

À pied, à vélo, ville active



PLAN DE DÉPLACEMENT

Secteur de Stoneham-et-Tewkesbury

Commission scolaire des Premières-Seigneuries

- École du Harfang-des-Neiges

Réalisé dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active, une initiative de Vélo Québec. Mis en œuvre dans les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches par Accès Transports Viables et Vivre en Ville.



Une réalisation de :

Accès transports viables et Vivre en Ville

Centre culture et environnement Frédéric Back

870 avenue de Salaberry, bureau 307

Québec (Québec) G1R 2T9

Tél. : 418-648-1242

Télééc. : 418-524-4112

monecole@transportsviables.org

www.transportsviables.org

Coordination régionale

Katherine Jourdain, Urb. OUQ

Recherche et rédaction

Louis-Bernier-Héroux,

Katherine Jourdain et

Valérie Marcon

Dans le cadre du programme :

À pied, à vélo, ville active, une initiative de Vélo Québec

Association

1251 rue Rachel Est

Montréal (Québec) H2J 2J9

Tél. : 514-521-8356

Directrice au transport actif

Annick St-Denis

Graphisme de la page couverture : Corsaire design édition

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source.

REMERCIEMENTS

Accès transports viables et Vivre en Ville tiennent à remercier leurs nombreux partenaires pour leur appui dans le développement des activités Mon école à pied, à vélo et du programme À pied, à vélo, ville active dans le cadre desquels s'inscrit la réalisation du présent plan de déplacement. Ce plan de déplacement n'aurait pu être possible sans le concours de ces organismes et individus engagés pour la santé et la sécurité des enfants.

Nous remercions tout particulièrement les équipes, parents et élèves ainsi que les commissions scolaires des écoles qui participent à ce programme dans la région de la Capitale-Nationale.

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

Le programme reçoit également un soutien financier de la Ville de Québec.

Accès transports viables et Vivre en Ville remercie également de leur collaboration Kino-Québec, l'Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale et sa Direction régionale de santé publique, la Mobilisation régionale et locale sur les saines habitudes de vie, le poids et la santé et son comité déplacements actifs et sécuritaires ainsi que les commissions scolaires de la région et les écoles participantes.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	3
Table des matières.....	5
Avant-propos.....	7
Mise en contexte.....	7
Facteurs qui influencent les comportements en transport	8
Un programme pour renverser la tendance au Québec.....	10
1. Introduction.....	13
Plan de déplacement du secteur de Stoneham-et-Tewkesbury	13
2. Portrait de Stoneham-et-Tewkesbury et de Lac-Delage.....	15
La communauté de Stoneham-et-Tewkesbury et de Lac-Delage	15
Description physique et urbaine de Stoneham-et-Tewkesbury et Lac-Delage	16
Caractéristiques d'accessibilité et des déplacements de Stoneham-et-Tewkesbury et Lac-Delage.....	18
Culture des déplacements actifs	20
3. Portrait de l'école du Harfang-des-Neiges	23
Description de l'école du Harfang-des-Neiges.....	23
Carte 1 Répartition géographique des élèves de l'école du Harfang-des-Neiges.....	27
Carte 2 Répartition géographique, dans un périmètre rapproché, des élèves de l'école du Harfang-des-Neiges.....	29
Abords de l'école du Harfang-des-Neiges	31
Chemin de l'Église	34
Montée de la Crècerelle	37
1 ^{re} Avenue.....	37
Complexe municipal	39
Carte 3 : Obstacles aux déplacements actifs – Secteur des cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury	41

Carte 4 – Obstacles aux déplacements actifs – Abords de l'école du Harfang-des-Neiges	43
Carte 5 : Recommandations – Secteur des cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury	45
Carte 6 – Recommandations – Abords de l'école du Harfang-des-Neiges	47
4. Déplacements actifs – Recommandations par service responsable	49
Ministère des Transports et municipalité de Stoneham	49
Municipalité de Stoneham	49
Transport collectif de la Jacques-Cartier	52
École du Harfang-des-Neiges	53
Commission scolaire des Premières-Seigneuries.....	54
Sûreté du Québec	54
5. Conclusion.....	55
Une démarche de concertation	55
Le secteur de Stoneham	55
Les abords de l'école du Harfang-des-Neiges	55
Privilégier les solutions permanentes	56
Poursuivre les activités de sensibilisation	56
Vers un milieu favorable aux déplacements actifs.....	56
Références.....	57
Annexes.....	59
Annexe 1 – Résultats du questionnaire sur les habitudes de déplacement des élèves de l'école du Harfang-des-Neiges	59
Annexe 2 – Plan de circulation de l'école du Harfang-des-Neiges.....	61
Annexe 3 – Rapport de marche de repérage.....	63

AVANT-PROPOS

MISE EN CONTEXTE

L'activité physique est une composante importante du bien-être et de la qualité de vie de la population en général. Lorsque l'on retrouve, dans une municipalité ou un quartier, un environnement favorable à la pratique d'activités physiques quotidiennes telles que les déplacements actifs, tout le monde est gagnant.

Recours aux modes motorisés dans les déplacements vers l'école

Au cours des quarante dernières années, la proportion d'élèves se déplaçant activement a chuté drastiquement pour passer de huit enfants sur dix à moins d'un sur dix. Aujourd'hui, ce ne sont plus que 9 % des élèves canadiens qui se rendent à l'école à pied (Kino Québec).



Figure 1 – Évolution du nombre d'enfants se rendant à l'école à pied ou à vélo

Diminution de l'activité physique

Parallèlement à cette chute importante des déplacements actifs, on constate que seulement 12 % des enfants canadiens atteignent les Directives canadiennes en matière d'activité physique qui sont de 60 minutes d'activité physique d'intensité modérée à élevée par jour pour les jeunes de 5 à 12 ans.

Pourtant, l'activité physique comporte de nombreux bienfaits sur la santé alors que l'inactivité physique comporte des risques importants de développement de :

- L'embonpoint et de l'obésité
- Diabète de type 2
- Maladies cardiovasculaires, etc.

Les déplacements actifs

L'adoption du transport actif au quotidien contribue au maintien et à l'atteinte des Directives canadiennes en matière d'activité physique.

L'Agence de santé publique du Canada définit le transport actif comme toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain – la marche, le vélo, une planche à roulettes, etc., du moment où le déplacement est fait pour un motif utilitaire, c'est-à-dire dans le but de se rendre à une destination.

En se déplaçant à pied sur une distance moyenne estimée à deux kilomètres aller-retour, un enfant d'âge scolaire consacrera en moyenne 30 minutes à effectuer son déplacement en marchant, soit la moitié de son objectif quotidien d'activité physique. De plus, l'adoption des déplacements actifs, et du fait même d'un mode de vie physiquement actif, constitue une assise solide pour le maintien de saines habitudes de vie rendu à l'âge adulte.

En plus des bienfaits sur la santé, l'adoption des déplacements actifs comporte des avantages sur :

- La circulation routière en diminuant la congestion automobile;

- L'environnement par une diminution des émissions de gaz à effet de serre;
- L'économie en diminuant les coûts d'utilisation des véhicules;
- La sécurité en diminuant la circulation automobile et conséquemment le risque d'accident, etc.

FACTEURS QUI INFLUENCENT LES COMPORTEMENTS EN TRANSPORT

Spontanément, les enfants sont enclins à marcher vers l'école. On note par contre, depuis plusieurs années, une nette augmentation de l'accompagnement en voiture par les parents, même si l'école est à une distance peu éloignée. On observe par ailleurs que la distance à partir de laquelle le nombre d'enfants conduits en voiture dépasse le nombre de marcheurs a diminué avec les années en passant de 1000 mètres en 2000 à 600 mètres en 2010 (Torres & Lewis, 2010). Le recours aux modes motorisés ne peut cependant être expliqué que par les choix individuels. Selon le Ministère de la Santé et de la Solidarité sociale, quatre types de facteurs influencent le comportement des individus, soit les facteurs physiques, socioculturels, économiques et politiques de l'environnement (MSSS, 2012).

C'est sur l'ensemble de ces facteurs qu'il faut miser pour créer des environnements favorables à l'adoption des saines habitudes de vie, afin d'augmenter le recours aux modes de transport actifs et aussi, améliorer la santé et la qualité de vie de la population.

Configuration urbaine

La configuration urbaine a un impact direct sur les habitudes de déplacement de la population. Les résultats du sondage sur les habitudes de déplacement des élèves du primaire mené à la rentrée scolaire dans les écoles participantes à Mon école à pied, à vélo, puis à À pied, à vélo, ville active depuis 2006, confirment cette hypothèse.

Les quartiers en milieu urbain, avec une trame régulière, une densité d'habitation et d'activités élevée et une diversité de fonctions comportent une plus grande proportion d'utilisateurs des modes de transport actifs. En contrepartie, un quartier résidentiel de banlieue, avec une compacité faible, une trame de rue irrégulière et où les services sont regroupés aux abords des grandes routes est moins propice à la pratique de la marche et du vélo, et favorise l'utilisation de la voiture. Finalement, en milieu rural, où les distances à parcourir sont importantes et la densité faible, les résidents ont tendance à utiliser la voiture de manière prépondérante, alors que les élèves sont pour la plupart transportés en autobus scolaire.

L'aménagement des rues

Au Québec, les rues ont été conçues à l'usage quasi exclusif de l'automobile, en laissant peu ou pas de place aux modes actifs. En réalité, la rue appartient à l'ensemble de la collectivité et doit être traitée comme un espace urbain et partagé entre tous les usagers (Ville de Québec, 2011).

Des aménagements spécialement destinés aux piétons et cyclistes envoient un signal à ces derniers, tout comme aux automobilistes, en signifiant que l'on souhaite favoriser les modes de déplacement actif que sont la marche et le vélo.

Dans la création des milieux de vie, et dans la revitalisation des quartiers existants, il importe d'intégrer des éléments d'aménagements en faveur des modes de déplacement actif :

- Trottoirs larges et continus;
- Aménagements cyclables sécuritaires, clairement signalés et adaptés au type de rue et à la vitesse de circulation automobile;
- Mesures d'apaisement de la circulation;
- Configuration des intersections conviviales;
- Passages pour piétons sécurisés, clairement identifiés et de largeur réduite;
- Éléments visant l'embellissement des rues; etc.

Le Sentiment de sécurité

Le sentiment de sécurité constitue aussi un facteur-clé dans le choix de la marche ou du vélo pour se rendre à l'école. On parle ici de sentiment puisqu'il existe souvent un écart plus ou moins grand entre l'insécurité perçue et l'insécurité réelle. Ainsi, chaque individu, en fonction de son expérience socioculturelle, a sa conception personnelle de la notion de sécurité.

Circulation automobile

L'utilisation des modes motorisés pour le déplacement des jeunes entre la maison et l'école occasionne une augmentation de la circulation automobile aux abords des écoles et comporte des effets directs sur le sentiment de sécurité. Devant le nombre grandissant de véhicules aux abords des écoles, de nombreux parents décident à leur tour de reconduire leurs enfants à l'école en voiture et contribuent à augmenter la circulation automobile (ASSS-CN, 2011). Afin d'améliorer le sentiment de sécurité aux abords des écoles, il faut renverser ce cercle vicieux (Figure 2) en ramenant les enfants à pied et à vélo sur le chemin de l'école et en diminuant le recours aux modes motorisés pour les déplacements domicile-école.

Vitesse de circulation

Les vitesses pratiquées sur les rues voisines des écoles jouent également un rôle important sur le sentiment de sécurité. Elles ont un lien direct sur les distances de freinage et incidemment sur les vitesses d'impact en cas d'accidents, ainsi que sur la gravité de ceux-ci. Une réglementation sur la limite de vitesse, accompagnée d'aménagements favorisant une diminution des vitesses pratiquées ainsi qu'une séparation des usages sont donc essentiels au renforcement du sentiment de sécurité.

Risque d'accident

Toujours est-il que le nombre moyen de blessés chez les jeunes du primaire (âgés de 5 à 12 ans) lors de déplacements actifs entre la maison et l'école demeure très faible, soit inférieur à dix par année (INSPQ, 2011). La faible proportion de jeunes se

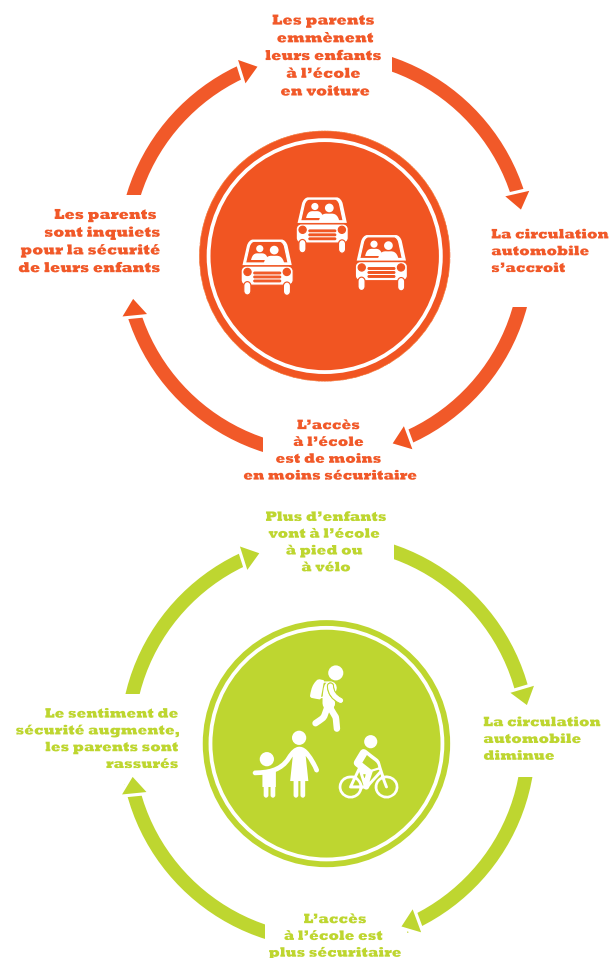


Figure 2 – Renversement du cercle vicieux de l'insécurité aux abords des écoles.

déplaçant activement est certainement un facteur influençant à la baisse le nombre d'accidents impliquant des piétons et des cyclistes (Pucher, 2000).

Mise en valeur des trajets scolaires

Sur un trajet scolaire, la présence de brigadiers aux intersections achalandées, une signalisation identifiant le trajet scolaire et l'organisation de petits groupes d'enfants marcheurs éventuellement accompagnés d'adultes sont d'autres façons d'améliorer la sécurité du trajet.

Les habitudes de vie et les normes sociales

La voiture individuelle est souvent indispensable pour plusieurs individus en raison des distances de déplacement, des contraintes familiales, des horaires de travail, du matériel à transporter, etc. De plus, la plupart de nos milieux de vie ont été conçus en fonction des déplacements motorisés individuels, souvent au détriment des modes de transport actifs et collectifs.

Fortement valorisée dans notre société, la voiture individuelle véhicule une image de réussite sociale et de liberté. À l'opposé, les modes de transport actifs et collectifs sont souvent perçus comme contraignants et réservés pour les personnes démunies ou pour certains groupes perçus comme marginaux.

Plusieurs croient également que la voiture est le mode de déplacement le plus rapide. Pourtant, sur des distances inférieures à dix kilomètres, le vélo est le moyen de transport le plus rapide dans les centres urbains alors que la marche est plus simple et parfois plus rapide sur des distances inférieures à deux kilomètres (AMC, 2009). Lorsque des aménagements sont voués au transport en commun, ce mode arrive le plus souvent en deuxième position, devant la voiture individuelle qui ne bénéficie pas de voies réservées et pour laquelle l'automobiliste doit trouver un stationnement.

Les messages véhiculés et les habitudes prises au courant des dernières décennies ont solidement ancré la voiture individuelle dans notre société ainsi que dans les habitudes de vie. De nombreux parents déposent maintenant leurs enfants à l'école en voiture, parce qu'ils sont déjà dans la voiture ou encore parce que les autres parents font de même. Des efforts de sensibilisation et

d'éducation doivent être faits pour renverser les normes sociales sur la voiture, mais avant tout pour valoriser les modes de transport actifs et collectifs dans notre société et les rendre plus attrayants.

L'organisation scolaire

Les habitudes de déplacement des élèves sont aussi fortement influencées par la localisation de l'école par rapport au domicile. C'est ainsi qu'on observe, à priori, une distinction entre les habitudes des élèves qui fréquentent une école à vocation particulière et ceux qui fréquentent une école de quartier.

Une tendance vers un recours important aux modes motorisés peut également être identifiée dans les écoles ayant une grande aire de desserte, ou pour lesquelles les cycles sont séparés dans des édifices distincts. La prise en compte de la possibilité pour les élèves de se déplacer activement ou d'accompagner la fratrie devrait être un des critères déterminant les choix d'organisation scolaire, de délimitation des bassins et dans les investissements pour accueillir les augmentations de clientèle.

UN PROGRAMME POUR RENVERSER LA TENDANCE AU QUÉBEC

Devant ces constats, en septembre 2005, Vélo Québec lançait le programme À pied, à vélo, ville active avec les activités Mon école à pied, à vélo, des initiatives visant à :

- améliorer les conditions de pratique de la marche et du vélo aux abords des écoles primaires;
- augmenter le recours aux modes de déplacement actif dans les trajets quotidiens domicile-école.

Accès transports viables et Vivre en Ville assurent le déploiement du programme À pied, à vélo, ville active et des activités Mon

école à pied, à vélo dans la région de la Capitale-Nationale depuis 2006 et dans la région de la Chaudière-Appalaches depuis 2009.

Pour l'année scolaire 2013-2014, 36 écoles primaires des régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches, réparties dans 8 secteurs, bénéficient du programme À pied, à vélo, ville active et de la réalisation d'un plan de déplacement. Ces écoles s'ajoutent aux 63 où le programme est complété.

Le programme À pied, à vélo, ville active comporte trois volets :

- La communication;
- Les activités de sensibilisation;
- L'amélioration de la sécurité autour des écoles par la réalisation d'un plan de déplacement.

1. INTRODUCTION

PLAN DE DÉPLACEMENT DU SECTEUR DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY

Ce document présente le plan de déplacement de l'école du Harfang-des-Neiges, située à Stoneham-et-Tewkesbury, mais recevant également la clientèle des municipalités de Lac-Delage ainsi que de l'extrémité nord-ouest de Lac-Beauport. L'école du Harfang-des-neiges, un établissement d'enseignement primaire de la Commission scolaire des Premières-Seigneuries, accueille donc une clientèle située sur un vaste territoire.

Objectifs du plan de déplacement

Ce plan de déplacement a pour objectifs :

- d'identifier des mesures à mettre en place afin de sécuriser les trajets scolaires;
- de maintenir et d'encourager l'adoption des déplacements actifs chez les élèves du primaire;
- d'amorcer un travail concerté pour susciter le déploiement d'aménagements et de mesures qui améliorent la sécurité des trajets scolaires.

