

Vélo Québec

Plan de déplacement

Écoles des Trois-Sources et Marc-André-Fortier Commission scolaire des Grandes-Seigneuries

École Mary Gardner New Frontiers School Board

Ville de Châteauguay / Février 2018







À pied, à vélo, ville active est un programme visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens.

Mandataire du programme dans votre région :



École des Trois-Sources

85, rue Prince, Châteauguay (Québec) J6K 3Z9

École Marc-André-Fortier

121, rue Prince, Châteauguay (Québec) J6K 5J2

École Mary Gardner

42, rue St-Hubert, Châteauguay (Québec) J6K 3K8

Équipe de travail (Nature-Action Québec)

Chargée de projets : Jacinthe Guimont

Recherche et rédaction : Réal Gagné

Photos: Nature-Action Québec

Géomatique : Prosper Ravo

Nature-Action Québec est le fier partenaire régional de Vélo Québec pour le déploiement du programme À pied, à vélo, ville active en Montérégie et dans les Laurentides.





120, rue Ledoux Belœil (Québec) J3G 0A4 450 536-0422 www.nature-action.qc.ca 1251, rue Rachel Est Montréal (Québec) H2J 2J9 514 521-8356 www.velo.qc.ca/monecole

«Le concept des plans de déplacement scolaire a été développé dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active de Vélo Québec».

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source : Nature-Action Québec, 2018. Plan de déplacement Écoles des Trois-Sources, Marc-André-Fortier et Mary Gardner - Châteauguay Présenté dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active

TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte	4
1. L'état de la situation	6 7 8
2. Inventaire des mesures d'intervention existantes et projetées (ensemble du territoire)	11
3. Enjeux et pistes de solution (ensemble du territoire)	12
4. Potentiel pour le transport actif	25
5. Conclusion	27
6. Liste des annexes	28
LISTE DES TABLEAUX	
Tableau 1 : Caractéristiques générales de l'école des Trois-Sources	7
Tableau 2 : Horaire du service de garde	
Tableau 3 : Caractéristiques générales de l'école Marc-André-Fortier	8
Tableau 4 : Horaire du service de garde	
Tableau 5 : Caractéristiques générales de l'école Mary Gardner	9
Tableau 6 : Horaire du service de garde	
Tableau 7 : Identification des mesures qui favorisent le transport actif ou la sécurité	11
Tableau 8 : Enjeux et pistes de solution (ensemble du territoire)	12
LISTE DES CARTES	
Carte 1 : Localisation des corridors actifs/scolaires pour le secteur des trois écoles	23
LISTE DES ANNEXES	
Annexe 1 : Plan de stationnement pour vélos	29
Annexe 2 : Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves	45
Annexe 3 : Liens du programme À pied, à vélo, ville active	
avec le programme de l'école québécoise	52
Annexe 4 : Fiche de suivi du plan de déplacement	

Mise en contexte

Le présent plan de déplacement est à la fois un document technique et un outil de mobilisation. Il est d'abord un *document technique* puisqu'il identifie les principaux enjeux relatifs au transport actif et propose des pistes de solution pour chacun des intervenants concernés afin d'améliorer les conditions de déplacement des familles sur le trajet qui relie le domicile à l'école. On y retrouve également un rapport d'expertise des stationnements pour vélos en annexe. Pour obtenir un portrait juste de la réalité, le plan de déplacement est élaboré après la réalisation d'une marche de repérage aux environs de l'école. On y invite des élus, des professionnels de divers services municipaux, des membres du personnel de l'école, des parents et parfois même des élèves afin d'identifier les problématiques telles que le comportement dangereux de certains usagers de la route, des aménagements peu sécuritaires ou de la signalisation inadéquate. Cette marche de repérage s'est déroulée le 13 novembre 2017 dans le secteur des écoles des Trois-Sources, Marc-André-Fortier et Mary Gardner.

Ce plan est aussi un outil de mobilisation, car il s'adresse aux administrations scolaires, aux services de police, aux élus et aux spécialistes en planification des municipalités concernées. Le plan devient donc une référence indispensable pour mettre en marche des solutions concrètes afin de faciliter les déplacements actifs des enfants et de leurs parents.

Limites du mandat

Les recommandations contenues dans la section « Enjeux et recommandations » de ce plan de déplacement constituent des pistes de solution pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes pour se rendre à l'école. Ces pistes de solution sont inspirées du Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes réalisé par Vélo Québec. Elles doivent donc être interprétées comme des suggestions de bonnes pratiques en aménagement que nous jugeons appropriées en regard



des différentes problématiques observées. Il est donc important de mentionner qu'il incombe aux différents services concernés de la ville ou de la municipalité de valider la faisabilité de ces mesures ainsi que d'évaluer les différentes contraintes techniques à leur mise en place.

Remerciements

Vélo Québec tient à remercier ses nombreux partenaires pour leur appui pour favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment autour des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens. La réalisation de ce plan de déplacement n'aurait pu être possible sans le concours d'organismes et individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité de nos enfants.

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



Nature-Action Québec remercie particulièrement les directions des Trois-Sources, Marc-André-Fortier et Mary Gardner, la Ville de Châteauguay, le Service de police de Châteauguay, le CISSS de la Montérégie-Ouest de même que les commissions scolaires des Grandes-Seigneuries et New Frontiers pour leur précieuse collaboration. Nous remercions également les gens présents lors de la marche de repérage.

Marche de repérage du 13 novembre 2017

Annie Larivée Directrice – école des Trois-Sources

Diane Carlesso Directrice – école Marc-André-Fortier

Mario Leboeuf Parent du CE – école Marc-André-Fortier

Lynn Harkness Directrice – école Mary Gardner

Kimberly Hindle Directrice adjointe – école Mary Gardner

Julie Larivière Régisseur transport – Commission scolaire des Grandes-Seigneuries

François Riou Agent-circulation – Service de police de Châteauguay

Marc Lefebvre Sergent – Service de police de Châteauguay

Christian Cléroux Directeur de l'aménagement du territoire – Ville de Châteauguay

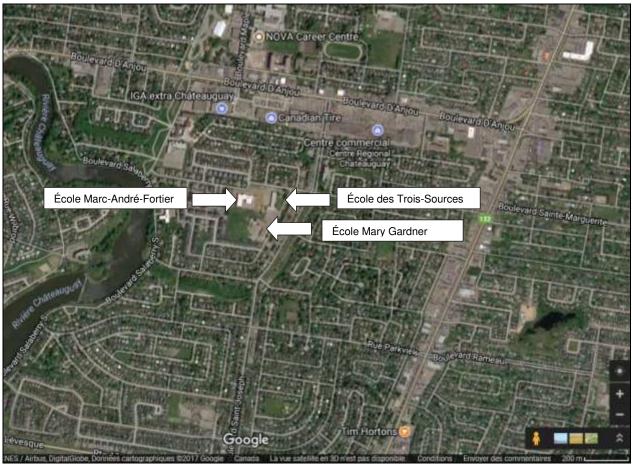
Martin LeBrasseur Ingénieur municipal – Ville de Châteauguay

Karine Hébert Agente de promotion de la santé – CISSS de la Montérégie-Ouest

1. L'état de la situation

1.1. Portrait général du secteur

Les écoles des Trois-Sources, Marc-André-Fortier et Mary Gardner sont situées en Montérégie dans la Ville de Châteauguay qui compte 49 050 habitants¹.



Source : Google Maps, 2018

Localisation des écoles sur le territoire de Châteauguay

Ce plan de déplacement se veut un portrait des habitudes de déplacement des élèves et des infrastructures liées au transport actif pour les écoles des Trois-Sources, Marc-André-Fortier et Mary Gardner. La proximité des établissements scolaires justifie que les enjeux soient regroupés ensemble et présentés dans un même tableau.

Les trois écoles sont accessibles à vélo par les pistes des rues Prince et Saint-Joseph. Il manque cependant quelques sections au croisement des deux axes.

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

1.2 Caractéristiques des écoles

1.2.1 École des Trois-Sources



Photo : Google Street View, juillet 2016

Tableau 1 : Caractéristiques générales de l'école des Trois-Sources

Nom	Des Trois-Sources
Commission scolaire	Des Grandes-Seigneuries
Nombre d'élèves	315
Nombre d'employés	52 (+ plusieurs bénévoles par jour)
Type d'école	Primaire
Transport scolaire	8 autobus et 4 berlines 257 élèves sont transportés Distance pour le transport scolaire: 0,6 km pour le préscolaire - 0 marcheur; 1,2 km pour les 1er et 2e cycles - 7 marcheurs; 1,6 km pour le 3e cycle - 9 marcheurs; Total: 16 élèves marcheurs.
Nombre de brigadiers scolaires adultes	1 (intersection des rues Saint-Joseph et Prince)

Tableau 2 : Horaire du service de garde

	Période	Nb d'élèves (%)
Service de garde du matin	À partir de 6 h 30	85 (27%)
Service de garde de l'après-midi	Jusqu'à 18 h 10	85 (27%)

1.2.2 École Marc-André-Fortier



Tableau 3 : Caractéristiques générales de l'école Marc-André-Fortier

Nom	Marc-André-Fortier
Commission scolaire	Des Grandes-Seigneuries
Nombre d'élèves	432
Nombre d'employés	42
Type d'école	Primaire,
Transport scolaire	2 autobus, 1 minibus et 3 berlines 124 élèves sont transportés Distance pour le transport scolaire: 0,6 km pour le préscolaire - 6 marcheurs; 1,2 km pour les 1er et 2e cycles - 61 marcheurs; 1,6 km pour le 3e cycle - 126 marcheurs; Total : 193 élèves marcheurs.
Nombre de brigadiers scolaires adultes	1 (intersection des rues Saint-Joseph et Prince)

Tableau 4 : Horaire du service de garde

	Période	Nb d'élèves (%)
Service de garde du matin	6 h 30 à 8 h	70 (16,2 %)
Service de garde de l'après-midi	15 h 15 à 18 h	150 (34,7 %)

