

PLAN DE DÉPLACEMENT

École Birchwood

Commission scolaire Lester-B.-Pearson

Ville de Saint-Lazare

Juillet 2018



École Birchwood

1325, rue Jolicoeur
Saint-Lazare (Québec) J7T 1Z4

Équipe de travail (Nature-Action Québec)

Coordination de projets : Jacinthe Guimont
Recherche et rédaction : Réal Gagné
Géomatique : Prosper Ravo
Photos : Nature-Action Québec



120, rue Ledoux
Belœil (Québec) J3G 0A4
450 536-0422
www.nature-action.qc.ca



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

«Le concept des plans de déplacement scolaire a été développé dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active de Vélo Québec».

Ce projet a été réalisé avec l'appui financier de :

This project was undertaken with the financial support of:



Environnement et
Changement climatique Canada

Environment and
Climate Change Canada

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source :
Nature-Action Québec, 2018. *Plan de déplacement — École Birchwood.*

Table des matières

Mise en contexte	4
1. L'état de la situation.....	6
1.1 Caractéristiques de l'école	6
1.2 Portrait général du secteur.....	8
2. Inventaire des mesures d'intervention existantes ou projetées	10
3. Enjeux et pistes de solution sur le territoire de l'école Birchwood	11
4. Potentiel pour le transport actif	23
5. Conclusion	25
6. Liste des annexes	26
Liste des tableaux	
Tableau 1 : Caractéristiques générales de l'école	7
Tableau 2 : Horaire du service de garde.....	7
Tableau 3 : Identification des mesures qui favorisent le transport actif et/ou la sécurité	10
Tableau 4 : Enjeux et pistes de solution	11
Liste des cartes	
Carte 1 : Répartition géographique des élèves de l'école Birchwood.....	9
Carte 2 : Rues proposées comme corridors actifs/scolaires - école Birchwood	22
Liste des annexes	
Annexe 1 : Plan de stationnement pour vélos.....	27
Annexe 2 : Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves.....	37
Annexe 3 : Liens du programme <i>À pied, à vélo, ville active</i> avec le programme de l'école québécoise.....	43
Annexe 4 : Fiche de suivi du plan de déplacement.....	47

Mise en contexte

Le présent plan de déplacement est à la fois un document technique et un outil de mobilisation. Il est d'abord un *document technique* puisqu'il identifie les principaux enjeux relatifs au transport actif et propose des pistes de solution pour chacun des intervenants concernés afin d'améliorer les conditions de déplacement des familles sur le trajet qui relie le domicile à l'école. On y retrouve également un rapport d'expertise des stationnements pour vélos en annexe. Pour obtenir un portrait juste de la réalité, le plan de déplacement est élaboré après la réalisation d'une marche de repérage aux environs de l'école. On y invite des élus, des professionnels de divers services municipaux, des membres du personnel de l'école, des parents et parfois même des élèves afin d'identifier les problématiques telles que le comportement dangereux de certains usagers de la route, des aménagements peu sécuritaires ou de la signalisation inadéquate. Cette marche de repérage s'est déroulée le 11 mai 2018 aux abords de l'école Birchwood.

Ce plan est aussi un *outil de mobilisation*, car il s'adresse aux administrations scolaires, aux services de police, aux élus et aux spécialistes en planification des municipalités concernées. Le plan devient donc une référence indispensable pour mettre en marche des solutions concrètes afin de faciliter les déplacements actifs des enfants et de leurs parents.

Limites du mandat

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



Remerciements

Vélo Québec tient à remercier ses nombreux partenaires pour leur appui dans le développement de *À pied, à vélo, ville active*, programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment autour des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens. La réalisation de ce plan de déplacement n'aurait pu être possible sans le concours et la participation financière d'organismes et d'individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

Nature-Action Québec remercie particulièrement la direction, le personnel, les parents et les élèves de l'école Birchwood, la Ville de Saint-Lazare, le CISSS de la Montérégie-Ouest de même que la commission scolaire Lester-B.-Pearson pour leur précieuse collaboration. Nous remercions également les gens présents lors de la marche de repérage et /ou validation des fiches.

Dominique Daoust	Directrice, école Birchwood
Mario Barrette	Directeur des services à la communauté, commission scolaire L.-B.-Pearson
John Dacy	Parent, école Birchwood
Caroll Laviolette	Coordonnateur du service de garde, école Birchwood
Joanne Ackland	Enseignante, école Birchwood
Misty Simes	Enseignante, école Birchwood
Frances Caluori	Enseignante, école Birchwood
Kathryn Elder	Enseignante, école Birchwood
Martin Tanguay	Chef de la division de la prévention incendie, Ville de Saint-Lazare
Élyse Lapointe	Conseillère en promotion de la santé, CISSS de la Montérégie-Ouest

1. L'état de la situation

1.1 Caractéristiques de l'école

L'école Birchwood est située en Montérégie dans la Ville de Saint-Lazare qui compte 20 314 habitants.¹



École Birchwood

¹ Source : Répertoire des municipalités du Québec (www.mamrot.gouv.qc.ca)

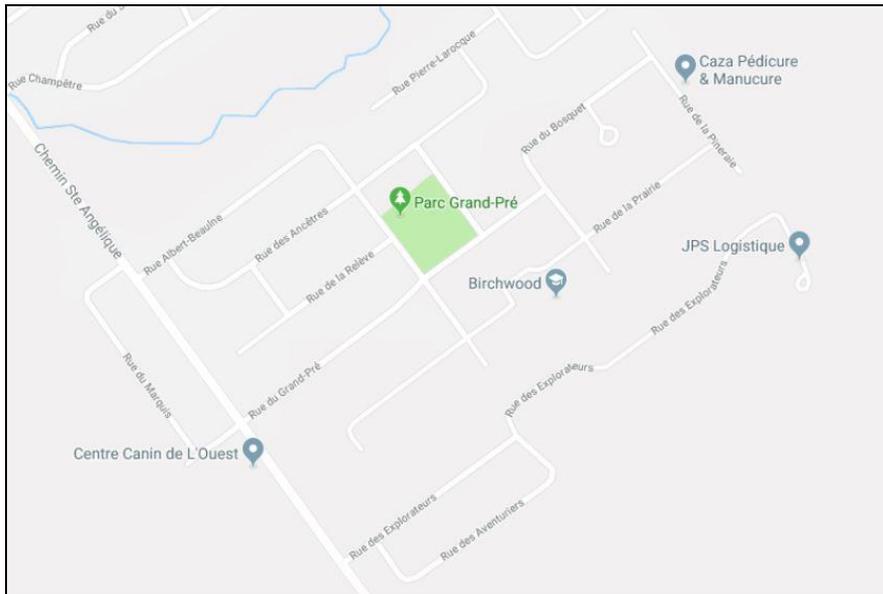
Tableau 1 : Caractéristiques générales de l'école

Nom	Birchwood
Commission scolaire	Lester-B.-Pearson
Nombre d'élèves	362
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	N/D
Type d'école	Primaire
Transport scolaire	8 autobus 130 élèves sont transportés par autobus Distance pour le transport scolaire: 0,8 km pour le préscolaire ; 1,6 km pour les autres.
Nombre de brigadiers scolaires adultes	0

Tableau 2 : Horaire du service de garde

	Période	Nombre d'élèves (%)
Service de garde du matin	7 h à 9 h	100 (27,6 %)
Service de garde de l'après-midi	15 h 25 à 18 h	110 (30,4 %)

1.2 Portrait général du secteur



Source: Google Maps 2018

Secteur de l'école Birchwood

Le terrain de l'école Birchwood est délimité au sud par un espace boisé, au nord, à l'est et à l'ouest par les rues du Grand-Pré, de la Prairie et Jolicoeur.

Les rues autour de l'école sont majoritairement à vocation résidentielle. Il s'agit d'un secteur enclavé où la circulation de transit est nulle. Le chemin Sainte-Angélique qui borde le développement au sud-ouest constitue l'artère principale qui rejoint le réseau routier municipal.

Selon les renseignements recueillis et les observations effectuées lors de la marche de repérage, il s'agit d'un secteur où les infrastructures pour les piétons et cyclistes sont limitées. Pour cette raison, plusieurs aménagements sont requis avant même d'identifier des corridors actifs/scolaires. Le transport des élèves par les parents génère un certain achalandage, surtout devant l'école. Plusieurs idées sont présentées dans la section «Enjeux et pistes de solution» pour améliorer la situation.

Des supports à vélo sont disponibles dans la cour en façade. Selon les renseignements obtenus, environ dix cyclistes viennent à l'école à vélo.

La carte de répartition des élèves à la page suivante montre que 69 élèves (19,1 %) habitent à moins de 1 km de l'école et pourraient théoriquement utiliser la marche comme moyen de transport tandis que 36 élèves (9,94 %) habitent à une distance comprise en 1 km et 3 km et pourraient utiliser le vélo, du moins pour les élèves plus âgés (notez que l'échelle de la carte ne permet pas de compter tous les points qui se superposent).

