cour d'école de l'annexe a reçu une cure de jeunesse en 2021. Plus encore, le projet d'agrandissement du pavillon principal a franchi d'importants jalons en 2023 : approbation du PPCMOI (plan particulier de construction) à l'hiver; lancement de l'appel d'offres au printemps; début du chantier en automne. La mise en service est prévue pour l'automne 2026. Par la suite, deux autres phases de travaux seront lancées : la rénovation de l'enveloppe extérieure du pavillon principal ainsi que le réaménagement de la cour d'école du bâtiment principal. Il va sans dire que ces chantiers auront un impact significatif sur la sécurité des déplacements aux abords de l'école.

La mobilisation de l'école Saint-Justin est passable. Depuis deux ans, l'école obtient le plus grand nombre d'élèves ayant participé au concours *À mon école ça marche!* et obtient un taux de participation adéquat: 78,5 % en 2023, puis 75% en 2024. La réalité est toute autre dans l'échantillon de sondage: 21 parents ont contribué à la démarche, ce qui représente 4% des élèves. Cette source de données sera donc à relativiser.

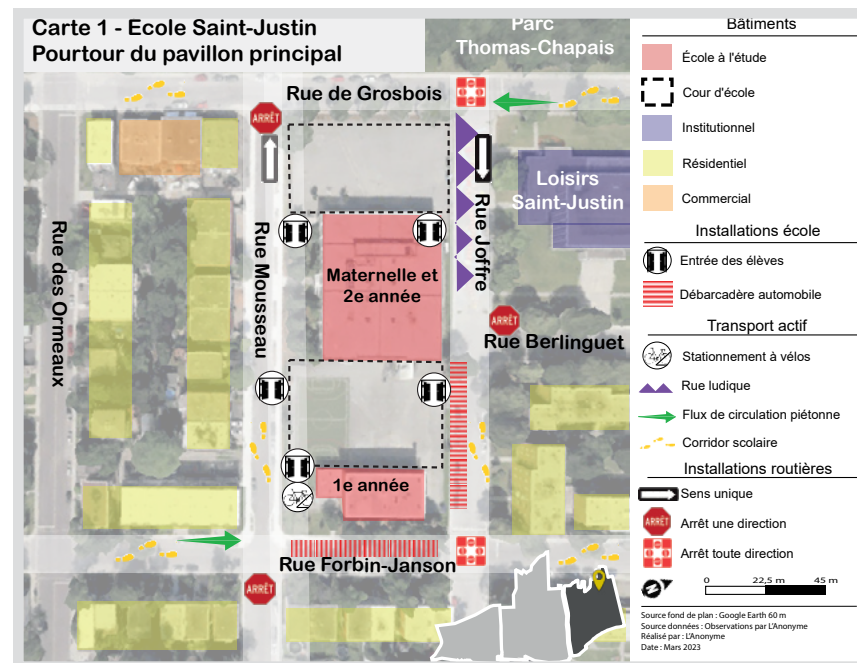
PAVILLON PRINCIPAL

Le pavillon principal est composé de deux bâtiments. L'immeuble le plus au sud, sis rue De Forbin-Janson, accueille les classes de 1^{re} année. Son entrée principale est orientée sur la rue Mousseau. Quant à lui, l'édifice du nord donne aussi sur la rue Mousseau. Deux cours d'école isolées sont situées au nord de leur bâtiment respectif. La typologie résidentielle immédiate est composée principalement de duplex avec entrées de garage ainsi que quelques immeubles d'appartements à loyer modique (HLM). Il en résulte des entrées charretières fréquentes, particulièrement sur la rue Sainte-Claire, vis-à-vis l'école.

La rue Mousseau, à l'ouest de l'îlot scolaire, accueille les autobus scolaires et inclut des dos-d'âne et deux ruelles ouvertes à la circulation automobile. Des mesures d'apaisement de circulation y ont récemment été ajoutées, à savoir des saillies de trottoir ainsi que des trottoirs plus larges assertis d'un espace tampon végétalisé sur 90 mètres de long.

La rue De Grosbois, au nord, ne comporte aucune restriction de stationnement et possède un dos-d'âne. Elle jouxte le grand parc Thomas-Chapais, dont les lignes de désir rejoignent les intersections.

À l'est de l'îlot, la rue Joffre a accueilli un aménagement novateur en 2021. Le Défi-cycle a été déployé entre les rues De Grosbois et Berlinguet pour offrir un parc d'éducation cycliste aux jeunes du quartier. Ce tronçon de rue est donc fermé à la circulation automobile de façon permanente, été comme hiver. L'arrondissement a d'ailleurs l'objectif de réaliser des corridors verts sous la direction du Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports de la Ville de Montréal (SGPMRS). La rue Joffre (entre les rues De Grosbois et De Teck) a ainsi été identifiée comme un corridor



prometteur lors d'un forum citoyen en 2022, où L'Anonyme s'est d'ailleurs exprimé sur le sujet. Au sud de la rue Berlinguet, la rue Joffre est accessible en voiture et comprend plus d'une dizaine de cases de débarcadère automobile sur 60 mètres.

Enfin, l'îlot scolaire est bouclé au sud par la rue De Forbin-Janson à double-sens, qui inclut une dizaine de cases de débarcadère automobile. L'intersection des rues Mousseau et De Forbin-Janson comprend un passage piéton non contrôlé (bandes jaunes) pour traverser la rue De Forbin-Janson. Une brigadière y est postée pour assurer la sécurité de la traverse.

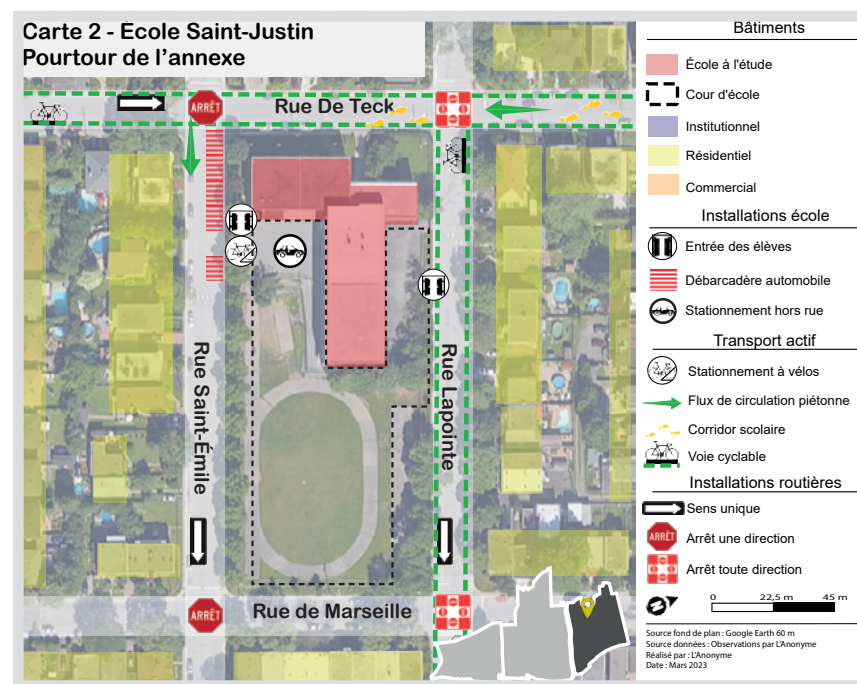
ANNEXE

Située plus à l'ouest du quartier, l'annexe accueille les élèves de la troisième à la sixième année. Elle a récemment fait l'objet de travaux de rénovation de sa cour d'école. Lors de nos observations, les travaux étaient terminés et ne causaient aucune entrave sur la circulation et les déplacements actifs. La typologie résidentielle dominante demeure la maison unifamiliale jumelée, ce qui implique des entrées charretières fréquentes. On observe aussi la présence de duplex.

L'entrée principale de l'école donne sur la rue De Teck. La marge avant de l'école consiste en un terrain gazonné et sous-utilisé. Des bandes cyclables unidirectionnelles sont présentes de part et d'autre de la rue De Teck, avec un espace tampon prévenant l'emportierage. Un dos-d'âne et des panneaux de zone scolaire ont été aussi aménagés sur cette rue, à la hauteur de l'école.

La rue Lapointe comporte des aménagements cyclables identiques ainsi que quelques dos-d'âne. Des tables à pique-nique sont installées sur le terrain de l'école et un accès à la cour d'école est bien déployé. C'est là que les autobus scolaires déposent les élèves, ce qui implique une interdiction d'arrêt pour les automobilistes durant les heures d'école.

Les automobilistes sont plutôt invité·es à déposer leurs enfants sur la rue Saint-Émile, où un petit débarcadère peut loger six à sept voitures sur la voie de stationnement. La rue Saint-Émile, tout comme la rue Lapointe, est à sens unique vers le sud et des dos-d'âne y ont été érigés. À noter qu'il y a peu de mesure d'apaisement sur la rue De Teck, entre



la rue Saint-Émile et le boulevard Lapointe. On y retrouve seulement un arrêt unidirectionnel et du marquage au sol pour identifier la traverse piétonne. Enfin, la rue de Marseille n'a rien de particulier ; aucun accès à l'école ne s'y trouve et un seul dos-d'âne est aménagé.

Aux alentours de l'établissement scolaire se trouve un vaste réseau de corridors scolaires s'étendant sur 6,5 kilomètres. Il s'agit du réseau de corridors scolaires le plus étendu de l'arrondissement pour une école. Cette ampleur s'explique entre autres par la grande distance entre le pavillon principal et l'annexe (1,1 kilomètre à la marche).

Le trajet suivant les rues De Forbin-Janson, Baldwin et De Teck a été choisi pour relier le bâtiment principal à l'annexe. La rue Baldwin comprend des feux de circulation avec feu piéton à décompte numérique à la hauteur de Sherbrooke Est et constitue ainsi une option acceptable pour traverser cette artère. Une brigadière y a été postée récemment. Enfin, des entrées charretières commerciales sont présentes et aucune mesure d'apaisement de circulation n'a été observée.

Portrait du secteur

La morphologie du secteur attenant à l'école se distingue des quartiers centraux de Montréal. Les typologies résidentielles les plus courantes sont les duplex et les maisons unifamiliales : cela implique la présence d'une multitude d'entrées charretières sur les rues résidentielles. Basé sur les statistiques du recensement canadien de 2021, le secteur environnant (4620194.02) jouit d'une croissance de population modeste. Entre 2016 et 2021, on observe une hausse de la population de l'ordre de 3 %, similaire à la variation de population de l'arrondissement (3,4 %). Il s'agit d'une population légèrement plus âgée que celle de l'arrondissement : l'âge médian y est de 40 ans alors que l'arrondissement enregistre un âge médian de 39 ans. Cela s'explique par une représentation plus marquée du groupe d'âge des 65 ans et plus dans le secteur (18 %). Cette présence est particulière dans la mesure où le secteur est à proximité de l'école. Le secteur comprend 1165 familles en 2021, dont 315 monoparentales. Ainsi, 27 % des familles sont des familles monoparentales, une proportion supérieure à celle observée dans l'arrondissement (22 %). La taille des familles est supérieure à la moyenne de l'arrondissement, avec trois personnes par famille en moyenne. À l'inverse, les personnes vivant seules représentent 36 % des ménages dans le secteur, une proportion inférieure à celle de l'arrondissement. Enfin, la population à faible revenu est en légère diminution dans le secteur depuis 2016. Ceci est assez particulier pour Mercier-Est, qui compte plusieurs secteurs paupérisés. Dans le secteur à l'étude, 28 % de la population est issue de l'immigration. Le français comme langue maternelle demeure moins courant que dans l'arrondissement (65 % contre 72 %).

Quant à la mobilité, des statistiques sont disponibles sur les déplacements domicile-travail. Le secteur a majoritairement recours à l'automobile pour ces trajets, avec une part modale de 64 %. 30 % de la population active utilise le transport en commun, tandis que le transport actif ramasse les miettes (3,5 %). L'usage du vélo utilitaire demeure marginal, avec 1 % des déplacements. Ce portrait de quartier contraste avec celui de l'arrondissement, où 53 % des personnes utilisent l'automobile et 11 % emploient le transport actif pour leurs déplacements domicile-travail.

La marginalité de l'usage du vélo s'explique probablement par l'absence totale de voies cyclables protégées dans les alentours de l'école. Pour les déplacements nord-sud, il y a présence de bandes cyclables sur l'avenue Saint-Donat et le boulevard Pierre-Bernard. Le seul axe cyclable est-ouest digne de ce nom est la rue De Teck. Aucune option n'est offerte au nord de la rue Sherbrooke Est, où se situe le pavillon principal de l'école Saint-Justin. Globalement, l'annexe est bien desservie en infrastructures cyclables, quoique ces infrastructures sont de moindre qualité, tandis que le pavillon principal fait pâle figure. C'est pourtant là que se trouve l'avenir de l'école, avec l'agrandissement prévu.

Les options de transport collectif sont aussi limitées. La station Honoré-Beaugrand se situe à 18 minutes de marche du pavillon principal. L'arrêt pour les autobus les plus accessibles est situé à 150 mètres de l'établissement scolaire et est desservi par la ligne 141 Jean-Talon, un trajet intéressant qui relie la station Honoré-Beaugrand à la station Saint-Michel. À 350 mètres, sur la rue Sherbrooke Est, la ligne 186 Sherbrooke Est est accessible et permet également de se rendre à la station Honoré-Beaugrand. Les possibilités de trajets en autobus sont tout de même restreintes.

L'historique des collisions impliquant un·e piéton·ne ou un·e cycliste sur les corridors scolaires de l'école fait état de 20 collisions en 11 ans. 6 cyclistes et 15 piétons ont été impliqué·es dans ces situations, notamment deux blessé·es graves. Les années 2016 à 2019 à elles seules rassemblent la moitié des incidents. Ces collisions géographiquement éparées se produisent principalement sur la rue Forbin-Janson (5), la rue de Teck (3) et la rue Saint-Donat (3). Fait à souligner : depuis l'aménagement de voies cyclables sur la rue de Teck en 2020, aucune collision en transport actif n'y a été signalée. Mentionnons également trois collisions survenues autour des îlots scolaires, dont la plus récente devant l'annexe en 2016. Hors du corridor scolaire, une personne piétonne est tout de même décédée des suites d'une collision sur la rue Sherbrooke, au coin de la rue Mousseau, en 2022.

Habitudes de déplacement

Les données sur les habitudes de déplacements ont été récoltées grâce au sondage aux parents ainsi que les quatre périodes d'observations effectuées sur le terrain. Ces informations permettent d'avoir un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans ces déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux 21 répondant·e-s au sondage, qui inclut 25 élèves sur les 586 qui fréquentent l'établissement scolaire. Le tout est donc à prendre avec des pincettes. Considérant la faiblesse de l'échantillon (4%), nous avons croisé ces données avec celles de nos observations lorsqu'il était possible.

MODE DE TRANSPORT

L'école Saint-Justin compte parmi les établissements scolaires les plus motorisés de l'arrondissement, du moins au sein des 15 écoles analysées. L'été, c'est moins de la moitié des déplacements qui sont effectués en transport actif. Il est impressionnant de constater la désaffection du vélo. Les réponses au sondage n'en faisaient jamais mention. Seulement deux cyclistes ont été observé·es, à l'annexe, en quatre séances d'observations. La première ronde d'observations, en novembre faut-il l'avouer, a recensé pas moins de 94 parents conducteurs transitant autour des pavillons scolaires.

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant·es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps médian =
11 minutes



À vélo :
Temps médian =
3 minutes



En voiture :
Temps médian =
3 minutes

Durant l'hiver, les habitudes de déplacement sont significativement nivelées. La marche perd du terrain au profit de l'automobile et du transport collectif. Deux répondant·es au sondage confirment que leur enfant alterne entre la marche et le transport par autobus selon les saisons. Il n'en reste pas moins que les trois modes de transport cités se partagent le gâteau en parts presque égales : 267 élèves à pied, 291 élèves en voiture et 262 jeunes en autobus ont été comptabilisés. Tout de même,

la voiture devient le mode de transport dominant durant la saison froide, une statistique tristement unique dans l'arrondissement.

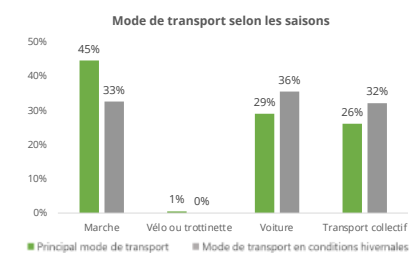
Ces habitudes peuvent s'expliquer par les environs immédiats du pavillon principal qui ne comportent pas de voie cyclable dédiée et par la grande distance des domiciles; le trajet médian de 11 minutes à pieds (voir tableau) demeure l'un des plus longs parmi nos écoles à l'étude. Le fait d'avoir des pavillons à 1,1 kilomètre l'un de l'autre n'aide assurément pas; un enfant qui passe de la deuxième à la troisième année va peut-être devoir allonger sa marche vers l'école de 16 minutes supplémentaires. À ce sujet, quatre parents dans le sondage soulevaient un manque de temps et une distance trop importante comme freins au transport actif.

MOBILITÉ INDÉPENDANTE

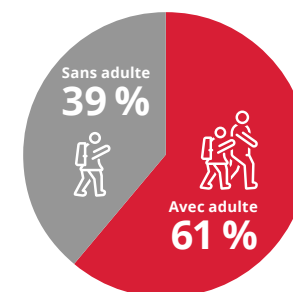
Pratique minoritaire mais non pas marginale, les déplacements sans adulte sont observés surtout à l'annexe, où se trouvent les élèves de la troisième à la sixième année. Pour ces données, nous avons colligé les réponses du sondage (10) avec les élèves observé·es (693). En dépit de la saison, plus d'un enfant sur trois se rend à l'école seul ou avec des ami·es.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette tendance. D'une part, la part modale solide de l'automobile, autant dans le secteur que dans les déplacements scolaires observés, participent à la prise en charge de l'enfant par un parent conducteur. D'autre part, la distance entre les pavillons scolaires et la présence d'une artère comme la rue Sherbrooke entre ceux-ci peuvent dissuader les parents, de par la distance et la complexité du trajet. Enfin, quatre parents sur sept ont évoqué les comportements dangereux des usagers de la route comme une barrière à la mobilité indépendante.

Mode de transport selon les saisons



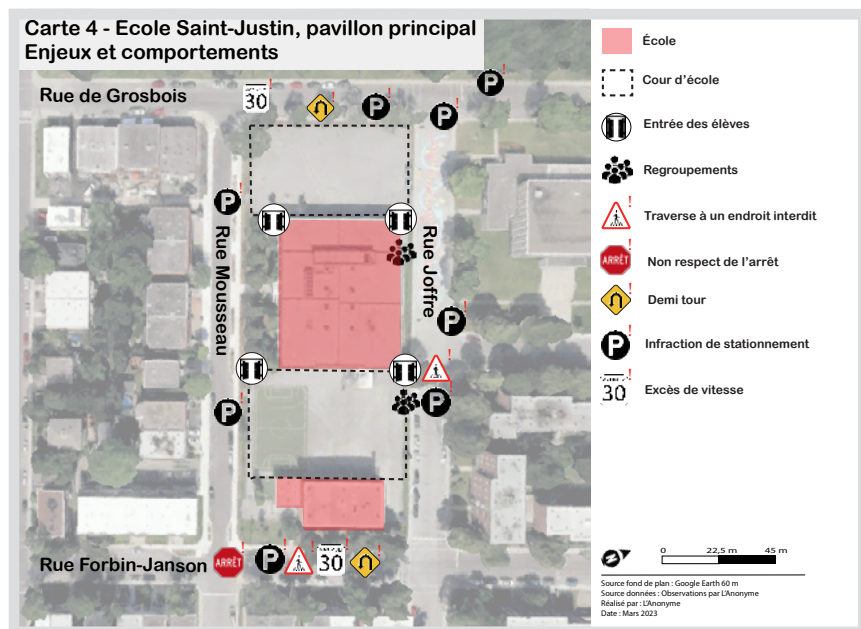
Répartition de la mobilité indépendante



Analyse et recommandations

PAVILLON PRINCIPAL

Dans cette section, des enjeux et des recommandations seront émis pour chacun des îlots scolaires, en commençant par le pavillon principal. Nous suggérons toutefois des mesures transitoires rapidement à l'annexe, en attendant le rapatriement de ses élèves au pavillon principal, prévu autour de l'année scolaire 2026-2027.



1. Demi-tours des automobilistes

Il s'agit d'une problématique observée sur les axes est-ouest bordant l'îlot scolaire du pavillon principal. L'équipe de l'Anonyme a recensé quatre demi-tours en 15 minutes sur la rue Forbin-Janson, tandis que sept virages en U ont été observés sur la rue

Grosbois. En tout et pour tout, il s'agit presque d'une manœuvre par minute sur l'îlot scolaire.



Les demi-tours sont permis notamment par l'absence d'aménagements contraignants, de même que la largeur de la chaussée. La ligne jaune, lorsque présente, n'est pas respectée. Sur les trois rues observées, les rues sont à double sens et leur largeur permet ce type de manœuvre.

À cet enjeu, nous proposons les **RECOMMANDATIONS** suivantes:

➡ **Installation d'un sens unique sur la rue Grosbois.** Présentes dans plusieurs quartiers de Montréal, les rues à sens unique facilitent la traversée pour les piétons, qui n'ont pas à surveiller deux directions à la fois. Également, en cas de stationnement en double file, les voitures n'ont pas à circuler à contresens. Une option en la rue Berlinguet est présente pour les parents conducteurs en provenance de l'est.



➡ **Ajout de voies cyclables protégées sur la rue Grosbois.** Cette mesure jouera un coup double ; d'une part, elle ajoute un axe cyclable est-ouest au nord de Sherbrooke, ce qui s'avère crucial ; d'autre part, la présence de dispositifs de retenue (bollards ou autres) de chaque côté de la chaussée dissuade physiquement les demi-tours automobiles. Le choix de la rue Grosbois s'explique par la rareté des entrées charretières sur cette voie de même que par la présence du parc Thomas-Chapais, potentiel générateur de déplacements actifs.

➡ **Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Forbin-Janson.** Quand bien même que la ligne jaune soit présente, une rue d'une largeur importante peut toujours permettre physiquement le demi-tour. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon, un terre-plein central ou des chicanes, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piétons, ce qui s'avère crucial lors de regroupements.



