

Plan de déplacement

École Mgr-Desranleau

Commission scolaire du Val-des-Cerfs Ville de Bedford Avril 2015





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 MGR-DESRANLEAU

12, rue Marziali Bedford (Québec) J0J 1A0

Équipe de travail (Nature-Action Québec)

Chargée de projets : Marie-Julie Ménard Recherche et rédaction : Catherine Roy

Réal Gagné

Photos: Nature-Action Québec Géomatique: Rody Nigel/Prosper Ravo

Révision: Vélo 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 Beloeil (Québec) J3G 0A4 450 536-0422 www.nature-action.qc.ca



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

Collaboration:



La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source : Nature-Action Québec, 2015. *Plan de déplacement - École Mgr-Desranleau*. Présenté dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active.

Table des matières

Mise en contexte	1
L'état de la situation	3 7
2. Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) sur le territoire de l'école Desranleau	•
3. Enjeux et pistes de solution sur le territoire de l'école Mgr-Desranleau	15
4. Potentiel pour le transport actif	31
5. Conclusion	32
Liste des tableaux	
Tableau 1 : Caractéristiques générales de l'école	13
Liste des cartes	
Carte 1 : Répartition géographique des élèves de l'école Mgr-Desranleau	
Liste des annexes	
Annexe 1 : Plan de stationnement pour vélos	
Annexe 2 : Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves	
Annexe 3 : Mesures d'apaisement de la circulation	4/
québécoisequébécoise	53
Annexe 5 : Fiche de suivi du plan de déplacement	67

Mise en contexte

Le présent plan de déplacement est à la fois un document technique et un outil de mobilisation. Il est d'abord un document technique puisqu'il identifie les principaux enjeux relatifs au transport actif et propose des pistes de solution pour chacun des intervenants concernés afin d'améliorer les conditions de déplacement des familles sur le trajet qui relie le domicile à l'école. On y retrouve également un rapport d'expertise des stationnements pour vélos en annexe. Pour obtenir un portrait juste de la réalité, le plan de déplacement est élaboré après la réalisation d'une marche de repérage aux environs de l'école. On y invite des élus, des professionnels de divers services municipaux, des membres du personnel de l'école, des parents et parfois même des élèves afin d'identifier les problématiques telles que le comportement dangereux de certains usagers de la route, des aménagements peu sécuritaires ou de la signalisation inadéquate. Cette marche de repérage s'est déroulée le 11 février 2014 autour de l'école Mgr-Desranleau. Ce plan est aussi un outil de mobilisation, car il s'adresse aux administrations scolaires, aux services de police, aux élus et 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. Les équipes d'À pied, à vélo, ville active, en collaboration avec le CSSS, jouent un rôle de soutien dans les suivis de la mise en œuvre des recommandations.

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 particulièrement la direction, le personnel, les parents et les élèves de l'école Mgr-Desranleau, la Ville de Bedford, le CSSS La Pommeraie de même que la Commission scolaire du Val-des-Cerfs pour leur précieuse collaboration. Nous remercions également les gens présents lors de la marche de repérage et/ou lors de la rencontre de validation des enjeux et recommandations :

Stéphan Campbell Directeur, école Mgr-Desranleau

Jean Labonté Directeur général, Ville de Bedford (validation)

Christelle Bogosta
 Coordonnatrice des loisirs, de la culture et de la vie

communautaire, Ville de Bedford

Paul Boulay Travaux publics, Ville de Bedford

Émilie Bouffard
 Stagiaire en loisirs, Ville de Bedford

• Jacinthe Lussier Kinésiologue, CSSS La Pommeraie

1. L'état de la situation

1.1 Caractéristiques de l'école

L'école Mgr-Desranleau est située en Montérégie dans la Ville de Bedford qui compte 2 702 habitants.¹



Photo : Nature-Action Québec

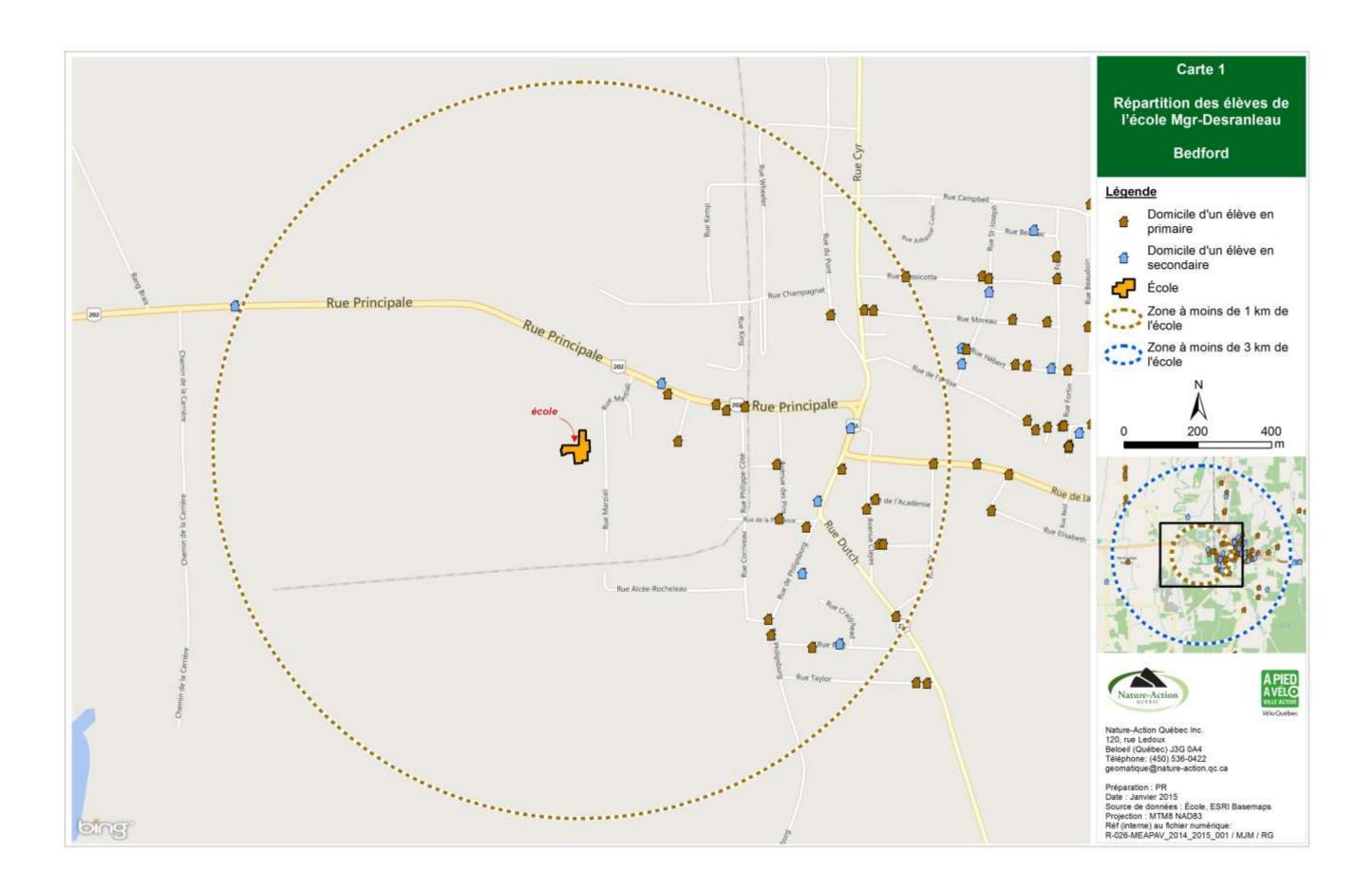
École Mgr-Desranleau

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

Tableau 1 : Caractéristiques générales de l'école

Nom	École Mgr-Desranleau
Commission scolaire	Du Val-des-Cerfs
Nombre d'élèves	230 (165 du primaire (2 ^e et 3 ^e cycle) et 65 du secondaire (1 ^{er} cycle)
Nombre d'employés (personnel et enseignants)	21
Type d'école	École de quartier
Transport scolaire	Oui, 12 autobus (Le nombre d'élèves prenant l'autobus varie. Tous les élèves sont inscrits au transport scolaire, mais dans les faits, ils ne l'utilisent pas tous de façon constante).
Nombre de brigadiers scolaires adultes	Aucun
Horaire du service de garde	Aucun service de garde