Carte 1 Répartition géographique des élèves de l'école Birchwood

2. Inventaire des mesures d'intervention existantes ou projetées

Tableau 3 : Identification des mesures qui favorisent le transport actif et/ou la sécurité

Photo	Emplacement	Intervention	Acteurs concernés	Réalisation
	<p>École Birchwood</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'un débarcadère d'autobus hors rue. • Aménagement d'un débarcadère de parents en boucle accessible par la rue Jolicoeur. • Signalisation de zone scolaire et signalisation avancée de zone scolaire sur la rue du Bosquet. • Signalisation de limite de vitesse à 30 km/h et «Attention à nos enfants» sur la rue du Grand-Pré. 	<p>École Birchwood et commission scolaire L.-B.- Person</p> <p>Ville de Saint-Lazare</p>	<p>Réalisé</p> <p>Réalisé</p>

3. Enjeux et pistes de solution sur le territoire de l'école Birchwood

Tableau 4 : Enjeux et pistes de solution

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)	
			École et commission scolaire	Ville de Saint-Lazare
 <p>Signalisation standard de corridor scolaire pour l'identification des rues</p>  <p>Exemples de marquage au sol</p>	<p>1. Généralités (corridors actifs/scolaires)</p> <p>« ... l'implantation de trajets scolaires ne doit en aucun cas créer un faux sentiment de sécurité. Il se peut que certaines routes ou rues ne soient pas propices aux déplacements sécuritaires des enfants et l'implantation de ces trajets devra les éviter ou proposer des mesures importantes telles que des interventions sur le plan des infrastructures de transport. »</p> <p>Source : (Redécouvrir le chemin de l'école : Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire. Gouvernement du Québec, 2009, 59 pages.)</p>	<p>1) Les élèves et les citoyens n'optent pas toujours pour le trajet le plus sécuritaire.</p> <p>2) Absence d'infrastructures pour les piétons et cyclistes sur les rues Jolicoeur et des Quatre-Saisons, ce qui ne favorise pas le transport actif et complique les déplacements des élèves et des citoyens, particulièrement en hiver.</p> <p>3) Insécurité à circuler dans la zone scolaire en raison de l'achalandage important.</p>	<p>a) Réaliser des activités de sensibilisation et d'éducation avec les élèves et les parents sur le transport actif et spécifiquement sur les corridors actifs/scolaires (voir annexe – Liens du programme APAVVA avec le programme de l'école québécoise).</p> <p>Certaines périodes de l'année peuvent être de bonnes occasions pour tenir de telles activités, par exemple le mois international de la marche vers l'école en octobre et la semaine nationale de la sécurité en mai.</p> <p>b) Inclure la carte des corridors actifs/scolaires dans l'agenda scolaire.</p> <p>c) Rendre la carte des corridors actifs/scolaires disponible sur le site Internet de l'école et distribuer la carte aux parents, au besoin.</p> <p>d) Sensibiliser les parents à déterminer avec leurs enfants le meilleur trajet pour se rendre à l'école.</p> <p>e) Former un comité de promotion du transport actif pour permettre une plus grande implication des parents.</p>	<p>f) D'après la répartition des élèves et les commentaires recueillis lors de la marche de repérage, les rues suivantes nous apparaissent les plus susceptibles d'être identifiées comme corridors actifs/scolaires dans une première phase :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jolicoeur (entre l'école et la rue des Quatre-Saisons); • des Quatre-Saisons (entre les rues Jolicoeur et Albert-Beaulne). <p><u>Se référer à la carte des corridors actifs/scolaires</u></p> <p>g) Aménager des sentiers multifonctionnels en utilisant l'emprise de rue pour le tracé des corridors actifs/scolaires proposés.</p> <p>h) Sécuriser de façon permanente les sentiers multifonctionnels en les isolant de la chaussée par une séparation physique de type bordure de béton ou banquette gazonnée.</p> <p>i) Identifier les corridors actifs/scolaires à l'aide de la signalisation jaune fluorescente pour les automobilistes à chaque intersection et de marquage au sol pour les piétons.</p> <p>j) Déneiger prioritairement les rues et les trottoirs identifiés comme corridors actifs/scolaires ainsi que les sentiers multifonctionnels actuels et proposés.</p> <p>k) Aménager les passages pour piétons à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées blanches ou jaunes) aux intersections pour toutes les rues identifiées comme corridors actifs/scolaires.</p> <p>l) Interdire le stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'un passage pour piétons par la signalisation appropriée, le marquage au sol de zones hachurées ou des bordures de trottoirs peintes en jaune. L'aménagement de saillies de trottoirs pourrait également sécuriser les lieux de façon plus permanente.</p> <p>m) Concevoir un plan de communication pour sensibiliser l'ensemble de la population aux corridors actifs/scolaires et afficher la carte des corridors actifs/scolaires sur le site Internet de la Ville.</p> <p>Sans les mesures identifiées pour les rues Jolicoeur et des Quatre-Saisons, il est recommandé de ne pas identifier ces rues comme corridors actifs/scolaires afin d'éviter de créer un faux sentiment de sécurité.</p>

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)	
			École et commission scolaire	Ville de Saint-Lazare
	<p>2. Débarcadère de parents en boucle devant l'école</p> <p>* Le programme APAVVA a pour objectif la promotion du transport actif. Les recommandations concernant le débarcadère des parents devraient viser la sécurité des élèves et non l'utilisation de l'automobile pour le trajet domicile-école.</p>	<p>1) Achalandage important aux heures d'arrivée et de départ des élèves.</p> <p>2) Congestion de voitures dans le débarcadère occasionnant des files d'attente sur la rue Jolicoeur.</p> <p>3) Accès commun du débarcadère et du stationnement du personnel.</p> <p>4) Utilisation du stationnement du personnel par certains parents.</p> <p>5) Zone de conflit entre les automobilistes et les élèves marcheurs.</p>	<p>a) Réaliser des activités de sensibilisation et d'éducation (kiosques et autres) auprès des élèves et des parents sur le transport actif en début d'année scolaire et/ou au printemps (voir en annexe - Liste des activités).</p> <p>b) Distribuer aux parents en début d'année un plan identifiant les différentes zones de débarcadère (autobus et parents).</p> <p>c) Mettre en place un pédibus ou un projet de jumelage d'élèves marcheurs.</p> <p><u>Option du schéma 1</u> Débarcadère de parents accessible par la rue du Bosquet (voir aussi l'emplacement - Débarcadère d'autobus)</p> <p>d) Aménager un débarcadère de parents accessible par la rue du Bosquet.</p> <p><u>Avantages :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> réduction de la congestion dans la boucle et sur la rue Jolicoeur; <p><u>Désavantages :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> coût pour le réaménagement d'un débarcadère; résistance des parents à changer leurs habitudes; perte d'espace vert. <p>Cette piste de solution constitue l'option idéale selon les participants.</p>	<p><u>Option du schéma 2</u> Débarcadère de parents en bordure de la rue Jolicoeur (voir aussi l'emplacement - Rue Jolicoeur)</p> <p>f) Aménager un débarcadère de parents en bordure de la rue Jolicoeur (côté nord) en prévoyant les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> interdire tout arrêt dans la boucle actuelle (école); aménager un trottoir ou sentier multifonctionnel du côté nord de la rue Jolicoeur pour permettre aux élèves de marcher jusqu'à la cour en toute sécurité. Prévoir un passage pour piétons pour traverser l'accès au stationnement du personnel; créer une zone de débarcadère sur la rue Jolicoeur du côté nord de la rue; mettre une signalisation de type «stationnement interdit sauf débarcadère 10 minutes maximum entre 7h et 8h50 du lundi au vendredi de septembre à juin». <p><u>Avantages :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> réduction de la congestion dans la boucle; réduction des zones de conflit entre les différents usagers; option économique et mise en application facile; espace de débarcadère «stop and go» après 8h50. <p><u>Désavantages :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> résistance des parents à changer leurs habitudes. <p><u>Pour les trottoirs</u>, Vélo Québec recommande « d'aménager des trottoirs d'une largeur minimale de 1,5 m et de 1,8 m pour le confort des piétons lorsqu'ils se croisent et pour l'accessibilité universelle (fauteuil roulant), en particulier lorsque le trottoir borde la chaussée, et pour maintenir un corridor dégagé et large en hiver.»</p> <p><u>Pour les sentiers multifonctionnels ou polyvalents</u>, Vélo Québec recommande une largeur minimale de 3 m «Tant que les piétons et cyclistes sont peu nombreux, le partage du même espace ne pose pas de problème».</p> <p><small>(Vélo Québec Association, 2009. Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)</small></p> <p>Cette piste de solution constitue une option temporaire selon les participants.</p> <p>g) Advenant la mise en place d'une zone de débarcadère du côté nord, conserver l'interdiction d'immobiliser son véhicule du côté sud de la rue.</p>

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	2. Débarcadère de parents en boucle devant l'école (suite)		<p>Débarcadère de parents à l'intérieur du débarcadère d'autobus</p> <p>e) Aménager un débarcadère de parents à l'intérieur du débarcadère d'autobus.</p> <p><u>Avantages :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> réduction de la congestion dans la boucle et sur la rue Jolicoeur; <p><u>Désavantages :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> coût pour le réaménagement du débarcadère d'autobus; accès supplémentaire à aménager; zone de conflit entre les autobus et les voitures; résistance des parents à changer leurs habitudes; perte d'espace vert. <p>Cette piste de solution ne constitue pas une option à retenir selon les participants.</p>			

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
 <p>Photo : Google Street View, août 2015</p>	<p>3. Rue Jolicoeur</p> <p>* Le programme APAVVA a pour objectif la promotion du transport actif. Les recommandations concernant le débarcadère des parents devraient viser la sécurité des élèves et non l'utilisation de l'automobile pour le trajet domicile-école.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Insécurité à circuler pour les piétons et cyclistes en raison de l'absence d'infrastructures appropriées. 2) Achalandage important aux heures d'arrivée et de départ des élèves. 3) Non-respect de l'interdiction d'immobiliser son véhicule du côté sud de la rue (nouvelle signalisation). 4) Stationnement de véhicules du côté nord de la rue, ce qui force les élèves à marcher dans la rue. 5) En hiver, déneigement partiel de la rue qui réduit la largeur disponible pour les marcheurs et les automobilistes qui doivent partager tant bien que mal l'espace résiduel au centre de la chaussée. 6) Absence de signalisation de la zone scolaire et de la signalisation avancée de zone scolaire. 7) Circulation de différents camions de collectes (matières résiduelles et recyclables) durant les heures scolaires. 		✓	<ol style="list-style-type: none"> a) Aménager un trottoir du côté nord de la rue Jolicoeur ou un sentier multifonctionnel sécurisé de façon permanente avec une séparation physique de type bordure de béton ou banquette gazonnée pour permettre aux élèves de marcher jusqu'à la cour en toute sécurité. Prévoir un passage pour piétons pour traverser l'accès au stationnement du personnel. b) Advenant la mise en place d'une zone de débarcadère du côté nord, tel que proposé précédemment, conserver l'interdiction d'immobiliser son véhicule du côté sud de la rue. c) En hiver, procéder à un déneigement complet de la chaussée en raison de l'identification de la rue Jolicoeur comme corridor actif/scolaire. d) Ajouter une signalisation de zone scolaire et une signalisation avancée de zone scolaire, comme c'est le cas sur la rue du Bosquet. e) Revoir l'horaire des camions de collectes pour éviter la circulation des camions aux heures d'arrivée et de départ des élèves. 	✓

