

Mai 2020

RAPPORT D'ACTIVITÉS À PIED, À VÉLO, VILLE ACTIVE!



Un programme de Vélo Québec offert dans la région
du Centre-du-Québec par Réseaux plein air Drummond

Avec le soutien financier de:



Remerciements

Une mention particulière à l'ensemble des directions scolaires, au personnel enseignant et de soutien, pour leurs grandes collaborations à ce projet.

Ville de Drummondville

Steve **BAZINET**, Chef de division – Sport et loisirs communautaires

Marie-France **BERGERON**, Capitaine –SSID

Clyde **CREVIER**, Surintendant à la circulation routière et représentant de la Ville pour ce projet

Mario **GIRARD**, Chef de division – SSID

Jonathan **GUAY**, Directeur – Service des loisirs et de la vie communautaire

Dany **SIROIS**, Responsable – Service de la géomatique

Ainsi que l'ensemble des membres des comités vélos, circulation et gestion des infrastructures

Commission scolaire des Chênes¹

Lara **ARCAND**, Régisseuse au maintien des bâtiments

Marc-Antoine **BEAULIEU**, Régisseur – Service du transport scolaire

Jean-François **LUSIER**, Coordonnateur SREJ et représentant de la CSDC pour ce projet

Lucien **MALTAIS**, Directeur général

Marie-Elaine **PALARDY**, Régisseuse – Service du transport scolaire

Michelle **THERRIEN**, Régisseuse – Ressources matérielles

Sûreté du Québec

Hugues **LEMAIRE**, Sergent

CIUSSS

Jean-François **LAMOUREUX**, Kinésologue

Mélanie **ROBIDAS**, Kinésologue

Milieu communautaire

Maude **LAPOINTE**, Coordonnatrice transport actif, Société canadienne du cancer

Vélo Québec

Christine **PRÉFONTAINE-MEUNIER**, Chargée de projets, recherche et expertise

Annick **SAINT-DENIS**, Directrice générale

Auteurs

Coordination, recherches et rédaction

Etienne **HAMEL**, Aménagiste – Chargé de projet, RPAD

Administration et corrections

Laval **CARRIER**, directeur général, RPAD

Virginie **TRAVEL**, adjointe administrative, RPAD

Marcel **BUSSIÈRE**, Secrétaire-trésorier, RPAD

Illustrations

Camille **TRILLAUD-DOPPIA**, Architecte-paysagiste, L'Atelier des paysages

Etienne **HAMEL**, Aménagiste – Chargé de projet, RPAD

¹ Le projet de convertir les commissions scolaires en centre de service étant en cours, nous avons conservé l'appellation « commission scolaire » pour faciliter la lecture et la compréhension.



Table des matières

Remerciements	1
Introduction	4
CONTEXTE DU RAPPORT	4
L'EXPERTISE DE RÉSEAUX PLEIN AIR DRUMMOND	4
Description de l'école du Bon-pied, une référence!	5
Orientations	9
AMÉLIORER LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ AUX ABORDS DES ÉCOLES	9
ACCROÎTRE L'ATTRACTIVITÉ ET L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS	10
MOBILISER ET FAIRE « VIVRE » LE PROJET DANS LA COMMUNAUTÉ	11
ASSURER UN PROCESSUS ÉVOLUTIF VERS DES INFRASTRUCTURES MIEUX ADAPTÉES	12
Objectifs	13
ENCADRER LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS À PROXIMITÉ DES ÉCOLES	14
FAVORISER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS VERS L'ÉCOLE	15
CONCEPTUALISER UN ENVIRONNEMENT SÉCURITAIRE, ATTRAYANT ET STIMULANT	16
ÉDUIQUER, SENSIBILISER ET METTRE EN VALEUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS	17
SENSIBILISER LE MILIEU SCOLAIRE SUR LE RÔLE QU'IL A SUR LA MOBILITÉ	18
Mise en œuvre	19
DÉMARCHE	19
PONDÉRATION DES RÉSULTATS	21
PLANS DE DÉPLACEMENT SCOLAIRE	22
SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS	130
Plans d'action	131
PLAN D'ACTION DU MILIEU MUNICIPAL	133
PLAN D'ACTION DE LA COMMISSION SCOLAIRE	140
PLAN D'ACTION DES ÉCOLES	146
PLAN D'ACTION DU SERVICE DE POLICE	149
PLAN D'ACTION DU MILIEU SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE	151
Conclusion	153
Annexes	
Bibliographie	





Introduction

CONTEXTE DU RAPPORT

Les études, chroniques et constats sont unanimes, la motorisation excessive autour des écoles primaires à la grandeur du Québec est omniprésente, invasive et nuisible. Les écoles drummondvilloises de la Commission scolaire des Chênes n'y échappent pas. Matin et soir, les autobus, voitures des parents et membres du personnel, circulation de transit, marcheurs et cyclistes de tout acabit se côtoient, se croisent, interagissent de façon confuse et parfois dangereuse.

Dans cette perspective, transporter les enfants en voiture peut sembler la solution la plus pratique, la plus sécuritaire. Mais est-ce ce qui convient le mieux aux enfants? À leur environnement? À leur santé? Alors, pourquoi et comment leur faire redécouvrir le chemin de l'école?

À l'automne 2018, la Ville de Drummondville, en partenariat avec la Commission scolaire des Chênes (CSDC) et Réseaux plein air Drummond, se sont associés au programme national À pied, à vélo, ville active de Vélo Québec afin de favoriser les déplacements durables et sécuritaires sur les parcours scolaires des écoles primaires de la CSDC.

Réunis le 7 novembre 2018, les partenaires ont signé un protocole d'entente visant à assurer la promotion des recommandations du programme À pied, à vélo, ville active ayant pour principal objectif de 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.

Ce projet est rendu possible grâce au soutien du Fonds pour la sécurité routière du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, qui y injectera 46 500 \$, de la Ville de Drummondville qui contribuera pour 30 000\$ et de Réseaux plein air Drummond qui offrira un crédit d'une valeur de 15 000\$.

L'EXPERTISE DE RÉSEAUX PLEIN AIR DRUMMOND

Réseaux plein air Drummond n'en est pas à ses premiers mandats. Depuis plusieurs années, l'organisme est un important partenaire de Vélo Québec dans ses projets récréotouristiques avec l'entretien et développement de la **Route verte**, en environnement favorable au vélo avec l'expertise en stationnement vélo, soutenant le **Mouvement Vélo Sympathique** et depuis près de 10 ans, mandataire régional en transport actif avec le programme **À pied, à vélo, ville active!**

Réseaux plein air Drummond est également partenaire de la Ville de Drummondville dans la conception et le déploiement de son réseau cyclable, de la MRC Drummond pour la gestion et le développement du réseau cyclable régional, le *Circuit des traditions* et consultant en transports actifs pour la MRC d'Arthabaska et de la Ville de Victoriaville.

La spécificité du mandat actuel est son ampleur et le désir de fusionner les présentes recommandations aux différentes planifications stratégiques de la Ville de sorte à en faciliter la compréhension, la planification et la mise en action.

Description de l'école du Bon-pied, une référence!

Bienvenue à l'école du Bon-pied où la mobilité active des enfants fut au cœur des préoccupations lors de la planification de ce nouvel établissement.

À l'aube du lancement du projet, un parent nous a souligné un extrait du livre ***Et si la beauté rendait heureux*** de Pierre Thibault et François Cardinal. Dans celui-ci, « L'American Institutes for Research a révélé que les enfants ayant fait classe à l'extérieur avaient des notes 27% plus élevées que les autres, en plus d'avoir des gains en matière de coopération, de socialisation, de résolution de conflits, de comportement et de motivation scolaire. [...] on voit aussi des gains en ce qui a trait à la fierté : fierté des élèves pour leur école, mais fierté du personnel aussi. »²

Cette citation nous est rapidement apparue comme fondamentale, il fallait que notre école s'inspire du retour à la nature et en focalisant l'attention sur les besoins des enfants. Que la cour de récréation, que la périphérie du bâtiment, que les trajets qu'emprunteront les enfants pour s'y rendre, reflètent tous, cette philosophie.

Ainsi, pour profiter de ses nombreux bienfaits nous avons souhaité que notre projet conserve une végétation abondante. Nous avons également porté une attention particulière à la disposition des éléments en prenant pour premier principe l'itinéraire spontané des enfants.



² Et si la beauté rendait heureux, Pierre Thibault et François Cardinal, Les éditions La Presse.



Ceux-ci sont comme un cours d'eau, vous pouvez essayer de le dévier, d'y placer une digue pour contrôler ses flots, mais naturellement, ils chercheront, comme nous tous d'ailleurs, un axe naturel, la ligne droite, le chemin direct. C'est pourquoi à l'école du Bon-Pied, l'accès à la cour de récréation est orienté vers les principaux axes de mobilités actives. La transition entre le terrain de l'école et l'emprise publique a été conçue de sorte à protéger les traverses de rues en dégagant visuellement celles-ci^(C1)³ et en réduisant au minimum les durées d'expositions des enfants^(C4).

Nous avons souhaité rehausser la présence de l'école dans l'environnement urbain par un aménagement composé de végétation et pavé spécifique à celle-ci^(C2). Les rues à proximité ont été équipées de trottoirs^(A1), de pistes cyclables^(A2) et configurées en fonction de protéger au maximum la mobilité active^(A3) au détriment de la fluidité et vitesse de circulation motorisée^(M4). Nous souhaitons, avec ces corridors scolaires, créer une perspective de parc linéaire^(A4) où des arbres, banquettes végétales, points d'eau, bancs, poubelles créent un environnement non seulement propice aux déplacements actifs, mais les rendent attrayants pour les enfants, les parents, les aînés, bref encouragent et stimulent une vie de quartier accueillante.

À l'accès principal à la cour se trouve une petite place publique. Très modeste et recouverte de végétation, elle permet aux parents d'attendre la sortie des classes, de s'asseoir, lire un livre, socialiser avec les autres parents^(C3). Il y a même de petits modules servant à occuper frères et sœurs revenant de la garderie avec papa, maman. Pour les élèves marchant seuls, l'école a fait

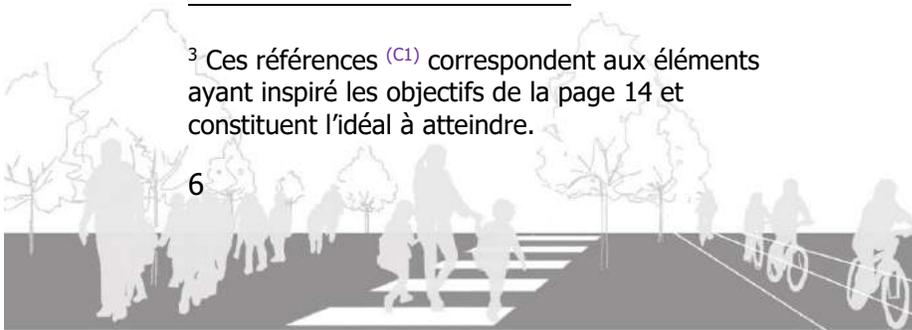
des efforts considérables pour leur permettre l'accès à la cour de la façon la moins contraignante possible^(S2).

Dans la cour, les supports à vélo ont été avantageusement positionnés^(S1). À la fois à proximité des entrées, mais également, à proximité de fenêtres du bâtiment principal qui permet une surveillance de ceux face aux intrusions extérieures. Encore là, les alentours du stationnement vélo possède une végétation abondante qui offre un effet « parapluie » sur les bicyclettes et valorise ce mode de déplacement. On a le goût de venir à l'école à vélo ne serait-ce que pour profiter de cet environnement exceptionnel.

Bien évidemment, certains parents jugent tout de même préférable de reconduire leurs enfants à l'école et il n'y a pas de problème. Il n'y en a pas parce que le débarcadère, prévu à cet effet, a été bien planifié^(M1), près des axes de transit du quartier non loin des accès à la cour et du service de garde, mais sans pour autant croiser physiquement les axes de mobilités actives^(M3).

Ainsi, on maximise l'efficacité de cette fonction et on évite que les parents utilisent les accès prévus pour la mobilité active ou le stationnement du personnel. Ils vont naturellement vers le débarcadère de parents, car c'est l'endroit le plus fonctionnel et efficace pour cet usage.

³ Ces références ^(C1) correspondent aux éléments ayant inspiré les objectifs de la page 14 et constituent l'idéal à atteindre.





Notre école de près de 400 élèves embauche de nombreux membres du personnel pour la faire fonctionner. Pour répondre à leurs besoins de transport, l'école du Bon-pied a pris les grands moyens en aménageant et positionnant favorablement un abri-vélo sécurisé. Ainsi, le personnel peut se rendre à école et y stationner son vélo en toute quiétude puisque l'abri à accès limité assure une protection maximale contre le vol et le vandalisme⁽⁵³⁾.

Pour ceux se rendant à l'école en voiture, un stationnement hors chaussée légèrement décalé par rapport aux axes principaux permet de le faire. En l'éloignant de ces axes, les parents ne le considèrent pas comme une option souhaitable pour les mouvements pendulaires assurant la quiétude et l'efficacité du stationnement du personnel à une fonction longue durée.

Bien que l'école du Bon-pied ne dispose pas d'un programme particulier^(S4), le territoire est très vaste et deux autobus scolaires desservent celle-ci. On aurait bien sûr pu positionner le débarcadère sur rue en façade du bâtiment, mais nous avons préféré éviter que les autobus entrent en conflit avec la circulation de transit^(M2). Étant le mode de transport le plus prévisible et facile à encadrer, les architectes ont décidé de positionner celles-ci à proximité de la cour, mais complètement désaxé par rapport aux axes naturels de déplacements. Ainsi, le débarcadère d'autobus se trouvant au-delà du stationnement du personnel et éloigné du débarcadère de parent n'a aucun conflit avec les autres usages desservant l'école.

À l'école du Bon-pied, nous ne connaissons pas les problématiques de circulation tant décriée dans les autres écoles. Nous croyons que ce succès réside oui dans la façon dont l'école a été conçue, mais également dans la façon que nous avons eue de communiquer l'information de notre projet auprès de la population. Stimulés par l'énergie du projet, des parents se sont impliqués pour organiser

un *Trottibus*^(É3)⁴ et démarrer un groupe *Cycliste averti*^(É2). La construction de cette école ne s'est pas résumée à ériger un bâtiment pour y asseoir des enfants, il a constitué un vecteur de revitalisation du quartier. La population s'est approprié le projet pour bâtir un quartier à échelle humaine axé sur la valorisation des déplacements actifs^(É4) et la qualité de vie. Aujourd'hui, en tant que parent, je peux dire que nos enfants se déplacent activement et en grand nombre et nous en sommes fiers^(É5). Les résidents profitent tous les jours des corridors scolaires, les enfants retournent régulièrement à l'école profiter des modules et jouer aux professeurs dans la classe extérieure. Bref, c'est un succès sur toute la ligne et définitivement un modèle à reproduire.

⁴ Les références des orientations « É » ne sont pas représentées sur le plan.



Orientations

Au regard de l'école du Bon-Pied, nous avons identifié quatre orientations centrales autour desquelles pourrait s'articuler une stratégie favorisant les déplacements actifs vers l'école.



AMÉLIORER LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ AUX ABORDS DES ÉCOLES

Il est quand même étonnant que le chaos des voitures autour des écoles, matin et soir, soit devenu normal, quelque chose d'inévitable. Peu importe l'école, à l'heure d'entrée et de sortie des classes, vous trouverez des voitures stationnées en double ou trop près de l'intersection, d'autre effectuant un demi-tour, ne respectant pas les feux d'autobus ou les priorités de passages des écoliers.

Le plus ironique dans la situation, selon le sondage que nous avons effectué, les parents qui reconduisent leurs enfants à l'école en voiture sont systématiquement plus préoccupés par leur sécurité que ceux qui les laissent se déplacer activement.

On est donc dans une situation où la perception domine sur l'expérience et où les parents moins confiants contribuent, en partie, à la problématique qu'ils perçoivent.

L'élément central pour améliorer le sentiment de sécurité, réel et perçu, est tel qu'on l'a vu à l'école du Bon-pied :

Répondre aux inquiétudes des parents en éliminant les points de conflits et comportements dangereux aux abords des écoles et sur les trajets scolaires en séparant physiquement les types d'usagers.

Ceci étant dit, une infrastructure sécuritaire restera inutile si personne ne l'utilise. En ce sens, comment valoriser davantage la mobilité active.



2

ACCROÎTRE L'ATTRACTIVITÉ ET L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Lorsqu'on souhaite valoriser les déplacements actifs des enfants, nous pensons immédiatement à l'impact positif qu'ils peuvent avoir sur leur santé par le bienfait de l'activité physique. Il est évident que marcher ou pédaler 10-15 minutes matin et soir, constitue une façon simple pour les enfants de tendre vers le 60 minutes d'activités physiques qu'il est recommandé de faire chaque jour.

Cependant, ce n'est là qu'un des éléments du casse-tête. Les impacts positifs du transport actif sont bien plus nombreux :

- Chaque enfant qui se situe à proximité de l'école et qui marche est un parent de moins avec sa voiture en périphérie de l'école;
- Le déplacement actif offre l'occasion de découvrir le quartier et de socialiser avec les autres enfants;
- Se déplacer de façon autonome est un formidable vecteur de confiance en soi, d'autonomie, de fierté;

En s'inspirant de la philosophie de l'école du Bon-Pied, nous pouvons :

Accroître l'attractivité en réduisant les durées d'exposition des écoliers à la circulation motorisée, mettre en place des infrastructures qui priorisent la mobilité active et favorisent un verdissement des trajets scolaires.

Cependant, on sait que les mesures de modération à la circulation sont parfois mal interprétées. Les automobilistes ne comprennent pas toujours la raison d'être des aménagements et n'y voient qu'une contrainte à la fluidité, une complexité à entretenir, une dépense extravagante! Comment changer ce paradigme?



3

MOBILISER ET FAIRE « VIVRE » LE PROJET DANS LA COMMUNAUTÉ

« Une chose que j'ai réalisée, lors de ce séjour à Copenhague, c'est l'importance de bien cerner le problème, de réfléchir à une solution bien adaptée et, surtout, de bien en communiquer la pertinence. [...] Il ne faut donc pas, en tant que concepteur, négliger la communication des bonnes idées. C'est ce qui permet aux élus et à la population de se les approprier puis les propager à leur tour. »⁵

Nous croyons fondamentalement à cette citation de Pierre Thibault et nous trouvons essentiel que les aménagements issus des recommandations du présent rapport soient expliqués aux parents, au voisinage, aux membres du personnel et à la population en général. Il faudra réussir à faire « vivre » le projet dans sa communauté.

Pour faire « vivre » le projet dans l'école, il est important de s'allier à des partenaires. Que ce soit la société canadienne du cancer avec Trottibus ou le CIUSSS Drummond avec cycliste averti, une multitude de programmes, d'activités existent pour éduquer les enfants et accompagner les parents dans une transition harmonieuse vers l'autonomie des enfants dans leurs déplacements.

Pour faire « vivre » le projet dans la communauté, il faut s'inspirer de l'école du Bon-Pied :

Il faut voir les investissements non pas uniquement dans le spectre des corridors scolaire et de la mobilité des enfants, mais comme élément fondamental à la revitalisation d'une vie de quartier.

Dans tous les cas, une action générale et globale à l'ensemble du territoire est utopique. La Ville, et les institutions qui la compose, a une capacité financière, technique et humaine qui limite sa capacité à modifier le territoire.

⁵ Pierre Thibault, Et si la beauté rendait heureux, p.182



4

ASSURER UN PROCESSUS ÉVOLUTIF VERS DES INFRASTRUCTURES MIEUX ADAPTÉES

Le programme À pied, à vélo, ville active! rejoint une multitude de valeurs déjà exprimées par la Ville de Drummondville dans le Plan de mobilité durable.

Ainsi, la réalisation des recommandations de ce rapport n'est pas en confrontation avec la philosophie de la Ville, mais bien en adéquation avec celle-ci.

Vu l'ampleur des recommandations et le changement de paradigme qu'il impose, il est essentiel d'avoir une vision à moyen, long terme. En ce sens, l'ensemble du réseau routier et des infrastructures souterraines seront inévitablement à rénover un jour ou l'autre.

Ce moment venu, il importera de prendre en considération les recommandations et « ne jamais laisser l'habitude commander nos actes »⁶ pour mettre à niveau des infrastructures plus favorables aux déplacements actifs.

Il faut cependant prendre garde :

Avoir une vision à moyen, long terme ne signifie pas l'inaction à court terme. Pour assurer un processus évolutif vers des infrastructures mieux adaptées, il faut saisir toutes les opportunités, proposer des aménagements transitoires, mettre en place des mesures temporaires, des projets pilotes et autres.

Ces actions permettront non seulement de cristalliser la démarche dans l'imaginaire collectif, mais permettront de peaufiner la forme que prendra la reconstruction à terme. Nous pouvons nous inspirer de l'école du Bon-Pied pour faire évoluer notre façon de voir la ville, ses quartiers et la façon de s'y mouvoir.

⁶ Et si la beauté rendait heureux, p.14



Objectifs

La vision de l'école parfaite et les orientations qui en découlent constituent la trame de fond, le principe qui inspire la démarche. Pour concrétiser de façon pratique cet idéal à atteindre, nous avons défini cinq objectifs :

M	Encadrer les déplacements <u>m</u> otorisés à proximité des écoles;
A	Favoriser les déplacements <u>a</u> ctifs vers l'école;
C	<u>C</u> onceptualiser un environnement sécuritaire, attrayant et stimulant;
É	<u>É</u> duquer et sensibiliser et mettre en valeur les déplacements actifs;
S	<u>S</u> ensibiliser le milieu scolaire sur le rôle déterminant qu'il a sur la mobilité.

De chacun d'entre eux, se décline des objectifs spécifiques qui permettent de répondre aux problématiques rencontrées avec des pistes de solution fidèles à la vision.



Photo Louise Vachon
Plan de mobilité durable Ville de Drummondville



ENCADRER LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS À PROXIMITÉ DES ÉCOLES

Tel que l'écrivait Patrick Lagacé, dans une chronique dans la Presse en juin 2019 :

« La sécurité des plus vulnérables, cyclistes et piétons, ne peut pas dépendre de la présomption de perfection des automobilistes, de la certitude qu'ils sont toujours alertes et vigilants, jamais distraits ou impatientes. »⁷.

L'humain fait des erreurs, tant le marcheur que l'automobiliste, tant l'adulte que l'enfant et les aménagements que nous proposerons devront permettre de « pardonner » au maximum ces erreurs en limitant le risque au minimum qu'elles surviennent et si elles ont à survenir, de réduire au minimum les conséquences.

Cette orientation trouve écho au principe de sécurité optimale présenté dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Drummondville qui vise à l'horizon 2040 d'éliminer toute collision grave ou mortelle sur son territoire.⁸

M1 Sécuriser l'accès des élèves transportés en voiture

Encadrer les endroits où les parents peuvent laisser leurs enfants près de l'école et s'assurer que ceux-ci puissent rejoindre la cour de récréation de façon sécuritaire.

M2 Minimiser l'impact des feux d'autobus scolaire sur la circulation

Pour plusieurs écoles, le débarcadère d'autobus se trouve sur la chaussée publique. Cette situation occasionne de nombreux conflits et génère un sentiment d'insécurité disproportionnel à la réalité lorsque les autobus klaxonnent pour signifier qu'un automobiliste force le passage sur les feux alternatifs rouges. Il importe donc de minimiser l'impact des autobus sur la circulation et cesser cette pratique de klaxonner qui est à la fois inutile et stressante pour parents et enfants aux alentours.

M3 Séparer les usages et encadrer leurs croisements

L'interaction entre les différents modes de transports (voitures, autobus, piétons, cyclistes et autres) se fait parfois de façon désordonnée ce qui augmente l'imprévisibilité des mouvements et les risques de conflits. Une séparation des usages limitera ces croisements au bénéfice de tous.

M4 Modérer la circulation de transit

La circulation de transit génère parfois des volumes et débits véhiculaires importants à proximité des écoles. Les mesures d'apaisement de la circulation auront pour effet de relocaliser la circulation de transit vers un autre axe ou d'en minimiser les impacts négatifs.



Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville

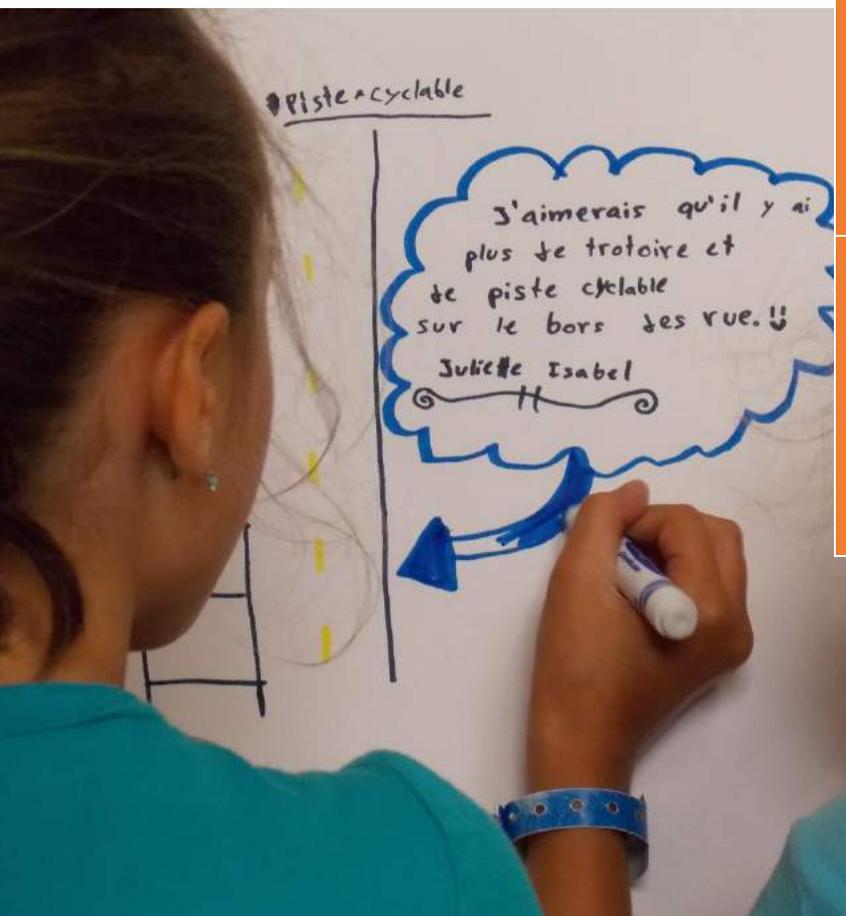
⁷ Patrick Lagacé, La Presse, juin 2019

⁸ Plan de mobilité durable, Ville de Drummondville, p.28



FAVORISER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS VERS L'ÉCOLE

« Mobilité et forme urbaine s'influencent et se donnent du sens réciproquement. Pour mieux appréhender le déclin du transport actif, il est essentiel de considérer les transformations dans nos modes d'occupation du territoire. Ces transformations sont caractérisées par la diminution des densités, la ségrégation des activités et l'augmentation des distances entre origines et destinations, rendues possibles par l'automobile, transformations qui, à leur tour, rendent l'automobile indispensable. »⁹



A1	Assurer la présence minimale en trottoir au pourtour des écoles Un trottoir est à la fois une infrastructure essentielle au déplacement sécuritaire des élèves. Il l'est encore plus en période hivernale où les amoncellements de neige obligent un partage de la chaussée entre les marcheurs et les véhicules. La présence de trottoir à proximité des écoles est donc particulièrement déterminante.
A2	Connecter les écoles au réseau cyclable La présence d'un réseau cyclable à proximité d'une école n'est pas suffisante à une pratique stimulante et sécuritaire du vélo. C'est pourquoi une connexion directe de ce réseau à chacune des écoles est essentielle.
A3	Protéger l'intégrité des corridors actifs La présence d'aménagement favorable aux piétons et cyclistes est inefficace si l'intégrité de ces réseaux n'est pas protégée par une barrière infranchissable tel un trottoir, bordure de béton ou autre. De plus, dans plusieurs écoles, nous avons observé l'utilisation du trottoir d'accès par des véhicules de services de la CSDC ou autres fournisseurs. L'accès principal d'une école devrait toujours être dégagé et libre d'accès.
A4	Attribuer un rôle et une fonction précise aux corridors scolaires Actuellement, outre la présence de panneau ovale jaunâtre, la description d'un corridor scolaire est floue. Il importe donc d'en attribuer une fonction claire soit des axes sécuritaires pour les piétons et cyclistes où le déneigement des trottoirs est prioritaire et où des mesures d'apaisement de la circulation sont systématiquement considérées.