1.2.3 École Mary Gardner



Tableau 5 : Caractéristiques générales de l'école Mary Gardner

Nom	Mary Gardner
Commission scolaire	New Frontiers School Board
Nombre d'élèves	356
Nombre d'employés	45 (+ 5 à 10 bénévoles)
Type d'école	Primaire
Transport scolaire	5 autobus 175 élèves sont transportés
Nombre de brigadiers scolaires adultes	2 (intersections Saint-Joseph et Prince ainsi que Saint-Joseph et Saint-Eugène)

Tableau 6 : Horaire du service de garde

	Période	Nb d'élèves
Service de garde du matin	À partir de 6 h 30	Entre 25 et 100
Service de garde de l'après- midi	À partir de 15 h 10	Entre 25 et 75

2. Inventaire des mesures d'intervention existantes et projetées (ensemble du territoire)

Tableau 7 : Identification des mesures qui favorisent le transport actif ou la sécurité

Photo	Emplacement	Intervention	Acteurs concernés	Réalisation
THE PARTY OF THE P	Secteur des trois écoles	 Débarcadère d'autobus conjoint hors-rue pour les écoles des Trois-Sources et Marc-André-Fortier sur la rue Prince. Débarcadère d'autobus hors rue pour l'école Mary Gardner. Signalisation de zone scolaire. Signalisation de limite de vitesse à 30 km/h. Présence d'un brigadier scolaire aux intersections suivantes : Prince et Saint-Joseph ainsi que Prince et Saint-Eugène. Réseau cyclable partiel (pistes interrompues sur le boulevard Saint-Joseph et sur la rue Prince). Malgré les aménagements en place en faveur des piétons et cyclistes, l'équipe de travail a remarqué un certain nombre de mauvaises habitudes de la part des élèves, notamment : ne pas marcher sur les trottoirs; ne pas utiliser les passages pour piétons. 	Commission scolaire New Frontiers Ville de Châteauguay	Réalisé Réalisé Réalisé

3. Enjeux et pistes de solution (ensemble du territoire) Tableau 8 : Enjeux et pistes de solution (ensemble du territoire)

			Piste	es de	e solution (/ pour le suivi des recommandations)
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay √
Signalisation standard de corridor scolaire pour l'identification des rues Exemples de marquage au sol	1. Généralités (corridors actifs/scolaires) « l'implantation de trajets scolaires ne doit en aucun cas créer un faux sentiment de sécurité. Il se peut que certaines routes ou rues ne soient pas propices aux déplacements sécuritaires des enfants et l'implantation de ces trajets devra les éviter ou proposer des mesures importantes telles que des interventions sur le plan des infrastructures de transport. » Source: (Redécouvrir le chemin de l'école: Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire. Gouvernement du Québec, 2009, 59 pages.)	1) Les élèves n'optent pas toujours pour le trajet le plus sécuritaire sur le chemin de l'école. 1) Les élèves n'optent pas toujours pour le trajet le plus sécuritaire sur le chemin de l'école.	 a) Réaliser des activités de sensibilisation et d'éducation avec les élèves et les parents sur le transport actif et spécifiquement sur les corridors actifs/scolaires. (voir en annexe - Liste des activités). Certaines périodes de l'année peuvent être de bonnes occasions pour tenir de telles activités, par exemple le mois international de la marche vers l'école en octobre et la semaine nationale de la sécurité en mai. b) Inclure la carte des corridors actifs/scolaires dans l'agenda scolaire. c) Rendre la carte des corridors actifs/scolaires disponible sur le site Internet de l'école et distribuer la carte aux parents, au besoin. d) Sensibiliser les parents à déterminer avec leurs enfants le meilleur trajet pour se rendre à l'école. 		Le choix des rues identifiées comme corridors actifs/scolaires doit se baser sur l'exposition au risque le plus faible et en limitant au minimum les conflits potentiels des piétons et des cyclistes avec les automobilistes. e) D'après les commentaires recueillis lors de la marche de repérage, les rues suivantes nous apparaissent les plus susceptibles d'être identifiées comme corridors actifs/scolaires dans une première phase : • rue Prince (entre l'avenue de la Verdure et la rue Sullivan); • rue Saint-Eugène (entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Laurier); • rue Saint-Hubert (entre les rues Prince et des Bouleaux); • boulevard Saint-Joseph (entre les rues Parkview et Chénier); • rue Sullivan (entre le boulevard Saint-Joseph et le parc Joseph-Petrelli). Se référer à la carte des corridors actifs/scolaires f) Identifier les corridors actifs/scolaires à l'aide de la signalisation jaune fluorescente pour les automobilistes minimalement à chaque intersection et de marquage au sol pour les piétons. g) Concevoir un plan de communication pour sensibiliser l'ensemble de la population aux corridors actifs/scolaires. h) Afficher la carte des corridors actifs/scolaires sur le site Internet de la Ville. i) Déneiger prioritairement les rues et les trottoirs identifiés comme corridors actifs/scolaires ainsi que les sentiers multifonctionnels actuels et proposés. i) Aménager des passages pour piétons à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées blanches ou jaunes) aux intersections pour toutes les rues identifiées comme corridors actifs/scolaires. j) Interdire le stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection ou d'un passage pour piétons par la signalisation appropriée, le marquage au sol de zones hachurées ou des bordures de trottoirs peintes en jaune. Service de police de Châteauguay k) Collaborer aux activités de sensibilisation et d'éducation avec les élèves et les parents sur les corridors actifs/scolaires.

			Pistes	s de	solution (/ pour le suivi des recommandations)
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay
Photo: Google Street View, aout 2015	Rue Prince entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Sullivan	Présence d'un sentier de moins de 1,5 m de largeur marqué par une ligne.			a) Aménager un trottoir pour remplacer le sentier réalisé avec une ligne de rive en marquage au sol en raison de l'identification de cette section de rue comme corridor actif/scolaire. Pour les trottoirs, Vélo Québec recommande « d'aménager des trottoirs d'une largeur minimale de 1,5 m et de 1,8 m pour le confort des piétons lorsqu'ils se croisent, en particulier lorsque le trottoir borde la chaussée, et pour maintenir un corridor dégagé et large en hiver.» (Vélo Québec Association, 2009. Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)
Photo: Google Street View, aout 2015	3. Rue Sullivan entre le boulevard Saint-Joseph et le parc Joseph- Petrelli	Absence d'infrastructures pour les piétons et cyclistes.			a) Aménager un trottoir en bordure de rue en raison de l'identification de cette section de rue comme corridor actif/scolaire. Dans l'impossibilité d'aménager un trottoir, réaliser un sentier avec une ligne de rive en marquage au sol, comme c'est le cas pour la rue Prince entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Sullivan.
Photo: Google Street View, aout 2015	4. Rue Saint-Eugène entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Laurier	 Interruption du trottoir à environ 50 m du boulevard Saint-Joseph. Visibilité réduite en raison d'un tracé en courbe après l'interruption du trottoir. Rue étroite. 			a) Poursuivre le trottoir en bordure de rue en raison de l'identification de cette section de rue comme corridor actif/scolaire. Dans l'impossibilité d'aménager un trottoir, réaliser un sentier avec une ligne de rive en marquage au sol, comme c'est le cas pour la rue Prince entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Sullivan.

			Pist	es de	e solution (/ pour le suivi des recommandations)
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay √
Photo: Google Street View, juillet 2016	5. Rue Prince devant l'école des Trois- Sources * Les recommandations concernant le débarcadère des parents visent la sécurité des élèves et non l'utilisation de l'automobile pour le trajet domicile-école.	 Signalisation d'interdiction de stationner du côté de l'école peu visible en raison d'un mauvais positionnement. Absence de signalisation de stationnement du côté opposé à l'école (zone de débarcadère pour les parents). Utilisation du stationnement du personnel par certains parents comme débarcadère. Traversée de plusieurs élèves entre les véhicules des parents stationnés du côté opposé à l'école. 	 a) Mettre une signalisation de type :«Réservé au personnel». b) Distribuer aux parents en début d'année un plan identifiant les différentes zones de débarcadère (autobus, parents). Voir l'exemple en annexe. c) Mettre en place un pédibus ou un projet de jumelage d'élèves marcheurs. 		d) Modifier la signalisation de stationnement de façon à : • créer une nouvelle zone débarcadère de parents du côté de l'école avec une signalisation de type « Stationnement interdit sauf zone de débarcadère 15 minutes maximum entre 7h et 9h30 ainsi qu'entre 15h30 et 17h (ou de 7h à 17h) du lundi au vendredi de septembre à juin». • instaurer une signalisation d'interdiction d'immobiliser son véhicule du côté opposé à l'école, entre 7h et 9h30 ainsi qu'entre 15h30 et 17h (ou de 7h à 17h) du lundi au vendredi de septembre à juin». Avantages: • débarcadère du côté de l'école; • accès à un trottoir jusqu'à l'accès à la cour; • présence de voitures stationnées d'un seul côté de rue à la fois; • disponibilité accrue de stationnement en dehors des heures d'école. Inconvénients: • risque accru de manœuvres de virage en U; • résistance des citoyens et nouvelles habitudes à prendre. Service de police de Châteauguay e) Faire des opérations policières pour faire respecter la signalisation de stationnement. f) Collaborer aux activités de sensibilisation et d'éducation avec les élèves et les parents sur le transport actif.

			Piste	es de	e solution (/ pour le suivi des recommandations)
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay
	6. Rue Prince à l'intersection de la rue de Liège * Les recommandations concernant le débarcadère des parents visent la sécurité des élèves et non l'utilisation de l'automobile pour le trajet domicile-école.	 Achalandage, congestion et manœuvres de virage en U. Visibilité réduite à l'intersection en raison du stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection. Circulation d'enfants sur la rue de Liège du côté opposé au trottoir et en diagonale vers l'intersection. Traversée d'élèves au travers du débarcadère d'autobus et d'un espace gazonné adjacent pour rejoindre la cour d'école. 	 a) Réaliser des activités de sensibilisation et d'éducation auprès des élèves sur le transport actif en début d'année scolaire et/ou au printemps (voir en annexe - Liste des activités). b) Installer une clôture dans la partie gazonnée en bordure du débarcadère d'autobus. c) Reconfiguration de l'espace gazonné adjacent su débarcadère d'autobus en débarcadère de parents. 		d) Interdire les manœuvres de virages en U par la signalisation appropriée. Se référer au schéma 1 e) Interdire le stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection par la signalisation appropriée, le marquage au sol de zones hachurées ou des bordures de trottoirs peintes en jaune. Service de police de Châteauguay f) Faire des opérations policières pour faire respecter la signalisation de stationnement. g) Collaborer aux activités de sensibilisation et d'éducation avec les élèves et les parents sur le transport actif.