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)	
			École et commission scolaire	✓ Ville de Saint-Lazare ✓
	4. Rue des Quatre-Saisons	<p>1) Insécurité à circuler pour les piétons et cyclistes en raison de l'absence d'infrastructures appropriées.</p> <p>2) Achalandage important aux heures d'arrivée et de départ des élèves par cette principale voie d'accès vers l'école.</p> <p>3) Stationnement de véhicules des deux côtés de la rue, malgré l'interdiction d'immobiliser son véhicule du côté ouest de la rue, ce qui force les élèves à marcher dans la rue.</p> <p>4) En hiver, déneigement partiel de la rue qui réduit la largeur disponible pour les marcheurs et les automobilistes qui doivent partager tant bien que mal l'espace résiduel au centre de la chaussée.</p> <p>5) Non-respect de la limite de vitesse (selon les commentaires recueillis lors de la marche de repérage).</p>		<p><u>Option du schéma 2</u> Trottoirs ou sentiers multifonctionnels proposés</p> <p>a) Aménager idéalement un trottoir entre les rues Jolicoeur et Albert-Beaulne du côté est de la rue (minimalement jusqu'au passage pour piétons devant le parc du Grand-Pré) ou un sentier multifonctionnel sécurisé de façon permanente avec une séparation physique de type bordure de béton ou banquette gazonnée.</p> <p>b) Advenant la mise en place d'un trottoir ou sentier multifonctionnel du côté est de la rue, conserver l'interdiction d'immobiliser son véhicule du côté ouest.</p> <p>c) En hiver, procéder à un déneigement complet de la chaussée pour éviter d'en réduire la largeur en raison de l'identification de la rue Jolicoeur comme corridor actif/scolaire.</p> <p>d) Mettre en des équipements de type afficheur solaire de vitesse permanent sur poteau ou temporaire pour sécuriser la rue.</p> <p>e) Prévoir d'autres mesures d'apaisement de la circulation du type :</p> <ul style="list-style-type: none"> • intersections surélevées; • passages pour piétons surélevés ou texturés pour les rendre plus visibles; • saillies de trottoirs; • marquage au sol des lignes de rive et de la ligne médiane. <p><u>Service de police</u></p> <p>f) Faire des opérations policières pour faire respecter la signalisation de stationnement et la limite de vitesse</p>

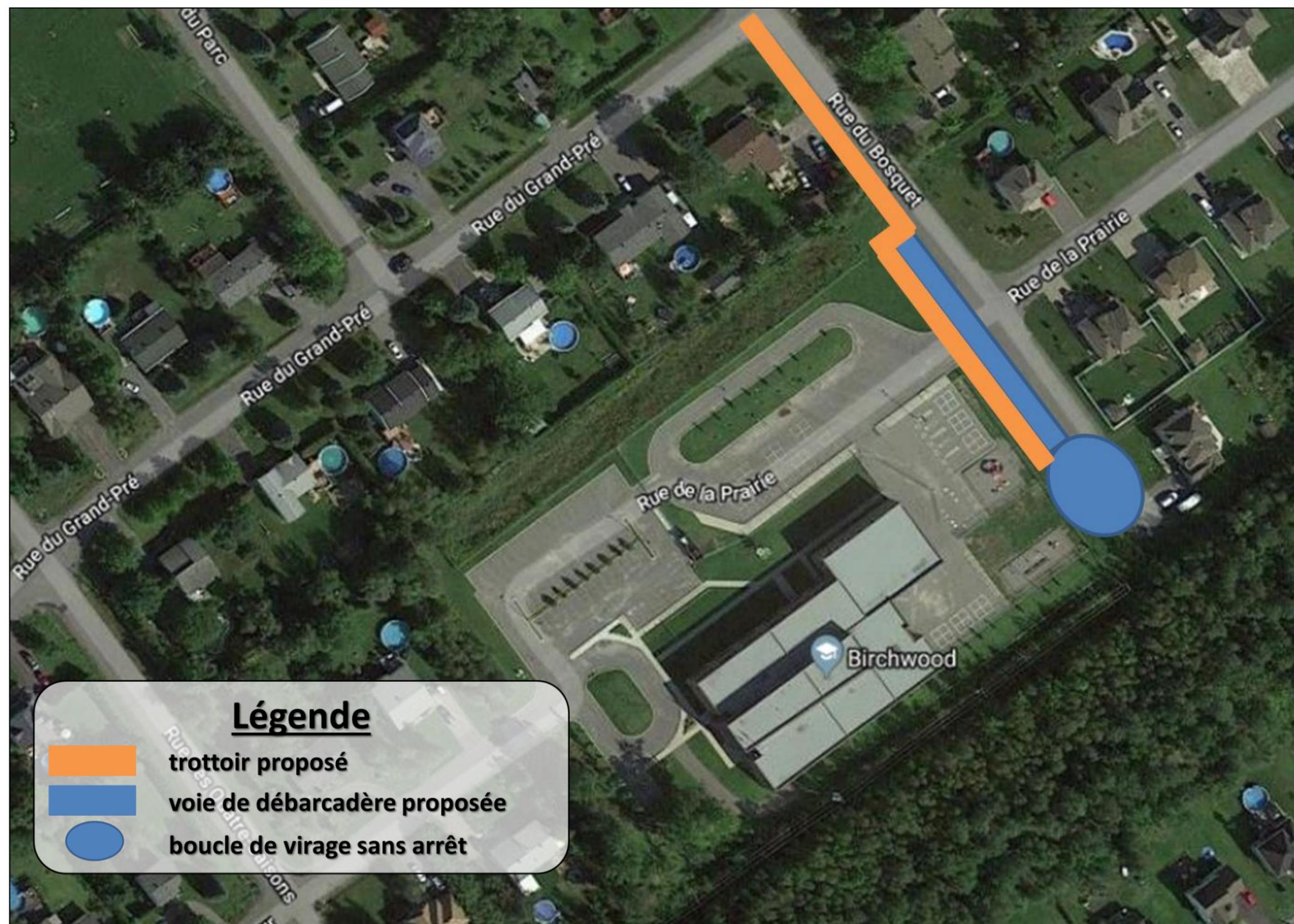
Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
 <p>Photo : Google Street View, août 2015</p>	5. Intersection des rues Jolicoeur et des Quatre-Saisons	<p>1) Absence de passage pour piétons et de lignes d'arrêt associées aux arrêts obligatoires.</p> <p>2) Visibilité réduite en raison du non-respect de l'interdiction de stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection.</p>			<p>a) Aménager minimalement un passage pour piétons pour traverser la rue des Quatre-Saisons à l'aide de marquage au sol de bandes hachurées blanches en raison de l'identification des deux rues comme corridors actifs/scolaires.</p> <p>b) Mettre la signalisation d'interdiction de stationner à moins de cinq mètres de l'intersection. Prévoir également une zone hachurée de marquage au sol pour renforcer le message.</p> <p><u>Service de police</u></p> <p>c) Faire des opérations policières pour faire respecter la signalisation de stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection.</p>	
 <p>Photo : Google Street View, août 2015</p>	6. Intersection des rues Jolicoeur et des Quatre-Saisons	1) Insécurité à traverser la rue des Quatre-Saisons.			a) Mettre une signalisation de passage pour piétons et cyclistes pour sécuriser le croisement de la rue des Quatre-Saisons. Au besoin, prévoir une signalisation avancée.	
 <p>Photo : Google Street View, août 2015</p>	7. Rue du Grand-Pré	<p>1) Insécurité à circuler pour les piétons et cyclistes en raison de l'absence d'infrastructures appropriées.</p> <p>2) Non-respect de la limite de vitesse à 40 km/h (selon les commentaires recueillis lors de la marche de repérage).</p>			<p>a) Mettre en place des équipements de type afficheur solaire de vitesse permanent sur poteau ou temporaire pour sécuriser la rue.</p> <p>b) Prévoir d'autres mesures d'apaisement de la circulation du type :</p> <ul style="list-style-type: none"> • intersections surélevées; • passages pour piétons surélevés ou texturés pour les rendre plus visibles; • saillies de trottoirs; • marquage au sol des lignes de rive et de la ligne médiane. <p><u>Service de police</u></p> <p>c) Faire des opérations policières pour faire respecter la signalisation de stationnement et la limite de vitesse</p>	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
 <p>Photo : Google Street View, août 2015</p>	<p>8. Intersection des rues du Grand-Pré et du Parc</p>	<p>1) Absence de marquage au sol pour ce passage pour piétons indiquant la proximité d'un terrain de jeux.</p>			<p>a) Aménager un passage pour piétons pour traverser la rue du Grand-Pré à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées jaunes) en l'absence d'arrêts obligatoires.</p>	
	<p>9. Rue du Bosquet</p> <p>* Le programme APAVVA a pour objectif la promotion du transport actif. Les recommandations concernant le débarcadère des parents devraient viser la sécurité des élèves et non l'utilisation de l'automobile pour le trajet domicile-école.</p>	<p>1) Insécurité à circuler pour les piétons et cyclistes en raison de l'absence d'infrastructures appropriées.</p> <p>2) Zone de conflit pour les piétons et les cyclistes qui doivent partager la chaussée avec les autobus scolaires.</p>			<p>a) Aménager idéalement un trottoir entre l'école et la rue du Grand-Pré ou un sentier multifonctionnel sécurisé de façon permanente avec une séparation physique de type bordure de béton ou banquette gazonnée.</p>	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	10. Débarcadère d'autobus	1) Grand espace qui pourrait être optimisé pour accommoder également les parents (commentaire recueilli lors de la marche de repérage).	<p>a) Évaluer avec la commission scolaire les options pour modifier la configuration actuelle du débarcadère d'autobus en aménageant un débarcadère de parents dans le même espace.</p> <p><u>Avantages :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> réduction de la circulation sur la rue Jolicoeur; meilleure utilisation de l'espace. <p><u>Désavantages :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> coût pour le réaménagement du débarcadère; résistance des parents à changer leurs habitudes. <p>Cette piste de solution ne constitue pas une option à retenir selon les participants.</p>			
 <p>Croisement de la rue Albert-Beaulne</p>  <p>Croisement de la rue de la Relève</p> <p>Photos : Google Street View, août 2015</p>	11. Généralités (piste cyclable)	<p>1) Insécurité à traverser la rue Albert-Beaulne pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> configuration non standard (distance d'environ cinq mètres entre le passage pour piétons et cyclistes et l'intersection avec le chemin Sainte-Angélique; absence d'arrêts obligatoires sur le chemin Sainte-Angélique; absence de signalisation de passages pour piétons et cyclistes ou marquage au sol effacé. <p>2) Insécurité à traverser la rue de la Relève.</p>			<p>a) Sécuriser la traversée de la rue Albert-Beaulne, en prévoyant des mesures d'apaisement de la circulation du type :</p> <ul style="list-style-type: none"> passages pour piétons et cyclistes surélevés ou texturés pour les rendre plus visibles; signalisation clignotante sur demande. <p>b) Évaluer la pertinence d'instaurer des arrêts obligatoires à l'intersection de la rue Albert-Beaulne et du chemin Sainte-Angélique</p> <p>c) Refaire le marquage au sol des passages pour piétons à chaque début d'année scolaire ou le plus tôt possible au printemps.</p> <p>d) Mettre une signalisation de passage pour piétons et cyclistes pour sécuriser le croisement de la rue de la Relève. Au besoin, prévoir une signalisation avancée.</p>	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	12. Généralités (déneigement)	1) Accumulation de neige en bordure de rue, ce qui force souvent les piétons à marcher dans la rue.			a) Comme mentionné, déneiger prioritairement les rues et les trottoirs identifiés comme corridors actifs/scolaires ainsi que les sentiers multifonctionnels actuels et proposés.	
	13. Généralités (communications)	<p>1) Le transport actif pourrait être plus pratiqué par l'ensemble des citoyens.</p> <p>2) La sensibilisation est essentielle au changement de comportement et à l'adoption de saines habitudes de vie.</p> <p>3) Les citoyens et les parents, afin de mieux comprendre la démarche et collaborer, doivent savoir qu'il y a une concertation entre divers intervenants.</p>	<p>a) Collaborer avec la Ville et le Service de police pour la mise en œuvre de la campagne de sensibilisation.</p> <p>b) Tenir un kiosque sur la sécurité routière et le transport actif sécuritaire animé par des élèves lors de la rencontre de parents en début d'année scolaire ou lors de la remise de bulletins.</p> <p>c) Informer les parents sur le transport actif sécuritaire et les règles de sécurité routière par le journal interne de l'école ou le site Internet de l'école et faire des rappels au besoin.</p>		<p>d) En collaboration avec la commission scolaire et le Service de police ou de sécurité publique, développer et mettre en œuvre une campagne de sensibilisation conjointe sur le transport actif avec comme public cible autant les parents, les élèves que les citoyens en utilisant un slogan et des messages communs dans les différents outils de communication des partenaires.</p> <p>e) Informer les citoyens de la démarche entreprise par les divers intervenants pour favoriser le transport actif. Utiliser les outils de communication déjà en place ou en développer de nouveaux.</p> <p>f) Réserver un espace dans le journal local ou sur le site Internet de la Ville pour une chronique À pied, à vélo, ville active abordant divers sujets relatifs aux saines habitudes de vie.</p> <p>g) S'assurer de la collaboration du service de police dans la campagne de sensibilisation.</p>	

