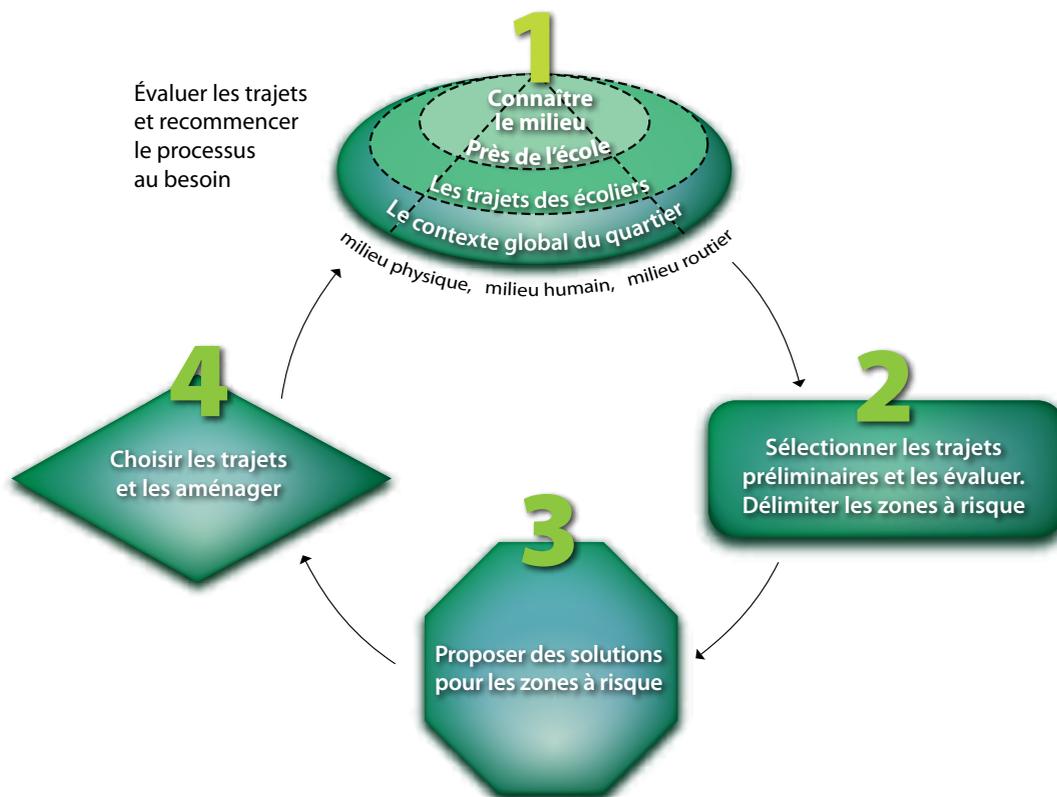


### Les activités du guide

| Activités   | Chapitre du guide   | Objectifs   | Intervenants   |
|---|---|---|--|
| 1. Mobilisation et sensibilisation                            | <b>Chapitre 1</b><br>Pourquoi et comment redécouvrir le chemin de l'école?          | Impliquer les partenaires par la formation du comité de projet. Mobiliser pour susciter l'adhésion au projet. | Municipalité<br>Police<br>École<br>Commission scolaire<br>Parents<br>Communauté                          |
| 2. Définition et aménagement des trajets                      | <b>Chapitre 2</b><br>Technique de définition et d'aménagement des trajets scolaires | Définir et aménager des trajets propices aux déplacements actifs et sécuritaires des enfants.                 | Municipalité (responsables de la sécurité routière)<br>Police<br>École<br>Commission scolaire<br>Parents |
| 3. Information, éducation, promotion, animation et évaluation | <b>Chapitre 3</b><br>Faire vivre le trajet  | Encourager l'utilisation sécuritaire des trajets.   | École<br>Commission scolaire<br>Police<br>Municipalité<br>Parents  |