			Piste	es de	e solution (/ pour le suivi des recommandations)	_
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay	J
	7. Rue Prince devant l'école Marc-André- Fortier * Les recommandations concernant le débarcadère des parents visent la sécurité des élèves et non l'utilisation de l'automobile pour le trajet domicile-école.	 Rue étroite et présence d'une courbe. Achalandage, congestion et manœuvres fréquentes de virage en U. Stationnement de plusieurs parents dans la courbe de chaque côté de la rue, et ce malgré la signalisation d'interdiction de stationner du côté de l'école. Traversée de plusieurs élèves entre les véhicules des parents stationnés du côté opposé à l'école. 	 a) Distribuer aux parents en début d'année un plan identifiant les différentes zones de débarcadère d'autobus et de parents (voir l'exemple en annexe). b) Mettre en place un pédibus ou un projet de jumelage d'élèves marcheurs. 		Se référer au schéma 1 c) Modifier la signalisation de stationnement de façon à : • créer une nouvelle zone débarcadère de parents du côté de l'école (avant la courbe) avec une signalisation de type «Stationnement interdit sauf zone de débarcadère 15 minutes maximum entre 7h et 9h30 ainsi qu'entre 15h30 et 17h (ou de 7h à 17h) du lundi au vendredi de septembre à juin»; • instaurer une signalisation d'interdiction d'immobiliser son véhicule du côté opposé à l'école, entre 7h et 9h30 ainsi qu'entre 15h30 et 17h (ou de 7h à 17h) du lundi au vendredi de septembre à juin; • instaurer une signalisation d'interdiction d'immobiliser son véhicule des deux côtés de la rue dans la courbe. Avantages: • débarcadère du côté de l'école; • accès à un trottoir jusqu'à l'accès à la cour; • présence de voitures stationnées d'un seul côté de rue à la fois. Inconvénients: • risque accru de manœuvres de virages en U; • résistance des citoyens et nouvelles habitudes à prendre. d) Renforcer le message d'interdiction de stationner dans la courbe par des bordures de trottoirs peintes en jaune. Service de police de Châteauguay e) Faire des opérations policières pour faire respecter la signalisation.	
	8. Débarcadère de parents (service de garde) en façade de l'école Marc- André-Fortier	 Nombre restreint de cases de stationnement dans le débarcadère du service de garde. Résistance des parents à utiliser le débarcadère en raison de la congestion aux abords de l'école. Utilisation du débarcadère comme stationnement malgré la signalisation «Stationnement réservé au service de garde». 	 a) Retirer la signalisation «stationnement réservé au service de garde». b) Créer une zone de débarcadère dans la boucle où la fluidité est assurée grâce à du personnel de l'école avec une signalisation de type «stationnement interdit de 7h50 à 8h15» (horaire à valider) débarcadère «stop and go». Cette option a donné de bons résultats dans des écoles qui possèdent de tels débarcadères. 			

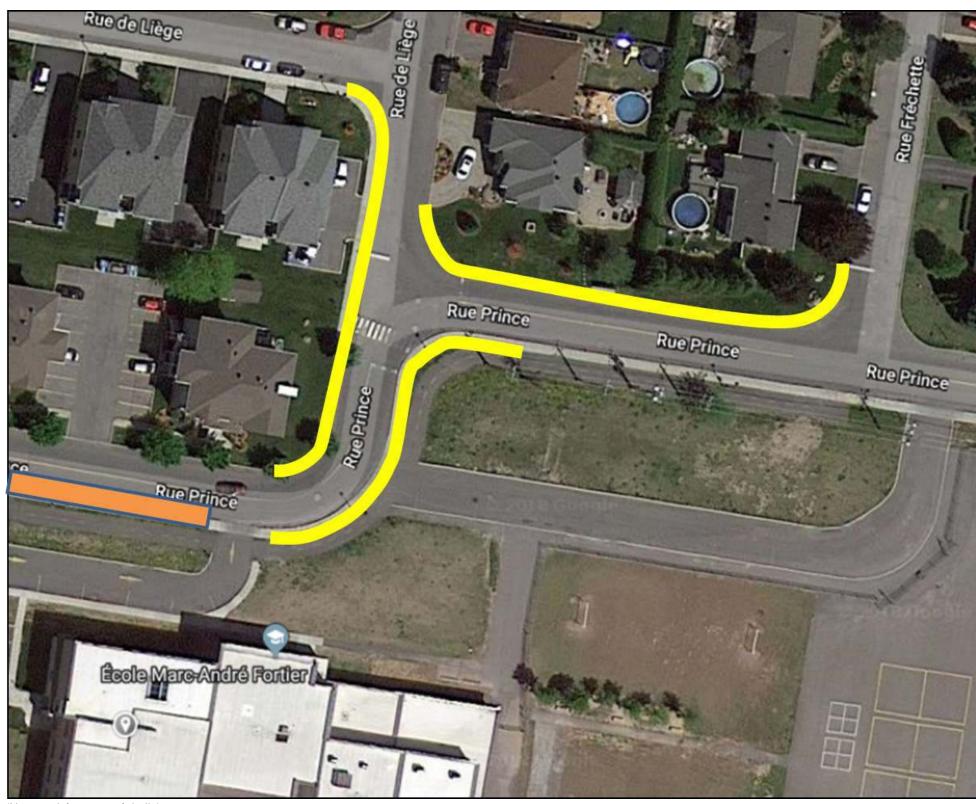
			Pistes	de	solution (/ pour le suivi des recommandations)	
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay	J
Arrêt autorisé 15 minutes 6h30-8h30 16h00-18h30	6. Rue Saint-Hubert	 Signalisation de stationnement qui porte à confusion (trois types différents du côté de l'école entre les rues Prince et la sortie du débarcadère d'autobus de l'école, Mary Gardner). Signalisation d'interdiction de stationner de 7h à 18h sans zone définie près de la rue des Bouleaux. Présence d'une signalisation d'arrêt autorisé qui ne correspond pas à une signalisation normalisée. Trottoir interrompu entre le terrain de l'école et la rue des Bouleaux. 			a) Modifier la signalisation de stationnement de façon à : • Créer une zone de débarcadère de parents du côté de l'école (entre les rues Prince et la sortie du débarcadère d'autobus de l'école Mary Gardner) avec une signalisation de type «stationnement interdit sauf zone de débarcadère 15 minutes maximum entre 7h et 9h30 ainsi qu'entre 15h30 et 17h (ou de 7h à 17h) du lundi au vendredi de septembre à juin». Particularité: stationnement interdit en dehors de la période indiquée. b) Poursuivre le trottoir entre le terrain de l'école et la rue des Bouleaux. Le réaménagement de la rue peut être une belle occasion de repenser les aménagements.	

			Piste	es de	e solution (√ pour le suivi des recommandations)	
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay	J
	7. Stationnement du personnel de l'école Mary Gardner * Les recommandations concernant le débarcadère des parents visent la sécurité des élèves et non l'utilisation de l'automobile pour le trajet domicile-école.	 Utilisation du stationnement du personnel par plusieurs parents comme débarcadère. Grand espace mal défini qui nuit à l'utilisation optimale du stationnement, surtout dans sa partie la plus éloignée. Entrée commune du débarcadère d'autobus et du stationnement du personnel. Absence de sentier sécurisé pour les élèves marcheurs entre le trottoir de la rue Saint-Hubert et l'accès à la cour près de la sortie du débarcadère d'autobus. Revêtement endommagé et problème de drainage. 	 a) Réaliser des activités de sensibilisation et d'éducation avec les élèves sur le transport actif en début d'année scolaire et/ou au printemps (voir en annexe - Liste des activités). b) Distribuer aux parents en début d'année un plan identifiant les différentes zones de débarcadère (exemple en annexe). c) Instaurer un pédibus ou un projet de jumelage d'élèves marcheurs. Se référer au schéma 2 d) Réaménager le stationnement de façon à réserver des cases pour les parents du service de garde. Prévoir un sentier sécurisé pour les piétons. Toutefois, l'idée évoquée lors de la marche de repérage d'empiéter sur la cour gazonnée pour agrandir encore plus le stationnement ne favorise pas le transport actif, au contraire. e) Délimiter les cases de stationnement avec un lignage au sol. f) Aménager une nouvelle entrée sur la rue Saint-Hubert pour le débarcadère d'autobus de façon à complètement l'isoler du stationnement du personnel. g) Aménager un couloir sécurisé par du marquage au sol pour les élèves marcheurs entre le trottoir de la rue Saint-Hubert et l'accès à la cour près de la sortie du débarcadère d'autobus. 			