Méthodologie

De façon à recueillir les éléments nécessaires à l'élaboration du présent plan de déplacement, à représenter les besoins du milieu, à pérenniser les activités et à assurer la mise en œuvre des recommandations, les équipes d'Accès transports viables et de Vivre en Ville ont développé une méthodologie en six étapes :

1. Mobilisation des acteurs concernés autour de l'enjeu des déplacements actifs et sécuritaires et formation d'un comité mobilité active;

2. Rencontre avec la direction de l'établissement afin de cerner les particularités des milieux et de recueillir les informations relatives à sa clientèle (codes postaux, recours au transport scolaire, régie interne de l'école, etc.);

3. Distribution d'un questionnaire aux parents sur les habitudes de déplacement des élèves et les freins à la pratique des déplacements actifs entre la maison et l'école.

4. Évaluation préliminaire du secteur et de l'école, reconnaissance des lieux et cueillette d'informations (relevés de vitesse, débits de circulation, rapports d'accidentologie, habitudes de déplacement de la population, etc.);

5. Organisation d'une marche de repérage avec les membres du comité mobilité active, la direction de l'école, le responsable du service de garde et des parents d'élèves;

6. Présentation des enjeux et des pistes de recommandation au comité mobilité active ainsi qu'à la direction et aux membres du conseil d'établissement de l'école (pour échanges, commentaires et bonification).

La mobilisation, au cœur de la démarche

Pour le secteur de Stoneham-et-Tewkesbury, des intervenants de la municipalité, de la Sûreté du Québec, de l'école, du regroupement local de partenaires Cantons'active, du Centre de santé et des services sociaux de Québec-Nord, de la Commission scolaire des Premières-Seigneuries, de l'école ainsi que des parents d'enfants de l'école ont été interpellés pour se mobiliser autour de l'enjeu des déplacements actifs et sécuritaires.

Ils ont été interpellés dès le début du processus d'élaboration du présent plan de déplacement. Leur connaissance accrue du milieu a contribué à l'élaboration du portrait du secteur de

Stoneham-et-Tewkesbury ainsi qu'au diagnostic de la sécurité. Avant sa finalisation, le contenu du présent plan de déplacement a également été soumis à leur approbation.

Sensibilisés à l'importance des déplacements actifs et à leurs bienfaits pour la santé et la sécurité des jeunes, mais également de l'ensemble de la population, ces intervenants et parents sont maintenant appelés à former un comité mobilité active.

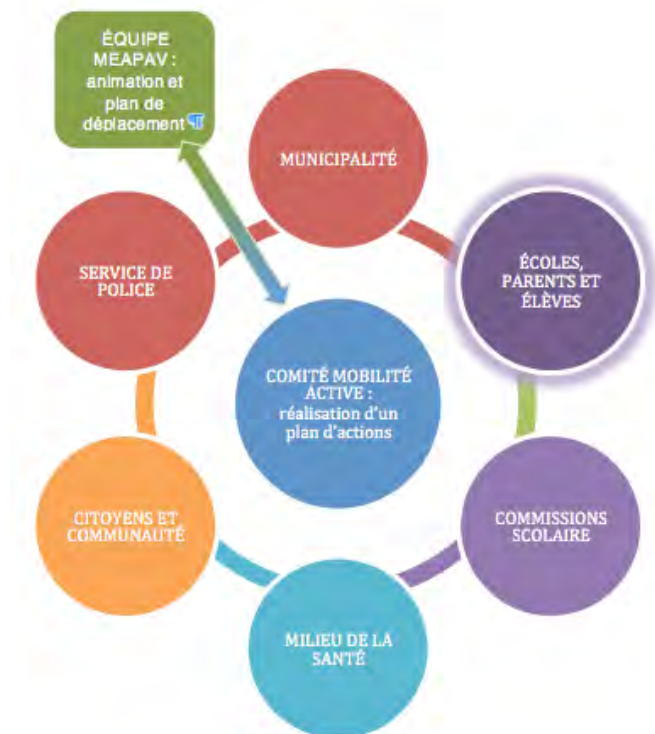


Figure 3 – Structure proposée du comité mobilité active

Ce comité mobilité active a maintenant la responsabilité d'élaborer, de mettre en œuvre et d'assurer le suivi d'un plan d'action visant la priorisation et la réalisation des recommandations contenues dans le présent plan de déplacement. L'équipe *d'À pied, à vélo, ville active* assurera pour sa part la responsabilité d'animer et d'accompagner le comité.

Contenu du plan de déplacement

Le plan de déplacement du secteur de Stoneham-et-Tewkesbury comporte un portrait sommaire du secteur d'intervention, soit la municipalité des cantons unis de Stoneham-et-Tewksbury et de la ville de Lac-Delage ainsi que des recommandations générales pour favoriser une augmentation des déplacements actifs sur ce territoire.

Le portrait de l'école du Harfang-des-Neiges est ensuite dressé, avec les habitudes de déplacement des élèves ainsi qu'une description du milieu. Les enjeux et obstacles aux déplacements actifs et sécuritaires sont ensuite présentés et chacun est accompagné d'une ou plusieurs recommandations.

Les recommandations sont regroupées à la fin du plan de déplacement pour chacun des services concernés : l'école, la commission scolaire, la municipalité, la Sûreté du Québec et le ministère des Transports du Québec.

2. PORTRAIT DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY ET DE LAC-DELAGE

LA COMMUNAUTÉ DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY ET DE LAC-DELAGE

En date de 2011, la municipalité des Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury comptait 7 106 habitants et le Lac-Delage, 598 habitants. La MRC de la Jacques-Cartier, dont fait partie la municipalité des cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury et la ville de Lac-Delage, a connu une augmentation de sa population de 88 % de 1981 à 2011, soit une très forte hausse. Pour la municipalité de Stoneham seulement, cette augmentation a été de 102,2 % et pour la ville de Lac-Delage, de 130 %. En comparaison, pour l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), cette hausse s'est limitée à 21,3 %. Selon les prévisions démographiques, cette augmentation ne serait pas terminée puisqu'une hausse de 4 600 habitants est projetée d'ici 2021 pour la MRC.

C'est dans les groupes d'âges de 0 à 14 ans et de 65 ans et plus que les augmentations de la population sont les plus élevées, soit respectivement de 29,4 % et de 37,4 %.

L'âge médian de la population de ces deux municipalités est de 37,9 ans, soit un âge médian grandement inférieur à celui de l'agglomération de Québec qui est de 43,5 ans, mais légèrement supérieur à celui de la MRC de la Jacques-Cartier qui est de 35,5 ans.

Les ménages de Stoneham comportent en moyenne 2,5 personnes et ceux de la Lac-Delage 2,7 personnes alors que pour la CMQ, ce nombre est de 2,3 personnes. Les taux de natalité sont de 18,3 par 1000 habitants à Stoneham et de 25,6 à Lac-Delage, des taux supérieurs à celui de la CMQ qui est de 10,8

Cette importante augmentation de population, l'âge médian plus bas, le nombre élevé de naissances ainsi que le nombre moyen élevé de personnes par ménage indiquent tous que plusieurs jeunes familles ont élu domicile à Stoneham et à Lac-Delage. L'explosion de la clientèle au courant des trois dernières années à l'école du Harfang-des-Neiges en témoigne.

Les données de 2011 sur le niveau de scolarisation indiquent que 47,8 % de la population de Lac-Delage possède un diplôme universitaire, une moyenne très élevée en comparaison de 32,8 % pour la CMQ. À Stoneham, c'est la population avec un diplôme d'études secondaires ou de métiers qui est la plus nombreuse à 42,6 % tandis que la population ayant un diplôme universitaire est plus basse (26,4 %).

Pour l'année de référence de 2011, les données concernant le revenu disponible par ménage par habitant indiquent un revenu plus élevé pour la MRC de la Jacques-Cartier à 32 125 \$ en comparaison de celui de la CMQ qui est de 27 094 \$.

Les données de 2006 indiquent un taux d'activité de 71,5 % à Stoneham-et-Tewkesbury et de 74,1 % à Lac-Delage, des niveaux légèrement supérieurs à celui de la CMQ qui est de 67,3 %.

De plus, 95,2 % de la population de Stoneham et 95,6 % de la population Lac-Delage sont propriétaires. Cela se traduit par une forte proportion de maisons individuelles. D'ailleurs, la municipalité a connu une forte augmentation du nombre de mises en chantier depuis 2006.

Ces données indiquent globalement une population active avec un faible niveau de précarité.

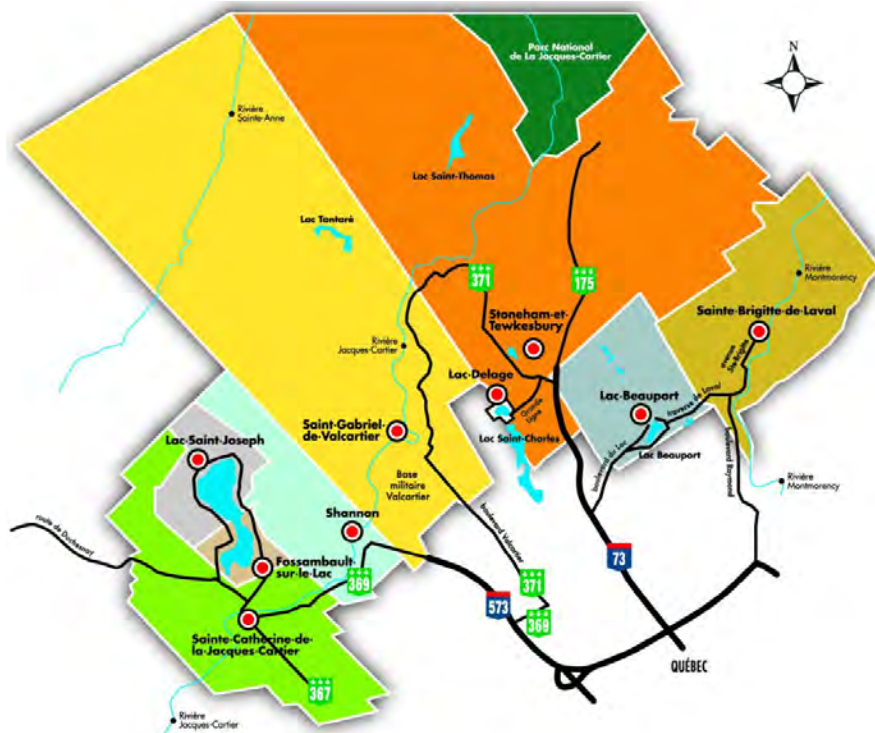


Figure 4 – Localisation de la municipalité des cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury et de la ville de Lac-Delage de la MRC de la Jacques-Cartier et principaux axes de circulation
 Source : mrc.lajacquescartier.qc.ca

En contrepartie de ces données positives, seulement 10,4 % de la population de Stoneham-et-Tewkesbury et 5,4 % de la population de Lac-Delage ont leur lieu de travail dans la municipalité. Tous les autres résidents quittent la municipalité pour le travail. Cette situation, combinée à la faible offre de transport collectif sur le territoire, expliquent très certainement les habitudes de déplacement de la population, qui sont fortement axées sur l'utilisation de la voiture.

DESCRIPTION PHYSIQUE ET URBAINE DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY ET LAC-DELAGE

Lac-Delage

Le Lac-Delage, avant tout lieu de villégiature, s'est transformé en banlieue de 1959 à 2004. La construction de l'autoroute Laurentienne a certainement facilité l'implantation de familles dans ce secteur. La ville de Lac-Delage fait seulement 2 km². Ce petit territoire, acquis de Stoneham et du Lac-Saint-Charles, était au départ prévu pour être une ville privée où les résidences seraient louées. Malgré des plans ambitieux de développement, la construction résidentielle s'est faite lentement jusqu'en 1966, époque où la municipalité comptait moins de 20 résidents permanents. 50 nouveaux bâtiments ont alors été construits, puis le développement a de nouveau ralenti. C'est n'est que tout récemment que le développement dans ce secteur a repris avec l'arrivée de nombreuses jeunes familles. Ne comportant aucun service sur son territoire, les résidents doivent utiliser les ressources offertes par la ville de Québec et les municipalités voisines. Les enfants de niveau primaire fréquentent l'école du Harfang-des-Neiges située à Stoneham-et-Tewkesbury.

Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury

Les premiers développements de Stoneham-et-Tewkesbury remontent à 1790. Les deux cantons, qui comptaient à l'époque quelque 25 familles, se sont unis en 1855. La population vivait alors essentiellement des produits de l'agriculture et de la forêt.

À l'époque, les cantons étaient accessibles uniquement par la rivière Huron. L'arrivée de la voie ferrée, depuis Loretteville, a permis l'intensification de l'exploitation forestière. Le secteur de Saint-Adolphe a été annexé aux Cantons unis en 1973.

Aujourd'hui, la municipalité occupe un territoire de 684,75 km², un des plus étendus au Québec.

Aux activités forestières sont venues s'ajouter les activités récréotouristiques avec l'ouverture, notamment, en 1963 de la Station touristique de Stoneham, puis en 1981, du parc national de la Jacques-Cartier.

Description physique

L'ensemble de ce secteur est caractérisé par la prédominance du couvert forestier, 93 % du territoire est recouvert de forêt. Le terrain accidenté est composé de monts et vallées. D'ailleurs, une importante station de ski se trouve à l'ouest de la municipalité de Stoneham. Le territoire est également traversé par plusieurs rivières, dont des Hurons, du Hibou et de la Jacques-Cartier, et compte plusieurs lacs : Durand, Delage, Trois-Petits-Lacs, Hibou, etc. Ce couvert forestier, la topographie du terrain et le réseau hydrographiques en fait un lieu de prédilection pour les amateurs de plein air : raquette, ski de tout genre, trekking, etc.



Figure 5 – Quartier résidentiel unifamilial surplombé par les monts et vallées, caractéristique de Stoneham

Description urbaine

Le centre de la municipalité des Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury se trouve à Stoneham, dans un pôle formé par un ensemble institutionnel et commercial où est entre autres implantée l'école du Harfang-des-Neiges. Des développements résidentiels unifamiliaux de basse densité et pour la plupart récents entourent ce pôle.

Plusieurs autres pôles de développement ségrégués sont venus se greffer à celui-ci : à la Station touristique de Stoneham, à Vermont-sur-le-Lac, à Tewkesbury et à Saint-Adolphe. Le boulevard Talbot, long axe nord-sud qui relie le quartier Notre-Dame-des-Laurentides à Saint-Adolphe, est également parsemé de petits développements résidentiels. La ville de Lac-Delage s'ajoute à ces pôles. Ce développement de type linéaire éclaté, en plus d'être coûteux pour la collectivité, n'offre pas un cadre de vie favorable aux déplacements actifs en raison de la faible densité de son développement et de l'importance de son étendue.

À l'échelle des quartiers, le tissu urbain est caractérisé par la présence d'îlots de très grandes tailles. Ce découpage n'améliore pas la connectivité déjà très faible du secteur. Effectivement, les grands îlots impliquent des détours additionnels. Ces détours imposés aux piétons auront plus souvent pour effet de faire pencher la balance vers les modes de déplacements motorisés, même sur de courtes distances.

Recommandations

- 2.1 Favoriser la concentration des développements futurs à proximité du centre villageois pour permettre le recours aux modes de déplacement actifs.
- 2.2 Prévoir un zonage multifonctionnel dans certaines zones afin de créer un dynamisme dans les quartiers résidentiels monofonctionnels et ainsi favoriser le recours aux modes de déplacement actif.

- 2.3 Favoriser l'aménagement de liens piétonniers et cyclables depuis Vermont-sur-le-Lac et les quartiers résidentiels situés à l'est de l'autoroute Laurentienne.
- 2.4 Améliorer la connectivité du milieu en priorisant des îlots de tailles réduites. Afin de réduire les distances à parcourir dans les secteurs existants, favoriser l'aménagement d'allées piétonnes et cyclables à l'intérieur des îlots.

CARACTÉRISTIQUES D'ACCESSIBILITÉ ET DES DÉPLACEMENTS DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY ET LAC-DELAGE

Voirie

Le territoire de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury est traversé par plusieurs axes routiers (voir Figure 4). Le principal est l'autoroute Laurentienne (175) qui relie Québec au Saguenay-Lac-Saint-Jean du sud au nord.

Un autre axe d'importance est le boulevard Talbot. Celui-ci traverse Stoneham en partant de l'arrondissement Charlesbourg de Québec au sud jusqu'au Parc national de la Jacques-Cartier au nord. Avant la construction de la nouvelle autoroute Laurentienne à quatre voies, cette route servait de voie de communication interrégionale.

Toujours dans l'axe nord-sud, le chemin de la Grande-Ligne, qui devient la 1^{re} Avenue au nord de l'avenue de Tewkesbury, part de Lac-Saint-Charles au sud et traverse le centre de la municipalité jusqu'au nord, tout en desservant le Lac-Delage.

Dans l'axe est-ouest, deux routes traversent la municipalité, soit l'avenue Tewkesbury (route 371) qui mène aux secteurs de Vermont-sur-le-Lac et de Tewkesbury et le chemin du Hibou, qui relie le centre de la municipalité à la station de ski.

Ces axes routiers, à l'exception de l'autoroute Laurentienne, sont à deux voies, une par direction et la limite de vitesse est fixée à 70 km/h ou plus. Ils accueillent des habitations unifamiliales éparses et quelques commerces. À l'exception d'un court segment de la 1^{re} Avenue et du chemin du Hibou, ils ne comportent aucun trottoir et constituent des barrières au transport actif. À cette absence d'aménagement pour les piétons, s'ajoute l'absence d'aménagement cyclable.

Le réseau routier de Lac-Delage, une municipalité de très petite superficie, se résume à un accès depuis le chemin de la Grande-Ligne et à quelques rues résidentielles à caractère local.

Recommandation

- 2.5 Entamer les procédures nécessaires afin d'abaisser la limite de vitesse à 50 km/h dans les rues convergeant vers le noyau villageois, soit la 1^{re} Avenue et le chemin du Hibou. Afin d'assurer le respect de ces limites de vitesse, il est également recommandé de réaménager les voies de circulation. La diminution de la largeur de l'emprise, l'ajout de sentiers piétonniers et cyclables et une diminution de la marge de recul avant des bâtiments sont parmi les exemples de mesures pouvant favoriser une diminution des vitesses pratiquées.

Infrastructures piétonnes et cyclables

La municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury comporte plusieurs voies où le débit et la vitesse de circulation sont élevés. Combinée à l'absence d'infrastructures piétonnes sur la majorité du réseau, cette situation insécurise les marcheurs.