### Les étapes de la méthode



### La démarche à suivre pour implanter des trajets scolaires

| Activités  | Étapes   | Objectifs  | Intervenants principaux  |
|--|--|--|--|
| Implication et mobilisation                                | Formation d'un comité de projet                | Impliquer et recruter des intervenants de tous les milieux concernés par le projet pour former un comité de projet.        | Initiateur du projet ou chargé de projet   |
|  | Sensibilisation du milieu                      | Sensibiliser les résidents du quartier et les parents à la situation et à la nécessité de la démarche.                     | Responsable des communications   |
| Caractérisation et aménagement des trajets                 | Connaître le milieu                            | Recueillir l'information requise pour comprendre la dynamique des déplacements de la zone étudiée.                         | Chargé de projet<br>Membres du comité<br>Service de police<br>Municipalité<br>École<br>Parents et élèves |
|  | Caractériser et évaluer des trajets potentiels | Définir certains trajets potentiels.<br>Les évaluer à l'aide des grilles d'éléments de l'environnement routier.            | Chargé projet<br>Spécialiste de la sécurité routière<br>Municipalité                                     |
|  | Solutions                                      | Proposer des solutions qui s'appliquent aux endroits plus risqués décrits à l'étape précédente.                            | Chargé de projet<br>Municipalité<br>Spécialiste de la sécurité routière<br>Membres du comité             |
|  | Choisir les trajets scolaires et les aménager  | Comparer les options de trajets en fonction des bénéfices et des coûts.<br>Choisir les trajets et les aménager.            | Le comité de projet au complet<br>Parents et élèves  |
| Information, éducation, promotion, animation et évaluation | Information                                    | Informer les parents, les enfants et les résidents du quartier de la présence et de la localisation des trajets scolaires. | Responsable des communications<br>Municipalité   |
|  | Éducation                                      | Éduquer les enfants à la sécurité routière.<br>Éduquer les parents et les résidents.                                       | École<br>Service de police   |
|  | Promotion                                      | Donner le goût aux résidents d'emprunter les trajets scolaires.  | Responsable des communications   |
|  | Animation                                      | Amener les résidents à emprunter les trajets scolaires.  | Responsable des communications   |
|  | Évaluation                                     | Vérifier que les trajets répondent aux objectifs ciblés.   | Chargé de projet<br>Municipalité   |

### Les étapes de caractérisation des trajets scolaires

| Étapes  | Objectifs  | Intervenants   |
|---|--|--|
| <p><b>-1-<br/>Connaître le milieu</b></p>                           | <p>Recueillir les données requises pour comprendre la dynamique des déplacements de la zone étudiée</p>  | <p>Chargé de projet<br/>Membres du comité<br/>Service de police<br/>Municipalité<br/>École<br/>Parents et élèves</p> |
| <p><b>-2-<br/>Définir et évaluer des trajets potentiels</b></p>     | <p>Définir certains trajets potentiels, plus propices aux déplacements actifs<br/>Les évaluer à l'aide des grilles d'éléments de l'environnement routier<br/>Cibler les endroits non conformes à certains barèmes</p>  | <p>Chargé projet<br/>Spécialiste de la sécurité routière<br/>Municipalité</p>  |
| <p><b>-3-<br/>Adopter des solutions</b></p>                         | <p>Proposer des solutions qui s'appliquent à ces endroits<br/>Si aucune solution ne s'avère efficace ou réalisable, modifier ou rejeter le trajet</p>  | <p>Chargé de projet<br/>Municipalité<br/>Spécialiste de la sécurité routière<br/>Membres du comité</p>               |
| <p><b>-4-<br/>Choisir les trajets scolaires et les aménager</b></p> | <p>Comparer les options de trajets en fonction de leur potentiel d'utilisation et des investissements requis pour mettre en place les solutions<br/>Faire le choix des trajets et les aménager<br/>Planifier les travaux (balisage, entretien, etc.) requis et les mettre en œuvre</p> | <p>Le comité de projet au complet<br/>Parents et élèves</p>  |

