



Encourager les déplacements actifs sécuritaires de la maison jusqu'à l'école

Pistes de solution





Groupe de recommandations et d'actions
pour un meilleur environnement

*Influencer aujourd'hui
le monde de demain.*

Pistes de solution proposées aux décideurs afin d'encourager et de sécuriser les déplacements en transport actif de la maison jusqu'à l'école

Document soumis en mai 2021 à la Direction régionale de santé publique dans le cadre du projet *En route vers des écoles actives*.

Notre équipe

Contributrices à ce document :

Eva Doan-Lavoie (B. Sc. Urbanisme - Université de Montréal), Chargée de projet en verdissement

Amélie Longpré (B. Sc. Urbanisme - Université de Montréal), Responsable de l'approvisionnement et logistique

Qu'est-ce que le transport actif ?

Le transport actif est un mode de transport où le corps et ses muscles fournissent l'énergie motrice nécessaire pour se déplacer. Par exemple, la marche, le vélo, le patin à roues alignées, la planche

à roulettes et la trottinette sont tous des transports actifs. En comparaison, l'autobus ou l'automobile sont des modes de transport motorisés, car ils utilisent un moteur et du carburant pour rouler.



Pourquoi encourager les déplacements en transport actif vers les écoles?

Les parents ont un rôle déterminant dans le choix du mode de transport utilisé par leurs enfants pour se rendre à l'école. Encourager les enfants à se déplacer en transport actif de la maison vers l'école entraîne plusieurs bienfaits. D'abord, ce mode de déplacement est bon pour la santé, car il permet aux jeunes de faire de l'exercice, leur donne de l'énergie et diminue leur stress. Les enfants qui se déplacent à pied ou à vélo de la maison vers l'école sont donc plus aptes à se concentrer en classe¹. Ces déplacements permettent aussi aux enfants de développer leur

autonomie et leurs connaissances de leur environnement. De plus, contrairement à la voiture, le transport actif ne produit aucune émission polluante. Les jeunes peuvent donc eux aussi avoir un impact positif sur l'environnement! Enfin, éviter d'amener les enfants à l'école en voiture augmente la sécurité aux alentours des établissements scolaires et dans tout le quartier, car cela entraîne une diminution de l'achalandage, de la congestion et donc du risque d'accident².



Togulev, A. (s.d.)

¹ Vinther, D. (2012) *Children who walk to school concentrate better*. ScienceNordic. <https://scienordic.com/children-and-adolescents-denmark-exercise/children-who-walk-to-school-concentrate-better/1379550>

² Duranceau, A. et Lewis, P. (2010). *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières*. Québec : INSPQ. https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1073_TransportActifMtlTriVAbrege.pdf

Principes pour une route sécuritaire

1

Prévention

Assigner un brigadier scolaire aux intersections les plus fréquentées ou les plus à risque ;

2

Éducation

Enseigner aux élèves les manières de se déplacer de façon sécuritaire, entre autres par des programmes tels que Cycliste averti ;

3

Sensibilisation

Expliquer aux parents des élèves les comportements à adopter autour des écoles ;

4

Incitation

Élaborer des activités encourageant les déplacements vers l'école en vélo, à pied ou tout autre moyen de transport actif ;

5

Aménagement

Améliorer les rues et la signalisation autour des écoles ;

6

Mise en vigueur

Créer des partenariats avec le service de police local pour assurer la réduction de la vitesse autour des écoles ;

7

Évaluation

Recueillir les données de déplacement des élèves.

Chacun de ces principes devraient incorporer le principe d'**équité**, afin que les ressources soient distribués de manière à réduire les disparités sociales.

Inspiré de :

- Portland Bureau of Transportation (2018). Safe Routes to School: Street Design Toolkit. <https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/741805>



L'aménagement des rues pour augmenter la sécurité et encourager les élèves à utiliser le transport actif

Recommandations générales

- **Aménager des trottoirs** qui correspondent aux critères d'accessibilité universelle et qui sont maintenus en bonne condition, idéalement séparés de la rue par des zones végétalisées.
- **Créer des pistes cyclables en site propre** pour séparer les modes de transport pour éviter les accidents.
- **Planter des passages pour piétons avec un marquage au sol clair** et qui peuvent être surélevés ou ludiques afin d'attirer l'attention des automobilistes et d'encourager les piétons à les emprunter.
- **Installer une signalisation claire** qui indique les passages pour piétons et les pistes cyclables.



