



Vélo Québec

Plan de déplacement

École Forest Hill Senior

Commission scolaire Lester-B.-Pearson

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 FOREST HILL SENIOR

1449, avenue Bédard
Saint-Lazare (Québec) J7T 3B4

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 Forest Hill Senior*.
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	9
3. Enjeux et pistes de solution sur le territoire de l'école Forest Hill Senior.....	10
4. Potentiel pour le transport actif	15
5. Conclusion	17

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	9
Tableau 4 : Enjeux et pistes de solution	10

Liste des annexes

Annexe 1 : Plan de stationnement pour vélos	19
Annexe 2 : Mesures d'apaisement de la circulation	29
Annexe 3 : Liens du programme <i>À pied, à vélo, ville active</i> avec le programme de l'école québécoise.....	36
Annexe 4 : Fiche de suivi du plan de déplacement	40

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 Forest Hill Senior.

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 Forest Hill Senior, 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 pour la validation des fiches.

Marche de repérage : 17 mai 2017

Validation des fiches : 20 juin 2017

- Cynthia Maxwell Adjointe à la direction – école Forest Hill Senior
- 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 Forest Hill Senior est située dans la Ville de Saint-Lazare qui compte 19 916 habitants.¹



École Forest Hill Senior

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

Tableau 1 : Caractéristiques générales de l'école

Nom	Forest Hill Senior
Commission scolaire	Lester-B.-Pearson
Nombre d'élèves	418
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	53
Type d'école	Primaire
Transport scolaire	Oui, 17 autobus le matin et 7 l'après-midi Environ 368 élèves sont transportés par autobus à partir d'une distance de 400 m pour le primaire. Tous les élèves sont éligibles au transport par autobus.
Nombre de brigadiers scolaires adultes	1 (intersection de l'avenue Bédard et du chemin Sainte-Angélique)

Tableau 2 : Horaire du service de garde

	Période	Nombre d'élèves (%)
Service de garde du matin	7 h à 8 h 45	75 - 80 (18,4 %)
Service de garde de l'après-midi	15 h 20 à 18 h	85 - 90 (21 %)

Selon les renseignements obtenus, il s'avère qu'environ 368 élèves sont transportés en autobus, ce qui donne un potentiel d'environ 50 élèves qui pourraient théoriquement utiliser des modes de transport actif. On note également que la distance de 400 m requise pour profiter du transport scolaire est particulièrement courte, ce qui ne favorise pas le transport actif et limite le potentiel.

1.2 Portrait général du secteur



Secteur de l'école Forest Hill Senior

Le terrain de l'école Forest Hill Senior est délimité au nord et à l'est par des terrains résidentiels, au sud par la rue des Loisirs et à l'ouest par l'avenue Bédard. Les rues autour de l'école sont majoritairement à vocation résidentielle. Une autre école primaire, à l'Orée-du-Bois, se trouve à l'intersection de la rue de la Plantation. Puis, on retrouve un achalandage de commerces sur le chemin Sainte-Angele situé un peu plus au nord.

La largeur du débarcadère des parents en façade de l'école n'est pas suffisante pour permettre à deux voitures de passer côte à côte, ce qui oblige les voitures en attente à sortir du débarcadère pour laisser passer les parents ayant déjà récupéré leurs enfants.

Ce mouvement engendre des flux de véhicules en mouvement supplémentaires et contribue à augmenter l'achalandage devant l'école. Aussi, la présence d'une piste cyclable bidirectionnelle en bordure de l'avenue Bédard devant l'école amène des zones de conflit avec l'entrée et la sortie du débarcadère des parents.

Des supports vélo sont disponibles pour les élèves, mais leur emplacement à proximité du débarcadère d'autobus ne s'avère pas une situation idéale. Lors de la marche de repérage, nous avons compté 38 vélos, dont certains étaient attachés à la clôture faute de place.