### La connaissance du milieu

| Composantes du milieu     | Données à recueillir ou à inscrire sur le plan du secteur à l'étude   |  |   |
|---------------------------|---|--|---|
|                           | Immédiatement autour de l'école   | Trajets scolaires empruntés  | Connaissance globale du territoire  |
| <b>le milieu physique</b> | <p>L'espace occupé par l'école</p> <p>Les aménagements pour piétons et cyclistes</p> <p>Les débarcadères</p> <p>L'aménagement du terrain de l'école</p> <p>L'aménagement des accès à l'école pour les piétons, les cyclistes, le personnel, etc.</p>  | <p>La zone desservie par l'école</p> <p>L'utilisation du sol (commerciale, résidentielle, publique)</p>  | <p>La topométrie et l'hydrologie (dénivelés, ruisseaux et rivières)</p>   |
| <b>le milieu humain</b>   | <p>Le comportement des enfants aux abords de l'école</p> <p>Le comportement des parents qui reconduisent leurs enfants à l'école</p> <p>La présence de brigadiers scolaires</p>   | <p>Les trajets des écoliers</p> <p>Les dangers et pièges possibles (chiens, endroits sombres)</p> <p>Les endroits de refuge (maisons, commerces, etc.)</p> <p>Les brigadiers scolaires</p>   | <p>Niveau de criminalité</p> <p>Démographie</p> <p>Profil socio-économique</p> <p>Potentiel de développement</p> <p>Densité d'occupation du sol, mixité des fonctions urbaines (résidentiel et commercial)</p>  |
| <b>le milieu routier</b>  | <p>Les arrêts d'autobus (scolaires, municipaux, adaptés, etc.)</p> <p>Les espaces de stationnement disponibles, permis et interdits</p> <p>Les trottoirs et les voies cyclables</p> <p>La vitesse pratiquée et le débit des véhicules (perception et mesure)</p> <p>La signalisation routière</p> | <p>La géométrie des routes (largeur, nombre de voies, etc.)</p> <p>Les trottoirs, voies et pistes cyclables, etc.</p> <p>Les espaces de stationnement disponibles, permis et interdits</p> <p>Les accidents survenus</p> <p>La signalisation (panneaux, feux, marquage de la chaussée, balises, etc.)</p> <p>La vitesse pratiquée et le débit des véhicules (perception et mesure)</p> | <p>La hiérarchie du réseau routier</p> <p>L'application de la signalisation</p> <p>Le comportement des usagers en regard du respect des prescriptions du Code de la sécurité routière</p> <p>Historique des constats d'infraction dans le secteur</p> |

### Les sources d'information

| Composantes du milieu     | Sources d'information  |
|---------------------------|--|
| <b>le milieu physique</b> | <p>Plans de l'école</p> <p>Liste d'éléments à considérer sur le terrain</p> <p>Plan de la municipalité</p> <p>Plans d'urbanisme et de zonage</p> <p>Cartes topographiques</p> <p>Photographies aériennes</p> <p>Cartes routières</p> |
| <b>le milieu humain</b>   | <p>Sondages auprès des parents et des élèves</p> <p>Observations sur le terrain</p> <p>Données de l'école</p> <p>Interroger des témoins (brigadiers, personnel de l'école, parents, écoliers)</p>                                    |
| <b>le milieu routier</b>  | <p>Connaissance de l'accidentologie et des statistiques d'infraction du service de police ou du MTQ</p> <p>Réglementation municipale</p> <p>Relevés divers sur le terrain</p> <p>Interroger des témoins (brigadiers, policiers)</p>  |

## Tableau 2.5 : Barèmes de sécurité pour évaluer la traversée d'une route

Pour être classée « à risques faibles », une traversée de route doit comporter 11 éléments sur 13 déterminés *barème à risques faibles*. Une traversée de route est classée « à risques élevés » dès qu'elle comporte 3 éléments sur 13 déterminés *barème à risques élevés*. Entre ces deux cotations, une traversée de route est classée « à risques modérés ».

