



Vélo Québec

Plan de déplacement

École des Étriers

Commission scolaire des Trois-Lacs

Ville de Saint-Lazare

Juin 2017



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

Mandataire du programme dans votre région :



ÉCOLE DES ÉTRIERS

990, rue des Abeilles
Saint-Lazare (Québec) J7T 0H7

Équipe de travail (Nature-Action Québec)

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

Nature-Action Québec est le fier partenaire régional de Vélo Québec pour le déploiement du programme *À pied, à vélo, ville active* en Montérégie, dans les Laurentides et sur la Côte-Nord.



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

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source :
Nature-Action Québec, 2017. *Plan de déplacement — École des Étriers*.
Présenté dans le cadre du programme *À pied, à vélo, ville active*.

Table des matières

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 sur le territoire de l'école des Étriers	9
3. Enjeux et pistes de solution sur le territoire de l'école des Étriers.....	10
4. Potentiel pour le transport actif	17
5. Conclusion	19

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	9
Tableau 4 : Enjeux et pistes de solution	10

Liste des annexes

Annexe 1 : Plan de stationnement pour vélos.....	21
Annexe 2 : Mesures d'apaisement de la circulation	31
Annexe 3 : Liens du programme <i>À pied, à vélo, ville active</i>	38
avec le programme de l'école québécoise.....	38
Annexe 4 : Fiche de suivi du plan de déplacement.....	42

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 17 mai 2017 autour de l'école des Étriers.

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 d'organismes et individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

À pied, à vélo, ville active est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce au soutien et à l'appui financier de :



Nature-Action Québec remercie la Ville de Saint-Lazare, la direction et le personnel de l'école primaire des Étriers, de même que la Commission scolaire des Trois-Lacs pour leur précieuse collaboration. Nous remercions également les gens présents lors de la marche de repérage et/ou pour la validation des fiches.

Marche de repérage du 17 mai 2017

Validation des fiches : 20 juin 2017

- Annie Bilodeau Responsable du service de garde – École des Étriers
- Chantal Latreille Directrice – Loisirs, Ville de Saint-Lazare
- Élyse Lapointe Conseillère en promotion de la santé - CISSS de la Montérégie-Ouest
- Jonathan Lebeault Commandant – Sécurité publique – Ville de Saint-Lazare
- Louise Tremblay Agente – Sécurité publique – Ville de Saint-Lazare
- Daniel Boyer Directeur - Service Sécurité publique / Sécurité incendie, Ville de Saint-Lazare

1. L'état de la situation

1.1 Caractéristiques de l'école

L'école des Étriers est située dans la Ville de Saint-Lazare qui compte 19 916 habitants. ¹



École des Étriers

¹ Source : http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/structure/mun_15000.htm

Tableau 1 : Caractéristiques générales de l'école

Nom	Des Étriers
Commission scolaire	Des Trois-Lacs
Nombre d'élèves	264
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	31
Type d'école	École de quartier
Transport scolaire	Oui, 6 autobus Environ 195 élèves sont transportés par autobus à partir d'une distance de 0,4 km pour le préscolaire et de 1,2 km pour les autres élèves.
Nombre de brigadiers scolaires adultes	1 (intersection du chemin Sainte-Angélique et de la rue Frontenac)

Tableau 2 : Horaire du service de garde

	Période	Nombre d'élèves (%)
Service de garde du matin	6 h 30 à 8 h	50 (19 %)
Service de garde de l'après-midi	14 h à 18 h	110 (41,6 %)

Selon les renseignements obtenus, il s'avère qu'environ 195 élèves sont transportés en autobus, ce qui donne un potentiel d'environ 69 élèves qui pourraient théoriquement utiliser des modes de transport actif.

2. Inventaire des mesures d'intervention existantes ou projetées sur le territoire de l'école des Étriers

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

Photo	Emplacement	Intervention	Acteurs concernés	Réalisation
	<p>École des Étriers</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation d'une école de quartier favorisant le transport actif. • Aménagement d'un débarcadère d'autobus hors rue. • Aménagement d'une voie de débarcadère pour parents en façade de l'école. • Stationnement pour vélos. 	<p>École et commission scolaire des Trois-Lacs</p>	<p>Réalisé</p>
 	<p>Zone scolaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisation de zone scolaire et signalisation avancée de zone scolaire. • Signalisation de limite de vitesse à 30 km/h. • Utilisation des brigadiers statiques de signalisation à l'intersection du chemin Sainte-Angélique et de la rue Frontenac et sur la rue des Lucioles. • Sentier multifonctionnel le long de la rue des Lucioles (aménagement en site propre prévu). • Sentier multifonctionnel en site propre aménagé le long du chemin Sainte-Angélique entre les rues Frontenac et des Lucioles. 	<p>Ville de Saint-Lazare</p>	<p>Réalisé</p>