Schéma 1 Débarcadère de parents proposé accessible par la rue du Bosquet

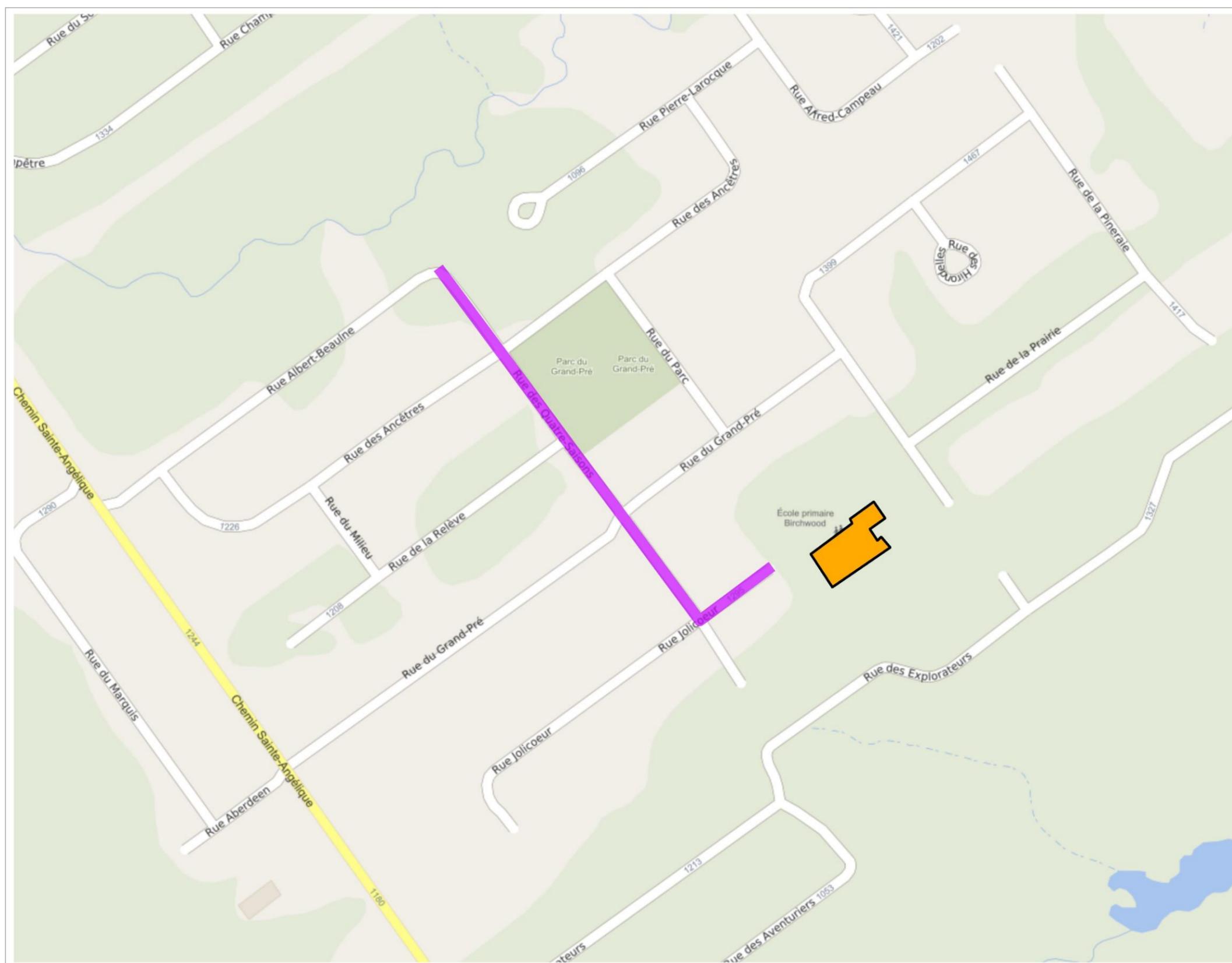


(Note : schéma sans échelle)

Schéma 2 Débarcadère de parents proposé en bordure de la rue Jolicoeur et trottoirs ou sentiers multifonctionnels proposés



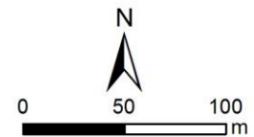
(Note : schéma sans échelle)



Carte 2
Localisation des corridors actifs/scolaires proposés
École Birchwood

Légende

-  École
-  Corridors actifs/scolaires proposés



Nature-Action Québec Inc.
 120, rue Ledoux
 Beloeil (Québec) J3G 0A4
 Téléphone: (450) 536-0422
 geomatique@nature-action.qc.ca

Préparation : JS
 Date : Juin 2018
 Source de données : École, Fond de carte du Gouvernement du Québec.
 Projection : MTM Zone 8; NAD83
 Réf (interne) au fichier numérique:
 R-127-MEAPAV_2017_2018_002 / JG / RG

4. Potentiel pour le transport actif

Selon les renseignements obtenus par la direction de l'école, il s'avère que 130 élèves (35,9 %) sont transportés en autobus, ce qui donne un potentiel de 232 élèves (64,1 %) qui pourraient théoriquement utiliser des modes de transport actif. Par contre, environ 100 élèves utilisent le service de garde et sont vraisemblablement transportés en voiture par leurs parents. Aussi d'après les données du sondage *À pied, à vélo, ville active* sur les habitudes de déplacement des élèves (voir les détails en annexe), 63,7% affirmaient transporter leurs enfants cinq jours par semaine durant l'hiver et 56,6 % durant la belle saison.

Quoi qu'il en soit, le pourcentage réel de marcheurs varie d'une année à l'autre, mais la sécurité autour de l'école demeure primordiale, peu importe le nombre exact de marcheurs. Pour des raisons de sécurité, de santé des élèves et de qualité de l'environnement, la recherche de mesures de réduction du transport motorisé en faveur du transport actif s'avère une option gagnante dans tous les cas.

Il ressort également du sondage auprès des parents (voir les détails en annexe) une certaine insécurité en ce qui concerne le trajet domicile-école, notamment en raison de l'absence d'infrastructures pour les piétons et cyclistes sur les rues menant vers l'école, du non-respect des arrêts obligatoires et de la congestion au débarcadère pour parents. Voici des extraits des commentaires de parents:

- A bike path/sidewalk linking the school to the rest of the city's network is essential to provide a safe and reliable area for kids in the neighbourhood to travel to and from school.
- At this time, I don't like the corner in front of the school. There are THREE stop signs my children need to walk through in order to get to their house and the speed bumps are located in the wrong places. Cars do not stop at the intersections and drive right through them.
- The area around Birchwood, mainly the street leading up to the school and the parking lot are very busy and unsafe at times for walkers. There needs to be better control of the cars dropping kids off as well as the addition of bike lanes or side walks.

Le jeune âge des enfants est souvent une des raisons invoquées par les parents pour ne pas pratiquer le transport actif. En tenant compte de l'insécurité des parents, le pédibus (ou Trottibus) peut s'avérer une bonne alternative pour favoriser le transport actif.



Pédibus : système d'accompagnement des écoliers sur le trajet entre l'école et la maison, destiné aux élèves qui ne sont pas encore suffisamment autonomes pour marcher seuls.

Des bénévoles, équipés de dossards réfléchissants, guident le pédibus constitué d'un petit groupe d'élèves. Ces derniers attendent le pédibus aux points de rassemblement convenus.

Un petit comité responsable de l'organisation détermine l'horaire, l'emplacement des arrêts et le trajet des lignes de pédibus.

L'objectif est d'assurer le maximum de sécurité aux enfants sur le chemin de l'école et de les responsabiliser en tant qu'usagers de la route. Cette initiative simplifie la vie des parents et favorise la convivialité et la sécurité dans le quartier.



Photo : Nature-Action Québec

Veillez noter que la Société canadienne du cancer peut soutenir les écoles désireuses de mettre en place un tel système de transport actif par l'entremise de son projet TrottiBUS. Pour plus d'informations : www.cancer.ca.