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
	École Forest Hill Senior	• Aménagement d'un débarcadère d'autobus hors rue. • Stationnement pour vélos.	École et commission scolaire L.-B.- Pearson	Réalisé
	Zone scolaire	• Piste cyclable en site propre devant l'école. • Signalisation de zone scolaire et de limite de vitesse à 30km/h.	Ville de Saint-Lazare	Réalisé

3. Enjeux et pistes de solution sur le territoire de l'école Forest Hill Senior

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	✓
 Signalisation standard de corridor scolaire pour l'identification des rues   Exemples de marquage au sol	1. Généralités (corridors actifs/scolaires) « ... 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. » 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.)	1) Les élèves et les citoyens n'optent pas toujours pour le trajet le plus sécuritaire. 2) Absence d'infrastructures pour les piétons et cyclistes sur la rue de la Plantation, ce qui ne favorise pas le transport actif et complique les déplacements des élèves et des citoyens, particulièrement en hiver. 3) Insécurité à circuler dans la zone scolaire en raison de l'achalandage important.	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). 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. b) Inclure la carte des corridors actifs/scolaires dans l'agenda scolaire. c) Rendre la carte des corridors actifs/scolaires disponible sur le site Internet de l'école et distribuer la carte aux parents, au besoin. d) Sensibiliser les parents à déterminer avec leurs enfants le meilleur trajet pour se rendre à l'école.		e) 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 : • Bédard (entre les rues Sainte-Angélique et Loisirs); • de la Plantation (jusqu'à 1,6 km de l'école). f) Identifier les corridors actifs/scolaires à l'aide de signalisation pour les automobilistes et de marquage au sol pour les piétons. g) Afficher la carte des corridors actifs/scolaires sur le site Internet de la Ville. h) Déniger prioritairement les rues identifiées comme corridors actifs/scolaires. i) Former un comité de travail pour la promotion des corridors actifs/scolaires (SQ, Ville, CSSSL, CISSS, parents, etc.). 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, ce qui n'est pas le cas sur les rues Bédard et de la Plantation. Diverses mesures seront nécessaires pour améliorer la sécurité sur cette rue. Sans les mesures identifiées pour les rues Bédard et de la Plantation, il est recommandé de ne pas identifier ces rues comme corridors actifs/scolaires afin d'éviter de créer un faux sentiment de sécurité. La présence à proximité de l'école à l'Orée-du-Bois implique un nombre d'élèves encore plus important sur ces trajets.	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
 	2. Rue Bédard (Débarcadère de parents en boucle) * 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.	1) Achalandage important dans cette rue étroite occasionné par la présence d'un CPE, des écoles Forest Hill Senior et à l'Orée-du-Bois ainsi que du complexe sportif à proximité. 2) Achalandage supplémentaire prévu avec la construction du nouvel hôtel de ville (accès par la rue Sainte-Angélique). 3) Circulation de nombreux autobus qui contribue à l'achalandage. 4) Congestion dans le débarcadère de parents, occasionnant des files d'attente de chaque côté de la rue Bédard (+ ou - 60 parents). 5) Accès commun du débarcadère et du stationnement du personnel. 6) Présence de personnel pour gérer le débarcadère de parents. 7) Non-respect du stationnement interdit du côté de l'école dans la zone face au débarcadère. 8) Empiètement dans la voie de circulation occasionné par le stationnement du côté opposé à l'école. 9) Traversée d'élèves au travers des véhicules. 10) Bandes cyclables interrompues à proximité de la rue Sainte-Angélique.	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). 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. c) Distribuer aux parents en début d'année un plan identifiant les différentes zones de débarcadère (autobus, parents). d) Mettre en place un pédibus ou un projet de jumelage d'élèves marcheurs.		e) Instaurer un projet-pilote en prévoyant les mesures suivantes : • Interdiction de stationnement des deux côtés de la rue Bédard; • Fermeture de l'accès au débarcadère en boucle; • Aménagement d'un débarcadère sur le terrain vacant près de l'intersection des rues Loisirs et Montée Saint-Lazare; • Mise en place d'un service de valet (accompagnement des élèves). <u>Avantages :</u> • Circulation plus fluide sur la rue Bédard; • Réduction des zones de conflit entre les usagers de la rue Bédard. <u>Désavantages :</u> • Coût pour l'aménagement du terrain vacant (Ville de Saint-Lazare); • Résistance des parents à changer leurs habitudes; • Organisation du service de valet. f) Réaménager le débarcadère d'autobus actuel en ajoutant un débarcadère de parents dans l'espace gazonné en bordure de la rue Loisirs. Prévoir une clôture pour séparer les espaces et des trottoirs pour diriger les élèves vers la cour. <u>Avantages :</u> • Fermeture du débarcadère de parents actuel; • Circulation