- **Garder un triangle de visibilité aux intersections**, où le stationnement est interdit pour garder une vue dégagée et éviter les accidents.
- **Ajouter des saillies de trottoir** pour réduire la distance à traverser et inciter les automobilistes à réduire leur vitesse.
- **Ajouter des îlots piétons** sur les rues très larges, pour créer un espace d'arrêt au centre de la rue.
- **Améliorer l'éclairage de rue** pour s'assurer que les piétons et les cyclistes soient bien vus à l'aube et au crépuscule et rendre les déplacements plus confortables.
- **Installer des chicanes** pour limiter la vitesse des voitures.



Inspiré de :

- Portland Bureau of Transportation (2018). Safe Routes to School: Street Design Toolkit. <https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/741805>
- Ministère des Transports du Québec. (2009). Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire. http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0995963/01_Guide.pdf
- Sidewalk Labs. (s.d.). Street Design Principles v1. <https://sidewalklabs.com/streetsdesign/>

Exemples de mesures visant à sécuriser les déplacements en transport actif

Les rues piétonnes et partagées

Une rue piétonne, comme son nom l'indique, n'est accessible que pour la circulation des usagers du transport actif. La rue partagée³, quant à elle, vise le partage de l'espace public entre les différents modes de transport. Puisque l'espace est partagé, les usagers les plus vulnérables sont priorisés : les piétons ont priorité sur les cyclistes, et ceux-ci ont priorité sur les automobilistes, par exemple. La vitesse de circulation est également restreinte, le plus souvent à 20 km/h ou moins.

Le réaménagement est généralement accompagné du retrait du stationnement sur rue et d'ajout de mobilier urbain et de végétation. Le quartier et les zones scolaires qui s'y trouvent deviennent par conséquent plus sécuritaires pour les enfants qui se déplacent de la maison jusqu'à l'école. La Ville de Montréal s'est dotée d'un programme de rues piétonnes et partagées en 2016 qui vise à encadrer et à financer la création de rues plus conviviales à travers la ville.

Un exemple de *rue piétonne*

Rue Stanislas Arrondissement Saint-Laurent

L'accès à l'école Bois-Franc-Aquarelle, dans l'arrondissement Saint-Laurent, a été entièrement revu en 2016 pour dédier l'entièreté de la rue Stanislas aux piétons. Les écoliers fréquentant cette école peuvent donc maintenant se rendre à l'école en sécurité et profiter d'un espace verdoyant. 67% des élèves se rendent à l'école à pied⁴.



³Collectivités viables (s.d.) Rue partagée. <http://collectivitesviables.org/articles/rue-partagee.aspx>

⁴Ville de Montréal. (2015) Fiche de projet: Rue Stanislas. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/prt_vdm_fr/media/documents/fiche_projet_rue_stanislas.pdf

Un exemple de *rue partagée*

Rue de Dijon Arrondissement Montréal-Nord

La rue de Dijon a été entièrement repensée pour donner plus de place aux piétons et pour créer un corridor de déplacement ludique entre l'école primaire Le Carignan et le parc Le Carignan. L'aménagement comprend une petite scène, des balançoires, des tables à pique-nique, un cabanon, une plateforme de jeux et des jardinets.



Google Maps.



Leslie Meurailon (2017)



Leslie Meurailon (2017)

La piste cyclable en site propre

Pistes cyclables des rues Prieur, Saurio, Péloquin et Papineau Arrondissement d'Achims-Cartierville

Une piste cyclable en site propre est une voie réservée aux cyclistes. Un tel aménagement est souvent implanté le long de rues achalandées et dangereuses pour les cyclistes. Dans le cadre de la première année du Programme de sécurisation aux abords des écoles primaires et secondaires de la Ville de Montréal en 2020, des pistes cyclables en site propre ont été mises en place où les rues deviennent à sens unique et le stationnement est éliminé du côté de la piste cyclable⁵. Ces pistes

cyclables viennent sécuriser le trajet vers quatre écoles primaires et deux écoles secondaires qui se trouvent directement sur leur tracé : Saint-André-Apôtre, Saint-Paul-de-la-Croix, Fernand-Séguin, Louis-Colin, ainsi que les collèges Mont-Saint-Louis et Regina-Assumpta⁶.



Amine Essegir (2020)

⁵ Desjardins, S. (2020) *Nouvelles pistes cyclables, rues Prieur et Sauriol : travaux imminents*. [journaldesvoisins.com](https://journaldesvoisins.com/nouvelles-pistes-cyclables-rues-prieur-et-sauriol-travaux-imminents/). <https://journaldesvoisins.com/nouvelles-pistes-cyclables-rues-prieur-et-sauriol-travaux-imminents/>

⁶ Ville de Montréal (2020) *Achims-Cartierville améliore la sécurité des enfants près des écoles*. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=33003

Le marquage au sol

Croisement des rues Bernard et Champagneur Arrondissement d'Outremont

Une traverse piétonne peinte avec un effet 3D a été ajoutée dans le but d'y attirer l'attention et de réduire la vitesse des automobilistes.