			Pistes	s de s	solution (J pour le suivi des recommandations)
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay √
Photo: Google Street View, août 2015	8. Intersection des rues Saint-Hubert et de Bouleaux	 Absence de passage pour piétons pour traverser la rue des Bouleaux. Absence de signalisation de passage pour piétons en direction sud. Achalandage d'élèves en raison de la présence du sentier menant au boulevard Saint-Joseph. 			 a) Aménager un passage pour piétons pour traverser la rue des Bouleaux à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées blanches) et de la signalisation appropriée. b) Mettre une signalisation de passage pour piétons en direction sud. c) Aménager un passage pour piétons texturé pour traverser la rue Saint-Hubert en raison de la présence du sentier menant vers le boulevard Saint-Joseph et de l'identification proposée de la rue Saint-Hubert comme corridor actif/scolaire. L'utilisation d'un brigadier statique de signalisation au centre de la chaussée pourrait également être une option à envisager.
BEST OF PERSONS THEST OF PERSONS THE PERSONS T	9. Passage entre les rues Saint-Hubert et Saint- Joseph	 Signalisation de «droit de passage à vos risques» qui donne l'impression d'un danger. Sentier non déneigé en hiver et sans éclairage. 			 a) Changer la signalisation de «droit de passage à vos risques» pour un message de type : «attention aux plaques de glace en hiver». b) Procéder au déneigement prioritaire du passage et prévoir de l'éclairage, si nécessaire.
Photo : Google Street View, août 2015	10.Intersection des rues Saint-Joseph et Saint- Eugène	Insécurité à traverser cette intersection en raison des deux sections désaxées de la rue Saint-Eugène.			a) Conserver le brigadier scolaire à cette intersection.
	11.Intersection des rues Sullivan et Saint-Joseph	1) Fin de la piste cyclable.			 a) Compléter la piste pour rejoindre le réseau cyclable de la rue Prince ou le sentier multifonctionnel à l'aide de marquage au sol par la rue Sullivan. b) Poursuivre le développement du réseau cyclable en privilégiant la piste cyclable unidirectionnelle sur rue. «La piste bidirectionnelle offre une bonne sécurité entre les intersections, mais elle complique la circulation aux intersections». (Vélo Québec Association, 2009. Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 pages.)

		Pistes de solution (√ pour le suivi des recommandations)					
Photo	Emplacement	Enjeux	École et commission scolaire	J	Ville de Châteauguay √		
Photo: Google Street View, août 2015	12. Intersection des rues Saint-Joseph et Prince	 Achalandage important. Absence de passage pour piétons pour traverser la rue Prince. 			 a) Aménager un passage pour piétons pour traverser la rue Prince à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées blanches) et de la signalisation appropriée b) Conserver le brigadier scolaire à cette intersection. 		
À PIED À VELO VILLE ACTIVE Vélo Québec	13.Généralités (Communications)	 Le transport actif pourrait être plus pratiqué par l'ensemble des citoyens. La sensibilisation est essentielle au changement de comportement et à l'adoption de saines habitudes de vie. Les citoyens et les parents, afin de mieux comprendre la démarche et collaborer, doivent savoir qu'il y a une concertation entre divers intervenants. 	 a) Collaborer avec la Ville et le Service de police pour la mise en œuvre de la campagne de sensibilisation. b) Tenir un kiosque sur la sécurité routière et le transport actif sécuritaire animé par des élèves lors de la rencontre de parents en début d'année scolaire ou lors de la remise de bulletins. c) Informer les parents sur le transport actif sécuritaire et les règles de sécurité routière par le journal interne de l'école ou le site Internet de l'école et faire des rappels au besoin. 		d) En collaboration avec la commission scolaire et le Service de police, développer et mettre en œuvre une campagne de sensibilisation sur le transport actif en utilisant les différents outils de communication des partenaires. e) Informer les citoyens de la démarche entreprise par les divers intervenants pour favoriser le transport actif. Utiliser les outils de communication déjà en place ou en développer de nouveaux. f) Réserver un espace dans le journal local ou sur le site Internet de la Ville pour une chronique À pied, à vélo, ville active abordant divers sujets relatifs aux saines habitudes de vie. Service de police de Châteauguay g) Collaborer à la campagne de sensibilisation.		

Schéma 1 – Interdiction de stationner dans le secteur de l'école Marc-André-Fortier

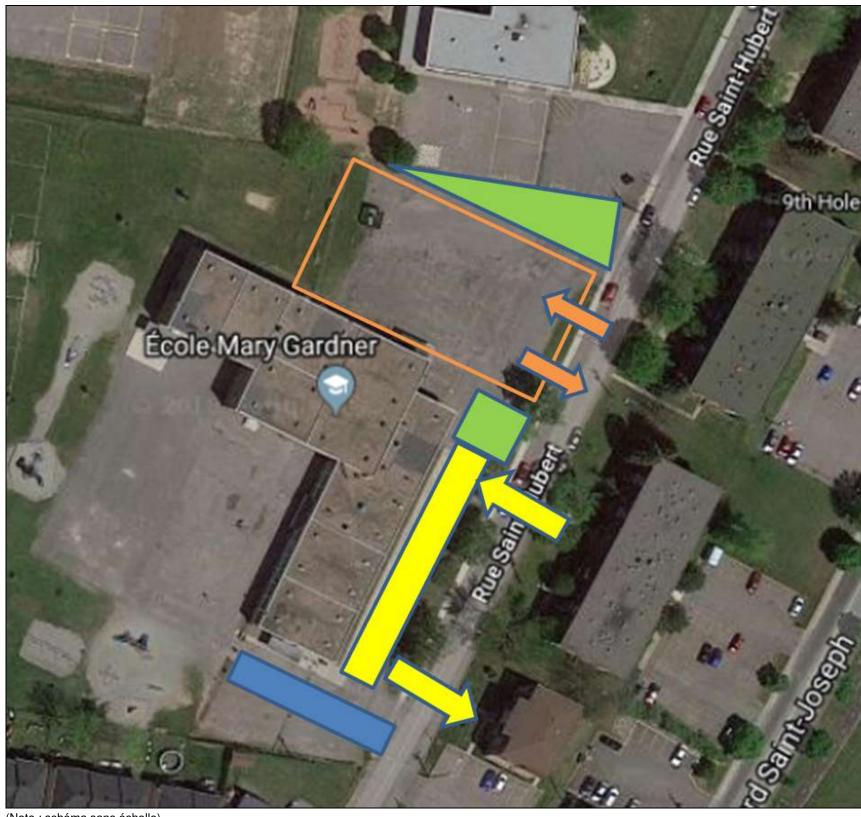


(Note : schéma sans échelle)

<u>Légende</u>

Interdiction de stationnement

Schéma 2 – Réaménagement des zones de débarcadère de l'école Mary Gardner



(Note : schéma sans échelle)

<u>Légende</u>

 \Rightarrow

Débarcadère de parents



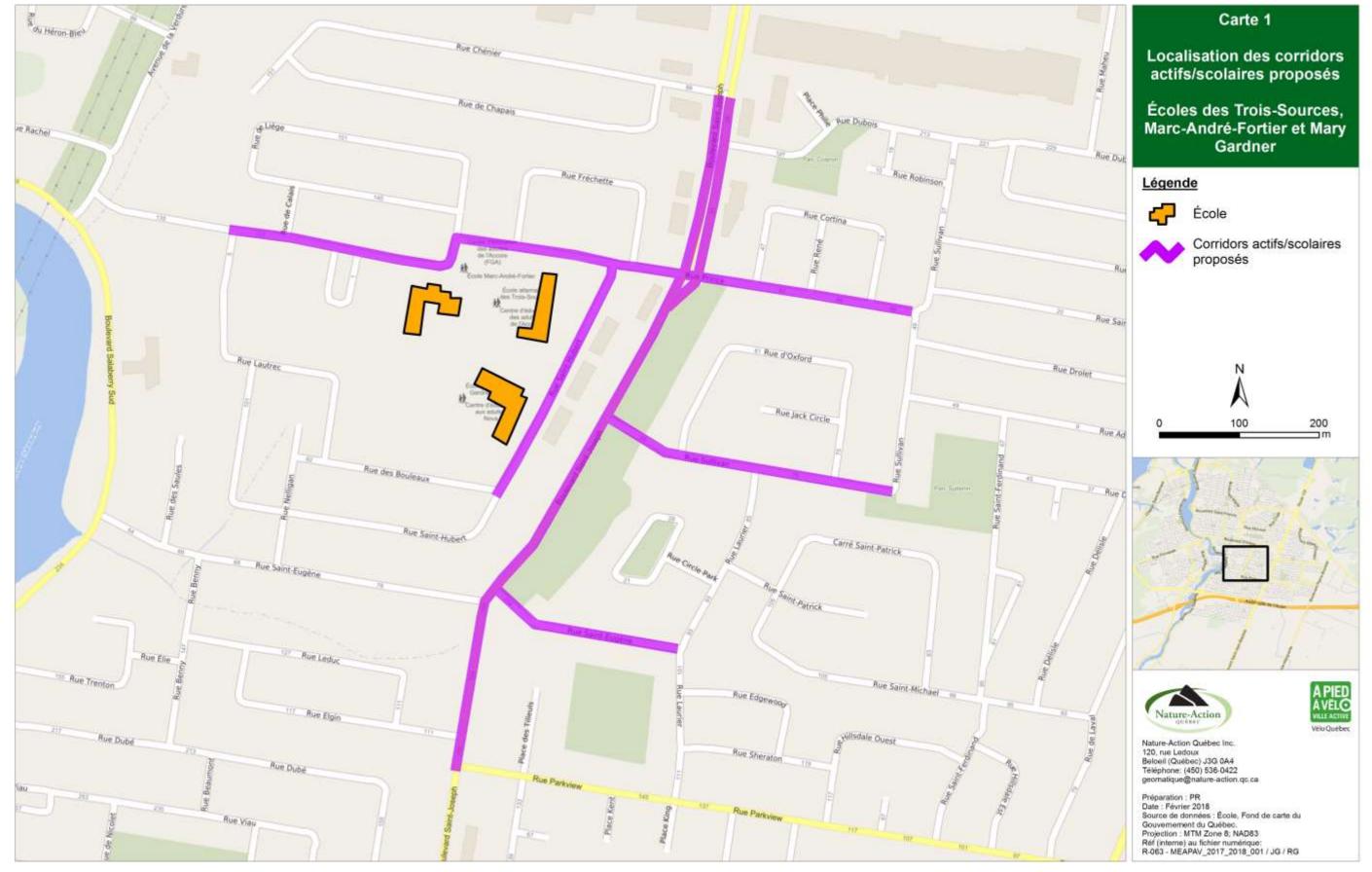
Débarcadère d'autobus



Accès des élèves



Espace vert



4. Potentiel pour le transport actif

Actuellement, 257 élèves (81,6 %) sont transportés par autobus à **l'école des Trois-Sources**, ce qui donne un potentiel théorique de 58 élèves marcheurs (18,4 %). Toutefois, d'après les données de répartition des élèves, 16 élèves seulement n'ont pas droit au transport scolaire et sont considérés comme des marcheurs par la commission scolaire (cartes de répartition des élèves non présentées intentionnellement pour éviter la divulgation de données de nature confidentielle).