Photo tirée des consultations publiques du PMD de la Ville de Drummondville au Centre communautaire St-Jean-Baptiste

⁹ Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville?



CONCEPTUALISER UN ENVIRONNEMENT SÉCURITAIRE, ATTRAYANT ET STIMULANT

« L'enfant piéton ou cycliste a des limites au niveau de son développement cognitif, physique, psychomoteur et perceptuel qui le rend vulnérable dans la circulation. » Le principal facteur de risque est l'environnement routier où ce sont surtout, « la vitesse des véhicules moteurs, le volume de la circulation, le nombre de voies de circulation ainsi que les obstacles visuels (surtout ceux liés au stationnement au bord de la chaussée) qu'il faut considérer. »¹⁰

C1 Dégager les approches des intersections et traverses

Vu leur petite taille, les enfants d'âge primaire sont particulièrement vulnérables aux voitures stationnées à proximité des intersections et traverses. À moins de cinq (5) mètres de l'intersection, les véhicules obstruent complètement la visibilité et obligent l'enfant à s'engager, à l'aveugle, dans l'intersection pour lui permettre de voir si d'autres véhicules sont en approches. Dans ce contexte, respecter et faire respecter l'article 386 du Code de sécurité routière¹¹ est une priorité.

C2 Conceptualiser une « signature » spécifique aux zones scolaires

Les panneaux jaunâtres indiquant la présence d'une zone scolaire sont parfois inondés dans la mer de signalisation et affichage de toute sorte en bordure de chaussée. Il devient donc difficile pour les automobilistes d'adopter un comportement routier conséquent. En définissant une « signature », nous pourrions accentuer la présence d'une école par des infrastructures distinctives y étant propres.

C3 Aménager des aires de socialisation

Plusieurs parents accompagnent ou vont chercher leurs enfants à l'école; or, aucun endroit n'est aménagé. Les parents s'assemblent sur le trottoir le long des clôtures, un endroit qu'il va sans dire n'est pas prévu à cet effet. En aménageant des « places » avec bancs, l'attente sera à la fois plus confortable, sécuritaire et permettra de dégager le trottoir pour les autres passants.



Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville

¹⁰ Institut national de santé publique du Québec

¹¹ Voir page 148 pour la description complète de l'article 386 du Code de sécurité routière.



ÉDUIQUER, SENSIBILISER ET METTRE EN VALEUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Les parents ont un « contrôle direct sur la mobilité des enfants : ce sont les parents qui décident la manière dont les enfants se déplacent.

Ce contrôle s'appuie sur leurs perceptions du milieu, notamment en ce qui a trait aux dangers liés à la circulation automobile et aux agressions. »¹²

Malheureusement, la perception du danger est souvent surestimée par rapport à la réalité.



Photo du réaménagement de la rue Sainte-Victoire en 2015 face à l'école Pie-X de Victoriaville.

En proposant des aménagements structurants pour les piétons et cyclistes, nous améliorerons cette perception.

Encore faut-il que les gens comprennent ces aménagements et leurs raisons d'être.

É1 Informer sur la fonction des aménagements

Si les citoyens ne comprennent pas la raison d'être des aménagements proposés, ils n'y verront que les côtés négatifs : difficulté de virage, entretien difficile, aménagement coûteux et inutiles. Afin d'assurer leurs adhésions à la démarche, il faut nous assurer de bien communiquer la fonction, le rôle et l'efficacité des aménagements. Ainsi, ils seront à même d'en voir la performance, de se les approprier et d'en défendre la justification.

É2 Proposer des activités de formation

Les enfants ne disposent pas du bagage d'expériences des adultes. C'est pourquoi la mise en place d'activités de formation en classe, en site fermé et dans leurs quartiers permettra de leur apprendre comment circuler de façon autonome.

É3 Accompagner les milieux

Certaines habitudes sont dures à changer. C'est pourquoi il est important d'accompagner les milieux dans ces transitions avec des activités d'animation, de promotion et d'accompagnement.

É4 Valoriser les déplacements actifs

On associe malheureusement le transport actif comme quelque chose de marginal, de peu édifiant. Il importe de changer cette image et démontrer les bienfaits physiques, environnementaux, sociaux d'une mobilité active. À cet effet, les directions, professeurs(es) et membres du personnel sont de formidables ambassadeurs auxquels nous tendons la main.

É5 Le rôle prépondérant des parents

La communication avec les parents est déterminante. Si nous faisons la promotion de la mobilité active sans avoir préalablement modifié l'environnement ou si les mesures correctives sont insuffisantes; l'inquiétude des parents ne sera pas apaisée et ceux-ci conforteront leurs préjugés négatifs face à la mobilité active. Ainsi, la stratégie de communication avec les parents devra être bien ficelée.

¹² Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville?



SENSIBILISER LE MILIEU SCOLAIRE SUR LE RÔLE QU'IL A SUR LA MOBILITÉ

Le système scolaire et les écoles, destinations ultimes de tous les élèves, ont indéniablement, un rôle à jouer dans la mobilité des enfants. Par les choix qui sont faits, par les ressources mises en place et la façon de les répartir influencent grandement la qualité de l'offre et le choix de mobilité que font les parents et leurs enfants.



Photo tirée d'un concours des Semaines des Transports actifs de la Commission scolaire des Bois-Francs.

S1	Bonifier les stationnements vélos Un des plus grands freins à l'utilisation du vélo comme mode de transport est l'absence de stationnement vélo à destination. Il importe d'assurer dans chacune des écoles une quantité minimale respectant un ratio de 1 support à chaque 2,5 élèves « marcheurs », de bien les positionner les supports à la vue sur une surface dure et ancrée à celle-ci.
S2	Offrir plus de flexibilité aux marcheurs Les élèves dits « marcheurs » doivent arriver lorsque le personnel enseignant est en place, soit quelques minutes seulement avant la cloche et sont appelés à quitter immédiatement à la sortie des classes. Cette pratique est complexe pour les familles. L'enfant, pour arriver au bon moment, doit partir à un moment très précis de sa résidence et assurer une cadence constante sous peine de se voir soit refuser l'accès à la cour, le laissant sur le trottoir, soit en retard. Devant une telle complexité, on comprend le parent de convenir qu'il est plus simple de reconduire l'enfant en voiture.
S3	Stationnement et valorisation de la mobilité active Les nombreux membres du personnel d'une école créent une pression importante sur la capacité de stationnement des rues périphériques. Les espaces disponibles sont alors disputés entre le personnel, les résidents du secteur et les parents. L'ajout de casier vélo fermé, la sensibilisation du personnel à se stationner plus loin, à covoiturer ou à utiliser le transport en commun contribueraient grandement à sécuriser les environnements scolaires.
S4	L'impact négatif des choix d'école « De nombreux établissements d'enseignement [...] tentent de se différencier les uns des autres, principalement sur la base de leur projet éducatif ou d'une approche différente au plan pédagogique. En donnant un choix aux parents, ces derniers choisissent l'école non pas uniquement en fonction de la proximité de leur lieu de résidence, mais également en fonction d'autres critères, comme son approche pédagogique » ¹³ ce qui augmente la dépendance à la voiture et au recours aux autobus scolaires au détriment d'une mobilité active et d'une dynamique de vie de quartier.

¹³ Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville?



Mise en œuvre

Pour mettre en œuvre la vision de l'école « parfaite », les orientations et les objectifs, nous proposons la réalisation d'un plan de déplacement scolaire (PDS) pour chaque école. Ce document technique dresse le tableau de la mobilité autour de l'école et propose des solutions d'aménagements susceptibles de la favoriser.

DÉMARCHE

Rencontre des directions scolaires

Suite à la signature du protocole d'entente entre Réseaux plein air Drummond, la Ville de Drummondville et la Commission scolaire des Chênes, nous avons présenté à la table des directions scolaires, un résumé du projet, ses objectifs et la méthodologie que nous comptons suivre.

Nous avons par la suite pris contact directement avec les directions d'école et nous les avons rencontrés du 10 décembre 2018 au 18 janvier 2019. L'objectif de ces rencontres était double. D'une part, nous voulions présenter le programme de façon plus détaillée et présenter un échéancier de travail. D'autre part, comme les directions scolaires sont souvent le point de chute de l'ensemble des problématiques de l'école, discuter avec eux était une excellente occasion d'avoir un premier regard sur leurs réalités. Quelles sont les particularités de l'une et l'autre des écoles, d'où proviennent les enfants, y a-t-il des problématiques évidentes?

Ces rencontres nous ont permis d'identifier un certain nombre de problématiques communes que nous avons cherché à valider auprès des parents en les invitant à compléter un sondage en ligne. Celui-ci a été disponible en mars 2018 sur le site Survey Monkey et a permis de recueillir l'avis de 1 360 parents au nom de 1929 élèves soient 36% de la clientèle visée¹⁴.

Parmi les éléments souvent mentionnés, les problématiques récurrentes étaient : l'absence de trottoir et de voie cyclable, un mauvais entretien hivernal des couloirs de marche, la difficulté à franchir une intersection et la circulation lourde près des écoles aux heures d'entrée et sortie des classes.

¹⁴ Vous trouverez les résultats complets du sondage à l'annexe I.



Marches exploratoires

Afin d'inventorier les problématiques vécues à proximité des établissements, nous avons coordonné, pour chaque école, une marche exploratoire. Chacune d'entre elles était composée minimalement :

- Du chargé de projet chez Réseaux plein air Drummond;
- Du surintendant à la circulation routière de la Ville de Drummondville;
- Du directeur ou directrice de l'établissement visé;
- Et, à l'occasion, de parent(s) ou autre membre du personnel.

Avant chacune des marches, nous avons remis aux participants, un résumé des constats émis par la direction lors de la première rencontre, un résumé des résultats du sondage, une cartographie localisant la provenance des enfants de l'école.

Ces activités ont permis de valider les constats, d'en identifier de nouveaux, de documenter et photographier les principales observations.



Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville



PONDÉRATION DES RÉSULTATS

Une fois que les marches exploratoires furent complétées dans l'ensemble des écoles. Nous avons pondéré, le plus objectivement possible, les résultats.

Pour ce faire, nous avons établi des paramètres à travers lesquels les différentes problématiques devaient être analysées. Voici un résumé de la méthodologie employée¹⁵ :

Le premier facteur d'analyse est la hiérarchie du réseau routier soit

- **Local, collectrice ou artère.**

Par la suite, nous utilisons l'une des trois formules suivantes selon celle qui correspond le mieux à la situation. Une pondération variant de 0 à 3 est donnée à chacun des items d'une même formule.

- **Formule longitudinale :**

- Y a-t-il un corridor pour les piétons ou cyclistes;
- Est-ce sur de courte ou longue distance;
- Est-ce peu ou très problématique;
- Y a-t-il une problématique hivernale.

- **Formule ponctuelle :**

- Est-ce sur une courte ou longue distance;
- Y a-t-il un contrôle de la circulation;
- Est-ce peu ou très problématique;
- Y a-t-il des croisements entre usagers.

- **Formule d'aire**

- Est-ce que l'aménagement est à risque;
- Est-ce que l'utilisation est conforme;
- Y a-t-il des croisements entre usagers.
- Est-ce sur une petite ou grande superficie.

Un facteur d'influence est utilisé pour placer la problématique dans un contexte. Ce facteur est pondéré entre 0 et 2 par la densité estimée.

- **Facteur d'influence :**

- Potentiel de marcheur;
- Potentiel de cycliste;
- Parents-taxi;
- Autobus scolaires;
- Circulation de transit.

Finalement, une dernière variable ayant une très grande influence sur le résultat est le potentiel piétonnier des écoles.

- **Potentiel piétonnier**

- Cette variable est obtenue en additionnant le nombre d'élèves dits marcheurs d'une école divisée par 100 et la taille totale de l'école divisée par 1000. Le résultat à cette formule sert de multiplicateur aux formules antérieures.

¹⁵ Voir les résultats détaillés à l'annexe II



PLANS DE DÉPLACEMENT SCOLAIRE¹⁶

École 001 – Bruyère.....	24
École 002 – Saint-Charles.....	30
École 003 – Christ-Roi.....	36
École 004 – Duvernay	42
École 005 – Frédéric-Tétreau	48
École 006 – Immaculée-Conception.....	54
École 010 – Notre-Dame-du-Rosaire.....	60
École 011 – Sainte-Marie.....	66
École 013 – Saint-Étienne.....	72
École 014 – Saint-Joseph	78
École 015 et 018 – Saint-Louis-de-Gonzague et Saint-Pie-X.....	84
École 016 – Saint-Nicéphore.....	90
École 019 – Saint-Pierre	98
École 020 – Saint-Simon	104
École 027 – L’Aquarelle	110
École 032 – du Sentier	112
École 038 – aux Quatre-vents.....	118
École 039 – à l’Orée-des-Bois	124

¹⁶ Des références spécifiques à certains plans de déplacement scolaire sont présentées à l’annexe III





001
Bruyère

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

- Les heures de départ et de retour à la maison
- Les heures d'accès à la cour ou au service de garde
- La circulation automobile le long du trajet vers l'école
- La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir
- Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours
- La distance à franchir
- La sécurité aux abords de l'école

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

- Le long des trajets scolaires?
- Aux abords de l'école?
- Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?

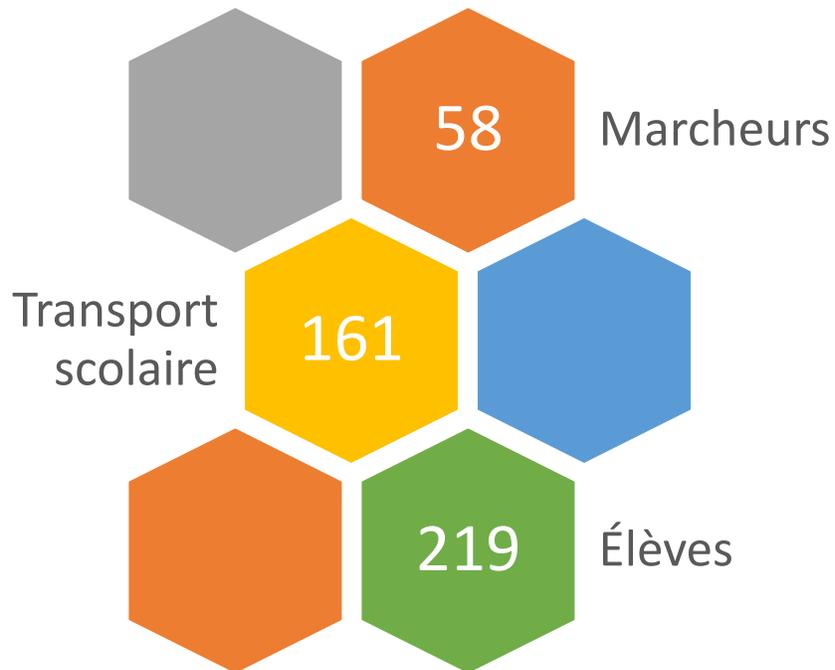
63		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
85	219	39%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
25%	43%	32%
11	15	3
38%	52%	10%
94%	88%	80%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,8	2,5	0,7
1,7	2,2	0,5
2,6	2,3	-0,3
2,7	2,5	-0,2
1,2	1,5	0,3
1,5	2,3	0,8
2,4	2,3	-0,1

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,1	3,0	2,4
3,4	3,4	3,1
		1,9





Direction 2018-2019:
Yann Lanoie

Direction 2019-2020:
Jean-François Lussier





L'école Bruyère est intégrée à l'école Saint-Charles. Ainsi, il n'y a à l'école Bruyère que des classes de maternelle, première et deuxième année.

Beaucoup d'autobus, 10, se rendent à cette école et sont séparés en deux secteurs distincts ce qui nécessite beaucoup d'espace sur rue à cette fonction.



La présence du stationnement de l'Église avec sa configuration particulière ajoute un peu de confusion à cet environnement déjà complexe.

Le jeune âge des écoliers, la discontinuité des trottoirs, l'absence de piste cyclable séparée physiquement sont d'autant d'éléments qui découragent une mobilité active à cette école.

Problématiques

Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
01 - 01	La configuration très large de la rue Florette-Lavigne entre l'Église et l'école permet de nombreux mouvements imprévisibles.	●	○	●	○		67,3
01 - 02	Discontinuité du trottoir sur la rue Florette-Lavigne oblige les enfants à marcher dans la rue à certaines occasions.	○		○			14,8
01 - 03	Le positionnement de la bande cyclable sur le boulevard St-Charles oblige deux traversées de rue inutilement.		○			●	11,9
01 - 04	Le faible niveau d'entretien du stationnement du personnel n'incite pas son utilisation ce qui déplace le problème vers Florette-Lavigne.			○			0,6
01 - 05	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.





La rue Florette-Lavigne est totalement déstructurée. En plus d'avoir tous les modes de déplacements qui tentent de cohabiter, la configuration des stationnements à angle, en façade; stationnements multiples pour l'Église, autobus, etc. en font un endroit des plus chaotiques. L'objectif principal est de structurer les déplacements sur la rue Florette-Lavigne pour limiter les interactions.



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
01 - 01	a) Configuration d'un stationnement à angle de 21 places; b) Le trottoir en périphérie permet un accès sécuritaire aux traverses; c) Débarcadère d'autobus sur Bruyère avec arrêts toutes directions; d) Avancés de trottoirs pour sécuriser les traverses de rue; e) Verdissage pour favoriser une modération de la circulation.	M1 - M2 - M3 - A1 - A3 - C1	67,3	2321	↑	156 156 \$	
01 - 02	f) Continuer le trottoir sur Florette-Lavigne jusqu'à la rue Thérour;	A1 - A3	14,8	7288	-	108 000 \$	
01 - 03	g) Sur le boul. St-Charles, changer la bande cyclable de côté de rue;	A2 - A3	11,9	8942	↓	106 344 \$	
01 - 04	h) Suppression de la haie pour faciliter le déneigement.	M3 - S3	0,6	13545	↓	8 122 \$	
01 - 05	n.a.	S1	0,0			0 \$	378 622 \$



002
Saint-Charles

Répondants au sondage
Représentativité du sondage

85		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
92	342	27%

Caractéristiques générales des répondants
Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école
Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire
Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
16%	24%	60%
17	11	9
46%	30%	24%
93%	75%	58%

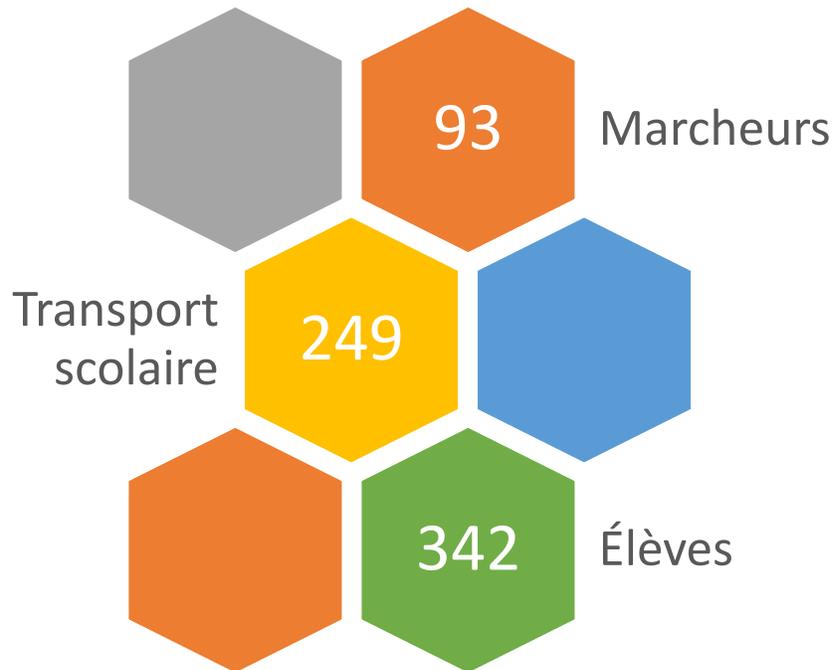
Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?
Les heures de départ et de retour à la maison
Les heures d'accès à la cour ou au service de garde
La circulation automobile le long du trajet vers l'école
La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir
Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours
La distance à franchir
La sécurité aux abords de l'école

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,7	2,2	0,5
1,6	1,6	0,0
2,1	2,4	0,3
2,5	2,8	0,3
1,4	1,0	-0,4
1,8	2,0	0,2
1,8	1,8	0,0

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation
Le long des trajets scolaires?
Aux abords de l'école?
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?

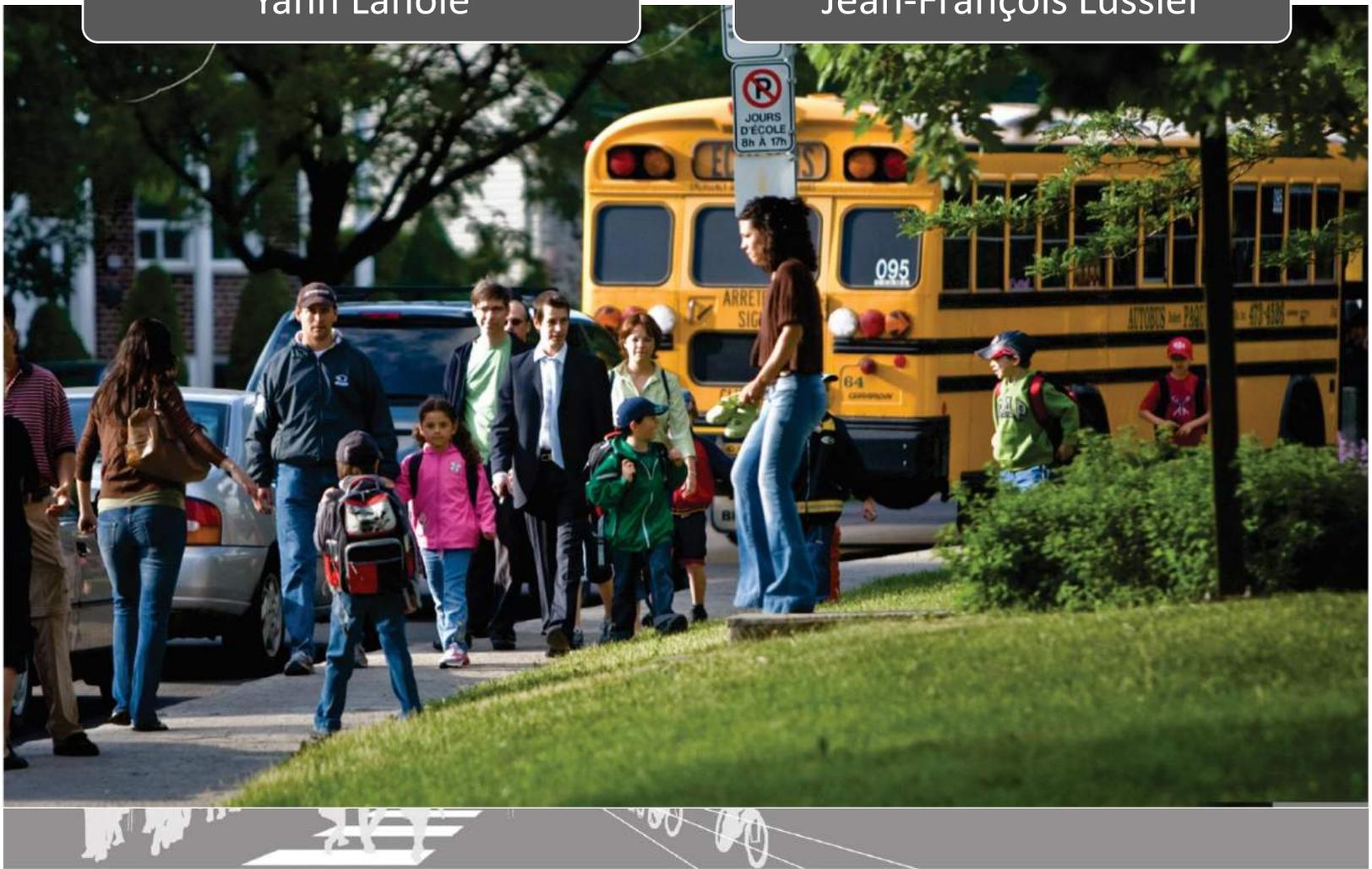
non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
2,6	2,9	2,8
2,8	3,3	3,1
		1,7

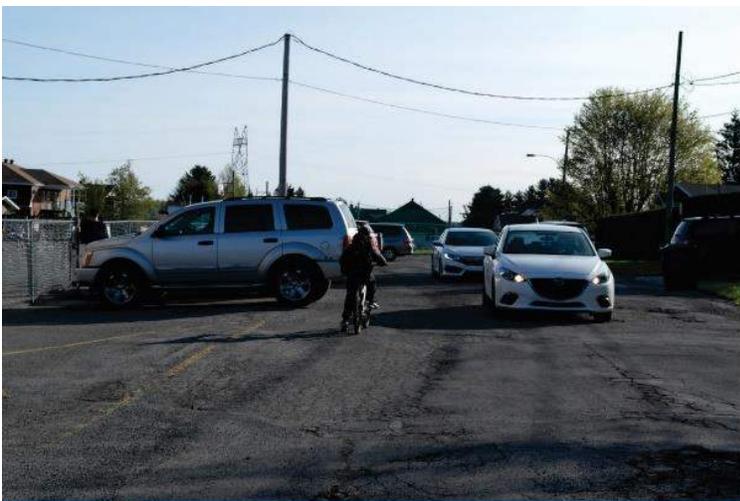




Direction 2018-2019:
Yann Lanoie

Direction 2019-2020:
Jean-François Lussier





L'école Saint-Charles est intégrée à l'école Bruyère. Ainsi, on retrouve à l'école Saint-Charles les classes de troisième, quatrième, cinquième et sixième année. De plus, l'école Saint-Charles a un programme particulier en sport.

Beaucoup d'autobus scolaires, 10, se rendent à cette école; mais sur la rue Létourneau, ils ne posent que peu de problèmes aux déplacements actifs et peu de conflits avec les parents taxis.

Les nombreux stationnements à 90° sont plus problématiques et l'absence d'aménagement cyclable rend les jeunes cyclistes vulnérables aux marches arrières des véhicules.

Les sentiers hors chaussées du secteur sont intéressants, mais non entretenus en période estivale.