La rue-école

La rue-école vise à fermer à la circulation les rues adjacentes d'une école de 15 à 90 minutes avant l'arrivée des enfants à l'école ou après la fin des cours. Cela permet de créer des espaces plus sécuritaires tout en encourageant le transport actif chez les enfants. La mise en place d'une telle mesure repose la plupart du temps sur un processus participatif impliquant de multiples acteurs : la municipalité, l'école, les parents, les enfants et autres acteurs du milieu⁷. Ce concept est originaire de Bolzano en Italie, et y est implanté depuis le début des années 1990 et depuis, plusieurs projets pilotes de rues-écoles ont vu le jour. Par exemple, en 2019, des parents et volontaires ont monté un programme de rue-école pour l'école primaire Sir

James Douglas à Victoria en Colombie-Britannique⁸, et un tel programme a également été expérimenté à Toronto sur l'avenue Mountainview devant l'école Keele Street⁹.



Le trottibus

Le trottibus est un autobus pédestre qui vient chercher les enfants le long d'un parcours et des arrêts prédéterminés. Le trottibus est encadré par un adulte bénévole et formé. Les enfants peuvent donc faire des trajets sécuritaires de la maison jusqu'à l'école, et vice-versa. Il y a présentement 19 écoles participantes à travers le Québec. Ce programme est un projet collaboratif entre l'école, les parents et des partenaires locaux¹⁰.



⁷ Centre d'écologie urbaine. (2020). *Revue des exemples inspirants de rues ludiques et de rues-écoles*.

https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/tool/clrdj_revue_vf.pdf

⁸ Ville de Victoria (2019) *School streets guidebook*. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2019/11/school-streets-guidebook-2019.pdf>

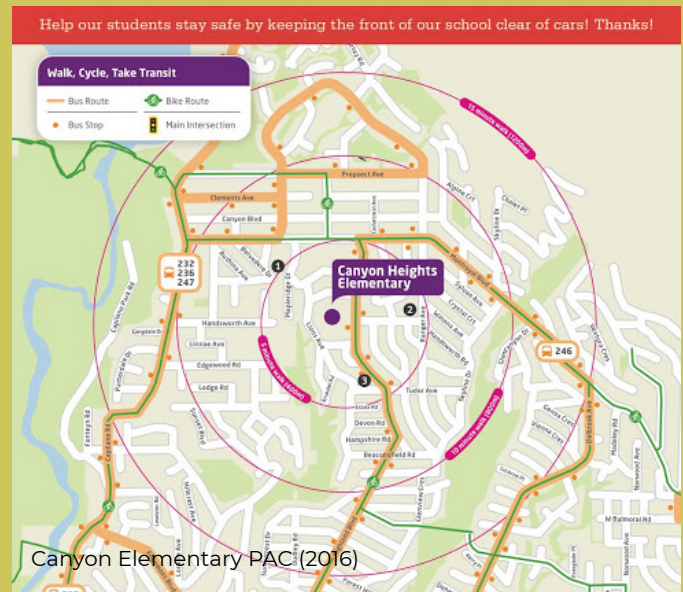
⁹ Smith, A. (2019) *New pilot project bans vehicles from street in front of Toronto school*. *Toronto urbanized*. <https://dailyhive.com/toronto/toronto-school-streets-pilot-project>

¹⁰ Société canadienne du Cancer (s.d.) *L'autobus qui marche*. <https://www.trottibus.ca/>

La sensibilisation des élèves et des parents

École primaire Canyon Heights Vancouver, Colombie-Britannique

L'école primaire de Canyon Heights à Vancouver mise sur la sensibilisation des élèves et des parents afin d'augmenter la sécurité près de l'école. À travers les « Freedom Fridays » tous les vendredis, les élèves sont encouragés à faire du transport actif pour se rendre à l'école, et des bénévoles cherchent à persuader les parents à déposer leurs enfants à une distance de l'école équivalente à 5 minutes de marche (et non devant la porte) afin de diminuer l'achalandage dans la zone scolaire¹¹.