plus fluide sur la rue Bédard; • Réduction des zones de conflit entre les usagers de la rue Bédard. <u>Désavantages :</u> • Coût pour le réaménagement du débarcadère (Commission scolaire); • Résistance des parents à changer leurs habitudes; • Perte d'espace vert. g) Favoriser le stationnement sur la rue Loisirs ou dans le stationnement du complexe sportif situé à proximité sans fermer le débarcadère actuel. Évaluer l'option de recourir à un brigadier scolaire. <u>Avantages :</u> • Mise en application facile (déjà utilisé par certains parents); • Option économique; • Circulation plus fluide sur la rue Bédard; • Réduction des zones de conflit entre les usagers de la rue Bédard. <u>Désavantages :</u> • Entente à établir avec le complexe sportif; • Résistance des parents à changer leurs habitudes.	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
 	3. Intersection des rues Bédard et Loisirs	1) Visibilité réduite en raison du non-respect de l'interdiction de stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection ou d'un passage pour piétons. 2) Achalandage important occasionné par la présence d'un CPE, des écoles Forest Hill Senior et à l'Orée-du-Bois ainsi que du complexe sportif à proximité. 3) Insécurité à traverser l'intersection pour les marcheurs et cyclistes. 4) Marquage au sol du passage pour piétons et cyclistes effacé, donc moins visible.			a) Mettre la signalisation d'interdiction de stationner à moins de cinq mètres de l'intersection. Prévoir également une zone hachurée de marquage au sol ou le marquage de la bordure du trottoir pour renforcer le message. 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. Données de l'école Forest Hill Senior : • 418 élèves inscrits; • 418 élèves admissibles au transport scolaire; • 75-80 élèves au service de garde en avant-midi; • 85-90 élèves au service de garde en après-midi. c) Refaire le marquage au sol du passage pour piétons et cyclistes (bandes hachurées blanches) à chaque début d'année scolaire et ou le plus tôt possible au printemps. d) Aménager une intersection surélevée comme mesure d'apaisement de la circulation.	
 Photo : Google Street View, mai 2016	4. Rue Loisirs	1) Absence de signalisation de stationnement interdit entre la sortie du débarcadère d'autobus et l'intersection des rues Loisirs et Bédard.			a) Ajouter un panneau d'interdiction de stationnement près de l'intersection avec la flèche en direction de la sortie du débarcadère d'autobus. b) Faire des opérations policières pour faire respecter l'interdiction de stationnement.	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	5. Débarcadère d'autobus	1) Absence de passage pour piétons devant la sortie du débarcadère d'autobus pour relier les sections de trottoirs. 2) Achalandage d'autobus qui tournent à droite à la sortie du débarcadère pour rejoindre la rue Bédard déjà congestionnée. 3) Stationnement en bordure de rue à moins de 5 mètres de la sortie, ce qui nuit à la visibilité. 4) Circulation d'élèves cyclistes le long du débarcadère en raison de la proximité des supports à vélo.			a) Aménager un passage pour piétons à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées jaunes) à la sortie du débarcadère.  b) Ajouter la signalisation de virage à gauche obligatoire pour diriger les autobus vers la Montée Saint-Lazare pour dégager la zone scolaire sur la rue Bédard.  c) Mettre la signalisation d'interdiction de stationner à moins de cinq mètres de l'intersection. Prévoir également une zone hachurée de marquage au sol ou le marquage de la bordure du trottoir pour renforcer le message. d) Déménager les supports à vélo près du coin avant de l'école et prévoir l'accès des deux côtés des supports (voir les détails en annexe).	
 Photo : Google Street View, mai 2016	6. Rue de la Plantation	1) Absence d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes. 2) Absence d'accotements assez larges qui pourraient devenir des espaces sécurisés pour les piétons et les cyclistes. 3) Achalandage en raison de son caractère de rue collectrice.			a) Aménager un sentier polyvalent pour les piétons et les cyclistes en site propre. 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». (Vélo Québec Association, 2009. Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (✓ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	✓	Ville de Saint-Lazare	✓
	7. Généralités (communications)	1) Le transport actif pourrait être plus pratiqué par l'ensemble des citoyens. 2) La sensibilisation est essentielle au changement de comportement et à l'adoption de saines habitudes de vie. 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.	a) Collaborer avec la Ville et le Service de police pour la mise en œuvre de la campagne de sensibilisation. 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. 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.		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. 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. 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. g) S'assurer de la collaboration du service de police dans la campagne de sensibilisation.	