| Points de vue        | Éléments                                   |  | Barèmes                          |   |                                 |
|----------------------|--|--|----------------------------------|---|---------------------------------|
|                      |  | Risques potentiels                               | Élevés                           | Modérés   | Faibles                         |
| Structure physique   | Largeur de la surface pavée (m)            | Durée de la traversée                            | Plus de 14 m                     | Entre 14 m et 8 m   | Moins de 8 m                    |
|                      | Distance de visibilité à l'arrêt (m)       | Vision restreinte pour le conducteur             | Inférieure à la norme            | Adéquate  | Supérieure à la norme           |
|                      | Visibilité à la traversée (m)              | Vision restreinte pour l'enfant                  | Obstruée                         | Adéquate  | Dégagée                         |
|                      | Dispositif de régulation à la traversée    | Conflits véhicules — piétons ou cyclistes        | Autres cas                       | Arrêts au minimum sur l'axe traversé ou feux de circulation | Feux pour piétons ou cyclistes  |
|                      | Signalisation à la traversée               | Mauvaise gestion de la circulation               | Aucune                           | Incomplète  | Présente et conforme à la norme |
| Circulation routière | Vocation de la route traversée             | Circulation conflictuelle                        | Artère                           | Collectrice   | Locale                          |
|                      | Débit d'heure de pointe (véhicules/heure)  | Volumes de circulation élevés                    | Plus de 500 v/h                  | De 500 v/h à 300 v/h  | Moins de 300 v/h                |
|                      | Circulation de véhicules lourds en transit | Conflits véhicules lourds — piétons ou cyclistes | Oui                              |   | Non                             |
|                      | Présence d'arrêts d'autobus                | Obstruction visuelle                             | Oui                              |   | Non                             |
|                      | Vitesse pratiquée (km/h)                   | Vitesse élevée                                   | Plus de 50 km/h                  | De 50 km/h à 30 km/h  | Moins de 30 km/h                |
|                      | Respect de la signalisation                | Mauvaise compréhension des consignes à suivre    | Peu respectée                    |   | Très respectée                  |
|                      | Historique des accidents à la traversée    | Conflits Véhicules — piétons ou cyclistes        | À partir de un accident corporel | Accidents avec dommages matériels seulement                 | Aucun accident                  |
|                      | Brigadier scolaire adulte                  | Conflits Véhicules — piétons ou cyclistes        | Non                              |   | Oui                             |

## › Définition des éléments de l'environnement routier évalués dans le tableau 2.5

**Largeur de la surface pavée (m) :** La largeur maximale de la rue que les enfants auront à traverser, d'une bordure ou d'un trottoir à l'autre, incluant les accotements, s'il y a lieu.

**Distance de visibilité à l'arrêt et visibilité à la traversée (m) :** Les distances à partir desquelles le conducteur voit un élève à pied ou à vélo, ou que l'enfant voit un véhicule. Il s'agit de vérifier si la visibilité est bonne aux endroits où des piétons ou des cyclistes traversent les rues, de mesurer sur le terrain les distances de visibilité permettant au conducteur de percevoir l'enfant (voir à ce sujet la note technique 2.1, jointe en annexe) et celles permettant à l'enfant de percevoir le véhicule. Ce dernier point doit être considéré avec discernement. La hauteur de l'œil d'un enfant du primaire peut varier, selon l'âge de l'enfant, ainsi que du fait qu'il est à pied ou à vélo. Celle-ci ne fait pas l'objet d'une valeur normalisée comme c'est le cas pour la hauteur de l'œil d'un conducteur.

**Dispositif de régulation à la traversée :** Les feux pour piétons et pour cyclistes, les feux de circulation et les panneaux d'arrêt sont les plus courantes formes de mode de régulation à une traversée.

**Signalisation à la traversée :** Une signalisation appropriée, de passage pour écoliers, et justifiée telle qu'elle est présentée dans le *Tome V — Signalisation routière*, de la collection Normes — Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec, chapitre 2.28.2, est toujours à privilégier. Toutefois, en ce qui concerne les jeunes enfants, il ne faut pas se limiter à leur fournir une signalisation adéquate. Il faut aussi s'assurer qu'ils ont la capacité de la comprendre. Il est fortement recommandé qu'un adulte responsable accompagne les enfants lorsqu'ils traversent une route.

**Vocation de la route traversée :** Trois vocations distinctes ont été ciblées : la rue locale ou résidentielle, utilisée principalement par les résidents riverains; la collectrice municipale, utilisée à la fois pour l'accès aux propriétés privées ou commerciales et pour la circulation de transit; et l'artère, utilisée pour des trajets de transit qui relient des destinations majeures, par exemple, deux municipalités, en plus de desservir les propriétés riveraines. La traversée sans brigadier, signalisation ou passerelle des routes de transit où la vitesse est élevée est à éviter. La traversée des rues collectrices où les débits sont importants est à surveiller. La traversée de rues locales, à faible vitesse et faible débit est plus favorable, mais non sans un certain risque si l'enfant traverse seul.