Problématiques

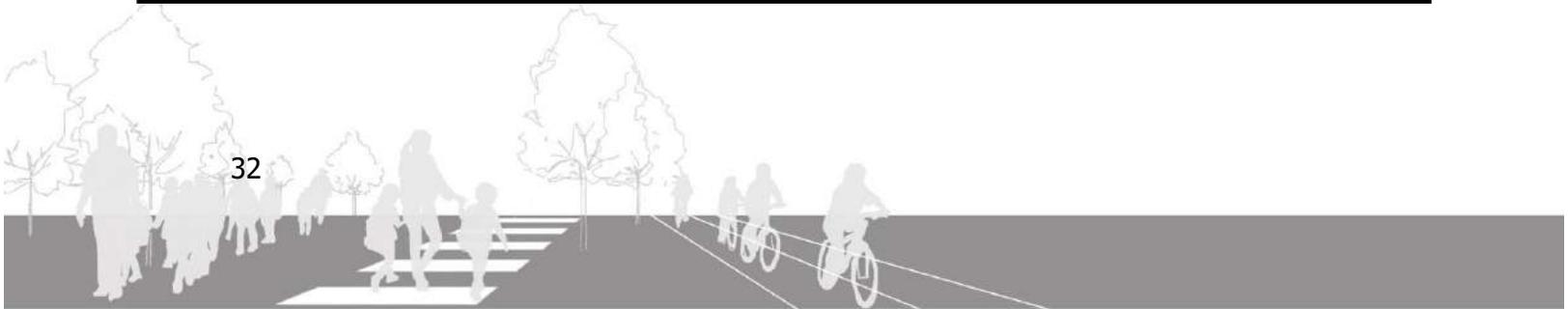
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
02 - 01	L'absence de trottoir et lien cyclable en plus de la configuration de stationnement à 90 ° complique les déplacements sur la rue Vallée.	●	●	●			74,3
02 - 02	La traverse de la rue Victorin à l'intersection de la rue Vallée n'est pas contrôlée et ne se fait pas à 90°.	●	●	○		○	69,4
02 - 03	Il y a conflit potentiel marcheur / auto vis-à-vis la traverse à l'intersection Létourneau et Victorin.	○		○	○	○	21,8
02 - 04	Discontinuité du trottoir sur la rue Victorin oblige les enfants à marcher dans la rue à certaines occasions.	○				○	19,3
02 - 05	L'intersection Foucault et Denery n'offre pas de sentiment de sécurité puisque l'environnement ne correspond pas à la signalisation.	○	○			○	17,1
02 - 06	Deux sentiers cyclopédestres mènent à l'école, mais ne sont ni éclairé, ni entretenu à l'hiver.	●					7,9
02 - 07	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

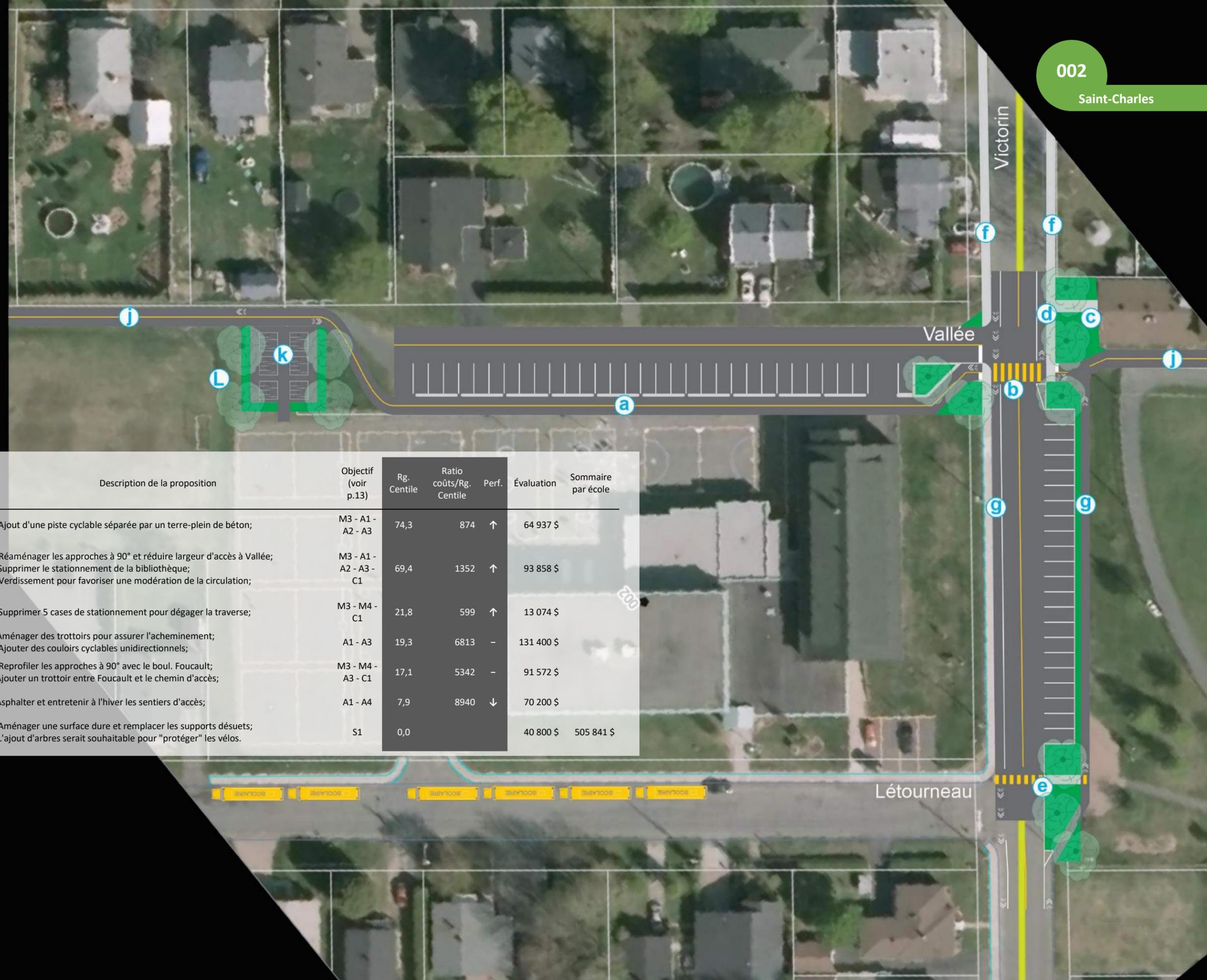
- M - Élèves marcheurs (incluent ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

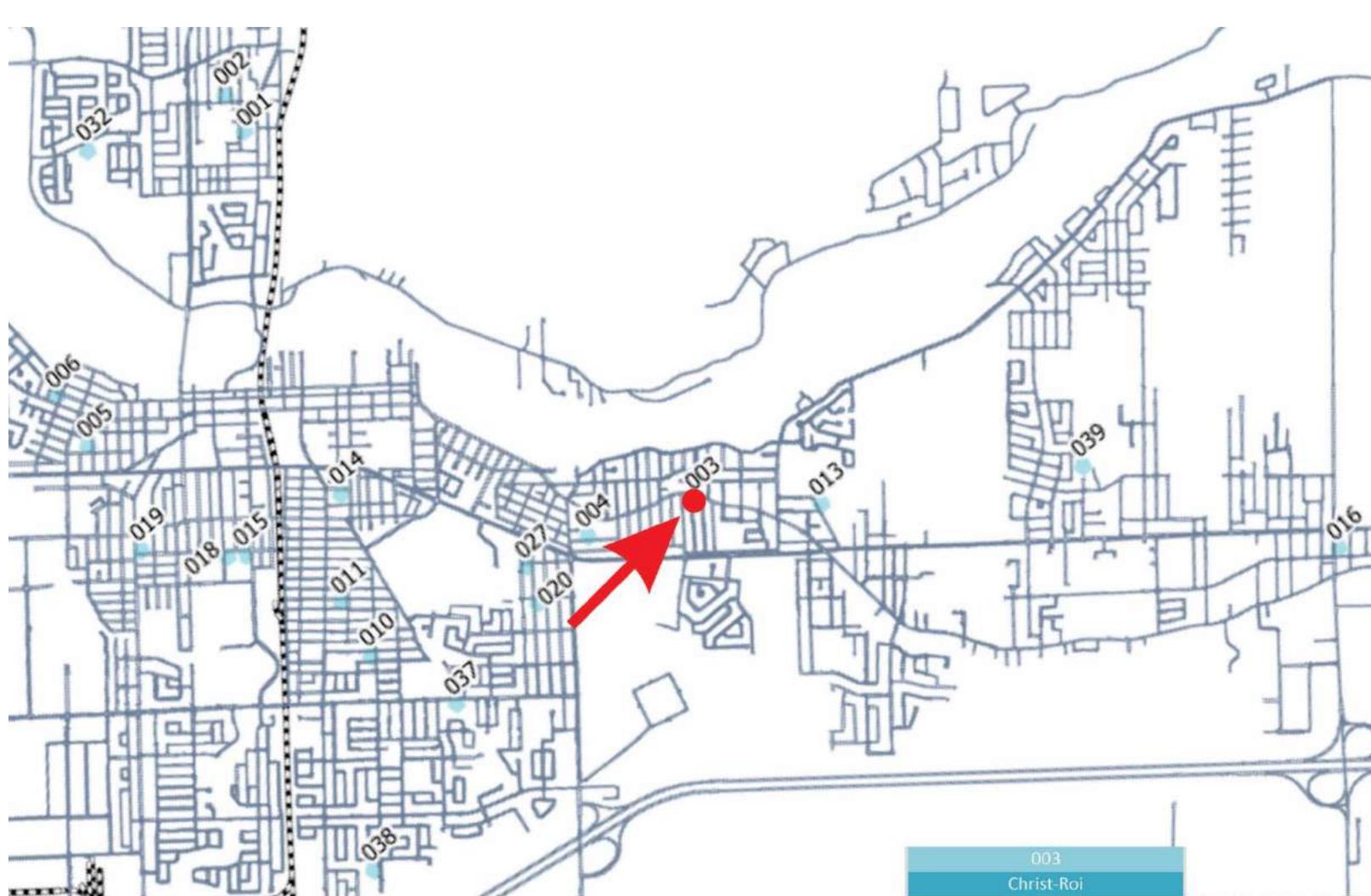




Beaucoup de parents tentent d'accéder à la rue Vallée. En même temps l'intersection entre cette rue et Victorin est plus ou moins bien configurée et laisse très peu de place à la mobilité active. L'objectif principal est d'octroyer des endroits propices et sécuritaires à la mobilité active tout en protégeant l'intégrité de ceux-ci.



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
02 - 01	a) Ajout d'une piste cyclable séparée par un terre-plein de béton;	M3 - A1 - A2 - A3	74,3	874	↑	64 937 \$	
02 - 02	b) Réaménager les approches à 90° et réduire largeur d'accès à Vallée; c) Supprimer le stationnement de la bibliothèque; d) Verdissement pour favoriser une modération de la circulation;	M3 - A1 - A2 - A3 - C1	69,4	1352	↑	93 858 \$	
02 - 03	e) Supprimer 5 cases de stationnement pour dégager la traverse;	M3 - M4 - C1	21,8	599	↑	13 074 \$	
02 - 04	f) Aménager des trottoirs pour assurer l'acheminement; g) Ajouter des couloirs cyclables unidirectionnels;	A1 - A3	19,3	6813	-	131 400 \$	
02 - 05	h) Reprofiler les approches à 90° avec le boul. Foucault; i) Ajouter un trottoir entre Foucault et le chemin d'accès;	M3 - M4 - A3 - C1	17,1	5342	-	91 572 \$	
02 - 06	j) Asphalter et entretenir à l'hiver les sentiers d'accès;	A1 - A4	7,9	8940	↓	70 200 \$	
02 - 07	k) Aménager une surface dure et remplacer les supports désuets; l) L'ajout d'arbres serait souhaitable pour "protéger" les vélos.	S1	0,0			40 800 \$	505 841 \$



003
Christ-Roi

54		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
80	171	47%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
31%	39%	30%
24	12	3
62%	31%	8%
94%	86%	100%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,3	2,5	1,3
1,6	1,7	0,1
1,7	2,1	0,4
1,9	2,5	0,6
1,0	1,0	0,0
1,1	2,6	1,6
1,5	1,4	-0,2

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,0	3,0	2,8
3,1	3,4	2,9
		1,5

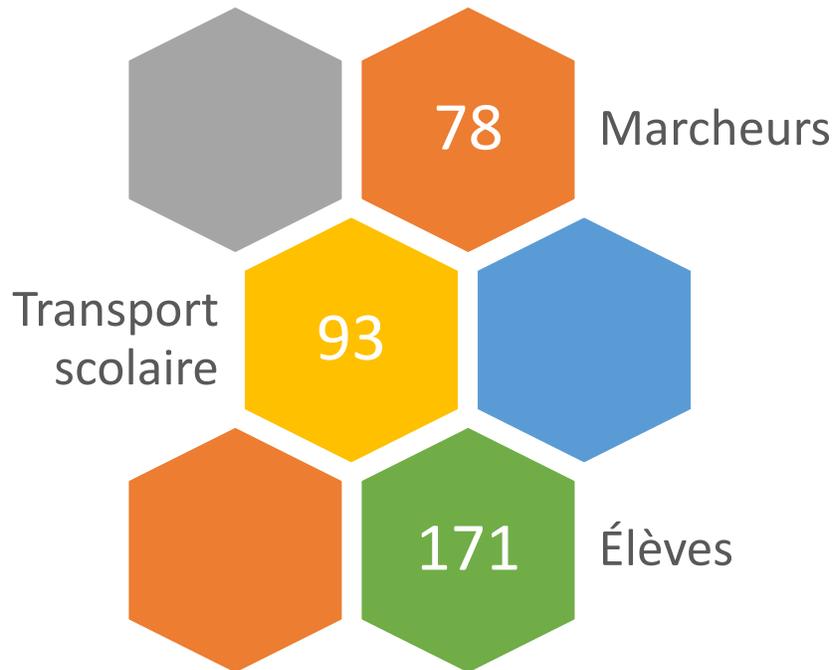
Répondants au sondage
Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants
Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école
Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire
Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?
Les heures de départ et de retour à la maison
Les heures d'accès à la cour ou au service de garde
La circulation automobile le long du trajet vers l'école
La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir
Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours
La distance à franchir
La sécurité aux abords de l'école

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation
Le long des trajets scolaires?
Aux abords de l'école?
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Nancy Lauzier

Direction 2019-2020:
Nancy Lauzier





L'école Christ-Roi est une petite école située sur le boulevard Mercure, une importante voie de transit. Le cadre bâti du secteur ne laisse pas non plus à penser qu'une école se trouve à proximité. On retrouve donc une circulation relativement rapide et peu conviviale.



L'absence de réseau cyclable, notamment vers le secteur Marconi, empêche également l'utilisation du vélo de façon sécuritaire. Une amélioration à ce niveau permettrait sans doute à certains enfants de troquer l'autobus scolaire pour le vélo lors des belles journées.

Problématiques

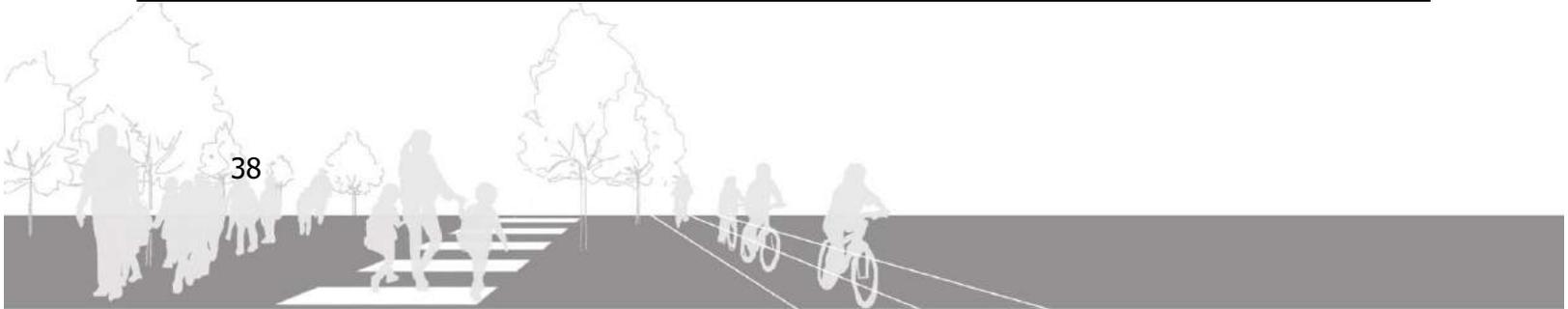
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
03 - 01	Positionnée dans la courbe de l'artère du boulevard Mercure, l'intersection de la 111e avenue est large et n'est pas à angle droit.	○	○	○		●	50,5
03 - 02	La largeur de la 111e avenue permet des comportements dangereux et l'absence de trottoir apporte des problématiques en hiver.	○	○	○		○	31,1
03 - 03	Absence de réseau cyclable dans l'axe de la 111e avenue entre le quartier de la Marconi et la rue Fradet.	○	○	○		○	20,2
03 - 04	La configuration du débarcadère d'autobus sur la 112e avenue gagnerait à être améliorée.			○	○	○	6,2
03 - 05	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



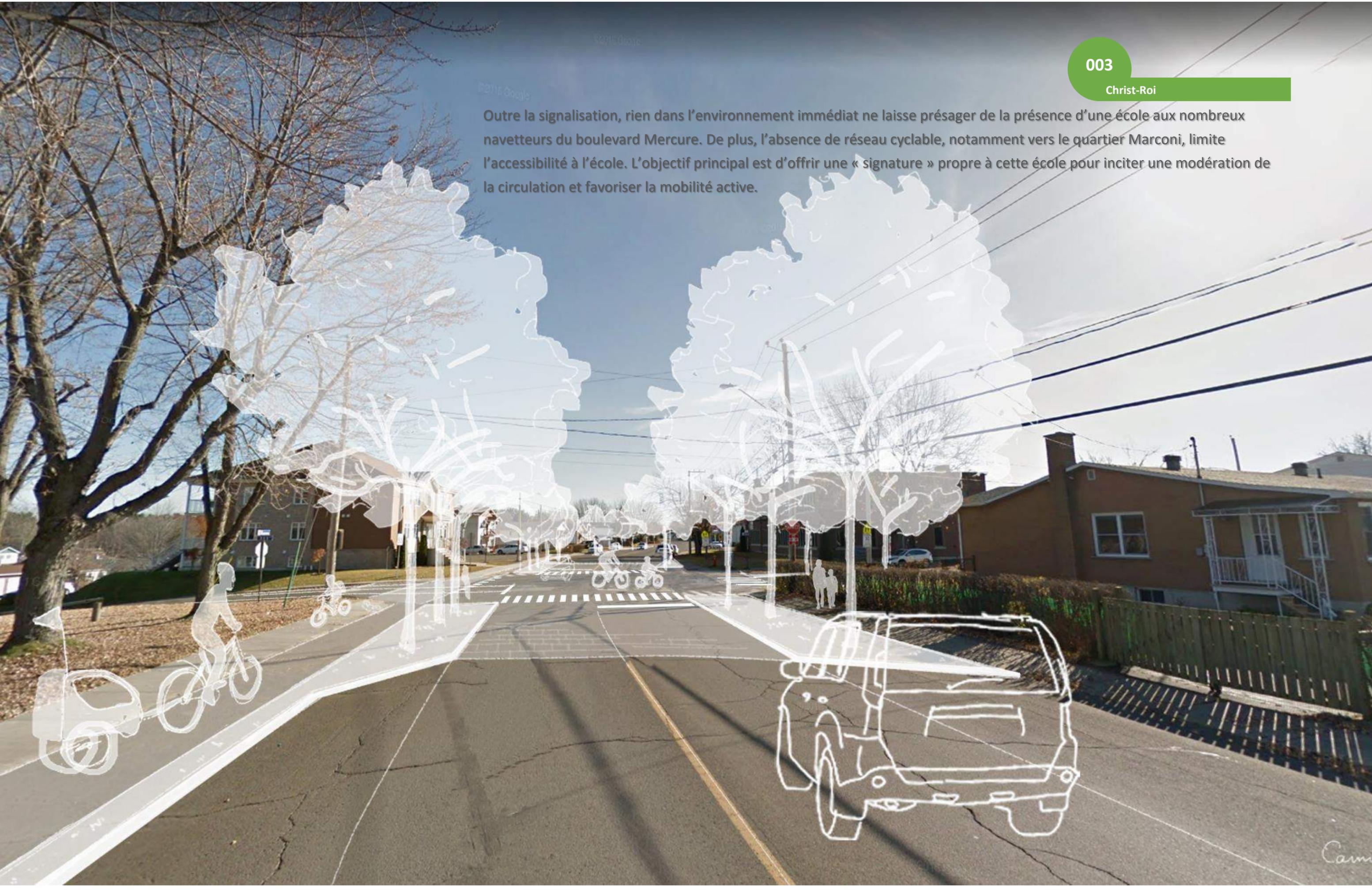
Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

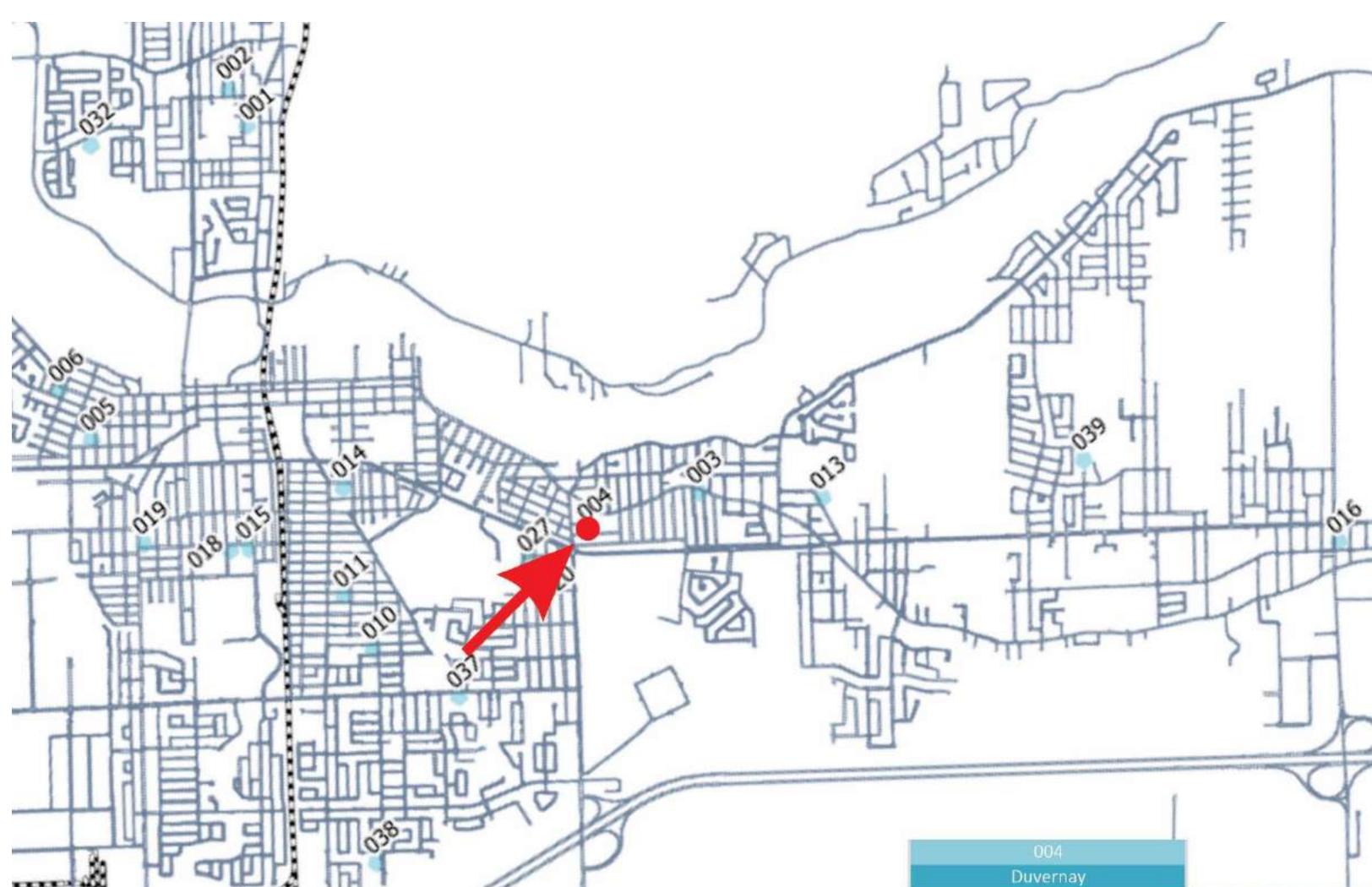


Outre la signalisation, rien dans l'environnement immédiat ne laisse présager de la présence d'une école aux nombreux navetteurs du boulevard Mercure. De plus, l'absence de réseau cyclable, notamment vers le quartier Marconi, limite l'accessibilité à l'école. L'objectif principal est d'offrir une « signature » propre à cette école pour inciter une modération de la circulation et favoriser la mobilité active.





Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
03 - 01	a) Resserer les approches avec des banquettes végétales; b) Ajouter une piste multifonctionnelle (non inclus dans l'évaluation); c) Resserer l'intersection et la mettre le plus possible à angle droit; d) Banquettes végétales aux approches pour dégager celles-ci;	M3 - M4 - A1 - A2 - A3 - C1 - C2	50,5	3923	↑	197 952 \$	
03 - 02	e) Utilisation de la piste cyclable comme trottoir à l'hiver; f) Aménagement de banquettes végétales pour "protéger" la traverse; g) Traverse surélevée vis-à-vis un nouvel accès à la cour;	M1 - M3 - A1 - A2 - A3	31,1	4146	↑	128 766 \$	
03 - 03	h) Couloirs cyclables unidirectionnels entre St-Joseph et Fradet;	A2	20,2	3423	↑	69 216 \$	
03 - 04	i) Banquette végétale pour dégager l'intersection; j) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux autobus;	M2 - M3	6,2	107	↑	660 \$	
03 - 05	k) Remplacer les supports désuets et rapprocher ceux-ci de l'accès	S1	0,0			0 \$	396 594 \$



004
Duvernay

71		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
85	234	36%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
27%	24%	49%
29	4	4
78%	11%	11%
95%	18%	17%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,0	3,4	2,4
1,4	2,1	0,7
1,8	2,6	0,8
1,9	2,4	0,5
1,3	1,1	-0,1
1,1	3,6	2,4
1,6	1,4	-0,2

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,2	2,6	2,9
3,4	3,0	3,2
		2,1

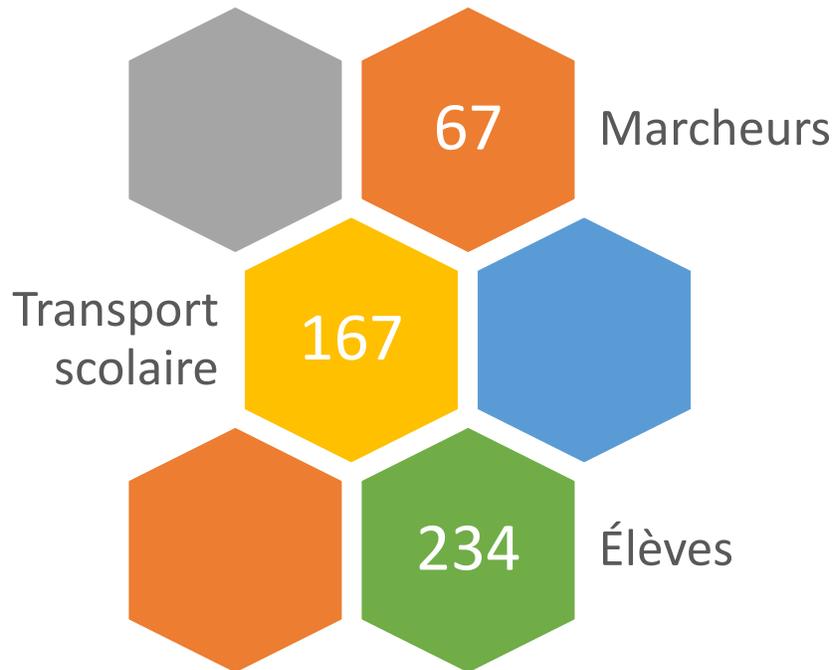
Répondants au sondage
Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants
Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école
Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire
Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?
Les heures de départ et de retour à la maison
Les heures d'accès à la cour ou au service de garde
La circulation automobile le long du trajet vers l'école
La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir
Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours
La distance à franchir
La sécurité aux abords de l'école

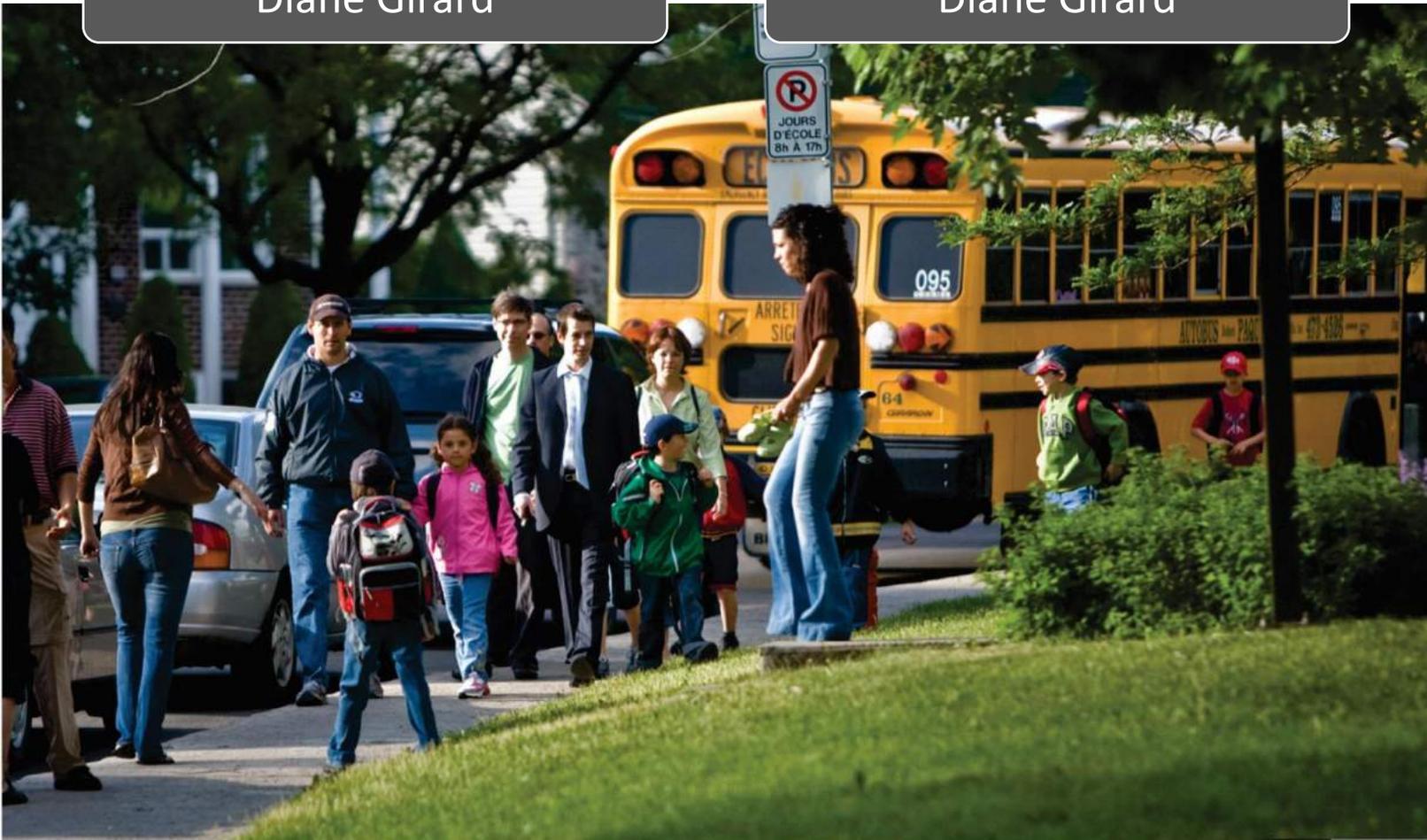
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation
Le long des trajets scolaires?
Aux abords de l'école?
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Diane Girard

Direction 2019-2020:
Diane Girard





L'école Duvernay en plus de servir les classes de maternelle à la 6^e année, a un programme particulier en musique et reçoit une clientèle ayant un trouble du spectre autistique (TSA).