4. Potentiel pour le transport actif

Selon les renseignements obtenus, il s'avère qu'environ 368 élèves sont transportés en autobus, ce qui donne un potentiel d'environ 50 élèves qui pourraient théoriquement utiliser des modes de transport actif. On note également que la distance de 400 m requise pour profiter du transport scolaire est particulièrement courte, ce qui ne favorise pas le transport actif et limite le potentiel.

Une proportion de 21 % 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 habitude 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 Trotibus)** 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

Veuillez 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 Forest Hill Senior 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 Forest Hill Senior, entre autres:

- Identifier les rues Bédard et Plantation comme corridors actifs/scolaires;
- Sécuriser la rue Bédard en instaurant un projet-pilote qui prévoit les mesures suivantes:
 - Interdiction de stationnement des deux côtés de la rue Bédard;
 - Fermeture de l'accès au débarcadère en boucle;
 - Aménagement d'un débarcadère sur le terrain vacant près de l'intersection des rues Loisirs et Montée Saint-Lazare;
 - Mise en place d'un service de valet (accompagnement des élèves).
- Réaménager le débarcadère d'autobus actuel en ajoutant un débarcadère de parents dans l'espace gazonné en bordure de la rue Loisirs. Prévoir une clôture pour séparer les espaces et des trottoirs pour diriger les élèves vers la cour;
- Favoriser le stationnement sur la rue Loisirs ou dans le stationnement du complexe sportif situé à proximité sans fermer le débarcadère. Évaluer l'option de recourir à un brigadier scolaire à l'intersection des rues Bédard et des Loisirs;
- Refaire le marquage au sol du passage pour piétons et cyclistes (bandes hachurées blanches) à chaque début d'année scolaire et ou le plus tôt possible au printemps;
- Mettre la signalisation d'interdiction de stationner à moins de cinq mètres de l'intersection Bédard et des Loisirs. Prévoir également une zone hachurée de marquage au sol ou le marquage de la bordure du trottoir pour renforcer le message;
- Aménager une intersection surélevée comme mesure d'apaisement de la circulation à l'intersection Bédard et Loisirs;
- Modifier la signalisation d'interdiction de stationnement selon les différentes options retenues;
- Aménager un passage pour piétons à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées jaunes) à la sortie du débarcadère d'autobus;
- Ajouter la signalisation de virage à gauche obligatoire pour diriger les autobus vers la Montée Saint-Lazare pour dégager la zone scolaire sur la rue Bédard;
- Déménager les supports à vélo près du coin avant de l'école et prévoir l'accès des deux côtés des supports (voir les détails en annexe);
- Aménager un sentier polyvalent pour les piétons et les cyclistes en site propre sur la rue de la Plantation.

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.

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 Forest Hill Senior. 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 Forest Hill Senior. 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 Forest Hill Senior

Juin 2017



Vélo Québec



Sommaire et recommandations

Informations de base

Nom de l'école
Commission scolaire
Type d'école
Nombre d'élèves
Nombre d'employés

Forest Hill Senior

Lester-B.-Pearson

Primaire

418

53

Accessibilité à vélo

Type de milieu

Accessibilité à vélo

	Urbain	X	Périurbain		Rural
	Bonne	X	Limité		Difficile

Précisions

L'école Forest Hill Senior est desservie par un réseau cyclable composé notamment de pistes en bordure de l'avenue Bédard et de la rue des Loisirs ainsi que de bandes cyclables en bordure des rues du Bois et de la Plantation (entre Bédard et du Bois). Les accès au complexe sportif et au débarcadère des parents constituent néanmoins des zones de conflit, surtout pour les jeunes cyclistes.