**Débit heure de pointe (véhicules/heure) :** Aux heures de pointe, c'est le nombre de véhicules qui croisent la traversée en une heure, peu importe la direction. Il s'agit de déterminer le débit moyen par des observations et des comptages aux heures d'entrée et de sortie des enfants (voir à ce sujet la note technique 2.2 et le formulaire 2.2 proposés en annexe).

**Circulation de véhicules lourds en transit :** La notion de transit fait référence aux véhicules lourds qui empruntent la route à l'étude sans avoir à y effectuer de livraison locale. Par mesure de sécurité, les trajets scolaires devraient traverser des rues in-

terdités à la circulation des véhicules lourds. De même, une rue dont le débit de transport local est élevé devrait être évitée.

**Présence d'arrêts d'autobus :** Les arrêts d'autobus localisés près d'une traversée de route sont parfois des sources d'obstruction visuelle, autant pour les conducteurs que pour les piétons et cyclistes, et ce, à cause de la présence d'un autobus, d'un abribus pouvant arborer de l'affichage ou d'usagers qui attendent l'arrivée de l'autobus.

**Vitesse pratiquée (km/h) :** La vitesse pratiquée est la vitesse réelle, mesurée sur place, de déplacement des véhicules sur une section de route particulière dans des conditions représentatives de circulation, aux heures d'entrée et de sortie des enfants, quelle que soit la limite de vitesse affichée sur le panneau de signalisation (voir à ce sujet la note technique 2.3 et les formulaires 2.3.1 et 2.3.2, proposés en annexe). Pour permettre à un conducteur de réagir à temps face à un imprévu et réduire la gravité de blessures éventuelles, la vitesse pratiquée des véhicules circulant sur la rue traversée, suffisamment en amont du passage d'écoliers, devrait être faible, inférieure à 30 km/h, ou du moins modérée, n'excédant pas 50 km/h. Le potentiel de risque augmente avec la vitesse pratiquée.

**Respect de la signalisation :** La signalisation routière est un outil de communication. Elle doit être installée de manière à permettre aux usagers de la route, qu'il s'agisse de conducteurs, de piétons ou de cyclistes, d'adapter leur comportement aux diverses situations qui se présentent à eux, et ce, en leur évitant hésitations et fausses manœuvres. Une signalisation peu respectée laisse présager un niveau de risque encouru élevé pour les enfants. L'évaluation de la pertinence de la signalisation routière doit référer aux normes de signalisation routière du ministère des Transports du Québec contenues dans le *Tome V — Signalisation routière*.

**Historique des accidents à la traversée :** Il faut établir la liste de tous les accidents en fonction du détail des circonstances décrites dans le rapport d'accident, la nature et la gravité des accidents qui se sont produits à l'endroit à l'étude. L'analyse s'effectue, généralement, sur une période couvrant les trois années antérieures et, idéalement, les cinq. Cet élément doit être traité avec discernement. Souvent, l'occurrence de plusieurs accidents similaires au même endroit est signe d'un problème particulier. Parallèlement, le fait qu'aucun accident n'ait été relevé en ce lieu n'est pas nécessairement garant de sécurité.

**Brigadier scolaire adulte :** La présence de brigadiers scolaires habilités à assurer la sécurité des écoliers à la traversée des rues est à privilégier. Les parents doivent être avertis des endroits où il n'y a pas de brigadier et où les enfants doivent traverser la route. Ces parents doivent s'assurer également que leur enfant a atteint le niveau de maturité nécessaire pour traverser les rues de façon sécuritaire.