2. Infraction liée au stationnement

Il s'agit de l'enjeu le plus souvent mentionné par les parents répondants (cinq mentions). Qui plus est, le phénomène se déroule tout autour de l'îlot scolaire. D'emblée, des stationnements en double se produisent lorsque le vaste débarcadère de la rue Forbin-Janson est plein, notamment trois infractions à l'intersection Mousseau et Forbin-Janson. L'intersection Berlinguet et Joffre a été le théâtre de 14 stationnements interdits. La palme revient toutefois à l'intersection Grosbois et Joffre, celle-ci étant fermée à la circulation automobile sur un court tronçon. Or, un stationnement trop près de l'intersection nuit à la visibilité des piétons qui traversent. En tout et pour tout, ce sont 37 stationnements interdits qui ont été recensés en 15 minutes d'observation, soit deux infractions par minute. Comme le dit une répondante :

« Je suis choquée de voir à quel point il y a peu de parents qui vont mener leurs enfants à pied à cette école, alors qu'elle est tout près. D'ailleurs, il y a tellement de parents en voiture qui se stationnent et repartent rapidement aux abords de l'école que les risques d'accident sont grands. »



Stationnement sur passage piéton, rue de Grosbois



Mise en place d'un Trottibus pour inciter les élèves à utiliser le transport actif. Au Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer encadre le tout. Plusieurs avantages sont recensés à la suite de l'implantation d'un trottibus : amélioration de la sécurité; amélioration de l'organisation familiale; réduction des émissions de GES; retombées éducatives; hausse de la sociabilité et de l'entraide dans les quartiers. L'âge des enfants du pavillon principal peut constituer un défi, mais en écartant le vélo, la marche organisée peut demeurer une solution gagnante.



Organisation d'un groupe de covoiturage. À défaut d'être trop loin de l'école pour se joindre au Trottibus, certains élèves bénéficieraient grandement d'un réseau de covoiturage entre parents voisins. En regroupant les familles par paires, cette initiative pourrait réduire de moitié le nombre de véhicules autour de l'école. Nous soulevons cette possibilité pour Saint-Justin spécifiquement en raison de la taille conséquente de l'établissement et du bassin de population qui permettra de consolider le réseau. Cette recommandation nécessite une implication forte de la part de la direction.



Sensibilisation sur le débarcadère autorisé sur la rue Forbin-Janson. Le SPVM ne pouvant pas être forcément réquisitionné sur appel, nous ne pourrions pas miser sur une répression policière synchronisée. Néanmoins, la direction peut inciter les parents à privilégier la rue Forbin-Janson pour le stationnement, un choix logique en raison de l'absence de voie cyclable, de débarcadère d'autobus et d'entrées charretières. Le tout peut s'effectuer par courriel, remise de dépliants ou tout autre canal de communication.



3. Traversée à un endroit non autorisé

Ce comportement piéton, aussi connu sous le terme de *jaywalking*, consiste à traverser la rue entre deux intersections. Il survient lorsqu'un-e élève veut rejoindre l'entrée des élèves à partir du trottoir opposé, ou encore en sortant d'une voiture stationnée. Autour du pavillon principal de l'école Saint-Justin, le phénomène se produit sur la rue Forbin-Janson en raison d'un aménagement paysager

dysfonctionnel. L'entrée principale du pavillon sud débouche sur un chemin asphalté qui se rend en ligne droite vers le milieu du tronçon. Idéalement, le chemin aurait été aménagé en diagonale pour aboutir sur l'intersection de la rue Mousseau et Forbin-Janson. Qui plus est, en l'absence d'un passage piéton contrôlé sur ladite intersection, les piétons ne s'y sentent pas en sécurité et préfèrent prendre le chemin le plus rapide, qui semble aussi sécuritaire que l'intersection. En 15 minutes d'observations, trois personnes ont traversé la rue entre les deux intersections. Ces trajectoires périlleuses sont difficilement prévisibles par les automobilistes et peuvent entraîner des collisions.

Alors qu'il serait facile de jeter le blâme sur les piétons, il serait mieux avisé d'encourager la traversée de la rue Forbin-Janson via l'intersection de la rue Mousseau. Les interventions devront avoir lieu autant sur le terrain de l'école que sur la chaussée, à savoir :



Réaménagement du chemin asphalté du bâtiment sud. Alors que ce chemin d'accès au pavillon est orienté plein sud, il serait mieux avisé de l'orienter vers le sud-ouest, c'est-à-dire vers l'intersection Forbin-Janson / Mousseau. De fait, la traversée entre intersection sera moins suggérée : le nouveau tracé sera plus court et donnera directement sur l'intersection à traverser.



Aménagement d'une intersection avec arrêt toutes directions et passages piétons associés à l'intersection Forbin-Janson / Mousseau. Malgré le fait d'être au coin de rue du pavillon scolaire et sur un corridor scolaire, la traversée nord-sud de cette intersection demeure périlleuse et dépend du bon vouloir des automobilistes. Sur un corridor scolaire, la sécurité des usagers vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Pour accentuer la primauté piétonne, l'intersection devrait être surélevée, pour que le changement de dénivelé s'applique aux automobilistes et non aux piétons. De fait, ceux-ci seront plus visibles sur une intersection surélevée. Cette intervention pourra également encourager les déplacements indépendants des élèves.



4. Excès de vitesse

La vitesse était en cause dans 31% des décès sur la route entre 2017 et 2021 au Québec et peut influencer grandement sur la gravité d'une collision sur un piéton. En effet, lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h, les probabilités de survie d'un piéton sont de 25%. Les chances de survie passent à 90% lorsque cette même voiture roule à 30 km/h. C'est donc un enjeu majeur qui, lorsque bien adressé, peut donner des gains significatifs sur la sécurité des piétons et cyclistes.

Cet enjeu demeure particulièrement présent sur la rue Forbin-Janson; il s'agit de l'enjeu principal sur cet axe. 15 excès de vitesse y ont été estimés en 15 minutes. Rappelons que cette rue a fait l'objet du plus grand nombre d'accidents impliquant un·e piéton·ne ou un·e cycliste sur le corridor scolaire, depuis 2012. Une intervention rigoureuse s'impose. Le comportement semble permis par l'absence de panneau d'arrêt à la hauteur de la rue Mousseau, de même que la largeur de la voie. Quant à la rue Joffre, les observations ont fait état de 5 infractions.



Finalisation des mesures d'apaisement de la circulation à l'intersection Forbin-Janson / Mousseau. Des saillies de trottoir de qualité sont présentes à l'intersection, mais uniquement du côté nord. La réfection des trottoirs sur la rue Mousseau a permis ces changements. Tout de même, l'apaisement de circulation s'opère à moitié, car le côté sud ne fait l'objet d'aucune restriction pour les automobilistes. Dans l'éventualité de contraintes techniques, nous suggérons minimalement d'aménager des saillies transitoires au sud, au moyen de bollards et de marquage au sol. Des précédents sont apparus récemment dans l'arrondissement, notamment aux abords des écoles Baril et Notre-Dame-de-l'Assomption. Une intervention agile et flexible permettra des gains rapides en matière de sécurité routière.



Aménagement d'une intersection avec arrêt toutes directions et passages piétons associés à l'intersection Forbin-Janson / Mousseau. Malgré le fait d'être au coin de rue du pavillon scolaire et sur un corridor scolaire, la traversée nord-sud de cette intersection demeure périlleuse

et dépend du bon vouloir des automobilistes. Sur un corridor scolaire, la sécurité des usager-es vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Pour accentuer la primauté piétonne, l'intersection devrait être surélevée, pour que le changement de dénivelé s'applique aux automobilistes et non aux piétons. De fait, ceux-ci seront plus visibles sur une intersection surélevée. Cette intervention pourra également encourager les déplacements indépendants des élèves.

 **Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue Forbin-Janson.** Quand bien même que la ligne jaune soit présente, une rue d'une largeur importante peut toujours permettre physiquement le demi-tour. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon, un terre-plein central ou des chicanes, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piétons, ce qui s'avère crucial lors de regroupements.



Aménagement d'un corridor écologique sur la rue Joffre. En continuité avec la rue ludique, et conformément au plan local de déplacements de l'arrondissement, la rue Joffre devrait faire l'objet d'une intervention de déminéralisation et de verdissement. Le tout se traduira en une vigoureuse mesure d'apaisement de la circulation. Plusieurs concepts d'aménagement à faible impact sont possibles, notamment les pas japonais.



5. Non-respect de l'arrêt

Enjeu à la fois soulevé par les répondant-es (à trois reprises) et par les observations, les arrêts ne sont pas toujours respectés par les automobilistes. Cette obligation est cruciale considérant la circulation à double sens, l'accès à un stationnement de courte durée, de même que l'afflux de dizaines d'élèves aux heures de début et de fin des cours, ainsi qu'au dîner.

Cet enjeu peut s'expliquer de deux façons. Sur la rue Forbin-Janson, le comportement attendu à l'approche de bandes jaunes n'est pas assimilé

par tous les automobilistes. Un passage piéton non-contrôlé manque de coercition. De fait, 10 infractions automobiles ont été observées en 15 minutes à l'intersection Forbin-Janson / Mousseau, autant sur le passage piéton non-contrôlé que sur le panneau d'arrêt en direction transversale.

Sur la rue Grosbois, la rue ludique à la hauteur de la rue Joffre a dissipé la circulation automobile qui aurait pu y déboucher. De fait, les conducteurs ne voient plus la pertinence de cet arrêt obligatoire. Pourtant, des enfants pourraient très bien traverser la rue Grosbois à cet endroit pour rejoindre la rue ludique. Comme l'explique un parent : « Au coin de De Grosbois et de la rue Joffre, le stop n'est pas toujours respecté par les voitures étant donné qu'il est uniquement pour les piétons (la rue Joffre fermée étant fermée aux voitures) ».



Prolongement du marquage au sol ludique à l'intersection Grosbois / Joffre. Cette nouvelle donnée visuelle donnera un message clair aux automobilistes qu'ils arrivent dans une zone ludique où pourraient circuler des enfants. Le panneau d'arrêt sera alors considéré plus sérieusement.



Finalisation des mesures d'apaisement de la circulation à l'intersection Forbin-Janson / Mousseau. Des saillies de trottoir de qualité sont présentes à l'intersection, mais uniquement du côté nord. La réfection des trottoirs sur la rue Mousseau a permis ces changements. Tout de même, l'apaisement de circulation s'opère à moitié, car le côté sud ne fait l'objet d'aucune restriction pour les automobilistes. Dans l'éventualité de contraintes techniques, nous suggérons minimalement d'aménager des saillies transitoires au sud, au moyen de bollards et de marquage au sol. Des précédents sont apparus récemment dans l'arrondissement, notamment aux abords des écoles Baril et Notre-Dame-de-l'Assomption. Une intervention agile et flexible permettra des gains rapides en matière de sécurité routière.

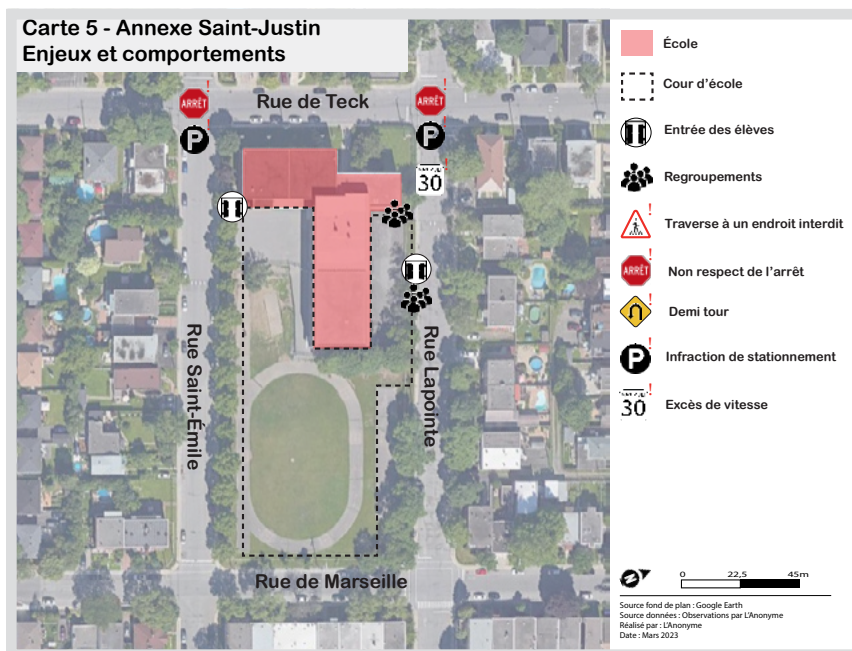
Aménagement d'une intersection avec arrêt toutes directions et passages piétons associés à l'intersection Forbin-Janson / Mousseau. Malgré le fait d'être au coin de rue du pavillon scolaire et sur un corridor scolaire, la traversée nord-sud de cette intersection demeure périlleuse et dépend du bon vouloir des automobilistes. Sur un corridor scolaire, la sécurité des usager-es vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Pour accentuer la primauté piétonne, l'intersection devrait être surélevée, pour que le changement de dénivelé s'applique aux automobilistes et non aux piétons. De fait, ceux-ci seront plus visibles sur une intersection surélevée. Cette intervention pourra également encourager les déplacements indépendants des élèves.

Considérant le caractère temporaire de l'annexe, des recommandations à court terme sur la sensibilisation seront priorisées aux recommandations à long terme sur l'aménagement.



Stationnement désordonné, intersection Joffre _Berlinguot

Analyse et recommandations Annexe



1. Infraction liée au stationnement

Ce phénomène est assez généralisé aux alentours de l'intersection Saint-Émile / de Teck. En arrivant par la rue de Teck, les parents taxis semblent couper au plus court et se stationnent de manière risquée et désorganisée. En 30 minutes, l'équipe de L'Anonyme a relevé 12 stationnements à moins de cinq mètres d'une intersection (occasionnant des enjeux de visibilité), ainsi que 12 stationnements en double file (provoquant un embouteillage). Plus encore, trois automobilistes ont stationné en double file sur la piste cyclable de la rue de Teck. Il s'agit de 27 infractions de stationnement, presque une par minute. Cette cohue autour du débarcadère peut facilement entraîner de l'impatience, des manœuvres impulsives et des collisions.



Déployer des actions de sensibilisation aux abords de l'école.

La répression policière ayant ses limites, l'arrondissement pourrait agir en concertation avec l'école et des organismes œuvrant dans le transport actif pour organiser des *blitz* de renforcement des bons comportements. De précédentes campagnes en sécurité routière ayant servi dans le renforcement positif et l'humour distribuaient des « amendes » de bonne conduite aux automobilistes qui respectent la signalisation de stationnement ou qui privilégient le débarcadère 15 minutes de la rue Saint-Émile. Il pourrait s'agir d'un projet éducatif de l'école ou encore d'une initiative à l'échelle de l'arrondissement.



Création d'un programme d'incitation au transport actif pour réduire la part modale de l'automobile aux abords des écoles.

L'établissement scolaire a tout le potentiel pour pérenniser sa forte part modale du transport actif. Au-delà du Trottabus, un programme de récompenses pourrait être établi pour encourager les jeunes piéton·nes et cyclistes. Il existe déjà des initiatives scolaires de promotion du vélo d'hiver dans plusieurs régions du Québec. Plus de déplacements actifs impliquent forcément moins de voitures stationnées aux abords des écoles. Qui plus est, les élèves de l'annexe ont entre 8 et 12 ans et développent la maturité nécessaire pour se déplacer à pied de manière autonome ou encore à vélo. Les



Prioriser le déneigement sur les cases de stationnement-débarcadère.

Plus qu'ailleurs dans le secteur, l'école demeure un générateur de déplacements canalisés à des heures bien précises. Il serait avisé de prioriser le déneigement des cases de stationnement bordant une école après une bordée de neige; les bancs de neige observés en janvier n'aident pas à la saturation des cases de stationnement, particulièrement sur la rue La Fontaine.



2. Excès de vitesse

Les rues nord-sud ont fait l'objet d'une perception de vitesse élevée. Le relief descendant vers le sud participe à l'accélération des véhicules et les dos-d'âne sont situés en aval de l'entrée des élèves, c'est-à-dire un peu trop tard. Le comportement a été observé surtout sur la rue Lapointe.



Consolidation des bandes cyclables de la rue Lapointe par l'installation de bollards.

Cette intervention tactique nécessite peu de moyens et restreindra le corridor de circulation des automobilistes, et par extension, leur vitesse. L'emplacement de ces bollards devra être soigneusement analysé en raison du débarcadère pour autobus à l'ouest et des entrées charretières à l'est.



Dos-d'ânes et bandes cyclables, rue de Teck



3. Non-respect de l'arrêt

Il s'agit d'un enjeu assez fréquent et préoccupant aux abords de l'annexe. À l'intersection Saint-Émile et de Teck, 12 non-respects de l'arrêt ont été observés en 30 minutes. Parfois, les automobilistes coupaient la voie à un piéton qui voulait traverser. Également, à l'intersection de la rue Lapointe, plusieurs automobilistes sont aperçus arrivant de la rue Sherbrooke Est. Ce faisant, la plupart ne s'arrêtent pas à la ligne d'arrêt, plutôt sur le passage piéton. Une voiture s'est engagée pour tourner à droite et a failli heurter un enfant qui traversait. En tout et pour tout, 27 arrêts incomplets ont été comptabilisés en 30 minutes, seulement sur cette intersection.



Ajout d'un·e brigadier·e scolaire à l'intersection Lapointe / de Teck.



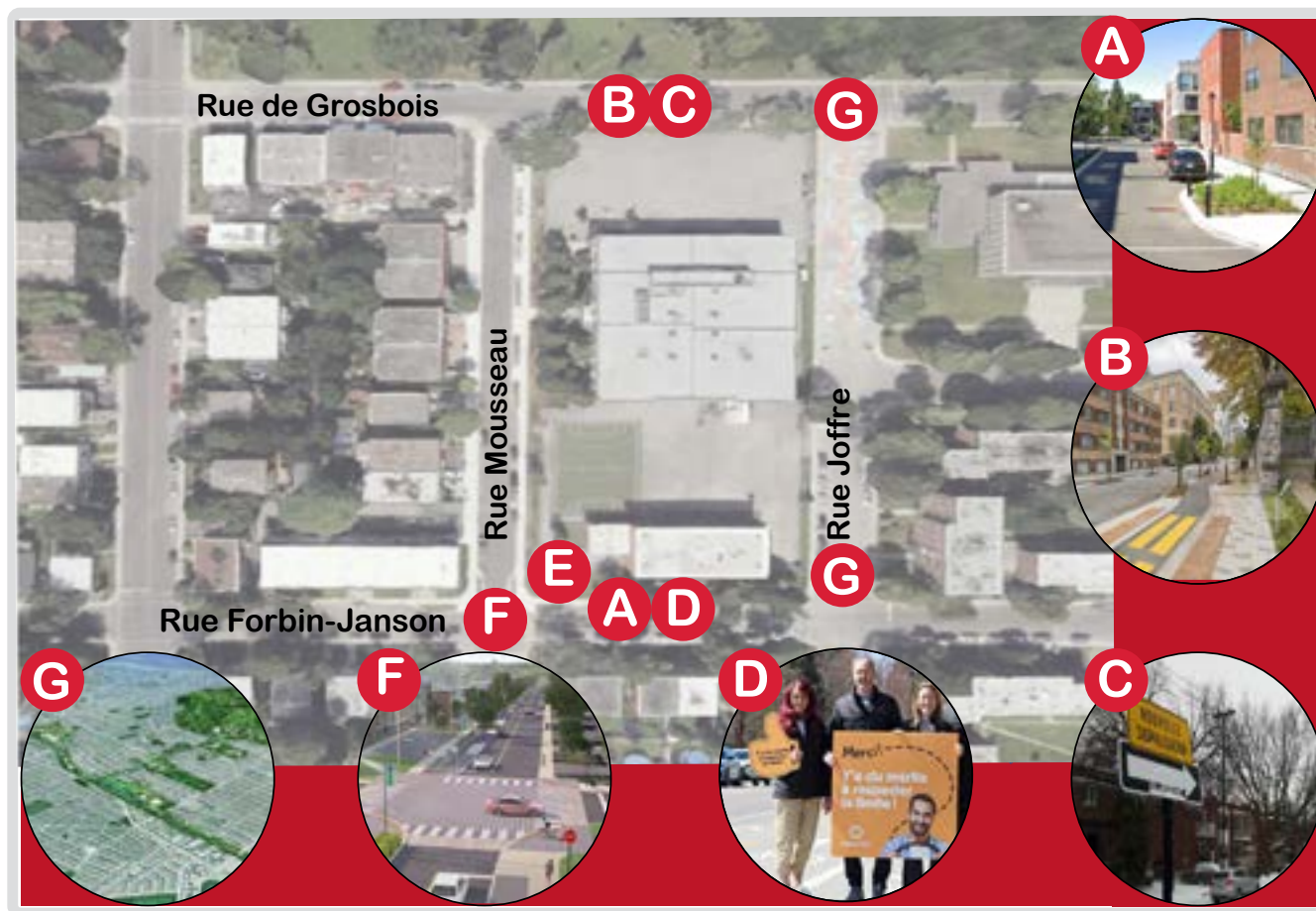
Déployer des actions de sensibilisation aux abords de l'école.

La répression policière ayant ses limites, l'arrondissement pourrait agir en concertation avec l'école et des organismes œuvrant dans le transport actif pour organiser des *blitz* de renforcement des bons comportements. De précédentes campagnes en sécurité routière ayant servi dans le renforcement positif et l'humour distribuaient des « amendes » de bonne conduite aux automobilistes courtois. Il pourrait s'agir d'un projet éducatif de l'école ou encore d'une initiative à l'échelle de l'arrondissement.

L'école Saint-Justin sera définitivement à prioriser dans les interventions de l'arrondissement, pour plusieurs facteurs : le taux de motorisation élevé des parents; le grand nombre d'élèves dans l'établissement, et qui sera appelé à croître après l'agrandissement de l'école; enfin, le manque d'infrastructures cyclables aux abords du pavillon principal.