Recommandations

Stationnement pour vélos

	Places à conserver	Places à ajouter	Total	Supports recommandés		
Élèves	60	0	60	Arceaux	X	Râteliers
Employés	6	0	6	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 21 et 88 places.

L'école offre actuellement deux supports de 12 places et deux supports de 18 places de type râtelier Equiparc pour un total de 60 places pour vélos (plus un support de six places réservé pour le personnel et les visiteurs près du stationnement du personnel). Toutefois, la position des supports adossés à la clôture réduit de moitié la capacité d'accueil. Lors de la marche de repérage, nous avons compté 38 vélos, dont certains étaient attachés à la clôture faute de place.

Ce type de support est recommandé parce qu'il permet de cadenasser facilement la roue et le cadre avec un cadenas en U. 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 déplacer l'emplacement actuel des supports à vélo pour qu'il soit plus proche de l'entrée de l'école et de la piste cyclable de l'avenue Bédard. Le nouvel emplacement, offrant une meilleure visibilité depuis les fenêtres de l'école, permettrait d'éviter aux élèves d'emprunter l'entrée du débarcadère d'autobus. Cela permettrait aussi d'augmenter la capacité des supports à vélo puisqu'ils ne seraient plus contre la clôture.

Pour les membres du personnel et les visiteurs, il est recommandé de conserver l'emplacement actuel du support à vélo de six places, près du stationnement et de l'entrée du personnel.



Emplacement actuel



Vélos attachés à la clôture



Proposition pour le nouvel emplacement

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.



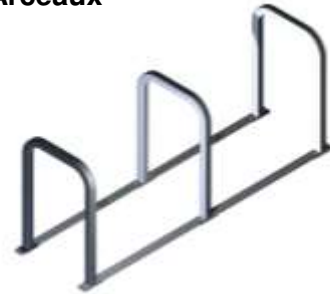
La demande pour le stationnement pour vélos est influencée par les facteurs suivants :