## Tableau 2.6 : Barèmes de sécurité pour évaluer le trajet le long d'une route

Pour être classé « à risques faibles », un trajet le long d'une route doit comporter 8 éléments sur 10 déterminés *barème à risques faibles*. Un trajet le long d'une route est classé « à risques élevés » dès qu'il comporte 2 éléments sur 10 déterminés *barème à risques élevés*. Entre ces deux cotations, un trajet le long d'une route est classé « à risques modérés ».

| Points de vue        | Éléments                                    |   | Barèmes                                  |   |  |
|----------------------|---|---|--|---|--|
|                      |   |   | Élevés                                   | Modérés   | Faibles  |
| Structure physique   | Mode de séparation                          | Risques potentiels  | Élevés                                   | Modérés   | Faibles  |
|                      |   | Proximité enfant — voies de circulation et conflits           | Aucun                                    | Trottoir ou bande cyclable en bordure de la route     | Trottoir ou piste cyclable séparés de la route |
|                      |   | Signalisation justifiée, visible et suffisante                | Non conforme                             | Incomplète  | Conforme à la norme                            |
| Structure physique   | Stationnement dans la rue                   | Vision restreinte pour le conducteur                          | Fortement occupé                         | Partiellement occupé                                  | Inexistant ou pas occupé                       |
|                      |   | Vocation de la route  | Artère                                   | Collectrice   | Locale   |
|                      |   | Vitesse pratiquée (km/h)                                      | Plus de 50 km/h                          | De 50 km/h à 30 km/h                                  | Moins de 30 km/h                               |
| Circulation routière | Circulation de véhicules lourds en transit  | Conflits véhicules lourds — piétons ou cyclistes              | Oui                                      |   | Non  |
|                      |   | Respect de la signalisation                                   | Peu respectée                            |   | Très respectée                                 |
|                      |   | Historique des accidents le long du trajet scolaire           | À partir de un accident corporel et plus | Accidents avec dommages matériels seulement           | Aucun accident                                 |
| Conflits             | Nombre de traversées de routes <sup>1</sup> | Conflits véhicules — piétons ou cyclistes                     | Une traversée ou plus à risque élevé     | Une traversée ou plus à risque modéré                 | Traversées à risque faible seulement           |
|                      |   | Accès résidentiels et commerciaux croisant le trajet scolaire | Un accès commercial et plus              | Un accès résidentiel et plus avec mauvaise visibilité | Accès résidentiels avec bonne visibilité       |

1. Les barèmes inscrits à cet élément de l'environnement permettant d'évaluer le trajet le long d'une route se réfèrent au résultat global de l'analyse effectuée pour chaque traversée indiquée dans le tableau 2.5, dont la fonction consiste à évaluer le niveau de risque encouru à la traversée d'une route.

## › Définition des éléments de l'environnement routier évalués dans le tableau 2.6

**Mode de séparation :** Le mode de séparation représente la façon dont les élèves, à pied ou à vélo, sont séparés de la chaussée. Évidemment, faire circuler les enfants sur un site propre, raisonnablement éloigné de la chaussée, est encore la meilleure solution. Le trottoir et la bande cyclable en bordure de la route sont aussi recommandés. Toutefois, il y a quand même un risque que, pour une raison quelconque, l'enfant tombe ou surgisse dans la rue. C'est pour cette raison que la rue adjacente au trottoir ou à la voie cyclable devrait être à vitesse et à débit faibles, sans compter que le piéton ou le cycliste devrait être bien visible pour les automobilistes.

**Signalisation justifiée, visible et suffisante :** La signalisation justifiée est celle qui est conforme aux normes en vigueur telles qu'elles sont présentées dans le *Tome V — Signalisation routière*, de la collection Normes — Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec. Ce document permet de vérifier si la signalisation est bien installée, conforme, cohérente avec l'environnement routier et, bien sûr, visible. Le terme « signalisation » désigne autant la signalisation verticale, par panneaux, que la signalisation horizontale, par marquage au sol.