Recommandations

École Saint-Justin



A

Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation

B

Ajout de voies cyclables protégées sur la rue de Grosbois

C

Instauration d'un sens unique sur la rue de Grosbois

D

Sensibilisation sur le débarcadère autorisé sur la rue Forbin-Janson

E

Réaménagement du chemin asphalté du bâtiment sud

F

Aménagement d'une intersection avec arrêt toutes directions et passages piétons

G

Prolongement du marquage au sol et aménagement d'un corridor écologique

École Saint-Nom-de-Jésus



Caractéristiques de l'école

- Pavillon principal : 4131, rue Adam
- Service de garde : Oui, de 6h45 à 18h
- Transport scolaire : Oui, par la CSSDM
- Trottibus : Non
- Nombre d'élèves : 310 au 30 septembre 2022
- Horaire préscolaire : 9h12 à 15h26
- Horaire primaire : 8h20 à 15h26
- Décile de défavorisation IMSE : 10
- Spécifications : Volet alternatif, volet AMPLI

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 27
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 36
- Taux de réponse au sondage : 11,6%
- Participation au concours À mon école, ça marche! : Non
- Participation au programme Cycliste averti : Non
- École en milieu défavorisé
- Statut de défavorisation IMSE : 10

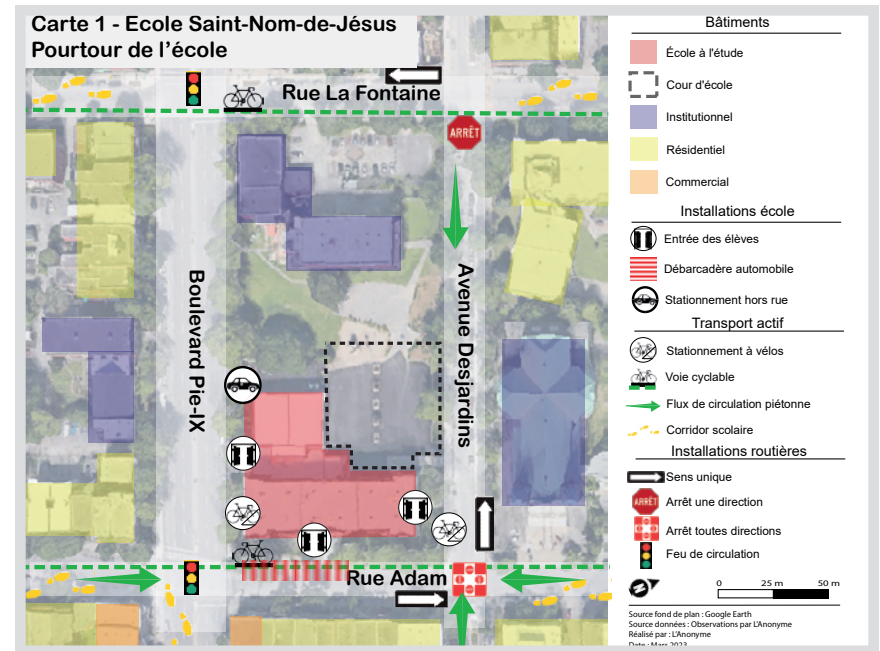
École Saint-Nom-de-Jésus

Portrait de l'école

L'école Saint-Nom-de-Jésus est située dans la portion sud-ouest de l'arrondissement. Elle comptait 310 élèves au décompte du 30 septembre 2022. Fermée depuis 2012 en raison d'une vétusté nécessitant une réhabilitation complète, le nouveau bâtiment principal a été inauguré en 2019 et comporte des classes préscolaire 4 ans, un volet alternatif, un volet AMPLI et des classes régulières et combinées. Un service de garde est offert de 6h45 à 18h, ainsi qu'un service de transport scolaire par autobus. L'école favorise les principes de coéducation et encourage l'implication des parents dans les apprentissages des enfants. L'implantation du volet alternatif, présent depuis 2016, a d'ailleurs été créé grâce à l'implication d'un comité de parents mobilisés.

L'établissement possède trois entrées ; une sur le boulevard Pie-IX, où se trouve également le débarcadère des autobus scolaires et le stationnement du personnel. La deuxième entrée sur la rue Adam permet d'accéder au service de garde et au secrétariat, et comporte un débarcadère de voitures 15 minutes pour les parents. Enfin, un deuxième débarcadère de 15 minutes pour voitures et l'accès à la cour d'école sont situés sur l'avenue Desjardins. Les élèves en transport actif transitent principalement par cette entrée. Lors des travaux réalisés sur le côté est du boulevard Pie-IX, le débarcadère des autobus scolaires sera temporairement déplacé sur l'avenue Desjardins.

En ce qui a trait à la mobilisation pour les déplacements actifs, l'école s'est abstenue de participer au concours *À mon école, ça marche!* en 2023 et 2024. Le sondage transmis a été complété par 27 personnes représentant 36 enfants, une proportion reflétant 11,6% de l'ensemble des élèves de l'école.



Portrait du secteur

Implantée dans un cœur institutionnel, l'école Saint-Nom-de-Jésus comporte une cour d'école qui a récemment été rénovée en même temps que le bâtiment principal. S'étendant de part et d'autre de l'îlot, elle est accessible par le boulevard Pie-IX et l'avenue Desjardins, et borde trois autres bâtiments appartenant à la CSSDM. Deux d'entre eux sont en cours de travaux de réfection, dont celui situé sur le boulevard Pie-IX qui, jusqu'à tout récemment, abritait diverses OSBL, notamment le Pavillon d'éducation populaire de Hochelaga-Maisonneuve (PEC-HM), le Tour de lire, le comité BAILS, l'Association pour la défense des droits sociaux (ADDS) du Montréal métropolitain, etc. Considéré dangereux par sa vétusté, les organismes ont dû quitter le bâtiment 31 décembre 2023.

En ce qui a trait aux voies bordant l'îlot, on retrouve la rue La Fontaine au nord, la rue Adam au sud, l'avenue Desjardins à l'est et le boulevard Pie-IX à l'ouest. Trois de ces voies sont à portée locale ; le boulevard Pie-IX est quant à lui un axe nord-sud important du réseau routier de la Ville de Montréal. L'artère est également à une portée régionale, en reliant plusieurs grosses artères et devenant la route 125 à partir de la rue Sherbrooke Est.

Au nord, la rue La Fontaine est à sens unique vers l'ouest et possède également une bande cyclable visuellement séparée en direction de l'est au centre de la chaussée. Elle est actuellement fermée entre l'avenue Desjardins et le boulevard Pie-IX pour les travaux du SRB.

Au sud, la rue Adam est unidirectionnelle à une voie vers l'est et a la vitesse maximale de circulation est de 30 kilomètres à l'heure. Elle comporte une bande cyclable visuellement séparée en direction de l'ouest, qui se trouve au centre de la chaussée, côte à côte avec les voitures. Tout comme la rue La Fontaine, les voitures peuvent se stationner de part et d'autre de la rue. Le côté nord est réservé au débarcadère de voitures de l'école. Ainsi, les parents taxis doivent empiéter sur la bande cyclable afin de se garer devant l'école.

L'avenue Desjardins, du côté est, est unidirectionnelle à une voie pour les voitures – vers le nord – et comporte une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée. Le stationnement des voitures est permis de chaque côté de la rue. Il s'agit d'une rue locale ; la vitesse maximale est de 30 kilomètres à l'heure.

Du côté ouest se trouve le boulevard Pie-IX. Habituellement une artère comportant trois voies dans chaque sens, les travaux de prolongement du service de bus rapide (SRB) en cours font en sorte que la voie en direction du nord est actuellement fermée, obstruant ainsi la voie adjacente à l'école pour la durée des travaux. La complétion est prévue en décembre 2024. Au moment des observations effectuées par l'équipe de l'Anonyme, le boulevard Pie-IX était toujours ouvert à la circulation.

Comme précédemment indiqué, l'école se trouve au centre d'un réseau de services institutionnels. Dans le secteur immédiat se trouve l'église catholique du Très-Saint-Nom-de-Jésus (en face de l'école sur l'avenue

Desjardins), la Maison des Aînés Hochelaga-Maisonneuve, la Table de quartier Hochelaga-Maisonneuve, un immeuble de logements à loyer modique (HLM) et une maison d'hébergement de la Fondation des Auberges du cœur. Se trouve également à proximité la bibliothèque Maisonneuve, la Promenade Ontario Est et la Maison de la culture Maisonneuve. Encadrée par un quartier résidentiel de moyenne densité, le secteur se prête à la mobilité active, par la typologie des routes locales et l'accessibilité aux différents services.

CORRIDORS SCOLAIRES

Les corridors scolaires de l'école comprennent les rues La Fontaine, Adam et Sainte-Catherine Est, entre les avenues de la Salle et d'Orléans. L'avenue Jeanne-d'Arc et le boulevard Pie-IX sont également considérés comme corridors jusqu'à la rue Notre-Dame Est. Un service de brigadier-e scolaire est disponible à six intersections des rues La Fontaine et Adam. Le service permet de traverser le boulevard Pie-IX, artère la plus achalandée en termes de circulation automobile. Fait surprenant, l'avenue Desjardins, qui longe l'établissement et permet l'accès à la cour d'école, n'est pas comprise dans les corridors scolaires, bien qu'elle soit fort achalandée à l'entrée et à la sortie des classes.

TRANSPORT COLLECTIF

Le secteur est relativement bien desservi par le réseau de transport collectif de la STM. Plusieurs lignes d'autobus circulent sur les rues adjacentes, par exemple les rues Sainte-Catherine Est, Ontario Est et le boulevard Pie-IX. Bien que les accès au métro se trouvent à au moins une quinzaine de minutes de marche de distance de l'école, le réseau d'autobus relie plusieurs stations de la ligne verte ensembles. Avec les travaux en cours pour la construction du SRB sur le boulevard Pie-IX, la ligne d'autobus est actuellement déviée sur l'avenue Bourbonnière.

Quant au réseau cyclable, le réseau est somme toute bien structuré dans le secteur. On retrouve deux voies protégées dans l'axe nord-sud, soit sur les avenues Bourbonnière et Desjardins, qui se relient à la piste cyclable en site propre sur la rue Notre-Dame Est. Il y a également une voie partagée sur l'avenue Letourneux, deux rues à l'est de l'avenue Desjardins. Sur les rues Adam, La Fontaine et de Rouen, des voies partagées se relient aux pistes précédemment citées. L'école Saint-Nom-de-Jésus est ainsi bordée par trois voies cyclables.

COLLISIONS

Entre 20212 et 2022, sept collisions impliquant un-e cycliste ou un-e piéton-ne ont été enregistrées à l'intérieur du quadrilatère formé par les corridors scolaires. Ces collisions se concentrent principalement au sud de la rue Sainte-Catherine Est, sur le boulevard Pie-IX et la rue Notre-Dame Est. Le boulevard Pie-IX est une artère accidentogène dans ce secteur de l'arrondissement ; les données relevées pour d'autres écoles (notamment l'école Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle) indiquent également des collisions sur cette artère. Le lieu des collisions peut s'expliquer par le niveau d'achalandage des artères et par le manque d'aménagements sécuritaires pour les déplacements actifs, et plus récemment des travaux de construction du SRB, qui peuvent nuire au partage de la route entre les différents modes de transport.

Habitudes de déplacement

Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés avec les réponses des 27 répondant-es au sondage, qui représentent 36 élèves des 310 qui fréquentent l'établissement scolaire. Cet échantillon représente donc 11,6% des élèves de l'école. Les observations effectuées par le personnel de l'Anonyme se sont étalées sur trois journées ; le 27 et 28 avril 2023 et le 8 février 2024.

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant-es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps médian =
9 minutes



À vélo :
Temps médian =
3 minutes



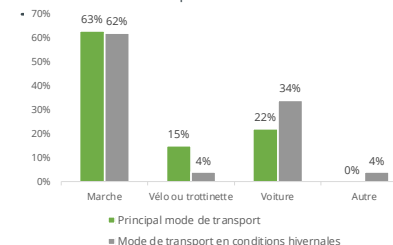
En voiture :
Temps médian =
4 minutes

Quoique fragmentaires, les temps de déplacements révèlent que le vélo devient plus rapide que la voiture. Ceci s'explique en partie par la trame urbaine du quartier, ses sens uniques et ses bandes cyclables sur les rues Adam et Lafontaine. La marche était parfois plus efficace que la voiture pour certains trajets.

MODE DE TRANSPORT

Les données du sondage indiquent que la part modale de la marche n'est pas influencée par les conditions météorologiques, tandis que l'utilisation du vélo ou de la trottinette baisse de 15% à 4% lors de mauvais temps. De même, l'utilisation de la voiture fluctue considérablement. Les codes postaux indiqués dans le sondage permettent également de constater que près de la moitié des répondant-es vivent du côté ouest du boulevard Pie-IX, ce qui implique que les élèves doivent traverser cette artère importante afin d'accéder à l'école. De même, 13 des 27 répondant-es vivent près ou sur la rue Adam, ce qui sous-tend que cette dernière est principalement utilisée dans les déplacements des écolier-es.

Mode de transport selon les saisons



Les observations en ce sens, effectuées par l'équipe de l'Anonyme, se sont déroulées aux intersections suivantes :

- Face à l'entrée sur la rue Adam ;
- Face à l'entrée de la cour d'école, sur l'avenue Desjardins ;
- À l'intersection du boulevard Pie-IX et de la rue Adam ;
- À l'intersection de l'avenue Desjardins et de la rue Adam.

Ces observations ont permis de totaliser environ 375 déplacements sur trois jours. On constate que la marche est le mode de déplacement le plus populaire ; il n'est pas influencé par les conditions météorologiques. Tout comme les données du sondage, la part modale du vélo et trottinette est de 15% lorsque la météo le permet. L'utilisation de la voiture représente quant à elle le cinquième des déplacements lorsque les conditions météorologiques sont défavorables, et se situe à 1% des déplacements totaux le reste du temps.

La provenance des écolier-es indiquée dans les données du sondage est également corroborée par les observations ; la rue Adam est fortement empruntée pour les déplacements actifs.

Les différences de résultats entre les réponses du sondage et les observations peuvent s'expliquer par deux facteurs ; d'abord, l'échantillon du sondage ne représente que 11,6% des élèves, comparativement au nombre de déplacements domicile-école comptabilisés, qui s'élève à environ 30% du nombre total d'élèves fréquentant l'établissement scolaire. Ceci vient influencer la représentativité des types de déplacement. Également, les observations n'ont pas été effectuées simultanément à tous les points d'entrée des établissements. Il est possible que le lieu d'observation désigné comportât moins de déplacements en voiture ou à vélo et trottinette. Somme toute, l'échantillon des observations d'une journée est de 2,6 supérieure au nombre de personnes ayant répondu au sondage, il semble donc que cette méthode de récolte de données soit plus représentative des modes de déplacements des écolier-es de Saint-Nom-de-Jésus.

Seulement six parents ont identifié des freins à la mobilité active. Parmi ces derniers, le manque de temps demeure la raison principale.

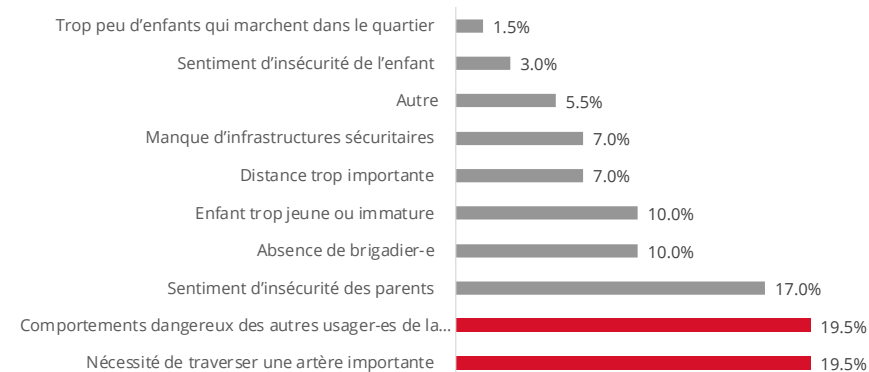
MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Les observation effectuées aux abords de l'école tendent à montrer qu'un peu moins de la moitié des déplacements à pied se font avec la présence d'un-e adulte (44%), tandis que le taux s'élève à 95% dans le sondage, tous modes de déplacements actifs confondus.

Dans le sondage, plusieurs raisons sont évoquées pour expliquer la présence d'un parent dans les déplacements de leur-s enfant-s. D'abord, *la nécessité de traverser une artère importante et le comportement dangereux des autres usagers de la route* se classent en tête, représentant chacune 19,5% des inquiétudes soulevées. Ce premier motif est corroboré par les trajets des élèves du sondage : plus de 50% de ceux-ci doivent traverser le boulevard Pie-IX matin et soir dans leurs déplacements domicile-école. Vient ensuite le sentiment d'insécurité des parents à une hauteur de 17%.

Ces enjeux se reflètent également dans la boîte de commentaires ; le non-respect de la signalisation et des traverses piétonnes aux intersections, l'excès de vitesse perçue des automobilistes et l'empiètement des voitures sur les voies cyclables sont nommés à plusieurs reprises. Également, l'absence d'un service de brigadier-e scolaire plus élargi dans les corridors scolaires est cité quelques fois.

Freins à la mobilité indépendante



Lorsque questionnées sur l'intérêt d'implanter des initiatives de déplacement des enfants sans adultes afin de favoriser la mobilité indépendante, 58% des personnes ont répondu par l'affirmative. Quand on considère qu'actuellement 95% des parents accompagnent leurs enfants lors des déplacements, ce pourcentage tend à démontrer une volonté de changer les habitudes, à condition que les enjeux soulevés soient adressés. L'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et l'ajout d'infrastructures sécuritaires pourraient venir augmenter la mobilité indépendante des élèves de Saint-Nom-de-Jésus.

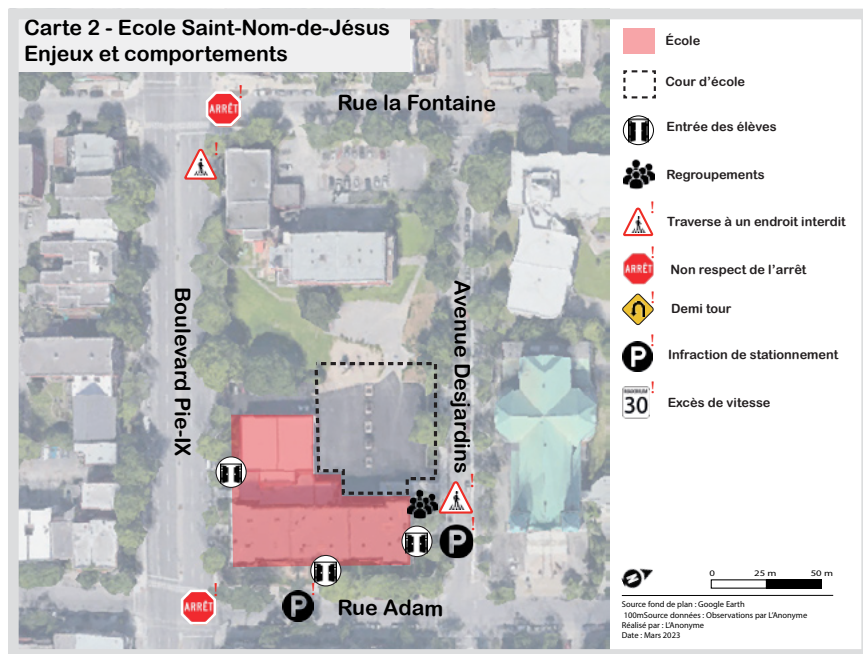


Piste cyclable sur Desjardins, vers le sud

Analyse et recommandations

Les enjeux suivants ont été relevés lors des observations de l'équipe de l'Anonyme et comptabilisés depuis le sondage auquel les parents ont répondu.

Bien que les observations aient été effectuées aux abords de l'école, des problématiques signalées par les répondant-es dépassent les intersections limites immédiates de l'établissement. Même s'ils n'affectent pas les abords immédiats de l'école, ces enjeux constituent un frein à la mobilité active des enfants et devraient être considérés pour l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et des déplacements actifs sécuritaires.



1. Enjeux ailleurs qu'aux abords de l'école

D'abord, plusieurs parents déplorent l'absence d'infrastructures permettant la traversée sécuritaires des artères les plus occupées par la circulation automobile. La construction du SRB contribue à l'achalandage et à la congestion des rues secondaires ou locales, augmentant ainsi les risques de collision. La rue Ontario Est est soulignée à trois reprises ; il manque d'aménagements pour la traverser aux intersections avec la rue de Rouen, l'avenue de la Salle et l'avenue Desjardins. De même, l'intersection de la rue Sainte-Catherine Est et de l'avenue Desjardins est citée comme dangereuse pour les écolier-es. Il n'y aurait aucun passage sécuritaire sur la rue de Rouen.

L'ajout de brigadier-es scolaires est également réclamé aux intersections suivantes :

- Boulevard Pie-IX, intersection avec la rue Ontario Est ;
- Boulevard Pie-IX, intersection avec la rue La Fontaine ;
- Rue Adam, intersection avec l'avenue Bourbonnière ;
- Avenue De La Salle, intersection avec la rue Adam.

Les codes postaux fournis dans le sondage démontrent que plus de la moitié des enfants vivent à l'ouest du boulevard Pie-IX et autour de la rue Sainte-Catherine Est et de la rue Ontario Est, ce qui les contraint à franchir deux artères passantes. Il serait donc pertinent de réviser le corridor scolaire et l'emplacement des brigadier-es de façon à assurer un déplacement sécuritaire des élèves, car le service n'est pas disponible au sud de la rue Adam.



Révision complète des corridors scolaires. À la lumière des enjeux soulevés par les parents dans le sondage, il est recommandé de réviser les corridors scolaires de l'école afin d'assurer une cohérence entre les services offerts et les besoins réels. L'implantation du volet alternatif a élargi le territoire desservi ; il serait nécessaire de revoir les routes sécuritaires que les élèves peuvent emprunter. Ceci répondrait à de nombreux enjeux soulevés par les parents.



2. Enjeux liés au stationnement

Des enjeux liés au stationnement ont été relevés lorsque les parents viennent déposer les enfants en voiture dans la zone débarcadère de 15 minutes sur la rue Adam. L'étroitesse de la rue et de la zone débarcadère amènent plusieurs automobilistes à se stationner en double file. Combiné au fait qu'il n'y ait qu'une seule voie de circulation, des embouteillages se créent et les risques de collision augmentent. À cela s'ajoute la bande cyclable situées au centre de la chaussée plutôt qu'en bordure de trottoir. Les automobilistes se stationnent sur cette dernière et entravent la circulation à vélo. La situation est dénoncée par les répondant-es du sondage, qui constatent que les aménagements destinés aux déplacements actifs ne sont pas sécuritaires en face de l'école et constituent un frein à la mobilité indépendante des élèves.

Également, l'interdiction de stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection n'est pas respectée par les parents automobilistes. L'enjeu a été constaté sur l'avenue Desjardins au coin de la rue Adam, où après avoir déposé les enfants, certaines voitures reculent de façon à pouvoir s'engager sur l'avenue Desjardins, empiétant ainsi sur le passage piétonnier au plus fort de l'achalandage de l'intersection. Ceci augmente considérablement les risques de collision.



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'arrondissement et l'Agence de mobilité durable. Considérant l'achalandage et la forme de la rue Adam, il serait pertinent de réviser la nécessité d'avoir deux débarcadères de voitures pour l'école. Le débarcadère de voitures sur la rue Adam est insuffisant pour répondre à la demande, ce qui ne fait que créer des risques inutiles de collision avec les autres usager-es de la route. L'agrandissement du débarcadère sur l'avenue Desjardins pourrait être considérée.