Actuellement, le nombre exact d'élèves prenant l'autobus à l'école Mgr-Desranleau n'est pas connu. En effet, tous les élèves sont inscrits au transport scolaire, mais ils ne l'utilisent pas tous de façon constante. La carte de répartition des élèves (voir page 5) montre que pour le niveau primaire, 25 élèves habitent à moins de 1 km de l'école et pourraient utiliser la marche comme moyen de transport tandis que 69 élèves habitent à une distance comprise entre 1 et 3 km et pourraient utiliser le vélo, du moins pour les élèves plus âgés (veuillez noter que l'échelle de la carte ne permet pas de compter tous les points qui se superposent). Pour ce qui est du niveau secondaire, ce sont 6 élèves qui habitent à moins d'un kilomètre alors que 15 élèves habitent à une distance comprise entre 1 et 3 km. L'achalandage important de trafic lourd sur la rue Principale, la difficulté à traverser à certaines intersections, l'absence de trottoirs et la présence de nombreux commerces générant de l'achalandage sur les rues fréquentées par les élèves constituent les principaux freins au transport actif. Selon les commentaires recueillis, la majorité des élèves prend l'autobus, une vingtaine est reconduite par les parents et quelques-uns seulement sont marcheurs.



1.1.1 Caractéristiques physiques – abords de l'école



Photo: Google Maps 2014

Plan de localisation de l'école Mgr-Desranleau

1.2 Portrait général du secteur

Le terrain de l'école Mgr-Desranleau est délimité à l'est par la rue Marziali, au nord, à l'ouest et au sud par des terrains de loisirs municipaux. On retrouve dans le secteur de l'école plusieurs installations de loisirs, notamment un aréna, un terrain de balle ainsi qu'un centre équestre.

L'entrée principale ainsi que celle des élèves du secondaire sont situées en façade du bâtiment. Les élèves du primaire accèdent à l'école à l'ouest du bâtiment via la cour. Le débarcadère d'autobus et le stationnement du personnel sont accessibles par la rue Marziali. Aucun débarcadère n'est officiellement identifié pour les parents qui utilisent les nombreux espaces de stationnements du secteur de façon non organisée, notamment celui de l'aréna en face de l'école et celui du terrain de balle au sud. Des supports à vélo sont disponibles au sud le long du stationnement du personnel.

Parcours principaux des élèves vers l'école

La vue aérienne présentée ci-dessus offre un aperçu visuel aux descriptions suivantes.

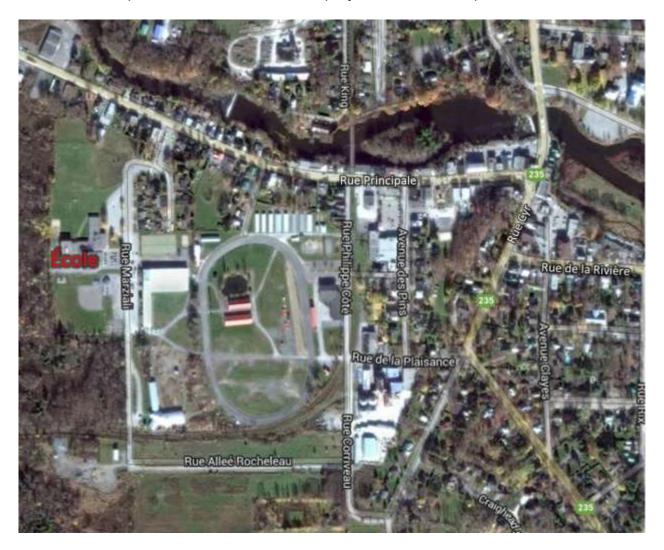


Photo: Google Maps, 2014

Vue aérienne des rues autour de l'école Mgr-Desranleau

Rue Marziali



Photo: Google Street View, 2015

Rue Principale (route 202)



Photo: Google Street View, 2015

Rue Philippe-Côté



Photo: Google Street View, 2015

- Rue comportant une voie dans chaque direction sans marquage au sol finissant en cul-de-sac.
- Trottoir des deux côtés jusqu'à l'intersection avec la rue Rocheleau puis du côté est seulement par la suite (côté opposé à l'école).
- Signalisation de zone scolaire bien visible et rappel par du marquage au sol.
- Limite de vitesse de 30 km/h.
- Arrêt obligatoire avec passage pour piétons (corridor) à l'intersection avec la rue Principale.
- Arrêt obligatoire avec passages pour piétons non protégés dans toutes les directions (bandes hachurées jaunes) à l'intersection avec la rue Rocheleau.
- Dans le secteur de l'école, rue très large avec espaces de stationnement de l'aréna en bordure de rue portant à confusion sur la configuration de la rue.
- Rue résidentielle et commerciale comprenant une voie dans chaque direction avec présence d'une ligne médiane double.
- Trottoir du côté sud.
- Accotement plus ou moins large de chaque côté délimité à l'aide d'une ligne de rive.
- Signalisation avancée de zone scolaire.
- Passage pour piétons non protégé à l'intersection avec la rue Philippe-Côté identifié à l'aide de signalisation et de marquage au sol (bandes hachurées jaunes et silhouette de piéton).
- Interdiction de stationner près du passage pour piétons identifié à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées).
- Présence d'une voie ferrée près de l'intersection avec la rue Philippe-Côté.
- Achalandage important.
- Trafic lourd (300 camions par jour en moyenne selon les représentants de la municipalité).
- Rue étroite comportant une voie dans chaque direction sans ligne médiane.
- Aucun trottoir.
- Aucun lien cyclable.
- Arrêt avec passage pour piétons (corridor) à l'intersection avec la rue Principale.

Rue Alcée-Rocheleau



- Rue étroite non pavée comportant une voie dans chaque direction sans ligne médiane.
- Aucun trottoir.
- Aucun lien cyclable.
- Rue saisonnière (surtout utilisée en été), mais tout de même déneigée en hiver.
- Pas de lien officiel avec la rue Marziali en raison de la présence d'une voie ferrée.

Rue Philipsburg



- Rue résidentielle comportant une voie dans chaque direction avec une ligne médiane double sur certaines sections de la rue.
- Trottoir du côté est un peu avant l'intersection avec la rue Dutch puis des deux côtés à partir de l'intersection avec la rue Rivière.
- Aucun lien cyclable, mais accotement asphalté plus ou moins large délimité à l'aide d'une ligne de rive.
- Arrêt obligatoire à l'intersection avec la rue Plaisance.
- Arrêt obligatoire avec passage pour piétons non protégé dans toutes les directions (bandes hachurées blanches) à l'intersection avec la rue de la Rivière.

Photo: Google Street View, 2015

Rue de la Rivière



Photo: Google Street View, 2015

- Rue comportant une voie dans chaque direction avec une ligne médiane simple sur certaines sections de la rue.
- Trottoir de chaque côté.
- Aucun lien cyclable, mais accotement plus ou moins large de chaque côté délimité à l'aide d'une ligne de rive.
- Passage pour piétons non protégé à l'intersection avec la rue Clayes identifié à l'aide de signalisation et de marquage au sol (bandes hachurées jaunes et silhouette de piéton).

Selon les commentaires recueillis et des observations effectuées lors de la marche de repérage, les voies de circulation aux abords de l'école, à l'exception de la rue Principale, ne présentent pas de débit de circulation très important et s'articulent principalement autour des zones résidentielles. Cependant, la difficulté à traverser à certaines intersections, l'absence de trottoir et la présence de commerces engendrant de l'achalandage sur les rues fréquentées par les élèves sont des freins importants au transport actif. De plus, le transport des enfants par les parents génère un achalandage considérable aux heures d'entrée et de sortie des classes sur la rue Marziali et l'utilisation non organisée des nombreux stationnements disponibles autour de l'école rend la cohabitation entre les différents usagers difficile, créant des situations qui, parfois, mettent en péril la sécurité des enfants.