La municipalité a déjà procédé à des investissements en ajoutant des sentiers asphaltés et des trottoirs sur le chemin de l'Église, la 1^{re} Avenue et le chemin du Hibou à proximité du centre villageois, ainsi qu'en aménageant une allée piétonne à l'intérieur du développement résidentiel situé au nord de l'école (Figure 6).

À la faible présence de trottoirs vient s'ajouter l'absence d'aménagements cyclables. Étant donné l'importance des distances à parcourir, le vélo devient une alternative de transport intéressante.

La mise en place d'un réseau cohérent d'aménagements cyclables, notamment avec l'augmentation de la population dans la municipalité, devient incontournable. D'ailleurs, les parents ont été très nombreux à en faire la demande dans le questionnaire auquel ils ont répondu (48 mentions, 21,3 % des répondants).

Afin de favoriser le transport actif, les aménagements cyclables et piétonniers sont proposés prioritairement dans les lieux où la densité de population est plus élevée et où les déplacements actifs sont envisageables en raison de la présence de destinations : commerces, services, etc. Il est à noter que les recommandations ne tiennent pas compte du potentiel de développement récréotouristique.



Figure 6 – Allée piétonne aménagée pour faciliter le cheminement des piétons et des cyclistes

Recommandations

- 2.6 Envisager une diminution de la limite de vitesse permise à 30 ou 40 km/h dans les rues locales.
- 2.7 Envisager d'aménager en priorité des trottoirs ou des sentiers sur les grands axes de circulation de la municipalité. La priorité devrait être attribuée au chemin du Hibou, entre le complexe municipal et la station de ski et à l'avenue de Tewkesbury, entre le pôle commercial à l'intersection du boulevard Talbot et Vermont-sur-le-Lac. Il est également recommandé d'envisager l'aménagement de trottoirs lors des développements futurs.
- 2.8 Prioriser l'aménagement de pistes ou bandes cyclables sur les grands axes de circulation de la municipalité. Il est recommandé d'étudier la possibilité d'aménager des pistes, des bandes ou des sentiers cyclables sur le chemin du Hibou, la 1^{re} Avenue et le chemin de la Grande-Ligne.

Offre en transport collectif

Les Cantons unis de Stoneham-et-Tewkesbury bénéficient du service de Transport collectif de la Jacques-Cartier depuis 2010. Celui-ci assure une liaison entre les quartiers résidentiels de 7 des 9 villes de la MRC de la Jacques-Cartier, dont Stoneham, et les principaux pôles d'emplois de la ville de Québec, soit la colline parlementaire et Sainte-Foy.

Trois parcours d'autobus du Transport collectif de la Jacques-Cartier desservent la population de Stoneham. En partance de la Station touristique de Stoneham, les autobus effectuent un arrêt au stationnement du complexe municipal, situé sur le chemin de l'Église, avant de poursuivre leur route en empruntant les boulevards Talbot et Henri-Bourassa.

Parcours	Lieu de départ	Lieu d'arrivée
21	Station touristique de Stoneham	Grand Théâtre de Québec – Boul. René-Lévesque/Turnbull, Qc
22		Place Sainte-Foy – Boul. Laurier, Qc
23		Terminus du Zoo – Boul. Henri-Bourassa, Qc

Encore peu développé, le service offre un seul départ le matin dans le cas des parcours 21 et 22 et deux départs dans le cas du parcours 23. Actuellement, les départs se font avant l'ouverture du service de garde, ce qui ne permet pas aux parents dont les enfants utilisent ce service d'utiliser le transport en commun.

L'arrêt situé au complexe municipal offre aux usagers un stationnement incitatif. Celui-ci est avantageusement localisé à proximité de l'école primaire du Harfang-des-Neiges. Ainsi, advenant l'ajout de nouveaux départs après l'ouverture du service de garde à 6 h 45, des parents pourraient, après avoir accompagné leurs enfants à l'école, prendre le transport en commun à destination des principaux pôles d'emplois de la ville de Québec.

Habitudes de déplacement de la population

Située à plus de 25 kilomètres des principaux pôles d'emplois et bénéficiant d'un service de transport collectif encore peu développé, 96,8 % de la population de la municipalité se déplace en automobile en tant que conducteur ou passager pour se rendre au travail. Seulement 1,7 % de la population a recours au transport collectif et 1,3 % à un mode actif. Ces chiffres sont grandement inférieurs à ceux de la CMQ où 11,4 % de la population se déplace en transport en commun, 7,5 % en transport actif et 80 % en voiture.

CULTURE DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Mesures de promotion et de sensibilisation en sécurité routière et en transport actif existante

Malgré ce recours très élevé à l'automobile, la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury est sensible aux besoins de sa collectivité en transports alternatifs à l'automobile. Plusieurs mesures sont mises en place afin de promouvoir le transport collectif et actif auprès de sa population. En 2005, un service de navette vers les principaux pôles d'emplois a été mis en place. Le transport collectif de la Jacques-Cartier a repris cette responsabilité en 2010.

Afin d'améliorer la sécurité des déplacements actifs, le comité Ma Rue, Mon Quartier, MA SÉCURITÉ a été lancé en octobre 2012 afin de sensibiliser les citoyens à la vitesse sur le réseau des chemins de la municipalité. Une campagne de sensibilisation dans les médias locaux s'en est suivie.

De plus, des panneaux de sensibilisation sont affichés dans le voisinage de l'école afin de rappeler aux automobilistes d'adopter un comportement sécuritaire.

Lors des élections municipales de novembre 2013, Robert Miller a été élu à la mairie. Son programme électoral et ses engagements spécifiques en matière de sécurité peuvent être consultés sur le site Internet du [Parti évolution Cantons-unis](#). Plusieurs engagements en faveur des déplacements actifs et sécuritaires y sont annoncés : un réseau piétonnier et cyclable, une diminution des limites de vitesse, le



Figure 7 - Panneau de sensibilisation sur la 1^{re} Avenue, à l'intersection du chemin de l'Église

maintien des actions du comité Ma Rue, Mon Quartier, MA SÉCURITÉ. Ceux-ci sont prometteurs pour l'avenir des déplacements actifs et sécuritaires pour les résidants de la municipalité.

Recommandations

- 2.9 Promouvoir l'utilisation du transport collectif auprès des parents des élèves fréquentant l'école du Harfang-des-Neiges et le recours au sentier situé entre le complexe municipal et l'école.
- 2.10 Ajouter des départs de parcours du service de transport collectif de la Jacques-Cartier après l'ouverture du service de garde, afin de permettre aux parents d'élèves d'utiliser le transport collectif.
- 2.11 Poursuivre les campagnes de sensibilisation et de promotion à l'intention des automobilistes, mais également auprès des piétons et des cyclistes, sur la prudence et le respect du code de la sécurité routière ainsi que sur les bienfaits des modes de déplacements actifs.

3. PORTRAIT DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES

DESCRIPTION DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES

Adresse :		114, 1 ^{re} Avenue, Stoneham
Direction :		Manon Tremblay
Nombre d'élèves :		730
Nombre d'employés :		44
Nombre d'autobus scolaire :		15
Nombre de brigadiers adultes :		0
Nombre de brigadiers élèves :		0
Fréquentation du service de garde :	Matin :	23 %
	Midi :	70 %
	Soir :	55 %
Type d'école :		Préscolaire au 3 ^e cycle
Indices de défavorisation:	Milieu socio-économique :	3
	Seuil de faible revenu :	2



Figure 8 – École du Harfang-des-Neiges

L'école du Harfang-des-Neiges a été construite en 1953, lorsque le couvent qui accueillait les élèves pour l'enseignement primaire est devenu trop petit. Par la suite, l'école a été agrandie une première fois en 1981 afin d'accueillir l'augmentation de clientèle. En 2012, avec le développement rapide qu'a connu la municipalité, l'arrivée de nombreuses jeunes familles et l'accroissement du taux de natalité, l'école a de nouveau dû être agrandie. Les projections démographiques dans le secteur laissent encore entrevoir des besoins plus grands.

Pour l'année scolaire 2013-2014, l'école du Harfang-des-Neiges offre un service d'enseignement primaire à 730 élèves du préscolaire à la 6^e année. La clientèle est répartie dans deux pavillons situés à l'intersection du chemin de l'Église et de la 1^{re} Avenue à Stoneham-et-Tewkesbury.

La clientèle fréquentant l'école du Harfang-des-Neiges est favorisée, comme le montrent les indices de défavorisation

indiqués dans le tableau ci-contre (ces indices sont classés de 1 à 10, 1 étant le plus favorisé et 10 le plus défavorisé). L'école se situe au 3^e rang de l'indice de milieu socioéconomique, indiquant que les mères sont scolarisées et actives sur le marché du travail. Elle est au 2^e rang de l'indice de seuil de faible revenu, c'est-à-dire que les familles sont considérées comme favorisées financièrement.

Aire de desserte

L'école du Harfang-des-Neiges dessert un grand bassin de clientèle réparti sur un vaste territoire (Figure 9). Elle dessert la clientèle de l'ensemble de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, une des plus vastes au Québec, la ville de Lac-Delage et un quartier résidentiel isolé au nord-ouest de Lac-Beauport. Ainsi, son bassin est limité à l'est par le territoire non-organisé du Lac-Jaques-Cartier et par Château-Richer, au sud par Sainte-Brigitte-de-Laval, Lac-Beauport et la ville de Québec, à l'ouest par Saint-Gabriel-de-Valcartier et au nord par le territoire non-organisé du Lac-Croche.

Habitudes de déplacement des élèves

Étant donné le rassemblement des élèves de niveau primaire de ce vaste territoire dans une seule école, une très forte proportion d'élèves fréquentant l'école du Harfang-des-Neiges n'ont d'autre choix que d'avoir recours à un mode de transport motorisé; l'autobus scolaire, lorsque l'horaire convient, ou la navette parentale pour les élèves fréquentant le service de garde.

Les données obtenues par la distribution du questionnaire¹ sur les habitudes de déplacement des élèves de l'école du Harfang-des-Neiges au printemps 2013 auprès des familles d'élèves confirment cette situation.

¹ Les résultats du questionnaire ne tiennent pas compte des élèves du préscolaire.



Figure 9 – Aire de desserte de l'école du Harfang-des-Neiges

Effectivement, le matin, 69 % des élèves fréquentant l'école du Harfang-des-Neiges ont recours au transport scolaire, 26 % sont conduits en voiture et seulement 5 % des élèves se déplacent à pied ou à vélo. Le soir, le niveau de transport actif demeure à 5 % alors que le nombre d'enfants transportés en voiture double pour représenter 50 % des élèves et que 46 % des élèves empruntent le transport scolaire.

La commission scolaire des Premières-Seigneuries² offre le transport scolaire le matin et le soir aux élèves qui fréquentent leur école de bassin et demeurent au-delà de la distance de marche de 800 mètres pour les élèves du préscolaire et de 1,6 km pour les élèves de niveau primaire.

Toujours selon les données recueillies par la distribution du questionnaire sur les habitudes de déplacement, 4 % des élèves représentés dans les résultats du sondage habitent à moins de 500 mètres de l'école, auxquels s'ajoutent 10 % des élèves qui habitent entre 500 m et 1 km et 14 % des élèves qui sont situés entre 1 km et 1,5 km. Ainsi, approximativement 28 % des élèves fréquentant l'école du Harfang-des-Neiges habiteraient à moins de 1,5 km de l'école : un important bassin de plus de 200 élèves qui seraient potentiellement situés à distance de marche de l'école.

L'importante différence entre les élèves se déplaçant à pied (5 %) et les élèves situés à moins de 1,5 km de l'école (28 %) s'explique par la présence de zones jugées non sécuritaires par le Service du transport de la Commission scolaire des Premières-Seigneuries. En présence de telles zones, le service de transport scolaire est offert gratuitement. Dans le cas de l'école du Harfang-des-Neiges, seuls la rue de l'Église et un court segment du côté ouest de la 1^{re} Avenue sont considérés comme sécuritaires, ce qui explique le recours très élevé au service de transport scolaire. Ces limites ne tiennent pas compte des nombreuses

²Politique de gestion du transport scolaire
http://www.csdps.qc.ca/fileadmin/user_upload/Conseil_des_commissaires/Procédure_politique_reglements/politique_gestion_transport.pdf

améliorations apportées par la municipalité au courant des dernières années.

La principale raison évoquée par les parents pour laquelle leurs enfants ne vont pas à l'école à pied ou à vélo plus souvent est la distance (66 %). Les autres raisons évoquées sont le jeune âge de leurs enfants (37 %), la circulation automobile trop élevée (35 %) et le fait que l'enfant se déplace seul (20 %).

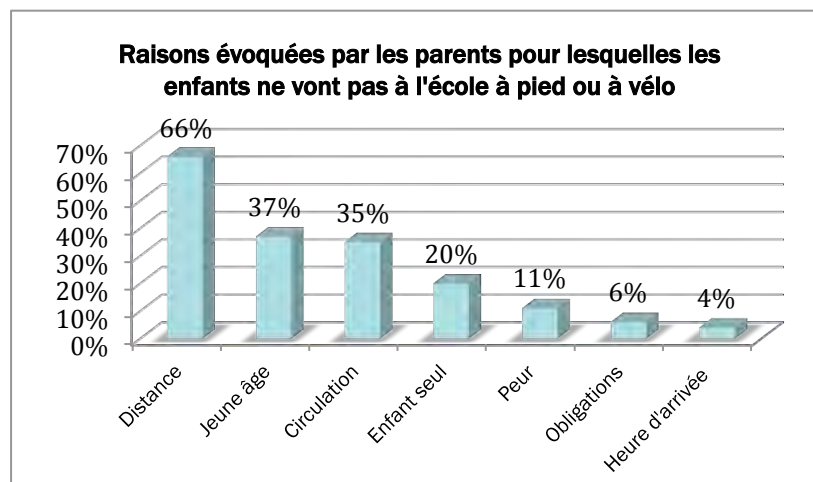


Figure 10 - Raisons évoquées par les parents pour lesquelles les enfants ne vont pas à l'école à pied ou à vélo

L'âge des enfants est un grand facteur d'influence du choix d'un mode de déplacement par les parents pour leurs enfants. Dans le cas de l'école du Harfang-des-Neiges, 50 % des élèves sont au préscolaire ou au 1^{er} cycle, soit 358 élèves. Il s'agit d'un important bassin de clientèle pour qui il importe de mettre en place les conditions pour leur permettre de se déplacer à l'école à pied.

Lorsque l'on a demandé aux parents leur intérêt à laisser leurs enfants se déplacer à l'école à pied ou à vélo si le trajet était mieux aménagé, 42 % ont répondu être très ou assez intéressés. Compte tenu du nombre élevé de jeunes habitants à une distance

éloignée de l'école, cette motivation des parents est excellente. De plus, 49 % des parents sont intéressés par la mise en place d'un service d'accompagnement pédestre de type Trotibus, qui pourrait notamment se faire à partir de points de chute pour les élèves habitant au-delà de la distance de marche.

Des démarches, pour offrir ce service, ont été entamées au courant de la réalisation du présent plan de déplacement.

Habitudes de déplacement des parents

Les habitudes de déplacement des parents influencent également le choix du mode de transport des élèves. Tel que mentionné dans les habitudes de déplacement de la population, la très grande majorité de la population de Stoneham dépend de la voiture pour effectuer ses déplacements. Les résultats du questionnaire confirment cette tendance puisque 96 % des parents se déplacent en voiture, 2 % en transport collectif et 2 % à pied. Plusieurs parents optent alors pour déposer leurs enfants en voiture puisque l'école est sur leur chemin vers le travail. Finalement, 13 % des parents répondants ne quittent pas la maison pour le travail.

Répartition géographique des élèves

Les cartes de répartition géographique (cartes 3 et 4) réalisées pour l'école du Harfang-des-Neiges illustrent d'une part la vaste étendue du territoire couvert par l'école et d'autre part, l'importance des distances à parcourir pour une majorité d'élèves. Les résultats de cette cartographie diffèrent des résultats obtenus par la distribution du questionnaire. Sur les cartes de répartition géographique, un nombre moins élevé d'élèves (total de 159 élèves) sont situés à moins de 1,5 kilomètre de l'école. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet écart avec les résultats du questionnaire, dont l'approximation des parents sur la distance et la distribution approximative des élèves en fonction des codes postaux qui se réfèrent à des boîtes postales.

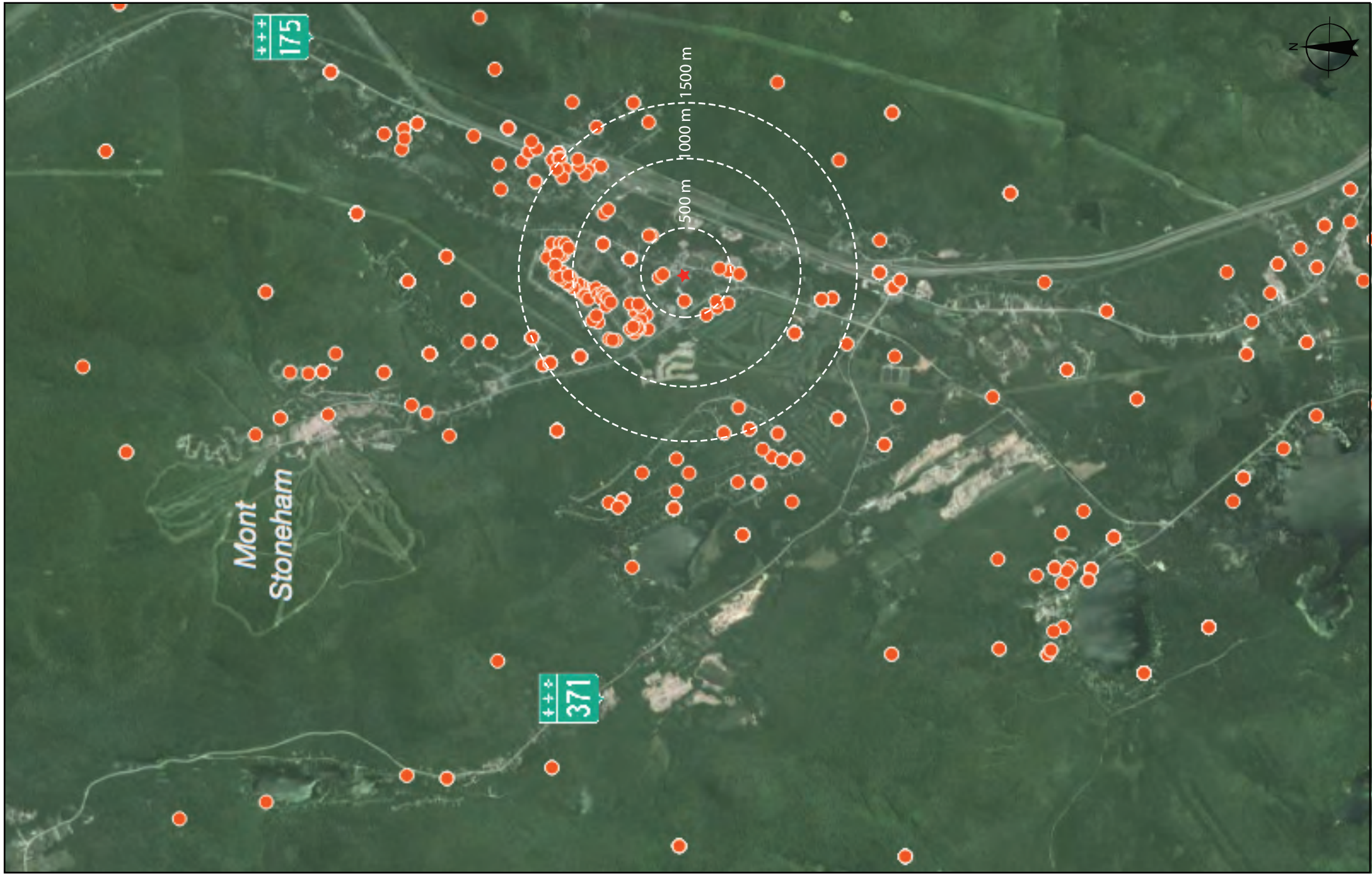
Globalement, le potentiel de gain piétonnier à l'école du Harfang-des-Neiges est grand puisque plusieurs conditions gagnantes sont réunies :

- plusieurs élèves sont situés à distance de marche de l'école, mais ont recours à des modes motorisés;
- les parents sont nombreux à être intéressés à laisser leurs enfants aller à l'école à pied ou à vélo;
- les instances municipales de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury démontrent une grande volonté d'action.