Révision de la disposition de la bande cyclable sur la rue Adam. En réaménageant la rue Adam, il serait possible de sécuriser les déplacements à vélo tout en conservant le débarcadère. Une piste cyclable physiquement séparée de la chaussée combinée à des traverses piétonnes pourrait être une solution envisagée, comme déjà aménagées sur l'avenue Desjardins, près de l'intersection avec la rue la Fontaine.



Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation à l'intersection de la rue Adam et de l'avenue Desjardins. L'implantation de saillies de trottoir à cette intersection obligerait le respect de l'espace de dégagement obligatoire de cinq mètres et réduirait le temps de traversée des élèves. L'ajout de mobilier urbain, comme des placotoirs ou des supports à vélo, pourraient également être envisagés. Il y a d'ailleurs quelques supports dans la rue à cette intersection, du côté ouest de l'avenue Desjardins ; cependant, il y a suffisamment d'espace pour qu'une voiture puisse tout de même se stationner à l'intersection.



Rue Adam, intersection de la salle



3. Excès de vitesse

Plusieurs parents du sondage ont signalé l'excès de vitesse, particulièrement sur le boulevard Pie-IX. Considérant qu'il s'agit d'une voie structurante au réseau routier de Montréal, sa vitesse maximale est de 50 kilomètres à l'heure. À cela s'ajoute les travaux en cours pour la construction du SRB et du détournement des voies, créant des enjeux de sécurité pour les élèves qui doivent traverser l'artère pour accéder à l'école.

La rue La Fontaine semble également être propice à des excès de vitesse ; bien que non observé, un·e brigadier·re à l'intersection l'a constatée à de nombreuses reprises. Étrangement, le tronçon entre l'avenue de la Salle et l'avenue d'Orléans, qui est compris dans les corridor scolaires, n'a aucun panneau l'affichant clairement. La rue La Fontaine est également large et les intersections ne présentent aucun rétrécissement de trottoir, ce qui amène les automobilistes à conduire plus vite, puisqu'il n'y a aucun obstacle. Actuellement fermée à l'ouest de l'avenue Desjardins à cause des travaux du SRB, il convient néanmoins de considérer des aménagements apaisant la circulation lorsque celle-ci sera réouverte pour la circulation.



Révision de la vitesse permise dans la zone scolaire et synchronisation des feux de circulation. L'abaissement de la vitesse maximale permise contribuerait à ralentir les automobilistes. Celle-ci pourrait être consolidée par une synchronisation des feux de circulation afin de favoriser le respect des limites de vitesse. Une signalétique claire énonçant cette mesure encouragerait les comportements à adopter. Sur la rue La Fontaine, l'ajout de panneaux indiquant le corridor scolaire de même qu'un afficheur de vitesse sensibiliseraient les automobilistes.



Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation sur la rue La fontaine, à l'intersection des avenues de la Salle et Desjardins. Le rétrécissement de la chaussée par l'implantation de saillies végétalisées permet de créer un effet d'entonnoir, ce qui réduit la vitesse perçue des automobilistes. Ce type d'aménagement réduit également le temps de traversée des piéton·nes, réduisant les risques de collision.



4. Non-respect des arrêts obligatoires

Lors des observations, l'équipe de l'Anonyme a comptabilisé plus d'une quinzaine de voitures ne respectant pas l'arrêt obligatoire activé des autobus scolaires au débarcadère sur le boulevard Pie-IX. Les automobilistes qui se sont arrêtés avant de franchir l'intersection avec la rue Adam ont été klaxonné·es ou dépassé·es. Certain·es se sont immobilisé·es sur le passage piéton, créant ainsi un bouchon de circulation et forçant la personne assurant le service de brigadier·re scolaire à faire traverser les élèves entre les voitures. Les manœuvres non sécuritaires se multiplient et mettent à risque les piétons.

Également, les répondant·es au sondage ont signalé que plusieurs automobilistes ne respectent pas l'arrêt obligatoire à l'intersection de la rue La Fontaine et de l'avenue Desjardins, malgré la présence d'un·e brigadier·e scolaire, et encore moins lorsqu'il n'y a personne pour faire traverser les piétons. Les automobilistes se dépêcheraient afin d'atteindre le boulevard Pie-IX avant que le feu de circulation ne devienne rouge. Ce constat a également été rapporté à l'équipe de l'Anonyme par le·la brigadier·e à l'intersection.



Déployer des actions de sensibilisation autour du débarcadère des autobus scolaires. Une mobilisation conjointe entre l'école, l'arrondissement, des organismes œuvrant dans le transport actif et le SPVM semble pertinente afin de rappeler les bons comportements à adopter lorsque le panneau d'arrêt clignotant des autobus scolaires est activé.



Ajout d'un feu de circulation toutes directions à l'intersection de la rue La Fontaine et de l'avenue Lafontaine. Si les aménagements ne permettent pas de ralentir la vitesse et le respect des arrêts obligatoires, l'implantation d'un feu de circulation pourrait obliger les automobilistes à s'arrêter. Conjoint avec les mesures d'apaisement de la circulation, il serait difficile d'effectuer des excès de vitesse afin d'atteindre le feu vert à l'intersection du boulevard Pie-IX.



5. Boulevard Pie-IX

Le boulevard Pie-IX est la voie bordant l'établissement comportant le plus d'enjeux en termes d'aménagements non sécuritaires. Les problématiques ont été constatées tant par les parents que lors des observations. En plus de l'excès de vitesse perçue et du non-respect de l'arrêt obligatoire des autobus scolaires, les automobilistes effectuent des manœuvres de virage vers les rues sur l'axe est-ouest et s'engagent sur la traverse piétonne avant que les élèves aient terminé de traverser. Lors d'une observation, une voiture a effectué un virage à gauche sur la rue Adam, malgré l'interdiction d'une telle manœuvre. Il en est de même pour les arrêts au feu rouge. Des voitures ne s'arrêtaient pas lorsque le feu de circulation tourne au jaune ou au rouge, ce qui crée des hauts risques de collision, car plusieurs élèves s'engagent dans la rue dès que le feu pour piéton devient vert, sans regarder des deux côtés. D'ailleurs, le décompte des feux pour piétons est insuffisant ; les élèves doivent terminer la traversée à la course afin d'atteindre le côté opposé du boulevard.



Mise en place d'un Trotibus pour inciter les élèves à utiliser le transport actif et sécuriser la traversée du boulevard Pie-IX. Au Québec, le programme Trotibus de la Société canadienne du cancer encadre le tout. Plusieurs avantages sont recensés à la suite de l'implantation d'un trotibus : amélioration de la sécurité; amélioration de l'organisation familiale; réduction des émissions de GES; retombées éducatives; hausse de la sociabilité et de l'entraide dans les quartiers. En implantant un système de trotibus pour les familles, particulièrement celles vivant à l'ouest du boulevard Pie-IX, les élèves pourraient franchir cette artère chaotique en groupe, accompagné-es d'un adulte. Ceci pourrait réduire les inquiétudes de certains parents.

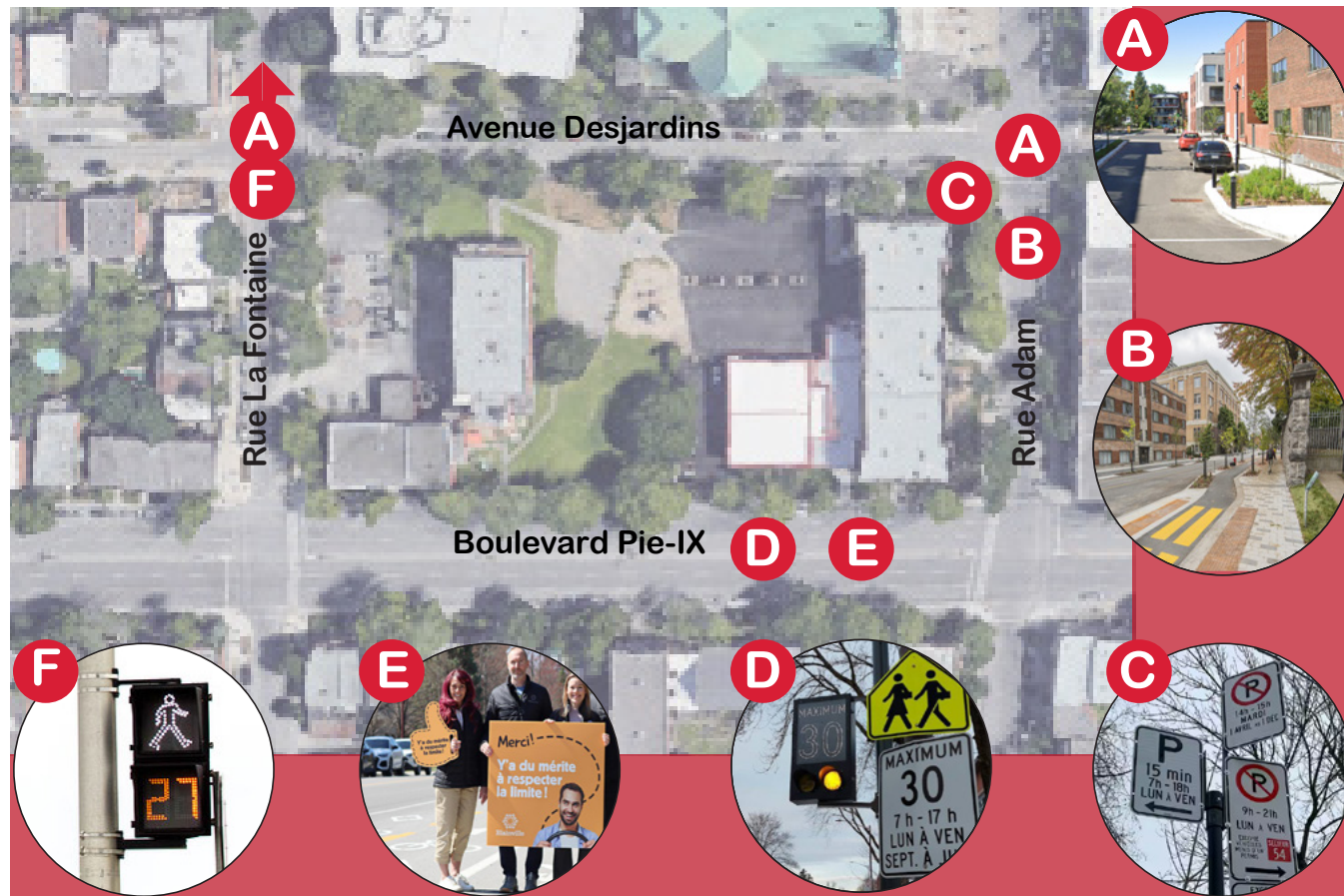


Ajout d'un feu piéton exclusif aux intersections du corridor scolaire avec le boulevard Pie-IX et modification du temps de décompte. Le feu piéton exclusif, bien qu'il ne soit infaillible, semble être la mesure minimale à planter lorsqu'une voie passante borde des corridors scolaires et que des élèves doivent traverser cette dernière.

Enfin, en plus des aménagements proposés aux abords de l'école, L'Anonyme recommande une analyse des lieux de résidence des élèves, une révision complète du corridor scolaire et l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation aux intersections appropriées.

Recommandations

École Saint-Nom-de-Jésus



- A** Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation
- B** Réaménagement de la bande cyclable sur la rue Adam
- C** Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère
- D** Révision de la vitesse permise dans la zone scolaire
- E** Actions de sensibilisation autour du débarcadère des autobus scolaires
- F** Ajout d'un feu de circulation avec une phase protégée pour piétons
- G** Révision complète des corridors scolaires

École Sainte-Claire



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 8500 rue Sainte-Claire
- Bâtiment annexe : n/a
- Horaire préscolaire : 8h50 à 15h
- Horaire primaire : 8h à 15h08
- Indice de défavorisation : 9
- Service de garde : Oui
- Transport scolaire : Oui
- Nombre d'élèves : 362

Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 88
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 125
- Taux de réponse au sondage : 34,5 %
- Trottibus : Non

Mesure d'apaisement et aménagement récent

- Saillies de trottoir
- Dos-d'âne
- Balise piétonnière

École Sainte-Claire

Portrait de l'école

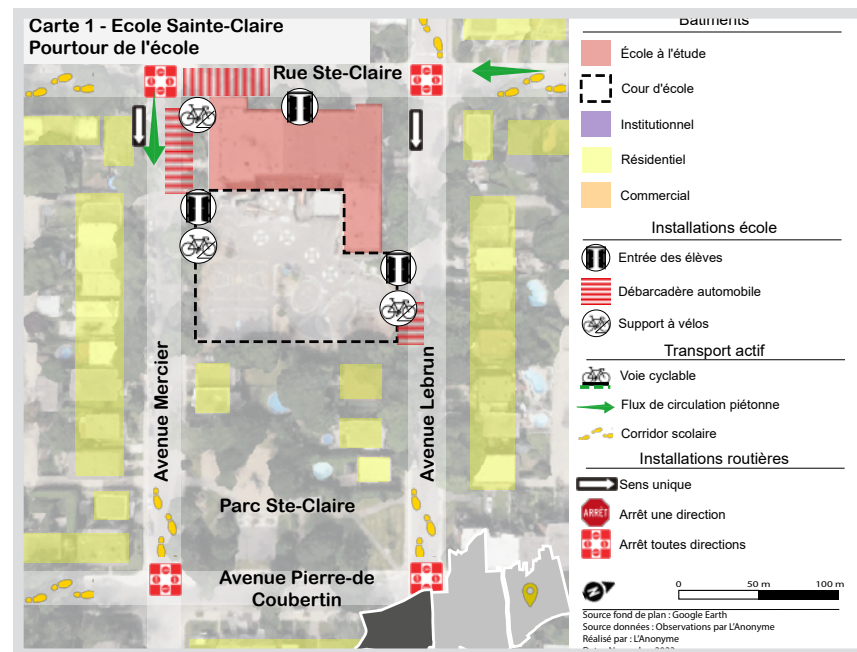
Au cœur du quartier Mercier-Est, l'école Sainte-Claire est bien établie à l'est de l'arrondissement. En septembre 2023, l'école rassemblait 362 élèves de la maternelle à la 6^e année, ainsi que 20 enseignant·es titulaires. D'autres services sont présents tels que le service de garde et du personnel de soutien. Comme dans la plupart des écoles du quartier, l'horaire des cours débute à 8 h et se termine à 15 h 10. Le transport scolaire n'est pas offert pour cette école.

En 2024, il s'est joint au concours *À mon école ça marche!* pour y récolter la deuxième place du classement, avec un solide taux de participation de 94%.

L'école Sainte-Claire présente un curieux profil de mobilisation. Son taux de participation au concours *À mon école ça marche!* 2023 est acceptable avec 77 % d'élèves adeptes du transport actif, mais l'école n'a pas renouvelé sa participation au concours en 2024. Elle se démarque dans le sondage aux parents, avec un échantillon de 87 répondant·es, ce qui représente près d'un parent sur quatre.

L'établissement scolaire est situé en tête d'îlot et son entrée principale donne sur la rue Sainte-Claire. La cour d'école, où entrent les élèves, est accessible depuis l'avenue Lebrun (à l'est) et l'avenue Mercier (à l'ouest). Des ruelles débouchent sur chacune de ces avenues. Fait intéressant, le parc Sainte-Claire se trouve de l'autre côté de l'îlot et donc, à proximité de l'école. Celle-ci affiche d'ailleurs sur son site web que certains cours d'éducation physique s'y déroulent. La typologie résidentielle immédiate comprend à la fois des duplex et des résidences unifamiliales de type *shoebox*. Il en résulte des entrées charretières fréquentes, particulièrement sur la rue Sainte-Claire, vis-à-vis l'école.

La circulation autour de l'école mériterait d'être étudiée avec plus de finesse. Les axes nord-sud Lebrun et Mercier sont à sens unique, contrairement



aux axes est-ouest Sainte-Claire et Pierre-De Coubertin. Plusieurs mesures d'apaisement de circulation sont visibles sur l'îlot en question. Des saillies de trottoir ont été aménagées à l'intersection des avenues Pierre-De Coubertin et Mercier, de même qu'à l'intersection de la rue Sainte-Claire et l'avenue Mercier. Des dos-d'âne, quant à eux, ont été aménagés avec parcimonie, mais à des endroits judicieux, sur chaque tronçon de l'îlot scolaire. Enfin, une balise piétonnière sur la rue Sainte-Claire avertit les automobilistes du passage piéton à venir. Un vaste réseau de corridors scolaires s'étend sur 3,3 kilomètres aux alentours de l'école.

Le stationnement est réglementé de façon conséquente aux abords de l'école. Sur la rue Sainte-Claire, une zone de débarcadère automobile pour déposer les enfants permet à quatre voitures de se stationner. Le reste du tronçon adjacent à l'école sert de débarcadère à autobus ; le stationnement automobile y est interdit les jours d'école. La signalisation est moins contraignante sur l'avenue Mercier. Une autre zone de débarcadère automobile, pouvant accueillir trois à quatre voitures, se trouve devant le bâtiment de l'école. La zone devant la cour ne fait l'objet d'aucune restriction particulière. Quant à l'avenue Lebrun, une zone de débarcadère

automobile pouvant accueillir deux à trois véhicules y est délimitée, au sud de la cour d'école. Au nord de la cour se trouve une zone interdisant le stationnement aux heures d'école.

Portrait du secteur

La morphologie du secteur attenant à l'école se distingue des quartiers centraux de Montréal. Les typologies résidentielles les plus courantes sont les duplex et les maisons unifamiliales : cela implique une multitude d'entrées charretières sur les rues résidentielles. Il faut parcourir au minimum 500 mètres pour rejoindre une artère, soit la rue Hochelaga au sud et la rue Sherbrooke Est au nord.

Basé sur les statistiques du recensement canadien de 2021, le secteur environnant (4620004) jouit d'une croissance de population notable. Entre 2016 et 2021, on observe une hausse de la population de l'ordre de 5,6 %, ce qui dépasse la variation de population de l'arrondissement (3,4 %). Il s'agit d'une population légèrement plus âgée que celle de l'arrondissement : l'âge médian y est de 42 ans alors que l'arrondissement enregistre un âge médian de 39 ans. Cela s'explique par une représentation plus marquée du groupe d'âge des 65 ans et plus dans le secteur (18 %). Cette présence est particulière dans la mesure où le secteur est à proximité de l'école.

Le secteur comptait 815 familles en 2021, dont 185 familles monoparentales. Les familles monoparentales représentaient alors 23 % des familles, une proportion similaire à l'arrondissement (22 %). La taille des familles est similaire pour le secteur et l'arrondissement, avec 2,7 personnes par famille en moyenne. Les personnes vivant seules représentent 46 % des ménages dans le secteur, une proportion égale à celle de l'arrondissement. Enfin, la population à faible revenu a légèrement augmenté dans le secteur depuis 2016. Cette paupérisation est commune dans Mercier-Est, alors qu'elle n'est pas observée dans les autres quartiers de Mercier-Ouest et Hochelaga-Maisonneuve. Cela s'explique peut-être par la proportion majoritaire de locataires (61 %) dans le secteur. D'ailleurs, un ménage locataire sur quatre consacre 30 % ou plus de leur revenu à son loyer. Dans le secteur à l'étude, 20 % de la population est issue de l'immigration. Tout de même, le français comme langue maternelle demeure plus courant que dans l'arrondissement (78 % contre 72 %).

Des statistiques sur la mobilité sont disponibles pour les déplacements domicile-travail. Le secteur a majoritairement recours à l'automobile pour ces trajets, avec une part modale de 60 %. Presque une personne sur trois utilise le transport en commun, tandis que le transport actif ramasse les miettes (6 %). L'usage du vélo utilitaire demeure marginal, avec 1 % des déplacements. Ce portrait de quartier contraste avec celui de l'arrondissement, où 53 % des personnes utilisent l'automobile et 11 % emploient le transport actif pour leurs déplacements domicile-travail.

La marginalité de l'usage du vélo s'explique probablement par l'absence de voies cyclables protégées dans les alentours de l'école. La rue de Marseille offre une chaussée désignée qui ne s'avère pas une option sécuritaire pour de jeunes cyclistes débutant·es. À deux îlots de l'école, la rue Lapointe comporte des bandes cyclables unidirectionnelles avec une zone tampon prévenant l'emportierage. L'option la plus sécuritaire se situe plus loin de l'école : il s'agit du REV Souigny, une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la voie de circulation par des bollards.

Les options de transport collectif demeurent aussi limitées. La station de métro Honoré-Beaugrand se situe à 15 minutes de marche de l'école. Les arrêts de bus les plus accessibles sont situés à 500 mètres de l'établissement scolaire et offrent quelques options qui se rendent toutes à cette station. Sur la rue Hochelaga se trouve la ligne 189 Notre-Dame, tandis que les lignes 26 Mercier-Est et 185 Sherbrooke Est se situent sur la rue Des Ormeaux.

L'historique des collisions impliquant un·e piéton·ne ou un·e cycliste sur les corridors scolaires de l'école fait état de 16 collisions en 11 ans. Ce sont 9 cyclistes et 7 piétons qui ont été impliqué·es dans ces situations, notamment deux blessé·es graves. Ces collisions se produisent principalement sur la rue Hochelaga (5), l'avenue Lebrun (8) et l'avenue Pierre-De Coubertin (4). De ces collisions, trois sont survenues autour de l'îlot scolaire, dont une devant l'école en 2019.

Habitudes de déplacement

À partir des données du sondage aux parents et des données colligées lors de séances d'observation sur le terrain au début et à la fin des classes, il est possible de brosser un portrait sommaire de la mobilité de l'école Sainte-Claire. Ces informations permettent un aperçu des habitudes de déplacements domicile-école des familles, mais également des principaux éléments qui freinent la mobilité active et indépendante dans ces déplacements. Les figures et graphiques de cette section ont été réalisés grâce aux réponses des 88 répondant·es au sondage, ce qui implique 125 élèves sur les 362 qui fréquentent l'établissement scolaire.

MODE DE TRANSPORT

Les données du sondage révèlent que 78 % des ménages favorisent le transport actif pour se rendre à l'école l'été. C'est surtout la marche qui est le moyen de transport utilisé pour les déplacements vers l'école. La proportion d'élèves qui marchent est somme toute élevée en comparaison avec les écoles à l'étude. Le vélo et la trottinette demeurent des choix plutôt marginaux. Cette faible part modale s'explique probablement par l'absence de voies cyclables protégées sur l'ensemble des corridors scolaires. La voiture est tout de même utilisée par 20 % des répondant·es, malgré une distance médiane de 420 mètres entre le domicile et l'école. En effet, l'échantillon est assez atypique : 10 parents résident à une distance de 10 kilomètres ou moins de l'école. Cette prédominance de la marche comme mode de transport est corroborée par les observations effectuées en automne, avec des statistiques quasi identiques. Sur 194 élèves aperçu·es, 152 se déplacent à pied (78 %), alors que 41 enfants sont arrivé·es en voiture (21 %).