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

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) Insécurité à circuler dans la zone scolaire en raison de l'achalandage important.</p> <p>3) Absence d'infrastructures pour les piétons et cyclistes sur la rue des Chenilles, ce qui ne favorise pas le transport actif et complique les déplacements des élèves et des citoyens, particulièrement en hiver.</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) D'après la carte de 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"> • Frontenac; • des Lucioles; • des Abeilles; • des Chenilles (entre des Monarques et des Abeilles). <p>f) Identifier les corridors actifs/scolaires à l'aide de signalisation pour les automobilistes et de marquage au sol pour les piétons.</p> <p>g) Dénéiger prioritairement les rues identifiées comme corridors actifs/scolaires et les sentiers multifonctionnels, notamment celui de la rue Sainte-Angélique.</p> <p>h) Concevoir un plan de communication pour bien informer l'ensemble de la population de l'instauration d'un réseau de corridors actifs/scolaires.</p> <p>i) Afficher la carte des corridors actifs/scolaires sur le site Internet de la Ville.</p> <p>j) S'assurer de la collaboration du Service de police pour la promotion des corridors actifs/scolaires.</p> <p>Le choix des rues identifiées comme corridors actifs/scolaires doit se baser sur l'exposition au risque le plus faible et en limitant au minimum les conflits potentiels des piétons et des cyclistes avec les automobilistes.</p> <p>Sans les mesures identifiées pour les rues ciblées, 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. Rue des Abeilles (Débarcadère de parents)</p> <p>*Le programme APAVVA a pour objectif la promotion du transport actif. Les recommandations concernant le débarcadère des parents visent la sécurité des élèves et non l'utilisation de l'automobile pour le trajet domicile-école.</p>	<p>1) Signalisation d'interdiction de stationnement qui peut porter à confusion dans le débarcadère.</p> <p>2) Stationnement du côté opposé à l'école par certains parents, ce qui amène des traversées d'élèves au travers des véhicules.</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) Inciter les parents à laisser leurs enfants à une certaine distance de l'école afin de diminuer la circulation dans la zone scolaire et de permettre aux élèves de marcher un peu et ainsi bénéficier des avantages du transport actif, par exemple une meilleure attention en classe.</p> <p>c) Distribuer aux parents en début d'année un plan identifiant les différentes zones de débarcadère (autobus, parents). Voir l'exemple en annexe.</p> <p>d) Évaluer la possibilité de mettre en place un pédibus ou un projet de jumelage d'élèves marcheurs.</p>	✓	<p>e) Ajouter un panneau avec la mention «débarcadère seulement» sous le panneau de stationnement interdit.</p> <p>f) Faire des opérations policières pour faire respecter la signalisation d'interdiction de stationnement.</p>	✓
		<p>3) Absence de lien entre le sentier multifonctionnel proposé sur la rue des Chenilles et le sentier cyclable bordant le débarcadère d'autobus.</p>			<p>a) Aménager un sentier multifonctionnel pour les piétons et les cyclistes en site propre sur la bande de gazon qui longe la rue des Abeilles entre la rue des Chenilles et le sentier cyclable bordant le débarcadère d'autobus.</p> <p>Pour les sentiers polyvalents, 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>(Vélo Québec Association, 2009. Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)</p>	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	2. Rue des Abeilles (Débarcadère de parents) (suite)	4) Absence de lien entre le sentier multifonctionnel de la rue des Lucioles et le sentier cyclable bordant le débarcadère d'autobus.	a) Favoriser l'installation de supports à vélo sur le terrain de l'école dans l'axe du sentier multifonctionnel qui longe la rue des Lucioles (voir les détails en annexe).			
	3. Débarcadère d'autobus	1) Absence de signalisation qui peut porter à confusion pour les parents qui souhaitent utiliser le débarcadère d'autobus après 16 h. 2) Section endommagée du sentier cyclable bordant le débarcadère d'autobus qui présente une pente trop abrupte.	a) Comme mentionné précédemment, distribuer aux parents en début d'année un plan identifiant les différentes zones de débarcadère (autobus, parents).		b) Mettre une signalisation de type «Débarcadère d'autobus seulement entre 7 h et 16 h» (voir la signalisation actuelle près de l'école à l'Orée-du-Bois). c) Refaire le profil de pente de la section endommagée du sentier cyclable bordant le débarcadère d'autobus et revoir l'aménagement de tout le sentier.	
 	4) Rue des Chenilles	1) Absence d'infrastructures pour les piétons et cyclistes. 2) Absence de signalisation de zone scolaire et mauvaise utilisation de panneaux avancés de zone scolaire à chaque extrémité de la cour d'école. 3) Absence de barrière de protection en bordure du pont situé entre la cour d'école et la rue des Monarques.			a) Aménager un sentier multifonctionnel entre les rues des Monarques et des Abeilles comme celui de la rue des Lucioles. Pour les sentiers multifonctionnels, 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». <small>Vélo Québec Association, 2009. Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)</small> b) Mettre la signalisation de zone scolaire à la limite de la cour et joindre la limite de vitesse à 30 km/h sur le même poteau. Mettre la signalisation avancée de zone scolaire à environ 30 m en avant du panneau de zone scolaire. c) Mettre des barrières de protection de chaque côté du pont pour éviter les chutes dans le ruisseau.	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	5. Intersection des rues des Chenilles et des Monarques	<p>1) Absence de passage pour piétons pour traverser la rue des Monarques.</p> <p>2) Insécurité prévisible pour traverser la rue des Monarques en raison de son caractère de rue collectrice (330 unités d'habitation sont prévues dans ce développement).</p>			<p>a) Aménager un passage pour piétons pour traverser la rue des Monarques à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées blanches ou jaunes) et de la signalisation appropriée en raison de l'identification de la rue des Chenilles comme corridor actif/scolaire. Prévoir l'utilisation des brigadiers statiques de signalisation. L'option de faire un passage pour piétons surélevé pourrait convenir en raison de l'achalandage prévu et du caractère de rue collectrice de la rue des Monarques.</p> <p>b) Effectuer des comptages ainsi que des observations aux heures d'arrivée et de départ des élèves. Le nombre d'élèves, l'achalandage de véhicules et le comportement des automobilistes sont des indicateurs précieux pour prendre une décision éclairée au sujet de l'embauche d'un brigadier scolaire.</p> <p>Données de l'école des Étriers (2016-2017):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 264 élèves inscrits; • 195 élèves admissibles au transport scolaire; • 50 élèves au service de garde en avant-midi • 110 élèves au service de garde en après-midi. <p>c) Prévoir des sentiers hors rue favorisant la connectivité entre les résidences dans le développement résidentiel.</p>	
	6. Rue des Lucioles	<p>1) Absence de signalisation de zone scolaire et mauvaise utilisation de panneaux avancés de zone scolaire.</p> <p>2) Empiètement dans le sentier multifonctionnel par des voitures et des conteneurs.</p> <p>3) Absence de passage pour piétons pour traverser la rue des Abeilles dans l'axe du sentier multifonctionnel.</p> <p>4) Circulation des autobus scolaires qui contribue à l'achalandage sur la rue des Abeilles.</p>	<p>a) Établir une entente avec le service du transport scolaire pour faire en sorte que les autobus scolaires évitent autant que possible de passer par l'intersection de la rue des Lucioles et du chemin Sainte-Angélique.</p> <p>b) 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>c) Mettre la signalisation de zone scolaire à la limite de la cour et joindre la limite de vitesse à 30 km/h sur le même poteau. Mettre la signalisation avancée de zone scolaire à environ 30 m du panneau de zone scolaire.</p> <p>d) Sensibiliser les citoyens à respecter le sentier multifonctionnel dédié aux piétons et cyclistes en attendant l'aménagement prévu d'un sentier en site propre.</p> <p>e) Établir une entente avec le service de transport scolaire pour convenir d'un trajet d'autobus qui évite de circuler devant l'école et sur la rue des Lucioles identifiée comme corridor actif/scolaire.</p> <p>f) Aménager un passage pour piétons avec le marquage au sol (bandes hachurées jaunes) et la signalisation appropriée pour traverser la rue des Abeilles dans l'axe du sentier multifonctionnel.</p>	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	7. Intersection du chemin Sainte-Angélique et de la rue des Lucioles	<p>1) Marquage au sol des passages pour piétons effacé pour traverser la rue des Lucioles.</p> <p>2) Insécurité à traverser la rue des Lucioles en raison d'une configuration non standard (distance d'environ cinq mètres entre le passage pour piétons et l'intersection).</p>			<p>a) Refaire le marquage au sol des passages pour piétons à chaque début d'année scolaire ou le plus tôt possible au printemps.</p> <p>b) Déplacer le passage pour piétons et le brigadier statique de signalisation plus près de l'intersection de façon à les associer plus directement à l'arrêt obligatoire.</p> <p>c) Aménager idéalement un passage pour piétons surélevé plus visible pour sécuriser la traversée de la rue des Lucioles.</p>	
	8. Intersection du chemin Sainte-Angélique et de la rue Frontenac	<p>1) Marquage au sol des passages pour piétons et des lignes d'arrêt effacé pour traverser le chemin Sainte-Angélique.</p> <p>2) Utilisation des brigadiers statiques de signalisation en bordure de rue, une pratique peu courante.</p> <p>3) Hauteur de la signalisation des arrêts obligatoires et des passages pour piétons non standard, ce qui donne une impression de signalisation temporaire.</p> <p>4) Insécurité à traverser cette intersection, malgré la présence du brigadier scolaire.</p>			<p>a) Refaire le marquage au sol des passages pour piétons et des lignes d'arrêt à chaque début d'année scolaire ou le plus tôt possible au printemps.</p> <p>b) Déplacer les brigadiers statiques de signalisation au centre de la chaussée.</p> <p>c) Rehausser la signalisation d'arrêts obligatoires et de passages pour piétons pour respecter les normes reconnues.</p> <p>d) Aménager une intersection surélevée comme mesure d'apaisement de la circulation.</p> <p>e) Conserver le brigadier scolaire à cette intersection.</p>	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)	
			École et commission scolaire	Ville de Saint-Lazare
	9. Rue Frontenac	<p>1) Marquage au sol des bandes cyclables unidirectionnelles effacé de chaque côté de la rue Frontenac.</p> <p>2) Rue étroite malgré son caractère de rue collectrice.</p> <p>3) Insécurité à circuler sur cette rue en l'absence d'infrastructures pour les piétons.</p>		<p>a) Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes en considérant les différentes options suivantes :</p> <p><u>Bandes cyclables</u> Refaire le marquage au sol des bandes cyclables unidirectionnelles à chaque début d'année scolaire ou le plus tôt possible au printemps. Sécuriser les bandes cyclables en utilisant des bollards espacés au maximum de 20 m. Prévoir la signalisation des bandes cyclables à intervalle régulier sur tout le réseau cyclable.</p>  <p><u>Accotements asphaltés</u> Aménager des accotements asphaltés en utilisant la signalisation appropriée à intervalle régulier. Les deux accotements doivent être asphaltés pour éviter que les cyclistes ne roulent à contresens.</p>  <p><u>Sentier multifonctionnel</u> Aménager un sentier multifonctionnel pour les piétons et les cyclistes en bordure de rue comme celui de la rue des Lucioles. Pour les sentiers polyvalents, 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>(Vélo Québec Association, 2009. Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)</p>
	10. Parc prévu dans le développement résidentiel derrière l'école	1) Déplacements prévisibles entre le parc et l'école.		<p>a) Prévoir l'aménagement d'un sentier multifonctionnel entre le parc et l'école. Pour les sentiers multifonctionnels, 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>(Vélo Québec Association, 2009. Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)</p>