Ce faisant, de très nombreux autobus, 12, se croisent matin et soir. L'école n'ayant qu'un seul accès aux voies publiques, voit une concentration importante de déplacements se faire sur la rue Duvernay.

La configuration très large de celle-ci et le déneigement d'un seul des deux trottoirs à l'hiver, permettent des manœuvres dangereuses par tous les usagers qui résultent en d'autant de conflits d'usages entre ces modes de déplacement.

Problématiques

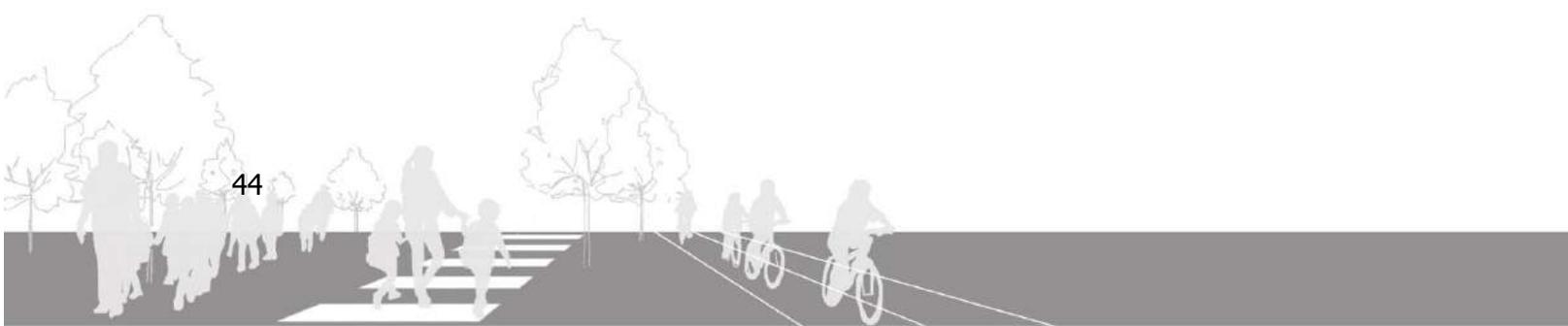
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
04 - 01	Il est difficile de rejoindre le brigadier sur Jean-de-Brébeuf en provenance des rues Chabanelle et Dionne.	○	○	○	○	●	54,9
04 - 02	La rue Duvernay est très large, le trottoir opposé à l'école n'est pas entretenu en hiver et les traverses d'enfants hors intersection sont nombreuses.	○	○	○	●	○	50,9
04 - 03	l'absence de réseau cyclable sur Duvernay rend l'accès à l'école difficile à vélo. Plusieurs enfants circulent sur le trottoir pour le faire.	○	○	○	○	○	13,7
04 - 04	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluent ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

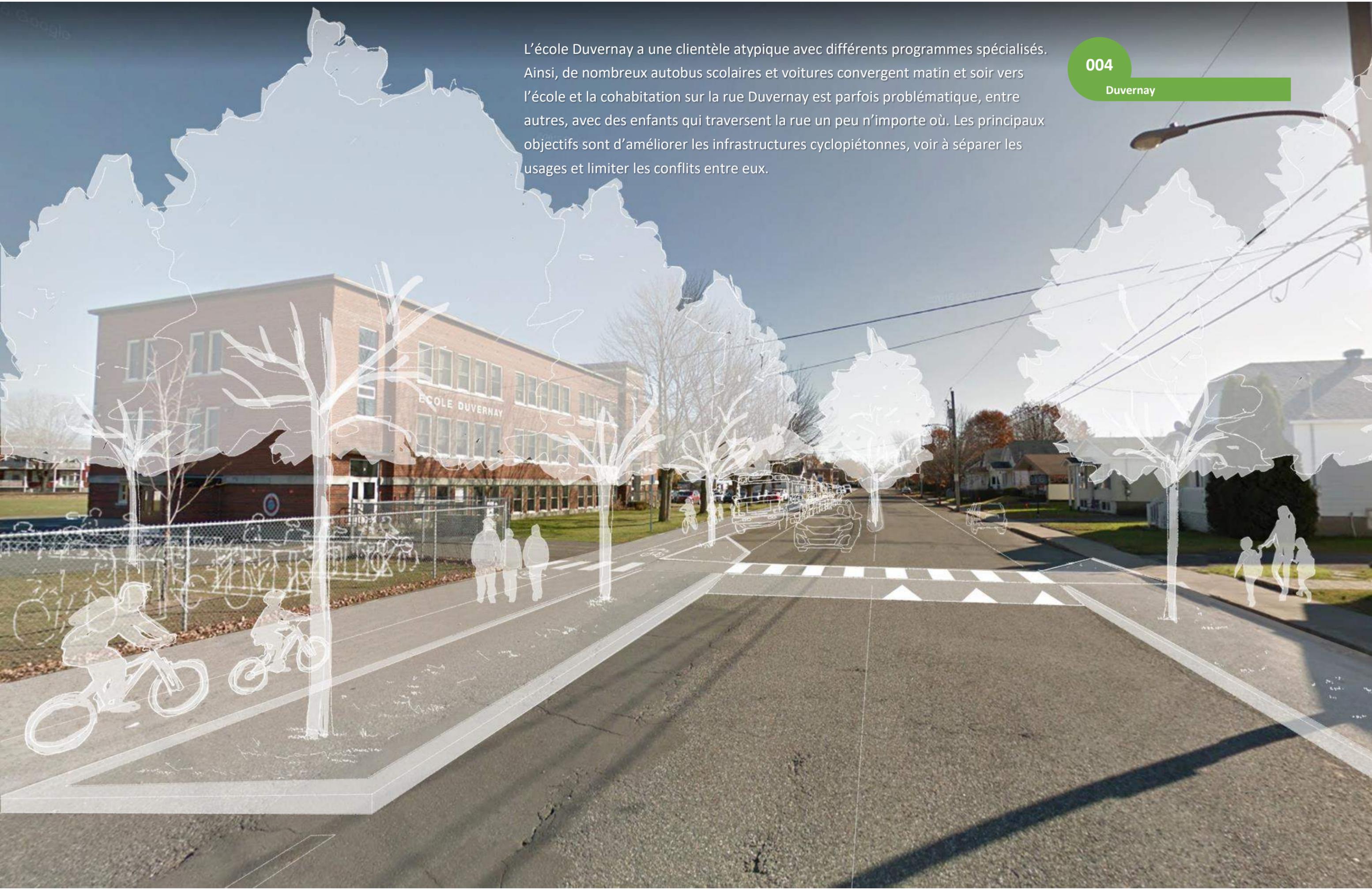
Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

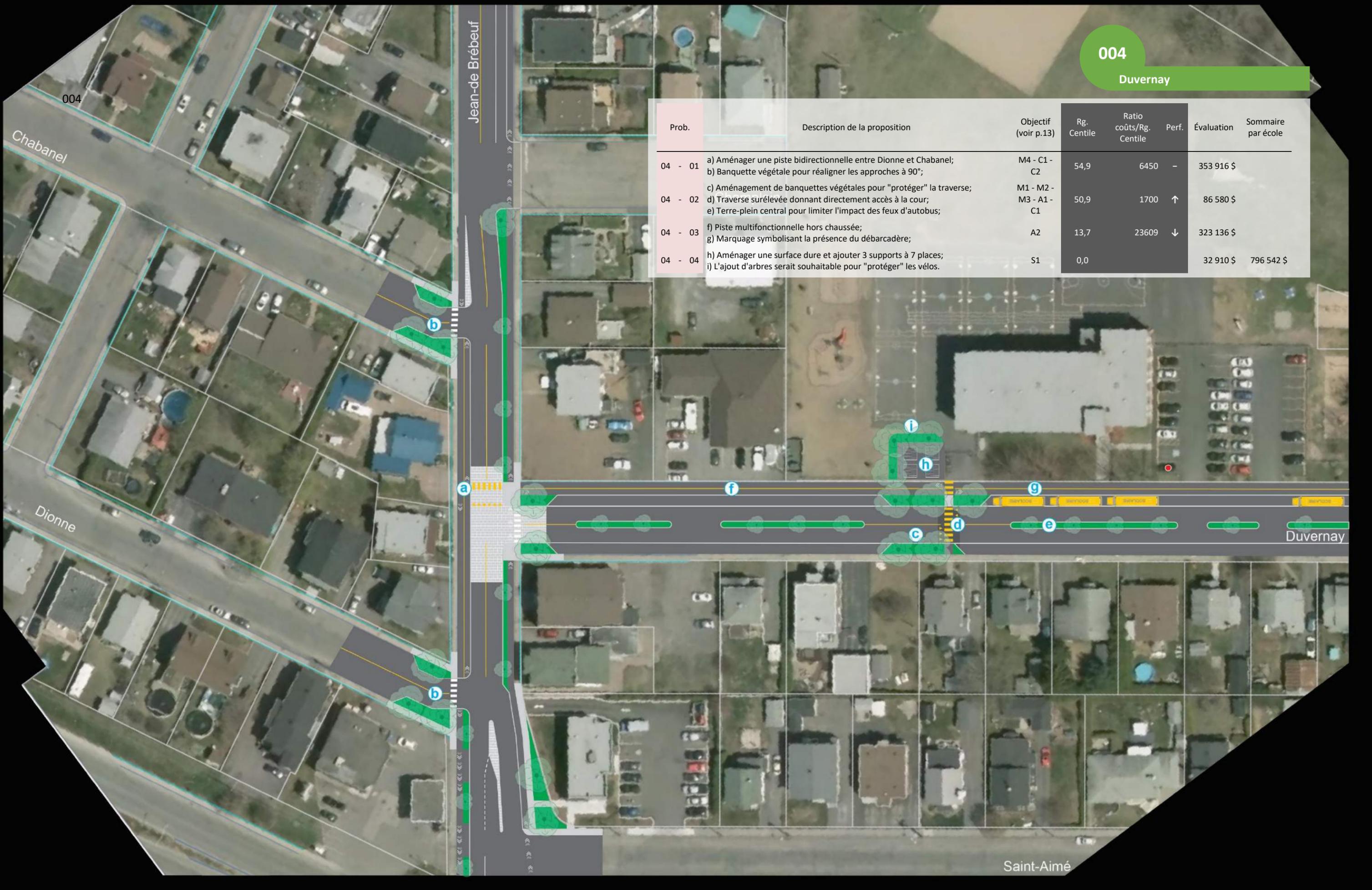


L'école Duvernay a une clientèle atypique avec différents programmes spécialisés. Ainsi, de nombreux autobus scolaires et voitures convergent matin et soir vers l'école et la cohabitation sur la rue Duvernay est parfois problématique, entre autres, avec des enfants qui traversent la rue un peu n'importe où. Les principaux objectifs sont d'améliorer les infrastructures cyclopiétonnes, voir à séparer les usages et limiter les conflits entre eux.

004

Duvernay





Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
04 - 01	a) Aménager une piste bidirectionnelle entre Dionne et Chabanel; b) Banquette végétale pour réaligner les approches à 90°;	M4 - C1 - C2	54,9	6450	-	353 916 \$	
04 - 02	c) Aménagement de banquettes végétales pour "protéger" la traverse; d) Traversée surélevée donnant directement accès à la cour; e) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus;	M1 - M2 - M3 - A1 - C1	50,9	1700	↑	86 580 \$	
04 - 03	f) Piste multifonctionnelle hors chaussée; g) Marquage symbolisant la présence du débarcadère;	A2	13,7	23609	↓	323 136 \$	
04 - 04	h) Aménager une surface dure et ajouter 3 supports à 7 places; i) L'ajout d'arbres serait souhaitable pour "protéger" les vélos.	S1	0,0			32 910 \$	796 542 \$



005
Frédéric-Tétreau

53		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
78	217	36%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
21%	36%	43%
15	11	3
52%	38%	10%
100%	74%	61%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,4	3,0	1,6
1,8	1,6	-0,2
2,3	2,1	-0,2
2,2	2,9	0,7
1,0	1,8	0,8
1,2	2,8	1,6
1,4	1,6	0,1

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,4	2,7	2,7
3,5	2,8	3,3
		2,0

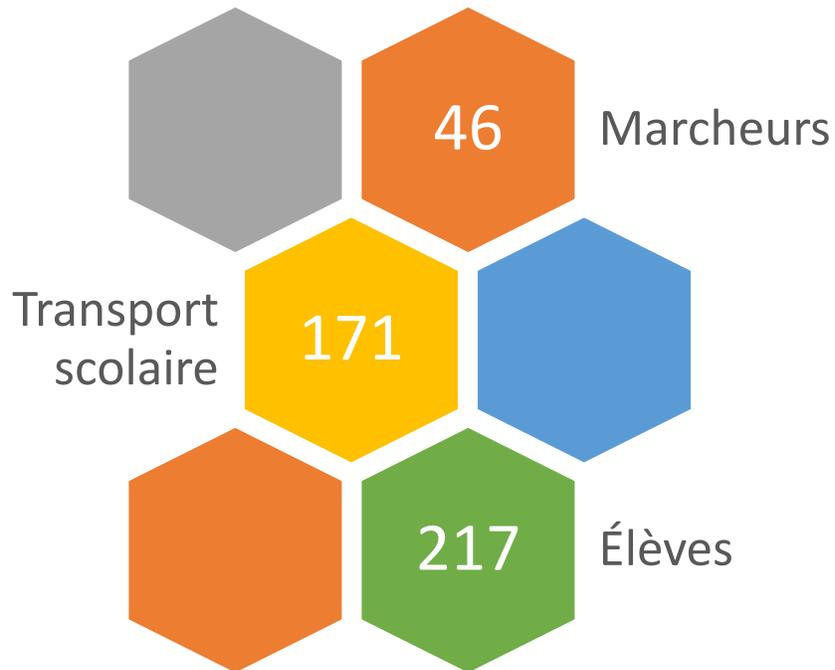
Répondants au sondage
Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants	
Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école	
Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire	
Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier	

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?	
Les heures de départ et de retour à la maison	
Les heures d'accès à la cour ou au service de garde	
La circulation automobile le long du trajet vers l'école	
La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir	
Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours	
La distance à franchir	
La sécurité aux abords de l'école	

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation	
Le long des trajets scolaires?	
Aux abords de l'école?	
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?	





Direction 2018-2019:
Karl Patry

Direction 2019-2020:
Karl Patry





L'école Frédéric-Tétreau est intégrée à l'école Immaculée-Conception. Ainsi, on retrouve à l'école Frédéric-Tétreau les classes de la troisième à la sixième année.

Cette école située dans un secteur résidentiel de faible densité n'a pas de frein majeur à la mobilité active si ce n'est la rue des Lilas qui sert de voie de transit et où les vitesses de circulation semblent légèrement trop élevées.

La largeur importante des rues et l'absence de voie cyclable sans être des problématiques importantes sont certainement inconfortables à la mobilité active et pourraient profiter éventuellement d'une reconfiguration en ce sens.

Problématiques

Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
05 - 01	Plusieurs parents taxis laissent leurs enfants traverser la rue des Érables hors intersection pour rejoindre l'école.	○		○	○		15,6
05 - 02	Plusieurs parents taxis laissent leurs enfants traverser la rue des Saules hors intersection pour rejoindre l'école.	○		○			12,1
05 - 03	Les rues sont très larges et sont propices à des excès de vitesse. De plus, aucun lien cyclable ne donne accès directement à l'école.	○	○	○	○		12,4
05 - 04	Rien dans l'environnement ne laisse présager la proximité d'une école à l'intersection des Érables et des Lilas.	○		○	○	○	10,7
05 - 05	Assurer une modération de la circulation à proximité de l'école à l'intersection des Saules et des Érables	○		○	○		9,6
05 - 06	Rien dans l'environnement ne laisse présager la proximité d'une école à l'intersection des Saules et des Ormes	○		○			9,3
05 - 07	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

M - Élèves marcheurs (incluent ceux qui partent à vélo de leurs parents)

C - Élèves cyclistes

P - Parents-taxi

A - Autobus scolaires

T - Circulation de transit

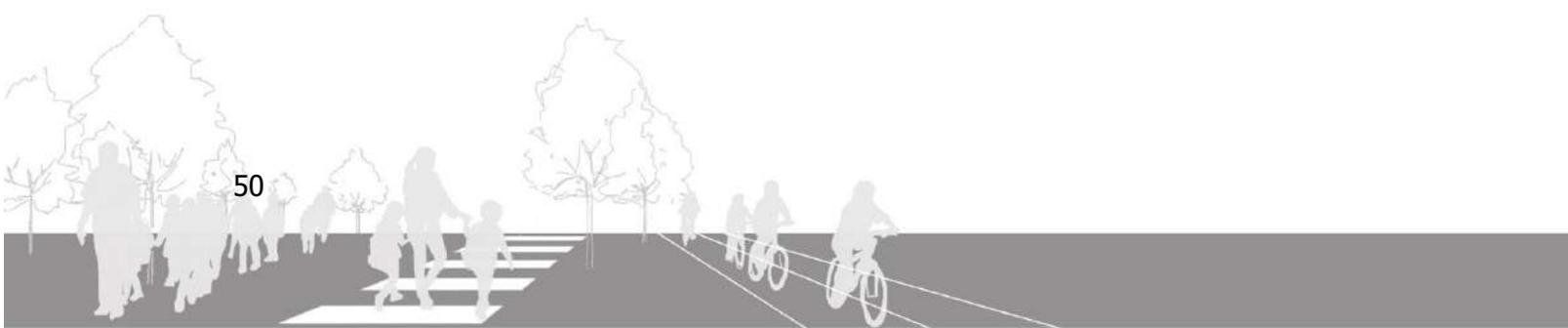
● - Interaction élevé

○ - Interaction modéré

○ - Interaction faible

- Interaction nul ou négligeable

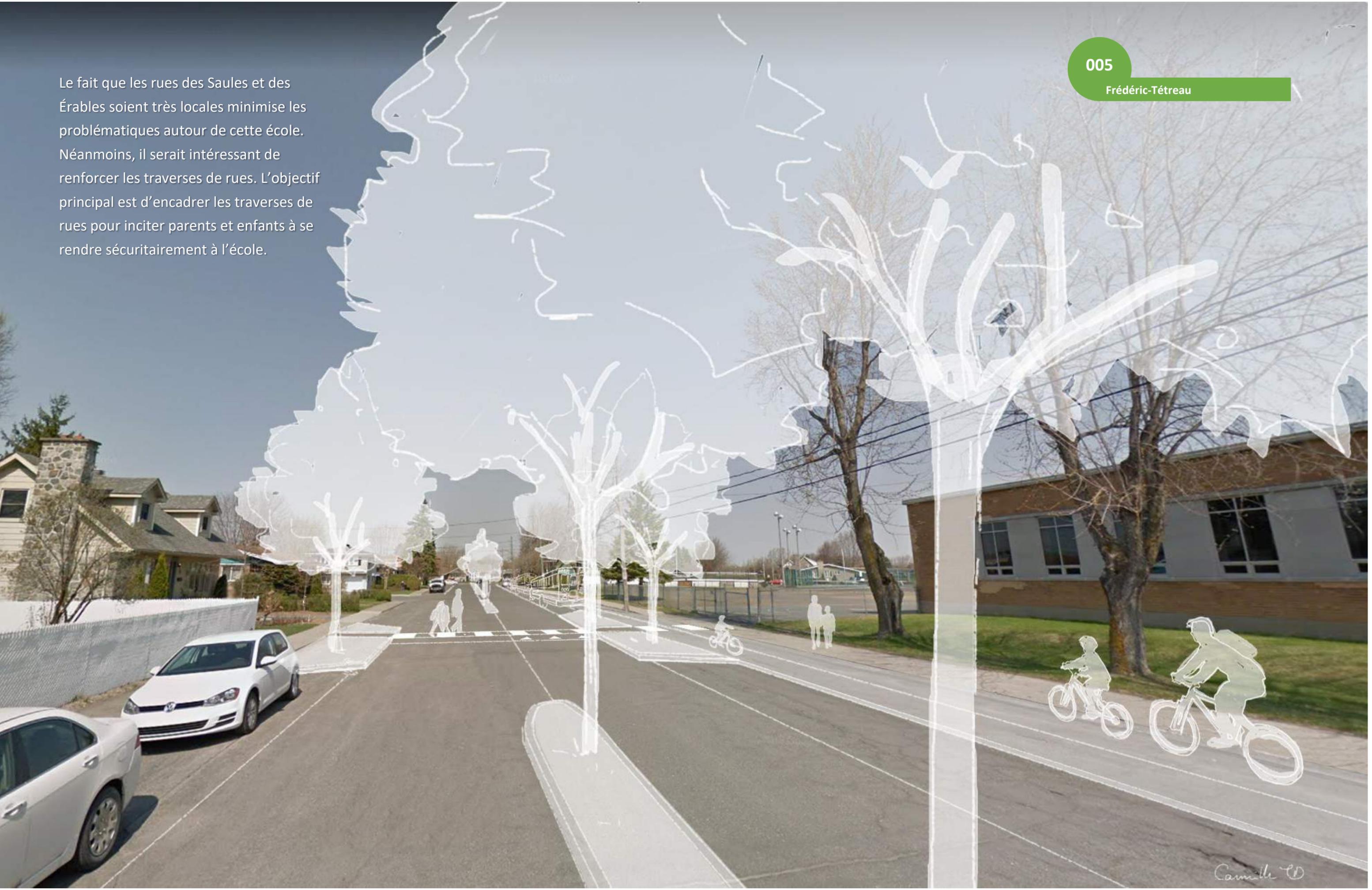
Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.



Le fait que les rues des Saules et des Érables soient très locales minimise les problématiques autour de cette école. Néanmoins, il serait intéressant de renforcer les traverses de rues. L'objectif principal est d'encadrer les traverses de rues pour inciter parents et enfants à se rendre sécuritairement à l'école.

005

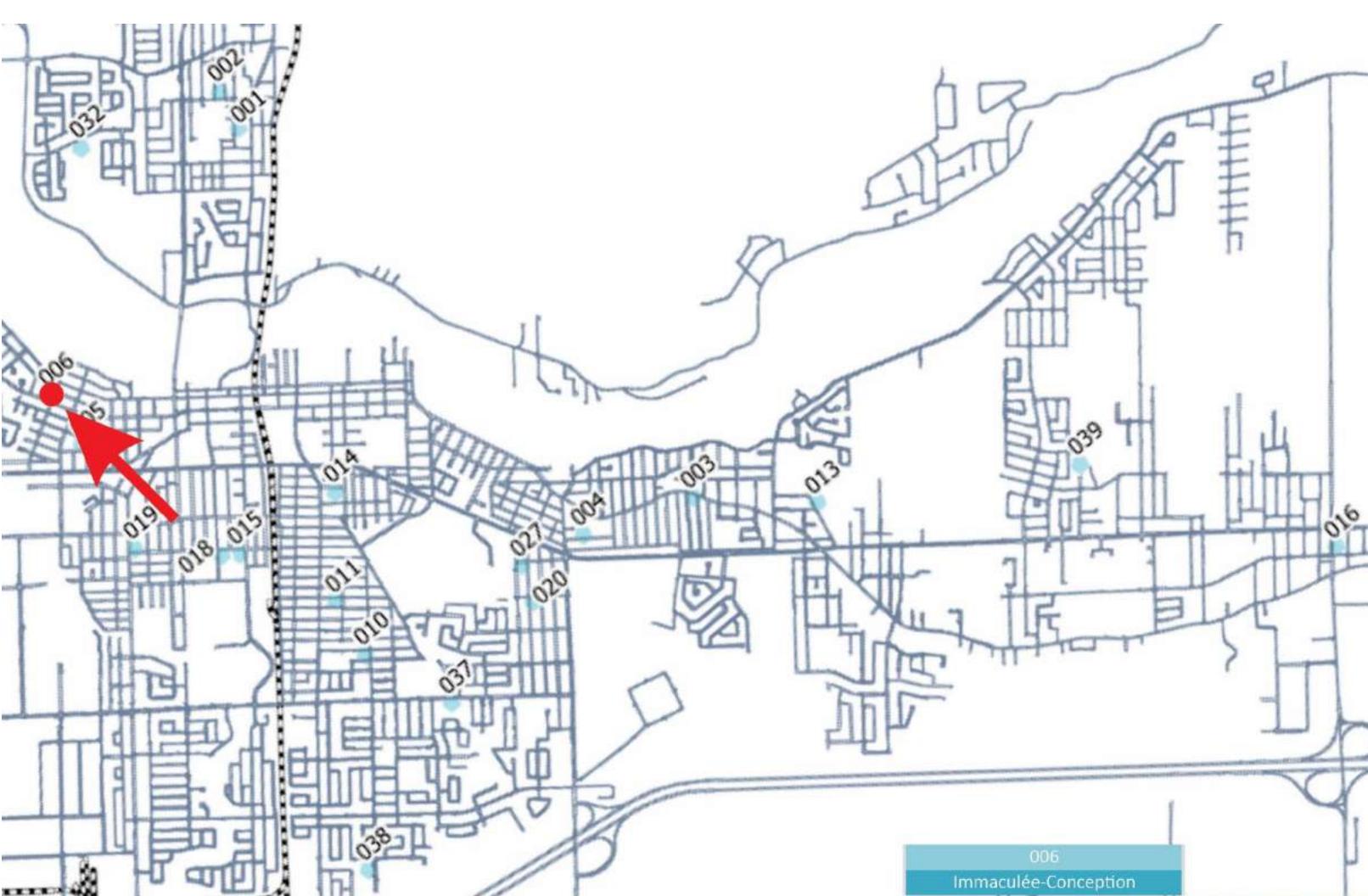
Frédéric-Tétreau



Camille ©

Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
05 - 01	a) Aménager des avancés de trottoirs et baliser une traverse;	M1 - C1	15,6	2650	↑	41 364 \$	
05 - 02	b) Aménager des avancés de trottoirs et baliser une traverse;	M1 - C1	12,1	3141	↑	38 052 \$	
05 - 03	c) Aménager une piste cyclable; d) Ajouter des banquettes végétales pour réduire la largeur des rues;	A2 - A3	12,4	11394	↓	141 038 \$	
05 - 04	e) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	C1 - C2	10,7	7219	-	76 896 \$	
05 - 05	f) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	C1 - C2	9,6	7320	-	70 476 \$	
05 - 06	g) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	C1 - C2	9,3	6141	-	57 336 \$	
05 - 07		S1	0,0			0 \$	425 162 \$





006
Immaculée-Conception

38		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
49	143	34%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
11%	63%	26%
6	17	7
20%	57%	23%
100%	67%	90%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,3	2,9	1,7
1,3	2,2	1,0
1,8	2,1	0,4
2,0	2,6	0,6
1,3	1,3	0,0
1,0	2,3	1,3
1,0	1,9	0,9

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,3	2,7	3,0
3,3	2,8	3,6
		2,9

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison

Les heures d'accès à la cour ou au service de garde

La circulation automobile le long du trajet vers l'école

La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir

Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours

La distance à franchir

La sécurité aux abords de l'école

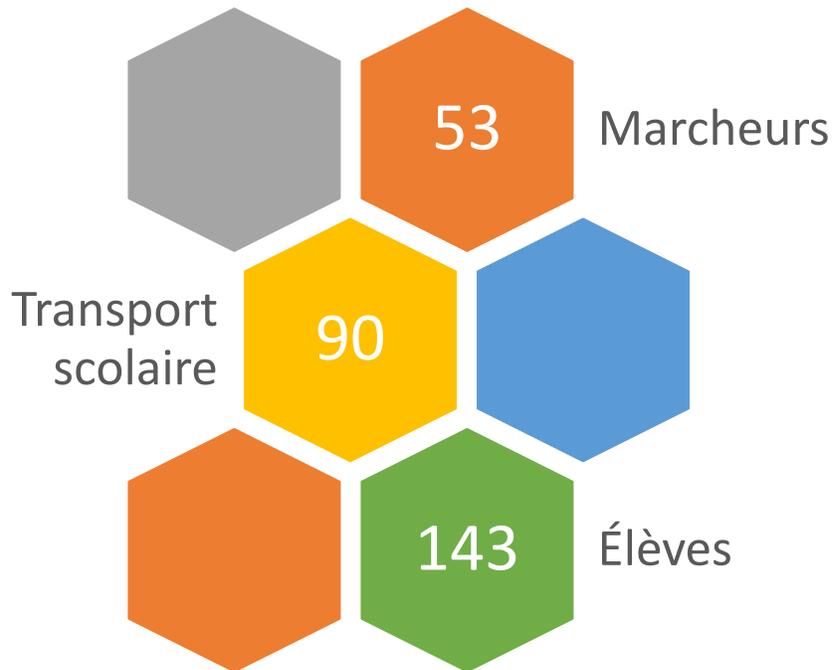
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?