Les parents témoignent d'une relative sensibilité à l'hiver dans leur choix modal. D'après les résultats du sondage, l'usage du vélo disparaît, le

TEMPS DE DÉPLACEMENT Les codes postaux résidentiels ont permis d'établir le temps de déplacement médian entre le domicile et l'école des répondant·es, en utilisant l'application *Google Maps*.



À pied :
Temps médian =
6 minutes



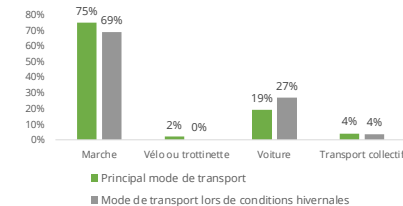
À vélo :
Temps médian =
2 minutes



En voiture :
Temps médian =
2 minutes

nombre d'enfants qui marchent passe de 65 à 60 et le nombre de parents taxis passe de 17 à 24. La part modale de la marche se maintient toujours en tête, avec 69 %. Les observations hivernales, moins exhaustives toutefois, font même état d'une moindre utilisation de la voiture, toutes proportions gardées. Une dizaine de voitures seulement ont été observées l'hiver en début de journée. À noter toutefois que les observations effectuées ne tiennent pas compte des parents allant chercher leur enfant durant le service de garde.

Mode de transport selon les saisons

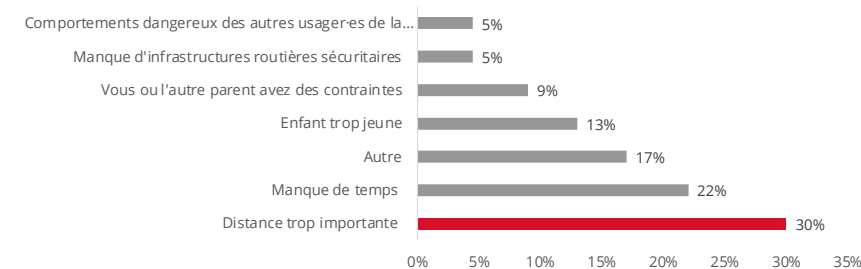


FREINS AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

À la question *Quelles raisons expliquent le choix de votre famille de se rendre en voiture ?*, les parents ont évoqué trois raisons principales.

Le temps de déplacement et la distance vers l'école s'avèrent critiques dans le cas où l'enfant se déplace à pied. En effet, les répondant·es se situent en moyenne à 10 minutes à pied de leur école (soit 760 mètres), ou 3 minutes en voiture. Cela signifie que certain·es répondant·es habitent d'autres quartiers et sont domicilié·es anormalement loin de l'école publique attribuée géographiquement. L'échantillon s'avère ainsi atypique. Une dizaine de parents réside à plus d'un kilomètre de l'école, ce qui peut contribuer au choix de l'automobile. Le vélo pourrait par ailleurs s'avérer une option pour certain·es de ces parents.

Freins aux déplacements actifs



L'âge de l'enfant peut avoir un impact également. Les jeunes enfants marchent moins rapidement et moins longtemps, et n'ont pas encore appris à se déplacer dans les rues à vélo ou en trottinette. À noter que la majorité des enfants impliqués dans les réponses au sondage était âgés de 8 ans et moins.

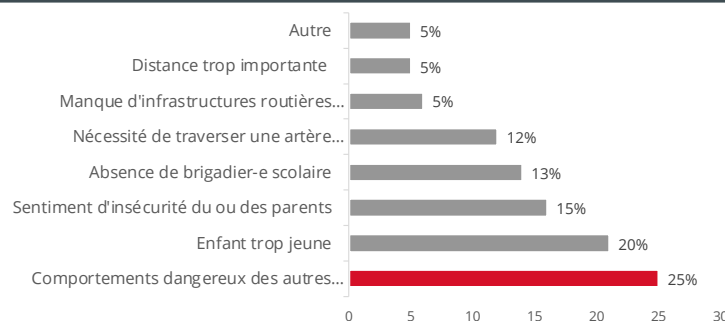
Malheureusement, peu de réponses *Autre* ont été détaillées, alors qu'elles constituent le tiers des réponses. Les comportements dangereux des usager-es de la route et les aménagements manquants ont été sélectionnés comme freins, chacun à une reprise.

MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Les répondant-es au sondage qui encouragent la mobilité indépendante chez leur enfant sont bien représenté-es, mais représentent une minorité. Au total, 28 familles permettent à leur enfant de se déplacer sans adulte vers l'école, alors que 38 préfèrent plutôt accompagner leur. Il s'agit d'une proportion approximative de 60 parents contre 40 qui seraient en faveur d'un trajet effectué avec l'accompagnement d'un-e adulte. Le trajet en groupe d'enfants est toutefois une pratique assez populaire (29 % des réponses).

Plusieurs raisons sont évoquées pour privilégier un déplacement accompagné d'un adulte. Ici, les aménagements ne constituent pas le principal enjeu. L'école semble bien située, à l'exception de la présence de la rue Hochelaga qui constitue une artère importante à traverser aux yeux de 12 répondant-es. Toutefois, moins d'un tiers (23 familles sur 78) des répondant-es déclarent traverser cette artère dans leur trajet domicile-

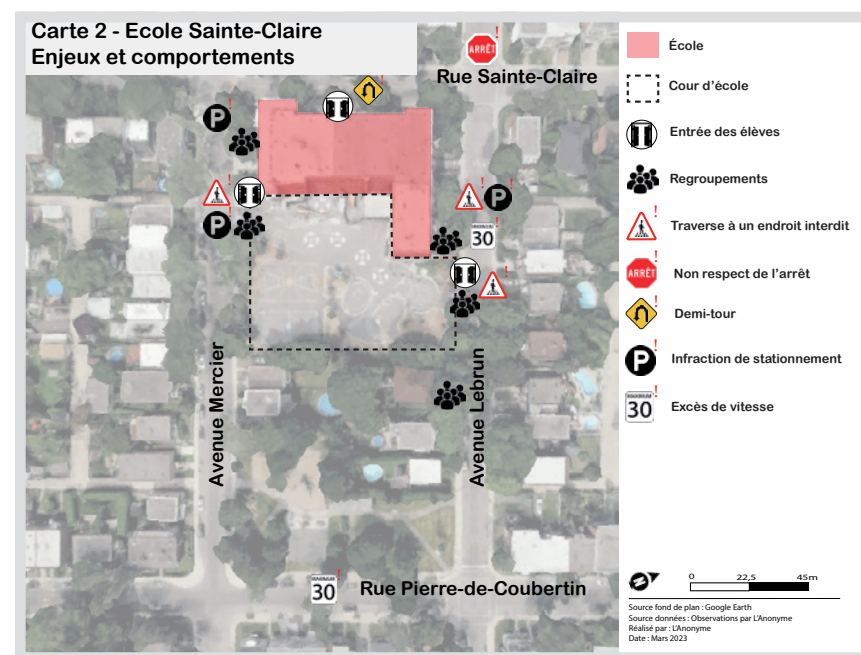
Freins aux déplacements autonomes



école. L'enjeu est donc ailleurs : les **comportements dangereux des autres usagers de la route** constituent la principale crainte des participant-es au sondage. **L'âge des enfants** est mentionné à 21 reprises ; pourtant, l'âge moyen des enfants identifiés au sondage est de 8 ans et demi, une statistique qui militerait en faveur des déplacements autonomes. Ces deux principales raisons vont de pair avec la troisième, qui consiste en un **sentiment d'insécurité des parents**.

Analyse et recommandations

Plusieurs enjeux variés ont été identifiés sur tout le pourtour de l'établissement scolaire. La présence de ruelles et l'afflux important de parents qui viennent déposer les enfants en automobile amènent un lot de problématiques qui seront détaillées ci-dessous.





1. Infraction liée au stationnement

Il s'agit du comportement le plus souvent mentionné, soit par 24 répondant·es au sondage. Cela représente plus d'une réponse sur quatre. Le phénomène n'est pas isolé et semble se produire sur tout le pourtour de l'école, notamment sur les avenues Lebrun et Mercier. Ce sont principalement des stationnements en double file qui sont observés et mentionnés, le matin comme l'après-midi. Des automobilistes ont également été vu·es se stationnant devant les entrées de ruelles, voire sur une saillie de trottoir. Comme le mentionne une personne ayant participé au sondage, il se produit un « vrai fouillis le matin autour de l'école ». La section *Portrait de l'école* a précédemment détaillé le nombre de places disponibles pour le débarcadère automobile et les zones de stationnement interdit. En dépit de ces réglementations, il semble y avoir une saturation de parents conducteurs désirant déposer leur enfant le plus près possible de l'école, en vitesse. Pourtant, plusieurs espaces sans réglementation sont disponibles ailleurs, sur la rue Sainte-Claire notamment. Une personne ayant répondu au sondage suggère une solution intéressante, soit de se stationner un peu plus loin de l'école :



« À quoi bon vouloir à tout prix être stationné au pied des marches avec la voiture ? Quelques centaines de pieds de marche n'ont jamais fait de tort à personne ! »

Création d'un programme d'incitation au transport actif pour réduire la part modale de l'automobile aux abords des écoles.

Au-delà du Trottibus, un programme de récompenses pourrait être établi pour encourager les jeunes piéton·nes et cyclistes. Plus de déplacements actifs impliquent forcément moins de voitures stationnées aux abords des écoles.



Organisation d'un groupe de covoiturage. À défaut d'être trop loin de l'école pour s'y rendre en transport actif, certain·es élèves bénéficieraient grandement d'un réseau de covoiturage entre voisin·es. En regroupant les familles par paires, cette initiative pourrait réduire de moitié le nombre de véhicules autour de l'école. Cette recommandation nécessite une implication forte de la part de la direction.



Déployer des actions de sensibilisation aux abords de l'école.

La répression policière ayant ses limites, l'arrondissement pourrait agir en concertation avec l'école et des organismes œuvrant dans le transport actif pour organiser des *blitz* de renforcement des bons comportements. De précédentes campagnes en sécurité routière ayant servi dans le renforcement positif et l'humour distribuaient des « amendes » de bonne conduite aux automobilistes qui respectent la signalisation de stationnement ou qui privilégient les débarcadères 15 minutes. Il pourrait s'agir d'un projet éducatif de l'école (marquage au sol, projet artistique) ou encore d'une initiative à l'échelle de l'arrondissement.



2. Traverse à un endroit non autorisé

Moins observé et mentionné (seulement deux répondant·es) que les situations de stationnement, le comportement de traverse entre intersections est tout de même encouragé par deux aspects : la présence de deux entrées de ruelle devant l'école (avenue Mercier et avenue Lebrun), ainsi que le stationnement en double. D'une part, les élèves qui empruntent les ruelles pour revenir à leur domicile préfèrent traverser la rue à la hauteur de la ruelle, et non à l'intersection. D'autre part, les automobilistes stationné·es en double file, à même la voie de circulation, font souvent traverser leur enfant à l'endroit où la voiture est stationnée. Ces trajectoires périlleuses sont difficilement prévisibles par les automobilistes et peuvent entraîner des collisions.

Alors qu'il serait facile de jeter le blâme sur les piéton·nes, il serait mieux avisé d'aménager ladite rue en facilitant la traverse entre intersections. Plusieurs aménagements du type sont observables aux abords des écoles montréalaises (p. ex. école Saint-André-Apôtre). Dans l'arrondissement, un aménagement du type a également été installé dans le cadre du parc

Antenne Longue-Pointe. Au-delà d'ajouter un passage piéton prioritaire (bandes jaunes), il incombe de modifier la géométrie de la rue en surélevant ce passage piéton, pour que le changement de niveau s'applique aux automobilistes.

Les passages par des endroits interdits concernent également les automobilistes qui empruntent les ruelles pour traverser des îlots, une pratique illégale d'après le *Règlement sur la circulation et le stationnement* de la Ville de Montréal, article 14.

 **Sécurisation des entrées de ruelle vis-à-vis l'école, sur les avenues Mercier et Lebrun.** Aménager des passages piétons non contrôlés (bandes jaunes) entre intersections devient une pratique courante dans les rues résidentielles de Montréal. D'ailleurs, si la personne piétonne traverse à partir d'une hauteur supplémentaire, elle devient plus visible et l'automobiliste est incité-e à ralentir. Cet aménagement sécurise ainsi le fameux comportement de *jaywalking*. Une cloche de béton pourrait également être placée à l'entrée de la ruelle pour y fermer partiellement l'accès automobile, après consultation des riverain-es.



Ruelle et jaywalking, avenue Mercier.



3. Excès de vitesse

Un total de 20 parents répondants sur 88, soit près du quart de l'échantillon, a relevé une vitesse automobile excessive aux abords de l'école, y compris sur les rues locales. Ces rues permettent une vitesse excessive selon diverses circonstances : un manque de mesures de contrôle de la circulation (panneaux d'arrêt) sur la rue Sainte-Claire et l'avenue Pierre-De Coubertin ; la longueur de l'avenue Lebrun, l'une des rares à relier directement la rue Sherbrooke Est à la rue Notre-Dame Est ; et enfin, la largeur de l'avenue Mercier. Toutes ces circonstances confèrent plus d'aisance aux automobilistes et amplifient l'effet « piste de course ». Les parents sondé-es évoquent des solutions envisageables : identification des corridors scolaires, panneaux d'arrêt supplémentaires, passages piétons, saillies de trottoir.

Plusieurs options sont possibles pour réduire la vitesse des automobilistes et les inciter à s'arrêter, autant en matière de signalisation qu'en aménagement.

Dans le contexte, les **recommandations** suivantes sont suggérées :



Ajout d'un feu de circulation avec phase protégée pour les piétons à l'intersection des avenues Lebrun et Pierre-De Coubertin.

La recension des accidents et les observations sur le terrain ont fait état de plusieurs collisions et excès de vitesse sur les deux rues susmentionnées. Sur un corridor scolaire, particulièrement au coin d'un parc, la sécurité des usager-es vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Cette intersection sécurisée pourra également encourager les déplacements indépendants des élèves.



Changement de direction de l'avenue Lebrun. Cette mesure jouerait un coup double. En modifiant le sens de circulation sur un court tronçon, la circulation de transit nord-sud sur l'avenue Lebrun deviendrait impossible. Ainsi, l'avenue Lebrun deviendrait à sens unique vers le nord entre l'avenue Pierre-De Coubertin et la rue de Marseille. Cela permettrait aux parents conducteurs en partance du sud de se rendre à l'école plus facilement. En étendant cette déviation jusqu'à la rue de Marseille, les automobilistes ne transiteraient pas par la rue Sainte-Claire. De plus, cette mesure impliquerait une moins grande affluence sur l'avenue Lebrun à la hauteur de la cour d'école.



Mise en place d'aménagements temporaires ou permanents aux abords de l'intersection de l'avenue Lebrun et de la rue Sainte-Claire.

Des mesures d'apaisement de circulation passent un message clair aux automobilistes qui s'introduisent dans un corridor scolaire. L'intention ici est de rehausser la vigilance des automobilistes et de leur accorder moins de marge de manœuvre dans leurs virages et déplacements. Ces aménagements pourraient prendre la forme de bollards, de supports à vélo ou de saillies de trottoir. La ville de Hoboken, New Jersey, a fait de cette action son cheval de bataille dans la réalisation de son plan d'action Vision Zéro et les résultats sont probants, avec 7 ans de suite sans aucun décès routier.



4. Demi-tours des automobilistes

Le comportement a été observé à plusieurs reprises en hiver sur la rue Sainte-Claire, la seule des environs de l'école qui se trouve à double sens. Les multiples entrées charretières donnent la latitude aux automobilistes pour effectuer cette manœuvre. Celle-ci peut être périlleuse surtout lorsque les autobus scolaires déposent les élèves sur la rue Sainte-Claire. À cet effet, une recommandation s'impose.



Mise en place d'un sens unique en direction est sur la rue Sainte-Claire entre les avenues Mercier et Lebrun. Cette mesure n'affecterait pas le trajet des autobus scolaires, qui déposent les élèves en arrivant de l'ouest. Le sens unique couperait la circulation de transit ouest-est sur la rue Sainte-Claire. Les automobilistes seraient redirigés sur l'avenue Lebrun en direction nord, limitant ainsi la circulation automobile autour de l'îlot scolaire. Une telle modification implique de consulter la douzaine de riverain-es résidant sur ce tronçon de la rue Sainte-Claire.



Rétrécissement de la chaussée par l'élargissement du trottoir sud de la rue Sainte-Claire. Même si la rue Saint-Claire devenait à sens unique, une rue d'une largeur importante peut engendrer des excès de vitesse. En aménageant un trottoir plus large, les automobilistes seront forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piéton·nes et les élèves à la sortie des classes.



5. Non-respect de l'arrêt

Cet enjeu demeure préoccupant et récurrent pour les parents ayant répondu au sondage, qui ont en fait mention à 14 reprises. L'enjeu de non-respect de l'arrêt à l'intersection des avenues Pierre-De Coubertin et Lebrun a été nommé à 7 reprises, et celui de l'intersection de l'avenue Pierre-De Coubertin et de la rue Saint-Donat, à 3 reprises. Les mêmes constats sont partagés par l'équipe de L'Anonyme, qui a observé 3 infractions en 15 minutes sur une seule intersection (celle

de l'avenue Lebrun et de la rue Sainte-Claire). Des parents avancent que certaines rues se démarquent par leur affluence automobile : l'avenue Lebrun, qui descend vers le sud jusqu'à la rue Notre-Dame Est, et l'avenue Pierre-De Coubertin, une option est-ouest qui permettrait d'éviter les feux de circulation de la rue Hochelaga.



Marquage au sol des passages piétons requis sur la rue Saint-Donat et l'avenue Pierre-De Coubertin. Bien que des traverses soient permises pour les piéton·nes, plusieurs intersections des corridors scolaires ne comportent aucun passage piéton clairement identifié, ni de ligne d'arrêt pour les automobilistes. Cette absence de message clair pour les automobilistes peut facilement entraîner des demi-arrêts. Une simple intervention de peinture pourrait entraîner des gains rapides en matière de sécurité routière.



Ajout d'un feu de circulation avec phase protégée pour les piéton·nes à l'intersection des avenues Lebrun et Pierre-De Coubertin. La recension d'accidents et les observations sur le terrain ont fait état de plusieurs collisions et excès de vitesse sur les deux rues susmentionnées. Sur un corridor scolaire, particulièrement au coin d'un parc, la sécurité des usager-es vulnérables devrait primer sur la fluidité automobile. Cette intersection sécurisée pourrait également encourager les déplacements indépendants des élèves.



Mise en place d'aménagements temporaires ou permanents aux abords de l'intersection de l'avenue Lebrun et de la rue Sainte-Claire. Des mesures d'apaisement de circulation passent un message clair aux automobilistes qui s'introduisent dans un corridor scolaire. L'intention ici est de rehausser la vigilance des automobilistes et de leur accorder moins de marge de manœuvre dans leurs virages et déplacements. Ces aménagements peuvent prendre la forme de bollards, de supports à vélo ou de saillies de trottoir. La ville de Hoboken, New Jersey, a fait de cette action son cheval de bataille dans la réalisation de son plan d'action Vision Zéro et les résultats sont probants, avec 7 ans de suite sans aucun décès routier.

Recommandations

École Sainte-Claire



- A** Ajout d'un feu de circulation avec phase protégée pour les piétons
- B** Sécurisation des entrées de ruelle vis-à-vis l'école, sur les rues Mercier et Lebrun
- C** Déploiement d'activités de sensibilisation aux abords de l'école
- D** Aménagement d'une intersection avec arrêt toute direction et passages piétons
- E** Ajout d'un brigadier à l'intersection Langelier / Pierre-de-Coubertin
- F** Ajout de signalisation de corridor scolaire sur l'avenue Pierre-de-Coubertin

École Sainte-Jeanne-d'Arc



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 3700 rue Sherbrooke Est
- Bâtiment annexe : n/a
- Horaire préscolaire : 8 h 20 à 14 h 55
- Horaire primaire : 8 h 10 à 15 h 25
- Indice de défavorisation : 8
- Service de garde : Oui
- Transport scolaire : Oui, sous condition
- Nombre d'élèves : 241

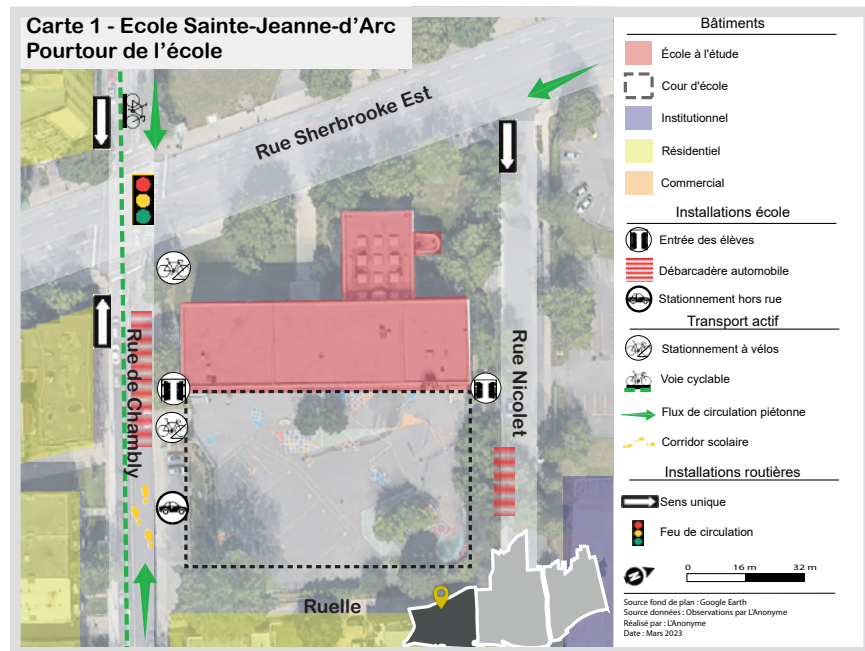
Mobilisation

- Nombre de réponses au sondage : 0
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 0
- Taux de réponse au sondage : 0%
- Trottibus : Non

École Sainte-Jeanne-d'Arc

Portrait de l'école

L'école Sainte-Jeanne-d'Arc est un établissement comportant plusieurs classes spécialisées pour enfants avec des difficultés d'apprentissage située dans la portion ouest de l'arrondissement. Accueillant 241 élèves au décompte du 30 septembre 2022, elle compte 5 classes DGA et de langage dans tous les cycles et des classes régulières et préscolaires 4 ans et cinq ans. On y retrouve 20 enseignant·es titulaires, certain·es orthopédagogues et plusieurs autres professionnels venant soutenir le point de service. La lecture est une dimension importante de l'école. Le site web de l'établissement indique orienter et organiser plusieurs activités reliées à la lecture afin de favoriser les apprentissages.