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	11. 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, 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>	✓

4. Potentiel pour le transport actif

Selon les renseignements obtenus, il s'avère qu'environ 195 élèves sont transportés en autobus, ce qui donne un potentiel d'environ 69 élèves qui pourraient théoriquement utiliser des modes de transport actif. De plus, une augmentation de la population est prévue avec les nouveaux développements domiciliaires à proximité. Il s'agit d'une belle opportunité pour la Ville de réaliser des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

Une proportion de 41,6 % des élèves fréquente le service de garde en fin de journée. Pour ces élèves, dont les parents reviennent plus tard le soir, il peut être difficile de coordonner déplacements actifs et horaire des parents. Une suggestion pour leur permettre d'expérimenter le transport actif serait de stationner la voiture à une certaine distance de l'école lorsque la situation le permet (par exemple lorsque les parents finissent plus tôt, lors des jours de congé, etc.). Les enfants auraient à marcher cette distance à l'occasion et bénéficieraient ainsi des avantages du transport actif : développement de l'autonomie, maintien d'une bonne santé cardio-vasculaire, augmentation de l'attention en classe. De plus, cette nouvelle façon de faire favoriserait la diminution de l'achalandage automobile aux environs immédiats de l'école, avec les avantages qu'on connaît sur la sécurité des élèves et la qualité de l'air aux abords de l'école.