2. Inventaire des mesures d'intervention (existantes et projetées) sur le territoire de l'école Mgr-Desranleau

Tableau 2 : Identification des mesures qui favorisent le transport actif

Photo	Emplacement	Intervention	Acteurs concernés	Réalisation
AAA ATTENTION ENTRANTS ENTRANTS	Rue Marziali	 Signalisation de zone scolaire bien visible et rappel par du marquage au sol. Signalisation de type « Attention à nos enfants » incitant les automobilistes à la prudence. 	Ville de Bedford	Réalisé
Photo: Google Street View, 2015	Rue Principale	Passage pour piétons bien identifié par de la signalisation ainsi que par du marquage au sol.	Ville de Bedford Ministère des Transports du Québec	Réalisé

Photo	Emplacement	Intervention	Acteurs concernés	Réalisation
MAXIMUM 30 km/h ATTENTION NGS ENFANTS	Certaines rues du secteur (dont les rues Marziali et Philippe-Côté)	Signalisation de type « Attention à nos enfants » incitant les automobilistes à la prudence.	Ville de Bedford	Réalisé
	Entre les rues King et Principale	Présence d'un sentier piétonnier (raccourci) reliant les rues King et Principale.	Ville de Bedford	Réalisé
Photo: CSSS La Pommeraie	Certaines rues du secteur (dont les rues Cyr, Rivière et Philippe-Côté)	Mise en place de panneaux d'affichage en entrée d'agglomération et à certains endroits stratégiques (ex. : centre communautaire) sur les façons sécuritaires de circuler à vélo, dans le cadre d'une campagne de sensibilisation menée par la MRC Brome-Missisquoi.	Ville de Bedford MRC Brome-Missisquoi	Réalisé

3. Enjeux et pistes de solution sur le territoire de l'école Mgr-Desranleau

Tableau 3 : Enjeux et pistes de solution

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)				
			École et commission scolaire	Ville	1	Service de police	
Corridor scolaire	Généralités (corridors actifs/scolaires)	Les élèves n'optent pas toujours pour le trajet le plus sécuritaire sur le chemin de l'école.	a) Réaliser des activités de sensibilisation et d'éducation avec les élèves sur le transport actif et spécifiquement sur les corridors actifs/scolaires (voir annexe 4 – 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. La transmission d'informations sur la sécurité routière est nécessaire, mais non suffisante. Les élèves doivent être actifs dans leur apprentissage. Par exemple, des sorties de groupe avec les élèves dans le quartier sont des opportunités pour faire de l'éducation sur la sécurité routière. Cependant, une démarche soutenue composée de plusieurs activités tout au long de l'année demeure un gage du succès. Pour les élèves du secondaire, un projet de type À pied, à vélo, on se passe le mot! pourrait être intéressant à appliquer.	c) Mettre en place des trajets à prioriser dans le secteur. 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: Rue Massicotte; Rue de l'Église; Rue de la Rivière (entre les rues Victoria et Cyr (route 235); Rue Victoria (entre les rues Rivière et de l'Église); Rue Cyr (route 235) (entre la rue Massicotte et la rue de la Rivière); Rue Principale (entre les rues Cyr [route 235] et Marziali). La configuration actuelle des rues au sud de la rue Principale ne nous apparaît pas optimale pour l'identification de certaines d'entre elles comme corridors actifs/scolaires, notamment en raison de la difficulté à traverser à l'intersection Dutch /de la Plaisance/Philipsburg ainsi que de l'absence de trottoirs et de l'achalandage sur les rues de la Plaisance, Philippe-Côté et l'avenue des Pins. Le réaménagement de l'intersection Dutch /de la Plaisance/Philipsburg afin de sécuriser la traversée nous		g) Collaborer avec la Ville pour l'identification et l'implantation des corridors actifs/scolaires.	

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
			École et commission scolaire	J	Ville	J	Service de police	1
	Généralités (corridors actifs/scolaires) (suite)		Ce projet, testé à l'automne 2013 dans certains établissements postsecondaires du Québec, consiste à inciter les élèves d'un établissement à utiliser le transport actif vers l'école avec un objectif commun (par exemple l'équivalent du tour du Québec 10 000 km) promu par une personnalité publique connue et aimée des jeunes (Alex Harvey pour la première édition). Des prix intéressants (certificats-cadeaux et équipements sportifs) étaient attribués au hasard parmi tous les participants. Pour information : https://quebec-apav.com/. b) Rendre la carte des corridors actifs/scolaires disponible sur le site Internet de l'école et distribuer la carte aux parents, au besoin.		apparaît une condition essentielle avant l'identification de la rue Dutch comme corridor actif/scolaire. La Ville de Bedford a entrepris des démarches auprès du MTQ pour le réaménagement de l'intersection et est en attente de plans de la part du MTQ depuis trois ans (relance à faire). Une autre possibilité pour le tronçon sud-est d'identifier les rues Philipsburg (entre les rues Taylor et Corriveau), Corriveau, Alcée-Rocheleau de même que la rue Marziali comme corridors actifs/scolaires jusqu'à l'école, advenant l'abandon du service sur la voie ferroviaire. Toutefois, dans ce cas, la rue Alcée-Rocheleau devrait être pavée et un aménagement de sentier devrait être prévu entre les rues Alcée-Rocheleau et Marziali (considérer le développement et l'avancée du projet Héritage de la compagnie Graymont qui prévoit l'aménagement d'un parc récréatif dans le secteur). d) Identifier les corridors actifs/scolaires à l'aide de panneaux jaunes fluorescents pour les automobilistes et de marquage au sol (par exemple points bleus ou ovales jaunes fluorescents qui rappellent le panneau de signalisation) pour les piétons. En l'absence de trottoirs, délimiter le corridor actif/scolaire par une ligne de rive. Appliquer les normes relatives aux trottoirs si l'espace le permet. Utiliser l'emprise de la rue si nécessaire.			

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
			École et commission scolaire	J	Ville	J	Service de police	J
	Généralités (corridors actifs/scolaires) (suite)				 e) Informer les citoyens de la présence des corridors actifs/scolaires. f) Rendre la carte des corridors actifs/scolaires disponible sur le site Internet de la Municipalité. 			
	2. Rue Marziali	1) Absence de trottoir du côté de l'école, obligeant les élèves à traverser en face de l'école au travers des véhicules de parents. 1) Absence de trottoir du côté de l'école, obligeant les élèves à traverser en face de l'école au travers des véhicules de parents.	a) Faire des activités de sensibilisation avec les élèves sur le transport actif et la sécurité routière (voir annexe 3 – liens du programme APAVVA avec le programme de l'école québécoise).		b) Mettre en place un trottoir du côté ouest de la rue Marziali jusqu'à l'entrée du stationnement du personnel. Pour les trottoirs, Vélo Québec recommande « d'aménager des trottoirs d'une largeur minimale de 1,5 m, et de 1,8 m pour le confort des piétons lorsqu'ils se croisent, en particulier lorsque le trottoir borde la chaussée, et pour maintenir un corridor dégagé et large en hiver. » « près des écoles, des édifices publics et sur les rues commerçantes, les trottoirs devraient avoir une largeur minimale de 2,0 m, voire 2,5 m. Une largeur de 4,0 m n'est pas excessive devant une école. » (Vélo Québec Association, 2009. Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)		c) Collaborer avec l'école pour la tenue des activités de sensibilisation.	
		2) La présence de stationnements municipaux (aréna et tennis) et l'absence de marquage au sol portent à confusion quant à la configuration de la rue.			a) Définir clairement l'espace alloué aux voies de circulation ainsi qu'aux espaces de stationnement par la mise en place de lignes de rive de part et d'autre de la rue et d'une ligne médiane centrale continue tout le long de la rue.			