Actuellement, 124 élèves (28,7 %) sont transportés par autobus à **l'école Marc-André-Fortier**, ce qui donnerait un potentiel théorique de 308 élèves marcheurs (71,3 %). Toutefois, d'après les données de répartition des élèves, 193 élèves seulement n'ont pas droit au transport scolaire et sont considérés comme des marcheurs par la commission scolaire (cartes de répartition des élèves non présentées intentionnellement pour éviter la divulgation de données de nature confidentielle).

Les écarts entre les données du potentiel théorique de marcheurs et le nombre de marcheurs selon la commission scolaire s'expliquent possiblement par les règles du transport scolaire en lien avec les utilisateurs du service de garde. Quoi qu'il en soit, le pourcentage réel de marcheurs varie d'une année à l'autre, mais la sécurité autour de l'école demeure primordiale, peu importe le nombre exact de marcheurs. Pour des raisons de sécurité, de santé des élèves et de qualité de l'environnement, la recherche de mesures de réduction du transport motorisé en faveur du transport actif s'avère une option gagnante dans tous les cas.

Actuellement, 175 élèves (49,2 %) sont transportés à **l'école Mary Gardner**, ce qui donne un potentiel théorique de 181 élèves marcheurs (50,8 %).

Le sondage du programme À pied, à vélo, ville active destiné aux parents sur les habitudes de déplacement des élèves n'a pas été diffusé par les écoles des Trois-Sources et Mary Gardner. Toutefois pour l'école Marc-André-Fortier, les commentaires recueillis lors du sondage montrent que les parents ressentent une certaine insécurité en ce qui concerne le trajet domicile-école, surtout en raison du jeune âge des marcheurs et du non-respect du Code de la sécurité routière par certains automobilistes. Voici quelques extraits des commentaires de parents :

- Meilleures deneigement trotttoire dans les rues a moins de 1 km de l,école
- Mon enfant est encore trop jeune pour aller a l'ecole tout seul
- Avec tous les nouveaux développements, l'axe Sullivan/St Julien/Prince/StJoseph est devenue une Jungle routière où quotidiennement, les Stops ne sont pas respectés et la santé de nos enfants est mis à mal. Il est plus que temps que ce traffic lourd soit redirigé sur de véritables artères. Prince devrait être sens unique de part et d'autre en s'éloignant de StJoseph. La voie

épagnée permettrait l'établissement d'un corridor pietonnier scolaire digne de ce nom considérant qu'il déssert 3 écoles primaires. Merci.

- Je reste dans le secteur du dairy queen équivaut à environ 35 minutes de marche juste aller. Mon enfant serait trop fatiguée rendu à l'ecole
- Il serais bien d'avoir des brigadiers à la traversé des grands boulevards..
- Malhereusment c'est souevent des parents trop préssés qui rendent les dangereuses.
- Je prefere que les enfants soient transportés de Décembre a février meme si la distance et courte entre l'école et la maison.

Dans plusieurs cas, le jeune âge des enfants est une des raisons invoquées par les parents pour ne pas pratiquer le transport actif. En tenant compte de l'insécurité des parents, le pédibus peut s'avérer une bonne pour favoriser le transport actif, particulièrement pour les élèves du préscolaire et de premier cycle. Cette solution a d'ailleurs été évoquée par plusieurs parents dans le sondage.

Pédibus : système d'accompagnement des écoliers sur le trajet entre l'école et la maison, destiné aux élèves qui ne sont pas encore suffisamment autonomes pour marcher seuls.

Des bénévoles, équipés de dossards réfléchissants, guident le pédibus constitué d'un petit groupe d'élèves. Ces derniers attendent le pédibus aux points de rassemblement convenus.

Un petit comité responsable de l'organisation détermine l'horaire,

l'emplacement des arrêts et le trajet des lignes de pédibus.

L'objectif est d'assurer le maximum de sécurité aux enfants sur le chemin de l'école et de les responsabiliser en tant qu'usagers de la route. Cette initiative simplifie la vie des parents et favorise la convivialité et la sécurité dans le quartier.



Photo: Nature-Action Québec

Veuillez noter que la Société canadienne du cancer peut soutenir les écoles désireuses de mettre en place un tel système de transport actif par l'entremise de son projet Trottibus. Pour plus d'informations : www.cancer.ca.





5. Conclusion

Le plan de déplacement des écoles des Trois-Sources, Marc-André-Fortier et Mary Gardner sert des objectifs multiples. Il vient appuyer les directions d'écoles dans leurs démarches auprès des élèves et des parents en matière de promotion du transport actif. Il interpelle également les autorités municipales afin de créer un environnement urbain propice aux déplacements actifs dans le secteur de l'école, un lieu au cœur de la communauté où converge toute la population.

Les pistes de solution proposées à court, moyen et long terme doivent être analysées plus en profondeur par la Ville de Châteauguay alors que le contenu de ce document s'appuie sur la perception des trois directions d'écoles, des parents, du CISSS de la Montérégie-Ouest, du Service de police de Châteauguay ainsi que sur les conseils de l'équipe de Vélo Québec, de son partenaire régional, Nature-Action Québec, dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active.

Les obstacles soulevés dans ce plan de déplacement rendent compte de la coexistence problématique entre les différents usagers de la route aux abords des écoles. Les recommandations du plan de déplacement portent d'abord sur des modifications de l'environnement physique immédiat aux abords des écoles, entre autres :

- Implanter un réseau des corridors actifs/scolaires;
- Aménager idéalement des trottoirs sur les rues : Prince entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Sullivan ; Sullivan entre le boulevard Saint-Joseph et la parc Joseph-Petrelli ainsi que Saint-Eugène entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Laurier;
- Modifier la signalisation de stationnement sur la rue Prince devant l'école des Trois-Sources de façon à créer une nouvelle zone débarcadère de parents du côté de l'école et instaurer une signalisation d'interdiction d'immobiliser son véhicule du côté opposé à l'école;
- Sécuriser l'intersection des rues de Liège et Prince en interdisant les manœuvres de virages en U et le stationnement à moins de cinq mètres de l'intersection;
- Modifier la signalisation de stationnement de façon à instaurer une interdiction d'immobiliser son véhicule du côté opposé à l'école Marc-André-Fortier, créer une nouvelle zone débarcadère de parents du côté de l'école et instaurer une signalisation d'interdiction d'immobiliser son véhicule des deux côtés de la rue dans la courbe de la rue Prince;
- Créer une zone de débarcadère dans la boucle (débarcadère de parents (service de garde) en façade de l'école Marc-André-Fortier) où la fluidité est assurée grâce à du personnel de l'école avec une signalisation de type «stationnement interdit de 7h50 à 8h15 débarcadère «stop and go».
- Modifier la signalisation de stationnement en bordure de la rue Saint-Hubert en créant une zone de débarcadère de parents du côté de l'école;
- Poursuivre le trottoir de la rue Saint-Hubert entre le terrain de l'école Mary Gardner et la rue des Bouleaux:

- Réaménager le stationnement de l'école Mary Gardner de façon à réserver des cases de stationnement dans une zone de débarcadère bien identifiée pour les parents du service de garde;
- Aménager un passage pour piétons pour traverser la rue des Bouleaux à l'intersection de la rue Saint-Hubert (marquage au sol de bandes hachurées blanches et signalisation appropriée);
- Compléter la piste pour rejoindre le réseau cyclable de la rue Prince ou le sentier multifonctionnel à l'aide de marquage au sol par la rue Sullivan;
- Aménager un passage pour piétons pour traverser la rue Prince à l'intersection de la rue Saint-Joseph à l'aide de marquage au sol (bandes hachurées blanches et signalisation appropriée).

La surveillance policière devrait également être renforcée afin de faire respecter le code de la sécurité routière sur l'ensemble du territoire, particulièrement dans les zones scolaires. Parallèlement, il est recommandé que des actions d'information et de sensibilisation au transport actif soient mises en œuvre auprès des enfants, mais aussi à l'égard des parents qui vont reconduire leur enfant en voiture. En travaillant ensemble, les écoles, la Ville, le Service de police, le CISSS de la Montérégie-Ouest pourront bénéficier d'une vaste mobilisation afin de faire de Châteauguay une ville plus active.

L'ensemble des recommandations proposées dans le présent plan de déplacement entend favoriser une prise de conscience par rapport à l'usage généralisé de la voiture, de même qu'un changement dans les habitudes de déplacement des élèves de Châteauguay. Il cherche également à favoriser un environnement propice à la pratique de la marche et du vélo aux abords de l'école. Le défi est grand et il nécessite du temps et une implication continue de l'ensemble des intervenants du milieu. Il n'en demeure pas moins nécessaire de relever ce défi s'il permet la consolidation, voire l'augmentation de la pratique du transport actif chez les élèves des écoles de Châteauguay. Une fiche de suivi (voir en annexe) est fournie à titre indicatif afin de faciliter les démarches subséquentes au dépôt du présent document.

6. Liste des annexes

Annexe 1

Plans de stationnement pour vélos

Annexe 2

Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves

Annexe 3

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

Annexe 4

Fiche de suivi du plan de déplacement

Annexe 1

Plan de stationnement pour vélos

École des Trois-Sources

Février 2018





Photo : Google Street View, juillet 2016

École des Trois-Sources

Sommaire et recommandations

Informations de base

Nom de l'école Des Trois-Sources

Commission scolaire des Grandes-Seigneuries

Nombre d'élèves 315

Nombre d'employés 52

Accessibilité à vélo

Type de milieu Accessibilité à vélo

Urbain	X	Périurbain	Rural
Bonne	X	Limité	Difficile

Précisions

L'école des Trois-Sources est accessible à vélo par les pistes des rues Prince et Saint-Joseph. Il manque cependant quelques sections au croisement des deux axes. Lors de notre visite, en novembre, aucun vélo n'était présent sur les supports.

Recommandations

Stationnement pour vélos

	Places à conserver	Places à ajouter	Total	Supports recommandés		
Élèves	32	0	32	Arceaux	X	Râteliers
Employés	0	0	0	Arceaux		Râteliers

- 1. Pour le calcul des capacités recommandées, voir pages suivantes.
- 2. Pour la description des supports recommandés, voir pages suivantes.