Recommandations

- 3.1 Mettre en place un système d'accompagnement des élèves à l'école à pied de type Trotibus.
- 3.2 Contribuer à la mise en place des recommandations contenues dans le présent plan de déplacement et réévaluer les zones à risques aux abords de l'école du Harfang-des-Neiges pour favoriser un transfert modal de l'autobus scolaire vers les modes de transport actif.
- 3.3 Promouvoir les modes de transport collectif et actif auprès des parents et de leurs enfants afin de favoriser l'adoption d'un mode de vie physiquement actif.

CARTE 1: RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES



Production et réalisation



Décembre 2013

★ École du Harfang-des-Neiges

● Élève

CARTE 2: RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES, DANS UN PÉRIMÈTRE RAPPROCHÉ



ABORDS DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES

Description du milieu

L'école du Harfang-des-Neiges comporte deux bâtiments. Le pavillon 1, le plus ancien, est implanté parallèlement à la 1^{re} Avenue à l'intersection du chemin de l'Église. Le pavillon 2, construit en 2012, est implanté en fond de lot, loin du chemin de l'Église et de la 1^{re} Avenue derrière l'imposant débarcadère d'autobus scolaires et stationnement de l'école et des résidences

unifamiliales (Figure 11).

L'entrée principale identifiée par l'école est située sur le chemin de l'Église au pavillon 1 (1). C'est également à cet endroit que se fait l'entrée du service de garde. L'important débarcadère d'autobus scolaire, comportant une vingtaine d'espaces de stationnement en épi, longe ce pavillon (5).

Les deux pavillons comportent des entrées secondaires qui permettent aux élèves des différents cycles d'accéder à l'école depuis la cour de récréation (2). Une autre entrée, située sur la 1^{re} Avenue (3) n'est pour sa part pas utilisée.

Le stationnement à vélos (4) est situé à proximité de l'entrée principale de l'école. Les deux supports à vélos totalisant 30 places sont ancrés sur une dalle de béton.

Afin de diminuer la congestion aux abords de l'école et de sécuriser le déplacement des élèves, l'utilisation du stationnement du Parc des Fondateurs et du complexe municipal (6) est proposée aux parents comme zone de débarcadère. Son utilisation permet de désengorger les voies de circulation avoisinant l'école aux heures d'entrée et de sortie des classes.

Un sentier a été aménagé en partance du complexe municipal pour permettre aux élèves de rejoindre facilement l'école. L'asphaltage et l'éclairage de ce



Figure 11 – Les abords de l'école du Harfang-des-Neiges

sentier étaient prévus au moment de la marche de repérage afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers.

Les parents sont également invités à déposer leurs enfants en bordure du chemin de l'Église, malgré les interdictions de stationner.

Finalement, en dehors des heures de transport scolaire, soit avant 7 h 35 et après 15 h 40, les parents peuvent utiliser le stationnement de l'école pour déposer leurs enfants, soit dans la boucle située devant le pavillon 2 ou dans la zone réservée aux autobus scolaires (7).

Un long trottoir, en partance chemin de l'Église à l'intersection de la 1^{re} Avenue, relie le pavillon 1 au pavillon 2. Quoique nouvellement aménagé, celui-ci impose un important détour aux piétons puisqu'il ne suit pas leur trajectoire naturelle. D'ailleurs, les élèves doivent être surveillés par le personnel de l'école afin de s'assurer qu'ils n'empruntent pas le stationnement comme raccourci.

Un sens de circulation a été établi dans le stationnement de l'école, du nord du chemin de l'Église vers le sud. Des flèches blanches ont été peintes au sol, mais celles-ci sont insuffisantes puisqu'elles sont discrètes et qu'elles deviennent invisibles l'hiver lorsque la chaussée est enneigée. Un panneau d'interdiction d'entrer est installé à la sortie du stationnement. Celui-ci n'est par contre pas visible pour les automobilistes en provenance du chemin de l'Église. De plus, aucun panneau n'est apposé aux entrées du stationnement.

Cette absence de signalisation des entrées et sorties du stationnement s'expliquait, au moment de la réalisation du présent plan de déplacement, par la construction récente du stationnement. Ainsi, au moment de la marche de repérage, la signalisation du stationnement n'était pas complétée.



Figure 13 – Long trottoir à suivre pour rejoindre le pavillon 2 et absence de délimitation avec le stationnement

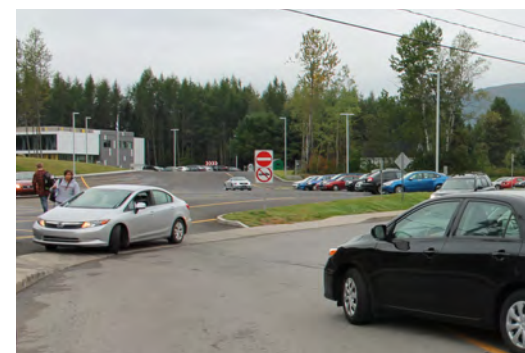


Figure 13 - Signalisation incomplète des entrées et sorties du stationnement

Plan de circulation

Devant les nombreux problèmes de circulation aux heures d'entrée et de sortie des classes, la direction de l'école a établi un plan de circulation pour les parents (plan disponible en annexe). En l'absence de signalisation et d'aménagements rendant ces comportements cohérents, le message de sensibilisation a rapidement été oublié par les nombreuses personnes fréquentant l'école du Harfang-des-Neiges.

Commentaires des usagers

Les commentaires recueillis auprès des parents après quelques mois d'utilisation des nouveaux aménagements indiquent un fort sentiment d'insécurité à laisser leurs enfants circuler seul dans le stationnement en présence des nombreux autobus scolaires, de la circulation souvent chaotique et des importantes accumulations de neige. De plus, les observations additionnelles réalisées à l'hiver ont permis de constater l'absence de délimitation entre l'espace réservé pour la circulation des piétons et la zone de débarcadère pour les autobus scolaires.

Recommandations

- 3.4 Étudier la possibilité d'aménager un lien piétonnier depuis l'entrée nord du stationnement de l'école, afin de suivre la trajectoire naturelle des usagers.
- 3.5 Établir un plan simple et constant de circulation pour le stationnement de l'école et l'afficher clairement à l'entrée. Un panneau indiquant l'accès réservé au personnel de l'école ainsi qu'aux autobus scolaires devrait notamment être ajouté à l'entrée du stationnement.
- 3.6 Compléter la signalisation d'indication du sens de circulation dans le stationnement avec des panneaux de sens unique et d'interdiction d'entrer. L'ajout de végétation peut également être un atout dans la délimitation des espaces d'entrée et de sortie.
- 3.7 Poursuivre les communications auprès des parents quant aux directives de circulation aux abords de l'école.

- 3.8 Séparer physiquement l'espace de circulation des piétons de la zone de débarcadère, par exemple avec l'installation d'une clôture comportant des ouvertures pour la circulation des élèves utilisant l'autobus. Afin d'assurer le déneigement de cette allée, une entente pourrait être établie avec la municipalité.
- 3.9 Évaluer le besoin de ramasser la neige dans le stationnement afin d'éviter les accumulations et d'assurer une bonne visibilité ainsi que le sentiment de sécurité des usagers.
- 3.10 Prioriser la circulation des piétons et des cyclistes lors de toute nouvelle construction d'école et de stationnement. L'entrée principale de l'édifice doit être située le plus près possible de la rue, tandis que les zones de stationnement et de débarcadère devraient se trouver à l'arrière de l'édifice. De plus, la construction d'écoles de quartier devrait être privilégiée, afin de diminuer le recours au transport scolaire et à la navette parentale pour la majorité d'élèves qui fréquentent le service de garde.

Recommandation alternative

En cas de récurrence dans les problèmes de circulation, l'utilisation de l'entrée du pavillon 1 (3 sur la Figure 11), située sur la 1^{re} Avenue, pourrait être étudiée. Compte tenu du nombre très élevé d'élèves fréquentant l'école du Harfang-des-Neiges, l'ouverture d'une troisième entrée pour répartir l'arrivée des élèves pourrait devenir judicieuse. De plus, l'ajout de cette entrée permettrait de désengorger le chemin de l'Église, la principale voie d'accès pour les élèves circulant à pied et à vélo.

Offre de stationnement à vélos

Au moment de l'expertise pour l'installation de supports à vélos³ à l'école du Harfang-des-Neiges, 30 places de stationnement à vélos étaient disponibles. Afin de répondre aux besoins de la

³ Le rapport complet d'expertise pour l'installation de supports à vélos a été remis à la direction de l'école et est disponible sur demande.

clientèle scolaire et du personnel, un besoin de 44 places serait nécessaire.

Recommandations :

- 3.11 Compléter l'offre en espaces de stationnement à vélos.
- 3.11.1 Ajouter 14 places de stationnements à vélos avec des supports de type râtelier ou arceau à proximité de l'entrée du pavillon 2 ou à leur emplacement actuel;
- 3.11.2 Remplacer le support de type barrière par des supports de type râtelier ou arceau;
- 3.11.3 Installer des repères visuels pour indiquer l'emplacement des stationnements à vélos;
- 3.11.4 Faire connaître les stationnements à vélos aux étudiants et membres du personnel;
- 3.11.5 Organiser une campagne de sensibilisation pour favoriser une utilisation sécuritaire des supports à vélos et ainsi contrer le vol de vélo.



Figure 15 – Emplacement proposé pour l'aménagement d'un second stationnement à vélos au pavillon 2



Figure 15 – Signalisation de zone scolaire dissimulée par de la végétation

Il est recommandé d'aménager un nouveau stationnement à vélos à proximité d'une des deux entrées du pavillon 2, afin de desservir la clientèle fréquentant ce pavillon et de faciliter l'utilisation de l'allée piétonne depuis le complexe municipal.

CHEMIN DE L'ÉGLISE

Le chemin de l'Église est une collectrice locale au tracé en « L » avec un virage à angle droit qui relie le chemin du Hibou à la 1^{re} Avenue. La vitesse y est limitée à 50 km/h, à l'exception de la zone scolaire où la limite de vitesse est de 30 km/h. Les panneaux de zone scolaire et de limitation de vitesse à 30 km/h sont correctement apposés en direction ouest. Au moment de la marche de repérage en septembre 2013, ces panneaux étaient par contre dissimulés par de la végétation. En direction est, seulement le panneau de limite de vitesse à 30 km/h est apposé.

La rue, relativement étroite, comporte une voie de circulation par direction. Un trottoir est aménagé du côté sud sur le segment est-ouest et du côté est sur le segment nord-sud de la rue.

C'est sur le chemin de l'Église que sont implantés les deux pavillons de l'école du Harfang-des-Neiges et que se fait l'accès à l'école. La rue dessert également quelques résidences et un service de garde en installation (en construction en 2013-2014). Malgré la circulation de nombreux élèves et sa situation avantageuse pour relier plusieurs infrastructures récréatives, le chemin de l'Église ne comporte aucun aménagement cyclable.

Recommandations

- 3.12 Élaguer les arbres de la 1^{re} Avenue aux abords de l'école afin d'assurer la bonne visibilité des panneaux de signalisation.
- 3.13 Étudier la possibilité d'ajouter un aménagement cyclable sur le chemin de l'Église, tel que des bandes cyclables avec des délinéateurs.
- 3.14 Aménager une zone de débarcadère pour les parents automobilistes avec une signalisation appropriée.
- 3.15 Mettre en place, tel que planifié durant les travaux de construction, une brigade d'élèves pour assurer la sécurité des piétons qui circulent sur le trottoir.

Le chemin de l'Église comporte quatre intersections et celles-ci sont toutes problématiques pour le cheminement sécuritaire des piétons, particulièrement la clientèle d'âge scolaire.

Intersection de l'Église / de l'Épervier

L'intersection des chemins de l'Église et de l'Épervier se fait dans le virage du chemin de l'Église et comporte un arrêt à trois directions. Des lignes d'arrêt blanches sont marquées au sol.

Le chemin de l'Épervier accueille quelques immeubles



Figure 16 – Aménagements manquants entre l'allée piétonne et le trottoir du chemin de l'Église

d'habitations multifamiliales et permet aux piétons d'accéder à une allée piétonne asphaltée et éclairée qui conduit au quartier résidentiel situé au nord. En contrepartie, aucun trottoir ou sentier ne relie cette allée piétonne d'importance au chemin de l'Église (Figure 16).

À l'approche du chemin de l'Église depuis le chemin de l'Épervier, la végétation sur le lot vacant situé à l'est obstrue la vue. De plus, les rayons de courbure de l'intersection sont grands, ce qui facilite la vitesse lors des mouvements de virage et allonge la largeur de l'emprise à traverser pour les piétons. Finalement, aucun espace n'est prévu pour accueillir les piétons qui doivent traverser pour rejoindre le trottoir situé de l'autre côté de la chaussée.

Recommandations

- 3.16 Poursuivre l'aménagement de l'allée piétonne par l'ajout d'un trottoir ou d'un sentier piétonnier sur le chemin de l'Épervier.
- 3.17 Réaménager l'intersection de l'Église / de l'Épervier en ajoutant un passage pour piétons à blocs blancs avec une signalisation appropriée, afin d'indiquer clairement le lieu de cheminement des piétons, et une zone d'attente, telle qu'une avancée de trottoir, pour améliorer la visibilité des piétons et réduire la largeur de leur traversée. Au besoin, les lignes d'arrêt peuvent être reculées afin de faciliter les manœuvres de virage des autobus scolaires.
- 3.18 Dégager le triangle de visibilité en élaguant ou en coupant les arbres sur le lot vacant à l'intersection des chemins de l'Épervier et de l'Église.

Intersection de l'Église / Crècerelle

L'intersection du chemin de l'Église et de la montée de Crècerelle est un passage obligé pour plusieurs élèves. Puisque le chemin de l'Église comporte un trottoir du côté opposé à la montée de la Crècerelle, les piétons ne bénéficient d'aucun endroit pour circuler ou traverser la rue en sécurité.

Recommandations

- 3.19 Revoir la configuration et la signalisation de l'intersection des chemins de l'Église et de la Crècerelle, par exemple par l'ajout d'arrêts dans les trois directions, d'un passage pour piétons à blocs avec une signalisation appropriée et l'aménagement d'avancées de trottoirs, afin faciliter la traversée de l'intersection par les élèves.
- 3.20 Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire pour aider les élèves à traverser le chemin de l'Église, à l'intersection de la montée de Crècerelle.

Intersection 1re Avenue / de l'Église

L'intersection de la 1^{re} Avenue et du chemin de l'Église est une intersection en « T » à laquelle s'ajoute une des entrées du stationnement du parc des Fondateurs et une entrée vers la vieille grange et le presbytère. La circulation y est régie par des arrêts dans trois directions. L'intersection est également munie de passages pour piétons à blocs blancs sur trois approches. Des lignes d'arrêts blanches y sont également marquées et placées de manière à dégager les entrées des stationnements.

Tel que mentionné précédemment, le stationnement du Parc des



Figure 17 – Signalisation et marquage à l'intersection de la 1^{re} Avenue et du chemin de l'Église

Fondateurs est utilisé comme débarcadère par les parents automobilistes ce qui occasionne beaucoup de circulation. À cette circulation s'ajoute celle des autobus scolaires et des piétons, l'intersection subit un achalandage très élevé aux heures d'entrée et de sortie des classes. Un employé du service de garde de l'école du Harfang-des-Neiges aide les élèves à traverser la rue en sécurité le matin.

Recommandations

- 3.21 Envisager la mise en place d'une intersection surélevée afin d'assurer le respect de l'arrêt, d'améliorer la visibilité des piétons et de réduire les conflits.
- 3.22 Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire pour aider les élèves à traverser la 1^{re} Avenue à l'intersection du chemin de l'Église.
- 3.23 Déplacer le panneau de passage pour piétons au niveau du marquage et le remplacer par un panneau de passage pour écoliers en direction nord. Réorienter le panneau en direction sud.
- 3.24 Évaluer le besoin de mettre en place un sens unique d'entrée et de sortie dans le stationnement du parc des Fondateurs.

Intersection du Hibou / de l'Église / du Golf

L'intersection des chemins du Hibou, de l'Église et du Golf comporte un arrêt à deux directions pour les automobilistes sur les chemins de l'Église et du Golf. Les automobilistes sur le chemin du Hibou, où la limite de vitesse permise est de 70 km/h, n'ont pour leur part aucun arrêt à effectuer.

Un passage pour piétons à blocs jaunes a été mis en place pour permettre la traversée des piétons. Malgré la mise en place de celui-ci, la traversée se fait difficilement et comporte d'importants risques pour les piétons. Le passage pour piétons ne comporte d'ailleurs aucune signalisation ce qui ne contribue pas à sa visibilité. De plus, le passage de l'hiver rend sa visibilité nulle (Figure 18).