Aux abords de l'école?

Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Karl Patry

Direction 2019-2020:
Karl Patry





L'école Immaculée-Conception est intégrée à l'école Frédéric-Tétreau. Ainsi, il n'y a à l'école Immaculée-Conception que des classes de maternelle, première et deuxième année.

Cette école, bordée par des rues ayant une importante fonction de transit tel que des Pins ou des Châtaigners, n'est pas avantagée par son positionnement. Le jeune âge de sa clientèle n'aide pas à la mobilité active de celle-ci dans cet environnement.

La mise en place d'aménagements modérateurs de circulation et voies cyclables hors chaussée pourrait redonner une place légitime à la mobilité active.

Ainsi, nous redonnerions une option de mobilité aux parents qui souhaitent accompagner leurs enfants vers l'école Immaculée-Conception.

Problématiques

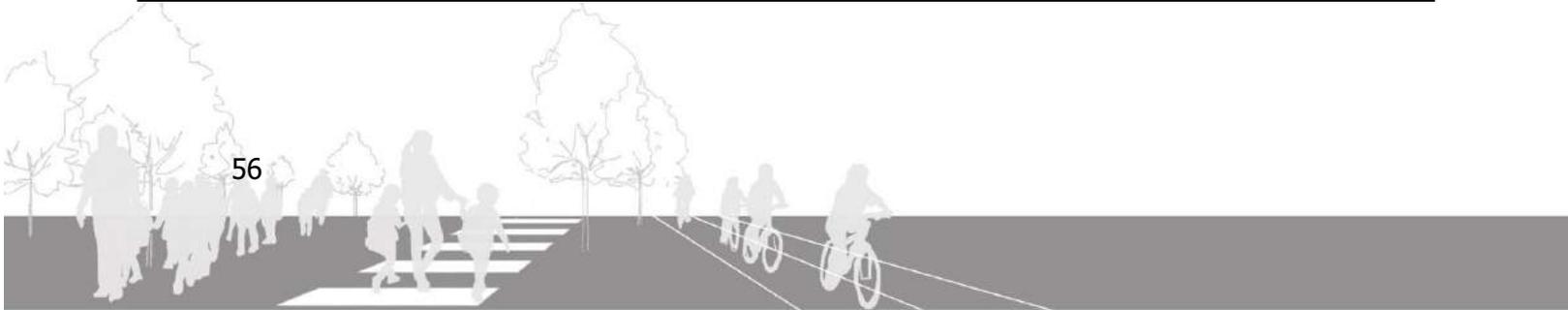
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
06 - 01	La configuration de l'intersection des Châtaigners et St-Félix laisse à penser qu'il s'agit d'un arrêt toutes directions, or ce n'est pas le cas.	○	○	○		○	25,9
06 - 02	La circulation de transit sur l'avenue St-Félix vers la polyvalente Marie-Rivier pourrait être diminuée à l'intersection des Cyprès.	○	○	○		○	25,1
06 - 03	L'avenue des Châtaigners est large et fréquentée ce qui rend hasardeux les traverses hors intersections.	○		○		○	12,5
06 - 04	Redéfinir l'horaire d'exclusivité du débarcadère d'autobus et réduire la durée d'exposition à l'intersection des Bouleaux et St-Félix.	○		○	○		5,5
06 - 05	Assurer une modération de la circulation et la durée d'exposition des marcheurs à l'intersection des Pins et des Châtaigners	○				○	11,7
06 - 06	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



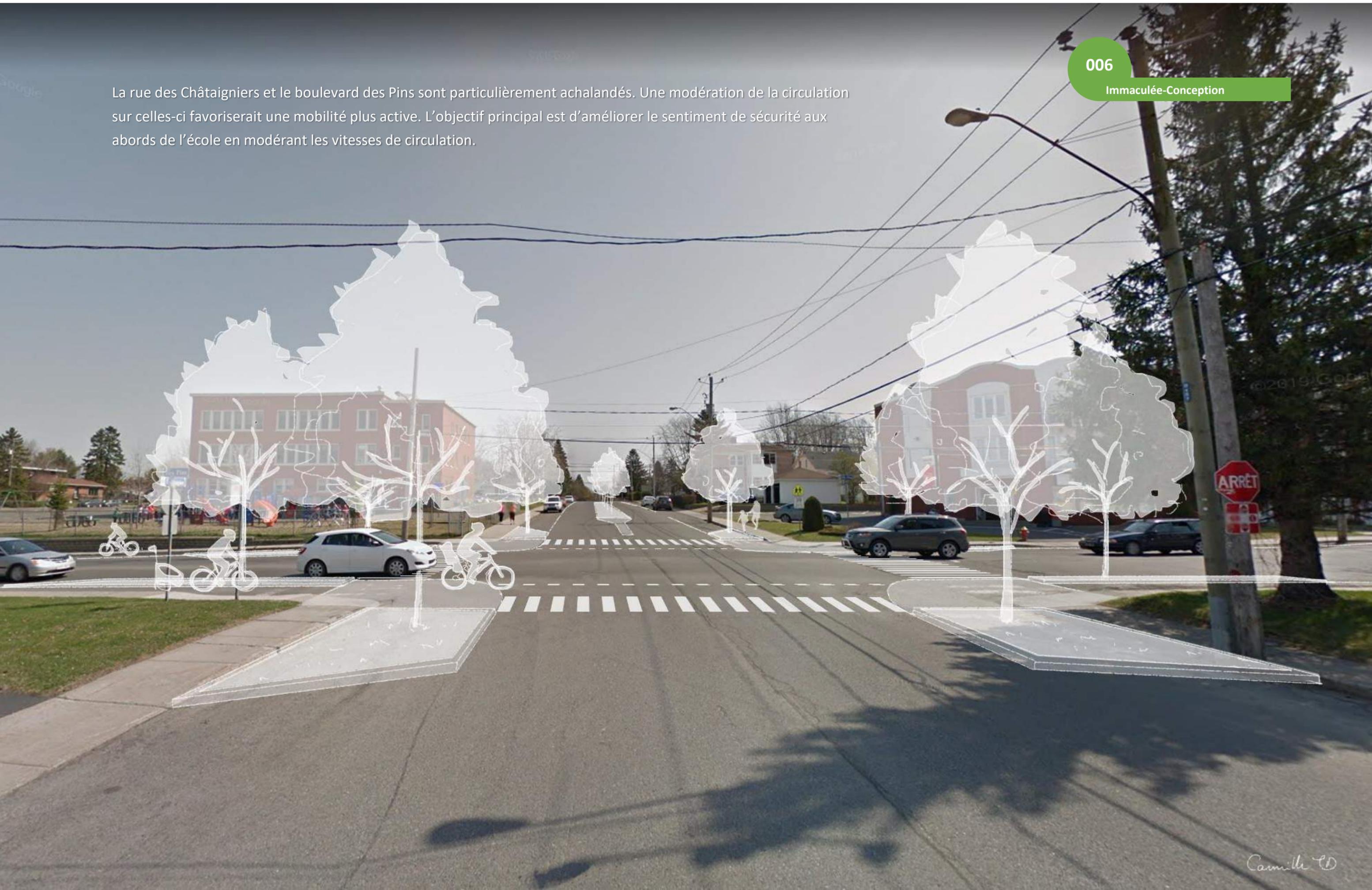
Niveau d'influence

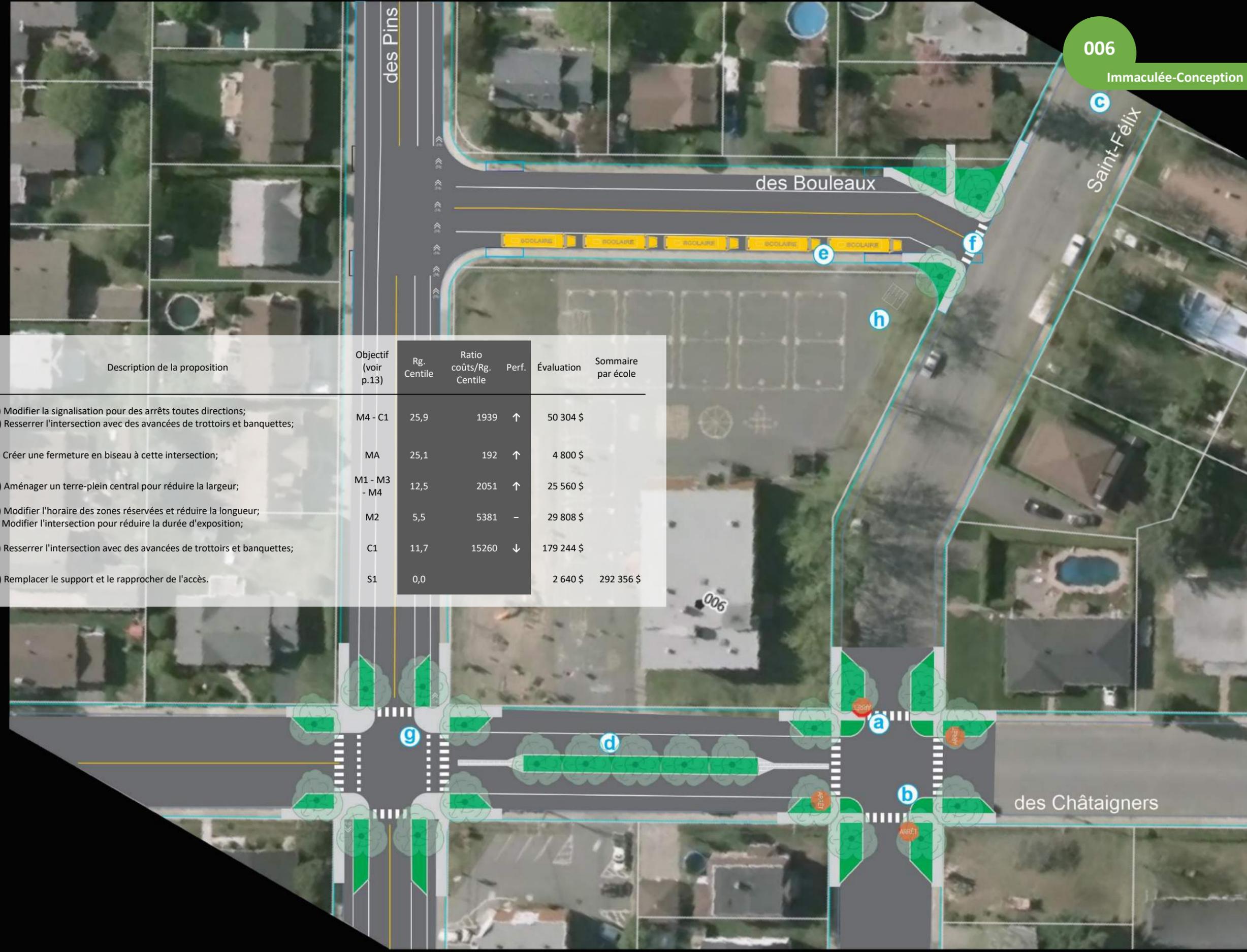
- M - Élèves marcheurs (incluent ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

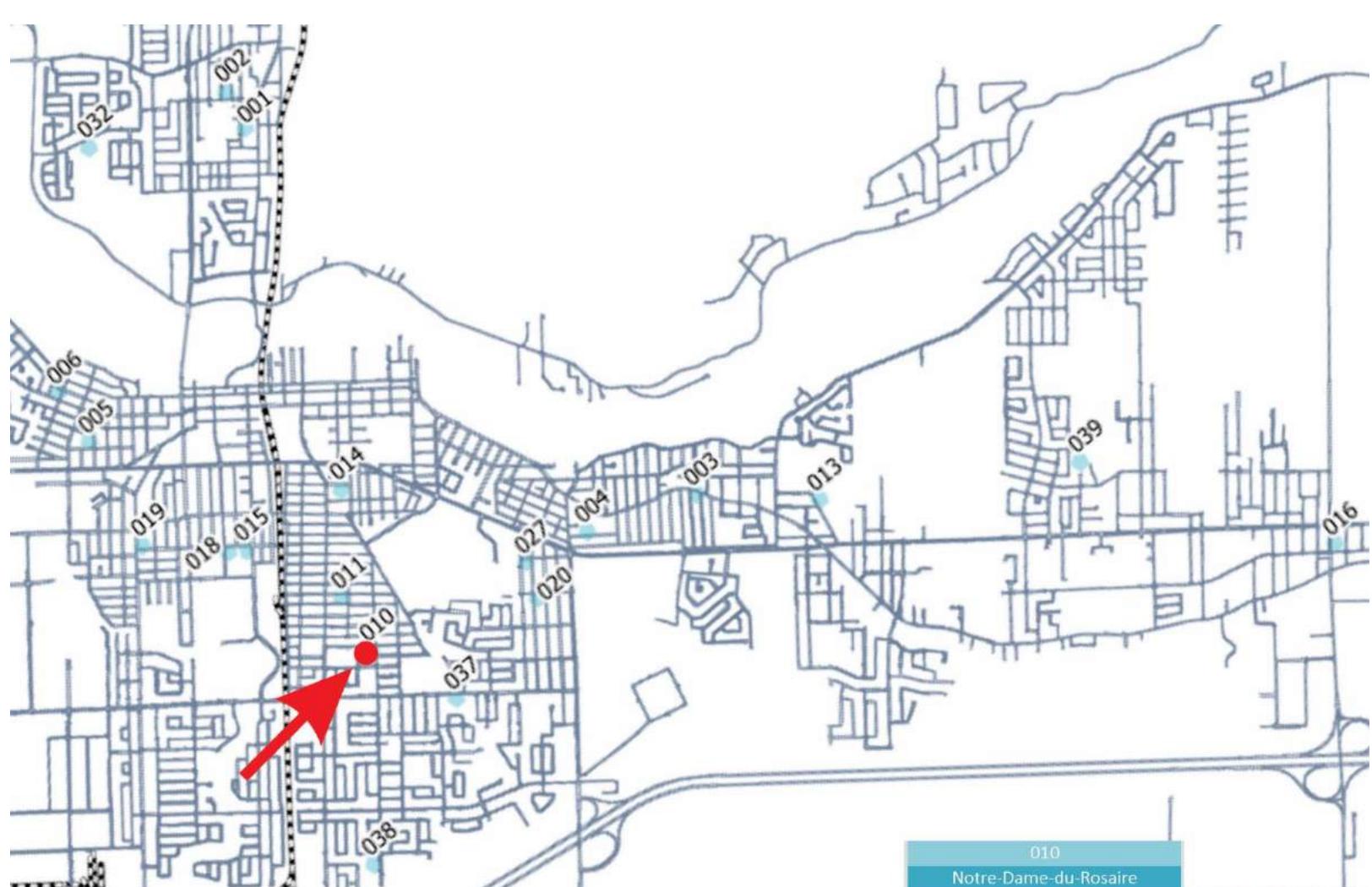


La rue des Châtaigniers et le boulevard des Pins sont particulièrement achalandés. Une modération de la circulation sur celles-ci favoriserait une mobilité plus active. L'objectif principal est d'améliorer le sentiment de sécurité aux abords de l'école en modérant les vitesses de circulation.





Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
06 - 01	a) Modifier la signalisation pour des arrêts toutes directions; b) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	M4 - C1	25,9	1939	↑	50 304 \$	
06 - 02	c) Créer une fermeture en biseau à cette intersection;	MA	25,1	192	↑	4 800 \$	
06 - 03	d) Aménager un terre-plein central pour réduire la largeur;	M1 - M3 - M4	12,5	2051	↑	25 560 \$	
06 - 04	e) Modifier l'horaire des zones réservées et réduire la longueur; f) Modifier l'intersection pour réduire la durée d'exposition;	M2	5,5	5381	-	29 808 \$	
06 - 05	g) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	C1	11,7	15260	↓	179 244 \$	
06 - 06	h) Remplacer le support et le rapprocher de l'accès.	S1	0,0			2 640 \$	292 356 \$



010
Notre-Dame-du-Rosaire

82		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
78	284	27%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
28%	22%	50%
31	8	4
72%	19%	9%
91%	83%	98%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,3	2,8	1,5
1,4	2,3	0,9
1,7	2,4	0,6
1,7	2,0	0,3
1,3	1,1	-0,2
1,3	2,0	0,7
1,5	1,3	-0,2

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
2,6	2,8	2,9
2,8	3,0	3,2
		2,8

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison

Les heures d'accès à la cour ou au service de garde

La circulation automobile le long du trajet vers l'école

La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir

Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours

La distance à franchir

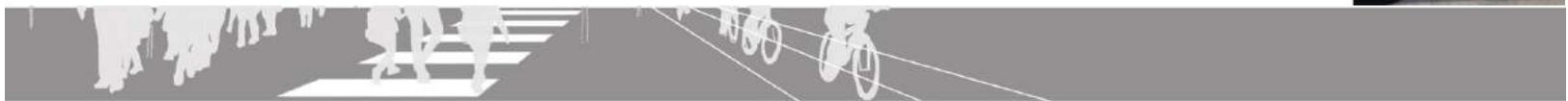
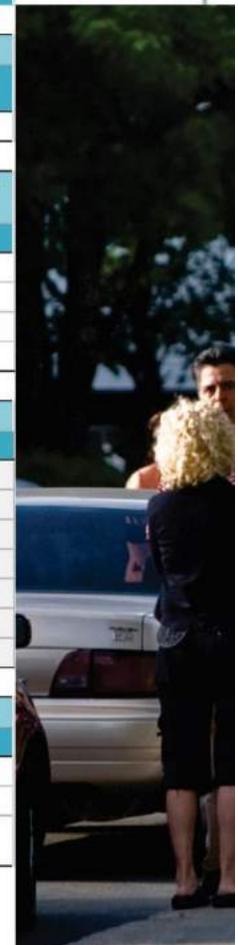
La sécurité aux abords de l'école

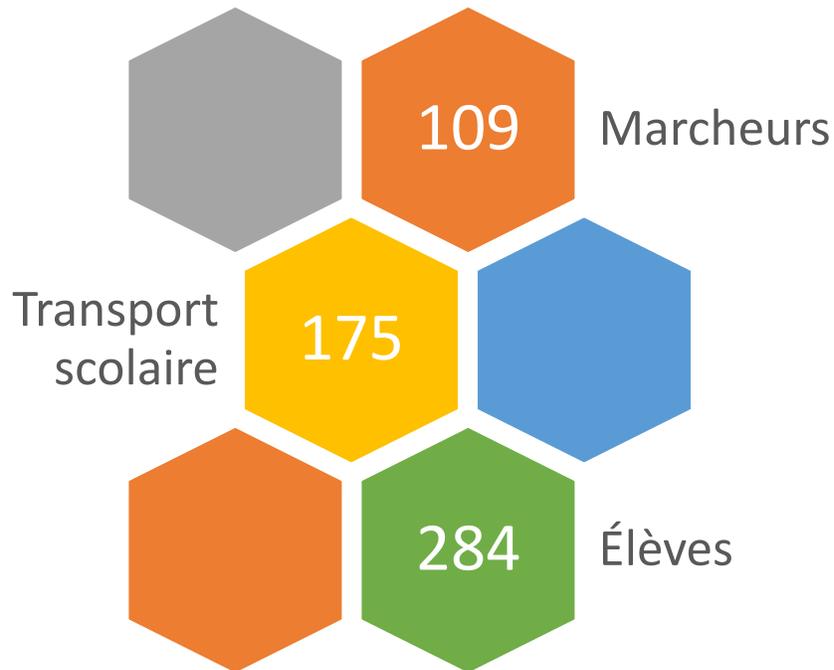
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?

Aux abords de l'école?

Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Liette Demanche

Direction 2019-2020:
Liette Demanche





L'école Notre-Dame-du-Rosaire est intégrée à l'école Sainte-Marie. Ainsi, les classes de la troisième à la sixième année, de même qu'un programme particulier en anglais sont dispensés à l'école Notre-Dame-du-Rosaire.

Nous retrouvons plusieurs pistes cyclables dans le secteur des avenues, mais aucune ne dessert directement cette école. La situation est d'autant plus critique qu'on dénote même une discontinuité du trottoir menant à l'école sur la 18^e avenue.

Le boulevard Lemire crée également une barrière anthropique intimidante, tant au croisement de la rue Saint-Laurent que Saint-Damase qui empêche plusieurs élèves d'utiliser le vélo de façon sécuritaire pour se rendre à l'école.

Problématiques

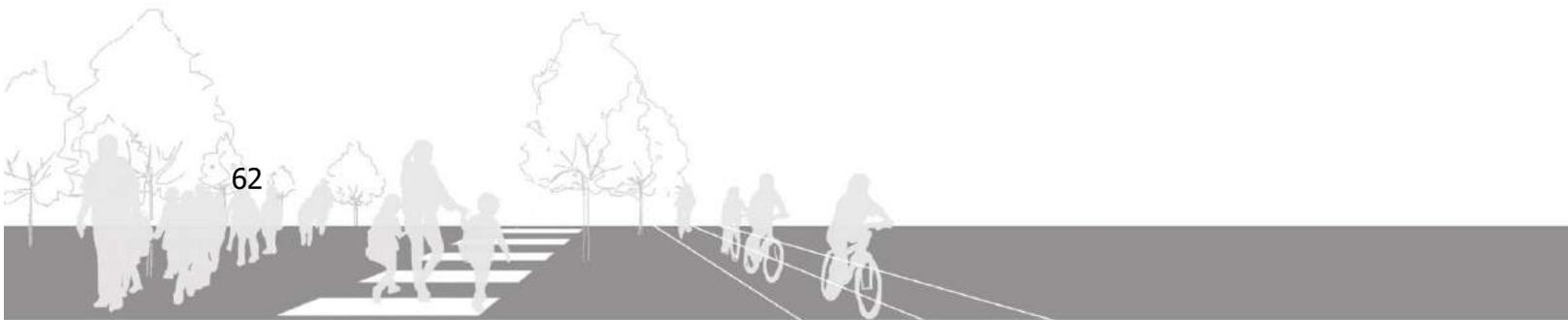
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
10 - 01	Sur la 18 ^e avenue, il y a discontinuité du trottoir et de la piste cyclable obligeant les enfants à circuler sur l'avenue.	○	○	○		○	55,4
10 - 02	L'intersection Lemire et Saint-Laurent est fortement achalandée augmentant le sentiment d'insécurité des marcheurs et cyclistes.	○	○			○	48,6
10 - 03	Sur la rue St-Laurent, malgré la signalisation l'interdisant, les parents s'y stationnent et encourage les enfants à traverser hors intersection.	○	○	○	○	●	41,1
10 - 04	Discontinuité du lien cyclable de la rue St-Laurent entre le boulevard Lemire et l'école.	○	●			●	37,2
10 - 05	Le passage à vélo sous le viaduc de la voie ferrée peut être insécurisant vu les débits et vitesses de circulation élevée sur Lemire.		○			●	17,5
10 - 06	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluent ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.



L'offre en infrastructure pour les transports actifs est insuffisante. Il y a une absence de trottoir et voie cyclable sur la 18^e et il est peu sécuritaire de rejoindre à vélo le quartier au-delà du boulevard Lemire. L'objectif principal est d'offrir un réseau cyclable hors chaussée permettrait à la fois une desserte minimale et une amélioration notable du réseau de transport actif autour de l'école. Un sens unique sur la 18^e avenue entre le centre communautaire et la rue Saint-Laurent permettrait de dégager l'espace nécessaire sans affecter la capacité de stationnement sur rue.