Ainsi, pour des raisons de sécurité aux abords de l'école, 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.

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.



5. Conclusion

Le plan de déplacement de l'école des Étriers 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 concernées afin de créer un environnement urbain propice aux déplacements actifs aux abords de l'école. Le contenu de ce document s'appuie sur la perception de la direction, des parents, des enseignants, des élèves, 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 des Étriers, entre autres :

- Identifier les rues Frontenac, des Lucioles, des Abeilles et des Chenilles comme corridors actifs/scolaires;
- Améliorer la signalisation du débarcadère de parents en ajoutant le panneau «débarcadère seulement»;
- Aménager des sentiers multifonctionnels le long de la rue des Abeilles entre les rues des Chenilles et l'école, puis tout le long de la rue des Chenilles;
- Aménager un trottoir élargi en façade de l'école pour relier les sentiers multifonctionnels des rues des Lucioles et des Chenilles;
- Ajouter une signalisation de type «débarcadère d'autobus seulement entre 7h et 16h»;
- Modifier la signalisation de zone scolaire et y associer la limite de vitesse à 30 km/h;
- Mettre des barrières de protection de chaque côté du pont sur la rue des Chenilles;
- Aménager un passage pour piétons pour traverser la rue des Monarques à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées blanches ou jaunes) et de la signalisation appropriée. Prévoir l'utilisation des brigadiers statiques de signalisation. L'option de faire un passage pour piétons surélevé pourrait convenir en raison de l'achalandage prévu et du caractère de rue collectrice de la rue des Monarques;
- Refaire le marquage au sol des passages pour piétons à chaque début d'année scolaire ou le plus tôt possible au printemps;
- Sécuriser l'intersection des rues Frontenac et des Lucioles avec le chemin Sainte-Angélique;
- Sécuriser la rue Frontenac en considérant les options suggérées d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes;
- Prévoir l'aménagement d'un sentier multifonctionnel entre le parc et l'école.

La surveillance policière devrait également être renforcée, en particulier dans la zone scolaire, afin de faire respecter la signalisation ainsi que le Code de la sécurité routière, notamment la limite de vitesse, les arrêts obligatoires ainsi que la priorité aux piétons à certaines intersections. 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, l'école, le CISSS, la Ville et le Service de police pourront bénéficier d'une vaste mobilisation afin de faire de Saint-Lazare une ville plus active. Dans de nouveaux quartiers qui favorisent le transport actif, tout le monde y gagne.

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 l'école des Étriers. 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, mais il n'en demeure pas moins nécessaire de le relever s'il permet la consolidation, voire l'augmentation de la pratique du transport actif chez les élèves de l'école des Étriers. 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

Mesures d'apaisement de la circulation

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 des Étriers

Juin 2017



Vélo Québec



Sommaire et recommandations

Informations de base

Nom de l'école	Des Étriers		
Commission scolaire	Des Trois-Lacs		
Type d'école	De quartier	Primaire	
Nombre d'élèves	264		
Nombre d'employés	31		

Accessibilité à vélo

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

Précisions

L'école des Étriers se trouve dans un quartier résidentiel en construction. Elle est desservie par le réseau cyclable municipal qui comprend notamment les bandes cyclables en bordure de la rue Frontenac et le sentier multifonctionnel le long de la rue des Lucioles. Il manque toutefois un lien sur la rue des Abeilles pour rejoindre les supports à vélo.

Recommandations

Stationnement pour vélos

	Places à conserver	Places à ajouter	Total	Supports recommandés		
Élèves	54	0	54	Arceaux	X	Râteliers
Employés	0	0	0	Arceaux		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 14 et 56 places.

L'école offre actuellement trois supports à vélo de type clôture de 18 places pour un total de 54 places. Il est recommandé de conserver les supports déjà en place. Toutefois si les supports devaient être changés, l'option de supports de type râtelier serait à privilégier, car ils permettent de cadenasser plus facilement la roue et le cadre avec un cadenas en U.

Éventuellement, un support de sept places pourrait être réservé pour le personnel et les visiteurs près de l'entrée principale.

Cinq vélos étaient attachés aux supports lors de notre visite. Le nombre de places offertes pourra toujours être augmenté advenant une augmentation importante de la clientèle scolaire ou de l'utilisation du vélo comme moyen de transport actif.

Emplacement recommandé

Il est recommandé de conserver l'emplacement actuel des supports à vélo en raison de sa proximité avec l'entrée des élèves et de la présence d'un sentier qui contourne le débarcadère d'autobus. Par ailleurs son emplacement offre une bonne visibilité depuis les fenêtres de l'école, ce qui diminue les risques de vol et de vandalisme. De plus, l'aménagement sur un revêtement imperméable facilite son utilisation en cas de mauvais temps. Le réaménagement du sentier contournant le débarcadère d'autobus pourrait être fait et le profil de la pente corrigé.



Emplacement actuel des supports à vélo



Sentier contournant le débarcadère d'autobus

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 la 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.