Photo	Emplacement	Enjeux			Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)			
			École et commission scolaire	J	Ville	J	Service de police	J
Espaces de stationnement (aréna) Zone de débarcadère (côté ouest) Schéma 1 : Débarcadère pour les parents du côté ouest de la rue Marziali Photo : Bing Maps, 2015 Légende Débarcadère de parents Signalisation demi-tour interdit	*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.	 Utilisation du côté ouest de la rue comme débarcadère par les parents. Manœuvres hasardeuses de certains parents (notamment virages en U, souvent plusieurs en même temps) en raison de la configuration de la rue en culde-sac. Utilisation des espaces de stationnement de l'aréna et du tennis du côté est comme débarcadère par certains parents, engendrant une circulation non souhaitable d'élèves au travers des véhicules. Non-respect de la limite de vitesse de 30 km/h dans la zone scolaire (perception des participants à la marche de repérage). Configuration de la rue (large) et en ligne droite incitant à la vitesse. 	 a) Distribuer aux parents en début d'année un plan identifiant les différentes zones de débarcadère et les amendes encourues en cas d'infraction au code de la sécurité routière (virage en U, non-respect de la limite de vitesse dans la zone scolaire). Utiliser les outils de communication déjà en place à l'école (par exemple l'Info-parents ou l'agenda scolaire) ou en développer de nouveaux pour attirer davantage leur attention. Répéter régulièrement ces consignes au besoin (voir annexe 4 pour un modèle de dépliant à distribuer aux parents). b) Donner la consigne aux parents de privilégier les nouvelles zones de débarcadère (côté ouest de la rue Marziali en matinée et stationnement du terrain de balle en fin de journée) et de ne pas utiliser le stationnement de l'aréna du côté est (il nous apparaît cependant difficile d'en interdire l'accès, étant donné qu'il ne s'agit pas d'un stationnement sur rue). c) Sensibiliser les parents aux dangers de laisser leur enfant circuler au travers des véhicules. d) Lors de la mise en place des nouveaux aménagements, faire une campagne de sensibilisation intensive en collaboration avec la Sûreté du Québec (information, mise en place d'une ressource dans la cour les premiers jours, émission de billets de courtoisie puis de constats d'infraction). 		e) Mettre en place une zone de débarcadère du côté ouest de la rue Marziali en face du stationnement du personnel (équivalent de 5 cases de stationnement), identifiée à l'aide de marquage au sol et de signalisation de type « stationnement maximum de 5 min, zone de débarcadère entre 8 h et 8 h 30 » et de marquage au sol (voir schéma 1 page suivante). Ce débarcadère serait utilisé en matinée seulement. Pour agrandissement, voir page 27. f) Mettre en place une signalisation d'arrêt interdit entre 8 h 30 et 16 h les jours de classe dans la zone de débarcadère afin d'empêcher son utilisation en fin de journée. g) Mettre en place un trottoir tout le long de la zone de débarcadère. h) Installer une signalisation de demi-tour interdit aux deux extrémités de la zone de débarcadère.		 k) Collaborer avec l'école pour la campagne de sensibilisation lors de la mise en place des nouveaux aménagements. l) Par la suite, effectuer des opérations policières afin de faire respecter la nouvelle signalisation. 	

Photo	Emplacement	Enjeux		Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)		
			École et commission scolaire	Ville	J	Service de police
Brigadier statique de signalisation en milieu de rue Stationnement du terrain de balle au sud de l'école Schéma 2 : Aménagement d'une zone de débarcadère dans le stationnement du terrain de balle	Légende Cases de stationnement Cloches de béton Sentier piétonnier (marquage)			i) Évaluer la possibilité de mettre en place un brigadier statique de signalisation à la fin de la zone de débarcadère afin d'empêcher les virages en U des automobiles (Vélo Québec ne recommande pas l'utilisation de tels équipements qui peuvent être considérés comme un obstacle sur la chaussée, mais plusieurs municipalités ont adopté cette mesure qui semble avoir un certain effet d'apaisement de la circulation et de respect accru de la signalisation). j) Aménager le stationnement du terrain de balle municipal afin qu'il puisse être utilisé par les parents comme zone de débarcadère (schéma 2 page suivante) en : - Asphaltant idéalement la portion bordant la rue Marziali (équivalent d'une rangée de véhicules); - Isolant l'espace du reste du stationnement des cloches ou une bordure de béton; - Identifiant les espaces de stationnement à l'aide de marquage au sol; - Prévoyant un accès entre le stationnement et le terrain de l'école (sentier piétonnier identifié à l'aide de marquage au sol). Pour agrandissement, voir page 28.		
Photo : Bing Maps, 2015						

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
			École et commission scolaire	J	Ville	J	Service de police	J
30	2. Rue Marziali (suite)				 a) Évaluer la possibilité d'utiliser des équipements de type afficheur solaire de vitesse permanent sur poteau ou temporaire sur remorque aux abords de la zone scolaire comme mesures d'apaisement de la circulation, par exemple au début de l'année scolaire (voir annexe 3 — Mesures d'apaisement de la circulation) (partenariat à prévoir avec les municipalités possédant de tels équipements) (prévu). b) Évaluer la possibilité de planter des arbres de moyenne et grande envergure le long de la rue. En plus de procurer de l'ombre, ceux-ci peuvent aussi agir comme mesure d'apaisement de la circulation en ayant un effet de rétrécissement de l'espace. S'assurer de choisir des essences dont les racines n'abîmeront pas les infrastructures. 		c) Réaliser des vérifications pour mesurer la vitesse réelle de la circulation. Au besoin, effectuer des opérations policières pour faire respecter la limite de vitesse minimalement en début d'année scolaire, au retour des fêtes et au printemps.	
		8) Passages pour piétons à l'intersection avec la rue Rocheleau non identifiés à l'aide de signalisation. 9) Marquage au sol partiellement effacé.			 a) Lors de la mise en place du trottoir du côté ouest de la rue Marziali, éliminer le passage pour piétons permettant de traverser en direction nord-sud afin de favoriser l'utilisation du nouveau trottoir par les élèves. b) Identifier le passage pour piétons permettant de traverser d'est en ouest à l'aide de signalisation. c) Refaire le marquage au sol. Utiliser des produits durables qui respectent les critères environnementaux. 			

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
			École et commission scolaire	J	Ville	J	Service de police	J
Photo: Google Street View, 2014 Photo: Vélo Québec	3. Rue Principale	 Absence de lien cyclable. Présence d'un accotement asphalté étroit, délimité à l'aide d'une ligne de rive. Achalandage important. Présence de trafic lourd (moyenne de 300 camions/jour selon les participants à la marche). Absence de visibilité à certaines intersections en raison de bâtiments situés très près de la rue. Grande insécurité à circuler, notamment pour les élèves cyclistes qui roulent sur le trottoir. 			a) Développer le réseau cyclable en dehors de cette artère. En effet, la mise en place de bandes cyclables unidirectionnelles par le MTQ nous apparaît peu probable. De plus, la rue Principale n'est aucunement favorable aux déplacements à vélo, en raison de l'absence lien cyclable et surtout de l'achalandage important et de la présence de trafic lourd qui créent une grande insécurité chez les usagers. b) Advenant l'abandon des activités de la voie ferroviaire, une portion de celle-ci pourrait être transformée en sentier polyvalent piéton-cycliste, permettant aux élèves et citoyens de pouvoir circuler dans une partie du noyau villageois et d'avoir accès aux infrastructures de loisirs en-dehors des voies de circulation. Un raccordement devrait être prévu aux rues Champagnat, de l'Église et du Pont. De plus, il serait éventuellement souhaitable de mettre en place un accès direct à l'école par le terrain de la Société d'agriculture Missisquoi (ouverture de la SAM pour un tel projet – entente à prévoir pour la mise en place d'un sentier sécurisé clôturé).			