- **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

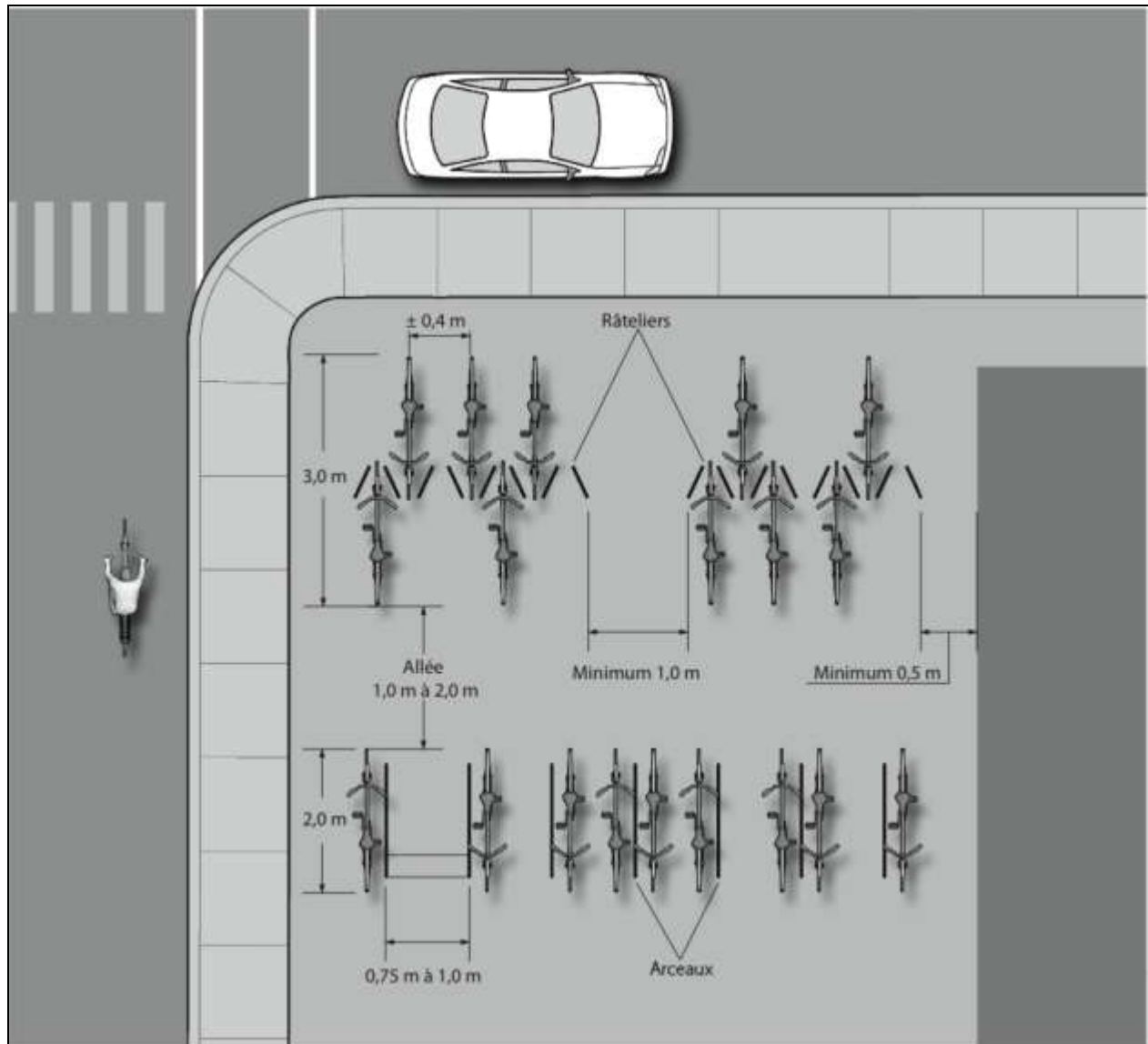


Disposition des supports

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*.