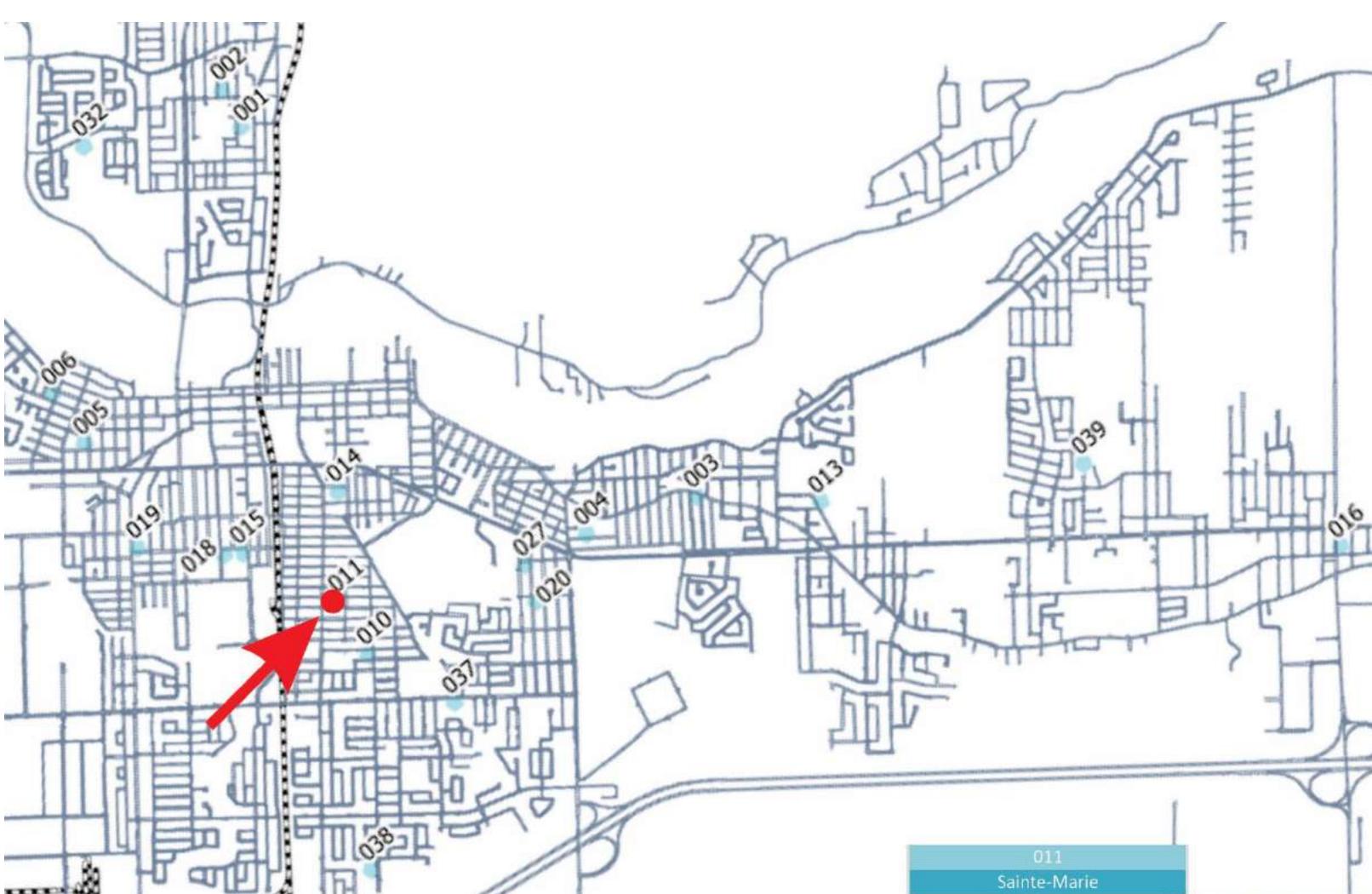


17e avenue

18e avenue



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
10 - 01	a) Saillies de trottoir avec banquette pour un meilleur respect; b) Ajout d'une piste multifonctionnelle; c) Dégager espace sur rue avec un sens unique, direction St-Laurent; d) Banquettes végétales permettant la reconfiguration de la voie;	M3 - M4 - A1 - A2 - A3	55,4	4421	-	244 998 \$	
10 - 02	e) Reconfiguration des approches de la voie cyclable; f) Élargissement de la piste à 3,0m; g) Marquage intensif et idéalement permanent, de la traverse;	A2 - A3 - C1	48,6	2609	↑	126 786 \$	
10 - 03	h) Rétrécir la chaussée par l'aménagement d'une piste hors chaussée; i) Ajout de banquettes végétales pour faire respecter les approches;	M1 - M4	41,1	2037	↑	91 83 718 \$	
10 - 04	j) Ajout d'une piste cyclable hors chaussée entre la 19e et Lemire; k) Ajout d'une banquette végétale pour aligner les pistes;	A2 - A3	37,2	6981	-	259 962 \$	
10 - 05	l) Ajouter une barrière physique continue sous le viaduc;	A3	17,5	15440	↓	270 000 \$	
10 - 06	m) Déplacer les supports à vélo près de l'entrée de la 18e avenue.	S1	0,0			0 \$	985 464 \$



011
Sainte-Marie

90		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
84	299	28%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
16%	51%	33%
14	30	3
30%	64%	6%
100%	91%	100%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,5	3,0	1,5
1,6	1,9	0,3
2,3	2,0	-0,3
2,3	2,3	0,0
1,2	1,4	0,2
1,3	2,2	0,9
2,0	1,8	-0,2

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,2	2,8	3,1
3,4	2,8	3,6
		1,6

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison

Les heures d'accès à la cour ou au service de garde

La circulation automobile le long du trajet vers l'école

La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir

Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours

La distance à franchir

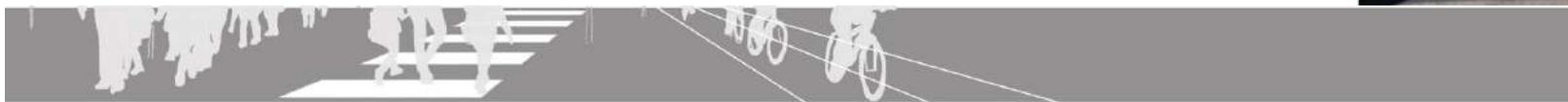
La sécurité aux abords de l'école

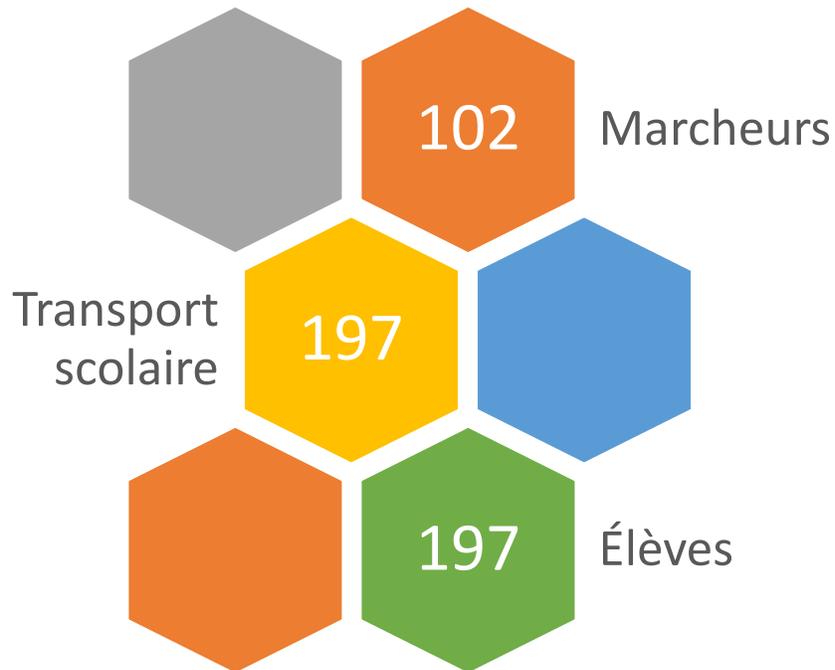
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?

Aux abords de l'école?

Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Liette Demanche

Direction 2019-2020:
Liette Demanche





L'école Sainte-Marie est intégrée à l'école Notre-Dame-du-Rosaire. Ainsi, il n'y a à l'école Sainte-Marie que des classes de maternelle, première et deuxième année.

Les rues étroites du secteur et la présence importante de véhicules rendent l'environnement peu convivial à la mobilité active, et ce malgré une configuration plutôt favorable à l'échelle du quartier.

Ainsi, il importe de sécuriser la sortie des élèves, de leur offrir un espace sécuritaire afin de « quitter » l'environnement immédiat surchargé de l'école et d'utiliser les rues locales plus conviviales pour se rendre à la maison.

Finalement, l'école n'a que peu de visibilité sur la rue Saint-Damase et un traitement particulier devrait souligner la présence de celle-ci.



Problématiques

Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
11 - 01	Le débarcadère d'autobus sur la 14e se trouve dans l'axe principal des marcheurs et parents taxis	○	○	○	○	○	26,6
11 - 02	Absence de corridor scolaire sur St-Eusèbe alors qu'il y a un déplacement important d'enfants qui s'y fait	○	○	○		○	11,6
11 - 03	Les parents taxis voulant accéder au service de garde sur St-Eusèbe utilisent cette rue au-delà de la capacité et occupent les coins de rue.	○		○		○	16,7
11 - 04	Le réseau cyclable ne permet pas de desservir directement l'école notamment dans l'axe de St-Damase puis vers l'école		○			○	9,4
11 - 05	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

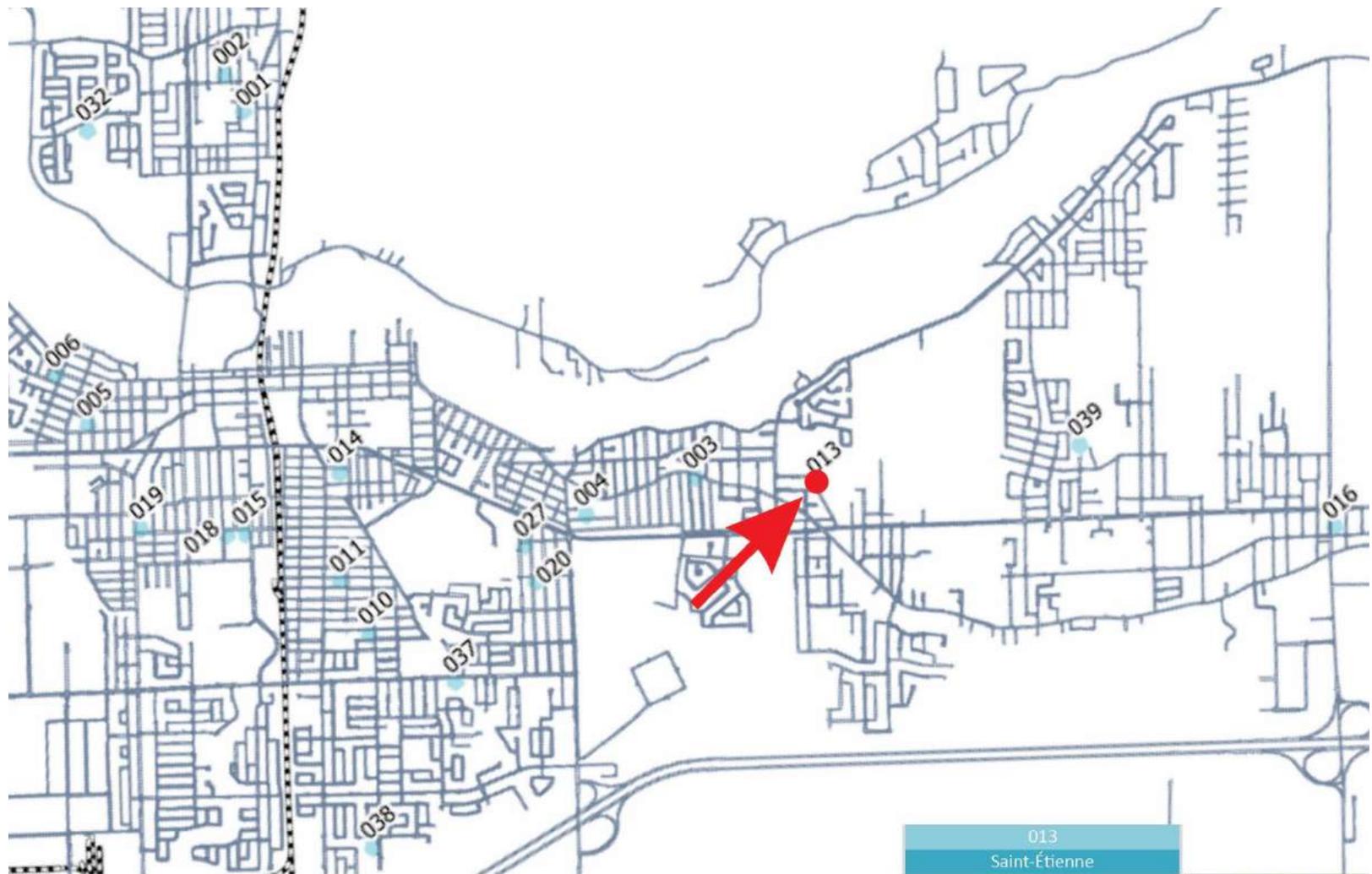




Beaucoup de déplacements se concentrent près de l'accès du service de garde de la rue St-Eusèbe de même que l'accès aux marcheurs à la cour d'école. L'objectif principal est de sécuriser les approches des intersections entre la rue St-Eusèbe et les 13^e et 14^e avenues pour sécuriser le départ des enfants vers les corridors scolaires. Le sens unique sur la 14^e avenue permettra également de dégager un espace essentiel à la mobilité active.



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
11 - 01	a) Convertir la 14e avenue à sens unique direction St-Eusèbe; b) Dans l'espace gagné, aménager une piste multifonctionnelle; c) Séparer celle-ci avec une banquette végétale; d) relocaliser les arrêts toutes directions de la 13e vers la 14e avenue;	M1 - M2 - M3 - C3	26,6	7222	-	191 898 \$	
11 - 02	e) Aménager des restrictions à la circulation sur St-Eusèbe;	M4 - A4	11,6	1785	↑	20 700 \$	
11 - 03	f) Ajout de banquettes végétales pour faire respecter les approches;	M3 - A3 - C1	16,7	6397	-	106 860 \$	
11 - 04	g) Ajouter bandes unidirectionnelles (non inclus dans l'évaluation); h) Banquettes végétales servant de zones tampons	A2 - A3	9,4	22472	↓	211 782 \$	
11 - 05	i) Remplacer les supports désuets et ajouter 5 nouveaux supports; j) Ajouter des arbres pour "protéger" les vélos.	S1	0,0			3 300 \$	534 540 \$



013
Saint-Étienne

69		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
83	234	35%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
26%	39%	35%
21	17	5
49%	40%	12%
94%	85%	96%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,2	2,6	1,4
1,4	1,9	0,5
2,2	2,5	0,3
2,1	2,6	0,5
1,3	1,3	0,0
1,3	2,6	1,4
1,6	1,6	0,1

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,4	3,0	3,0
3,4	3,3	3,5
		2,5

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison

Les heures d'accès à la cour ou au service de garde

La circulation automobile le long du trajet vers l'école

La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir

Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours

La distance à franchir

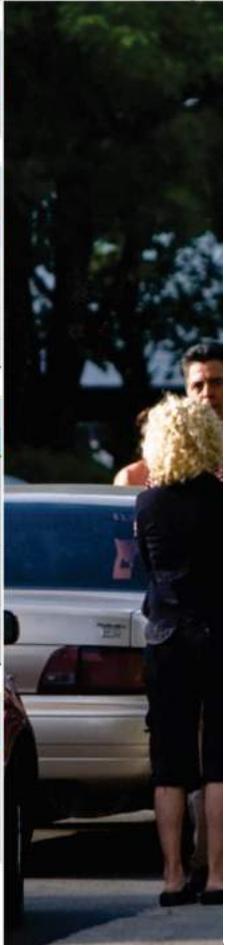
La sécurité aux abords de l'école

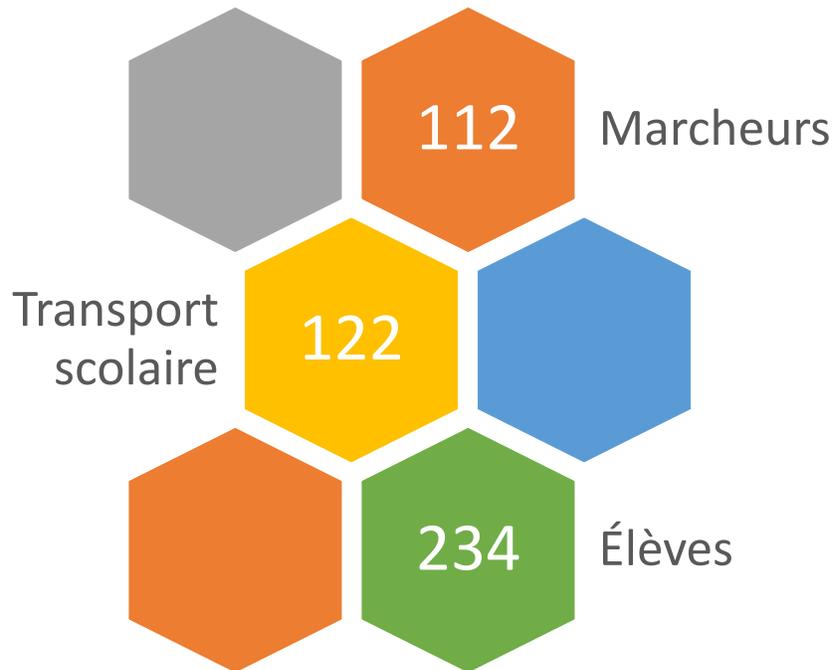
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?

Aux abords de l'école?

Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Catherine Grégoire

Direction 2019-2020:
Catherine Grégoire





L'école Saint-Étienne est une école de quartier typique. Cependant, il y a une lacune importante au niveau de la structure du réseau routier.

Aucun trottoir ni barrière physique continue ne permet d'isoler les marcheurs ou cyclistes de la circulation.

En façade du bâtiment, cette absence d'encadrement est encore plus flagrante avec l'utilisation chaotique d'un terrain vague comme stationnement.

L'absence d'égouts pluviaux ajoute à la complexité de réaménagement du secteur, mais l'emprise publique large permet de compenser cette lacune.

Finalement, le croisement du boulevard Mercure et de la 118^e avenue demeure une problématique malgré les améliorations au fil des ans.



Problématiques

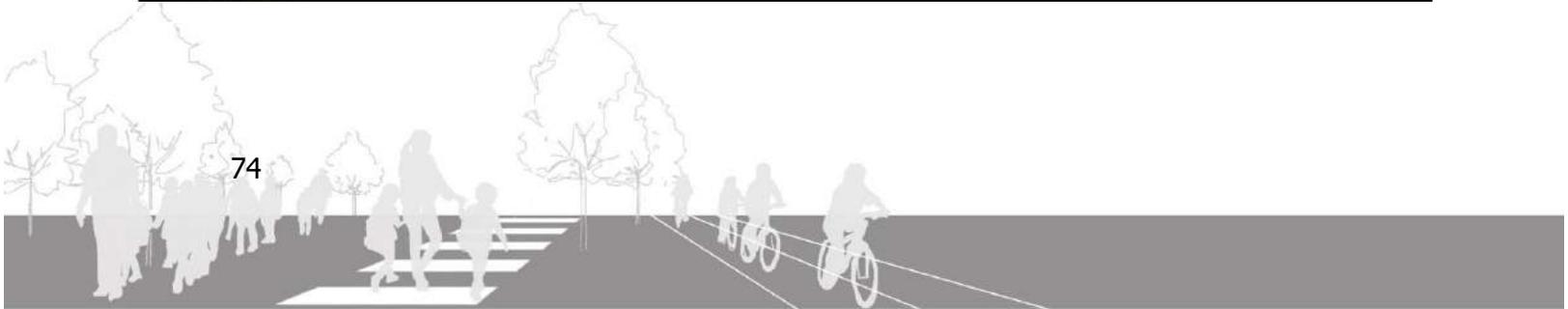
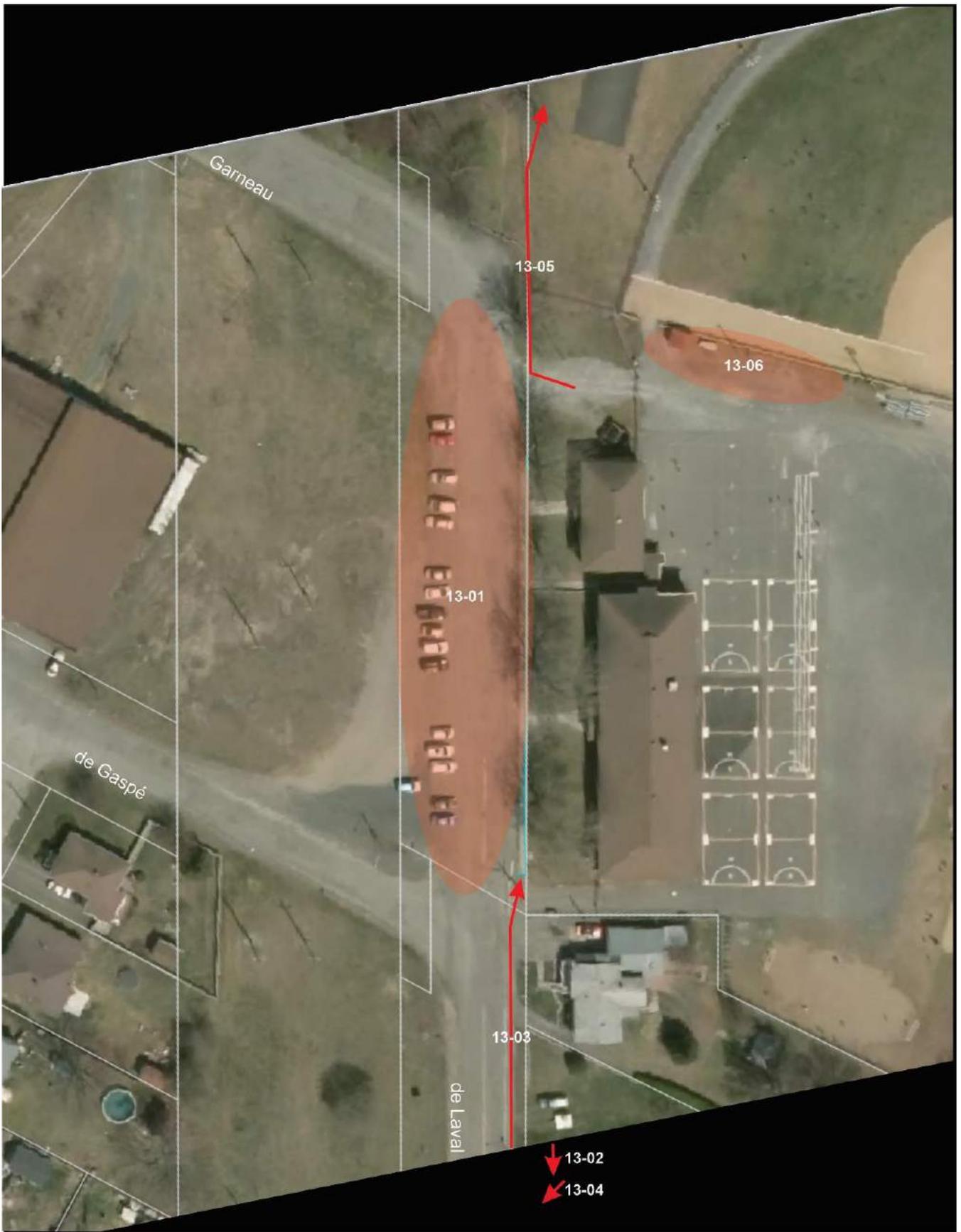
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
13 - 01	La configuration abstraite face à l'école permet de nombreux usages incontrôlés ce qui augmente l'imprévisibilité du secteur.	○	○	●	○	○	65,6
13 - 02	L'intersection Mercure et de la 118 ^e avenue est complexe pour les écoliers et très achalandé par les voitures.	○	○			●	58,4
13 - 03	Aucun aménagement permanent, cyclable ou pédestre, ne permet l'accès à l'école en provenance du boulevard St-Joseph.	○	○	○		○	46,3
13 - 04	Absence de trottoir et piste cyclable dans le corridor scolaire de la 118 ^e avenue.	○	○			○	31,1
13 - 05	Le sentier menant au boisé Messier n'est pas entretenu en hiver et son exutoire à la rue Fradet est peu sécuritaire	○	○				8,0
13 - 06	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

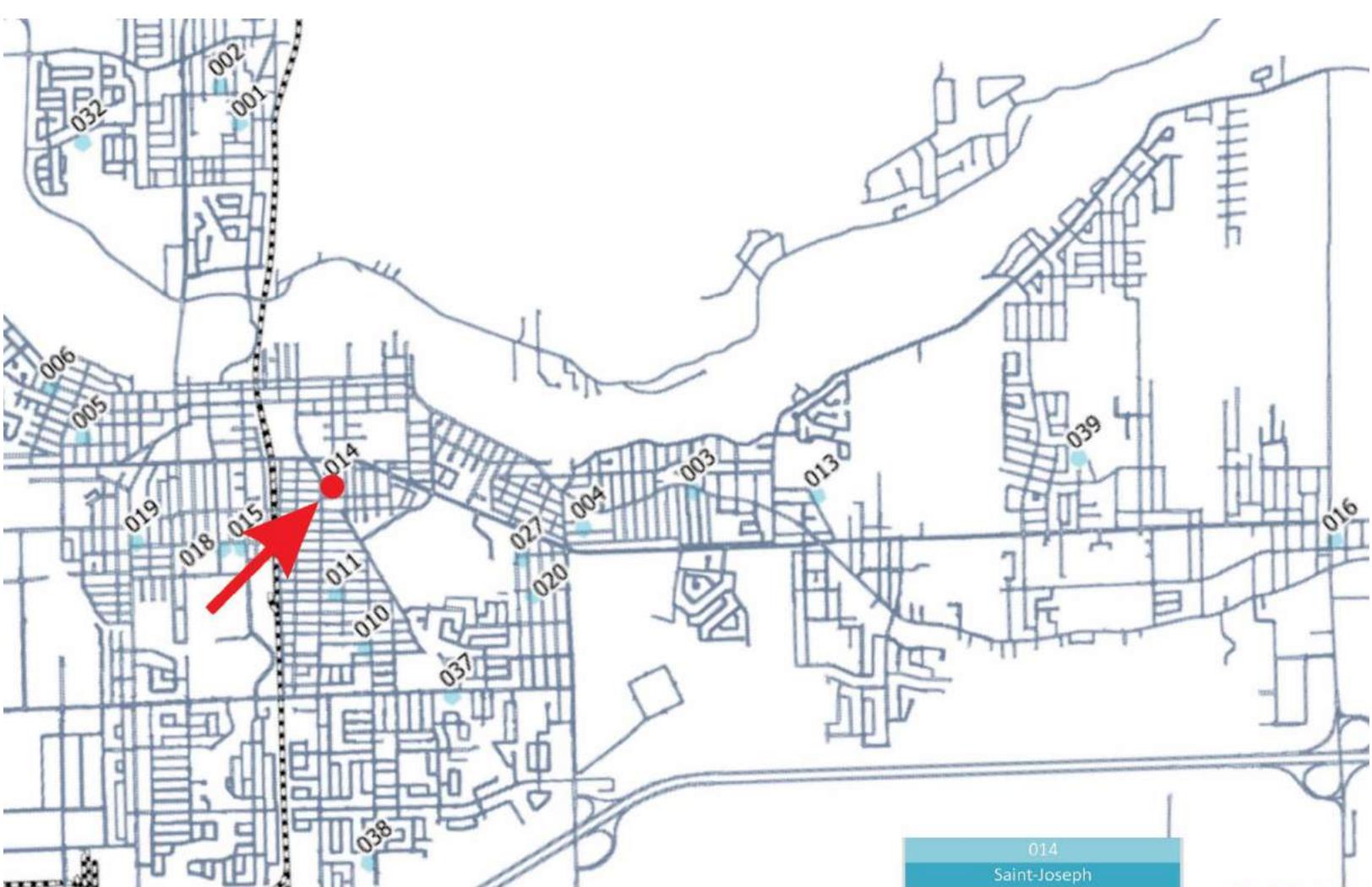


La façade de l'école est totalement déstructurée avec l'utilisation d'un terrain vacant comme stationnement. De plus aucun corridor permanent ne permet le déplacement actif le long de la rue de Laval. L'objectif principal est d'utiliser l'ensemble de l'emprise disponible en configurant celle-ci, de façon à limiter les manœuvres dangereuses à proximité de l'école. Une piste multifonctionnelle permettrait également un accès sécuritaire et à longueur d'année à l'école.





Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
13 - 01	a) Reprofilage pour placer le drainage au centre de l'aménagement; b) Stationnement à angle avec trottoir en façade; c) Balisage de deux traverses surélevées; d) Banquettes végétales pour permettre les alignements;	M1 - M2 - M3 - A1 - A2 - A3 - C1	65,6	8303	↓	544 680 \$	
13 - 02	e) Piste cyclable multifonctionnelle séparée de la chaussée; f) déplacement du brigadier vers l'intersection de la 18e; g) Banquettes végétales pour resserrer l'intersection;	M3 - A2 - A3 - C1	58,4	3230	↑	188 616 \$	
13 - 03	h) Reprofilage pour permettre une piste multifonctionnelle; i) Banquette végétale pour créer un espace tampon;	A1 - A2 - A3	46,3	21388	↓	989 820 \$	
13 - 04	j) Aménagement d'une piste multifonctionnelle dans l'axe de la 118e;	A1 - A2 - A3	31,1	18678	↓	581 094 \$	
13 - 05	k) Banquettes végétales pour resserrer l'intersection; l) Sécuriser la sortie de la piste et assurer sa visibilité;	A4	8,0	55180	↓	443 460 \$	
13 - 06	m) Aménager une surface dure et remplacer les supports désuets; n) L'ajout d'arbres serait souhaitable pour "protéger" les vélos.	S1	0,0			42 420 \$	2 790 090 \$



014
Saint-Joseph

34		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
49	342	14%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
12%	32%	56%
5	11	3
26%	58%	16%
75%	55%	21%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,0	2,4	1,4
1,0	1,4	0,4
1,5	1,0	-0,5
1,5	2,3	0,8
1,3	1,7	0,5
1,0	1,4	0,4
1,8	2,3	0,5

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,8	2,6	2,9
3,8	2,7	3,4
		2,7

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison

Les heures d'accès à la cour ou au service de garde

La circulation automobile le long du trajet vers l'école

La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir

Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours

La distance à franchir

La sécurité aux abords de l'école

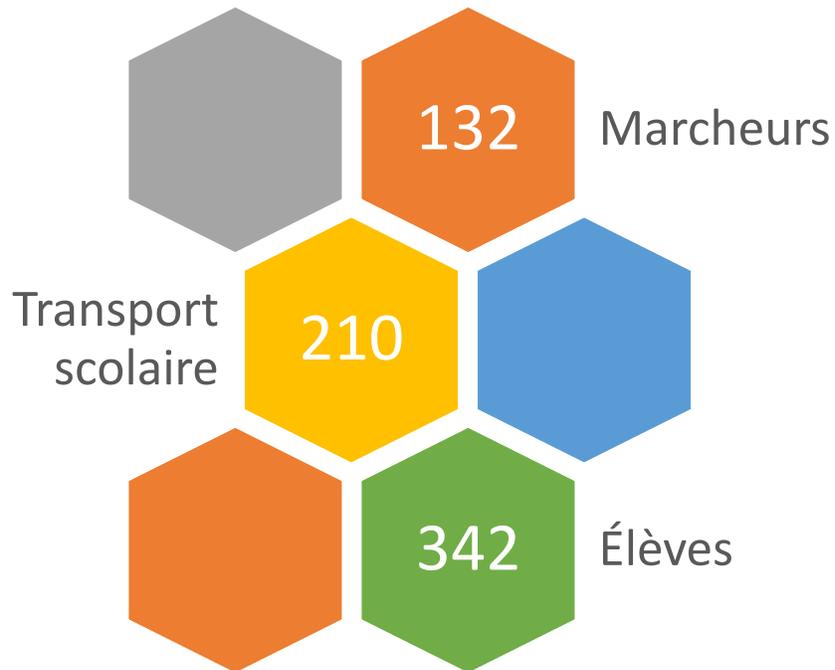
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?

Aux abords de l'école?

Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Annie Lamoureux

Direction 2019-2020:
Annie Lamoureux





L'école Saint-Joseph se trouve au cœur d'un milieu de vie des plus animés. Axes de transit importants, marché public, centre-ville à proximité, etc.

Ajouter à cela les 9 autobus scolaires, 9 minibus, une clientèle avec des besoins particuliers et des classes de maternelle 4 ans et vous avez là une complexité importante à mettre en place des conditions favorables à la mobilité active.

La réponse à cette grande complexité ne peut être autrement que de grandes interventions. Une révision complète des accès doit être faite afin de séparer le plus possible les différents usages et voir à la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation pour favoriser et protéger la mobilité active près de cette école et vers celle-ci.

Problématiques

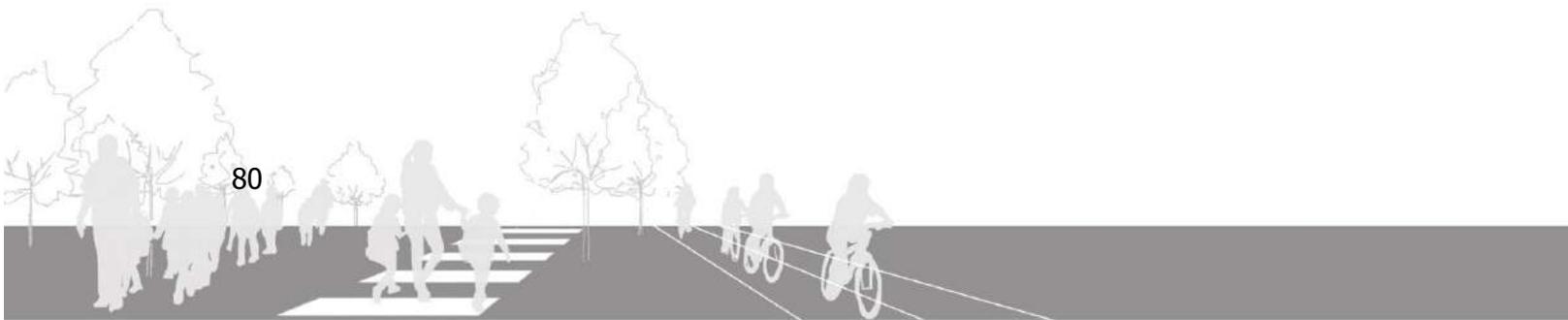
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
14 - 01	La rue St-Jean avec un débit véhiculaire important est peu propice aux déplacements actifs. Il en va de même de l'accès à la cour sur cette rue.	●	○	○		●	66,8
14 - 02	L'accès à la cour en provenance de la rue St-Albert oblige les enfants à circuler dans le stationnement du personnel ce qui est peu sécuritaire.	●	○	○	●	○	63,3
14 - 03	Assurer une modération de la circulation à proximité de l'école à l'intersection St-Jean et St-Marcel.	○	○			●	29,3
14 - 04	Sur la rue St-Albert, les besoins importants pour le stationnement véhiculaire peuvent être en conflit avec le débarcadère d'autobus.	●	○	○	●	○	28,4
14 - 05	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

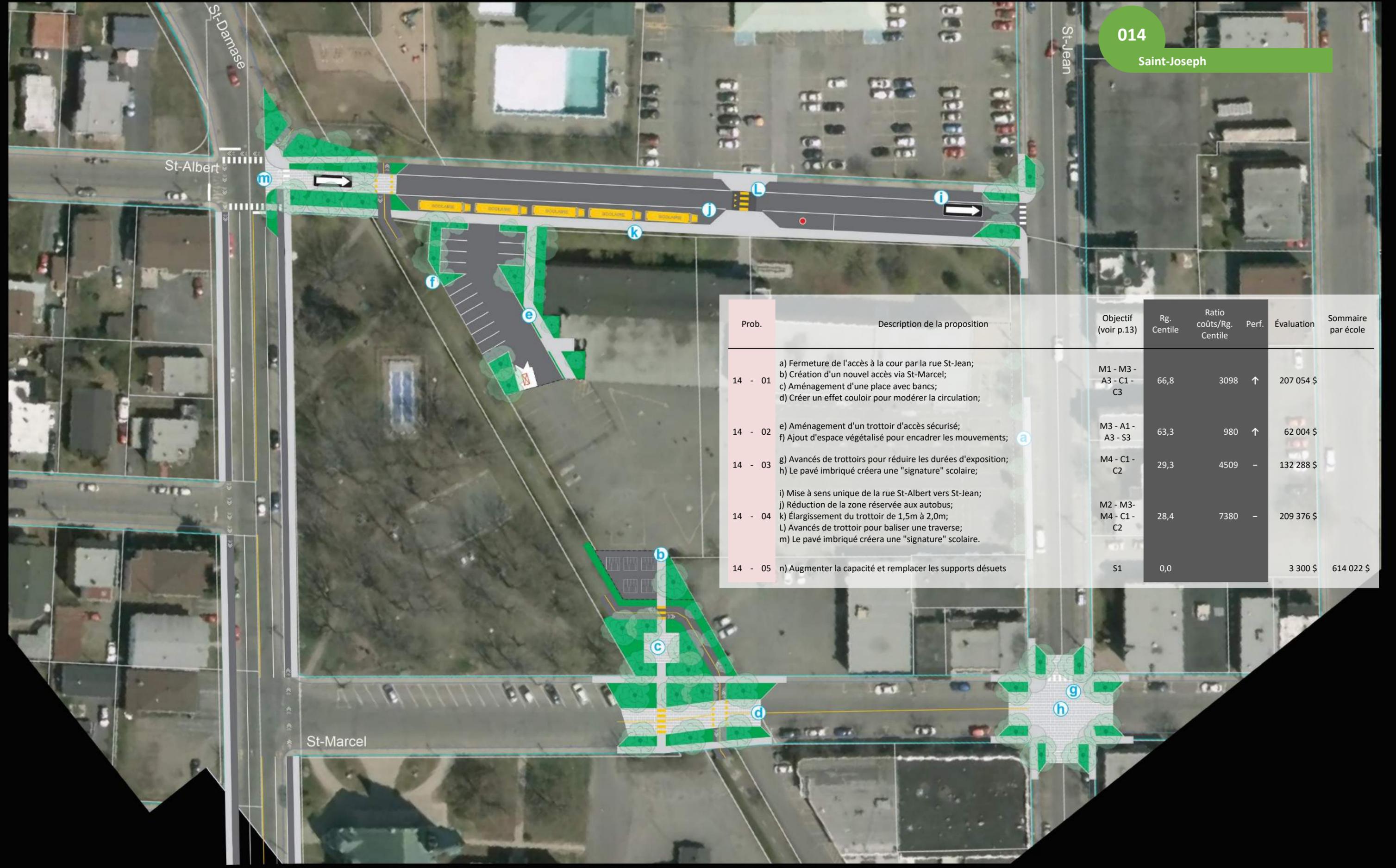
- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.





Le fait de devoir franchir le stationnement du personnel par les enfants transportés de même que d'avoir un accès à la cour donnant sur une rue aussi achalandée que la rue St-Jean constitue, définitivement, deux problématiques importantes de cette école. L'objectif principal est d'ouvrir un nouvel accès à la cour via la rue St-Marcel ce qui permettra non seulement de sécuriser l'accès à l'école, mais également d'offrir aux parents une aire de socialisation des plus intéressantes.



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
14 - 01	a) Fermeture de l'accès à la cour par la rue St-Jean; b) Création d'un nouvel accès via St-Marcel; c) Aménagement d'une place avec bancs; d) Créer un effet couloir pour modérer la circulation;	M1 - M3 - A3 - C1 - C3	66,8	3098	↑	207 054 \$	
14 - 02	e) Aménagement d'un trottoir d'accès sécurisé; f) Ajout d'espace végétalisé pour encadrer les mouvements;	M3 - A1 - A3 - S3	63,3	980	↑	62 004 \$	
14 - 03	g) Avancés de trottoirs pour réduire les durées d'exposition; h) Le pavé imbriqué créera une "signature" scolaire;	M4 - C1 - C2	29,3	4509	-	132 288 \$	
14 - 04	i) Mise à sens unique de la rue St-Albert vers St-Jean; j) Réduction de la zone réservée aux autobus; k) Élargissement du trottoir de 1,5m à 2,0m; L) Avancés de trottoir pour baliser une traverse; m) Le pavé imbriqué créera une "signature" scolaire.	M2 - M3 - M4 - C1 - C2	28,4	7380	-	209 376 \$	
14 - 05	n) Augmenter la capacité et remplacer les supports désuets	S1	0,0			3 300 \$	614 022 \$



018
Saint-Pie X

44		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
59	221	27%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
23%	50%	27%
16	9	3
57%	32%	11%
100%	68%	83%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,2	2,7	1,5
1,4	2,5	1,1
2,3	2,9	0,6
2,4	3,1	0,7
1,6	1,3	-0,4
1,1	2,4	1,3
1,3	1,3	-0,1

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,2	2,9	2,8
3,4	3,3	3,3
		1,5

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison

Les heures d'accès à la cour ou au service de garde

La circulation automobile le long du trajet vers l'école

La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir

Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours

La distance à franchir

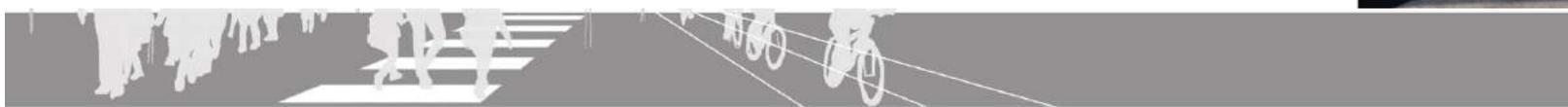
La sécurité aux abords de l'école

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?

Aux abords de l'école?

Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





MARCHES EXPLORATOIRE

015 1 mai 2019
8h25

018 26 avril 2019
8h25



Bien que les écoles St-Louis-de-Gonzague et St-Pie-X ne sont pas intégrées l'une à l'autre, leurs proximités physiques nous obligent à les considérer comme une seule et même entité.

Les nombreux autobus sur la très large rue Ringuet génèrent assurément des conflits relativement au respect des feux rouges alternatifs de ces autobus.

La configuration ou l'absence de configuration du stationnement de l'école St-Pie-X est également problématique pour la sécurité des enfants accédant à celle-ci.

Problématiques

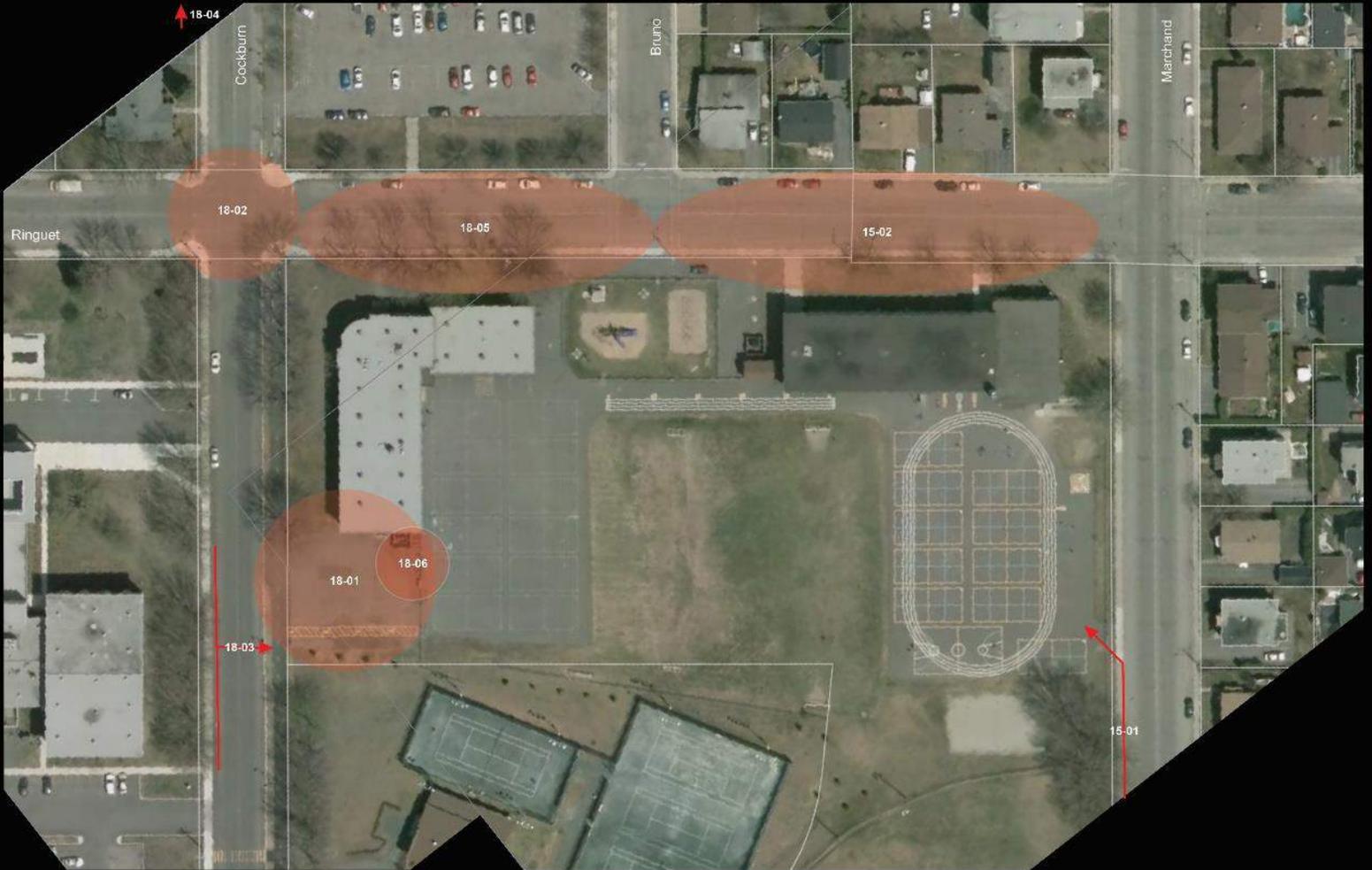
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
15 - 01	Discontinuité du lien cyclable de la rue Marchand en provenance du boulevard Lemire.		○	○		●	24,8
15 - 02	La rue Ringuet est inutilement large et ne possède pas de desserte pour les cyclistes qui permettrait de boucler le secteur.	○	○	○	○	○	9,7
15 - 03	STATIONNEMENT VÉLO						0,0
18 - 01	Le stationnement; à la fois utilisé par: le personnel, les autobus adaptés, les parents taxi et les écoliers, est surutilisé.	●	○	○	●		61,2
18 - 02	L'intersection des rues Cockburn et Ringuet est achalandée et les vitesses peuvent parfois être assez élevées.	○	○	○	○	○	23,9
18 - 03	Plusieurs parents taxis laissent leurs enfants traverser la rue Cockburn hors intersection pour rejoindre l'école.	○		○	○	○	21,2
18 - 04	L'intersection des rues Notre-Dame et Cockburn a un débit élevé et des distances importantes à franchir.	○	○			○	17,9
18 - 05	La largeur excessive de la rue Ringuet peut être incitante à passer sur les feux d'autobus; notamment, en sens inverse.	○	○	○	○	○	11,1
18 - 06	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant le véhicule de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

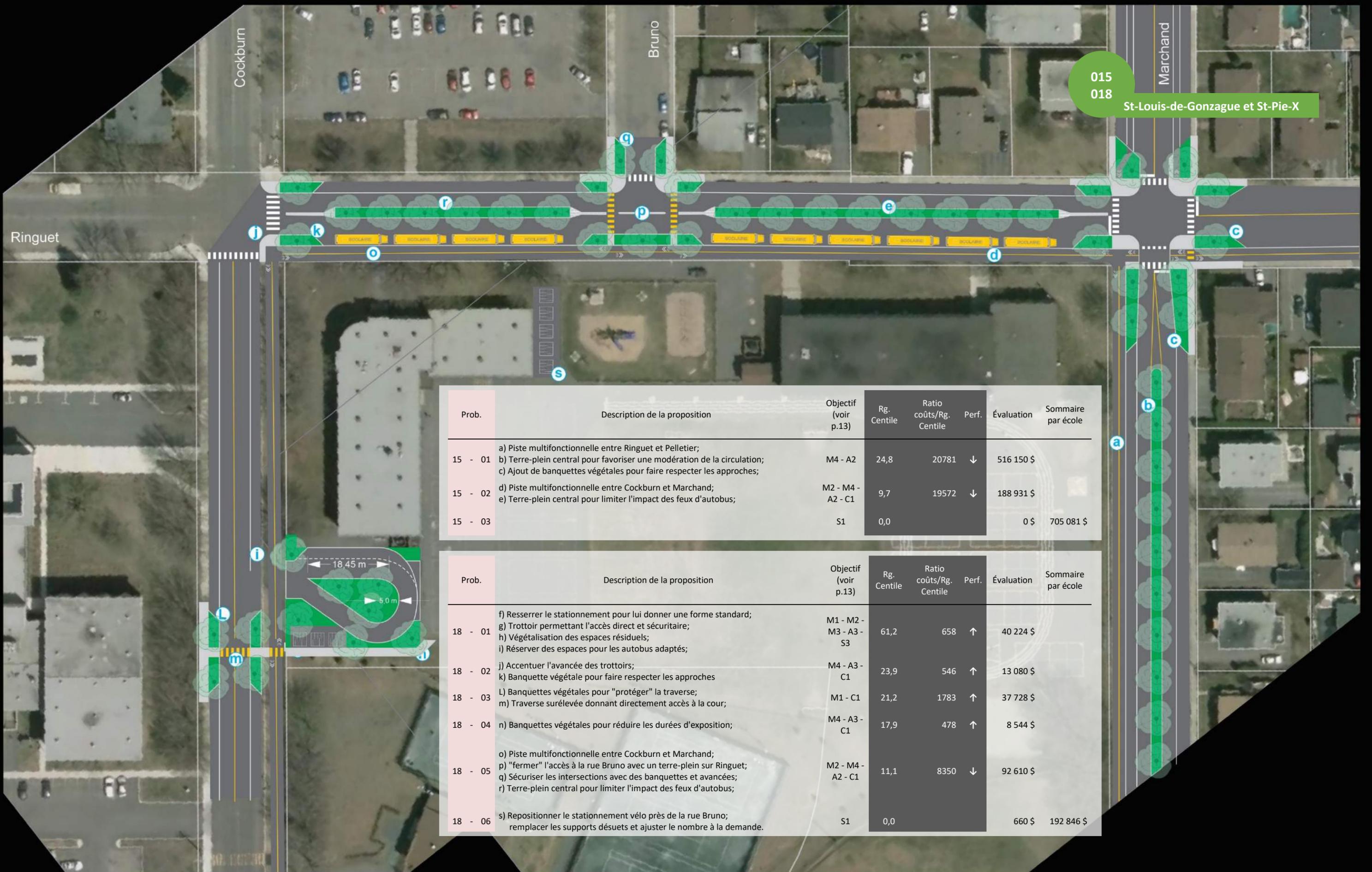


La rue Ringuet est très large, propice à des vitesses de circulation élevée où se retrouvent de nombreux autobus scolaires. La configuration de la rue répond actuellement mal à l'usage qu'il en est fait en façade de ces écoles. Les principaux objectifs sont, avec la piste multifonctionnelle, de permettre de bonifier l'accessibilité active aux écoles. Le terre-plein central permet quant à lui un meilleur respect des feux d'autobus pour la circulation vers le sud et minimise l'impact pour la circulation inverse.



An architectural rendering of a school parking lot redesign. The scene shows a paved parking area with a crosswalk in the foreground. A large tree on the left and a building in the background are visible. Overlaid on the scene are white wireframe models of trees, a bicycle rack, a person pushing a stroller, and a group of people walking. A green semi-transparent box highlights a specific area in the foreground.

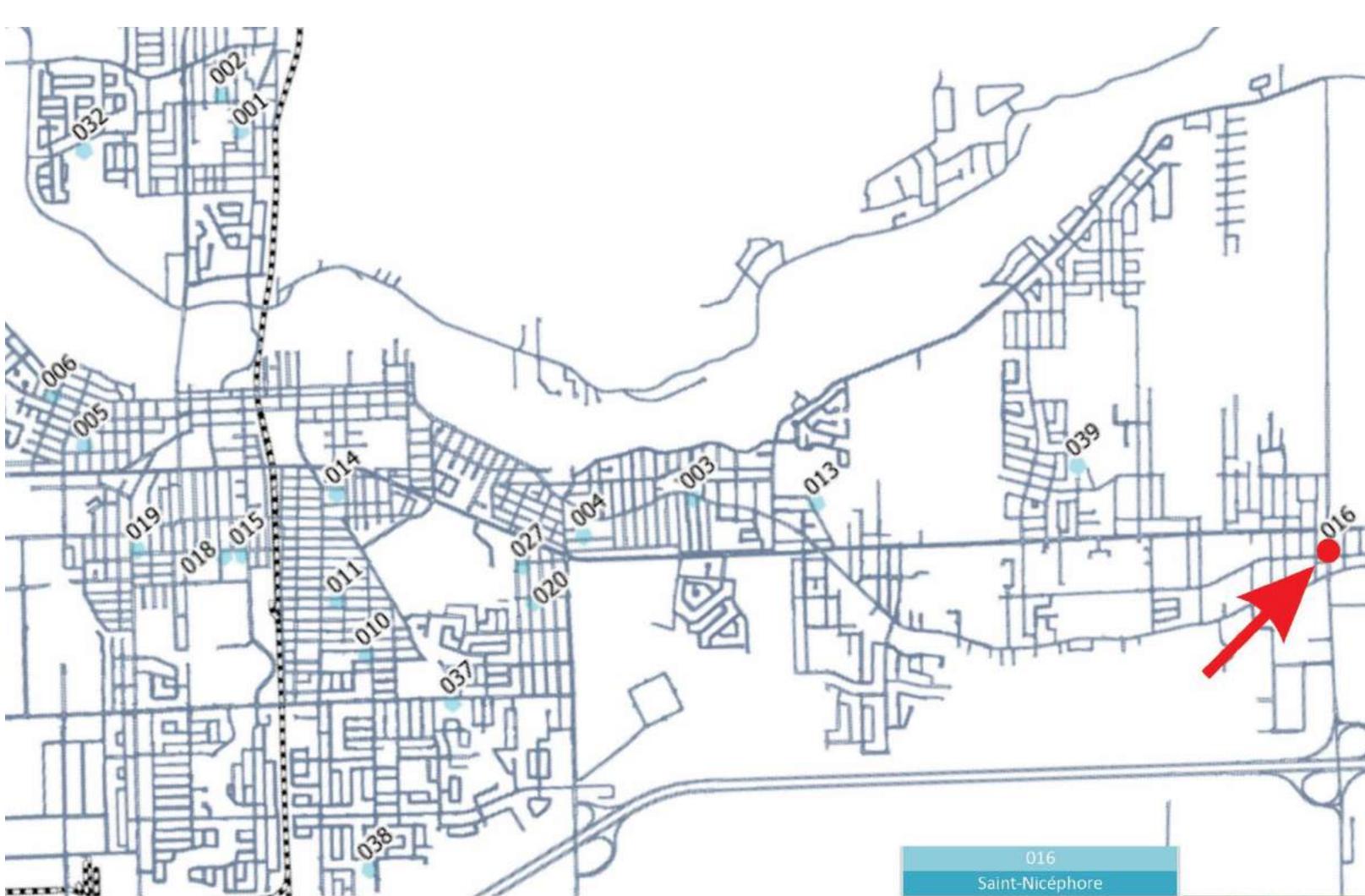
Pour l'école St-Pie X, une reconfiguration du stationnement en débarcadère minimisera les croisements tout en offrant un service plus efficace aux élèves ayant recours aux autobus adaptés.