Société
canadienne
du cancer

5. Conclusion

Le plan de déplacement de l'école Birchwood sert des objectifs multiples. Il vient appuyer la direction de l'école dans ses démarches auprès des élèves et des parents en matière de promotion du transport actif. Il interpelle également les autorités municipales afin de créer un environnement urbain propice aux déplacements actifs dans le secteur de l'école, un lieu au cœur de la communauté où converge toute la population.

Les pistes de solution proposées à court, moyen et long terme doivent être analysées plus en profondeur par la Ville de Saint-Lazare alors que le contenu de ce document s'appuie sur la perception de la direction et du personnel de l'école, des parents, du CISSS de la Montérégie-Ouest, ainsi que sur les conseils de l'équipe de Vélo Québec, de son partenaire régional, Nature-Action Québec, dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active.

Les obstacles soulevés dans ce plan de déplacement rendent compte de la coexistence problématique entre les différents usagers de la route aux abords de l'école. Les recommandations du plan de déplacement portent d'abord sur des modifications de l'environnement physique immédiat aux abords de l'école Birchwood, entre autres :

- *Implanter un réseau des corridors actifs/scolaires (notez qu'il est recommandé de ne pas instaurer la signalisation sans les aménagements physiques proposés);*
- *Aménager des trottoirs sur les rues Jolicoeur et des Quatre-Saisons ou des sentiers multifonctionnels sécurisés de façon permanente avec une séparation physique de type bordure de béton ou banquette gazonnée (conditions essentielles pour identifier ces rues comme des corridors actifs/scolaires);*
- *Aménager les passages pour piétons à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées blanches ou jaunes) aux intersections pour toutes les rues identifiées comme corridors actifs/scolaires;*
- *Interdire le stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'un passage pour piétons par la signalisation appropriée, le marquage au sol de zones hachurées ou des bordures de trottoirs peintes en jaune. L'aménagement de saillies de trottoirs pourrait également sécuriser les lieux de façon plus permanente;*
- *Aménager un débarcadère de parents en bordure de la rue du Bosquet;*
- *Aménager un débarcadère de parents en bordure de la rue Jolicoeur (côté nord);*
- *Ajouter une signalisation de zone scolaire et une signalisation avancée de zone scolaire sur la rue Jolicoeur, comme c'est le cas sur la rue du Bosquet;*
- *Prévoir d'autres mesures d'apaisement de la circulation sur la rue des Quatre-saisons et du Grand-Pré, notamment des équipements de type afficheur solaire de vitesse permanent sur poteau ou temporaire;*
- *Sécuriser la piste cyclable à la hauteur de la traversée de la rue Albert-Beaulne.*

La surveillance policière devrait également être renforcée afin de faire respecter le Code de la sécurité routière sur l'ensemble du territoire, particulièrement dans les zones scolaires. Parallèlement, il est recommandé que des actions d'information et de sensibilisation au transport actif soient mises en œuvre auprès des enfants, mais aussi à l'égard des parents qui vont reconduire leur enfant en voiture. En travaillant ensemble, les écoles, la Ville, le Service de police et le CISSS de la Montérégie-Ouest pourront bénéficier d'une vaste mobilisation afin de faire de Saint-Lazare une ville plus active.

L'ensemble des recommandations proposées dans le présent plan de déplacement entend favoriser une prise de conscience par rapport à l'usage généralisé de la voiture, de même qu'un changement dans les habitudes de déplacement des élèves de Saint-Lazare. Il cherche également à favoriser un environnement propice à la pratique de la marche et du vélo aux abords de l'école. Le défi est grand et il nécessite du temps et une implication continue de l'ensemble des intervenants du milieu. Il n'en demeure pas moins nécessaire de relever ce défi s'il permet la consolidation, voire l'augmentation de la pratique du transport actif chez les élèves des écoles de Saint-Lazare. Une fiche de suivi (voir en annexe) est fournie à titre indicatif afin de faciliter les démarches subséquentes au dépôt du présent document.

6. Liste des annexes

Annexe 1

Plan de stationnement pour vélos

Annexe 2

Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves

Annexe 3

Liens du programme *À pied, à vélo, ville active* avec le programme de l'école québécoise

Annexe 4

Fiche de suivi du plan de déplacement

Annexe 1

Plan de stationnement pour vélos

École Birchwood

Juin 2018



École Birchwood

Sommaire et recommandations

Informations de base

Nom de l'école	Birchwood		
Commission scolaire	Lester-B.-Pearson		
Type d'école	Primaire		
Nombre d'élèves	362		
Nombre d'employés	Environ 50		

Accessibilité à vélo

Type de milieu	Urbain	X	Périurbain	X	Rural
Accessibilité à vélo	Bonne		Limité	X	Difficile

Précisions

L'école Birchwood n'est pas desservie par le réseau cyclable municipal avec des voies sécurisées. Par exemple, la rue des Quatre-Saisons où sont présents des pictogrammes de vélo n'est pas très invitante. Toutefois, une piste permet aux cyclistes du secteur nord de joindre le parc Grand-Pré à proximité de la rue de la Relève.

L'idée d'aménager des sentiers multifonctionnels, notamment sur les rues Jolicoeur et des Quatre-Saisons, est une option à envisager. Lors de notre visite, un seul vélo d'adulte était attaché au support.

Recommandations

Stationnement pour vélos

	Places à conserver	Places à ajouter	Total	Supports recommandés		
Élèves et autres	36	0	36	Arceaux	X	Râteliers

1. Calcul des capacités recommandées et description des supports présentés dans les pages suivantes.

Précisions

Nombre de places recommandées en fonction du calcul : entre 12 et 46 places

L'école possède actuellement deux supports de type clôture de 18 places pour un total de 36 places. Ce type de support ne permet pas de cadenasser facilement la roue et le cadre avec un cadenas en U. Les modèles de type râtelier sont recommandés parce qu'ils conviennent mieux pour les écoles primaires. La disposition des supports près de la clôture réduit de moitié leur capacité d'accueil. Le nombre de places offertes pourra être augmenté advenant un accroissement de la clientèle scolaire ou de l'utilisation du vélo comme moyen de transport actif.

Emplacement recommandé

Précisions

Il est recommandé de conserver l'emplacement actuel à proximité de l'entrée des élèves. Cet emplacement offre une bonne visibilité depuis les fenêtres de l'école, ce qui permet de diminuer les risques de vol et de vandalisme. Aucun incident n'a été rapporté au cours de la dernière année. En éloignant les supports de la clôture ou les disposant de façon perpendiculaire à la clôture, les supports pourraient accueillir des vélos de chaque côté. Aussi, l'implantation des supports sur un revêtement imperméable (asphalte) faciliterait son utilisation en cas de mauvais temps.



Emplacement actuel des supports à vélo

Pourquoi?

En fournissant des stationnements pour vélos de qualité, on incite les élèves et les employés à se rendre à l'école à vélo. On atteint ainsi plusieurs buts, notamment :

- encourager l'activité physique :
 - combattre l'obésité,
 - améliorer la concentration;
- réduire la dépendance à l'automobile :
 - réduire les gaz à effet de serre (GES),
 - contribuer à l'adoption de saines habitudes de vie;
- réduire la circulation automobile dans les environs de l'école :
 - réduire la pollution de l'air,
 - améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.



Comment?

Les cyclistes recherchent trois qualités dans les stationnements pour vélos :

- **accessibilité** : facilité d'accès tant au stationnement pour vélos en arrivant sur le site de l'école qu'au bâtiment après avoir stationné le vélo;
- **facilité d'usage** : facilité pour trouver un espace de stationnement libre, pour rentrer et pour cadenasser son vélo dans cet espace;
- **sécurité** : la protection du vélo contre le vandalisme et le vol et la protection des usagers contre les agressions.

Pour bien répondre aux besoins des cyclistes, il faut prendre en compte **l'emplacement** et la **capacité** des aires de stationnement pour vélos. Pour chaque aire de stationnement, il est important de choisir le bon **type de support** et d'assurer une bonne **disposition des supports** dans l'espace disponible (voir pages suivantes pour les détails).

En plus de fournir des aménagements de qualité, il est important de sensibiliser les élèves et les employés aux avantages de se rendre à l'école à vélo. Une campagne de **sensibilisation** pourrait aborder comment se rendre à l'école en sécurité et comment bien garer son vélo pour éviter le vol. Vélo Québec propose un modèle de lettre à l'intention des parents pour les sensibiliser aux enjeux relatifs au vol de vélo (voir à l'avant-dernière page du présent annexe).

Emplacement

Pour inciter davantage les élèves et les employés à se déplacer à vélo, il est important de bien choisir les emplacements des stationnements pour vélos sur le site de l'école.

Pour maximiser l'**accessibilité**, les supports devraient être situés à des endroits directement accessibles à partir des rues avoisinantes.

Pour **faciliter l'utilisation**, les aires de stationnement pour vélos devraient avoir une superficie suffisante pour installer le nombre requis de supports pour vélos et laisser assez d'espace pour la circulation.

Pour assurer un niveau adéquat de **sécurité**, les stationnements pour vélos devraient être situés à des endroits qui offrent une surveillance passive. Il s'agit d'endroits achalandés et visibles. Dans le cas contraire, il est possible d'implanter des dispositifs de surveillance active, notamment des caméras.

Emplacements adéquats :

- près des entrées et des sorties principales;
- espaces ouverts, bien éclairés, achalandés au cours de la journée;
- visibles depuis le(s) bâtiment(s) de l'école;
- visibles depuis les rues avoisinantes;
- avec une surface nivelée et dure (en béton, asphalte ou pavé) qui permet d'ancrer les supports pour vélos.

Emplacements à éviter :

- espaces enclavés, cachés par des bâtiments, la végétation, etc.
- endroits peu achalandés.



Pour les employés de l'école, on peut fournir un certain nombre de places de stationnement pour vélos à sécurité accrue. Il s'agit de situer les supports pour vélos dans des enclos clôturés, des abris fermés ou des bâtiments existants. L'accès est contrôlé par une clé, une carte ou un code d'accès. Selon des sondages sur les habitudes de déplacement, le risque de vol et le vandalisme sont souvent indiqués comme une des principales barrières à l'utilisation du vélo comme moyen de transport chez les adultes.

Capacité

La capacité d'un stationnement pour vélos devrait correspondre ou dépasser la demande. Une capacité de stationnement insuffisante peut :

- décourager l'utilisation du vélo;
- inciter les cyclistes à attacher leurs vélos à des endroits inadéquats :
 - mobilier urbain (bancs, lampadaires, poteaux de signalisation, etc.);
 - arbres;
 - espaces de circulation piétonne.