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
			École et commission scolaire	J	Ville	J	Service de police	J
	3. Rue Principale (suite)	 7) Passage pour piétons près de la voie ferrée signalé à l'aide d'une signalisation avancée de zone scolaire. 8) Marquage au sol partiellement effacé. 			 a) Évaluer avec le MTQ la possibilité d'enlever le panneau de zone scolaire qui n'est pas adéquat pour cet usage. b) Évaluer avec le MTQ la possibilité de mettre en place une signalisation clignotante de passage pour piétons. c) Refaire le marquage au sol régulièrement (prévu – refait chaque année). 			
Photo: Google Street View, 2015		9) Présence de nombreuses entrées charretières commerciales tout le long du chemin vers l'école.	a) Faire des activités de sensibilisation avec les élèves marcheurs sur le transport actif et la sécurité routière, plus particulièrement sur les façons de circuler à proximité des stationnements.		 b) Sensibiliser les propriétaires de commerces au réaménagement possible de leur stationnement avec une entrée et sortie afin de limiter les conflits avec les autres usagers. c) Prévoir une réglementation municipale obligeant l'aménagement de stationnements avec une seule entrée et sortie pour les nouveaux bâtiments (déjà réglementé). 			
ARRET	4. Intersection de la rue Principale et de l'avenue des Pins	 Présence à l'intersection d'un bâtiment très près de la rue nuisant à la visibilité, obligeant les automobiles à avancer et favorisant le non-respect du passage pour piétons (corridor). Accident impliquant un piéton durant la dernière année. 			a) Reconsidérer la proposition de rendre la rue des Pins à sens unique du nord au sud (déjà amenée au conseil municipal, mais refusée), ce qui contribuerait à réduire les conflits à l'intersection en raison de la mauvaise visibilité et faciliterait la circulation sur la rue Principale.			

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
			École et commission scolaire	J	Ville	J	Service de police	J
	5. Avenue des Pins	 Interruption du trottoir du côté est au sud de l'accès au stationnement municipal. Présence d'une grande entrée charretière et grand achalandage engendré par la présence d'un commerce (épicerie) du côté ouest. 			a) Poursuivre le trottoir du côté est jusqu'à la rue de la Plaisance. La réfection des rues peut être une belle occasion de repenser les aménagements. Pour les normes relatives aux trottoirs, voir emplacement 2 (à évaluer selon l'espace disponible lors de la réfection de la rue et selon la mise en place d'un sens unique dans l'axe nordsud).			
ROW	6. Rue de la Plaisance	Rue étroite. Absence de trottoirs. Achalandage aux heures de passage des élèves en raison de la présence de commerces (meunerie et quincaillerie).			a) Si l'espace le permet, mettre en place un corridor actif du côté nord de la rue, délimité à l'aide d'une ligne de rive. Appliquer les normes relatives aux trottoirs (à évaluer selon l'espace disponible lors de la réfection de la rue).			
Photo: Google Street View, 2015	7. Intersection des rues Dutch, Philipsburg et de la Plaisance	1) Grande insécurité à traverser à l'intersection en raison de la configuration de l'intersection (en Y) et de l'absence de passages pour piétons.			a) Un projet de réfection de l'intersection est sur la table au MTQ depuis plusieurs années. Vérifier avec les autorités concernées où en est rendu le processus. Idéalement, l'intersection devrait être réaménagée en T avec des passages pour piétons permettant de traverser la rue Philipsburg vers l'école.			

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
			École et commission scolaire	J	Ville	J	Service de police	J
	8. Rue Philipsburg	1) Présence d'une haie à l'intersection empiétant sur le trottoir, réduisant l'espace alloué au piéton sur le trottoir et nuisant à la visibilité.			a) Demander au propriétaire de tailler la haie de façon à libérer le trottoir.			
Photo : Google Street View, 2015	9. Intersection des rues Philipsburg et de la Rivière	1) Difficulté à traverser et insécurité en raison de l'absence d'arrêts obligatoires dans deux directions. 1) Difficulté à traverser et insécurité en raison de l'absence d'arrêts obligatoires dans deux directions. 1) Difficulté à traverser et insécurité en raison de l'absence d'arrêts obligatoires dans deux directions.			 a) Évaluer avec le MTQ la possibilité de sécuriser l'intersection afin de favoriser la traversée des piétons (demande faite au MTQ par le passé). b) Identifier le passage pour piétons à l'aide de marquage au sol jaune (car protégé dans une direction seulement) et de signalisation en direction sud sur la rue Philipsburg. 			

Photo	Emplacement	Enjeux	Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
			École et commission scolaire	1	Ville	J	Service de police	J
À PIED À VELO VILLE ACTIVE Vélo Québec	10. Généralités (communications)	 Le transport actif pourrait être pratiqué par l'ensemble des citoyens. La sensibilisation est essentielle au changement de comportement et à l'adoption de saines habitudes de vie. 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, 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 (par exemple en utilisant un slogan et des messages communs dans les différents outils de communication de chaque partenaire). 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) Collaborer à la campagne de sensibilisation.	

Schéma 1 : Débarcadère pour les parents du côté ouest de la rue Marziali



<u>Légende</u>

Débarcadère de parents
Signalisation demi-tour interdit

Veuillez noter que le dessin n'est pas à l'échelle.

Photo: Bing Maps, 2015

Schéma 2 : Aménagement d'une zone de débarcadère dans le stationnement du terrain de balle

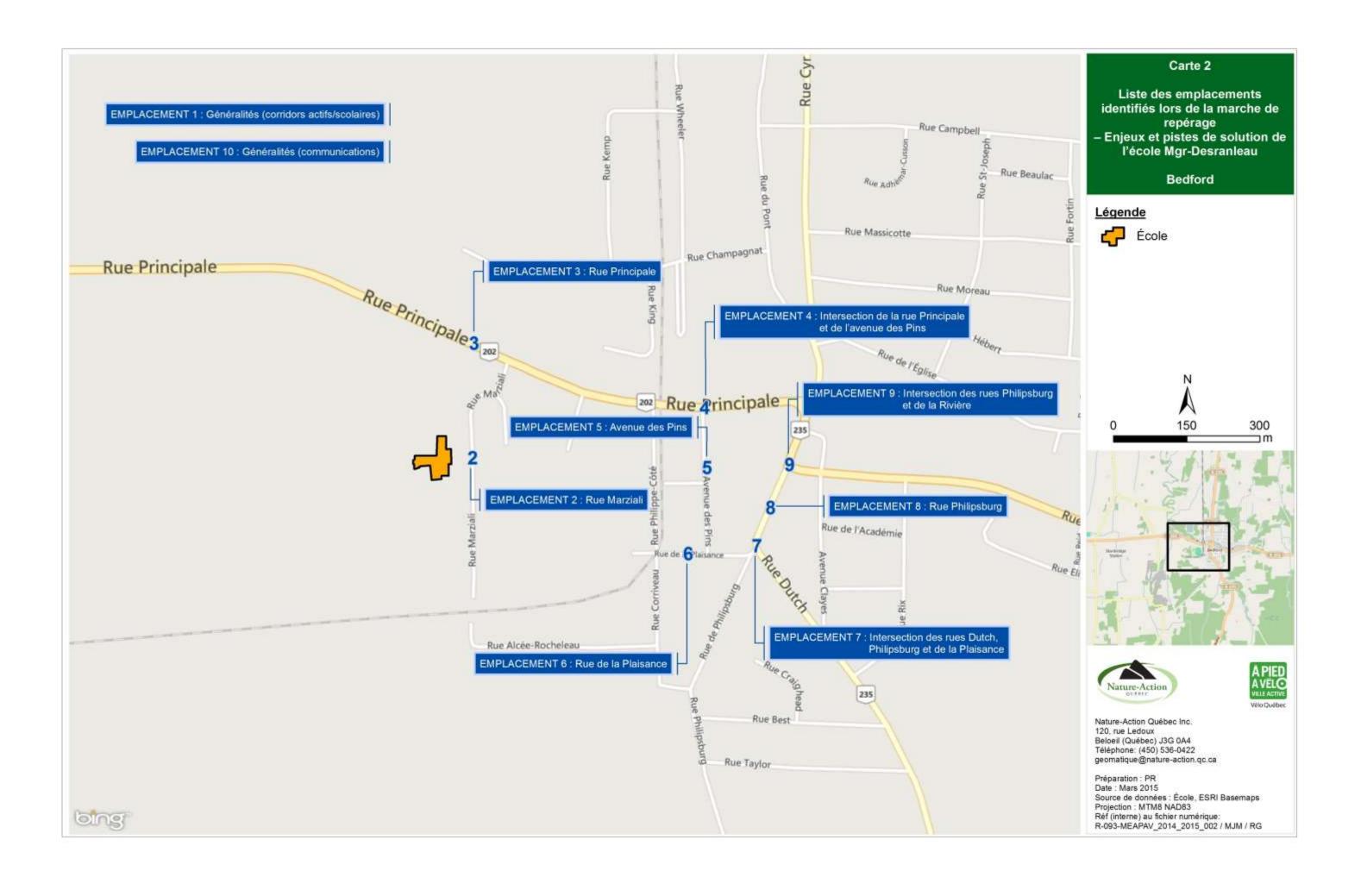


<u>Légende</u>

Cases de stationnement
Cloches de béton
Sentier piétonnier
(marquage)

Veuillez noter que le dessin n'est pas à l'échelle.