Les élèves résidant sur le chemin du Hibou ou ayant à le franchir bénéficient du transport scolaire malgré la proximité de l'école puisque la voie est considérée comme zone à risque par le Service de transport de la commission scolaire.

Recommandations

- 3.25 Améliorer la visibilité du passage pour piétons avec l'ajout d'une signalisation appropriée, adaptée à l'échelle de la rue.
- 3.26 Revoir la configuration et la signalisation de l'intersection des chemins du Hibou, du Golf et de l'Église en envisageant l'ajout d'un arrêt à quatre directions ou d'un feu de circulation avec phase piétonne exclusive et l'aménagement d'avancées de trottoirs.
- 3.27 Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire pour aider les élèves à traverser le chemin du Hibou, à l'intersection du chemin de l'Église.



Figure 18 – Passage pour piétons du chemin du Hibou au mois de mars 2014.

MONTÉE DE LA CRÈCERELLE

La montée de la Crècerelle est une rue locale principale qui collecte la circulation de plusieurs rues du développement résidentiel situé au nord de l'école du Harfang-des-Neiges et dont la limite de vitesse est fixée à 50 km/h. Elle comporte une voie de circulation par direction. La ligne axiale est marquée sur sa pleine longueur ce qui favorise un respect des voies de circulation et une diminution des vitesses pratiquées. Des arrêts aux intersections du chemin de l'Église, du Harfang-des-Neiges et de la Nyctale contrôlent les flux de circulation. Relativement étroite, cette rue offre peu de place pour la circulation des piétons.

Recommandations

- 3.28 Étudier la possibilité d'aménager un trottoir ou un sentier piétonnier sur la montée de la Crècerelle.
- 3.29 Dans l'attente d'améliorations pour permettre la cohabitation des différents usagers sur le chemin du Hibou, promouvoir l'utilisation de la montée de la Crècerelle comme alternative pour les piétons.

1^{RE} AVENUE

La 1^{re} Avenue est une artère importante pour la municipalité de Stoneham. Elle comporte une voie de circulation par direction. Elle comprend un marquage complet, incluant des lignes de rives et une ligne axiale qui, au moment de la marche de repérage au mois de septembre, était encore en excellent état. La limite de vitesse est fixée à 70 km/h jusqu'à l'intersection avec le chemin du Hibou. À partir de cet endroit, la limite est abaissée à 50 km/h. Aux abords de l'école du Harfang-des-Neiges, la limite de vitesse diminue à 30 km/h dans la zone scolaire.

Selon les résultats de l'analyse de trafic réalisée par la municipalité, la 1^{re} Avenue connaîtrait un débit journalier moyen de 700 véhicules par direction à la hauteur de l'Impasse des

Labours. À cet endroit, la vitesse est limitée à 50 km/h. Les relevés indiquent que 79 % des automobilistes excèdent cette vitesse et circulent en moyenne à 57 km/h. À la limite avec la zone scolaire, cet écart avec la vitesse permise influence assurément les parents dans le choix d'un mode de déplacement pour leurs enfants.

Une analyse de trafic a également été réalisée dans la zone scolaire de la 1^{re} Avenue, où la vitesse est limitée à 30 km/h. Les résultats indiquent qu'à cet endroit, 92 % des véhicules excèdent la vitesse permise, dont 63 % à des vitesses supérieures à 41 km/h. Dans les deux cas, les analyses de trafic ont permis de constater des problèmes de vitesses qui méritent une attention particulière.

Un sentier, séparé de la voie par un fossé et une bande gazonnée, est aménagé sur le versant est de la voie entre l'avenue de Tewkesbury et le chemin du Hibou (du côté opposé au golf). Il se transforme en trottoir à l'approche du chemin du Hibou et change également de côté. Un passage pour piétons à blocs jaunes a été marqué au sol afin de relier les deux aménagements. Les panneaux de « signal avancé de passage pour piétons » et de « passage pour piétons » ne sont par contre pas apposés, ce qui rend le passage pour piétons difficile à voir l'hiver.

À partir de l'embranchement avec le chemin du Hibou, un long trottoir est aménagé sur le versant ouest de la voie jusqu'au chemin des Buses. Plusieurs de ces aménagements sont récents, démontrant la proactivité de la municipalité en matière de transport actif. Par contre, aucun aménagement n'est offert pour les cyclistes.



Figure 20 - Configuration de la 1^{re} Avenue à l'approche du chemin du Hibou
Source : www.google.ca/maps

Recommandation

- 3.30 Augmenter la surveillance policière et effectuer des opérations de contrôle du respect des limites de vitesse sur la 1^{re} Avenue, dans la zone de 30 km/h et de 50 km/h.
- 3.31 Ajouter des panneaux de « signal avancé de passage pour piétons » et de passage pour piétons au niveau du passage pour piétons à blocs jaunes situé sur la 1^{re} Avenue.
- 3.32 Étudier la possibilité d'ajouter un aménagement cyclable tel que des bandes cyclables séparées de la chaussée par des délinéateurs sur la 1^{re} Avenue. En plus d'offrir un espace pour les cyclistes, cet aménagement aurait pour effet d'apaiser la circulation.

Intersection 1^{re} Avenue / du Hibou

L'intersection de la 1^{re} Avenue et du chemin du Hibou, fortement achalandée et centrale à la municipalité, comporte plusieurs lacunes pour tous les modes de



Figure 20 - Configuration actuelle de l'intersection entre le chemin du Hibou, la 1^{re} Avenue et le chemin des Grands-Ducs
Source : <https://maps.google.ca>

déplacements, tant actifs que motorisés, et devient problématique pour assurer la sécurité des usagers.

La géométrie de l'intersection entre la 1^{re} Avenue et le chemin du Hibou (Figures 19 et 20), due à l'angle de rencontre entre les deux voies et la présence de la voie de virage, en rend la compréhension complexe. Pour les piétons, la largeur des emprises à traverser est également très longue.

L'aménagement paysager et la sculpture, qui se trouvent dans l'ilôt triangulaire de la voie de virage, mériteraient également d'être mis en valeur et d'être rendus accessibles au public.

Recommandations

- 3.33 Envisager une reconfiguration de l'intersection afin d'éliminer la bretelle de virage et de créer un carrefour à quatre approches avec le chemin du Hibou, la 1^{re} Avenue et le chemin des Grands-Ducs.
- 3.34 Étudier la possibilité d'utiliser l'espace récupéré afin de créer une place publique autour de la sculpture et de l'aménagement paysager en place. Cette place pourrait être utilisée pour marquer l'entrée de la municipalité.

COMPLEXE MUNICIPAL

La municipalité de Stoneham a aménagé un sentier, entre le complexe municipal, à quel endroit se trouve également la maison des jeunes L'atôme-Stoneham, et l'école du Harfang-des-Neiges. Au moment de la marche de repérage en septembre 2013, l'asphaltage et l'éclairage du sentier étaient prévus. Celui-ci est par contre peu visible depuis les différentes approches, et le sentier s'interrompt dans le stationnement.

Recommandations

- 3.35 Signaler la présence du lien piétonnier depuis la voie publique, le stationnement du complexe municipal et le terrain de l'école.
- 3.36 Poursuivre l'aménagement du lien piétonnier dans le stationnement du complexe municipal jusqu'au chemin de l'Église.
- 3.37 Promouvoir l'utilisation du sentier auprès des élèves, et de leurs parents.

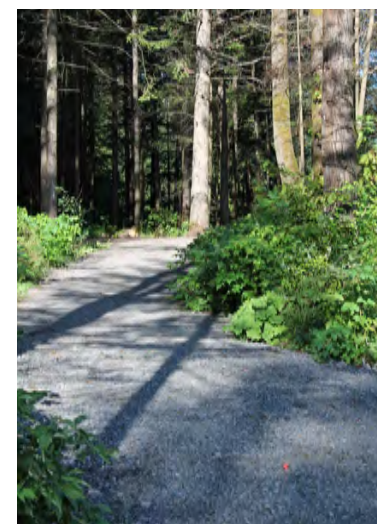


Figure 21 – Sentier piétonnier reliant le complexe municipal à l'école

CARTE 3: OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS - SECTEUR DES CANTONS UNIS DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY

Commentaires généraux

- Secteurs de développement fortement isolés du centre de la municipalité ;
- Vitesse et débits de circulation élevés mentionnés par plusieurs parents et membres du personnel de l'école ;
- Absence de trottoir dans les quartiers résidentiels et sur plusieurs artères de la municipalité ;
- Absence d'aménagement cyclable sur l'ensemble du territoire.

Chemin du Hibou

- Absence d'espace pour la circulation des piétons au nord du chemin de l'Église ;
- Absence d'aménagement cyclable ;
- Limite de vitesse permise à 70 km/h.

NOUVEAU DÉVELOPPEMENT
À DESSERVIR

VERMONT-SUR-LE-LAC

Avenue Tewkesbury (hors carte)

- Absence d'infrastructure pour les piétons et les cyclistes sur l'avenue de Tewkesbury.

Intersection 1re Avenue / du Hibou

- Configuration problématique de l'intersection ;
- Absence de signalisation du passage pour piétons à l'approche du chemin du Hibou ;
- Limite de vitesse permise à 70 km/h sur la 1re Avenue, au sud du chemin du Hibou.

Trottoir ou sentier



Lien piétonnier



Zone scolaire



École du
Harfang-des-Neiges



Lieu public
générateur de
déplacements



Segment de rue
très problématique



Intersection
problématique



Développement
résidentiel isolé



Production et réalisation



Décembre 2013



CARTE 4: OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS - ABORDS DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES



1re Avenue
 - Problème de vitesse constaté ;
 - Absence d'infrastructure pour les cyclistes.

Intersection du Hibou / de l'Église
 - Absence de signalisation du passage pour piétons ;
 - Passage pour piétons à blocs jaunes insuffisant pour assurer la sécurité des piétons lors de la traversée du chemin du Hibou.

Complexe municipal
 - Faible visibilité du lien piétonnier depuis la voie publique ;
 - Absence de lien piétonnier dans le stationnement, entre le trottoir du chemin de l'Église et l'allée piétonne.

Montée de la Crécerville
 - Absence de trottoir ou de sentier.

Terrain de l'école
 - Détour imposé aux élèves provenant du chemin de l'Église ;
 - Sentiment d'insécurité à laisser les enfants circuler seuls ;
 - Nombreux conflits de circulation dans le stationnement ;
 - Signalisation d'indication du sens de circulation peu visible et incomplète dans le stationnement ;
 - Nombre d'espaces de stationnement à vélos insuffisant.

Intersection de l'Église / de Crécerville
 - Absence d'élément pour sécuriser la traversée de piétons.

Intersection de l'Église / de l'Épervier
 - Absence d'aménagement pour les piétons entre le lien piétonnier et le trottoir du chemin de l'Église ;
 - Visibilité réduite par la géométrie de l'intersection et la présence de végétation ;
 - Rayon de courbure long favorisant la vitesse lors des mouvements de virage.

Chemin de l'Église
 - Panneaux de signalisation de la zone scolaire dissimulés par de la végétation ;
 - Absence de panneau d'indication de zone scolaire en direction est ;
 - Absence d'infrastructure pour les cyclistes.

Intersection 1re Avenue / de l'Église
 - Achalandage automobile élevé ;
 - Traversée de plusieurs élèves en provenance du stationnement du Parc des Fondateurs ;
 - Panneaux de passage pour piétons à déplacer ou à réorienter.

Trottoir ou sentier

Lien piétonnier

Zone scolaire

★ École du Harfang-des-Neiges

☆ Lieu générateur de déplacements

☐ Passage pour piétons existant

● Intersection problématique

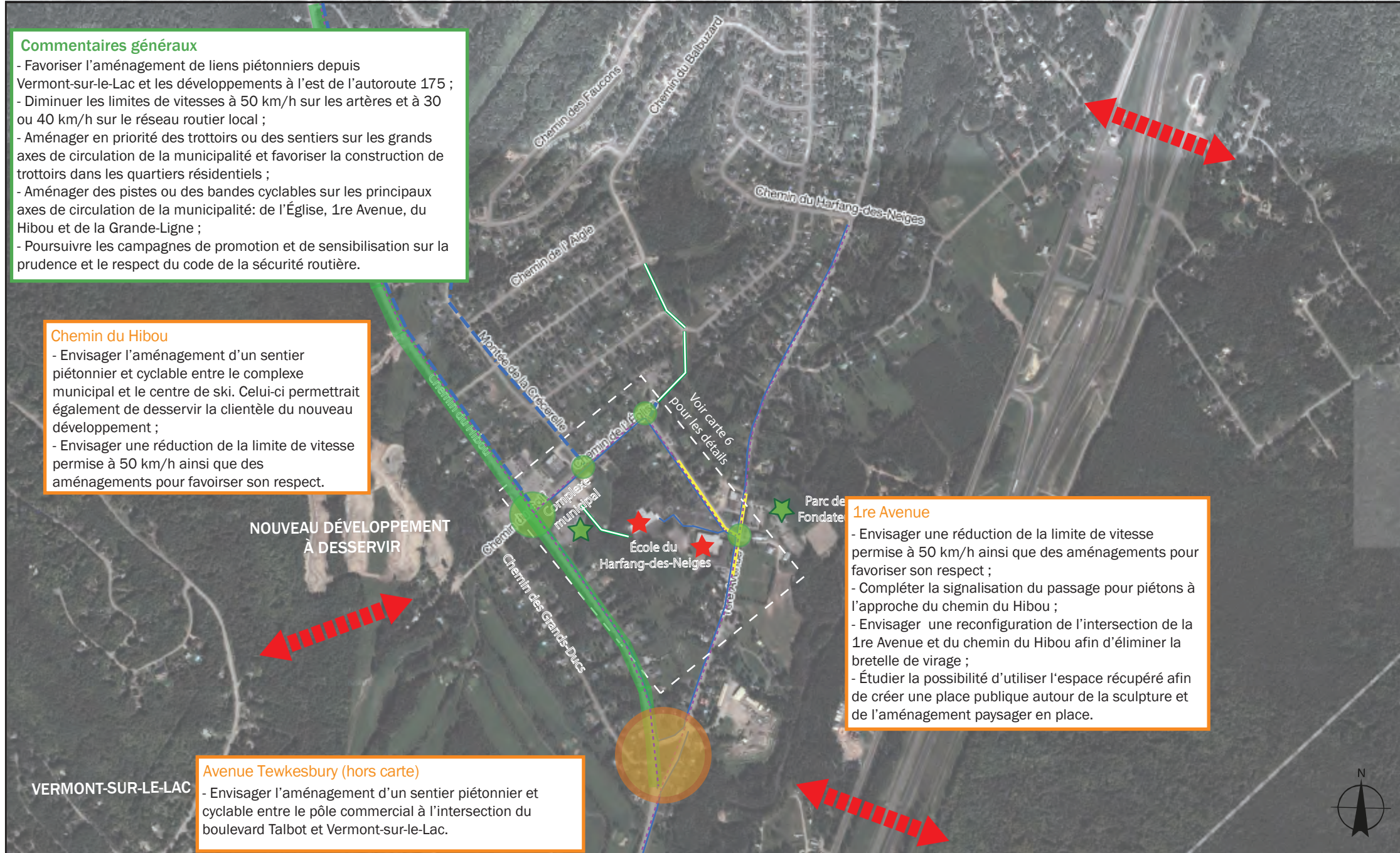
Production et réalisation

ACCÈS TRANSPORTS VIABLES

VIVRE EN VILLE
 la voie des collectivités viables

Décembre 2013

CARTE 5: RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS - SECTEUR DES CANTONS-UNIS-DE-STONEHAM-ET-TEWKESBURY



Commentaires généraux

- Favoriser l'aménagement de liens piétonniers depuis Vermont-sur-le-Lac et les développements à l'est de l'autoroute 175 ;
- Diminuer les limites de vitesses à 50 km/h sur les artères et à 30 ou 40 km/h sur le réseau routier local ;
- Aménager en priorité des trottoirs ou des sentiers sur les grands axes de circulation de la municipalité et favoriser la construction de trottoirs dans les quartiers résidentiels ;
- Aménager des pistes ou des bandes cyclables sur les principaux axes de circulation de la municipalité: de l'Église, 1re Avenue, du Hibou et de la Grande-Ligne ;
- Poursuivre les campagnes de promotion et de sensibilisation sur la prudence et le respect du code de la sécurité routière.

Chemin du Hibou

- Envisager l'aménagement d'un sentier piétonnier et cyclable entre le complexe municipal et le centre de ski. Celui-ci permettrait également de desservir la clientèle du nouveau développement ;
- Envisager une réduction de la limite de vitesse permise à 50 km/h ainsi que des aménagements pour favoriser son respect.

NOUVEAU DÉVELOPPEMENT À DESSERVIR

1re Avenue

- Envisager une réduction de la limite de vitesse permise à 50 km/h ainsi que des aménagements pour favoriser son respect ;
- Compléter la signalisation du passage pour piétons à l'approche du chemin du Hibou ;
- Envisager une reconfiguration de l'intersection de la 1re Avenue et du chemin du Hibou afin d'éliminer la bretelle de virage ;
- Étudier la possibilité d'utiliser l'espace récupéré afin de créer une place publique autour de la sculpture et de l'aménagement paysager en place.

Avenue Tewkesbury (hors carte)

- Envisager l'aménagement d'un sentier piétonnier et cyclable entre le pôle commercial à l'intersection du boulevard Talbot et Vermont-sur-le-Lac.

- Trottoir ou sentier
- Lien piétonnier
- Zone scolaire
- École du Harfang-des-Neiges
- Lieu public générateur de déplacements
- Voie à requalifier
- Trottoir à créer
- Passage pour piétons à améliorer
- Lien cyclable à créer
- Intersection à reconfigurer
- Lien piétonnier à créer

Production et réalisation

Décembre 2013



CARTE 6: RECOMMANDATIONS - ABORDS DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES



1re Avenue

- Augmenter la surveillance policière et effectuer des opérations de contrôle au respect des limites de vitesses ;
- Étudier la possibilité d'ajouter un aménagement cyclable.

Complexe municipal

- Signaler la présence du lien piétonnier depuis la voie publique et le terrain de l'école ;
- Poursuivre l'aménagement du lien piétonnier jusqu'au chemin de l'Église ;
- Promouvoir l'utilisation du sentier auprès des élèves et de leurs parents.

Intersection du Hibou / de l'Église

- Ajouter la signalisation appropriée à un passage pour piétons ;
- Revoir la signalisation et la configuration de l'intersection, par exemple avec l'ajout d'arrêts dans les quatre directions ou d'un feu de circulation avec phase piétonne exclusive et l'aménagement d'avancées de trottoirs ;
- Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire.