Inversement, une capacité excessive peut entraîner des coûts inutiles et un usage de l'espace inefficace. Il est donc souvent préférable de déployer les stationnements pour vélos en phases. Une bonne pratique est de faire des relevés de stationnement pour évaluer si l'offre est suffisante par rapport à la demande et d'ajuster la capacité en conséquence.



Pour déterminer le nombre de places nécessaires, le *Guide d'aménagement en faveur des piétons et des cyclistes* de Vélo Québec suggère les ratios suivants :

- **élèves** : 1 espace de stationnement pour vélos par 5 à 20 élèves;
- **employés** : 1 espace de stationnement pour vélos par 10 à 40 employés.

Il est aussi souhaitable de fournir quelques supports près de l'entrée principale à l'intention des visiteurs, notamment des parents et des messagers à vélos.



La demande pour le stationnement pour vélos est influencée par les facteurs suivants :

- **aménagement** : des aménagements cyclables à proximité à l'école;
- **circulation** : la vitesse et le débit de circulation dans les rues avoisinantes;
- **densité** : la densité de population dans le voisinage de l'école;
- **promotion du vélo** : interventions auprès des élèves et des parents pour promouvoir l'utilisation du vélo.

Types de supports

Les supports pour vélos de type arceau sont recommandés. Ce type de support est facile à utiliser et offre un bon niveau de sécurité puisqu'il permet de cadenasser sans difficulté une roue et le cadre du vélo avec un cadenas en U. Les arceaux permettent de cadenasser les vélos à différentes hauteurs et sont donc compatibles avec des vélos de tous types et de toutes tailles. Deux vélos peuvent être attachés sur chaque arceau à condition de laisser un espace suffisant entre les arceaux (voir page suivante).

Arceaux



En cas de contraintes d'espace, des supports de **type râtelier** peuvent être utilisés. Ce type de supports permet une plus grande densité de stationnement. Cependant, les râteliers sont un peu moins faciles à utiliser que des arceaux pour deux raisons :

- positionnement du cadenas est plus contraignant;
- guidons des vélos voisins se chevauchent et peuvent s'accrocher.

Le dernier bémol s'applique seulement aux vélos d'adultes. Les guidons des vélos d'enfants étant moins larges, ils ne se chevauchent pas dans les râteliers. **Ce type de support est donc idéal pour les écoles primaires.**



Pour les deux types de supports, un **fini en acier inoxydable** est fortement recommandé. Le coût unitaire est un peu plus élevé à l'achat, mais le produit résiste mieux à la corrosion et à l'usure que la plupart des autres matériaux de finition.

Râteliers

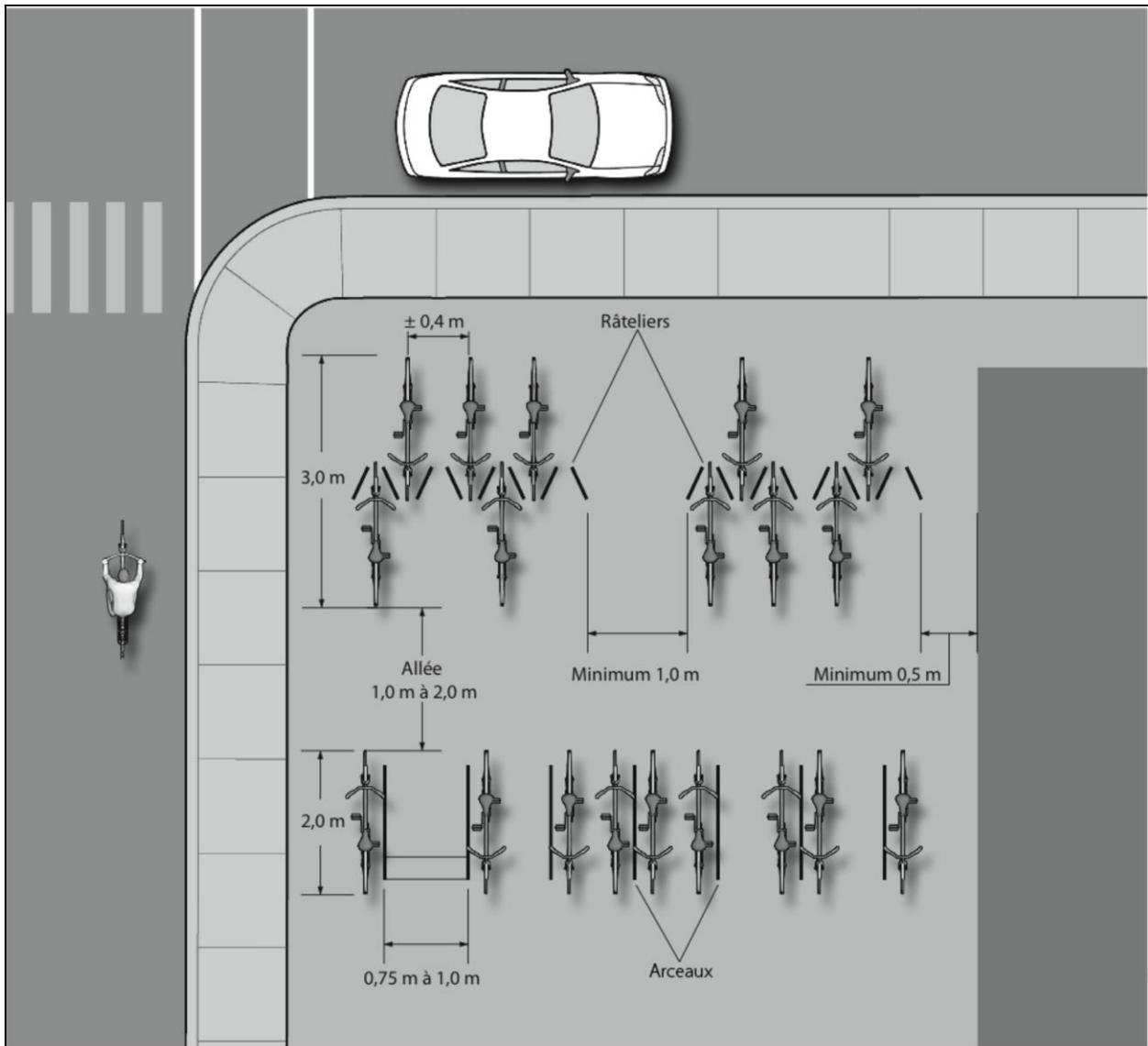


Disposition des supports

Il est important de bien disposer les supports dans l'aire de stationnement pour vélos. Les dégagements clés à respecter sont les suivants :

- 0,75 à 1,0 m entre les arceaux individuels pour éviter les accrochages entre les guidons;
- 0,5 m de dégagement des murs, clôtures ou autres éléments verticaux;
- 1,0 à 2,0 m pour les allées entre les rangées de supports pour vélos.

Voir la figure ci-dessous pour une illustration de la bonne disposition des supports pour vélos.



Sensibilisation

Le texte ci-dessous est un exemple d'une lettre qui peut être envoyée aux parents pour les sensibiliser aux enjeux relatifs au stationnement des vélos à l'école.

Chers parents,

L'école XYZ va se doter prochainement d'une aire de stationnement pour vélos. La direction invite tous les élèves et membres du personnel de l'école à profiter de cette nouvelle installation en utilisant le vélo comme moyen de transport.

Pour que l'expérience soit agréable, il faut évidemment diminuer les risques de vol. Pour ce faire, vous pouvez jouer un rôle très important en tant que parents.

D'une part, nous vous encourageons à enseigner à votre enfant quelques règles de base :

*toujours barrer le vélo avec un cadenas adéquat aux supports prévus à cet effet (ne pas utiliser les arbres ou le mobilier urbain);
toujours attacher le vélo par le cadre et, si possible, la roue avant;
ne rien laisser sur le porte-bagages ou dans le panier;
retirer les objets détachables (lumières, pompe, odomètre, gourde, sacoches, etc.);
éviter de laisser le vélo attaché pendant de longues périodes, en particulier pendant la nuit.*

D'autre part, nous vous encourageons fortement à :

*procurer à votre enfant un cadenas de qualité, par exemple un cadenas en U;
faire buriner le vélo de votre enfant au poste de police de votre quartier;
remplacer les déclenches rapides de certaines pièces (selle, roues, etc.) par de vrais boulons;
procurer à votre enfant un vélo sobre et modeste pour ne pas attiser la convoitise.*

En observant ces recommandations, vous réduisez considérablement les risques de vol du vélo de votre enfant. Il pourra ainsi le conserver jusqu'à ce qu'il soit trop petit pour lui!

Conseils pour l'acquisition des supports à vélo

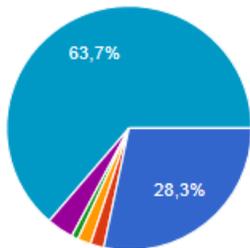
- Dans certaines commissions scolaires, il est possible de faire fabriquer des supports à vélo par les écoles de formation professionnelle (option soudure) à des coûts très abordables.

Annexe 2

Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves

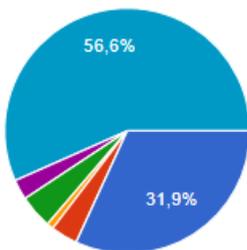
Afin d'établir un portrait des habitudes de déplacement et d'identifier les conditions nécessaires pour inciter un plus grand nombre d'élèves à adopter des moyens de transport actif, un sondage a été réalisé auprès des parents de l'école Birchwood. Sur un total de 362 élèves, 113 ont répondu au sondage pour un pourcentage de 31,2 %.

1. Durant les mois de décembre, janvier, février et mars (approximativement 15 semaines), combien de jours par semaine votre enfant est-il transporté en voiture entre l'école et la maison ? / During the winter months: December, January, February and March (around 15 weeks), how often is your child driven back and forth to school ?



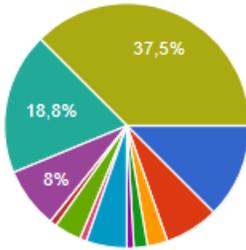
0 jour/semaine / 0 day per week	32	28.3 %
1 jour/semaine / 1 day per week	2	1.8 %
2 jours/semaine / 2 days per week	2	1.8 %
3 jours/semaine / 3 days per week	1	0.9 %
4 jours/semaine / 4 days per week	4	3.5 %
5 jours/semaine / 5 days per week	72	63.7 %

2. Durant les mois de septembre, octobre, novembre, avril, mai et juin (approximativement 22 semaines) combien de jours par semaine votre enfant est-il transporté en voiture entre l'école et la maison ? / During the spring and summer months: September, October, November, April, May and June (around 22 weeks), how often is your child driven back and forth to school?