En ce qui a trait à la participation à des initiatives pour favoriser les déplacements actifs, Sainte-Jeanne-d'Arc s'est classée parmi les écoles ayant l'un des plus grands taux de participation (91%) au concours *À mon école, ça marche!* en 2023. Elle s'est abstenue de participer à l'édition de 2024. Il n'y a eu également aucune réponse reçue au sondage transmis dans le cadre du présent plan de déplacements. Il est possible qu'il y ait eu une coupure dans la communication faite à l'intention des parents.

Portrait du secteur

L'école se trouve à la limite nord de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Bordée par la rue Sherbrooke Est au nord, la rue Nicolet à l'est et la rue de Chambly à l'ouest, elle comprend une grande cour d'école du côté sud, dont la topographie du terrain rend son aménagement particulier ; elle est peu visible du trottoir et il faut y accéder par un escalier.

Artère bidirectionnelle à six voies face à l'école, la rue Sherbrooke Est est l'une des plus grandes de l'axe est-ouest de l'île de Montréal. Elle comprend dans chaque sens, aux heures de pointe, une voie réservée pour le transport collectif et le covoiturage. La vitesse maximale est de 50 kilomètres à l'heure. À l'intersection de la rue de Chambly, elle comporte un feu de circulation dans toutes les directions et un service de brigadier·e scolaire. Il n'y a aucune mesure d'apaisement de la circulation à l'intersection de la rue Nicolet.

Sur la rue de Chambly, la circulation automobile est à sens unique vers le nord, jusqu'à l'intersection de la rue Sherbrooke Est. Elle possède une bande cyclable visuellement séparée de la chaussée dans la même direction. C'est également sur cette rue qu'est situé le stationnement du personnel ainsi qu'un débarcadère pour parents taxis, en bordure de l'école, près de la rue Sherbrooke Est. Un accès à la cour d'école y est présent. Comprise dans le corridor scolaire, la vitesse maximale permise pour la circulation est de 30 kilomètres à l'heure. À l'intersection de la

rue Sherbrooke Est, du côté est, on retrouve une saillie végétalisée qui vient obliger les automobilistes à s'écarter du trottoir pour tourner vers la droite, protégeant ainsi le passage piéton à cet endroit.

Sur la rue Nicolet, du côté est du bâtiment, se trouve un deuxième accès à la cour d'école, le débarcadère des autobus ainsi qu'un autre débarcadère de 15 minutes pour voitures. Ce dernier est d'une longueur d'environ trois voitures. À sens unique vers le sud, les stationnements sont permis de part et d'autre de la rue, et la largeur de la chaussée espace de dégagement assez large entre les voitures garées. Enfin, elle constitue une voie de transit sans feu de circulation entre la rue Sherbrooke Est et la rue Hochelaga.

Construite autour de 1961, l'emplacement actuel de l'école se trouve sur le même îlot que le premier bâtiment ayant accueilli l'établissement scolaire au début du 20^e siècle. (EvalWeb, consulté le 27 juin 2024). Ce dernier étant actuellement vacant et en cours de travaux, il a accueilli jusqu'à tout récemment un Centre de la petite enfance (CPE). On trouve également à l'intérieur des limites formées par les rues Sherbrooke Est, de Chambly, Nicolet et Hochelaga des habitations de type plex, une résidence privée pour aînés et quelques commerces de proximité. L'îlot a donc la particularité de contenir deux écoles primaires et deux cours d'école parsemées de courts tronçons d'immeubles résidentiels. Plus largement, le secteur est institutionnel ; aux abords de l'école se trouve le Collège De Maisonneuve, une école intermédiaire et un CPE. Enfin, le secteur comporte plusieurs parcs, notamment les parcs Lalancette et Napoléon-Sénécal ainsi que le parc Maisonneuve à distance de marche.

TRANSPORT COLLECTIF

L'école se trouve à proximité de la station Joliette, soit à une distance de marche d'environ cinq minutes et à moins de 10 minutes de la station Pie-IX. On retrouve des lignes d'autobus en face de l'entrée principale de l'école.

En termes de voies cyclables, deux grandes pistes cyclables protégées se trouvent à proximité, soit celle desservant l'axe est-ouest sur la rue Rachel ainsi que le nouveau prolongement de la voie protégée sur l'avenue Bourbonnière. Quant aux voies partagées, elles sont présentes sur la rue de Chambly et sur la rue de Rouen. Bien reliées entre elles, la traversée au

nord ou au sud de deux grands axes routiers qui sont la rue Sherbrooke Est et la rue Hochelaga sont un enjeu à la mobilité active sécuritaire.

CORRIDOR SCOLAIRE

Les corridors scolaires s'étendent au sud de l'école. Sur la rue de Chambly, il débute du côté sud de la rue Sherbrooke Est, jusqu'à la rue de Rouen. Les rues Hochelaga et de Rouen en font également partie, entre les rues Joliettes et l'avenue Valois. Les corridors sont desservis par un service de brigadier-e sur la rue de Chambly, aux intersections des rues Sherbrooke Est, Hochelaga et de Rouen.

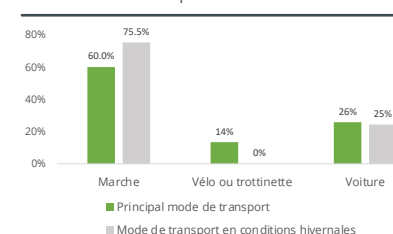
COLLISIONS

Dans le quadrilatère formé par les corridors scolaires, un total de quatre collisions impliquant un-e piéton-ne ou un-e cycliste ont été enregistrés entre 2012 et 2022 (Données ouvertes de la ville de Montréal, 2012 à 2022, Vision Zéro, 2022). Ces collisions se sont déroulées à des endroits où la circulation automobile est plus dense, dont l'intersection de la rue Sherbrooke Est et de la rue de Chambly.

Habitudes de déplacement

Pour une raison inconnue, aucune réponse de sondage n'a été transmise aux fins du présent plan de déplacement. Ainsi, l'apport précieux des parents et des adultes responsables d'élèves fréquentant l'établissement n'ont pu être pris en considération pour l'analyse de la sécurité aux abords de l'école.

Mode de transport selon les saisons



Les données utilisées relèvent de trois jours d'observation effectuées par l'équipe de l'Anonyme au mois de mai 2023 et au mois de janvier 2024. Elles ont été effectuées aux endroits suivants :

- Rue Nicolet, face à la cour d'école ;
- Rue Nicolet, à l'intersection de la rue Sherbrooke Est ;
- Rue de Chambly, près de la ruelle ;
- Rue de Chambly, à l'intersection de la rue Sherbrooke Est.

MODE DE TRANSPORT

Les graphiques suivants représentent le résultat de l'analyse de 316 déplacements recensés. Ces derniers relèvent un fait intéressant ; la part modale de chaque mode de déplacement n'est pas influencée par les conditions météorologiques. Seule l'utilisation du vélo ou de la trottinette diffère entre les deux graphiques, pour atteindre 14% lorsque les conditions météorologiques le permettent. Aucun déplacement à vélo ou trottinette n'a été constaté lors des observations durant l'hiver. Le taux atteint 14% lors du beau temps. En considérant la marche, le vélo et la trottinette sous une même catégorie, on constate qu'été comme hiver, le taux de déplacements actifs oscille autour de 75%. Les habitudes de déplacement semblent bien ancrées pour les familles de l'école Sainte-Jeanne-d'Arc.

Puisqu'aucune donnée de sondage n'a été obtenue, il est impossible de déterminer les raisons pour lesquelles les parents favorisent ce mode de déplacement. Est-ce l'âge ou la maturité des enfants? La distance à parcourir? Il serait pertinent pour l'école, dans l'objectif de réduire la circulation automobile aux abords de l'école, de recueillir ces informations afin d'éventuellement mieux orienter les actions.

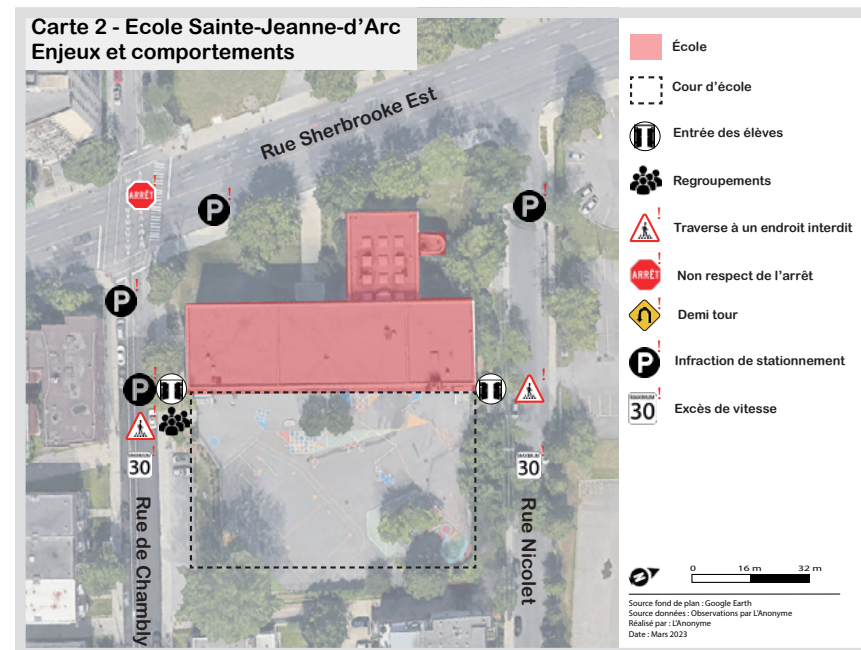
MOBILITÉ INDÉPENDANTE

Des 223 déplacements à pied comptabilisés, 51% des élèves étaient accompagné-es d'un-e adulte. Comme dans la section précédente, il est impossible d'analyser les freins à la mobilité indépendante des enfants, puisqu'aucune réponse de sondage ne permet de mettre en lumière les enjeux perçus.

Le seul témoignage disponible à propos se trouve dans le formulaire de rétroaction du concours *À mon école, ça marche!* de 2023. L'administration de l'école a nommé certaines problématiques en matière de sécurité aux abords de l'école, notamment les parents-taxis qui se stationnent en double file de déposer ou récupérer les enfants, en plus de comportements relevant de l'impatience qui mène à des manœuvres dangereuses. Également, la dangerosité de la traversée des rues Sherbrooke Est et Hochelaga est soulignée. D'ailleurs, une pétition créée par des parents inquiets aurait été déposée afin d'augmenter la sécurité des déplacements pour les élèves.

Analyse et recommandations

Quatre problématiques ont été relevées à la suite des différentes observations aux abords de l'école.



1. Infractions liées au stationnement

Des infractions liées au stationnement ont été constatées autour de l'école. D'abord, sur la rue de Chambly, certains parents taxis se stationnent en double file afin de déposer ou récupérer leurs enfants. L'étroitesse de la rue fait en sorte que de petits embouteillages se créent et que la bande cyclable se trouve empiétée. Il a également été observé que des parents utilisent le stationnement du personnel afin de déposer les enfants. Les risques de collision sont également augmentés par le manque de visibilité que peut causer le positionnement



Rue de Chambly et stationnement du personnel

du stationnement du personnel, puisque les voitures doivent s'y engager ou en sortir en empiétant sur le trottoir.

Également, certains automobilistes se garent sur la rue Sherbrooke Est du côté de l'école, bien que cette voie soit réservée pour le transport collectif aux heures de pointe. Il y est d'ailleurs interdit de s'y stationner en tout temps.

Enfin, le débarcadère sur la rue Nicolet ne semble pas répondre à l'achalandage. Les voitures se garent pour déposer ou récupérer les enfants ailleurs qu'aux endroit permis, notamment dans les zones où le stationnement est interdit entre 8h et 17h les jours d'école. Il y avait également des voitures dans le débarcadère des autobus scolaires, causant un embouteillage.



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'arrondissement et l'Agence de mobilité durable. Le débarcadère pour voitures sur la rue Nicolet semble presque avoir une valeur symbolique avec ses trois espaces de stationnement. Le retrait de ce celui-ci pourrait offrir plus d'espace aux autobus scolaires et éliminerait les enjeux d'embouteillage. Combiné à des mesures d'apaisement de la circulation, cette rue serait moins achalandée.



Débarcadère autobus, rue Nicolet



Bonification du revêtement et de la largeur des trottoirs sur la rue de Chambly pour une meilleure visibilité et une circulation plus fluide des piétons. Ceci permettrait également de créer une aire d'attente pour les parents.



2. Traverses à des endroits non-autorisés

Ce comportement piéton, aussi connu sous le terme de *jaywalking*, consiste à traverser la rue entre deux intersections. Il survient lorsqu'un-e élève veut rejoindre l'école à partir du trottoir opposé, ou encore en sortant d'une voiture stationnée, augmentant considérablement les risques de collision. Autour de l'école Sainte-Jeanne-d'Arc, le phénomène se produit tant sur la rue de Chambly que la rue Nicolet et particulièrement vis-à-vis la ruelle au sud de la cour d'école. Ce comportement a été observé au moins une vingtaine de fois.



Aménagement d'un passage piéton surélevé sur les rues Nicolet et de Chambly vis-à-vis l'entrée de la ruelle. La différence de dénivelé n'est pas à négliger; si la personne piétonne traverse à partir d'une hauteur supplémentaire, elle devient plus visible et l'automobiliste est incité-e à ralentir. Cet aménagement sécurise ainsi le fameux comportement de *jaywalking*.



3. Convivialité et sécurité des déplacements actifs

Au regard de la convivialité des déplacements actifs, certains aménagements mériteraient d'être implantés aux abords de l'école afin d'augmenter la sécurité et de favoriser le jeu pour les élèves de l'école. Sur la rue de Chambly, on observe des attroupements de parents à l'entrée de la cour lorsque la cloche sonne. À la fin des classes, plusieurs enfants jouent dans les escaliers, tant du côté de la rue Nicolet que sur la rue de Chambly. La ruelle au sud de la cour d'école est aussi un espace où beaucoup d'élèves circulent et s'amuse.

Également, dans le formulaire de rétroaction d'*À mon école, ça marche!* de 2023, l'administration a indiqué que certaines classes se sont rencontrées dans le parc Lalancette afin de marcher jusqu'à l'école ensemble. La proximité du parc avec l'école devrait être considérée dans l'implantation de mesures favorisant les déplacements actifs, d'autant plus que le côté nord et sud de ce dernier est considéré comme corridor scolaire.

En ce qui a trait aux voies cyclables, la rue de Rouen et la rue de Chambly n'ont que des bandes cyclables visuellement séparées de la chaussée, qui offrent peu de sécurité en interface avec l'espace destiné à la circulation automobile. Il serait pertinent de les sécuriser et de les intégrer au réseau existant de voies cyclables physiquement séparées à proximité. Il s'agit d'une opportunité de consolider la sécurité des déplacements aux abords de l'école.



Mise en place d'un Trottilus pour inciter les élèves à utiliser le transport actif. Au Québec, le programme Trottilus de la Société canadienne du cancer encadre le tout. Plusieurs avantages sont recensés à la suite de l'implantation d'un autobus pédestre : amélioration de la sécurité; amélioration de l'organisation familiale; réduction des émissions de GES; retombées éducatives; hausse de la sociabilité et de l'entraide dans les quartiers. Les déplacements se font avec une personne adulte.



Marquage au sol zone scolaire



Intégration d'un parcours ludique. Les parcours ludiques sont des circuits visuellement identifiés afin d'encourager les déplacements actifs des enfants et le jeu, tout en signalant le déplacement des écolier-es aux autres usager-es de la route. Le parcours pourrait s'arrimer aux points d'intérêt des jeunes, comme le parc Lalancette, la ruelle, ou encore les escaliers menant à la cour d'école.



Aménagement d'une voie cyclable protégée sur la rue de Chambly



Reconfiguration des phases de circulation à l'intersection de la rue Sherbrooke Est et de la rue de Chambly. L'ajout d'un feu piéton exclusif réduirait le nombre de voitures qui s'engagent dans un virage pendant que les élèves traversent l'intersection.



4. Excès de vitesse

À l'intersection de la rue Nicolet et de la rue Sherbrooke Est, il a été constaté que des voitures semblaient dépasser la limite de vitesse permise. Les automobilistes arrivant de la rue Sherbrooke Est effectuent un virage rapide et serré contre le trottoir en s'engageant sur la rue Nicolet en maintenant une bonne vitesse, car il n'y a aucun arrêt obligatoire ou de feu de circulation à cet endroit. À cela s'ajoute la largeur de la chaussée, qui permet une circulation sans entraves.

 **Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation.** D'abord, l'implantation de saillies de trottoir à l'intersection de la rue Sherbrooke Est obligerait les automobilistes à ralentir avant de s'engager sur la rue Nicolet et réduirait le temps de traversée des piéton·es arrivant de l'est. Ensuite, le rétrécissement de la voie par l'élargissement des trottoirs et l'ajout de bordures végétalisées sur tout le tronçon de la rue permettrait des déplacements actifs plus conviviaux, en plus de réduire la possibilité de vitesse des automobilistes qui devraient manœuvrer dans une rue plus étroite.



Ajout de dos-d'âne. Ces infrastructures physiques peuvent réduire sensiblement la vitesse automobile.



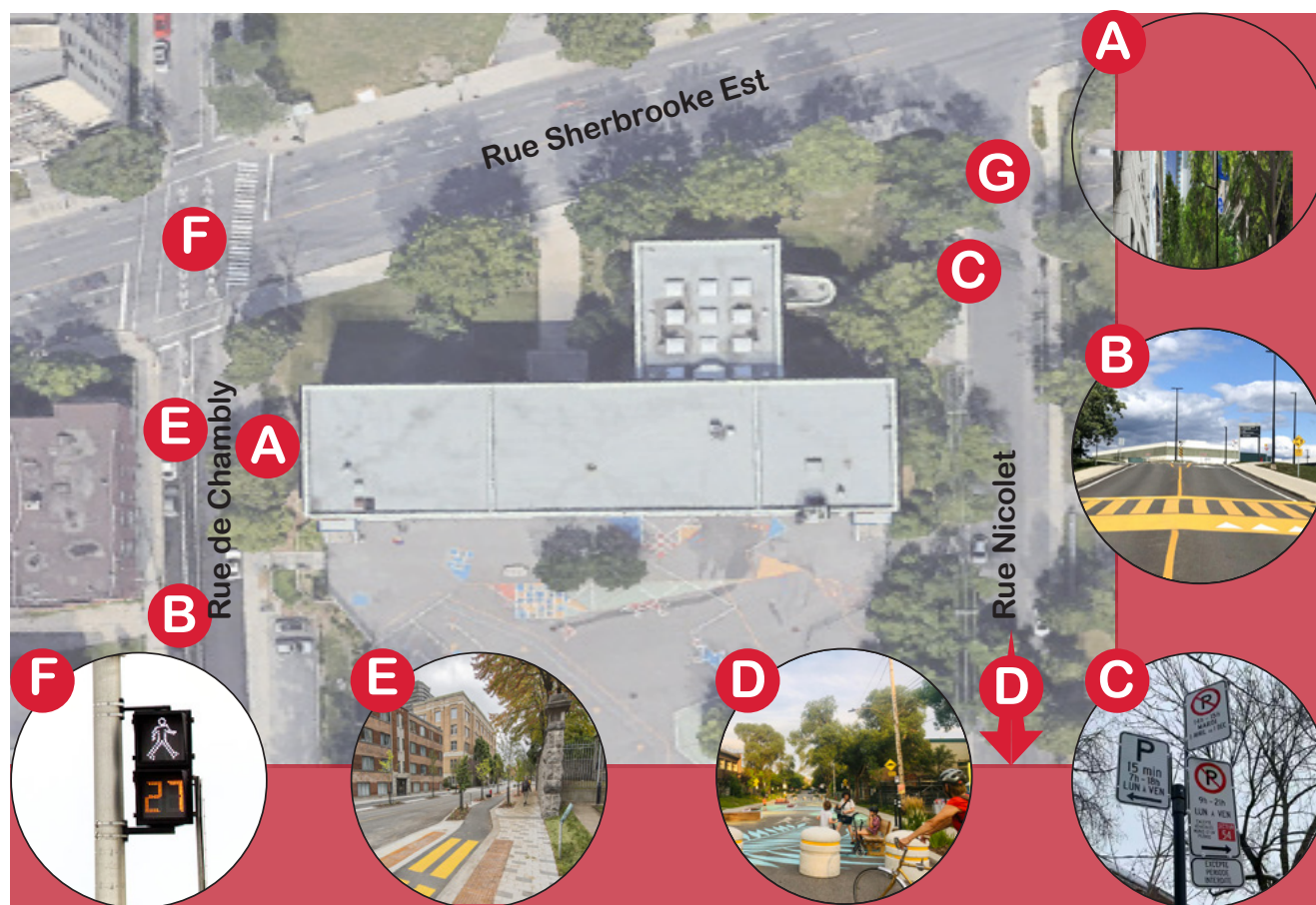
Intégration de la rue Nicolet dans le corridor scolaire. L'ajout de la rue Nicolet dans les corridors scolaires serait l'occasion d'informer les automobilistes de la proximité d'une école. Une signalétique claire et des afficheurs de vitesse (radars pédagogiques) devraient être ajoutés aux abords de l'école.



Trottoir sud de la rue Sherbrooke

Recommandations

École Sainte-Jeanne-d'Arc



- A** Bonification du revêtement et de la largeur des trottoirs sur la rue de Chambly
- B** Aménagement d'un passage piéton surélevé vis-à-vis l'entrée de la ruelle
- C** Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère
- D** Intégration d'un parcours ludique et extension du corridor scolaire
- E** Aménagement d'une voie cyclable protégée sur la rue de Chambly
- F** Reconfiguration des phases de circulation à l'intersection
- G** Rétrécissement de la chaussée par l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation

École Sainte-Louise-de-Marillac



Caractéristiques de l'école

- Bâtiment principal : 8100, rue de Marseille
- Bâtiment annexe : 8075, rue Hochelaga
- Service de garde : Oui
- Transport scolaire : Oui
- Trottibus : Non
- Nombre d'élèves : 340
- Horaire préscolaire : 8h55 à 15h12
- Horaire primaire : 8h10 à 15h25
- Spécifications : Classes Arc-en-ciel (TSA)
- École en milieu défavorisé. Statut de défavorisation IMSE : 8

Mobilisation

- Nombre de réponse au sondage : 2
- Nombre d'enfants identifié-es dans le sondage : 2
- Taux de réponse au sondage : 1 %
- Participation au concours *À mon école ça marche* : 2023 (56%)
- Participation au programme *Cycliste averti* : 2014-2022

École Sainte-Louise-de-Marillac

Portrait de l'école

Les deux bâtiments de l'école Sainte-Louise-de-Marillac se situent dans le quartier Mercier-Est, à proximité du métro Honoré-Beaugrand et de l'autoroute 25.