Terrain de l'école

- Étudier la possibilité d'aménager un lien piétonnier depuis l'entrée nord du stationnement ;
- Afficher le plan de circulation établi dans le stationnement ;
- Compléter la signalisation d'indication du sens de circulation dans le stationnement ;
- Séparer physiquement l'espace de circulation des piétons de la zone de débarcadère ;
- Compléter l'offre en espaces de stationnement à vélos.

Montée de Crécerelle

- Ajouter un trottoir ou un sentier.

Intersection de l'Église / de Crécerelle

- Revoir la signalisation et la configuration de l'intersection, par exemple avec l'ajout d'arrêts dans les trois directions et l'aménagement d'avancées de trottoirs ;
- Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire.

Intersection de l'Église / de l'Épervier

- Poursuivre l'allée piétonne par l'aménagement d'un sentier ou d'un trottoir jusqu'au chemin de l'Église ;
- Ajouter un passage pour piétons à blocs blancs, avec une signalisation appropriée et aménager une zone d'attente, telle une avancée de trottoir ;
- Dégager le triangle de visibilité en élaguant les arbres.

Chemin de l'Église

- Élaguer les arbres afin d'assurer la visibilité des panneaux de signalisation et compléter la signalisation de la zone scolaire ;
- Étudier la possibilité d'ajouter un aménagement cyclable ;
- Aménager une zone de débarcadère pour les parents automobilistes ;
- Mettre en place un brigade d'élèves pour assurer la sécurité des piétons sur le trottoir.

Intersection 1re Avenue / de l'Église

- Envisager la mise en place d'une intersection surélevée ;
- Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire ;
- Apporter les ajustements requis aux panneaux de signalisation des passages pour piétons ;
- Évaluer le besoin de mettre en place un sens unique de circulation dans le stationnement.

- Trottoir ou sentier
- Lien piétonnier
- Zone scolaire
- École du Harfang-des-Neiges
- Lieu générateur de déplacements
- Passage pour piétons existant
- Trottoir à créer
- Lien cyclable à créer
- Lien piétonnier à créer
- Intersection à reconfigurer
- Passage pour piétons proposé
- Sens unique de circulation
- Évaluation pour un brigadier

Production et réalisation

ACCÈS TRANSPORTS VIABLES

VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Décembre 2013

4. DÉPLACEMENTS ACTIFS – RECOMMANDATIONS PAR SERVICE RESPONSABLE

Enjeux et obstacles aux déplacements actifs et sécuritaires	Recommandations
---	-----------------

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET MUNICIPALITÉ DE STONEHAM

Limites de vitesse

Vitesse et débits de circulation élevés mentionnés par plusieurs parents et membres du personnel

- 2.5 Entamer les procédures nécessaires auprès du ministère des Transports afin d'abaisser la limite de vitesse à 50 km/h dans les rues convergeant vers le noyau villageois, soit la 1^{re} Avenue et le chemin du Hibou.
- Afin d'assurer le respect de ces limites de vitesse, il est également recommandé de réaménager les voies de circulation. La diminution de la largeur de l'emprise, l'ajout de sentiers piétonniers et cyclables et une diminution des marges de recul avant des bâtiments sont parmi les exemples de mesures pouvant favoriser une diminution des vitesses pratiquées.

MUNICIPALITÉ DE STONEHAM

Planification du territoire

Présence de secteurs de développement fortement isolés du centre de la municipalité

- 2.1 Favoriser la concentration des développements futurs à proximité du centre villageois pour permettre le recours aux modes de déplacement actifs.
- 2.2 Prévoir un zonage multifonctionnel dans certaines zones afin de créer un dynamisme dans les quartiers résidentiels monofonctionnels et ainsi favoriser le recours aux modes de déplacement actifs.
- 2.3 Favoriser l'aménagement de liens piétonniers et cyclables depuis Vermont-sur-le-Lac et les quartiers résidentiels situés à l'est de l'autoroute Laurentienne.
- 2.4 Améliorer la connectivité du milieu en priorisant des îlots de tailles réduites. Afin de réduire les distances à parcourir dans les secteurs existants, favoriser l'aménagement d'allées piétonnes et cyclables à l'intérieur des îlots.

Enjeux et obstacles aux déplacements actifs et sécuritaires	Recommandations
Limites de vitesse	
Vitesse et débits de circulation élevés mentionnés par plusieurs parents et membres du personnel	2.6 Envisager une diminution de la limite de vitesse permise à 30 ou 40 km/h dans les rues locales.
Infrastructures piétonnes et cyclables	
Réseau piétonnier peu développé	<p>2.7 Envisager d'aménager en priorité des trottoirs ou des sentiers sur les grands axes de circulation de la municipalité. La priorité devrait être attribuée au chemin du Hibou, entre le complexe municipal et la station de ski et à l'avenue de Tewkesbury, entre le pôle commercial à l'intersection du boulevard Talbot et Vermont-sur-le-Lac. Il est également recommandé d'envisager l'aménagement de trottoirs lors des développements futurs.</p> <p>3.16 Poursuivre l'aménagement de l'allée piétonne par l'ajout d'un trottoir ou d'un sentier piétonnier sur le chemin de l'Épervier.</p> <p>3.28 Étudier la possibilité d'aménager un trottoir ou un sentier piétonnier sur la montée de la Crècerelle.</p> <p>3.36 Poursuivre l'aménagement du lien piétonnier dans le stationnement du complexe municipal jusqu'au chemin de l'Église.</p>
Absence d'aménagement cyclable sur l'ensemble du territoire de Stoneham	<p>2.8 Prioriser l'aménagement de pistes ou bandes cyclables sur les grands axes de circulation de la municipalité. Il est recommandé d'étudier la possibilité d'aménager des pistes, des bandes ou des sentiers cyclables sur le chemin du Hibou, la 1^{re} Avenue et le chemin de la Grande-Ligne.</p> <p>3.13 Étudier la possibilité d'ajouter un aménagement cyclable sur le chemin de l'Église, tel que des bandes cyclables avec des délinéateurs.</p> <p>3.32 Étudier la possibilité d'ajouter un aménagement cyclable tel que des bandes cyclables séparées de la chaussée par des délinéateurs sur la 1^{re} Avenue. En plus d'offrir un espace pour les cyclistes, cet aménagement aurait pour effet d'apaiser la circulation.</p>
Promotion et sensibilisation	
Recours élevé à l'automobile dans les déplacements de la population	2.11 Poursuivre les campagnes de sensibilisation et de promotion à l'intention des automobilistes, mais également auprès des piétons et des cyclistes sur la prudence et le respect du code de la sécurité routière ainsi que sur les bienfaits des modes de déplacements actifs.
Absence d'espace pour la circulation des piétons sur le chemin du Hibou au nord du	3.29 Dans l'attente d'améliorations pour permettre la cohabitation des différents usagers sur le chemin du Hibou, promouvoir l'utilisation de la montée de la Crècerelle comme alternative pour les piétons.

Enjeux et obstacles aux déplacements actifs et sécuritaires	Recommandations
chemin de l'Église	
Mesures de surveillance et d'accompagnement	
Sentiment d'insécurité des parents à laisser leurs enfants aller à l'école à pied ou à vélo seul	<p>3.20 Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire pour aider les élèves à traverser le chemin de l'Église, à l'intersection de la montée de Crècerelle.</p> <p>3.22 Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire pour aider les élèves à traverser la 1^{re} Avenue, à l'intersection du chemin de l'Église.</p> <p>3.27 Évaluer le besoin de créer un poste de brigadier scolaire pour aider les élèves à traverser le chemin du Hibou, à l'intersection du chemin de l'Église.</p>
Aménagements et géométrie	
Configuration de l'intersection de l'Église / de l'Épervier problématique pour les piétons	<p>3.17 Réaménager l'intersection de l'Église / de l'Épervier en ajoutant un passage pour piétons à blocs blancs avec une signalisation appropriée afin d'indiquer clairement le lieu de cheminement des piétons, et une zone d'attente, telle qu'une avancée de trottoir, pour améliorer la visibilité des piétons et réduire la largeur de leur traversée. Au besoin, les lignes d'arrêt peuvent être reculées afin de faciliter les manœuvres de virage des autobus scolaires.</p> <p>3.18 Dégager le triangle de visibilité en élaguant ou en coupant les arbres sur le lot vacant à l'intersection des chemins de l'Épervier et de l'Église.</p>
Intersection de l'Église / 1 ^{re} Avenue très achalandée	<p>3.21 Envisager la mise en place d'une intersection surélevée à l'intersection de la 1^{re} Avenue et du chemin de l'Église afin d'assurer le respect de l'arrêt, d'améliorer la visibilité des piétons et de réduire les conflits.</p>
Compréhension de l'intersection 1 ^{re} Avenue / du Hibou complexe pour tous les usagers	<p>3.33 Envisager une reconfiguration de l'intersection afin d'éliminer la bretelle de virage et de créer un carrefour à quatre approches avec le chemin du Hibou, la 1^{re} Avenue et le chemin des Grands-Ducs.</p> <p>3.34 Étudier la possibilité d'utiliser l'espace récupéré afin de créer une place publique autour de la sculpture et de l'aménagement paysager en place. Cette place pourrait être utilisée pour marquer l'entrée de la municipalité.</p>
Signalisation et gestion de la circulation	
Panneaux de circulation dissimulés par de la végétation	<p>3.12 Élaguer les arbres de la 1^{re} Avenue aux abords de l'école afin d'assurer la bonne visibilité des panneaux de signalisation.</p>

Enjeux et obstacles aux déplacements actifs et sécuritaires	Recommandations
Stationnement interdit en tout temps sur le chemin de l'Église	3.14 Aménager une zone de débarcadère sur le chemin de l'Église pour les parents automobilistes avec une signalisation appropriée.
Stationnement du parc du Hameau fortement achalandé	3.24 Évaluer le besoin de mettre en place un sens unique d'entrée et de sortie dans le stationnement du parc des Fondateurs.
Absence ou insuffisance d'éléments pour sécuriser la traversée des piétons	<p>3.19 Revoir la configuration et la signalisation de l'intersection des chemins de l'Église et de la Crècerelle, par exemple par l'ajout d'arrêts dans les trois directions, d'un passage pour piétons à blocs avec une signalisation appropriée et l'aménagement d'avancées de trottoirs, afin faciliter la traversée de l'intersection par les élèves.</p> <p>3.23 Déplacer le panneau de passage pour piétons à l'intersection de la 1re Avenue et du chemin de l'Église au niveau du marquage et le remplacer par un panneau de passage pour écoliers en direction nord. Réorienter le panneau en direction sud</p> <p>3.25 Améliorer la visibilité du passage pour piétons à l'intersection des chemins du Hibou et de l'Église avec l'ajout d'une signalisation appropriée, adaptée à l'échelle de la rue.</p> <p>3.26 Revoir la configuration et la signalisation de l'intersection des chemins du Hibou, du Golf et de l'Église en envisageant l'ajout d'un arrêt à quatre directions ou d'un feu de circulation avec phase piétonne exclusive et l'aménagement d'avancées de trottoirs.</p> <p>3.31 Ajouter des panneaux de « signal avancé de passage pour piétons » et de passage pour piétons au niveau du passage pour piétons à blocs jaunes situé sur la 1re Avenue.</p>
Lien piétonnier non visible	3.35 Signaler la présence du lien piétonnier reliant le complexe municipal à l'école du Harfang-des-Neiges depuis la voie publique, le stationnement du complexe municipal et le terrain de l'école.

TRANSPORT COLLECTIF DE LA JACQUES-CARTIER

Aucun départ de parcours après l'ouverture du service de garde	2.10 Ajouter des départs de parcours après l'ouverture du service de garde afin de permettre aux parents d'élèves d'utiliser le transport collectif.
Recours élevé à la voiture chez les parents d'élèves de l'école du Harfang-des-Neiges	2.9 Promouvoir l'utilisation du transport collectif auprès des parents des élèves fréquentant l'école du Harfang-des-Neiges et le recours au sentier situé entre le complexe municipal et l'école.

Enjeux et obstacles aux déplacements actifs et sécuritaires	Recommandations
---	-----------------

ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES

Infrastructures piétonnes et cyclables

Détour imposé aux élèves en provenance du nord	3.4 Étudier la possibilité d'ajouter un lien piétonnier depuis l'entrée nord du stationnement de l'école.
Sentiment d'insécurité des parents à laisser leurs enfants se déplacer seul dans le stationnement de l'école	<p>3.8 Séparer physiquement l'espace de circulation des piétons de la zone de débarcadère, par exemple avec l'aménagement d'une bande végétale ou l'installation d'arceaux. Le mobilier implanté pourrait également permettre de renforcer le marquage au sol, particulièrement lorsque celui-ci est dissimulé par de la neige. Afin d'assurer le déneigement de l'allée, une entente pourrait être établie avec la municipalité.</p> <p>3.9 Évaluer le besoin de ramasser la neige dans le stationnement de l'école afin d'éviter les accumulations et d'assurer une bonne visibilité ainsi que le sentiment de sécurité des usagers.</p>
Espaces de stationnement à vélos en nombre insuffisant	3.11 Compléter l'offre en espaces de stationnement à vélos par l'ajout de 14 places.

Mesures de surveillance et d'accompagnement

Forte proportion d'élèves au préscolaire et au premier cycle et âge mentionné par plusieurs parents pour ne pas envoyer leurs enfants à l'école à pied ou à vélo.	<p>3.1 Mettre en place un système d'accompagnement des élèves à l'école à pied de type Trottibus.</p> <p>3.15 Mettre en place, tel que planifié durant les travaux de construction, une brigade d'élèves pour assurer la sécurité des piétons qui circulent sur le trottoir.</p>
---	--

Signalisation

Absence de signalisation dans le stationnement de l'école	<p>3.5 Établir un plan simple et constant de circulation pour le stationnement de l'école et l'afficher clairement à l'entrée. Un panneau indiquant l'accès réservé au personnel de l'école ainsi qu'aux autobus scolaires devrait notamment être ajouté à l'entrée du stationnement.</p> <p>3.6 Compléter la signalisation d'indication du sens de circulation dans le stationnement avec des panneaux de sens unique et d'interdiction d'entrer. L'ajout de végétation peut également être un atout dans la délimitation de l'entrée et de la sortie.</p>
---	---

Enjeux et obstacles aux déplacements actifs et sécuritaires	Recommandations
Promotion et sensibilisation	
Potentiel de gain piétonnier élevé	<p>3.3 Promouvoir les modes de transport collectif et actif auprès des parents et de leurs enfants afin de favoriser l'adoption d'un mode de vie physiquement actif.</p> <p>3.37 Promouvoir l'utilisation du sentier du complexe municipal auprès des élèves, et de leurs parents.</p>

COMMISSION SCOLAIRE DES PREMIÈRES-SEIGNEURIES

Transport scolaire

Présence de plusieurs zones jugées non sécuritaires par le service de transport scolaire, malgré les améliorations apportées par la municipalité

3.2 Contribuer à la mise en place des recommandations contenues dans le présent plan de déplacement et réévaluer les zones à risques aux abords de l'école du Harfang-des-Neiges pour favoriser un transfert modal de l'autobus scolaire vers les modes de transport actif.

Conception du stationnement et choix d'implantation de l'école

Conception du stationnement et choix d'implantation ne tenant pas compte des besoins des piétons et des cyclistes

3.10 Prioriser la circulation des piétons et des cyclistes lors de toute nouvelle construction d'école et de stationnement. L'entrée principale de l'édifice doit être située le plus près possible de la rue, tandis que les zones de stationnement et de débarcadère devraient se trouver à l'arrière de l'édifice. De plus, la construction d'écoles de quartier devrait être privilégiée, afin de diminuer le recours au transport scolaire et à la navette parentale pour la majorité d'élèves qui fréquentent le service de garde.

SÛRETÉ DU QUÉBEC

Mesures de surveillance

Irrespect des limites de vitesse

3.30 Augmenter la surveillance policière et effectuer des opérations de contrôle du respect des limites de vitesse sur la 1re Avenue, dans la zone de 30 km/h et de 50 km/h.

5. CONCLUSION

UNE DÉMARCHE DE CONCERTATION

Le plan de déplacement du secteur de Stoneham, réalisé pour l'école du Harfang-des-Neiges, sert des objectifs multiples. Il dresse un portrait détaillé de la situation en matière déplacements actifs et sécuritaires et vient proposer des solutions aux obstacles à la pratique de la marche et du vélo identifiés.

Le plan de déplacement s'appuie non seulement sur l'expertise d'Accès transports viables et de Vivre en Ville, mais avant tout sur la perception de la direction, des parents des élèves ainsi que des nombreux intervenants rencontrés et consultés au cours de son élaboration. La concertation du milieu, autour de l'enjeu des déplacements actifs et sécuritaires, a permis de valider et d'adopter le diagnostic et les recommandations contenus dans le plan de déplacement.

LE SECTEUR DE STONEHAM

Malgré sa vocation récréative et de plein air, le secteur de Stoneham est un milieu globalement peu favorable aux déplacements actifs et sécuritaires. L'importante étendue de la municipalité et la faible étendue du réseau piétonnier et cyclable ne permet pas actuellement de bien desservir l'ensemble de la population et d'ainsi favoriser un recours élevé à la marche et au vélo.

Les ajouts récents de trottoir et de sentier qui convergent vers le pôle institutionnel et récréatif de la municipalité sont un bon départ pour la mise en place de conditions favorables aux déplacements actifs et sécuritaires. Pour de réels changements

de comportements, les investissements devront se poursuivre et s'étendre aux multiples secteurs de développement de la municipalité. De plus, afin de rentabiliser ces investissements, les développements futurs devraient se concentrer dans un périmètre de marche de ces infrastructures.

LES ABORDS DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES

L'école du Harfang-des-Neiges, implantée au cœur du pôle institutionnel et commercial de la municipalité, profite de l'ajout récent de trottoirs ainsi que de sentiers et d'allées piétonnes. Ces améliorations permettent à un certain nombre d'élèves, selon leur lieu de résidence et leur niveau d'autonomie, d'envisager de se déplacer activement. Par contre, les nombreuses problématiques identifiées dans le plan de déplacement sont peu reluisantes pour permettre aux jeunes de se déplacer à pied ou à vélo sans l'aide d'un adulte. Parmi les obstacles soulevés dans le plan de déplacement se retrouvent les vitesses élevées de circulation, l'absence de mesures pour faciliter la traversée des intersections ainsi que l'insécurité engendrée par la circulation aux heures de pointe.

Les solutions recommandées visent à accorder une attention supplémentaire aux usagers vulnérables, notamment dans la traversée des rues, par la mise en place de brigadier scolaire et en leur accordant un espace réservé sur certains itinéraires par l'ajout d'infrastructures piétonnes et cyclables. En complément à ces réaménagements, il importe de revoir les habitudes de déplacements de la communauté scolaire et de réduire la circulation automobile autour de l'école.