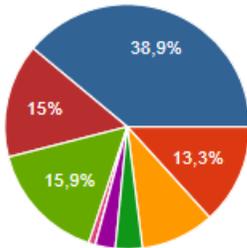
0 jour/semaine / 0 day per week	36	31.9 %
1 jour/semaine / 1 day per week	4	3.5 %
2 jours/semaine / 2 days per week	1	0.9 %
3 jours/semaine / 3 days per week	5	4.4 %
4 jours/semaine / 4 days per week	3	2.7 %
5 jours/semaine / 5 days per week	64	56.6 %

3. Quelle distance supplémentaire parcourez-vous spécialement pour l'aller-retour en voiture de votre enfant entre l'école et la maison ? / How many extra miles do you drive daily to drop and fetch your child from school?



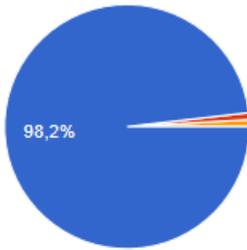
0,5 km/jour / 0,5 km per day	14	12.5 %
1 km/jour / 1 km per day	8	7.1 %
2 km/jour / 2 km per day	3	2.7 %
3 km/jour / 3 km per day	2	1.8 %
4 km/jour / 4 km per day	1	0.9 %
5 km/jour / 5 km per day	6	5.4 %
6 km/jour / 6 km per day	1	0.9 %
7 km/jour / 7 km per day	4	3.6 %
8 km/jour / 8 km per day	1	0.9 %
9 km/jour / 9 km per day	0	0 %
10 km/jour / 10 km per day	9	8 %
Plus de 10 km/jour / Over 10 km per day	21	18.8 %
Ne s'applique pas / Non applicable	42	37.5 %

4. Quel type de voiture utilisez-vous habituellement pour le transport de votre enfant entre l'école et la maison ? / What type of vehicle do you use to drive your child to and from school?



sous-compacte (ex.: Smart for two) / Subcompact car	0	0 %
compacte (ex.: Volkswagen Golf) / Compact car	15	13.3 %
intermédiaire (ex.: Ford Fusion) / Mid-size car - intermediate	11	9.7 %
Berline (ex.: Toyota Avalon) / Sedan	4	3.5 %
Berline de luxe (ex.: BMW série 5) / Luxury sedan	3	2.7 %
Coupé de luxe (ex.: Bentley Continental GT) / Luxury coupé	0	0 %
Sport (ex.: Ford Mustang) / Sport	1	0.9 %
Tout-terrain (ex.: Grand Cherokee) / SUV	18	15.9 %
Minifourgonnette (ex.: Mazda 5) / Minivan	17	15 %
Ne s'applique pas / Non applicable	44	38.9 %

5. Quel type de carburant requiert votre véhicule? / What type of fuel does your vehicle run on?

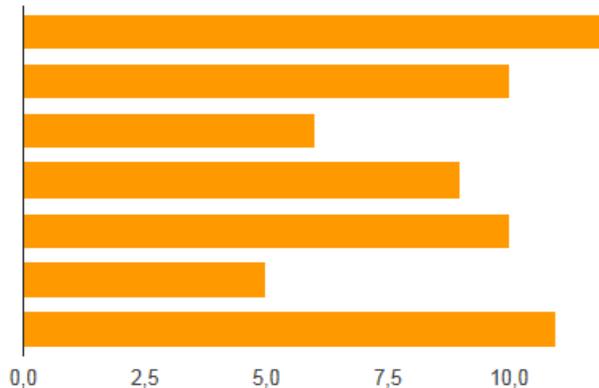


Essence / Gas	107	98.2 %
Diesel / Diesel	1	0.9 %
Véhicule hybride/électrique / Hybrid/Electric vehicle	1	0.9 %

6. Pour quelles raisons votre enfant n'utilise pas un moyen de transport actif (marche ou vélo) pour se rendre à l'école ? / What are the reasons for which your child doesn't use active transportation (walk or bike) to get to school?

Nous habitons trop loin / Too great a distance from home to school	63	57.8 %
Trop de circulation autour de l'école / Too much traffic around the school	12	11 %
Peur qu'il soit victime d'agression ou d'intimidation sur le chemin de l'école / Afraid that your child might fall victim of assault or intimidation on his/her way to school	12	11 %
C'est plus rapide en automobile, nous sommes pressés le matin / Driving is a lot faster; we have a hectic morning routine.	16	14.7 %
Plusieurs arrêts à faire sur le chemin de l'école (école, garderie, courses) / Need to make several stops on the way to school (other school, daycare, errands)	11	10.1 %
Mon enfant ne veut pas marcher ou pédaler / My child doesn't want to walk or bike	1	0.9 %
Il n'a pas d'amis pour l'accompagner sur le trajet / My child has no friend to accompany him/her on the way to school	5	4.6 %
Il est trop jeune / My child is too young	29	26.6 %
Son sac à dos est trop lourd / His/her school bag is too heavy	10	9.2 %
Mon enfant a droit au transport scolaire / My child has a right to school transportation	33	30.3 %
Mon enfant fréquente le service de garde / My child takes part in after school programs	16	14.7 %
Les aménagements pour les piétons et cyclistes sont déficients / Inadequate infrastructures for pedestrians and/or cyclists	16	14.7 %
Autre / Other	9	8.3 %

7. Pour quelles raisons votre enfant utilise un moyen de transport actif (marche ou vélo) pour se rendre à l'école ? / For what reasons does your child uses active transportation to and from school?



La distance entre la maison et l'école est courte / Short distance between home and school	12	42.9 %
Ce mode de déplacement est bon pour sa santé / Active transportation is good for your health	10	35.7 %
Ce mode de déplacement est plus facile / This means of transportation is easier	6	21.4 %
Ce mode de déplacement est plus agréable / This means of transportation is more enjoyable	9	32.1 %
Ce mode de déplacement lui permet de développer son autonomie / This means of transportation enables my child to develop self-reliance	10	35.7 %
Ce mode de déplacement est bon pour l'environnement / This means of transportation is environmentally friendly	5	17.9 %
Autre / Other	11	39.3 %

8. Quelles mesures favoriseraient le plus les déplacements à pied ou à vélo dans votre secteur ? / Which measures do you think would promote active transportation in your area?

Construction de trottoirs / Building sidewalks	33	34.7 %
Instauration de corridors scolaires / Establishment of safe routes to school	46	48.4 %
Aménagement de pistes cyclables / Development of bicycle lanes	32	33.7 %
Ajout de brigadiers scolaires / School patrols	36	37.9 %
Marquage au sol des passages pour piétons / Pavement marking at pedestrian crossings	22	23.2 %
Mesures d'apaisement de la circulation / Measures to alleviate traffic	17	17.9 %
Surveillance policière / Police surveillance	24	25.3 %
Mise en place d'un pédibus (Trottibus) / Setting up a "Walking school bus"	24	25.3 %
Autre / Other	20	21.1 %

9. Commentaires ou Suggestions / Comments and Suggestions

- A bike path/sidewalk linking the school to the rest of the city's network is essential to provide a safe and reliable area for kids in the neighbourhood to travel to and from school.
- My child would have to cross the intersection of St-Louis/Cité des Jeunes which is dangerous even for drivers. There have been many accidents at this intersection mostly due to people blowing through the yellow/red light. No way would I let my child pass there on a bike!
- Because of my work schedule, I must drop my kids off at school for 7am. There is no school bus service at that hour
- Peut-être ajouter un point mon enfant prend l'autobus scolaire pour se rendre à l'école.
- l'école étant située près d'un chemin très passant ne favorise pas les transports actifs
- If we had a school in walking/biking distance we absolutely would choose that option. The kids instead use the school bus service.
- Adequate & ample bike parking
- The weather determines whether or not my 5 year is walking to school. If it's nice enough, we walk.
- There are no other students on our street and would not let her bike alone through the wooded bike path at the age of 7.
- When my children are older, they will walk or bike. At this time, I don't like the corner in front of the school. There are THREE stop signs my children need to walk through in order to get to their house and the speed bumps are located in the wrong places. Cars do not stop at the intersections and drive right through them. We live less than 1km away and I wish they could travel by themselves but I personally feel it is unsafe. Birchwood parents also drive too fast in the parking lot.
- We do not use bus because we leave earlier than it would pick them up and come back home after the busses leave. It has nothing to do with anything else. If this was not the case we would use the bus.
- Good idea
- My child takes the school bus we live too far from the school.
- We use the school bus daily.
- French mentions en voiture but English asks driven to school, does bus count?
- If school was within biking distance we would definitely take that route.
- As my children attend daycare, they are not permitted to sign themselves in, therefore I am forced to drive them. If there were the possibility of children signing themselves in to daycare, they could walk every day. It would be nice if your survey included this reality.
- I feel that sidewalks and bike paths would be a great asset

- Just remember Ariel. That's a main reason my child will not walk/bike alone to school. With a younger sibling too this is not an option.
- School pooling
- The area around Birchwood, mainly the street leading up to the school and the parking lot are very busy and unsafe at times for walkers. There needs to be better control of the cars dropping kids off as well as the addition of bike lanes or side walks.

Annexe 3

Liens du programme *À pied, à vélo, ville active* avec le programme de l'école québécoise

Promouvoir et favoriser les déplacements actifs et sécuritaires :

- Permettre aux élèves de développer leur jugement critique quant aux règles de sécurité et de protection adéquates en lien avec les déplacements actifs;
- S'assurer que les apprentissages en lien avec la sécurité routière sont suffisamment intenses et continus tout au long du cheminement scolaire (maternelle à la 6^e année);
- Installer et entretenir les supports à vélo, s'il y a lieu;
- Encourager l'usage des corridors sécuritaires, s'il y a lieu;
- Encourager les parents à marcher avec leurs enfants;
- Informer les parents des activités éducatives réalisées dans le cadre du programme *À pied, à vélo, ville active*.