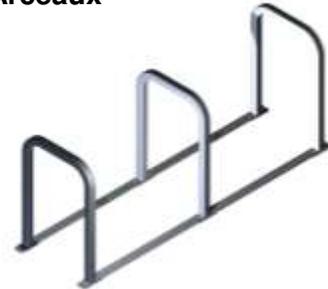
La demande pour le stationnement pour vélos est influencée par les facteurs suivants :

- **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 :

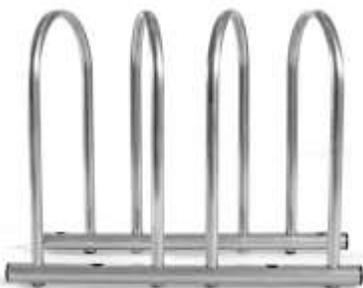
- positionnement du cadenas est plus contraignant;
- guidons des vélos voisins se chevauchent et peuvent s'accrocher.

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

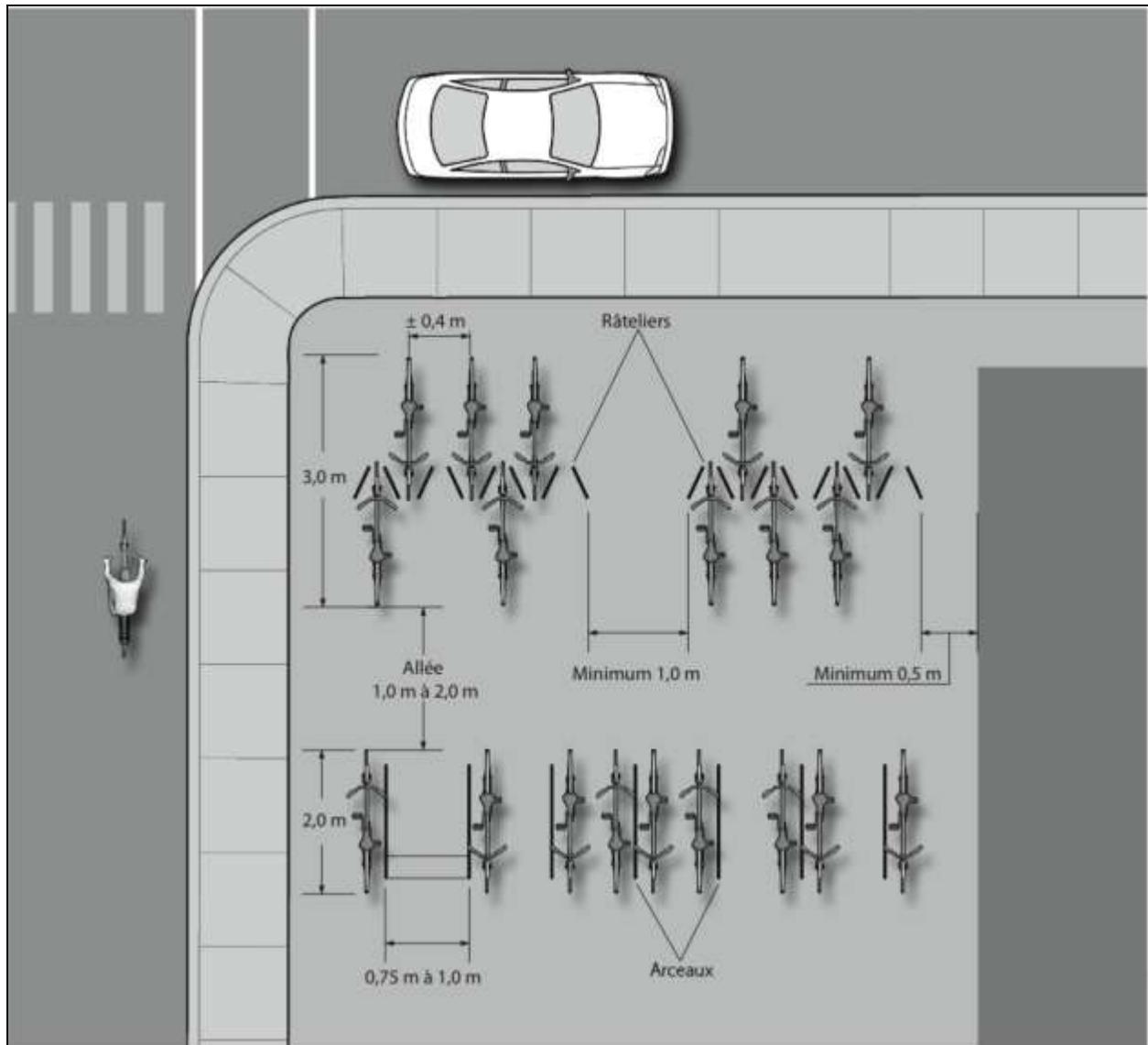


Disposition des supports

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.
- La boutique de Vélo Québec offre 10 % de rabais aux écoles participant au programme *À pied, à vélo, ville active*.



Vélo Québec

Annexe 2

Mesures d'apaisement de la circulation

Il s'agit d'une « combinaison de mesures, surtout physiques, qui visent à réduire les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions des autres usagers de la route ». ¹

« Dans une perspective de cohabitation harmonieuse avec les piétons et les cyclistes, la vitesse et le débit des véhicules sont des aspects fondamentaux ». ² « Bien appliquées, les mesures d'apaisement de la circulation permettent donc aux véhicules de circuler à des vitesses compatibles avec les autres usagers de la route » ³, dont les piétons et les cyclistes, favorisant ainsi ultimement le transport actif.

Les mesures sont principalement de deux types : des mesures d'aménagement ou de signalisation. Elles doivent être conçues dans une approche globale de réduction de la vitesse à l'échelle d'un secteur et non seulement sur un tronçon de rue.