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

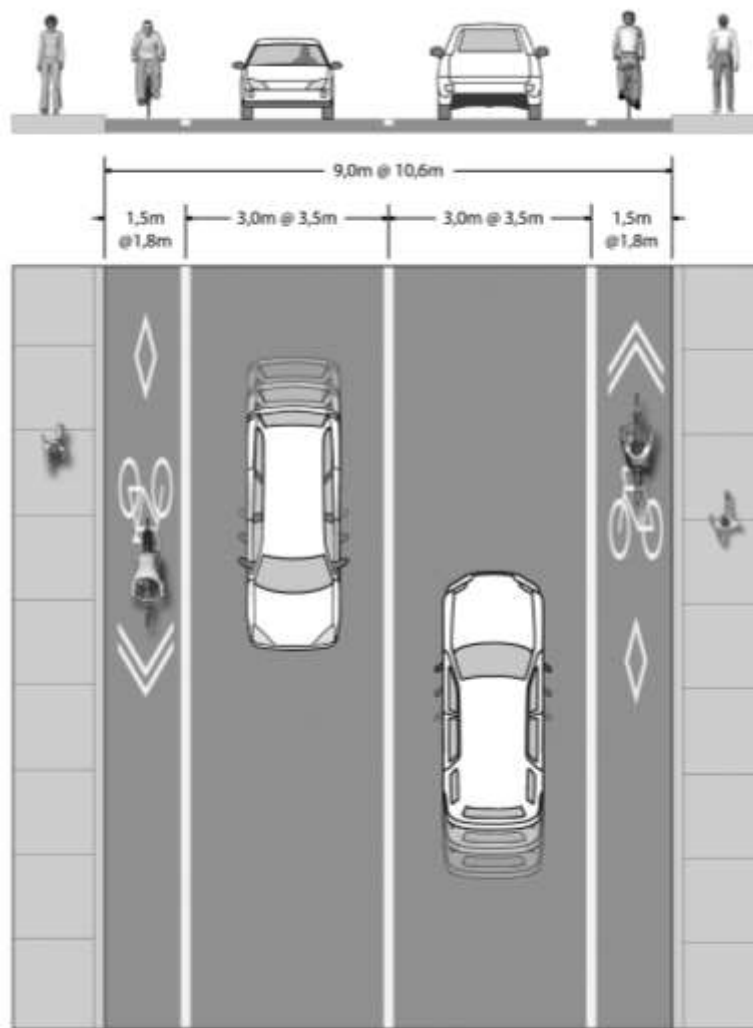
La bande cyclable et ses variantes

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



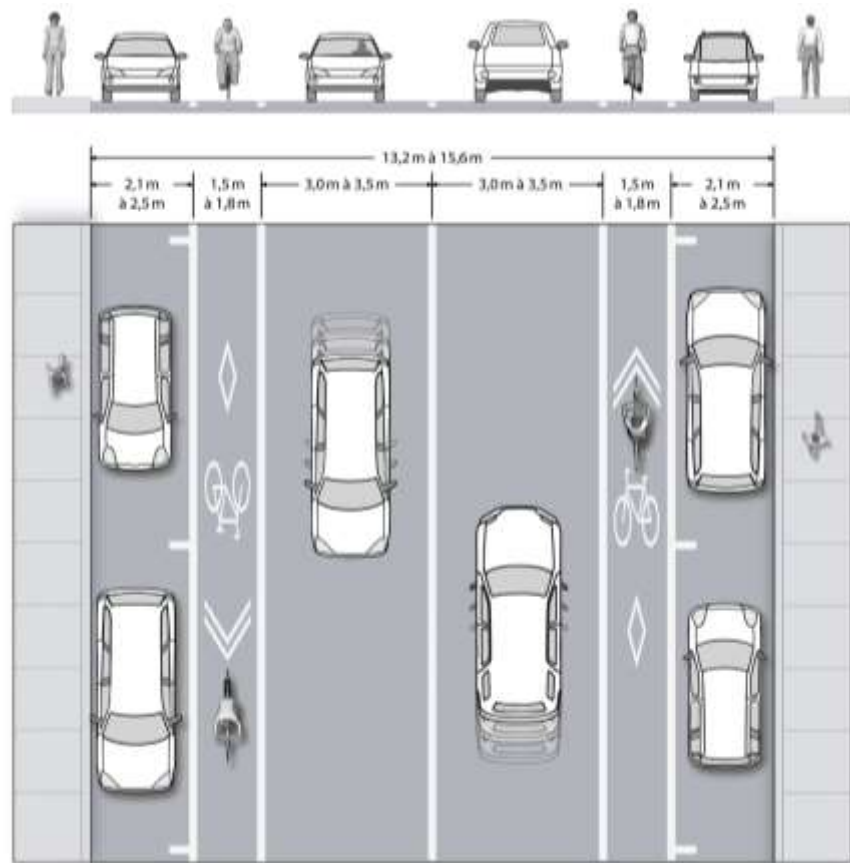
Vélo Québec

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.