PRIVILÉGIER LES SOLUTIONS PERMANENTES

Les recommandations formulées visent à répondre aux problèmes identifiés par la communauté et à améliorer les conditions de pratique de la marche et du vélo. L'équipe de À pied, à vélo, ville active préconise les solutions les plus structurantes et permanentes possibles, tel l'aménagement de trottoirs, de sentiers et de bandes cyclables. Pour de véritables changements de comportement concernant la vitesse, un abaissement des limites de vitesse dans le cœur de la municipalité et fortement recommandé ainsi qu'un réaménagement des grands axes de circulation, en intégrant des mesures d'apaisement de la circulation.

La mise en place de brigadiers scolaires, aux intersections stratégiques, s'avère un élément clé pour permettre aux élèves de traverser en toute sécurité et diminuer le recours au transport scolaire. D'autres solutions sont également proposées, impliquant des délais de réalisation et des investissements moindres, comme le marquage de la chaussée et la signalisation des passages pour piétons.

POURSUIVRE LES ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION

En complément à ces recommandations qui portent sur l'amélioration du milieu, des actions de sensibilisation aux

avantages des déplacements collectifs et actifs sont tout aussi essentielles. À cet égard, l'école du Harfang-des-Neiges bénéficie de l'appui de l'équipe de À pied, à vélo, ville active pour proposer des activités de sensibilisation et de promotion. Le regroupement local de partenaires Cantons'active, très présent et actif dans le secteur, est également appelé à collaborer à la sensibilisation des jeunes. Le projet éducatif de l'école devrait avoir pour objectif d'éduquer les jeunes aux règles de circulation et au respect du code de la sécurité routière. Finalement, le rôle de la Sûreté du Québec est aussi très important en ce qui concerne la surveillance et la sensibilisation des usagers de la route.

VERS UN MILIEU FAVORABLE AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

L'ensemble des recommandations vise à favoriser d'abord un environnement propice à la pratique de la marche et du vélo aux abords de l'école du Harfang-des-Neiges pour en arriver à un changement dans les habitudes de déplacement des élèves. Le défi est grand et nécessite du temps, une implication continue des intervenants ainsi que des investissements. L'effort en vaut incontestablement la peine étant donné le potentiel élevé de transfert modal du transport scolaire vers le transport actif chez les élèves, en plus de contribuer à un milieu de vie sain et agréable pour tous les résidents du secteur.

RÉFÉRENCES

Association médicale Canadienne, Politique de l'AMC, Transport actif, 2009.

Communauté métropolitaine de Québec, Portail métropolitain. http://www.cmquebec.qc.ca/Centre_cmd/geoportail.aspx consulté en décembre 2013 2014.

Équipe Habitudes de vie/Maladies chroniques, Direction régionale de santé publique, Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Évaluation de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! dans 40 écoles primaires des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal, Janvier 2011.

Institut national de santé publique du Québec, Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec, avril 2011.

Kino Québec, Pour une population plus active, L'école, un milieu stimulant.

Ministère de la Santé et des Services sociaux, Pour une vision commune des environnements favorables à la saine alimentation, à un mode de vie physiquement actif et à la prévention des problèmes reliés aux poids, 2012.

John Pucher, Making Walking and Cycling Safer : Lessons from Europe, Transportation Quarterly, Vol. 54, No. 3, Summer 2000. <http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/VTPIpuchertq.pdf>, consulté en février 2013.

Juan Torres & Paul Lewis, Proximité et transport actif, le cas des déplacements entre l'école et la maison à Montréal et à Trois-Rivières, 2010.

Patri-Arch, Histoire et patrimoine, Ville de Lac-Delage, Rapport de Synthèse, septembre 2004.

Ville de Québec, Plan de mobilité durable, Pour vivre et se déplacer autrement, Janvier 2011.

ANNEXES

ANNEXE 1 – RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE SUR LES HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES



Résultats du questionnaire sur les habitudes de déplacement des élèves École du Harfang-des-Neiges Mai 2013

Nombre de parents répondants	222
Nombre d'élèves représentés	330
Taux de réponse	ND
Proportion d'élèves ayant droit au transport scolaire	49%

Proportion d'élèves qui fréquentent le service de garde	
Le matin	23%
Le midi	70%
Le soir	55%

Mode de transport habituel des élèves entre l'école et la maison	Le matin	Le midi	Le soir
À pied ou à vélo	5%	9%	5%
En autobus scolaire	69%	81%	46%
En voiture	26%	10%	50%
Variable	28%		

Raisons pour lesquelles les enfants ne vont pas à l'école à pied ou à vélo plus souvent:	
C'est trop loin	66%
J'ai des obligations	6%
J'ai peur	11%
Circulation automobile trop élevée	35%
Mon enfant arrive trop tôt	4%
Mon enfant seul	20%
Mon enfant est trop jeune	37%
Autres	4%

Intérêt des parents à laisser leurs enfants se déplacer à l'école à pied ou à vélo avec un trajet mieux aménagé:	
Très ou assez intéressé	42%
Peu ou pas du tout intéressé	58%

Intérêt pour un service d'accompagnement pédestre	
Oui	49%
Non	51%
Aucune réponse	0%

Distance entre le domicile et l'école	
Moins de 0,5 km	4%
De 0,5 à 1 km	10%
de 1 à 1,5 km	14%
Plus de 1,5 km	71%

Mode(s) de transport utilisé(s) par le parent répondant pour se rendre à son lieu de travail	
Automobile	96%
Transport en commun	2%
Marche	2%
Vélo	0%
Variable	3%
Travaille à la maison	13%

Les améliorations suggérées par les parents qui les inciteraient à laisser leurs enfants se rendre à l'école à pied ou à vélo plus souvent:

Aménagements cyclables sur: 1re Av, ch. du Hibou, Av. Tewkesbury, Lac Delage, boul. Talbot (48x)

Groupe de marcheurs ou de cyclistes avec accompagnateurs (21x)

Plus de brigadiers (11x)

Sentier sécurisé (11x)

Plus de trottoirs dans les rues (9x)

Avoir des surveillants adultes (8x)

Supports à vélos additionnels (8x)

Plus de surveillance policière pour contrôler la vitesse (6x)

Aménagements modérateur de la circulation (6x)

Un feu de circulation à l'intersection Hibou/de l'Église (5x)

Plus de traverses sécurisées (4x)

Abaisser les limites de vitesse (2x)

Éclairage pour l'automne

Entrée des écoliers à l'écart des autobus

Bornes de sécurité sur le bord de la chaussée

Panneaux «attention à nos enfants»

Enlever les zones de dépassement sur le chemin du Hibou

Journée(s) spéciale(s) à vélo pour les élèves loin

Départ du TCJC après l'ouverture du service de garde

Service de transport scolaire plus tard le soir

Autres commentaires et suggestions:

Faire de notre quartier un endroit où nos enfants peuvent être actifs et en sécurité dans

L'école est trop loin (43x)

Mon enfant est trop jeune (14x)

Vitesse automobile trop élevée (11x)

Le chemin n'est pas sécuritaire (5x)

Topographie (4x)

Plus en sécurité en autobus (3x)

Belle initiative (2x)

Diffuser de l'information sur les agressions(2x)

Pas sécuritaire pour les jeunes cyclistes à Stoneham

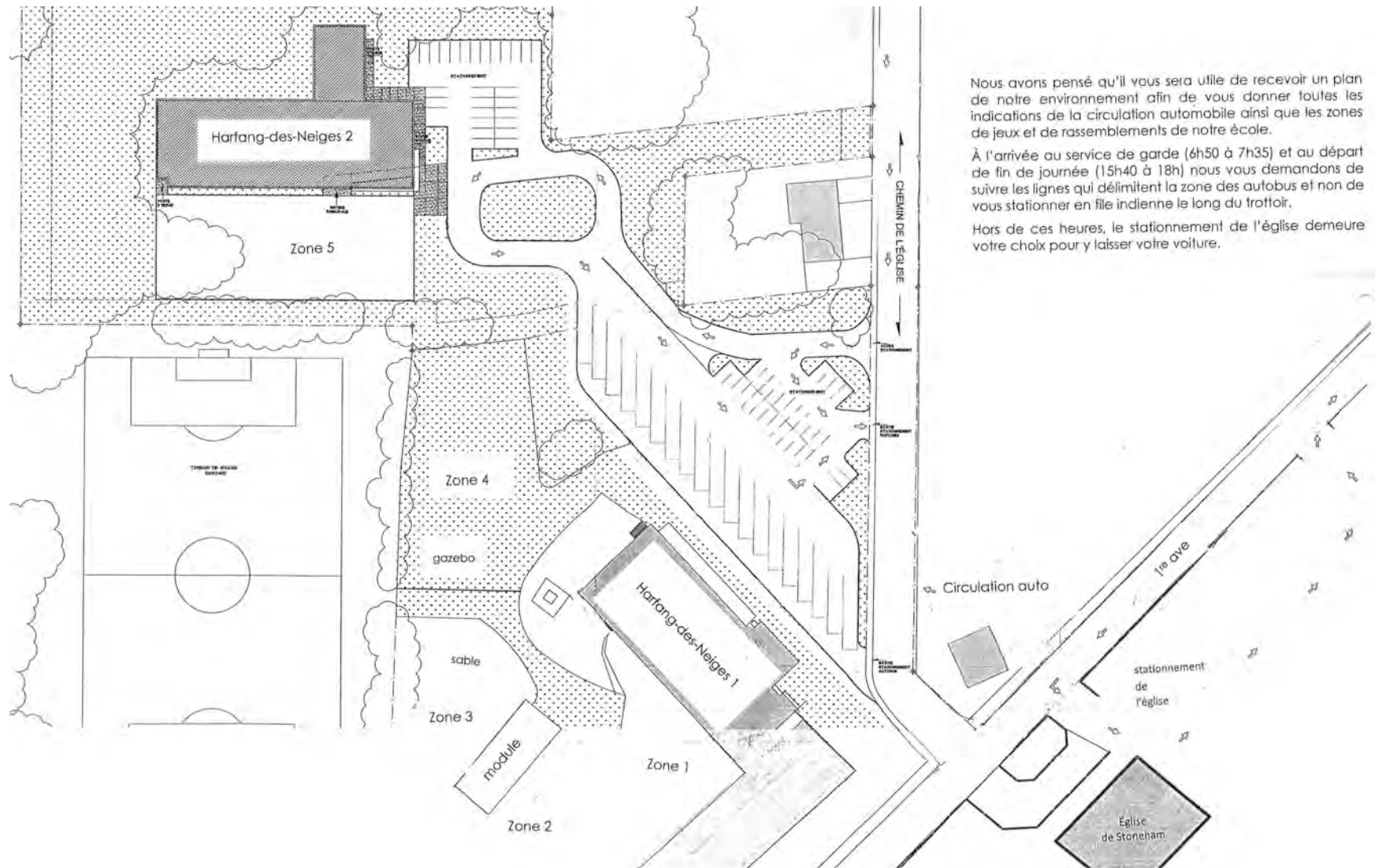
Favoriser le réseautage

Rues trop étroites

Chemin du Hibou dangereux

Horaire de travail ne le permet pas

ANNEXE 2 - PLAN DE CIRCULATION DE L'ÉCOLE DU HARFANG-DES-NEIGES



Nous avons pensé qu'il vous sera utile de recevoir un plan de notre environnement afin de vous donner toutes les indications de la circulation automobile ainsi que les zones de jeux et de rassemblements de notre école.

À l'arrivée au service de garde (6h50 à 7h35) et au départ de fin de journée (15h40 à 18h) nous vous demandons de suivre les lignes qui délimitent la zone des autobus et non de vous stationner en file indienne le long du trottoir.

Hors de ces heures, le stationnement de l'église demeure votre choix pour y laisser votre voiture.

ANNEXE 3 – RAPPORT DE MARCHÉ DE REPÉRAGE



À pied, à vélo ville active Rapport de marche de repérage

Date : _12 septembre 2013_____

École : _Harfang-des-Neiges_____

Participants :

Anne Mercier, directrice adjointe, école du Harfang-des-Neiges
Dejan Kolovic, responsable en transport scolaire, Commission scolaire des Premières-Seigneuries
Julie Lemieux, parent et présidente de l'OPP
Louis Desrosiers, directeur de l'urbanisme de la Ville de Stoneham
Hélène Gaucher, coordonnatrice de Canton s'active
François Du Sablon, conseiller municipal
Louis Bernier-Héroux, chargé de projets chez Accès transports viables
Katherine Jourdain, coordonnatrice – programmes de transport actif chez Vivre en Ville.

Résumé des principales forces et faiblesses identifiées :

Nombreuses affiches de campagne de sécurité routière

1^{re} Avenue

- Nouveau trottoir au nord du chemin de l'Église
- Zone scolaire bien signalée

Allées piétonnes

- Sentiers asphaltés (ou en voie de l'être), déneigés et éclairés
- Aménagement convivial et accueillant
- Vue dégagée, favorise le sentiment de sécurité
- Diminuent les distances de marche pour les piétons

Rues résidentielles

- Aucun trottoir
- Faibles débits de circulation observés
- Présence de mesures de modération de la circulation – étranglements avec des bollards

Sentier piéton depuis le complexe municipal

- Sentier sera asphalté et éclairé dans les prochains jours / semaines
- Municipalité en assure le déneigement
- Absence de signalisation indiquant la présence du sentier depuis la rue et le complexe municipal
- Absence de lien sécuritaire pour franchir le stationnement

Intersection de l'Église / Crècelle

- Absence de mesures pour faciliter la traversée des piétons
- Débit de circulation élevée à l'heure de la rentrée des classes

Intersection de l'Église/l'Épervier

- Aucun passage pour piétons pour relier le sentier piétonnier au trottoir de la rue de l'Église

Chemin de l'Église

- Rue en L
- Depuis chemin du Hibou – aucun panneau de limite de vitesse à 50 km/h. Premier panneau implanté après l'intersection du chemin de Crècelle.
- Segment E/O : interdiction de stationner
- Panneau de signal avancé de zone scolaire caché par de la végétation
- Aucun panneau de début de zone scolaire
- Nouveau CPE en construction : entrée via de l'Église et sortie sur la 1^{re} Avenue – circulation régie en fonction de la présence de l'école primaire

Stationnement / débarcadère de l'école

- 3 accès / 1 entrée / 2 sorties.
- Absence de signalisation pour indiquer l'entrée/sorties
- Accès larges

Absence d'accès piétonniers (marche et course) et cyclables depuis les différents développements périphériques de la municipalité de Stoneham et Tewkesbury : boulevard Talbot, chemin de la Grande-Ligne, Avenue de Tewkesbury, ouest du chemin du Hibou, chemins de la Sagamité, Murphy et de la Randonnée.

Résumé des principaux commentaires recueillis par les parents :

Chemin du Hibou (entre le IGA et le centre de ski) : besoin d'une voie séparée piétonne pour que les gens circulent de façon sécuritaire

Avenue Tewkesbury :

- Sentier séparé pour le transport actif
- Indications claires qu'il s'agit d'une route de montagne sinueuse comportant des enjeux de sécurité importants - visibilité et croisements de véhicules parfois dangereux.

Résidents de Lac Beauport, mais juste l'autre côté de l'autoroute (côté sud) et fréquentent l'école du Harfang-des-Neiges (un total 28 enfants habitent ce secteur) :

- Impossible de traverser sous le viaduc de façon sécuritaire : aucun trottoir ou voie protégée pour les piétons et les cyclistes.

Même problème pour ceux qui habitent le chemin de la Coulée, tout près du Mont Wright

Besoin d'harmoniser les démarches pour la ville et ses cantons.

Terrain de l'école	Éléments	Barèmes	Précisions
	Espace de circulation automobile	L'espace de circulation est-il adéquat Nombre d'entrées automobiles Nombre de sorties Sens unique Terre plein central Bande(s) végétale(s) Mesures de modération de la circulation précisez :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> _1_____ _2_____ Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Cheminements piétons	Espace réservé pour les piétons : Circulation des piétons selon un cheminement naturel Encombrement de l'espace pour piétons Précisez : Présence d'éclairage Présence d'allées piétonnes	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Allée piétonne depuis le complexe municipal à l'arrière du pavillon 2. Absence de signalisation du sentier.
Aménagements cyclables	Présence d'aménagement cyclable	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	30 espaces de stationnement à vélos, 2 supports de type râteliers, 2 supports de type clôture, installés sur une dalle de béton.
Débarcadère(s)	Arrêts de transport en commun Débarcadère(s) de transport scolaire Débarcadère(s) de transport adapté Débarcadère(s) pour les parents	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Espace pour recevoir 9 autobus, 5 minibus et 1 berline. Localisé au niveau du pavillon 2 alors que l'accueil au service de garde se fait au pavillon 1
Signalisation	Espace de stationnement réservé Entrée du stationnement Sortie du stationnement	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Faible signalisation dans le stationnement de l'école. Panneau interdiction d'entrée à la sortie pour les autobus scolaires.
Marquage	Lignes de stationnement Sens de circulation Marquage effacé Autre, précisez :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Petites flèches discrètes indiquent le sens de circulation, mais aucun marquage au niveau des entrées.
Vitesse	Limite de vitesse permise Perception de la vitesse	Non indiquée Faible	
Volume de circulation	Nombre approximatif de véhicules	_Non évalué_____	
Comportement des automobilistes observés	Demi-tour Circulation à contre-sens Stationnement en double file Stationnement en zone interdite Irrespect des piétons Autre(s) :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	La circulation des piétons est séparé de celles des automobilistes, ce qui évite réduit le risque d'irrespect des piétons.
Déneigement	Voie Neige :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Soufflée <input checked="" type="checkbox"/> Ramassée <input type="checkbox"/>	
Environnement de l'école	La marche est-elle agréable Présence de mobilier urbain Parcs, terrains de jeu, etc., visibles Éléments désagréables, précisez :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Quelques bancs à l'entrée du pavillon 1