Les déviations horizontales de la chaussée limitent la perspective visuelle et nécessitent un virage qui impose une réduction de vitesse (exemples : reconstruction de la chaussée avec un tracé sinueux, déviation du terre-plein, ajout d'éléments faisant chicane comme des bacs à fleurs en béton ou plus simplement en autorisant le stationnement). ³

Les déviations verticales sont quant à elles conçues pour créer un inconfort chez les automobilistes circulant à haute vitesse (exemples : dos d'âne allongé ou plateau et passage pour piétons surélevé). ³

Les mesures proposées sont détaillées aux pages suivantes.

Références :

¹ Kizas, J. *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*. 1998. Association des transports du Canada.

² Vélo Québec. *Mesures d'apaisement de la circulation*. Fiche d'information. 3 pages, page 1.

³ Vélo Québec. 2009. *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*. Guide technique. 168 pages, page 107 et 112.



Vélo Québec

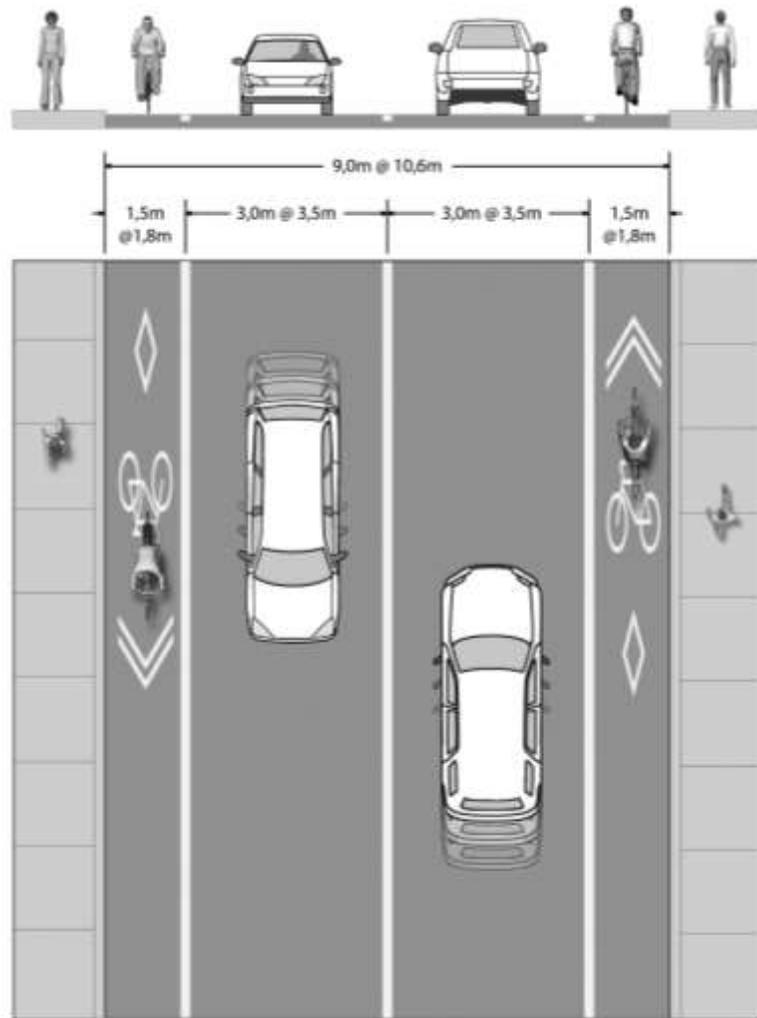
La bande cyclable et ses variantes

Qu'est-ce qu'une bande cyclable?

La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, aménagée à même la chaussée. Elle se distingue de la piste cyclable du fait qu'elle n'est pas séparée physiquement de la circulation automobile. Elle se démarque des autres voies par des éléments visuels : symboles (pictogramme vélo, losange de voie réservée et flèche) et ligne de séparation ou revêtement de couleur différente. La bande cyclable est toujours unidirectionnelle et se retrouve en milieu urbain.



Source : Vélo Québec, Marc Jolicoeur



Source : Vélo Québec



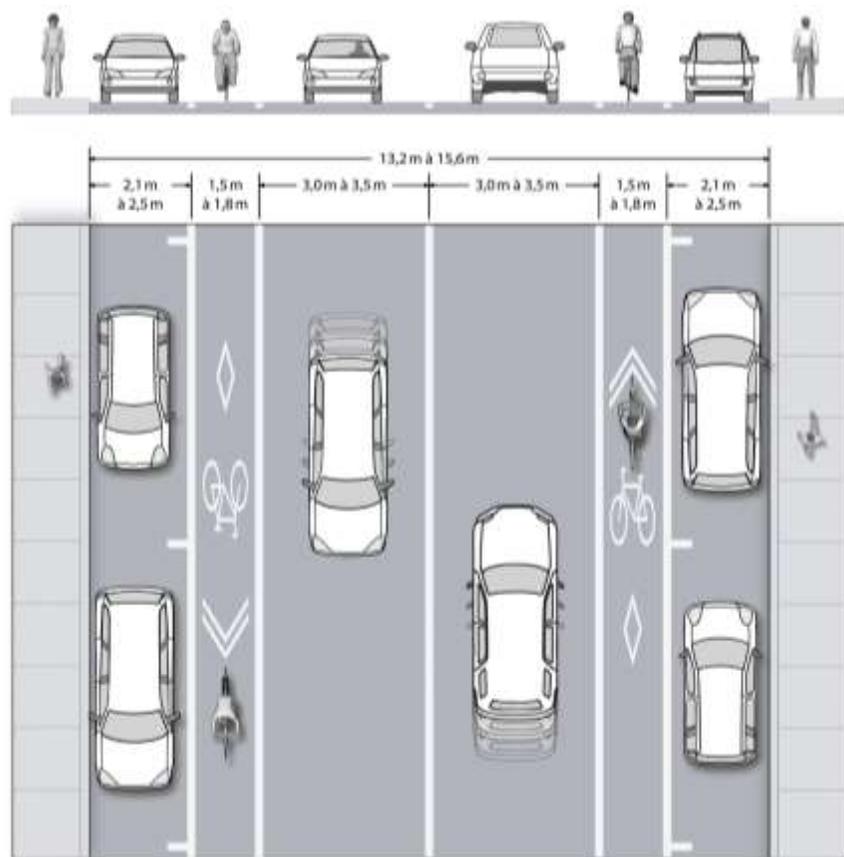
Vélo Québec

Peut-on aménager des bandes cyclables sans enlever le stationnement?