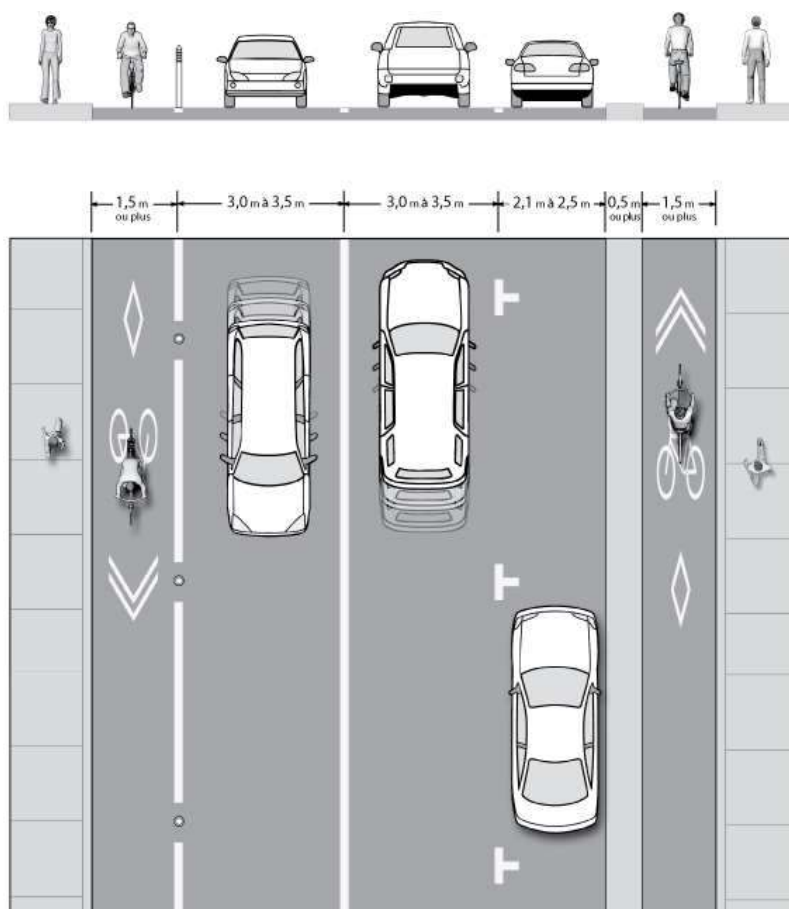
Vélo Québec

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

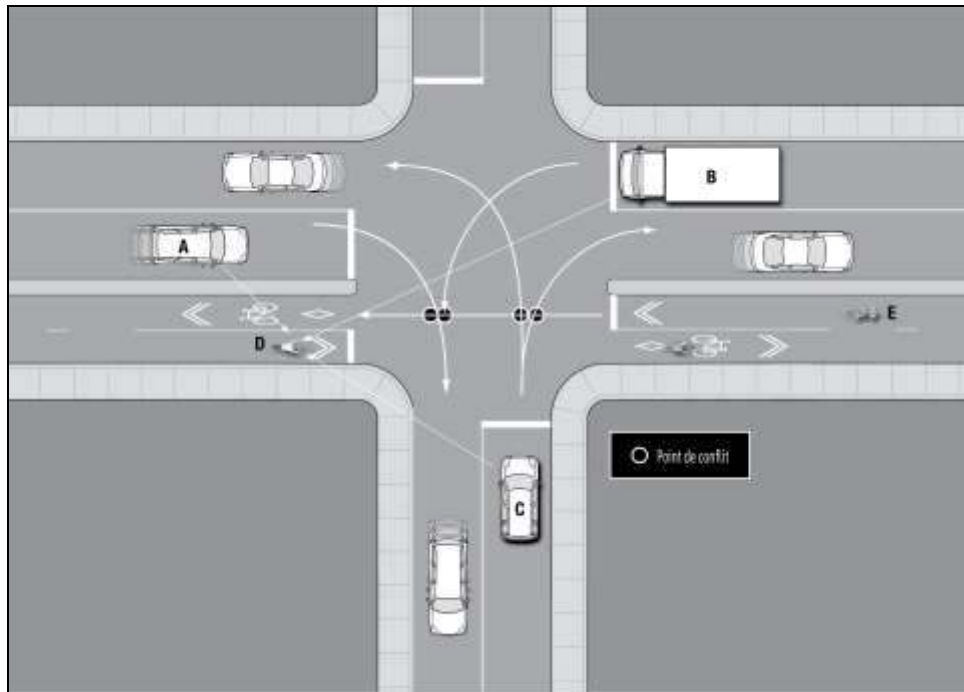
Impact dans le même sens : Vitesse auto 50 km/h – vitesse vélo 25 km/h = impact à 25 km/h

< 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

CorridorScolaire2014_DeMontarville_Layout 1 2014-09-11 11:39 AM Page 1

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.



450 653-2443

stbruno.ca



SEPTEMBRE 2014

Corridor scolaire

École De Montarville



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



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 piétonniers.
- 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

[illegible]

Date : _____