Chemin de l'Église	Éléments	Barèmes	Précisions
	Voie de circulation	Type de voie : Locale Nombre de voies de circulation Nombre de voie(s) de stationnement Direction Sens unique Cul-de-sac Terre plein central Bande(s) végétale(s) Mesures de modération de la circulation précisez :	Locale <input type="checkbox"/> Coll. <input checked="" type="checkbox"/> Artère <input type="checkbox"/> R N' <input type="checkbox"/> _2_____ _0_____ N-S <input checked="" type="checkbox"/> E-O <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> _2_____ _>150 m_____
Connectivité	Nombre d'intersections Distance entre les intersections	_2_____ _>150 m_____	
Cheminements piétons	Trottoir : État du revêtement Encombrement Précisez : Accotement piéton Nombre d'entrées automobiles Les trottoirs sont-ils continus Présence d'éclairage Présence d'allées piétonnes	Aucun <input type="checkbox"/> 1 côté <input checked="" type="checkbox"/> 2 côtés <input type="checkbox"/> _excellent_____ Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> _Bacs à déchets_____ Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Privé : 10 Comm : 5 Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	IGA, 1 entrée et 2 sorties de l'école, entrée secondaire du bar laitier. Une garderie est également en construction.
Aménagements cyclables	Présence d'aménagement cyclable	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Débarcadère(s)	Arrêts de transport en commun Débarcadère(s) de transport scolaire Débarcadère(s) de transport adapté Débarcadère(s) pour les parents	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Arrêt de transport en commun - dans le stationnement du complexe municipal. Emplacements désignés pour le débarcadère des parents automobilistes - zone interdiction de stationner.
Signalisation	Zone scolaire : signal avancé Début de zone scolaire Passage piétons/écoliers : signal avancé Passage pour piétons Stationnement permis Durée / Période Arrêts interdits Durées / Périodes	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Interdit en tout temps Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Panneaux cachés par de la végétation.
Marquage	Ligne axiale Ligne de rive Passages piétons à blocs jaunes Marquage effacé Autre, précisez :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Zone école lentement	Marquage refait au début du mois de septembre.
Vitesse	Limite de vitesse permise Présence de panneaux Panneaux visibles Perception de la vitesse	_50 et 30 km/h_____ Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Élevée	30 km/h en zone scolaire. Panneaux cachés par de la végétation.
Volume de circulation	Nombre approximatif de véhicules	_Élevée_____	Plusieurs parents attendent à la dernière minute pour conduire leurs enfants à l'école plutôt que de leur faire prendre le transport scolaire.
Comportement des automobilistes observés	Demi-tour Circulation à contre-sens Stationnement en double file Stationnement en zone interdite Irrespect des piétons Autre(s) :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Automobilistes tournent dans le stationnement de l'école sans vérifier la présence de piétons sur le trottoir.
Type de véhicules observés	Automobiles Autobus scolaire Autobus de ville Camionnage	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Déneigement	Voie Neige : Trottoirs Allées piétonnes	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Soufflée <input type="checkbox"/> Ramassée <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Environnement de la rue	La marche est-elle agréable Présence de mobilier urbain Commerces, industries et instituts Résidences unifamiliales et à logements Parcs, terrains de jeu, piscines, etc Éléments désagréables, précisez :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Nombre : 3 Nombre : 10 Nombre : 0	

Éléments	Barèmes		Précisions
	Type de voie : Locale	Locale <input checked="" type="checkbox"/> Coll. <input type="checkbox"/> Artère <input type="checkbox"/> R N° <input type="checkbox"/>	
Voie de circulation	Type de voie : Locale	Locale <input checked="" type="checkbox"/> Coll. <input type="checkbox"/> Artère <input type="checkbox"/> R N° <input type="checkbox"/>	Cette rue est traitée avant tout parce qu'elle fait le lien entre le chemin de l'Église et les allées piétonnes.
	Nombre de voies de circulation	2	
Connectivité	Nombre d'intersections	1	
	Trottoir : Largeur État du revêtement Encombrement Précisez : Accotement piéton Nombre d'entrées automobiles Les trottoirs sont-ils continus Présence d'éclairage Présence d'allées piétonnes	Aucun <input checked="" type="checkbox"/> 1 côté <input type="checkbox"/> 2 côtés <input type="checkbox"/> _____m Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Privé : <10 Comm : 0 Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Discontinuité entre le trottoir du chemin de l'Église et les allées piétonnes qui desservent le développement résidentiel au nord.
Aménagements cyclables	Présence d'aménagement cyclable Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
Débarcadère(s)	Arrêts de transport en commun Débarcadère(s) de transport scolaire Débarcadère(s) de transport adapté Débarcadère(s) pour les parents	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Signalisation	Zone scolaire : signal avancé Début de zone scolaire Passage piétons/écoliers : signal avancé Passage pour piétons Stationnement permis Durée / Période Arrêts interdits Durée / Période	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Aucune signalisation Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Marquage	Ligne axiale Ligne de rive Passages piétons à blocs jaunes Marquage effacé Autre, précisez :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Vitesse	Limite de vitesse permise Présence de panneaux Panneaux visibles Perception de la vitesse	50 km/h Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Faible	
Volume de circulation	Nombre approximatif de véhicules	0	
Comportement des automobilistes observés	Demi-tour Circulation à contre-sens Stationnement en double file Stationnement en zone interdite Irrespect des piétons Autre(s) :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Autre(s) :	
	Type de véhicules observés	Automobiles Autobus scolaire Autobus de ville Camionnage	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Déneigement	Voie Neige : Soufflée <input checked="" type="checkbox"/> Ramassée <input type="checkbox"/>	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Environnement de la rue	La marche est-elle agréable Présence de mobilier urbain Commerces, industries et instituts Résidences unifamiliales et à logements Parcs, terrains de jeu, piscines, etc Éléments désagréables, précisez :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Nombre : 0 Nombre : <10 Nombre : <10 Nombre : 1	Mobilier à l'intérieur des allées piétonnes Parc à l'intersection du chemin du Harfang-des-Neiges et de l'allée piétonne.

Chemin de l'Épervier

Éléments	Barèmes		Précisions
	Type de voie : Locale	Locale <input type="checkbox"/> Coll. <input checked="" type="checkbox"/> Artère <input type="checkbox"/> R N° <input type="checkbox"/>	
Voie de circulation	Type de voie : Locale	Locale <input type="checkbox"/> Coll. <input checked="" type="checkbox"/> Artère <input type="checkbox"/> R N° <input type="checkbox"/>	Cette rue est traitée avant tout parce qu'elle fait le lien entre le chemin de l'Église et les allées piétonnes.
	Nombre de voies de circulation	2	
Connectivité	Nombre d'intersections	4	
	Trottoir : Largeur État du revêtement Encombrement Précisez : Accotement piéton Nombre d'entrées automobiles Les trottoirs sont-ils continus Présence d'éclairage Présence d'allées piétonnes	Aucun <input checked="" type="checkbox"/> 1 côté <input type="checkbox"/> 2 côtés <input type="checkbox"/> _____m Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Privé : <10 Comm : 1 Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Discontinuité entre le trottoir du chemin de l'Église et les allées piétonnes qui desservent le développement résidentiel au nord.
Aménagements cyclables	Présence d'aménagement cyclable Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
Débarcadère(s)	Arrêts de transport en commun Débarcadère(s) de transport scolaire Débarcadère(s) de transport adapté Débarcadère(s) pour les parents	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Signalisation	Zone scolaire : signal avancé Début de zone scolaire Passage piétons/écoliers : signal avancé Passage pour piétons Stationnement permis Durée / Période Arrêts interdits Durée / Période	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Aucune signalisation Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Marquage	Ligne axiale Ligne de rive Passages piétons à blocs jaunes Marquage effacé Autre, précisez :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Vitesse	Limite de vitesse permise Présence de panneaux Panneaux visibles Perception de la vitesse	50 km/h Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Volume de circulation	Nombre approximatif de véhicules Durée de l'observation	ND	Les relevés de comptage de la municipalité pourront compléter cette information.
Comportement des automobilistes observés	Demi-tour Circulation à contre-sens Stationnement en double file Stationnement en zone interdite Irrespect des piétons Autre(s) :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Autre(s) :	
	Type de véhicules observés	Automobiles Autobus scolaire Autobus de ville Camionnage	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Déneigement	Voie Neige : Soufflée <input checked="" type="checkbox"/> Ramassée <input type="checkbox"/>	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	
Environnement de la rue	La marche est-elle agréable Présence de mobilier urbain Commerces, industries et instituts Résidences unifamiliales et à logements Parcs, terrains de jeu, piscines, etc Éléments désagréables, précisez :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Nombre : 0 Nombre : <10 Nombre : 1 Arrière du IGA	Rue non marchée

Chemin de Crêcerelle

Intersection de l'Église _Crécerelle		Intersection de l'Église _de l'Épervier_	
Traversée des rues	Nombre d'approches : 3 Largeur de la traversée : 4 Dispositif(s) pour sécuriser la traversée : Arrêt N° de directions : 1 Feu piéton : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Passage pour piétons à blocs blancs : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Passage pour piétons à blocs jaunes : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Passage pour piétons à lignes parallèles : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Ligne(s) d'arrêt(s) : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Brigadier scolaire : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Brigadier élève : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Avancées de trottoir : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Géométrie adéquate : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autre(s), précisez :	Aucun élément pour faciliter ou sécuriser la traversée de la rue de l'Église, depuis Crécerelle.	
	Voitures stationnées : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Bancs de neige : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Bâtiments : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Végétation : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Tracé de la rue : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Dénivelé du terrain : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Chemin de l'Église, virage à 90 degrés, mais rayon de courbure grand. Absence de trottoir ou de zone d'attentes au coin SE. Absence de passage pour piétons pour relier le sentier piétonnier au trottoir de la rue de l'Église	
	Arrêts incomplets : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Irrespect du feu de circulation : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Demi-tour : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement dans l'intersection : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Irrespect des piétons : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Aucun piéton observé	
Obstacles à la visibilité	Voitures stationnées : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Bancs de neige : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Bâtiments : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Végétation : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Tracé de la rue : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Dénivelé du terrain : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	À l'approche du chemin du Hibou	
	Arrêts incomplets : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Irrespect du feu de circulation : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Demi-tour : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement dans l'intersection : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Irrespect des piétons : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Les relevés de comptage de la municipalité pourront compléter cette information.	
	Arrêts incomplets : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Irrespect du feu de circulation : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Demi-tour : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement dans l'intersection : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Irrespect des piétons : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	Aucun parc visible sur la 1 ^{re} Avenue, selon les informations recueillies, il serait situé derrière l'église. L'ajout d'une signalisation pour indiquer sa présence pourrait être intéressante.	

Éléments	Barèmes		Précisions
	Localité <input type="checkbox"/> Coll. <input type="checkbox"/>	Artère <input checked="" type="checkbox"/> R N° <input type="checkbox"/>	
Voie de circulation	Type de voie : Locale Nombre de voies de circulation : 2 Nombre de voie(s) de stationnement : 0 Direction : N-S <input checked="" type="checkbox"/> E-O <input type="checkbox"/> Sens unique : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Cul-de-sac : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Terre plein central : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Bande(s) végétale(s) : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Mesures de modération de la circulation : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> précisez :		
	Nombre d'intersections : 4 Distance entre les intersections : >500 m		
Connectivité	Trottoir : Aucun <input type="checkbox"/> 1 côté <input checked="" type="checkbox"/> 2 côtés <input type="checkbox"/> État du revêtement : Excellent <input type="checkbox"/> Encombrement : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Précisez : Bacs à déchets : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Accotement piéton : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Nombre d'entrées automobiles : Privé : >25 Comm : 3 Les trottoirs sont-ils continus : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Présence d'éclairage : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Présence d'allées piétonnes : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Présence d'aménagement cyclable : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		Dépanneur, bar laitier/ chocolaterie et bureau de poste.
	Arrêts de transport en commun : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Débarcadère(s) de transport scolaire : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Débarcadère(s) de transport adapté : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Débarcadère(s) pour les parents : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
Cheminements piétons	Zone scolaire : signal avancé : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Début de zone scolaire : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Passage piétons/écoliers : signal avancé : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Passage pour piétons : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement permis : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Aucune signalisation : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		Le panneau de signal avancé de zone scolaire, en direction sud, est manquant. Le passage pour piétons, à l'approche du chemin du Hibou, n'est pas signalé.
	Durée / Période : Arrêts interdits : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Durée / Période : Ligne axiale : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Ligne de rive : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Passages piétons à blocs jaunes : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Marquage effacé : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Autre, précisez : Zone école lentement		
Aménagements cyclables	Limite de vitesse permise : 70, 50 et 30 km/h Présence de panneaux : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Panneaux visibles : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Perception de la vitesse : Élevée, variations : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		À l'approche du chemin du Hibou
	Nombre approximatif de véhicules : Moyenne :		
Débarcadère(s)	Demi-tour : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Circulation à contre-sens : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement en double file : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement en zone interdite : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Irrespect des piétons : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
	Autre(s) : Automobiles : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autobus scolaire : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autobus de ville : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Camionnage : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		
Signalisation	Voie : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Neige : Soufflée <input type="checkbox"/> Ramassée <input checked="" type="checkbox"/> Trottoirs : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Allées piétonnes : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
	La marche est-elle agréable : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Présence de mobilier urbain : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Commerces, industries et instituts : Nombre : 3 Résidences unifamiliales et à logements : Nombre : >25 Parcs, terrains de jeu, piscines, etc : Nombre : 0 Éléments désagréables, précisez :		
Marquage	Ligne axiale : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Ligne de rive : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Passages piétons à blocs jaunes : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Marquage effacé : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Autre, précisez : Zone école lentement		La limite de vitesse varie de 70 aux entrées de la municipalité, à 50 puis à 30 pour remonter à 50 puis à 70. Peut devenir confondant pour les automobilistes.
	Limite de vitesse permise : 70, 50 et 30 km/h Présence de panneaux : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Panneaux visibles : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Perception de la vitesse : Élevée, variations : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
Vitesse	Nombre approximatif de véhicules : Moyenne :		Les relevés de comptage de la municipalité pourront compléter cette information.
	Demi-tour : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Circulation à contre-sens : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement en double file : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement en zone interdite : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Irrespect des piétons : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
Volume de circulation	Autre(s) : Automobiles : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autobus scolaire : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autobus de ville : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Camionnage : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		
	Voie : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Neige : Soufflée <input type="checkbox"/> Ramassée <input checked="" type="checkbox"/> Trottoirs : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Allées piétonnes : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
Comportement des automobilistes observés	La marche est-elle agréable : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Présence de mobilier urbain : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Commerces, industries et instituts : Nombre : 3 Résidences unifamiliales et à logements : Nombre : >25 Parcs, terrains de jeu, piscines, etc : Nombre : 0 Éléments désagréables, précisez :		Aucun parc visible sur la 1 ^{re} Avenue, selon les informations recueillies, il serait situé derrière l'église. L'ajout d'une signalisation pour indiquer sa présence pourrait être intéressante.
	Type de véhicules observés : Automobiles : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autobus scolaire : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autobus de ville : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Camionnage : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		
Type de véhicules observés	Voie : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Neige : Soufflée <input type="checkbox"/> Ramassée <input checked="" type="checkbox"/> Trottoirs : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Allées piétonnes : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
	La marche est-elle agréable : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Présence de mobilier urbain : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Commerces, industries et instituts : Nombre : 3 Résidences unifamiliales et à logements : Nombre : >25 Parcs, terrains de jeu, piscines, etc : Nombre : 0 Éléments désagréables, précisez :		
Dénéigement	La marche est-elle agréable : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Présence de mobilier urbain : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Commerces, industries et instituts : Nombre : 3 Résidences unifamiliales et à logements : Nombre : >25 Parcs, terrains de jeu, piscines, etc : Nombre : 0 Éléments désagréables, précisez :		Aucun parc visible sur la 1 ^{re} Avenue, selon les informations recueillies, il serait situé derrière l'église. L'ajout d'une signalisation pour indiquer sa présence pourrait être intéressante.
	Type de véhicules observés : Automobiles : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autobus scolaire : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Autobus de ville : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Camionnage : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>		
Environnement de la rue	Voie : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Neige : Soufflée <input type="checkbox"/> Ramassée <input checked="" type="checkbox"/> Trottoirs : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Allées piétonnes : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>		
	La marche est-elle agréable : Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Présence de mobilier urbain : Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Commerces, industries et instituts : Nombre : 3 Résidences unifamiliales et à logements : Nombre : >25 Parcs, terrains de jeu, piscines, etc : Nombre : 0 Éléments désagréables, précisez :		

Éléments	Barèmes	Précisions
Voie de circulation	Type de voie : Locale Nombre de voies de circulation Nombre de voie(s) de stationnement Direction Sens unique Cul-de-sac Terre plein central Bande(s) végétale(s) Mesures de modération de la circulation précisez :	Locale <input type="checkbox"/> Coll. <input type="checkbox"/> Artère <input checked="" type="checkbox"/> R N° <input type="checkbox"/> 2 0 N-S <input checked="" type="checkbox"/> E-O <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
	Route sous juridiction du MTQ, mais non numérotée.	
Connectivité	Nombre d'intersections Distance entre les intersections	ND 350 à 1000 m
Cheminements piétons	Trottoir : État du revêtement Nombre d'entrées automobiles Présence d'éclairage Présence d'allées piétonnes	Aucun <input type="checkbox"/> 1 côté <input checked="" type="checkbox"/> 2 côtés <input type="checkbox"/> ND Privé : ND Comm : ND Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Aménagements cyclables	Présence d'aménagement cyclable	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Débarcadère(s)	Arrêts de transport en commun Débarcadère(s) de transport scolaire Débarcadère(s) de transport adapté Débarcadère(s) pour les parents	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Signalisation	Zone scolaire : signal avancé Début de zone scolaire Passage piétons/écoliers : signal avancé Passage pour piétons Stationnement permis Durée / Période Arrêts interdits Durée / Période	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Aucune signalisation Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Marquage	Ligne axiale Ligne de rive Passages piétons à blocs jaunes Marquage effacé Autre, précisez :	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Vitesse	Limite de vitesse permise Présence de panneaux Panneaux visibles Perception de la vitesse	70 km/h Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Élevée
Volume de circulation	Nombre approximatif de véhicules Durée de l'observation	ND minutes
Comportement des automobilistes observés	Demi-tour Circulation à contre-sens Stationnement en double file Stationnement en zone interdite Irrespect des piétons Autre(s) :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Autre(s) :
Type de véhicules observés	Automobiles Autobus scolaire Autobus de ville Camionnage	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Déneigement	Voie Neige : Trottoirs Allées piétonnes	Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Soufflée <input type="checkbox"/> Ramassée <input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>
Environnement de la rue	La marche est-elle agréable Présence de mobilier urbain Commerces, industries et instituts Résidences unifamiliales et à logements Parcs, terrains de jeu, piscines, etc Éléments désagréables, précisez :	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Nombre : ND Nombre : >25 Nombre : 0

Chemin du Hibou

Intersection	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes	Traversée des rues	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes
Intersection du Hibou / de l'Église / du Golf	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes	Traversée des rues	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes
	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes	Traversée des rues	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes
	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes	Traversée des rues	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes
Intersection du Hibou / 1 ^{re} Avenue	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes	Traversée des rues	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes
	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes	Traversée des rues	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes
	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes	Traversée des rues	Obstacles à la visibilité	Comportement des automobilistes



CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT FRÉDÉRIC BACK

870, avenue De Salaberry, bureau 307

Québec (Québec) G1R 2T9

Tél.: 418 648-1242 – Téléc.: 418 524-4112

monecole@transportsviables.org