Oui! Il suffit de positionner la bande cyclable entre les voitures stationnées et les autres voies de circulation. Ce type de voie convient bien sur les rues où le taux de roulement des voitures en stationnement est peu élevé, mais où il est difficilement envisageable d'interdire le stationnement. Par exemple sur les rues résidentielles de moyenne densité et sur les rues où le stationnement est permis toute la journée sans limites de temps. Comme le marquage au sol matérialise la bande cyclable, il doit être de très bonne qualité et entretenu avec soin.



Source : Vélo Québec
(Marc Jolicoeur)



Source : Vélo Québec

Référence :

¹ Vélo Québec. 2009. *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes*. Guide technique. 168 pages.



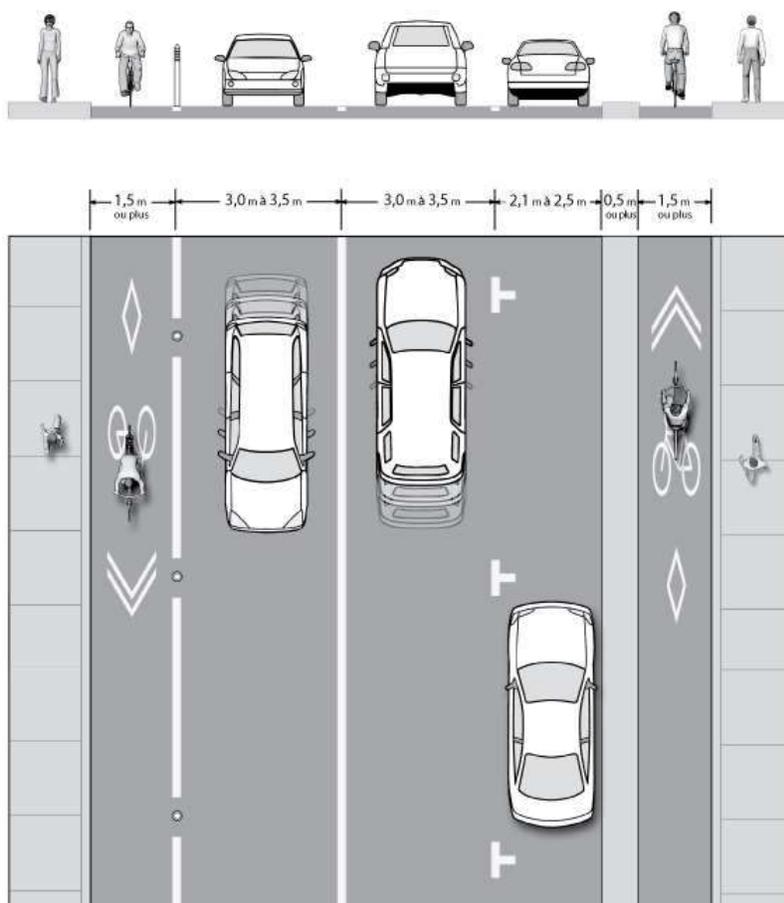
Vélo Québec

La piste cyclable et ses variantes

Qu'est-ce qu'une piste cyclable?

Une piste cyclable est une voie réservée à l'usage exclusif des cyclistes. Contrairement à la bande cyclable qui est délimitée par du marquage au sol, la piste cyclable est physiquement séparée des véhicules motorisés en circulation par des délinéateurs, un terre-plein, un muret, des espaces de stationnement, etc. ou aménagée complètement à l'écart des voies de circulation.

L'espace lui étant nécessaire est généralement obtenu en éliminant une voie de circulation dédiée aux véhicules motorisés, en rétrécissant la largeur d'une ou plusieurs voies ou en éliminant des espaces de stationnement pour les voitures. Ce type d'aménagement offre confort et sécurité aux cyclistes sur les rues où le débit automobile est élevé. Si le stationnement automobile est permis le long de la piste, il faut prévoir une largeur suffisante pour l'ouverture des portières et interdire le stationnement à proximité des intersections pour assurer une visibilité adéquate.



Source : Vélo Québec
(Mathieu Lamarre)



Vélo Québec

Quel type de délinéateur doit-on choisir?

Les automobilistes et les cyclistes conservent une meilleure séparation avec les délinéateurs rigides en acier qu'avec les modèles articulés ou les modèles souples, qu'ils craignent moins d'accrocher. Les délinéateurs rigides offrent donc une meilleure sécurité.

Des délinéateurs efficaces seront espacés de 20 m au maximum. Ils sont dotés de bandes réfléchissantes dans leur partie supérieure. Pour des raisons de sécurité, ils ne peuvent servir d'éléments de séparation lorsque la vitesse autorisée est de plus de 50 km/h.



Source : Vélo Québec
(Mathieu Lamarre)



Vélo Québec

Comment choisir entre une piste bidirectionnelle et unidirectionnelle?