Photo: Bing Maps, 2015



4. Potentiel pour le transport actif

Actuellement, tous les élèves de l'école Mgr-Desranleau bénéficient du transport scolaire, mais ils ne l'utilisent pas tous de façon constante. Dans les faits, la majorité des élèves prennent l'autobus, une vingtaine sont reconduits par les parents et quelques-uns sont marcheurs.

La **répartition géographique** des élèves de l'école Mgr-Desranleau démontre un potentiel restreint pour le transport actif puisqu'on peut visualiser sur la carte de répartition (voir page 5), que 21 élèves habitent dans un rayon de moins d'un kilomètre, soit assez près de l'école pour l'utilisation de modes de transport actif. Ce potentiel s'accroît en incluant les élèves habitant à une distance comprise entre 1 et 3 km (12) et qui pourraient utiliser le vélo comme moyen de transport, du moins pour les élèves les plus âgés. L'achalandage important de trafic lourd sur la rue Principale, la difficulté à traverser à certaines intersections, l'absence de trottoirs et la présence de nombreux commerces générant de l'achalandage sur les rues fréquentées par les élèves constituent les principaux freins au transport actif.

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!

5. Conclusion

Le plan de déplacement de l'école Mgr-Desranleau 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, des représentants de la Ville de Bedford ainsi que sur les conseils de l'équipe de Vélo Québec, de son partenaire régional, Nature-Action Québec ainsi que du CSSS La Pommeraie 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 primaire Mgr-Desranleau, entre autres améliorer la situation des corridors scolaires se rendant à l'école, mettre en place deux zones de débarcadère pour les parents, améliorer la situation sur la rue Marziali par la mise en place d'un trottoir du côté de l'école, de marquage au sol et de signalisation, évaluer avec le MTQ la possibilité de sécuriser les intersections des rues Dutch, Philipsburg et de la Plaisance ainsi que des rues Philipsburg et de la Rivière. La surveillance policière devrait également être renforcée afin de faire respecter le code de la sécurité routière. 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, la ville, le service de police et le CSSS pourront bénéficier d'une vaste mobilisation afin de faire de Bedford une ville 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 Mgr-Desranleau. Il cherche également à favoriser un environnement urbain propice à la pratique de la marche et du vélo aux abords de l'école. Le défi est grand et il nécessite du temps et une implication continue de l'ensemble des intervenants du milieu scolaire, du service de police, des services municipaux, de même que de l'équipe de À pied, à vélo, ville active. Il n'en demeure pas moins nécessaire de relever ce défi s'il permet la consolidation, voire l'augmentation de la pratique du transport actif chez les élèves de l'école Mgr-Desranleau. Une fiche de suivi (voir annexe 5) est fournie à titre indicatif afin de faciliter les démarches subséquentes au dépôt du présent document.

6. Liste des annexes

ANNEXE 1

Plan de stationnement pour vélos

ANNEXE 2

Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves

ANNEXE 3

Mesures d'apaisement de la circulation

ANNEXE 4

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

ANNEXE 5

Fiche de suivi du plan de déplacement

Annexe 1

Plan de stationnement pour vélos

École Mgr-Desranleau

Avril 2015





Photo: Nature-Action Québec

^{*}Veuillez noter que la visite pour l'expertise des stationnements pour vélos s'est effectuée au printemps 2014 dans le cadre du programme APAVVA et que les renseignements ont été mis à jour lors de la marche de repérage en février 2015.

Sommaire et recommandations

Informations de base

Nom de l'école

Commission scolaire

Type d'école

Nombre d'élèves

Nombre d'employés

Mgr-Desranleau

Du Val-des-Cerfs

X Primaire X Secondaire

230 (165 de niveau primaire [2e et 3e cycle] et 65 de niveau secondaire [1er cycle])

Accessibilité à vélo

Type de milieu

Accessibilité à vélo

Précisions

Urbain	Périurbain	Х	Rural
Bonne	Limité	Х	Difficile

L'école est difficilement accessible à vélo en l'absence d'aménagement cyclable sur les rues avoisinantes. Les élèves doivent partager la route avec les autres usagers, ce qui est un frein au transport actif, particulièrement sur la rue Principale où l'achalandage est élevé et le trafic lourd important. En raison de cet environnement peu favorable, quelques élèves et employés seulement utilisent le transport actif comme moyen de transport. Lors de la visite au printemps 2014, trois vélos étaient présents sur les supports.

Recommandations

Stationnement pour vélos

	Places à conserver	Places à ajouter	Total	Supports recommandés		
Élèves	56	0	56	Arceaux	х	Râteliers
Employés et visiteurs	0	0	0	Arceaux	х	Râteliers

- 1. pour le calcul des capacités recommandées, voir page 40
- 2. pour la description des supports recommandés, voir page 41

Précisions

Nombre de places recommandées selon le calcul : entre 12 et 48 places pour les élèves et deux places pour les employés.

L'école possède un stationnement pour vélos de 56 places situé dans le stationnement municipal du terrain de balle, près du stationnement du personnel. Les supports de type tordroue, qui appartiennent à la Ville de Bedford, sont cependant déconseillés par Vélo Québec. Il est donc recommandé à l'école d'effectuer une demande auprès de la Ville pour les remplacer par 8 supports de type râtelier d'une capacité de sept places pour un total de 56 places. Le nombre de places pourra toujours être augmenté advenant une augmentation de la clientèle scolaire ou de l'utilisation plus importante du vélo comme moyen de transport actif. Les supports pourront également être utilisés par les citoyens fréquentant les installations de loisirs à proximité.

Emplacements recommandés

Il est recommandé de conserver l'emplacement actuel en raison de sa proximité avec les deux entrées des élèves et des installations municipales de loisirs ainsi que de sa bonne visibilité depuis la rue Marziali. Les supports étant positionnés à la jonction entre le gravier et le gazon, il est conseillé de les installer sur une surface dure (asphalte, béton, pavé) afin de limiter les accumulations d'eau par mauvais temps. De plus, ils devraient être positionnés de façon à ne pas entrer en conflit avec la nouvelle zone de débarcadère proposée pour les parents dans le stationnement municipal. Finalement, un accès entre le stationnement et le terrain de l'école (sentier piétonnier identifié à l'aide de marquage au sol) devrait être aménagé le long du stationnement afin d'éviter la circulation d'élèves au travers des véhicules et ainsi de limiter les risques de conflits avec les autres usagers du stationnement.





Stationnement pour vélos actuel

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** (voir page 39) et la **capacité** (voir page 40) des aires de stationnement pour vélos. Pour chaque aire de stationnement, il est important de choisir le bon **type de support** (voir page 41) et d'assurer une bonne **disposition des supports** (voir page 42) dans l'espace disponible.

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 page 43).

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 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.

Supports types

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 42).

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



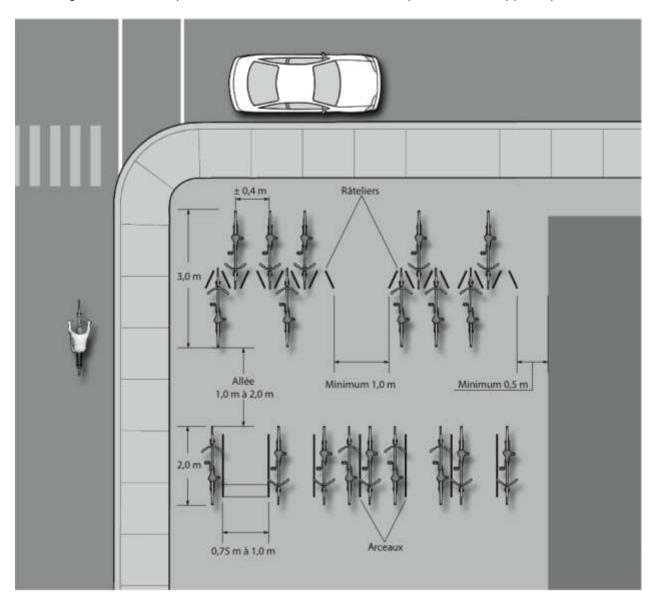


Support disposition

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!