Le bâtiment principal de l'établissement scolaire est délimité par la rue de Marseille (façade avant), la rue Cirier (ouest), la rue Liébert (est) ainsi que l'avenue Pierre-de Coubertin (sud). Le bâtiment accueille les élèves de la troisième à la sixième année. Un aspect de l'îlot scolaire consiste en la présence du parc Liébert jouxtant la cour d'école. De fait, les élèves entrent principalement par l'entrée de la cour d'école en passant par le parc ou bien par la rue Liébert. Quant au secrétariat et au débarcadère d'autobus, ils donnent tous deux sur la rue de Marseille. Un débarcadère automobile de 15 minutes est clairement identifié sur la rue de Marseille.

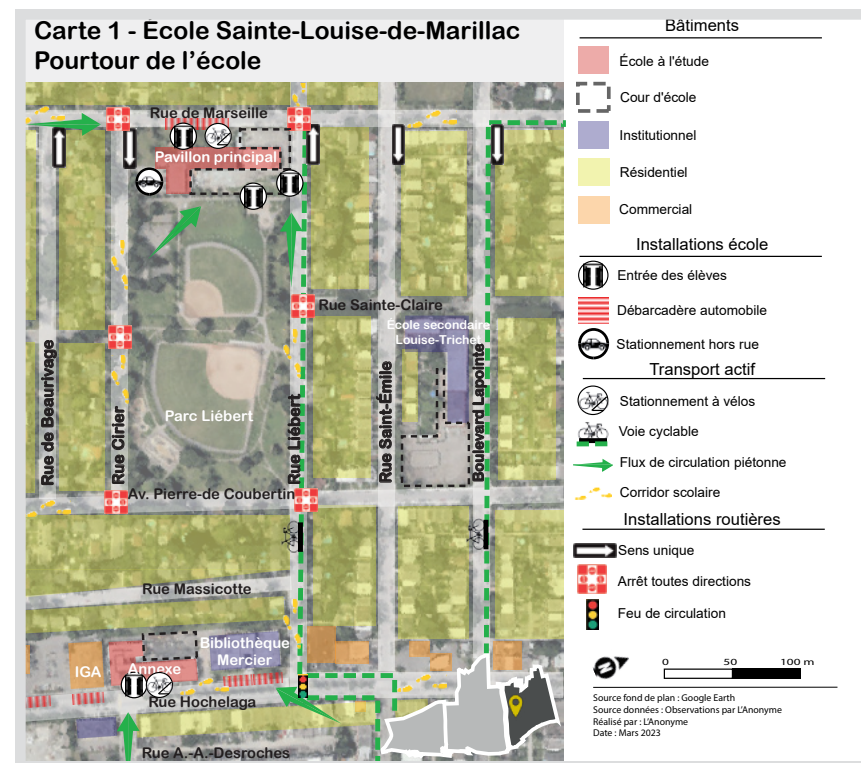
Quant à l'annexe, sa construction récente sur la rue Hochelaga peut faire sourciller certain·es expert·es en sécurité routière. Cet ajout a tout de même permis de retirer les classes modulaires anciennement placées dans la cour d'école du bâtiment principal, et par extension, de redonner l'ensemble de la cour aux élèves. Le nouveau bâtiment accueille les groupes de la maternelle à la deuxième année. Il détient une longue façade donnant sur la rue Hochelaga; la cour d'école est accessible par une ruelle à l'est. Fait à souligner, la rue Hochelaga à cette hauteur s'est accordée une cure minceur (*road diet*). Un terre-plein de 4,5 mètres laisse une voie de circulation dans chaque direction. Le débarcadère pour autobus se situe directement à l'est de l'intersection Hochelaga / A.A.-Desroches, tandis qu'une dizaine de cases de débarcadère automobile sont parsemées sur la rue Hochelaga.

Le réseau de corridors scolaires des deux établissements surprend par son ampleur, avec 4,2 kilomètres. Cependant, il peut paraître discontinu et contre-intuitif. Certaines rues éloignées font partie du réseau, alors que d'autres rues adjacentes à l'école (Hochelaga et Cirier) ne sont pas

couvertes dans leur ensemble. Une brigadière scolaire a été remarquée à l'intersection Hochelaga / Liébert, aux abords de l'annexe.

Portrait du secteur

La morphologie du secteur attenant à l'école se distingue des quartiers centraux de Montréal. Les typologies résidentielles les plus courantes demeurent les *bungalows* sur les rues locales et les appartements de type walk-up sur la rue Hochelaga : cela implique une multitude d'entrées





charretières sur les rues résidentielles. Alors que les environs du bâtiment principal demeurent strictement résidentiels, l'annexe est encadrée par plusieurs commerces.

Basé sur les statistiques du recensement canadien de 2021, le secteur environnant (0.0007) a connu une légère de population de 0,5 % entre 2016 et 2021. Il s'agit d'une population légèrement plus âgée que celle de l'arrondissement : l'âge médian y est de 44 ans alors que l'arrondissement enregistre un âge médian de 39 ans. Cela s'explique par une représentation plus marquée du groupe d'âge des 65 ans et plus dans le secteur (19 %).

Le secteur comprend 1460 familles en 2021, dont 345 monoparentales. Il s'agit tout de même de 24% des familles, une proportion similaire à l'arrondissement qui compte 22% de familles monoparentales. La taille des familles demeure similaire peu importe l'échelle, avec 2,7 personnes par famille en moyenne. À l'inverse, les personnes vivant seules représentent 44 % des ménages dans le secteur, une proportion égale à celle de l'arrondissement.

Enfin, la population à faible revenu a légèrement augmenté dans le secteur depuis 2016. Cette paupérisation est commune dans Mercier-Est, alors qu'elle n'est pas observée dans les autres quartiers de Mercier-Ouest et Hochelaga-Maisonneuve. Quant au logement, nous observons une statistique qui diffère grandement de la situation dans l'arrondissement : un ménage sur deux est propriétaire, alors que dans l'arrondissement, les locataires sont majoritaires à 60%.

La mobilité dans le secteur semble centrée sur l'automobile : 58 % des résident-es utilisent la voiture pour se rendre au travail. Le secteur a majoritairement recours à l'automobile pour ces trajets, avec une part modale de 60%. Plus d'une personne sur trois utilise le transport en commun, tandis que le transport actif ramasse les miettes (7%). L'usage du vélo utilitaire demeure marginal, avec 1% des déplacements. Ce portrait de quartier contraste avec celui de l'arrondissement, où 53% des personnes utilisent l'automobile et 11% emploient le transport actif pour leurs déplacements domicile-travail.

La marginalité du vélo s'explique probablement par l'absence de voies cyclables protégées dans les alentours de l'école. Sur l'îlot scolaire, la

rue Liébert comprend deux bandes cyclables unidirectionnelles depuis 2018. Néanmoins, l'absence de zone tampon entre la bande cyclable et la voie de stationnement met en danger les cyclistes contre l'emportierage. Qui plus est, la rue Liébert se termine abruptement à la rue Hochelaga. Pour descendre plus au sud, les cyclistes doivent transiter par la rue Hochelaga sur un court tronçon. L'option la plus sécuritaire se situe plus loin de l'école : il s'agit du REV Souigny, une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la voie de circulation par des bollards.

L'école est avantageusement localisée pour bénéficier du transport collectif, en particulier le pavillon principal. Celui-ci est situé à 8 minutes de marche du métro Honoré-Beaugrand. Autrement, plusieurs lignes d'autobus transitent par la rue Honoré-Beaugrand, dont un arrêt se trouve à 200 mètres du pavillon principal. Il est ainsi possible de monter à bord de la ligne 28 Honoré-Beaugrand, la ligne 85 Hochelaga de même que la ligne 189 Notre-Dame. Ces mêmes autobus passent à proximité de l'annexe.

L'historique des collisions impliquant un-e piéton-ne ou un-e cycliste sur les corridors scolaires de l'école fait état de 23 collisions en 11 ans, soit plus de deux collisions par an. Ce nombre élevé peut s'expliquer par l'ampleur du réseau de corridors scolaires. 9 cyclistes et 14 piétons ont été impliqué-es dans ces situations, notamment trois blessé-es graves. Ces collisions se produisent principalement sur la rue Honoré-Beaugrand (13), la rue Hochelaga (9) et la rue de Teck (4). L'îlot scolaire a fait l'objet d'une collision à une seule reprise; c'est plutôt aux extrémités des corridors scolaires, notamment à l'intersection du métro Honoré-Beaugrand, que surviennent le plus grand nombre d'incidents. Il est malheureusement impossible d'analyser si l'implantation de l'annexe sur la rue Hochelaga a suscité davantage de collisions, puisque nos données s'arrêtent en 2022.

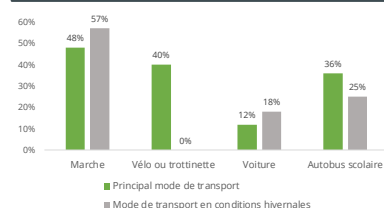


Habitudes de déplacement

Cette section demeure incomplète en raison d'un échantillon insuffisant de réponses à notre sondage. Toutefois, nos observations précises aux deux pavillons nous permettent de dresser un portrait partiel sur la mobilité de l'établissement scolaire.

Le transport scolaire par autobus et minifourgonette est largement utilisé dans les deux bâtiments de l'école, au point de supplanter l'automobile en toute saison. Toujours est-il que la marche demeure le mode de transport dominant, particulièrement l'hiver. Pas moins de 184 élèves ont été observés à pied. L'hiver a également un impact sur la part modale de l'automobile. Deux fois plus d'automobiles ont été observées durant la saison froide.

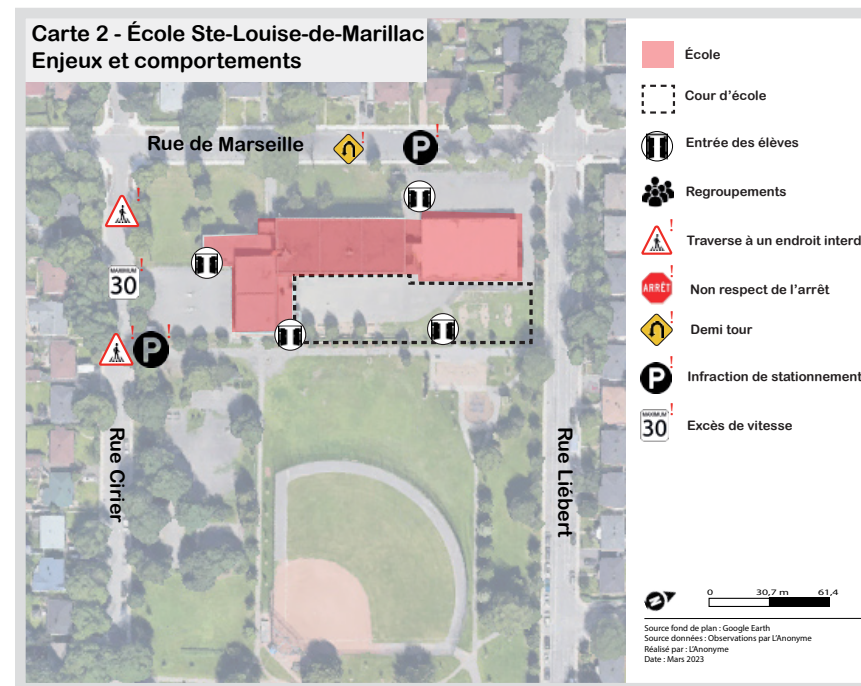
Mode de transport selon les saisons



Analyse et recommandations

Ici, il incombe de traiter séparément le pavillon principal et l'annexe, qui vivent des réalités d'aménagement fort différentes.

PAVILLON PRINCIPAL





1. Non-respect de l'arrêt

Il s'agit de l'enjeu le plus souvent observé aux deux intersections de la rue Marseille. En seulement deux séances de 15 minutes, 23 automobilistes ont fait un arrêt incomplet, souvent bien au-delà de la ligne d'arrêt. À l'intersection Liébert / Marseille, il s'agit surtout d'automobilistes circulant sur la rue Liébert en direction nord. À l'inverse, l'infraction sur l'intersection Cirier / Marseille est commise en majorité par des automobilistes roulant en direction est sur la rue de Marseille. Il sera impossible d'y reconfigurer les aménagements; des saillies de trottoir ont été récemment aménagées.



Ajout d'un.e brigadier.e à l'intersection Cirier / Marseille. La rue de Marseille comporte déjà des mesures d'apaisement de la circulation à cette intersection. L'ajout d'un service de brigadier.e réduirait les comportements dangereux des automobilistes en permettant la gestion de l'intersection et la priorisation des déplacements actifs, tout en assurant une présence sécurisante pour les parents inquiets par le comportement des automobilistes.



2. Infraction liée au stationnement

Le comportement a été observé particulièrement sur la rue Cirier : en 15 minutes, trois parents ont déposé leur enfant en voiture dans une zone de stationnement interdit. Pourtant, il s'agirait d'un débarcadère assez logique qui permet aux enfants de passer par le parc et rejoindre la cour d'école. Lors de nos observations, la rue était très peu fréquentée, la voie de stationnement était vide et aucun stationnement en double file n'était répertorié. Sans voiture stationnée, cette rue de 9 mètres de large pourrait aisément devenir une piste de course. Quant à la rue de Marseille, les automobilistes se stationnent au « mauvais endroit », soit devant la cour d'école. Le débarcadère automobile est plutôt vis-à-vis le bâtiment. Aucun enjeu de sécurité ne semble justifier l'interdiction de stationnement devant la cour d'école.



Retranchement de la voie de stationnement à l'est de la rue Cirier au profit de mesures d'apaisement de la circulation.

En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon, des supports à vélo ou du mobilier sur rue, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir confère un espace supplémentaire pour les piétons, ce qui s'avère crucial lors de regroupements.



Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère, conjointement avec l'arrondissement et l'Agence de mobilité durable.

En compensation du retrait des cinq places de stationnement sur la rue Cirier, quatre cases de stationnement-débarcadère pourraient être ajoutées sur la rue de Marseille, vis-à-vis la cour d'école, à l'est du dos-d'âne. Le stationnement n'est pas saturé mais gagnerait à être mieux géré et optimisé.



3. Traverse à un endroit non autorisé

Ce phénomène se concentre au sud de l'intersection Marseille / Cirier. Lors des observations, les élèves venant de l'ouest quittent la rue de Marseille pour se diriger vers la ruelle donnant accès à la cour d'école. Le piéton privilégiant toujours le chemin le plus court, plusieurs élèves ont traversé en oblique, au sud de la saillie de trottoir. Ce comportement n'a pas entraîné d'accrochage en raison du faible débit automobile. D'ailleurs, aucune collision piétonne n'a été recensée en 11 ans à cet emplacement. Tout de même, mieux vaut prévenir que guérir et opter pour des mesures d'apaisement en amont.



Retranchement de la voie de stationnement à l'est de la rue Cirier au profit de mesures d'apaisement de la circulation.

En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon, des supports à vélo ou du mobilier sur rue, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir diminue le temps de traverse pour les piétons et sécurise la traverse.



Conversion de la rue Cirier en une rue partagée. Considérant l'âge des enfants circulant autour du pavillon principal, la part modale de la marche et la longueur assez restreinte de la rue Cirier (700m), il est tout à fait possible d'introduire des concepts innovants dans ce secteur. Une rue partagée permet aux piétons de marcher dans la rue en tout temps et leur donne la priorité sur tout le tronçon. La mesure profiterait également au parc Liébert en favorisant son accès. Évidemment, au-delà de la signalisation, un marquage au sol distinct et des mesures d'apaisement de la circulation informeront les automobilistes. Il sera de mise de consulter les riverains de la rue Cirier à ce sujet.



4. Excès de vitesse

Cet enjeu a été observé surtout sur la rue Cirier. Malgré des saillies de trottoir et un dos-d'âne à la hauteur du stationnement du personnel scolaire, une vitesse élevée a été perçue à plusieurs reprises le matin. Cela s'explique probablement par l'absence de voitures stationnées de part et d'autre de la chaussée et la pente descendante : la largeur de la voie et la gravité deviennent des accélérateurs naturels.



Retranchement de la voie de stationnement à l'est de la rue Cirier au profit de mesures d'apaisement de la circulation. En ajoutant des saillies de trottoir sur tronçon, des supports à vélo ou du mobilier sur rue, les automobilistes sont forcés de garder le cap, en plus d'être restreints dans leur vitesse. Enfin, l'ajout de saillies de trottoir diminue le temps de traverse pour les piétons et sécurise la traverse.



Conversion de la rue Cirier en une rue partagée. Considérant l'âge des enfants circulant autour du pavillon principal, la part modale de la marche et la longueur assez restreinte de la rue Cirier (700m), il est tout à fait possible d'introduire des concepts innovants dans ce secteur. Une rue partagée abaisse la vitesse maximale à 20 kilomètre/h. La mesure profiterait également au parc Liébert en favorisant son accès. Évidemment, au-delà de la signalisation, un marquage au sol distinct et des mesures d'apaisement de la circulation informeront les automobilistes. Il sera de mise de consulter les riverains de la rue Cirier à ce sujet.



5. Demi-tours des automobilistes

Seule rue à sens unique aux abords immédiats de l'école, la rue de Marseille détient une largeur permettant les demi-tours des automobilistes. Il s'agit bien souvent de parents conducteurs, provenant de l'ouest, qui rebrousse chemin après avoir déposé leur enfant. Le comportement a été moins observé que les enjeux précédents, mais demeure tout de même un enjeu de sécurité pour les automobilistes et les cyclistes sur la chaussée. Qui plus est, la manœuvre est facilitée par cinq entrées charretières qui permettent aux voitures d'empiéter sur le trottoir, compromettant la sécurité des élèves à pied.



Instauration d'un sens unique sur la rue de Marseille. Présentes dans plusieurs quartiers de Montréal, les rues à sens unique facilitent la traversée pour les piétons, qui n'ont pas à surveiller deux directions à la fois. Également, en cas de stationnement en double file, les voitures n'ont pas à circuler à contre-sens.



Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue de Marseille. Cette mesure jouerait un coup double en rétrécissant la largeur de la chaussée, tout en fournissant une option de déplacement domicile-école pour les élèves. Évidemment, cet aménagement comprendrait une séparation physique de la voie (bordure de béton, bollards, etc.) et serait présent de part et d'autre de la rue. Un lien cyclable est-ouest demeure crucial dans le secteur. Le choix d'une piste bidirectionnelle sur le côté nord s'explique par le sens unique de la rue locale, de même que la présence de débarcadères d'automobiles et d'autobus sur le côté sud.

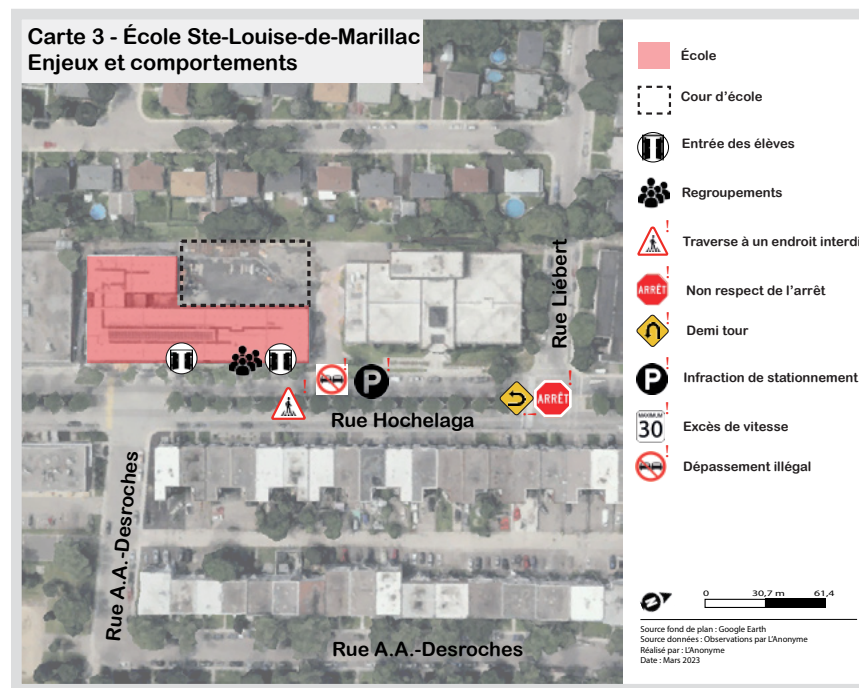
La récente ouverture de l'annexe à l'été 2023 a amené son lot d'enjeux, ce à quoi l'arrondissement a rapidement agi. En 2023, un bouton d'appel et des panneaux clignotants ont consolidé le passage piéton non contrôlé (bandes jaunes) à l'intersection A.A.-Desroches / Hochelaga. Des interventions sont d'ailleurs prévues durant l'été 2024 pour apaiser la rue A.A.-Desroches qui fait face à l'école, interventions qui répondent à certaines de nos préoccupations (Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, 2024). En effet, cette intersection méritait mieux; au Québec, le non-

respect des passages piétons non contrôlés sur une artère est une tendance lourde. L'arrondissement a donc opté pour l'ajout de saillies de trottoir, en lieu et place des bollards faisant office de saillies transitoires. Plus encore, une étude pour l'ajout de feux de circulation est en cours. L'Anonyme recommande vivement cette dernière option, puisque l'actuel recours à un bouton d'appel pour traverser une rue déroge aux principes d'accessibilité universelle. Enfin, la mise en sens unique vers le nord de la rue A.A.-Desroches est saluée et limitera les virages à partir de la rue Hochelaga

En l'occurrence, nous nous concentrerons sur les enjeux résiduels qui ne concernent pas cette intersection.

Analyse et recommandations

ANNEXE





1. Traversée à un endroit non autorisé

Le comportement des piétons traversant la rue Hochelaga entre les deux intersections scolaires a été observé trois fois en 15 minutes d'observation, dont une mère avec son enfant. En hiver, les traces de pas dans la neige en font foi. Le motif de ce *jaywalking* semble incertain. D'un côté de la rue se trouvent des logements de haute densité; de l'autre côté sont établis l'école, la bibliothèque et l'épicerie IGA. Une chose est sûre, le piéton prendra toujours le chemin le plus court. Toutefois, les urbanistes peuvent infléchir cette tendance en aménageant le chemin le plus sécuritaire, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.



Ajout d'un feu de circulation avec phase piétonne protégée à l'intersection Hochelaga / A.A.-Desroches. 300 mètres séparent les deux passages piétons actuels offrant un minimum de protection sur le tronçon à l'étude de la rue Hochelaga. En configurant une troisième option, l'arrondissement offre une raison de moins aux piétons de traverser la rue où bon leur semble.

Installation de barrières sur le terre-plein de la rue Hochelaga.