Attention : Les occasions offertes par les événements thématiques (ex. : Mois de l'éducation physique, Journée nationale du sport et de l'activité physique, Mois international Marchons vers l'école) sont intéressantes à exploiter, mais insuffisantes pour assurer la pérennité des actions. Une démarche soutenue composée de plusieurs activités tout au long de l'année demeure un gage de succès!

La SAAQ propose des outils et programmes éducatifs intéressants :

Sur la route des dragons (Maternelle et 1^{er} cycle)

Trousse comprenant un dessin animé en format DVD et un guide d'animation abordant la sécurité à pied ainsi que la sécurité en autobus scolaire. Dans l'optique de favoriser la responsabilisation des enfants à l'égard de leur propre sécurité, CAA-Québec assure le déploiement du programme en offrant gratuitement l'animation de celui-ci aux écoles primaires.

http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/maternelle.php

<https://www.caaquebec.com/fr/sur-la-route/interets-publics/securite-routiere/sur-la-route-des-dragons/>

Brigade scolaire (3^e cycle)

Soutien à l'implantation d'une brigade scolaire dont la mission est d'inciter les élèves à la prudence, que ce soit dans la rue, comme usagers du transport scolaire ou dans la cour de l'école, en collaboration avec le CAA.

http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/brigade_scolaire.php

<https://www.caaquebec.com/fr/sur-la-route/interets-publics/securite-routiere/brigade-scolaire/>

Chemin faisant (1^{er}, 2^e et 3^e cycle)

Outil d'autoapprentissage contenant quarante exercices gradués sur les thèmes de sécurité routière à pied, à vélo ou en transport scolaire. Il est accompagné d'un guide pour les enseignants qui veulent exploiter les thèmes en classe, à partir de scénarios d'animation proposés.

http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/chemin_faisant/index.php

Les énigmes de Génivélo (2^e et 3^e cycle)

Activités offertes en collaboration avec les services de police permettant aux jeunes d'apprendre à conduire prudemment leur vélo tout en ayant du plaisir. Par les thèmes abordés (signalisation routière, visibilité, port du casque, règles de circulation et code gestuel), ils comprennent que le vélo n'est pas un jouet et qu'ils doivent observer les mêmes règles de sécurité que les autres usagers de la route. Plusieurs outils sont disponibles, soit un DVD, une présentation PowerPoint, un guide d'animation, des feuillets d'énigmes pour les élèves ainsi qu'un guide à remettre aux élèves résumant les règles de sécurité routière (contacter votre service de police).

http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/genivelo.php

Guide d'organisation d'une randonnée à vélo avec des jeunes (3^e cycle)

Guide rassemblant les pratiques sécuritaires et les conseils de spécialistes pour l'organisation d'une randonnée à vélo de courte durée avec des jeunes (une journée ou moins).

http://www.saaq.gouv.qc.ca/documents/documents_pdf/prevention/journee_velo.php

Piétons et conducteurs, vigilants pour la vie [dépliant pour les parents]

Dépliant présentant les règles de sécurité à suivre en tant que piétons ainsi que les règles de courtoisie à respecter en tant que conducteur.

http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/pieton_conducteur.pdf

Affiches à télécharger :

J'apprends à être prudent à pied

http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/apprends_prudent.pdf

J'apprends à rouler en sécurité

http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/apprends_rouler.pdf

Nature-Action Québec

À titre de mandataire régional de Vélo Québec pour le programme *À pied, à vélo, ville active* en Montérégie, Nature-Action Québec offre plusieurs outils de sensibilisation qui appuient le plan de déplacement :

- Campagne « La rue pour tous » destinée aux différents usagers de la route;
- Cahier « Animer le milieu scolaire en transport actif » disponible sur demande;
- Animations en classes sur le transport actif et la sécurité routière.

Exemple de dépliant à distribuer aux parents

En sécurité aux débarcadères

École De Montarville

Chers parents, des débarcadères ont été aménagés pour votre usage exclusif. Merci de les utiliser et de respecter la signalisation.

Vous allez conduire ou chercher votre enfant à l'école? Des **débarcadères** ont été aménagés pour votre usage exclusif (plan ci-dessous). Vous êtes autorisés à vous y arrêter pour une période de 10 minutes maximum, du lundi au vendredi, de 6 h à 18 h.



La sécurité

aux abords de l'école pour vous et vos enfants

Conseils destinés aux parents

- Faire quelques fois le trajet du corridor scolaire avec votre enfant.
- Apprendre à votre enfant à reconnaître les personnes qui assurent sa sécurité, telles que les brigadiers, les policiers, les pompiers, etc.
- Utiliser les débarcadères prévus pour les parents.
- Se stationner plus loin et marcher avec votre enfant si le débarcadère est achalandé.
- Faire sortir ou monter votre enfant du côté du trottoir longeant l'école, si c'est impossible, lui demander de traverser à l'intersection la plus proche.
- Ne pas utiliser le débarcadère réservé aux autobus.
- Prévoir le temps nécessaire pour arriver à l'heure.
- Être courtois et accorder la priorité aux enfants.

Conseils destinés aux automobilistes

- Respecter la limite de vitesse de 30 km/h dans la zone scolaire.
- Écouter les consignes du brigadier.
- Respecter la signalisation aux abords de l'école.
- Ne pas faire de virage en U ou autre manœuvre dangereuse.
- Être vigilant, les enfants peuvent être imprévisibles.

Corridor scolaire

École De Montarville



Sur le chemin de l'école... en toute sécurité!



450 653-2443
stbruno.ca



SEPTEMBRE 2014



Les corridors scolaires

Pour un trajet sécuritaire...

En 2009, la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville a implanté des **corridors scolaires**.

On peut les reconnaître à l'aide des panneaux ovales jaune fluo rappelant la couleur des zones scolaires. Ces panneaux sont des points de repère pour les écoliers et invitent les automobilistes à circuler prudemment dans ces rues. Ainsi, votre enfant peut se rendre à l'école et en revenir en toute sécurité.

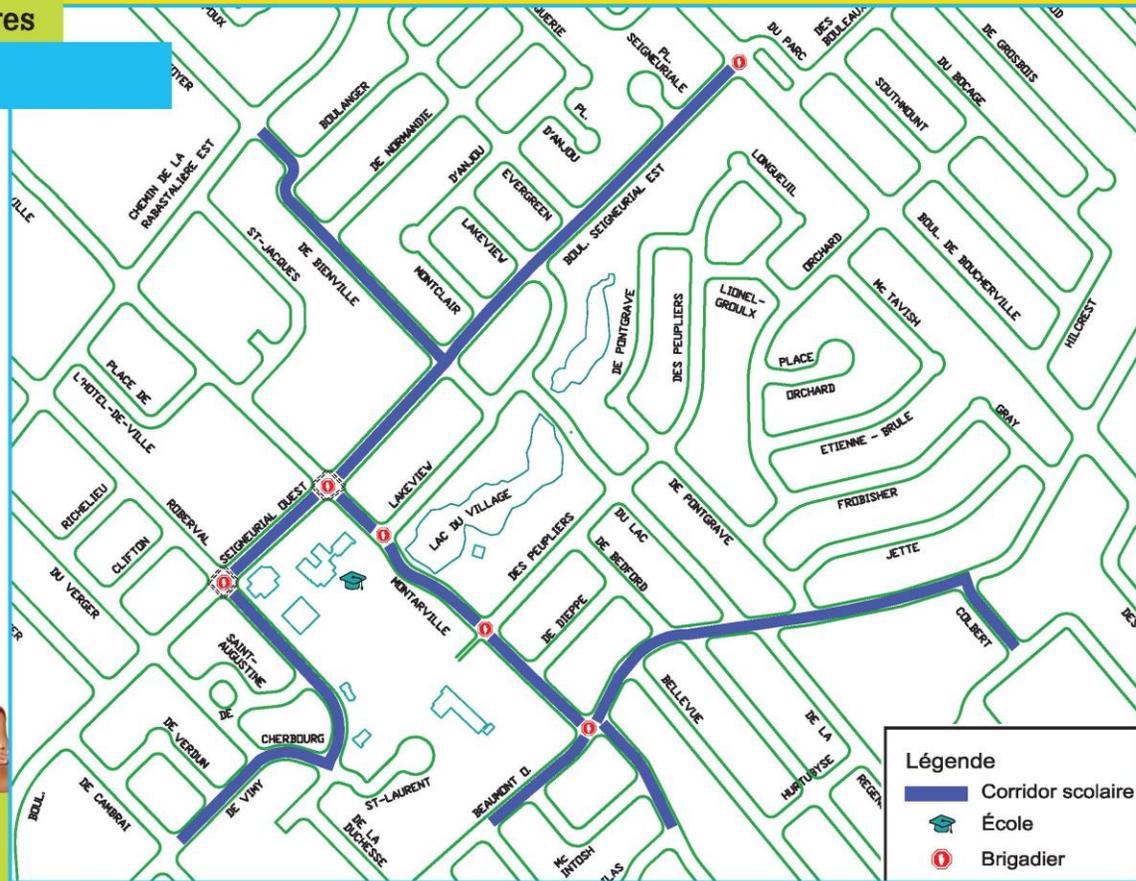
À l'aide du plan, déterminez avec votre enfant le meilleur trajet entre la maison et l'école.

Conseils de sécurité destinés aux enfants

- Marcher en groupe, sans courir ni se chamailler.
- Traverser les rues aux intersections et aux passages piétons.
- Regarder à gauche, à droite et de nouveau à gauche pour vérifier s'il vient des véhicules.
- Garder un contact visuel avec les conducteurs, pour s'assurer d'être vu.
- Respecter les feux de circulation et arrêts obligatoires.
- Marcher sur le trottoir ou, s'il n'y en a pas, en bordure de la rue.
- Se méfier et ne pas s'approcher des inconnus.
- Écouter les consignes des brigadiers scolaires.
- Emprunter le trajet prévu et rentrer à la maison sans s'attarder.



Pour la sécurité des élèves, la Ville déneigera en priorité les trottoirs des corridors scolaires.



Légende

- Corridor scolaire
- École
- Brigadier

Annexe 4

Fiche de suivi du plan de déplacement

Nom de l'école : _____
Adresse : _____
Nom et titre de la personne-ressource de l'école : _____
Nom et titre de la personne-ressource de la Ville : _____
Intervenants du CISSS impliqués : _____
Autres : _____

Présentation du plan de déplacement fait le : _____
Les participants étaient : _____

Résolution du programme au conseil municipal : oui non

Suivi des recommandations :

Numéro de la recommandation	Pistes de solutions envisagées	Acteurs concernés	Échéancier	Réalisé oui/non