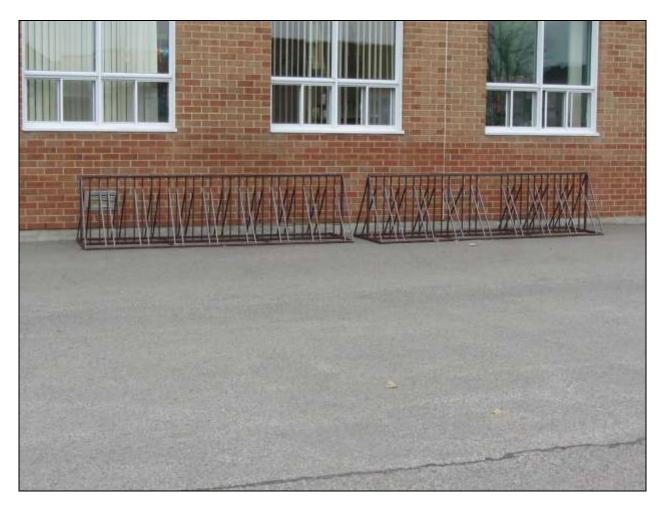
Précisions

Nombre de places recommandées en fonction du calcul : entre 17 et 68 places

Les deux supports actuels de type clôture offrent 32 places. Ce type de supports n'est pas recommandé puisqu'il ne permet pas de cadenasser adéquatement la roue et le cadre du vélo avec un cadenas en U. Il est recommandé d'opter pour des supports de type râtelier lors d'un éventuel achat. Le nombre de places offertes pourra être augmenté advenant un accroissement de la clientèle scolaire ou de l'utilisation du vélo comme moyen de transport actif.

Emplacements recommandés

Il est recommandé de conserver l'emplacement actuel parce qu'il est situé près de l'accès à la cour, qu'il est visible de fenêtres et que les supports reposent sur une surface imperméable, ce qui favorise le drainage et l'utilisation des supports en cas de mauvais temps. Toutefois la position des supports près du mur réduit de moitié leur capacité d'accueil. Il est suggéré de déplacer les supports pour accueillir des vélos des deux côtés.



Emplacement actuel des supports à vélo

Plan de stationnement pour vélos

École Marc-André-Fortier

Février 2018





École Marc-André-Fortier

Sommaire et recommandations

Informations de base

Nom de l'école Marc-André-Fortier
Commission scolaire des Grandes-Seigneuries
Nombre d'élèves 432
42 63

Accessibilité à vélo

Type de milieu

Accessibilité à vélo

Urbain	X	Périurbain	Rural
Bonne	X	Limité	Difficile

Précisions

L'école Marc-André-Fortier est accessible à vélo par les pistes des rues Prince et Saint-Joseph. Il manque cependant quelques sections au croisement des deux axes. Lors de notre visite, en novembre, un vélo était présent sur les supports.

Recommandations

Stationnement pour vélos

	Places à conserver	Places à ajouter	Total	Supports recommandés			nandés
Élèves	24	0	24		Arceaux	X	Râteliers
Employés	0	0	0		Arceaux	Х	Râteliers

- 1. Pour le calcul des capacités recommandées, voir pages suivantes.
- 2. Pour la description des supports recommandés, voir pages suivantes.

Précisions

Nombre de places recommandées en fonction du calcul : entre 24 et 92 places.

Les deux supports actuels de type râtelier de douze places offrent un total de 24 places. Ce type de support permet de cadenasser adéquatement la roue et le cadre avec un cadenas en U. Le nombre de places offertes pourra être augmenté advenant un accroissement de la clientèle scolaire ou de l'utilisation du vélo comme moyen de transport actif.

Emplacement recommandé

Il est recommandé de conserver l'emplacement actuel parce qu'il est situé près de l'accès à la cour, qu'il est visible de fenêtres et que les supports reposent sur une surface imperméable, ce qui favorise le drainage et l'utilisation des supports en cas de mauvais temps.



Emplacement actuel des supports à vélo

Plan de stationnement pour vélos

École Mary Gardner

Février 2018





École Mary Gardner

Sommaire et recommandations

Informations de base

Nom de l'école Mary Gardner

Commission scolaire New Frontiers

Nombre d'élèves 356

Nombre d'employés 45

Accessibilité à vélo

Type de milieu

Accessibilité à vélo

Χ	Urbain	X	Périurbain	Rural
Χ	Bonne	X	Limité	Difficile

Précisions

L'école Mary Gardner est accessible à vélo par les pistes des rues Prince et Saint-Joseph. Il manque cependant quelques sections au croisement des deux axes. Lors de notre visite, en novembre, deux vélos étaient présents sur les supports.

Recommandations

Stationnement pour vélos

	Places à conserver	Places à ajouter	Total	Supports recommandés		
Élèves	7	14	21	Arceaux	X	Râteliers
Employés	0	0	0	Arceaux	Х	Râteliers

- 1. Pour le calcul des capacités recommandées, voir pages suivantes.
- 2. Pour la description des supports recommandés, voir pages suivantes.

Précisions

Nombre de places recommandées en fonction du calcul : entre 19 et 76 places Le support actuel de type râtelier de sept places et des supports de type trombone (en mauvais état) d'environ 100 places offrent au total 107 places.

Les supports de type trombone ne sont pas recommandés par Vélo Québec puisqu'ils ne permettent pas de cadenasser adéquatement la roue et le cadre du vélo avec un cadenas en U.

Il est recommandé de conserver le support de type râtelier de 7 places et d'ajouter deux supports de type râtelier de 7 places (14 places) pour un total de 21 places. Le nombre de places offertes pourra être augmenté advenant un accroissement de la clientèle scolaire ou de l'utilisation du vélo comme moyen de transport actif.

Emplacements recommandés

Il est recommandé de conserver l'emplacement actuel parce qu'il est situé près de l'accès à la cour et qu'il est visible de fenêtres. Aucun vol ni acte de vandalisme n'a été signalé durant la dernière année. Comme son positionnement près de la clôture réduit de moitié sa capacité d'accueil, Il est recommandé de déplacer le support de façon à accueillir des vélos chaque côté.

L'emplacement actuel repose sur une surface perméable, ce qui ne favorise pas l'utilisation des supports en cas de mauvais temps. L'aménagement d'une dalle de béton ou d'un espace asphalté est suggéré.



Emplacement actuel des supports à vélo

Pourquoi?

En fournissant des stationnements pour vélos de qualité, on incite les élèves et les employés à se rendre à l'école à vélo. On atteint ainsi plusieurs buts, notamment :

- encourager l'activité physique :
 - combattre l'obésité,
 - améliorer la concentration;
- réduire la dépendance à l'automobile :
 - réduire les gaz à effet de serre (GES),
 - contribuer à l'adoption de saines habitudes de vie;
- réduire la circulation automobile dans les environs de l'école :
 - réduire la pollution de l'air,
 - améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.



Comment?

Les cyclistes recherchent trois qualités dans les stationnements pour vélos :

- accessibilité : facilité d'accès tant au stationnement pour vélos en arrivant sur le site de l'école qu'au bâtiment après avoir stationné le vélo;
- facilité d'usage : facilité pour trouver un espace de stationnement libre, pour rentrer et pour cadenasser son vélo dans cet espace;
- sécurité : la protection du vélo contre le vandalisme et le vol et la protection des usagers contre les agressions.

Pour bien répondre aux besoins des cyclistes, il faut prendre en compte l'emplacement et la capacité des aires de stationnement pour vélos. Pour chaque aire de stationnement, il est important de choisir le bon type de support et d'assurer une bonne disposition des supports dans l'espace disponible (voir pages suivantes pour les détails).

En plus de fournir des aménagements de qualité, il est important de sensibiliser les élèves et les employés aux avantages de se rendre à l'école à vélo. Une campagne de sensibilisation pourrait aborder comment se rendre à l'école en sécurité et comment bien garer son vélo pour éviter le vol. Vélo Québec propose un modèle de lettre à l'intention des parents pour les sensibiliser aux enjeux relatifs au vol de vélo (voir à la dernière page du présent annexe).

Emplacement

Pour inciter davantage les élèves et les employés à se déplacer à vélo, il est important de bien choisir les emplacements des stationnements pour vélos sur le site de l'école.

Pour maximiser l'accessibilité, les supports devraient être situés à des endroits directement accessibles à partir des rues avoisinantes.

Pour **faciliter l'utilisation**, les aires de stationnement pour vélos devraient avoir une superficie suffisante pour installer le nombre requis de supports pour vélos et laisser assez d'espace pour la circulation.

Pour assurer un niveau adéquat de **sécurité**, les stationnements pour vélos devraient être situés à des endroits qui offrent une surveillance passive. Il s'agit d'endroits achalandés et visibles. Dans le cas contraire, il est possible d'implanter des dispositifs de surveillance active, notamment des caméras.

Emplacements adéquats :

- près des entrées et des sorties principales;
- espaces ouverts, bien éclairés, achalandés au cours de la journée;
- visibles depuis le (s) bâtiment (s) de l'école;
- · visibles depuis les rues avoisinantes;
- avec une surface nivelée et dure (en béton, asphalte ou pavé) qui permet d'ancrer les supports pour vélos.

Emplacements à éviter :

- espaces enclavés, cachés par des bâtiments, la végétation, etc.
- · endroits peu achalandés.



Pour les employés de l'école, on peut fournir un certain nombre de places de stationnement pour vélos à sécurité accrue. Il s'agit de situer les supports pour vélos dans des enclos clôturés, des abris fermés ou des bâtiments existants. L'accès est contrôlé par une clé, une carte ou un code d'accès. Selon des sondages sur les habitudes de déplacement, le risque de vol et le vandalisme sont souvent indiqués comme principales barrières à l'utilisation du vélo comme moyen de transport chez les adultes.

Capacité

La capacité d'un stationnement pour vélos devrait correspondre ou dépasser la demande. Une capacité de stationnement insuffisante peut :

- décourager l'utilisation du vélo;
- inciter les cyclistes à attacher leurs vélos à des endroits inadéquats :
- mobilier urbain (bancs, lampadaires, poteaux de signalisation, etc.);
- arbres:
- espaces de circulation piétonne.