Directives pour l'acquisition des supports à vélo

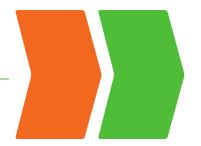
- Veuillez noter qu'il est possible de faire une demande de financement pour l'achat de supports à vélo au Fonds Éco-IGA (pour information, consulter le site Internet au www.jourdelaterre.org).
- Dans certaines commissions scolaires, il est possible de faire fabriquer des supports à vélo par les écoles 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

Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves

Aucune réponse au sondage par les parents.







Annexe 3

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

Marquage au sol

« Mise en place, par du marquage au sol, de mesures d'aménagement virtuelles. Par exemple : terreplein, passage pour piétons, espaces réservés au stationnement, etc. La présence de marquage sur la chaussée permet de :

- Confiner la voiture dans un espace de circulation restreint;
- Bien identifier la place des piétons et des cyclistes;
- Évaluer l'efficacité d'un futur aménagement permanent. »¹



Photo : Vélo Québec

Exemples:

Agrandissement des lignes de rive : l'élargissement des bordures de route par l'ajout de lignes de rive situées à une bonne distance du trottoir permet de réduire la largeur de la chaussée.²



Photo: Vélo Québec







Vélo Québec

Terre-plein central : îlot marqué sur l'axe central d'une voie à deux sens de circulation pour réduire la largeur totale des voies adjacentes.³



Photo: Vélo Québec

Photo: www.pebikeimages.org Photographe: Steven Faust

Bande cyclable : délimitation d'une voie réservée aux cyclistes.



Limite de vitesse : rappel de la limite de vitesse en vigueur dans le secteur ou d'une zone scolaire.

❖ Interdiction de stationnement : Identification des zones d'interdiction de stationner, par exemple à moins de 5 mètres d'une intersection, près d'un passage pour piétons ou dans une zone particulière.





Photo: NAQ — Richelieu

Références :

Photo: NAQ - La Présentation

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

^{2,3} Conseil Régional en Environnement de Montréal. 2006. *Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal* 45 pages. http://www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/Repertoiremesuresdapaisement2006.pdf.









Signalisation

Afficheur solaire de vitesse (mobile ou fixe)

« Conçu pour modifier de façon positive le comportement des conducteurs en zones de fort achalandage, comme les grandes artères et les boulevards urbains, l'afficheur de vitesse solaire urbain est une stèle complètement indépendante fonctionnant à l'énergie solaire en toutes saisons, lui fournissant une autonomie minimale de 3 jours sans ensoleillement. L'afficheur de vitesse solaire urbain incite donc les usagers de la route à adopter une conduite responsable. »¹



Photo: Trafic Innovation



Photo: Trafic Innovation

Panneau de limite de vitesse à DEL intégrées

« À l'entrée d'une zone scolaire, le panneau de renforcement de limite de vitesse permet de maximiser l'attention des conducteurs sur le message, en mettant l'emphase sur les caractères à DEL clignotantes intégrées. »²

Passage pour piétons à DEL et à bouton

« À l'approche de la zone de traverse visée, le panneau de passage pour piétons permet de maximiser l'attention des conducteurs sur la traverse de piétons aux endroits problématiques. »³



Photo: Trafic Innovation







Signalisation (suite)

Passage pour écoliers - signalisation clignotante

À l'approche du passage pour piétons dédié à la traverse des écoliers, le clignotant permet d'attirer immédiatement l'attention des conducteurs.



Photo: Nature-Action Québec



Photo: Trafic Innovation

Clignotant rouge à DEL solaire

« Le clignotant à DEL permet d'attirer immédiatement l'attention des conducteurs sur le panneau d'arrêt clignotant. » 4

Panneau d'arrêt DEL en contour

« Le panneau d'arrêt permet d'attirer immédiatement l'attention des conducteurs sur l'enseigne en mettant l'emphase sur le contour du panneau à l'aide de DEL intégrées clignotantes. » ⁵



Photo: Trafic Innovation

Référence :

^{1,2,3,4,5} Trafic innovation. 2013. (En ligne). *Produits*. http://trafic-innovation.com/fr/produits.

Annexe 4

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

Pour le primaire :

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 soient 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 évènements 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) http://www.saaq.gouv.gc.ca/securite routiere/materiel educatif/maternelle.php
- Brigade scolaire (3^e cycle) http://www.saaq.gouv.gc.ca/securite routiere/materiel educatif/brigade scolaire.php
- Chemin faisant (1^{er}, 2^e et 3^e cycle) http://www.saaq.gouv.gc.ca/securite routiere/materiel educatif/chemin faisant/index.php
- Dépliant pour les parents : http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/pieton_conducteur.pdf
- Affiches à télécharger : http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/apprends_prudent.pdf 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 :

- Bulletin « L'aller-retour » destiné aux parents;
- ⇒ Revue « L'aller-retour » destinée aux élèves;
- ⇒ 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.

La description des différentes activités offertes par Nature-Action Québec est présentée dans les pages suivantes.

Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec :

Réal Gagné: 450 536-0422 poste 301 (real.gagne@nature-action.qc.ca)
Catherine Roy: 450 536-0422 poste 312 (catherine.roy@nature-action.qc.ca)



Liste des activités 2014-2015





LA RUE POUR TOUS

Campagne de mobilisation visant à promouvoir les déplacements actifs et inciter au partage de la route. Cette campagne cible toute la communauté, via le service de garde des écoles, les commerces et les institutions locales. À l'école (service de garde ou comité d'élèves), les parents sont invités par les élèves à prendre un engagement écrit et à apposer la vignette électrostatique "La rue pour tous!" sur leur voiture. Une bannière décorée par les élèves permet de publiciser l'événement dans l'école et les engagements obtenus sont affichés au mur en guise de mobilisation. Dans les commerces et institutions locales, des affiches et des vignettes électrostatiques "La rue pour tous!" sont distribuées afin d'atteindre la communauté.











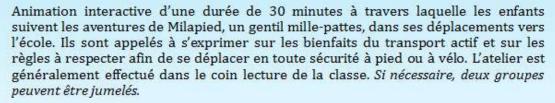




Animations... (une animation par classe)

Préscolaire

CONTE



Premier cycle du primaire

EXPLORATEURS URBAINS

Marche exploratoire d'environ 45 à 60 minutes autour de l'école qui amène les élèves à mieux connaître leur environnement. Les bienfaits du transport actif, la signalisation routière ainsi que les comportements sécuritaires en tant que piéton ou cycliste sont abordés. Un seul groupe par période.

En cas de pluie, l'animation prévue est remplacée par le conte.

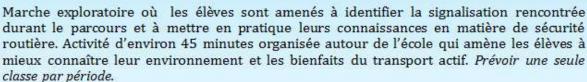






Deuxième cycle du primaire

CHASSE À LA SIGNALISATION



En cas de pluie, l'animation prévue est remplacée par le Quiz.



QUIZ

Questionnaire interactif en classe d'une durée de 45 à 60 minutes, qui vise à faire découvrir les liens entre le transport actif, la santé et l'environnement, à réviser la signalisation routière et à promouvoir des comportements sécuritaires sur la route. Un projecteur et un écran blanc ou un écran interactif sont requis. Une seule classe par période.









Troisième cycle du primaire

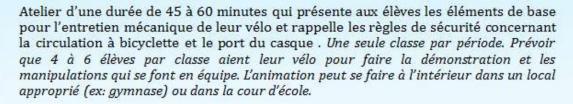


RALLYE

Jeu exploratoire d'une durée de 45 à 60 minutes réalisé en petits groupes qui permet aux élèves d'explorer leur environnement, d'approfondir le code de la route et de revoir les règles de sécurité routière. Le jeu est organisé dans la cour ou aux alentours de l'école *Une seule classe par période*.



