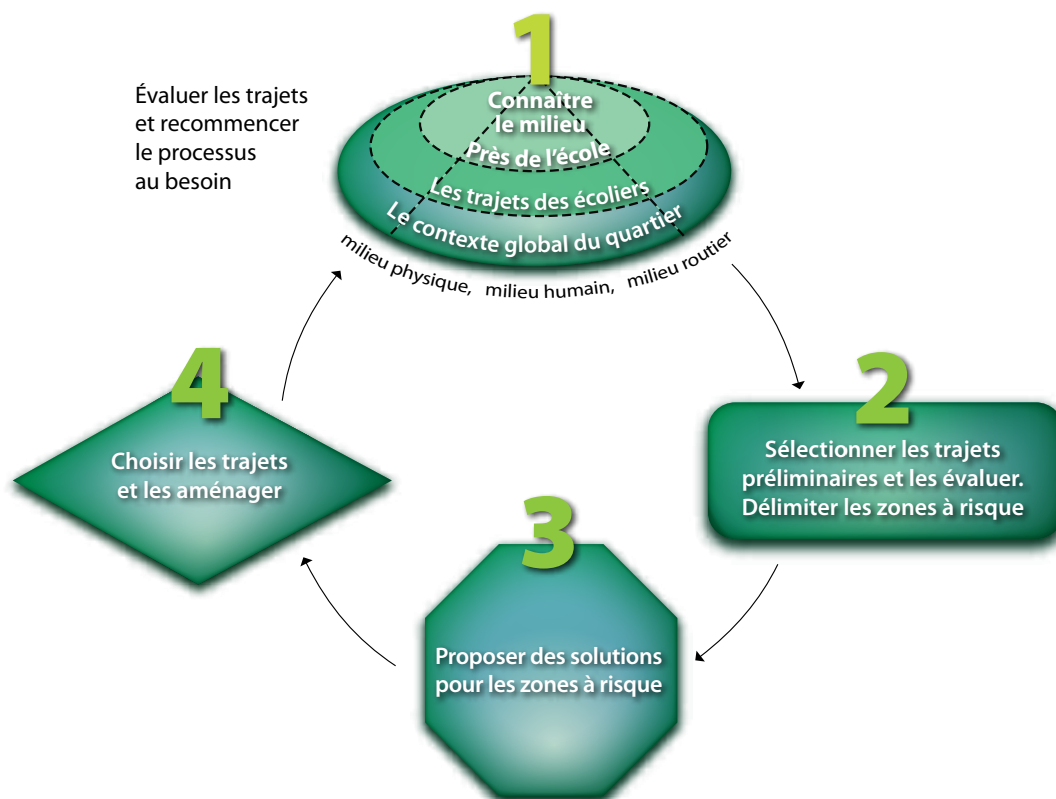


Les activités du guide

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

Les étapes de la méthode



La démarche à suivre pour implanter des trajets scolaires

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

Les étapes de caractérisation des trajets scolaires

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

La connaissance du milieu

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

Les sources d'information

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les solutions envisageables

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

Les aménagements envisageables

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