Inversement, une capacité excessive peut entraîner des coûts inutiles et un usage de l'espace inefficace. Il est donc souvent préférable de déployer les stationnements pour vélos en phases. Une bonne pratique est de faire des relevés de stationnement pour évaluer si l'offre est suffisante par rapport à la demande et d'ajuster la capacité en conséquence.



Pour déterminer le nombre de places nécessaires, le Guide d'aménagement en faveur des piétons et des cyclistes de Vélo Québec suggère les ratios suivants :

- élèves : 1 espace de stationnement pour vélo par 5 à 20 élèves ;
- employés : 1 espace de stationnement pour vélo par 10 à 40 employés.

Il est aussi souhaitable de fournir quelques supports près de l'entrée principale à l'intention des visiteurs, notamment des parents et des messagers à vélo.



La demande pour le stationnement pour vélos est influencée par les facteurs suivants :

- aménagement : des aménagements cyclables à proximité à l'école;
- circulation : la vitesse et le débit de circulation dans les rues avoisinantes;
- densité : la densité de population dans le voisinage de l'école;
- promotion du vélo : interventions auprès des élèves et des parents pour promouvoir l'utilisation du vélo.

Types de support

Les supports pour vélos de type arceau sont recommandés. Ce type de support est facile à utiliser et offre un bon niveau de sécurité puisqu'il permet de cadenasser sans difficulté une roue et le cadre du vélo avec un cadenas en U. Les arceaux permettent de cadenasser les vélos à différentes hauteurs et sont donc compatibles avec des vélos de tous types et de toutes tailles. Deux vélos peuvent être attachés sur chaque arceau à condition de laisser un espace suffisant entre les arceaux (voir page suivante).

Arceaux

En cas de contraintes d'espace, des supports de **type râtelier** peuvent être utilisés. Ce type de supports permet une plus grande densité de stationnement. Cependant, les râteliers sont un peu moins faciles à utiliser que des arceaux pour deux raisons :

- positionnement du cadenas est plus contraignant;
- guidons des vélos voisins se chevauchent et peuvent s'accrocher.

Le dernier bémol s'applique seulement aux vélos d'adultes. Les guidons des vélos d'enfants étant moins larges, ils ne se chevauchent pas dans les râteliers. Ce type de support est donc idéal pour les écoles primaires.



Pour les deux types de supports, un **fini en acier inoxydable** est fortement recommandé. Le coût unitaire est un peu plus élevé à l'achat, mais le produit résiste mieux à la corrosion et à l'usure que la plupart des autres matériaux de finition.

Râteliers



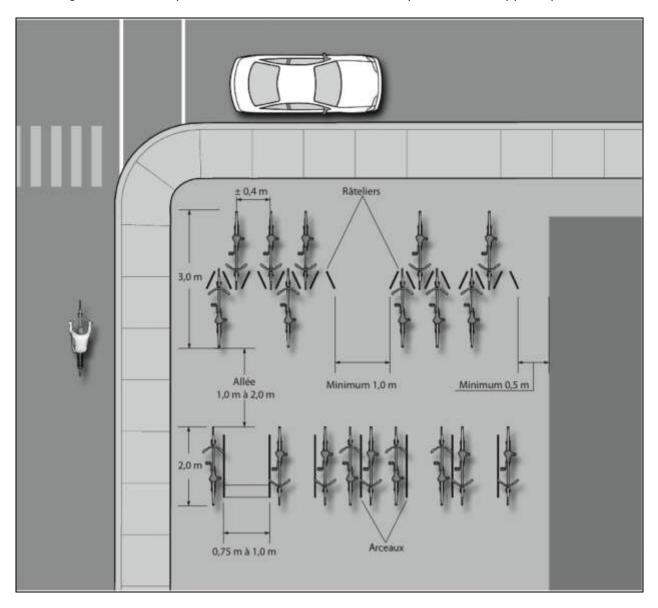


Disposition des supports

Il est important de bien disposer les supports dans l'aire de stationnement pour vélos. Les dégagements clés à respecter sont les suivants :

- 0,75 à 1,0 m entre les arceaux individuels pour éviter les accrochages entre les guidons;
- 0,5 m de dégagement des murs, clôtures ou autres éléments verticaux;
- 1,0 à 2,0 m pour les allées entre les rangées de supports pour vélos.

Voir la figure ci-dessous pour une illustration de la bonne disposition des supports pour vélos.



Sensibilisation

Le texte ci-dessous est un exemple d'une lettre qui peut être envoyée aux parents pour les sensibiliser aux enjeux relatifs au stationnement des vélos à l'école.

Chers parents,

L'école XYZ va se doter prochainement d'une aire de stationnement pour vélos. La direction invite tous les élèves et membres du personnel de l'école à profiter de cette nouvelle installation en utilisant le vélo comme moyen de transport.

Pour que l'expérience soit agréable, il faut évidemment diminuer les risques de vol. Pour ce faire, vous pouvez jouer un rôle très important en tant que parents.

D'une part, nous vous encourageons à enseigner à votre enfant quelques règles de base :

toujours barrer le vélo avec un cadenas adéquat aux supports prévus à cet effet (ne pas utiliser les arbres ou le mobilier urbain); toujours attacher le vélo par le cadre et, si possible, la roue avant; ne rien laisser sur le porte-bagages ou dans le panier;

retirer les objets détachables (lumières, pompe, odomètre, gourde, sacoches, etc.);

éviter de laisser le vélo attaché pendant de longues périodes, en particulier pendant la nuit.

D'autre part, nous vous encourageons fortement à :

procurer à votre enfant un cadenas de qualité, par exemple un cadenas en U:

faire buriner le vélo de votre enfant au poste de police de votre quartier;

remplacer les déclenches rapides de certaines pièces (selle, roues, etc.) par de vrais boulons;

procurer à votre enfant un vélo sobre et modeste pour ne pas attiser la convoitise.

En observant ces recommandations, vous réduisez considérablement les risques de vol du vélo de votre enfant. Il pourra ainsi le conserver jusqu'à ce qu'il soit trop petit pour lui!

Directives pour l'acquisition des supports à vélo

- Dans certaines commissions scolaires, il est possible de faire fabriquer des supports à vélo par les écoles de formation professionnelle (option soudure) à des coûts très abordables.
- La boutique de Vélo Québec offre 10 % de rabais aux écoles et municipalités participant au programme À pied, à vélo, ville active.

Annexe 2

Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves Écoles des Trois-Sources et Mary Gardner

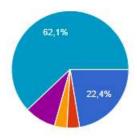
Aucun sondage n'a été réalisé pour les écoles des Trois-Sources et Mary Gardner.

Résultats du sondage sur les habitudes de transport des élèves

École Marc-André-Fortier

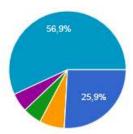
Afin d'établir le portrait des habitudes de déplacement et d'identifier les conditions nécessaires pour inciter un plus grand nombre d'élèves au transport actif, un sondage a été réalisé à l'automne 2017 auprès des parents de l'école Marc-André-Fortier. Au total, 58 sondages ont été remplis (58/432 élèves – 13,4 %)

1. Durant les mois de décembre, janvier, février et mars (approximativement 15 semaines), combien de jours par semaine votre enfant est-il transporté en voiture entre l'école et la maison ? / During the winter months: December, January, February and March (around 15 weeks), how often is your child driven back and forth to school ?



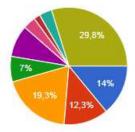
0 jour/semaine / 0 day per week	13	22.4 %
1 jour/semaine / 1 day per week	2	3.4 %
2 jours/semaine / 2 days per week	2	3.4 %
3 jours/semaine / 3 days per week	0	0 %
4 jours/semaine / 4 days per week	5	8.6 %
5 jours/semaine / 5 days per week	36	62.1 %

2. Durant les mois de septembre, octobre, novembre, avril, mai et juin (approximativement 22 semaines) combien de jours par semaine votre enfant est-il transporté en voiture entre l'école et la maison? / During the spring and summer months: September, October, November, April, May and June (around 22 weeks), how often is your child driven back and forth to school?



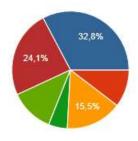
0 jour/semaine / 0 day per week	15	25.9 %
1 jour/semaine / 1 day per week	0	0 %
2 jours/semaine / 2 days per week	4	6.9 %
3 jours/semaine / 3 days per week	3	5.2 %
4 jours/semaine / 4 days per week	3	5.2 %
5 jours/semaine / 5 days per week	33	56.9 %

3. Quelle distance supplémentaire parcourez-vous spécialement pour l'aller-retour en voiture de votre enfant entre l'école et la maison ? / How many extra miles do you drive daily to drop and fetch your child from school?



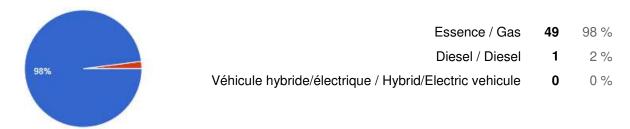
8 14 %	0,5 km/jour / 0,5 km per day
7 12.3 %	1 km/jour / 1 km per day
11 19.3 %	2 km/jour / 2 km per day
4 7 %	3 km/jour / 3 km per day
5 8.8 %	4 km/jour / 4 km per day
0 0%	5 km/jour / 5 km per day
2 3.5 %	6 km/jour / 6 km per day
0 0%	7 km/jour / 7 km per day
1 1.8 %	8 km/jour / 8 km per day
0 0%	9 km/jour / 9 km per day
0 0%	10 km/jour / 10 km per day
2 3.5 %	Plus de 10 km/jour / Over 10 km per day
17 29.8 %	Ne s'applique pas / Non applicable

4. Quel type de voiture utilisez-vous habituellement pour le transport de votre enfant entre l'école et la maison ? / What type of vehicle do you use to drive your child to and from school?