Cette recommandation est émise avec une grande réserve. Bien qu'une barrière physique soit le moyen le plus efficace pour contrer le *jaywalking*, c'est une mesure qui nuira à la perméabilité du quartier, à la visibilité des automobilistes et au paysage. Tout de même, cette mesure a été observée lors de la réfection du boulevard Saint-Michel et autres artères dans une optique de sécurité routière. Cette deuxième recommandation est conditionnelle à l'insuccès de la première.



2. Dépassement illégal

Cet enjeu se décline en deux comportements. Le premier a été observé à deux reprises un matin : il s'agit de dépassements par la droite par des automobilistes. Lors d'un bouchon de circulation en direction ouest, deux conducteurs ont emprunté la voie de stationnement pour tenter de contourner le trafic par la droite, sans

grand succès. Cette manœuvre périlleuse est à proscrire, particulièrement dans une zone de débarcadère pour enfants. La deuxième manœuvre se produit lorsque l'autobus scolaire débarque les élèves devant l'annexe. Conformément au Code de la sécurité routière, tout usager de la route doit s'immobiliser aux abords de l'autobus, dans un sens comme dans l'autre, à l'exception des voies séparées par un terre-plein. Ainsi, toujours le matin, deux automobilistes ont fait fi de cette obligation et ont dépassé l'autobus en direction ouest pendant que son panneau d'arrêt était levé.



Bonifier la signalisation de zone scolaire au moyen de panneaux et de marquage au sol. Il sera malheureusement impossible de retrancher la voie de stationnement, qui est essentielle au débarcadère d'autobus. Néanmoins, des panneaux indiquant la zone scolaire davantage en amont et du marquage au sol coloré sur la voie de stationnement aideront à passer un message clair aux usagers de la route. Présentement, la zone scolaire est indiquée sur 14 mètres, ce qui est nettement insuffisant.



Ajout d'une saillie de trottoir à mi-tronçon. Cette mesure empêchera le dépassement par la droite tout en sécurisant les déplacements des piétons sur un trottoir déjà très fréquenté. L'emplacement exact sera à déterminer conjointement avec l'école et son réseau d'autobus scolaires, la bibliothèque et l'arrondissement.



3. Infraction liée au stationnement

Ces infractions sont commises dans un court laps de temps, soit 15 minutes avant le début des classes. La voie de stationnement devant l'école étant consacrée au débarcadère automobile, les parents conducteurs se rabattent sur les cases devant la bibliothèque, qui font l'objet de restrictions. Or, des espaces licites sont disponibles ailleurs, sur la rue Liébert et devant l'épicerie IGA. Nous ne pouvons recommander à tous les parents de se déplacer en transport actif, étant donné l'âge et l'autonomie des enfants de l'annexe. Rappelons-le, les élèves ont entre quatre et huit ans. De fait, voici trois recommandations qui nous semblent logiques



Organisation d'un groupe de covoiturage. À défaut d'être trop loin de l'école pour s'y rendre en transport actif, certains élèves bénéficieraient grandement d'un réseau de covoiturage entre parents voisins. En regroupant les familles par paires, cette initiative pourrait réduire de moitié le nombre de véhicules autour de l'école. Cette recommandation nécessite une implication forte de la part de la direction.



Mise en place d'un Trottabus pour inciter les élèves à utiliser le transport actif. Au Québec, le programme Trottabus de la Société canadienne du cancer encadre le tout. Plusieurs avantages sont recensés à la suite de l'implantation d'un trottabus : amélioration de la sécurité; amélioration de l'organisation familiale; réduction des émissions de GES; retombées éducatives; hausse de la sociabilité et de l'entraide dans les quartiers.



Mise en place d'un partenariat avec l'épicerie IGA visant la mutualisation et la sécurisation de son stationnement hors rue. D'une superficie de 1750 m², le stationnement de cette épicerie locale peut présenter accommoder jusqu'à 37 voitures. La mutualisation des espaces selon des horaires complémentaires devient une pratique courante et stratégique en urbanisme tactique. Dans notre cas, les classes débutent à 8h alors que l'épicerie ouvre à 8h. Nous pouvons supposer que l'achalandage de l'épicerie à cette heure reste modeste. Une section pourrait être réservée à un débarcadère pour les parents de l'école, notamment la section longeant le trottoir qui comporte actuellement sept places. Néanmoins, des interventions devront être effectuées sur le stationnement pour le sécuriser : marquage au sol, dos-d'âne sur entrée charretière, signalisation et végétation ne sont que quelques exemples. Également, l'épicerie devra imposer aux camions de livraison de circuler uniquement par l'entrée la plus à l'ouest.



4. Non-respect de l'arrêt

L'enjeu a été observé à l'intersection Liébert / Hochelaga et à l'intersection A.A.-Desroches / Hochelaga. Tel que mentionné précédemment, aucun commentaire ne sera émis sur cette dernière. Selon la brigadière postée sur la rue Liébert, plusieurs automobilistes passent sur leur feu rouge et ne respectent pas les directives. Elle a d'ailleurs rapporté une collision entre un enfant et un-e automobiliste en février 2024. En 15 minutes d'observation, l'équipe de l'Anonyme a recensé un seul non-respect du feu de circulation. Tout de même, la situation doit être rectifiée. Des mesures d'envergure doivent être adoptées.



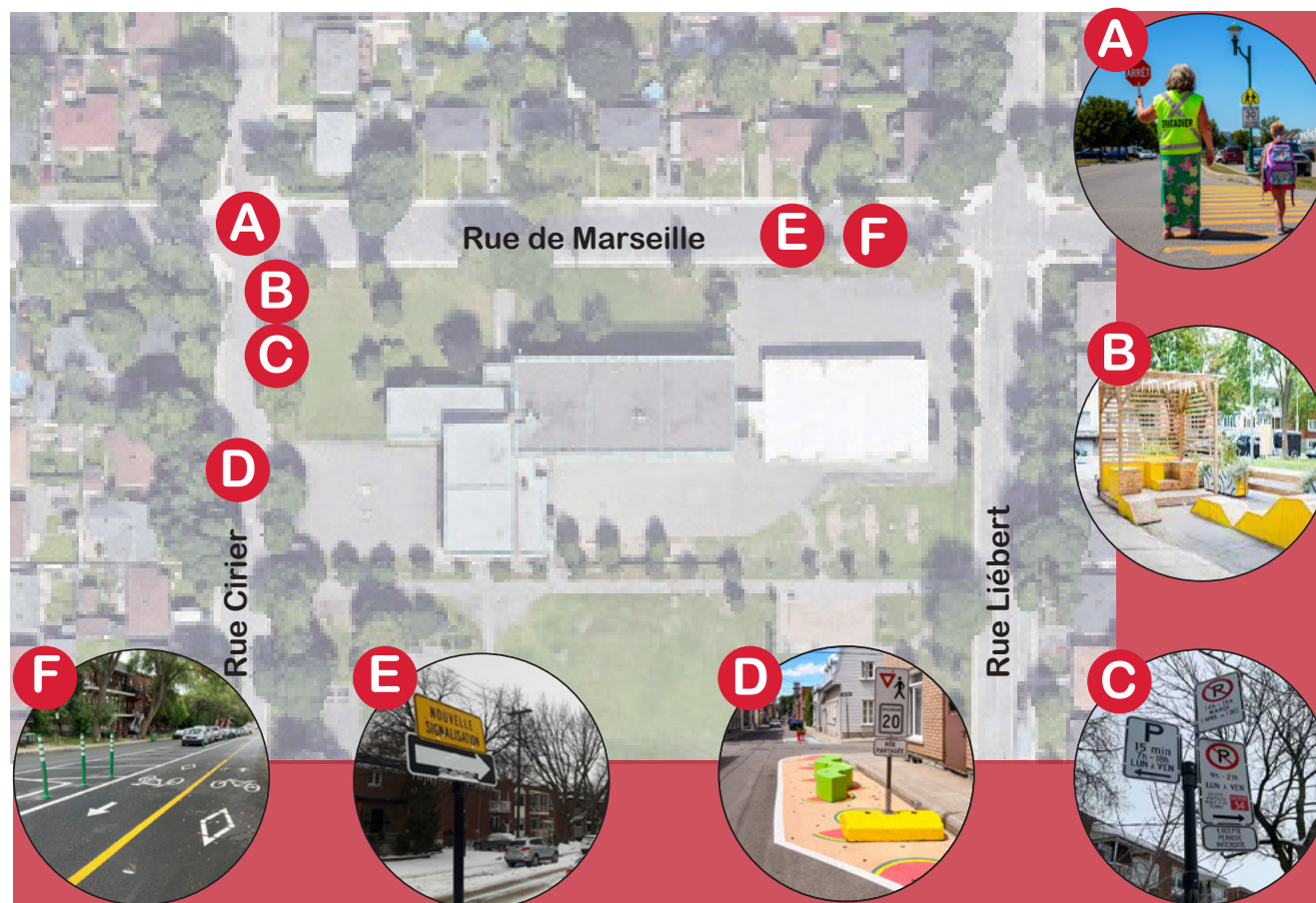
Aménagement d'une intersection surélevée. La différence de dénivelé n'est pas à négliger; les automobilistes sentent qu'ils changent d'environnement, à hauteur des piétons, et devront ralentir à l'approche de l'intersection. Ceci pourra limiter les accélérations pour passer sur un feu jaune en vitesse. Sur une rue dont la limite de vitesse est à 30 kilomètre/h, il apparaît logique d'inclure cette mesure d'apaisement de la circulation.



Bonifier la signalisation de zone scolaire au moyen de panneaux et de marquage au sol. Des panneaux indiquant la zone scolaire davantage en amont et du marquage au sol coloré sur la voie de stationnement aideront à passer un message clair aux usagers de la route. Présentement, la zone scolaire est indiquée sur 14 mètres, ce qui est nettement insuffisant.

Recommandations

École Sainte-Louise-Marillac



- A** Ajout d'un-e brigadier-e à l'intersection des rues Cirier et Marseille
- B** Retranchement de la voie de stationnement à l'est de la rue Cirier
- C** Révision de la disposition des espaces de stationnement-débarcadère
- D** Conversion de la rue Cirier en une rue partagée
- E** Instauration d'un sens unique sur la rue de Marseille
- F** Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle sur la rue de Marseille

Conclusion

Somme toute, ce portrait exhaustif de 15 écoles primaires de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve permet de dégager des tendances claires et enrichissantes pour les intervenant-es des milieux municipal, scolaire et policier. Pour veiller à la sécurité des populations vulnérables de ces quartiers, et pas seulement les enfants, il incombe de travailler de concert et d'instaurer des interventions pérennes. Autant par l'aménagement que par la sensibilisation, des solutions existent et sont à portée de main pour renverser la tendance actuelle en sécurité routière. L'ensemble des élèves montréalais-es mérite d'avoir une école accessible à pied ou à vélo, une école où l'on peut se rendre en toute autonomie. Les jeunes de Montréal méritent de s'épanouir dans leur quartier, de combiner déplacement et jeu libre, de s'approprier leurs milieux de vie.

Ces déclarations ne relèvent pas de l'utopie; L'Anonyme offre depuis 20 ans des ateliers sur la sécurité urbaine aux enfants de l'arrondissement et a lancé plusieurs initiatives sur le terrain, dans le cadre de ce présent projet. Au-delà des notions sur la sécurité routière, ces graines que nous semons offrent une réelle différence dans la vie des jeunes. L'organisme a également la chance de compter sur le soutien de l'arrondissement. Celui-ci a déjà, au moment où ce projet s'achève, apaisé des intersections autour de certaines écoles et appliqué d'ores et déjà quelques-unes de nos recommandations. Du travail reste à faire cependant, notamment en dehors des zones scolaire, et nous l'accomplirons main dans la main.

Bibliographie

Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (2023). *Plan local de déplacements de MHM 2017-2027 : Bilan 2017-2021 et suite des actions 2022-2027.* https://ehq-production-canada.s3.ca-central-1.amazonaws.com/fe994b3946fe6a8eb379ac87ccbd46b4c5dc5a23/original/1702061879/e548ae2f51760ad22409c1a8d2349fb3_8803-1_bilan_plan_deplacement_vf_1.pdf?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-AmzCredential=AKIA4KKNQAKIOR7VAOP4%2F20240626%2Fca-central-1%2Fs3%2Faws4_request&X-AmzDate=20240626T140901Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-AmzSignature=f36525f04ff0965edec99fb040d136e877a73abddbc53d28b556fd4b4c2fd39c

Burigusa, G., Lavoie, M., Maurice, P., Hamel, D., et Duranceau, A. (2013). *Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec [Résumé d'un avis scientifique].* Institut national de santé publique du Québec. https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1243_securiteelevesdeplacementsmaisonecole.pdf

CAA-Québec. (2023, 27 octobre). *Zone scolaire : 7 comportements dangereux chaque minute [Communiqué].* <https://www.caaquebec.com/fr/actualite/communiques-de-presse/article/zones-scolaires-sept-comportements-dangereux-chaque-minute>

Centre d'écologie urbaine de Montréal. (2017). *Mesures d'apaisement de la circulation visant à réduire la vitesse [Fiche].* https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/guides/rqv_fiche-04_fr_apaisement_0.pdf

Centre d'écologie urbaine de Montréal. (2020a). *Revue des exemples inspirants de rues ludiques et de rues-écoles [Fiche].* <https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYO9qxj5LhP6vbo8lrLkiEO/asset/files/CLRDJ/revue%20des%20exemples%20de%20rues%20ludiques%20et%20e%CC%81coles.pdf>

Centre d'écologie urbaine de Montréal. (2020b). *Favoriser le jeu libre pour améliorer le bien-être des enfants et leur redonner le droit à la ville [Fiche].* <https://cdn.ca.yapla.com/company/CPYO9qxj5LhP6vbo8lrLkiEO/asset/files/CLRDJ/Importance%20du%20jeu%20libre%20et%20mob%20ind.pdf>

Centre d'écologie urbaine de Montréal. (2023). *Petit guide pour débiter la mise en place d'une rue-école [Guide].* https://drive.google.com/file/d/1e4KHAak_JdYx1LJrw3WJB9ZXntYaGEd8/view

Cloutier, M.-S., Beaulieu, E., Fridman, L., Macpherson, A., Hagel, B., Howard, A. W., Churchill, T., Fuselli, P., Macarthur, C., et Rothman, L. (2020). *State-of-the-art review: preventing child and youth pedestrian motor vehicle collisions: critical issues and future directions.* *Injury prevention*, 27(1), 77-84. doi:10.1136/injuryprev-2020-043829

Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal. (2024). *Vers des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux sur le chemin de l'école.* Mémoire déposé dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n°48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/4787569>

Godillon, S., et Cloutier, M.-S. (2018). *Sur le chemin de l'école : perceptions de parents et d'enfants du primaire face au risque routier lors de la mise en place d'un Trotibus au Québec.* *Enfances, Familles, Générations*, 30. doi:10.7202/1058685ar

Gouvernement du Québec. (2023, 6 octobre). *Signalisation dans une zone scolaire.* Gouvernement du Québec. <https://www.quebec.ca/transports/signalisation/signalisation-routiere/panneaux/signalisation-zone-scolaire>

Gouvernement du Québec. (2023). *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028.* Gouvernement du Québec. <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations>

Lewis, P., et Torres, J. (2010). *Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville ?* *Enfances, Familles, Générations*, 12, 44-64. doi:10.7202/044392ar

McMillan, T. E. (2005). Urban Form and a Child's Trip to School: The Current Literature and a Framework for Future Research. *Journal of Planning Literature*, 19(4), 440-456. https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1073_transportactifmtltrivabrege.pdf

Mercier-Ouest Quartier en santé. (2023). *Portrait de quartier. Janvier 2023.* <https://st-donat.cssdm.gouv.qc.ca/files/Portrait-quartier-2023-.pdf>

Ministère de l'Éducation. (2023). *Indices de défavorisation des écoles publiques 2022-2023 [Fichier de données].* Gouvernement du Québec. https://www.education.gouv.qc.ca/fileadmin/site_web/documents/PSG/statistiques_info_decisionnelle/Indices-defavorisations_2022-2023.pdf

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. (2023). *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. La sécurité routière, j'embarque [Plan d'action gouvernemental].* Gouvernement du Québec. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/Plan-action-securite-routiere/Plan_action_securite_routiere_2023-2028.pdf

Ouellette-Vézina, H. (2024, 1^{er} février). « Réduisez la place de l'auto », implore la Santé publique. *La Presse, Actualités*, 12. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-02-01/zones-scolaires-a-montreal/reduisez-la-place-de-l-auto-implore-la-sante-publique.php#:~:text=Dans%20un%20rapport%20pr%C3%A9sent%C3%A9%20devant,et%20%20qui%20sont%20morts.>

ParticipACTION. (2018). *Un corps actif pour un cerveau en santé : la formule gagnante !* *Bulletin de l'activité physique chez les jeunes de ParticipACTION.* https://www.participaction.com/wp-content/uploads/2022/09/bulletin_2018_de_participation_-_le_bulletin_sommaire.pdf

Piétons Québec. (2021). *Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie [Fiche/Guide].* <https://www.pietons.quebec/outils/2021/apaiser-circulation-securiser-les-intersections-nos-milieux-vie>

Piétons Québec. (2024). *Un pas nécessaire pour la sécurité piétonne au Québec. Mémoire déposé dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n°48, Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière.* https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/Pietons%20Quebec_Memoire-Projet%20de%20loi%2048.pdf

SAAQ. (2016) *Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les piétons.* <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/espace-recherche/profil-detaille-statistiques-pietons.pdf>

Société de l'assurance automobile du Québec. (2024). *Bilan routier. Faits saillants 2023.* Gouvernement du Québec. <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/Bilan-Routier-2023-Faits-Saillants.pdf>

Solidarité Mercier-Est. (2021). *Portrait de quartier de Mercier-Est – 2021.* <https://solidaritemercierest.org/portrait-de-quartier/>

Société canadienne du cancer. (2024). *Trottibus : Écoles participantes.* <https://trottibus.ca/ecoles-participantes/>

Statistique Canada. (2021). *Données du recensement de la population.* Statistique Canada. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/index-fra.cfm>

Vélo Québec. (2017a). *Aménagement cyclable : bande cyclable. Vélo sympathique.* <https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-bande-cyclable/>

Vélo Québec. (2017b). *Aménagement cyclable : piste cyclable sur chaussée désignée. Vélo sympathique.* <https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-chaussee-designee/>
<https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-piste-cyclable-sur-chaussee/>

Vélo Québec. (2017c). *Aménagement cyclable : piste cyclable sur chaussée. Vélo sympathique.* <https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-piste-cyclable-sur-chaussee/>

Ville de Montréal. (2017). *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal. Fascicule 5 : Aménagements piétons universellement accessibles [Guide].* https://societelologique.org/doc/2_Fasc_5_Amenagement_pietons_AU.pdf

Ville de Montréal. (2022). *Vision Zéro décès et blessé grave 2022-2024 [Plan d'action].* https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_daction_vision_zero_2022-2024.pdf

Ville de Montréal. (2023). *Sécurisation aux abords des écoles. Commission sur le transport et les travaux publics. Le chemin de l'école : sécurisation et déplacements actifs.*

https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT_CHEMINECOLE_20240620.PDF

Ville de Montréal. (2024). *Réseau cyclable de la Ville de Montréal [Carte].* <https://services.montreal.ca/cartes/pistes-cyclables>
Vivre en Ville. (2013, 7 décembre). Dépendance à l'automobile. *Collectivitesviables.org.* <https://collectivitesviables.org/articles/dependance-a-l-automobile.aspx>

ANNEXE A

Questionnaire aux parents

1. **Quelle école fréquente votre ou vos enfants ?**
2. **Quel est l'âge de vos enfants qui fréquentent cette école ?**
 - a. 4 ans
 - b. 5 ans
 - c. 6 ans
 - d. 7 ans
 - e. 8 ans
 - f. 9 ans
 - g. 10 ans
 - h. 11 ans
 - i. 12 ans
3. **Quel est votre code postal ?**
4. **Quel est le code postal de votre lieu de travail ?**
5. **Quel est le mode de transport utilise votre ou vos enfants pour se rendre à l'école en cas de conditions routières hivernales ou en cas de pluie?**
 - a. Marche
 - b. Vélo ou trottinette
 - c. Voiture
 - d. Transport collectif
6. **Quel est le mode de transport principalement utilisé par votre ou vos enfants pour se rendre à l'école le reste du temps ?**
 - a. Marche
 - b. Vélo ou trottinette
 - c. Voiture
 - d. Transport collectif
7. **Quelles raisons expliquent le choix de votre famille de se rendre à l'école en voiture ?**
 - e. Manque de temps
 - f. Distance trop importante
 - g. Manque d'intérêt de l'enfant
 - h. Manque d'intérêt de l'adulte
 - i. Votre enfant est en situation de handicap
 - j. Vous ou l'autre parent est en situation de handicap
 - k. Manque d'infrastructure routières sécuritaires
 - l. Comportements dangereux des autres usager-es de la route
 - m. Enfant trop jeune
 - n. Autre
8. **Pensez à votre enfant le plus jeune. Qui accompagne principalement cet-te enfant vers l'école lorsque vous n'utilisez pas la voiture ou le transport actif ?**
 - a. Se rend seul-e à l'école
 - b. Se rend à l'école avec la fraterie ou des ami-es, sans adulte
 - c. Se rendu à l'école avec un groupe d'enfants et au moins un-e adulte (organisation entre plusieurs familles)
 - d. Vous ou l'autre parent de l'enfant
9. **Quelles sont pour vous les barrières à laisser votre enfant se rendre à l'école sans adultes :**
 - a. Distance trop importante
 - b. Manque d'infrastructures routières sécuritaires
 - c. Absence de brigadier-e scolaire
 - d. Nécessité de traverser une artère importante
 - e. Comportements dangereux des autres usager-es de la route
 - f. Sentiment d'insécurité du ou des parents
 - g. Sentiment d'insécurité de l'enfant
 - h. Enfant trop jeune ou immature
 - i. Trop peu d'enfants marchent dans le quartier
 - j. Genre de votre ou vos enfants
 - k. L'enfant est la cible d'intimidation
 - l. Précisez :
10. **Avez-vous observé des problématiques de sécurité aux abords de l'école dont vous aimeriez nous faire part ?**
11. **Seriez-vous intéressé-e à participer à une initiative favorisant le transport actif entre enfants et sans adultes ?**
 - a. Oui
 - b. Non
12. **Adresse courriel**
13. **Commentaires**

Le présent rapport a été rédigé de 2023 à 2024 par le programme Sécurité urbaine de L'Anonyme.
Nous tenons à remercier Passerelle bleue pour la réalisation graphique.

5600, rue Hochelaga, bureau 160
Montréal (Québec) H1N 3L7
Téléphone : 514 842-1488
securiteurbaine@anonyme.ca
www.anonyme.ca

L'ANONYME