**Stationnement dans la rue :** Les espaces de stationnement sont désignés par des panneaux appropriés et parfois par des marquages au sol, le long des rues. Cet élément doit être considéré avec discernement. Bien que des véhicules stationnés en bordure d'une rue constituent une barrière physique pouvant s'avérer rassurante pour des piétons ou des cyclistes circulant sur un trottoir ou une piste cyclable adjacents, les espaces de stationnement occupés constituent, avant tout, un obstacle à la vision d'un conducteur lorsqu'un enfant surgit à l'improviste entre deux véhicules stationnés. Il s'agit donc, dans le cas présent, de vérifier si les espaces de stationnement sont régulièrement occupés aux heures de passage des enfants et de prendre en considération le niveau d'obstruction visuelle que comporte la présence de véhicules stationnés en bordure de la route sur la vision périphérique d'un conducteur dans l'éventualité où un enfant surgirait à l'improviste entre deux véhicules stationnés.

**Vocation de la route :** Trois vocations distinctes ont été ciblées : la rue locale ou résidentielle, utilisée principalement par les résidents riverains; la collectrice municipale, utilisée à la fois pour l'accès aux propriétés privées ou commerciales et pour la circulation de transit; et l'artère, utilisée pour des trajets de transit qui relient des destinations majeures, comme deux municipalités, en plus de desservir les propriétés riveraines. Les volumes de circulation croissent généralement en fonction de la classification de la route soit locale, collectrice municipale ou artérielle. Les volumes les moins élevés sont à privilégier le long d'un trajet scolaire.

**Vitesse pratiquée (km/h) :** La vitesse pratiquée est la vitesse réelle de déplacement des véhicules sur une section de route particulière, mesurée sur place, dans des conditions représentatives de circulation, aux heures d'entrée et de sortie des enfants, quelle que soit la limite de vitesse affichée sur le panneau de signalisation (voir à ce sujet la note technique 2.3 et les formu-

lares 2.3.1 et 2.3.2, proposés en annexe). Pour permettre à un conducteur de réagir à temps face à un imprévu et réduire la gravité de blessures éventuelles, la vitesse pratiquée des véhicules longeant les trajets scolaires devrait être faible, c'est-à-dire inférieure à 30 km/h ou, du moins, modérée, n'excédant pas 50 km/h. Le potentiel de risque augmente avec la vitesse pratiquée.

**Circulation de véhicules lourds en transit :** La notion de transit fait référence aux véhicules lourds qui empruntent la route à l'étude sans avoir à y effectuer de livraison locale. Par mesure de sécurité, les trajets scolaires devraient longer des rues interdites à la circulation des véhicules lourds. De même, une rue dont le débit de transport local est élevé devrait être évitée.

**Respect de la signalisation :** La signalisation routière est un outil de communication. Elle doit être installée de manière à permettre aux usagers de la route, qu'il s'agisse de conducteurs, de piétons ou de cyclistes, d'adapter leur comportement aux diverses situations qui se présentent à eux, et ce, en leur évitant hésitations et fausses manœuvres. Une signalisation peu respectée laisse présager un niveau de risque encouru élevé pour les enfants. L'évaluation de la pertinence de la signalisation routière doit référer aux normes de signalisation routière du ministère des Transports du Québec contenues dans le *Tome V — Signalisation routière*.

**Historique des accidents le long du trajet scolaire :** Il faut établir la liste de tous les accidents en fonction du détail des circonstances décrites dans le rapport d'accident et déterminer la nature et la gravité des accidents qui se sont produits à l'endroit à l'étude. L'analyse s'effectue, généralement, sur une période couvrant les trois années antérieures et, idéalement, de cinq ans. Cet élément doit être traité avec discernement. Souvent, plusieurs occurrences d'accidents similaires au même endroit sont signe d'un problème particulier. Parallèlement, le fait qu'aucun accident n'ait été relevé en ce lieu n'est pas nécessairement garant de sécurité.

**Nombre de traversées de routes :** Cet élément représente une source de conflits prédominante le long d'un trajet scolaire associé aux traversées de routes. Les barèmes inscrits à cet élément de l'environnement le long d'une route se réfèrent au résultat global de l'analyse effectuée pour chaque traversée indiquée dans le tableau 2.5, dont la fonction consiste à évaluer le niveau de risque encouru à la traversée d'une route.

**Accès résidentiels et commerciaux croisant le trajet scolaire :** Il s'agit de repérer les entrées, résidentielles, à logements multiples, commerciales et de stationnements publics, qui pourraient présenter un problème de visibilité pour le conducteur et de conflit pour les enfants lors des manœuvres de sortie et d'entrée des véhicules. En été, il faut surveiller particulièrement la végétation; en hiver, il faut penser à l'obstruction causée par les bancs de neige et les abris temporaires pour automobiles.