MÉCANIQUE VÉLO



En cas de pluie, les animations prévues sont remplacées par le Quiz (voir description à la page précédente - Deuxième cycle du primaire).





Activités organisées dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active!

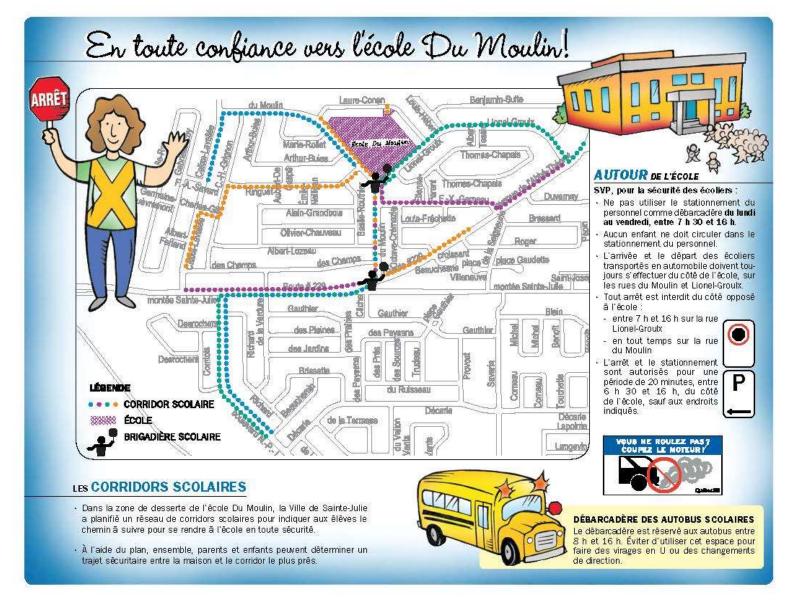
Quelques mots sur le sac à dos...





Exemple de dépliant à distribuer aux parents





Source : Ville de Sainte-Julie

Pour le secondaire :

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 soient suffisamment intenses et continus tout au long du cheminement scolaire;
- Encourager l'usage des corridors actifs/scolaires sécuritaires, s'il y a lieu.

Attention: Les occasions offertes par les évènements 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!

Saviez-vous que...

- La majorité des adolescents possèdent un vélo.
- Le vol de vélo est un frein important aux déplacements scolaires en vélo.
- Beaucoup de jeunes seraient intéressés à se rendre à l'école à pied ou à vélo plus souvent.
- L'installation de stationnements pour vélos est une mesure efficace pour inciter les jeunes à se déplacer davantage à vélo.

Source : Sondage auprès des trois écoles secondaires ayant participé au projet pilote Ca roule, ca marche (2009)

Accompagnement et outils pour vous

Pour améliorer votre offre de stationnement pour vélos :

Analyse des stationnements existants et recommandations (voir annexe 1).

Pour sensibiliser les jeunes aux déplacements à pied ou à vélo :

- Activités ludiques disponibles sur le site internet de Vélo Québec : www.velo.gc.ca/villeactive/activites. Par exemple :
 - Situation d'apprentissage à l'intention des élèves du 2^e cycle du secondaire : « Le transport actif contre l'automobile ou David contre Goliath »
 - Campagne « La rue pour tous ».

Pour prévenir le vol de vélos :

- Burinage de vélos (par le service de police de votre secteur).
- Distribution d'une affiche sur la prévention du vol de vélo.

Pour soutenir et appuyer vos initiatives liées au transport actif scolaire :

- Kiosque de Vélo Québec lors d'un évènement spécial (ex. : inauguration de nouveaux supports pour vélos, journée consacrée au développement durable ou à l'activité physique, etc.).
- Conseils pour créer un atelier de mécanique vélo.
- Conseils pour organiser une sortie à vélo.

La SAAQ propose des outils et programmes éducatifs intéressants pour les élèves du secondaire :

- Trousse éducative La mécanique prend la route (enseignants et élèves de 5° secondaire)
 - http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/mecanique.php
- Léo et Léa sur la route (clips visuels pour tous les niveaux traitant de diverses problématiques telles que le cellulaire au volant, l'alcool au volant, la vitesse de même que la vigilance en tant que piéton et conducteur)

 http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel educatif/leolea/index.php
- Activité de sensibilisation *Le pouvoir de tout changer* (documentaire-fiction et guide d'animation sur les accidents de la route comme l'une des premières causes de décès chez les 16 à 24 ans s'adressant aux élèves de 5^e secondaire [16-17 ans], enseignants et intervenants)

 http://www.saag.gouv.gc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/pouvoir_changer.php
- Une journée à vélo Guide d'organisation d'une journée à vélo avec des jeunes (10 à 14 ans)

 http://www.saaq.gouv.qc.ca/documents/documents_pdf/prevention/journee_velo.php
- Guide de sécurité à vélo (pour tous)
 http://www.saaq.gouv.qc.ca/documents/documents/pdf/prevention/guide/velo.php
- Piéton et conducteur vigilants pour la vie! (pour tous) http://www.saaq.gouv.gc.ca/publications/prevention/pieton conducteur.pdf
- Pour un meilleur partage de la route (pour tous)
 http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/partage_velo_auto.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

Exemple de dépliant à distribuer aux élèves et leurs parents

La sécurité aux abords de l'école pour vous et vos enfants!

Centre de santé et de services sociaux Haut-Richelieu — Rouville



Panneaux de signalisation pour les automobilistes



 Dans la zone scolaire, respectez la limite de vitesse de 30 km/h



 Respectez la signalisation d'interdiction de stationnement et d'arrêt



 Écoutez toujours les consignes du brigadier



 Soyez courtois et accordez la priorité aux enfants



 N'utilisez pas le débarcadère pour autobus



 Ne faites pas de virage en U ou autre manœuvre dangereuse



 Respectez le temps des débarcadères prévus pour déposer vos enfants



 Soyez vigilant, un enfant peut être imprévisible

Quelques consignes de sécurité pour les automobilistes

- Dans l'auto, tout le monde s'attache;
- Je respecte la signalisation et je redouble de vigilance près de l'école;
- Je fais preuve de patience et de civilité, les autres parents sont dans la même situation que moi;
- Je dépose mon enfant sur le trottoir du côté de l'école. Si ce n'est pas possible, je lui indique l'endroit sécuritaire où traverser : à une intersection ou au passage pour piétons;
- Je montre l'exemple à mon enfant en respectant les règles de sécurité routière.











Et si la solution était sur le chemin de l'école!

L'école à pied ou à vélo, permet de :

- Consacrer plus de temps à l'activité physique;
- D'augmenter l'autonomie de votre enfant;
- D'améliorer la concentration en classe:
- Découvrir votre quartier;
- ❖ Partager des moments agréables lorsque vous marchez ou roulez avec votre enfant ou qu'il le fait avec des amis.

Vous êtes pressés le matin?

Si vous habitez à une distance raisonnable de l'école, encouragez votre enfant à marcher ou pédaler avec des amis.

À vous de jouer!

- Si vous habitez à une distance raisonnable de l'école, encouragez votre enfant à débuter graduellement le transport actif, une à deux fois par semaine.
- ❖ Si vous habitez trop loin, garez votre voiture à quelques rues de l'école afin de permettre à votre enfant de marcher un peu.
- ❖ Déterminez avec votre enfant le trajet le plus sécuritaire entre la maison et l'école. Enseignez-lui à se comporter de façon sécuritaire et à respecter le code de la sécurité routière.











Annexe 5

Fiche de suivi du plan de déplacement

Nom de l'école :			
Adresse :			
Nom et titre de la personne-ressource de l'école	: <u> </u>		
Nom et titre de la personne-ressource de la Ville	:		
Intervenants du CSSS impliqués :			
Autres :			
GAPDA complétée,	oui 🗖	non 🗖	
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

Informations complémentaires pertinentes :			
	Fiche de suivi complétée par :		
	Date :		
	Transmis à Nature-Action le :		