¹¹ DH News Vancouver (2017) How "Freedom Friday" changed the travel habits of one North Vancouver school. <https://dailyhive.com/vancouver/freedom-friday-biking-to-school/>

Bibliographie

Centre d'écologie urbaine. (2020). *Revue des exemples inspirants de rues ludiques et de rues-écoles*. https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/tool/clrdj_revue_vf.pdf

Collectivités viables (s.d.) *Rue partagée*. <http://collectivitesviables.org/articles/rue-partagee.aspx>

Desjardins, S. (2020) *Nouvelles pistes cyclables, rues Prieur et Sauriol : travaux imminents*. [journaldesvoisins.com](https://journaldesvoisins.com/nouvelles-pistes-cyclables-rues-prieur-et-sauriol-travaux-imminents/). <https://journaldesvoisins.com/nouvelles-pistes-cyclables-rues-prieur-et-sauriol-travaux-imminents/>

DH News Vancouver (2017) *How "Freedom Friday" changed the travel habits of one North Vancouver school*. <https://dailyhive.com/vancouver/freedom-friday-biking-to-school/>

Duranceau, A. et Lewis, P. (2010). *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières*. Québec : INSPQ. https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1073_TransportActifMtlTRivAbrege.pdf

Ministère des Transports du Québec. (2009). *Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*. http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0995963/01_Guide.pdf

Portland Bureau of Transportation (2018). *Safe Routes to School: Street Design Toolkit*. <https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/741805>

Sidewalk Labs. (s.d.). *Street Design Principles v.1*. <https://sidewalklabs.com/streetdesign/>

Smith, A. (2019) *New pilot project bans vehicles from street in front of Toronto school. Toronto urbanized*. <https://dailyhive.com/toronto/toronto-school-streets-pilot-project>

Société canadienne du Cancer (s.d.) *L'autobus qui marche*. <https://www.trottibus.ca/>
Ville de Montréal (2020) *Ahuntsic-Cartierville améliore la sécurité des enfants près des écoles*. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=33003

Ville de Montréal (2020) *Ahuntsic-Cartierville améliore la sécurité des enfants près des écoles*. http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=33003

Ville de Montréal. (2015) *Fiche de projet: Rue Stanislas*. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/prt_vdm_fr/media/documents/che_projet_rue_stanislas.pdf
Ville de Victoria (2019) *School streets guidebook*. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2019/11/school-streets-guidebook-2019.pdf>

Vinther, D. (2012) *Children who walk to school concentrate better*. ScienceNordic. <https://sciencenordic.com/children-and-adolescents-denmark-exercise/children-who-walk-to-school-concentrate-better/1379550>

Iconographie

Brandt, K. (2019) *On May 29, the school closed a small section of Thurlow Road that lies between Moss Street and the school's staff parking lot for 45 minutes at drop-off and pick-up times with parents and children required to arrive on foot or by bike. The 'School Street' was the first to be organized in the CRD*. [photographie]. Sooke News Mirror. <https://www.sooke.newsmirror.com/news/road-outside-victoria-elementary-school-closed-for-first-school-street/>

Canyon Elementary PAC (2016) *Drive-to-five*. [affiche]. <http://canyonheightspac.blogspot.com/p/blog-page.html>

Esseghir, A. (2020) *Une famille profite de la piste cyclable sur la rue Sauriol*. [photographie]. Journal Métro. <https://journalmetro.com/local/ahuntsic-cartierville/2506437/petition-contre-une-piste-cyclable-sur-la-rue-sauriol/>

Grenier, F. (2019) *Sans titre*. [photographie] 100 degrés. <https://centdegres.ca/magazine/amenagement/6-amenagements-pour-accroitre-la-mobilite-et-la-securite-des-pietons/>

LADOT Bike Blog (2011) *An example of a chicane from Austin, TX*. [photographie]. <https://ladotbikeblog.wordpress.com/2011/03/24/anatomy-of-a-bicycle-friendly-street-chicanes/>

Meuraillon, L. (2017) *Sans titre*. [photographie]. Journal Métro. <https://journalmetro.com/local/montreal-nord/1159479/la-transformation-de-la-rue-de-dijon-continue/>

Remiorz, R. (2018) *A pedestrian walks a crosswalk painted in a three-dimensional style for a pilot project, in the Montreal borough of Outremont on Tuesday, July 10, 2018*. [photographie]. CTV News. <https://www.ctvnews.ca/canada/montreal-borough-hopes-new-3d-crosswalks-will-improve-road-safety-1.4008009>

Ruby, F. (2017) *Sans titre*. [photographie]. 100 degrés. <https://centdegres.ca/magazine/activite-physique/trottibus-lecons-tirer-de-lexperience-de-4-ecoles/>

Togulev, A. (s.d.) *Sans titre*. [photographie]. Unsplash. https://unsplash.com/@tetrakiss?utm_source=medium&utm_medium=referral

Ville de Montréal (s.d.) *Rue Stanislas*. [photographie]. <https://ville.montreal.qc.ca/ruespietonnees/rue/rue-stanislas>