### Les solutions envisageables

| Danger                                   | Solutions à court terme  | Solutions à moyen et long terme  | Solutions multifonctions et solutions durables  |
|--|--|--|---|
| <b>Vitesse</b>                           | Vérifier la cohérence de la limite de vitesse avec l'environnement routier et faire les changements, lorsque requis<br>Intensifier la surveillance policière                         | Aménagements modérateurs de la vitesse   | Plan de mobilité cycliste et piétonne<br>Planification globale de l'aménagement urbain pour favoriser les déplacements actifs   |
| <b>Visibilité</b>                        | Tailler la végétation<br>Déplacer les objets<br>Éclairer<br>Déplacer de la signalisation<br>Réglementer le stationnement   | Avancée de trottoir<br>Trottoirs et voies cyclables<br>Passages surélevés pour piétons ou cyclistes<br>Revoir le profil de la route                      | Séparer les usagers vulnérables (piétons, cyclistes) des autres usagers motorisés par l'aménagement de sites propres (trottoirs, sentiers et pistes) ou par des aménagements destinés à éviter les empiètements des usagers vulnérables sur la chaussée ou, inversement, des usagers motorisés sur le trajet scolaire (barrières physiques rigides) |
| <b>Volume de circulation et conflits</b> | Aménagements sur le terrain de l'école<br>Délinéateurs ou glissières<br>S'assurer que la signalisation est justifiée et suffisante<br>Réaffecter ou ajouter des brigadiers scolaires | Trottoirs, voies cyclables et autres sites propres<br>Réduire la distance à traverser par ajout d'avancées de trottoir<br>Rediriger le trafic de transit |   |

## Les aménagements envisageables

| Aménagements piétonniers      | Aménagements routiers                               | Aménagements aux intersections                      | Mesures d'apaisement de la circulation  | Gestion de la circulation  | Signalisation routière   | Autres mesures   |
|-------------------------------|---|---|---|--|--|--|
| Avancée de trottoir           | Avancée de trottoir                                 | Avancée de trottoir                                 | Avancée de trottoir   | Feux pour piétons ou cyclistes   | Feux pour piétons ou cyclistes   | Amélioration des entrées privées et autres                               |
| Descente de trottoir          | Bande cyclable et corridor piétonnier               | Intersection surélevée                              | Bande cyclable avec délinéateurs  | Limiter certains mouvements des véhicules  | S'assurer que la signalisation est cohérente avec le milieu et qu'elle est justifiée | Aménagements en site propre de pistes cyclables et piétonnes             |
| Passage surélevé pour piétons | Dos d'âne allongé                                   | Passage muni de feux pour piétons ou cyclistes      | Création d'effets visuels :<br>-réduction de la largeur des voies;<br>-ajout de surfaces de couleurs variées;<br>-arbustes en bordure | Limiter la circulation de transit  |  | Création de raccourcis en site propre (entre deux quartiers par exemple) |
| Passage texturé pour piétons  | Passage surélevé pour piétons ou cyclistes          | Passage surélevé pour piétons ou cyclistes          | Dos d'âne allongé   | Limiter la circulation des véhicules lourds  |  | Mobilier urbain et aménagements pour agrémenter l'environnement          |
| Passerelle pour piétons       | Passage texturé pour piétons ou cyclistes           | Passage texturé pour piétons ou cyclistes           | Limiter la longueur des segments droits de rue à 200 m  | Passage muni de feux pour piétons ou cyclistes                                       |  |  |
| Sentier piétonnier            | Réduction de la largeur de la chaussée              | Réduction des rayons de courbure à une intersection | Réduction de la largeur des voies   | S'assurer que la signalisation est cohérente avec le milieu et qu'elle est justifiée |  |  |
| Trottoir                      | Réduction des rayons de courbure à une intersection |   | Réduction des rayons de courbure à une intersection   |  |  |  |
| Tunnel pour piétons           | Trottoir  |   |   |  |  |  |