Pour assurer la visibilité des cyclistes aux intersections, il est toujours préférable de faire circuler ces derniers dans le sens de la circulation automobile, que ce soit dans les mêmes voies, dans des bandes cyclables ou dans des pistes aménagées en bordure de chaussée ou au niveau du trottoir (voir figure).

Cependant, pour certaines configurations (rue longeant un parc, un cours d'eau ou une voie ferrée, sens unique comportant peu d'intersections), la piste bidirectionnelle peut être une option valable, en particulier s'il s'agit de relier entre elles deux sections de piste en site propre situées d'un même côté de la rue. La quantité d'intersections et d'entrée charretière est le facteur discriminant pour la pertinence d'une telle installation.

Néanmoins, l'aménagement unidirectionnel reste à privilégier pour les raisons suivantes :

1. Les aménagements bidirectionnels nécessitent minimalement des délinéateurs aux 20 mètres, qui doivent être posés avant l'ouverture printanière et enlevés après la fermeture automnale. Les bandes unidirectionnelles sont fonctionnelles tant et aussi longtemps que la chaussée est libre de neige et même à l'année lorsque déneigées.
2. Toujours dans le même ordre d'idée, dans le cas des aménagements bidirectionnels, les panneaux doivent indiquer les dates de début et de fin de saison pour permettre l'application de la réglementation. À l'extérieur de cette période, les cyclistes ont le droit de circuler, mais de part et d'autre de la chaussée. Ceux qui roulent du côté opposé à la piste sont alors dans une voie de circulation rendue plus étroite par la présence de la piste sur la chaussée! Et le message envoyé aux cyclistes et aux conducteurs est contradictoire : le marquage et les panneaux ne s'accordent plus! Dans le cas de bandes unidirectionnelles aménagées de part et d'autre, les cyclistes rouleront toujours à la droite de la chaussée, et ce, même si le marquage est effacé (au printemps), là où le Code de la sécurité routière l'exige.
3. Les aménagements bidirectionnels sont aussi à proscrire pour une raison de sécurité. En fait, en cas d'accident, les risques de mortalité sont beaucoup plus élevés lors d'un impact face à face entre automobiliste et cycliste (ce qui risque de se produire en présence d'un aménagement bidirectionnel puisque les cyclistes qui roulent le plus près des voitures sont à contresens) que lors d'un impact se produisant alors que les usagers circulent dans le même sens (comme c'est le cas avec des bandes unidirectionnelles).

C'est ce que démontre le calcul suivant :

Impact face à face : Vitesse auto 50 km/h + vitesse vélo 25 km/h = impact à 75 km/h

> 90 % risque de décès

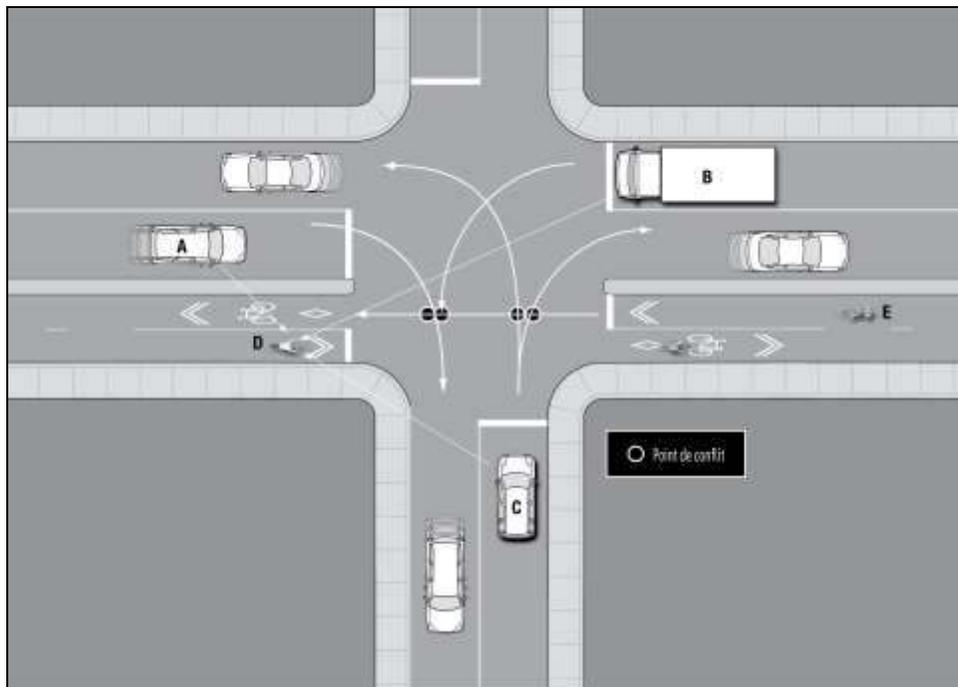
Impact dans le même sens : Vitesse auto 50 km/h – vitesse vélo 25 km/h = impact à 25 km/h

< 10 % risque de décès



Vélo Québec

4. Enfin, les aménagements bidirectionnels compliquent la circulation aux intersections comme démontré sur l'illustration suivante :



Source :Vélo Québec

En regardant la voie sur laquelle ils s'engagent, les automobilistes A, B et C aperçoivent facilement le cycliste D. Par contre, même s'ils font attention aux piétons, ils n'auront pas tendance à regarder en direction du cycliste E et risquent ainsi d'entrer en collision avec ce dernier lorsqu'ils s'engageront lors de leur manœuvre de virage.

Référence :

¹ Vélo Québec. 2009. *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes*. Guide technique. 168 pages.

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.

Renseignements :

Réal Gagné : 450 536-0422 poste 301 (real.gagne@nature-action.qc.ca)

Jacinthe Guimont : 450 536-0422 poste 414 (jacinthe.guimont@nature-action.qc.ca)

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 2008, 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.



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