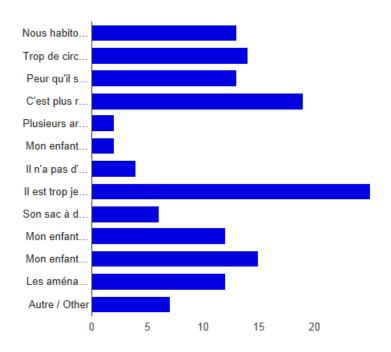


0 %	0	sous-compacte (ex.: Smart for two) / Subcompact car
10.3 %	6	compacte (ex.: Volkswagen Golf) / Compact car
15.5 %	9	intermédiaire (ex.: Ford Fusion) / Mid-size car - intermediate
5.2 %	3	Berline (ex.: Toyota Avalon) / Sedan
0 %	0	Berline de luxe (ex.: BMW série 5) / Luxury sedan
0 %	0	Coupé de luxe (ex.: Bentley Continental GT) / Luxury coupé
0 %	0	Sport (ex.: Ford Mustang) / Sport
12.1 %	7	Tout-terrain (ex.: Grand Cherokee) / SUV
24.1 %	14	Minifourgonnette (ex.: Mazda 5) / Minivan
32.8 %	19	Ne s'applique pas / Non applicable

5. Quel type de carburant requiert votre véhicule? / What type of fuel does your vehicle run on?



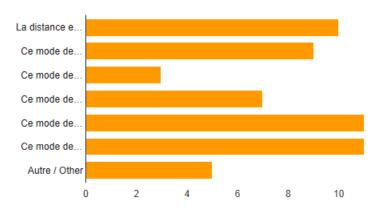
6. Pour quelles raisons votre enfant n'utilise pas un moyen de transport actif (marche ou vélo) pour se rendre à l'école ? / What are the reasons for which your child doesn't use active transportation (walk or bike) to get to school?



25.5 %	13	Nous habitons trop loin / Too great a distance from home to school
27.5 %	14	Trop de circulation autour de l'école / Too much traffic around the school
25.5 %	13	Peur qu'il soit victime d'agression ou d'intimidation sur le chemin de l'école / Afraid that your child might fall victim of assault or intimidation on his/her way to school
37.3 %	19	C'est plus rapide en automobile, nous sommes pressés le matin / Driving is a lot faster; we have a hectic morning routine.
3.9 %	2	Plusieurs arrêts à faire sur le chemin de l'école (école, garderie, courses) / Need to make several stops on the way to school (other school, daycare, errands)
3.9 %	2	Mon enfant ne veut pas marcher ou pédaler / My child doesn't want to walk or bike
7.8 %	4	Il n'a pas d'amis pour l'accompagner sur le trajet / My child has no friend to accompany him/her on the way to school

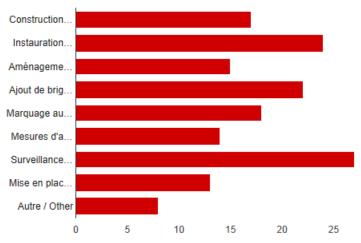
49 %	25	Il est trop jeune / My child is too young
11.8 %	6	Son sac à dos est trop lourd / His/her school bag is too heavy
23.5 %	12	Mon enfant a droit au transport scolaire / My child has a right to school transportation
29.4 %	15	Mon enfant fréquente le service de garde / My child takes part in after school programs
23.5 %	12	Les aménagements pour les piétons et cyclistes sont déficients / Inadequate infrastructures for pedestrians and/or cyclists
13.7 %	7	Autre / Other

7. Pour quelles raisons votre enfant utilise un moyen de transport actif (marche ou vélo) pour se rendre à l'école ? / For what reasons does your child uses active transportation to and from school?



distance entre la maison et l'école est courte / Short distance between home and school	0	45.5 %
Ce mode de déplacement est bon pour sa santé / Active transportation is good for your health	9	40.9 %
Ce mode de déplacement est plus facile / This means of transportation is easier	3	13.6 %
e mode de déplacement est plus agréable / This means of transportation is more enjoyable	7	31.8 %
e mode de déplacement lui permet de développer son autonomie / This means of transportation enables my child to develop self-reliance	1	50 %
Ce mode de déplacement est bon pour l'environnement / This means of transportation is environmentally friendly	1	50 %
Autre / Other	5	22.7 %

8. Quelles mesures favoriseraient le plus les déplacements à pied ou à vélo dans votre secteur ? / Which measures do you think would promote active transportation in your area?



32.7 %	17	Construction de trottoirs / Building sidewalks
46.2 %	24	Instauration de corridors scolaires / Establishment of safe routes to school
28.8 %	15	Aménagement de pistes cyclables / Development of bicycle lanes
42.3 %	22	Ajout de brigadiers scolaires / School patrols
34.6 %	18	Marquage au sol des passages pour piétons / Pavement marking at pedestrian crossings
26.9 %	14	Mesures d'apaisement de la circulation / Measures to alleviate traffic
51.9 %	27	Surveillance policière / Police surveillance
25 %	13	Mise en place d'un pédibus (Trottibus) / Setting up a "Walking school bus"
15.4 %	8	Autre / Other

9. Commentaires ou Suggestions / Comments and Suggestions

Il prend toujours l'autobus scolaire

Nous conduisons notre enfant à l'école le matin, et il prend l'autobus scolaire pour rentrer à la maison. meilleures deneigement trotttoire dans les rues a moins de 1 km de l,école

Nous accompagnons nos enfants certaines fois lorsqu'il pleut

pour se rendre a l`ecole a pied ou a vélo les enfants de mon cartier doivent marcher pas loin de 2.5 km ce qui est bcp et plus de 30 min et doivent passer sur un boulevard qui est très très achalandé. Je ne pourrais concevoir que des enfants de la maternel a la 6ème année traverse le bly st-jean baptiste et le bly Danjou selon le chemin qui ls décideraient de prendre. à mon avis c est bcp trop dangereux.

Mon enfant est encore trop jeune pour aller a l'ecole tout seul

Avec tous les nouveaux développements, l'axe Sullivan/St Julien/Prince/StJoseph est devenue une Jungle routière où quotidiennement, les Stops ne sont pas respectés et la santé de nos enfants est mis à mal. Il est plus que temps que ce traffic lourd soit redirigé sur de véritables artères. Prince devrait être sens unique de part et d'autre en s'éloignant de StJoseph. La voie épagnée permettrait l'établissement d'un corridor pietonnier scolaire digne de ce nom considérant qu'il déssert 3 écoles primaires. Merci. Je reste dans le secteur du dairy queen équivaut à environ 35 minutes de marche juste aller. Mon enfant serait trop fatiguée rendu à l'ecole

Les aller sont en voiture mais les retours à la maison son à pieds 5jours sur 5 prevoir une piste cyclable

Il serais bien d'avoir des brigadiers à la traversé des grands boulevards..

Malhereusment c'est souevent des parents trop préssés qui rendent les dangereuses.

Je prefere que les enfants soient transportés de Décembre a février meme si la distance et courte entre l'école et la maison.

1. il n'y a pas de passage pour piétons à la fin de la piste cyclable (intersection blvd St-Joseph et rue Sullivan), 2. il est nécessaire d'arrêter le bus 33 près de l'école Marc-André-Fortier

Annexe 3

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

Pour le primaire :

Promouvoir et favoriser les déplacements actifs et sécuritaires :

- → Permettre aux élèves de développer leur jugement critique quant aux règles de sécurité et de protection adéquates en lien avec les déplacements actifs;
- ⇒ S'assurer que les apprentissages en lien avec la sécurité routière soient suffisamment intenses et continus tout au long du cheminement scolaire (maternelle à la 6^e année);
- ➡ Installer et entretenir les supports à vélo, s'il y a lieu;
- ➡ Encourager l'usage des corridors sécuritaires, s'il y a lieu;
- Encourager les parents à marcher avec leurs enfants;
- □ Informer les parents des activités éducatives réalisées dans le cadre du programme À pied, à vélo, ville active.

La SAAQ propose des outils et programmes éducatifs intéressants :

Attention: Les occasions offertes par les évènements thématiques (ex.: Mois de l'éducation physique, Journée nationale du sport et de l'activité physique, Mois international Marchons vers l'école) sont intéressantes à exploiter, mais insuffisantes pour assurer la pérennité des actions. Une démarche soutenue composée de plusieurs activités tout au long de l'année demeure un gage de succès!

- Sur la route des dragons (Maternelle et 1^{er} cycle)

 http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/maternelle.php
- Brigade scolaire (3^e cycle)
 http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/brigade_scolaire.php
- Chemin faisant (1^{er}, 2^e et 3^e cycle)
 http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite routiere/materiel educatif/chemin faisant/index.php
- Dépliant pour les parents : http://www.saag.gouv.qc.ca/publications/prevention/pieton conducteur.pdf
- Affiches à télécharger :
 http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/apprends prudent.pdf

 http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/prevention/apprends rouler.pdf

Nature-Action Québec

À titre de mandataire régional de Vélo Québec pour le programme À pied, à vélo, ville active sur la Côte-Nord, Nature-Action Québec offre plusieurs outils de sensibilisation qui appuient le plan de déplacement :

- Campagne « La rue pour tous » destinée aux différents usagers de la route;
- ⇒ Cahier « Animer le milieu scolaire en transport actif »;
- → Animations en classe sur le transport actif et la sécurité routière.

Exemple de dépliant à distribuer aux parents



Pour la sécurité des élèves, la Ville déneigera en priorité les trottoirs des corridors scolaires

à la maison sans s'attarder.

Source : Ville de Saint-Bruno-de-Montarville

Légende

Corridor scolaire

École

Brigadier

Annexe 4

Fiche de suivi du plan de déplacement

Nom de l'école :	
Adresse :	
Nom et titre de la personne-ressource de l'éc	ole :
Nom et titre de la personne-ressource de la V	'ille :
Intervenants du CISSS impliqués :	
Autres :	
Présentation du plan de déplacement fait le :	
Les participants étaient :	
Résolution du programme au conseil municip	pal: oui 🔲 non 🖂

Suivi des recommandations :

Numéro de la recommandation	Pistes de solutions envisagées	Acteurs concernés	Échéancier	Réalisé oui/non
recommandation				Out/HOH

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