015
018
St-Louis-de-Gonzague et St-Pie-X

Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
15 - 01	a) Piste multifonctionnelle entre Ringuet et Pelletier; b) Terre-plein central pour favoriser une modération de la circulation; c) Ajout de banquettes végétales pour faire respecter les approches;	M4 - A2	24,8	20781	↓	516 150 \$	
15 - 02	d) Piste multifonctionnelle entre Cockburn et Marchand; e) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus;	M2 - M4 - A2 - C1	9,7	19572	↓	188 931 \$	
15 - 03		S1	0,0			0 \$	705 081 \$

Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
18 - 01	f) Resserrer le stationnement pour lui donner une forme standard; g) Trottoir permettant l'accès direct et sécuritaire; h) Végétalisation des espaces résiduels; i) Réserver des espaces pour les autobus adaptés;	M1 - M2 - M3 - A3 - S3	61,2	658	↑	40 224 \$	
18 - 02	j) Accentuer l'avancée des trottoirs; k) Banquette végétale pour faire respecter les approches	M4 - A3 - C1	23,9	546	↑	13 080 \$	
18 - 03	l) Banquettes végétales pour "protéger" la traverse; m) Traverse surélevée donnant directement accès à la cour;	M1 - C1	21,2	1783	↑	37 728 \$	
18 - 04	n) Banquettes végétales pour réduire les durées d'exposition;	M4 - A3 - C1	17,9	478	↑	8 544 \$	
18 - 05	o) Piste multifonctionnelle entre Cockburn et Marchand; p) "fermer" l'accès à la rue Bruno avec un terre-plein sur Ringuet; q) Sécuriser les intersections avec des banquettes et avancées; r) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus;	M2 - M4 - A2 - C1	11,1	8350	↓	92 610 \$	
18 - 06	s) Repositionner le stationnement vélo près de la rue Bruno; remplacer les supports désuets et ajuster le nombre à la demande.	S1	0,0			660 \$	192 846 \$



016
Saint-Nicéphore

105		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
92	426	22%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
16%	42%	42%
23	13	3
59%	33%	8%
100%	86%	89%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,6	2,1	0,5
1,6	2,1	0,4
2,1	2,4	0,3
2,5	2,5	0,0
1,6	1,3	-0,3
1,5	2,2	0,7
1,6	2,1	0,5

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,2	3,2	3,3
3,2	3,2	3,6
		2,0

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école
 Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire
 Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

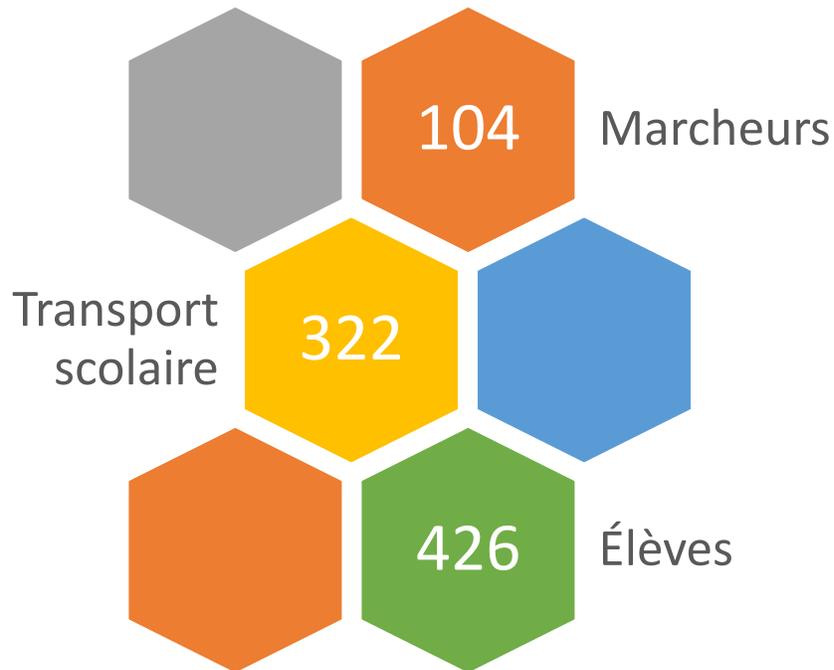
Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison
 Les heures d'accès à la cour ou au service de garde
 La circulation automobile le long du trajet vers l'école
 La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir
 Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours
 La distance à franchir
 La sécurité aux abords de l'école

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?
 Aux abords de l'école?
 Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Nancy Guimond

Direction 2019-2020:
Nancy Guimond





Cette école de quartier, sans programme particulier, se trouve au cœur de l'ancienne municipalité de Saint-Nicéphore et l'environnement a bien évolué depuis.

Situé au croisement du boulevard St-Joseph et de la Route 139, la circulation environnante est non seulement très dense elle est lourde avec de nombreux poids lourds qui circulent parfois rapidement. La présence d'une caserne de pompier est un autre facteur de risque qui s'ajoute à cet environnement déjà complexe.

Un accès sécuritaire en isolant la mobilité active de la circulation et idéalement en offrant un espace tampon avec celle-ci doit être au cœur de la stratégie. Un resserrement des voies de circulations pour imposer une modération devrait également être considéré.

Problématiques

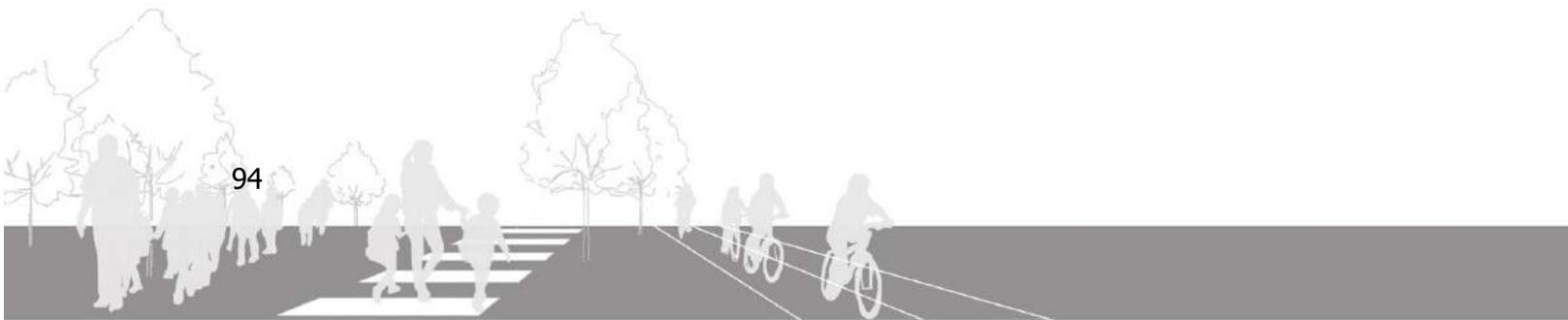
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
16 - 01	La configuration de la rue Traversy avec une emprise très large et des stationnements à 90° est peu adaptée à la proximité de l'école.	●	○	●	○	○	80,1
16 - 02	Le feu de circulation de la traverse piétonne sur la route 139 est mal positionné et parfois non respecté.	○	○	○		●	73,6
16 - 03	La circulation de la route 139 est lourde, rapide et dense. De plus aucun lien cyclable ne permet de connecter le boulevard St-Joseph.	○	○		○	●	62,7
16 - 04	L'absence de réseau cyclable conjugué à la circulation rapide et dense du boulevard St-Joseph rend difficile l'accessibilité à l'école.	○	○			●	55,9
16 - 05	Absence de trottoir et piste cyclable dans le corridor scolaire de la rue Traversy.	○	○	○		○	48,7
16 - 06	L'absence de trottoir sur Marcel-Dorais entre St-Joseph et Traversy empêche l'utilisation de cette rue comme débarcadère d'autobus.	○		●	●	○	30,5
16 - 07	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



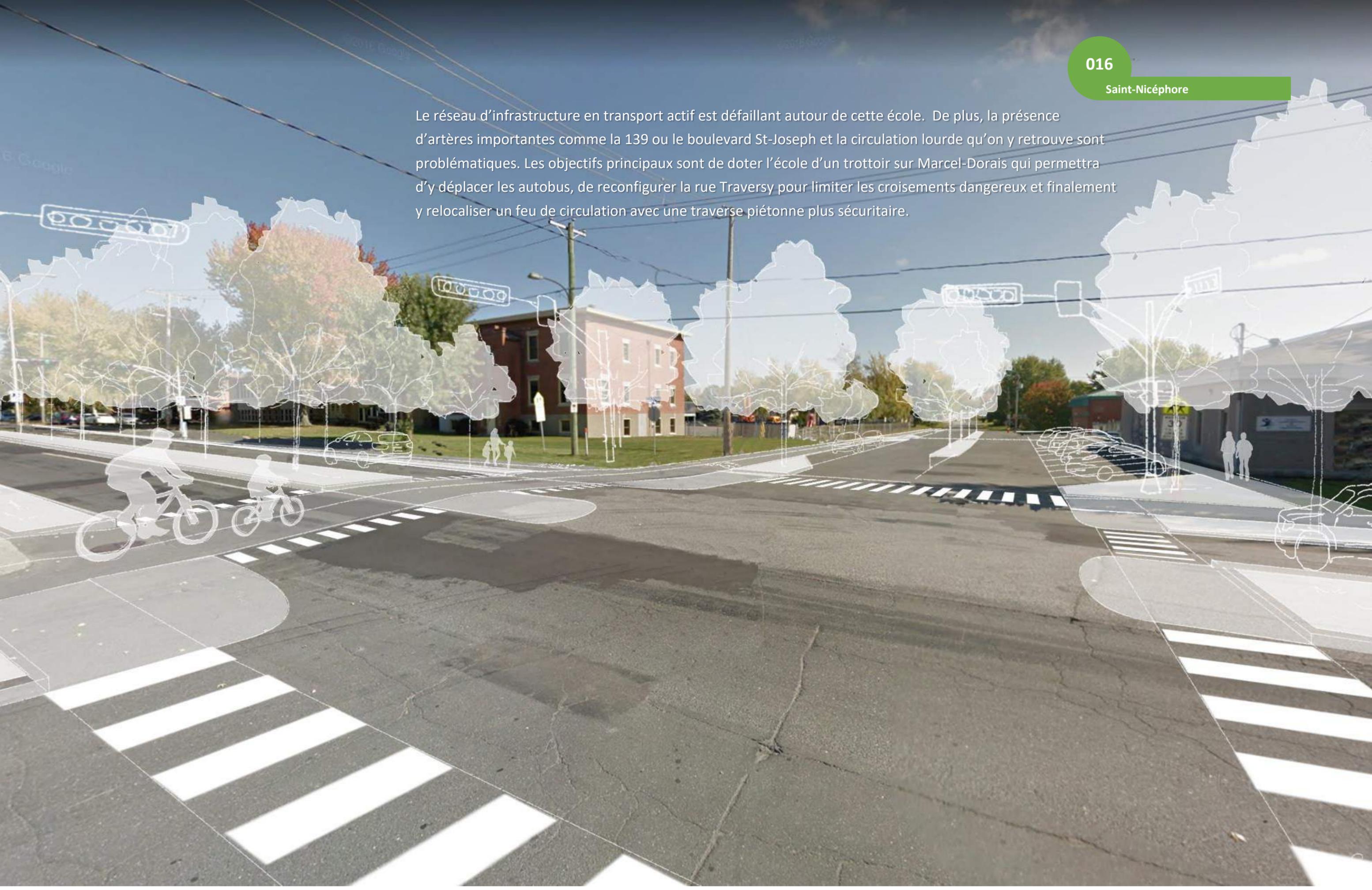
Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluent ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

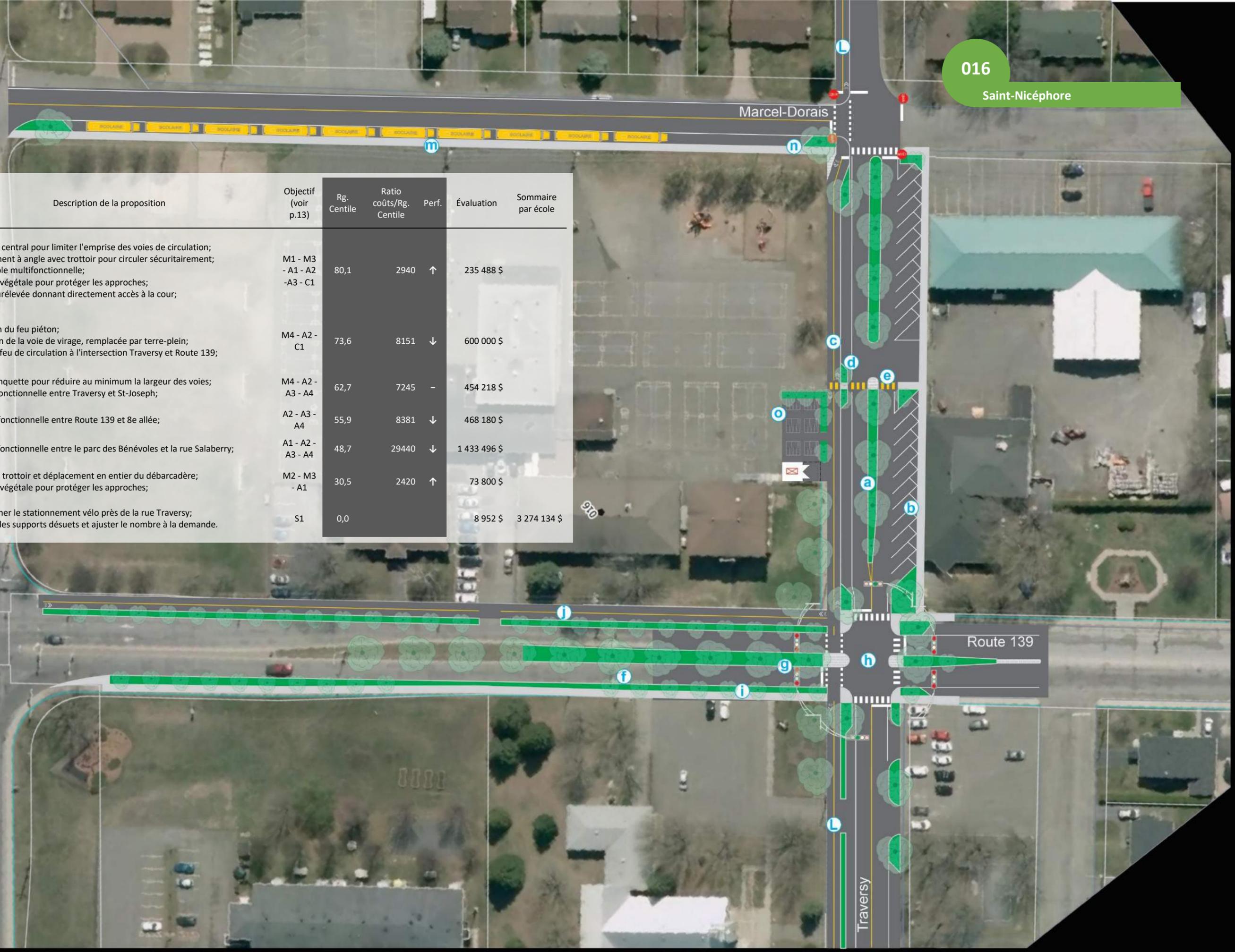
Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

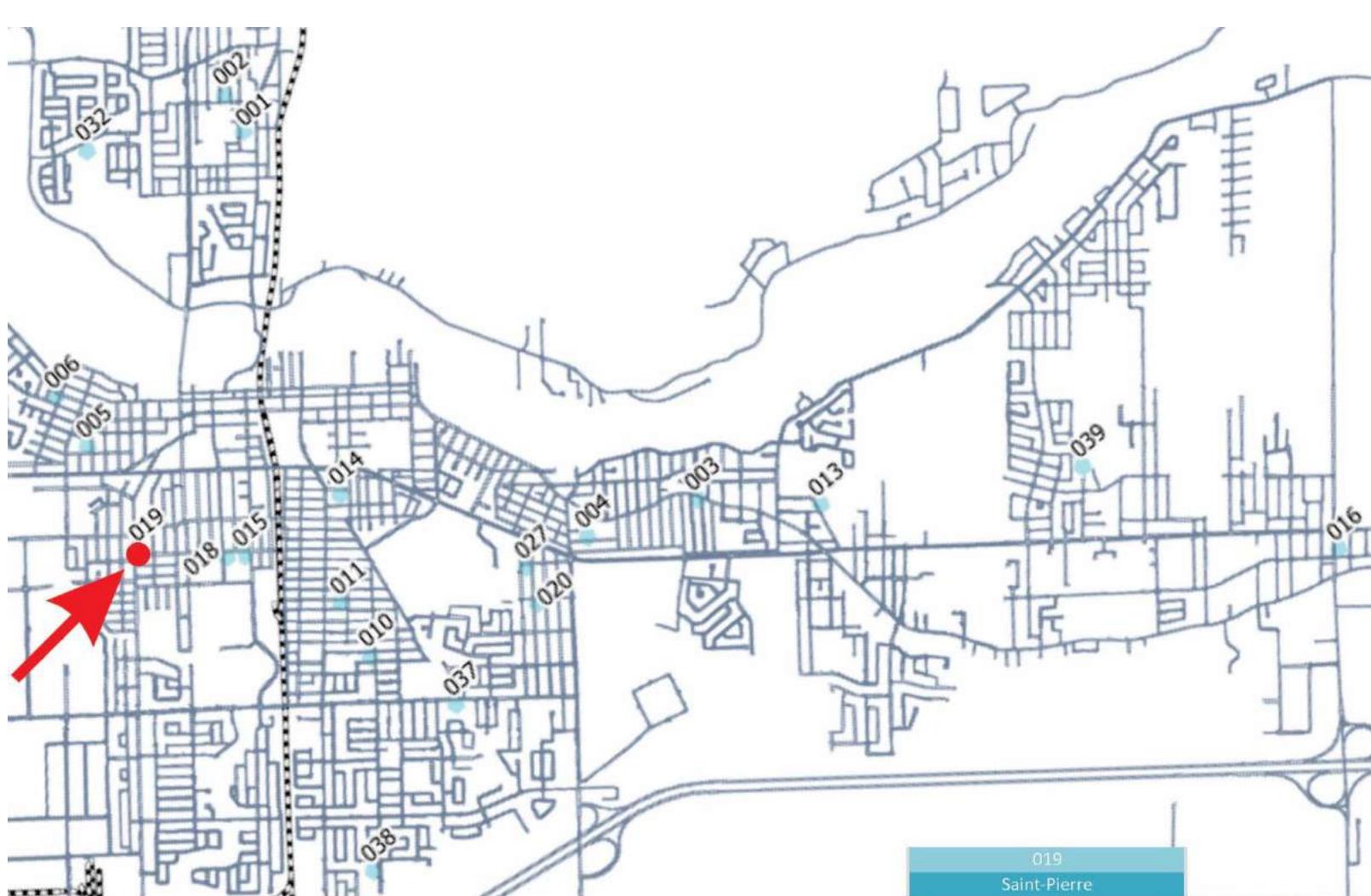


Le réseau d'infrastructure en transport actif est défaillant autour de cette école. De plus, la présence d'artères importantes comme la 139 ou le boulevard St-Joseph et la circulation lourde qu'on y retrouve sont problématiques. Les objectifs principaux sont de doter l'école d'un trottoir sur Marcel-Dorais qui permettra d'y déplacer les autobus, de reconfigurer la rue Traversy pour limiter les croisements dangereux et finalement y relocaliser un feu de circulation avec une traverse piétonne plus sécuritaire.



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
16 - 01	a) Terre-plein central pour limiter l'emprise des voies de circulation; b) Stationnement à angle avec trottoir pour circuler sécuritairement; c) Piste cyclable multifonctionnelle; d) Banquette végétale pour protéger les approches; e) Traverse surélevée donnant directement accès à la cour;	M1 - M3 - A1 - A2 - A3 - C1	80,1	2940	↑	235 488 \$	
16 - 02	f) Suppression du feu piéton; g) Suppression de la voie de virage, remplacée par terre-plein; h) Ajout d'un feu de circulation à l'intersection Traversy et Route 139;	M4 - A2 - C1	73,6	8151	↓	600 000 \$	
16 - 03	i) ajout de banquette pour réduire au minimum la largeur des voies; j) Piste multifonctionnelle entre Traversy et St-Joseph;	M4 - A2 - A3 - A4	62,7	7245	-	454 218 \$	
16 - 04	k) Piste multifonctionnelle entre Route 139 et 8e allée;	A2 - A3 - A4	55,9	8381	↓	468 180 \$	
16 - 05	l) Piste multifonctionnelle entre le parc des Bénévoles et la rue Salaberry;	A1 - A2 - A3 - A4	48,7	29440	↓	1 433 496 \$	
16 - 06	m) Ajout d'un trottoir et déplacement en entier du débarcadère; n) Banquette végétale pour protéger les approches;	M2 - M3 - A1	30,5	2420	↑	73 800 \$	
16 - 07	o) Repositionner le stationnement vélo près de la rue Traversy; remplacer les supports désuets et ajuster le nombre à la demande.	S1	0,0			8 952 \$	3 274 134 \$





019
Saint-Pierre

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou au qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison

Les heures d'accès à la cour ou au service de garde

La circulation automobile le long du trajet vers l'école

La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir

Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours

La distance à franchir

La sécurité aux abords de l'école

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?

Aux abords de l'école?

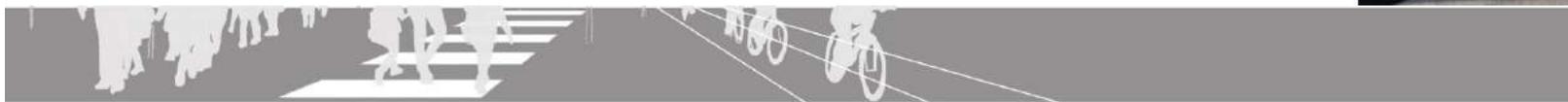
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?

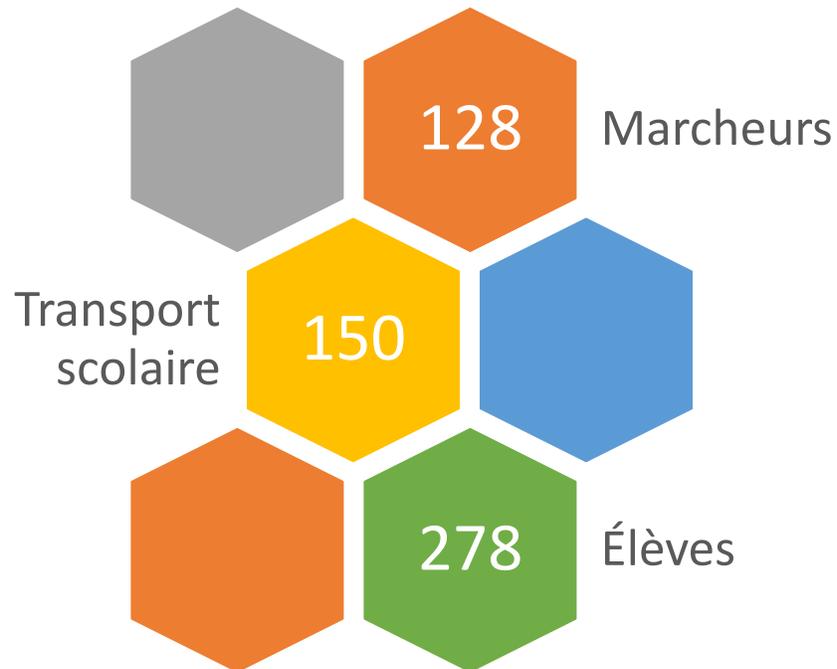
62		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
100	278	36%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
37%	27%	35%
38	16	3
67%	28%	5%
100%	53%	95%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,0	2,1	1,1
1,5	1,5	0,0
2,0	2,2	0,1
2,0	1,9	0,0
1,5	1,4	-0,1
1,0	1,9	0,9
1,6	1,3	-0,4

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,1	2,5	2,8
3,5	3,0	3,5
		2,2





Direction 2018-2019:
Maryse Béland

Direction 2019-2020:
Maryse Béland





L'environnement de l'école Saint-Pierre est fortement occupé par une garderie et un centre communautaire. La présence d'importantes voies de transit que sont les rues St-Pierre, Cormier et Notre-Dame ajoute à la pression que subit cette école.

Pour favoriser une mobilité active, il importe de revoir l'utilisation de l'espace et redonner à la mobilité active une emprise sécuritaire et confortable.

Il en va de même que de structurer le stationnement du centre communautaire pour encadrer les véhicules aiderait assurément à sécuriser les marcheurs.

Problématiques

Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
19 - 01	Le stationnement du centre communautaire, fortement utilisé par les parents taxis, n'est pas structuré et permet de nombreux mouvements dangereux	○	○	●			52,1
19 - 02	Assurer une modération de la circulation et la durée d'exposition des marcheurs à l'intersection des rues Ringuets et Saint-Pierre.	○	○	○		●	40,3
19 - 03	Aucun réseau cyclable ne dessert l'école de plus la configuration avec stationnement à angle sur St-Alfred est problématique.	○	○	○		○	37,8
19 - 04	La largeur excessive de la rue Ringuet peut être incitante à passer sur les feux d'autobus; notamment, en sens inverse.	○	○	○	○	○	29,1
19 - 05	Assurer une modération de la circulation et la durée d'exposition des marcheurs à l'intersection des rues Ringuets et Saint-Alfred.	○	○	○	○	○	28,9
19 - 06	L'accès à la cour en provenance de St-Alfred via le stationnement de la garderie pose des problèmes; notamment, de visibilité	○	○				25,4
19 - 07	Assurer une modération de la circulation et la durée d'exposition des marcheurs à l'intersection des rues Notre-Dame et Saint-Alfred.	○	○	○		○	23,7
19 - 08	Améliorer l'accessibilité vélo à l'école en connectant les voies cyclables des rues Notre-Dame et Pelletier à l'école via la rue Saint-Alfred.		○				6,5
19 - 09	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

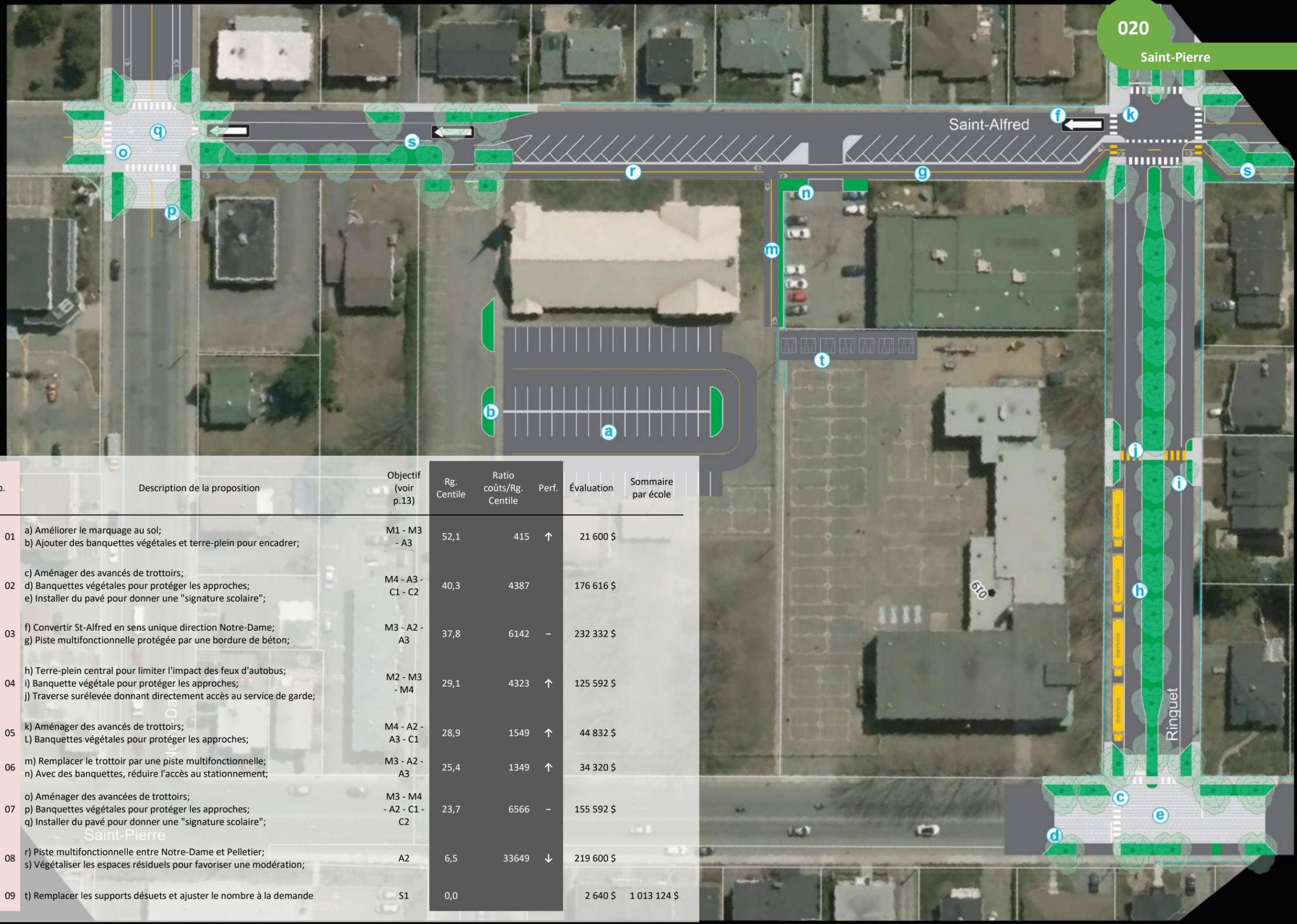
- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant le véhicule de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

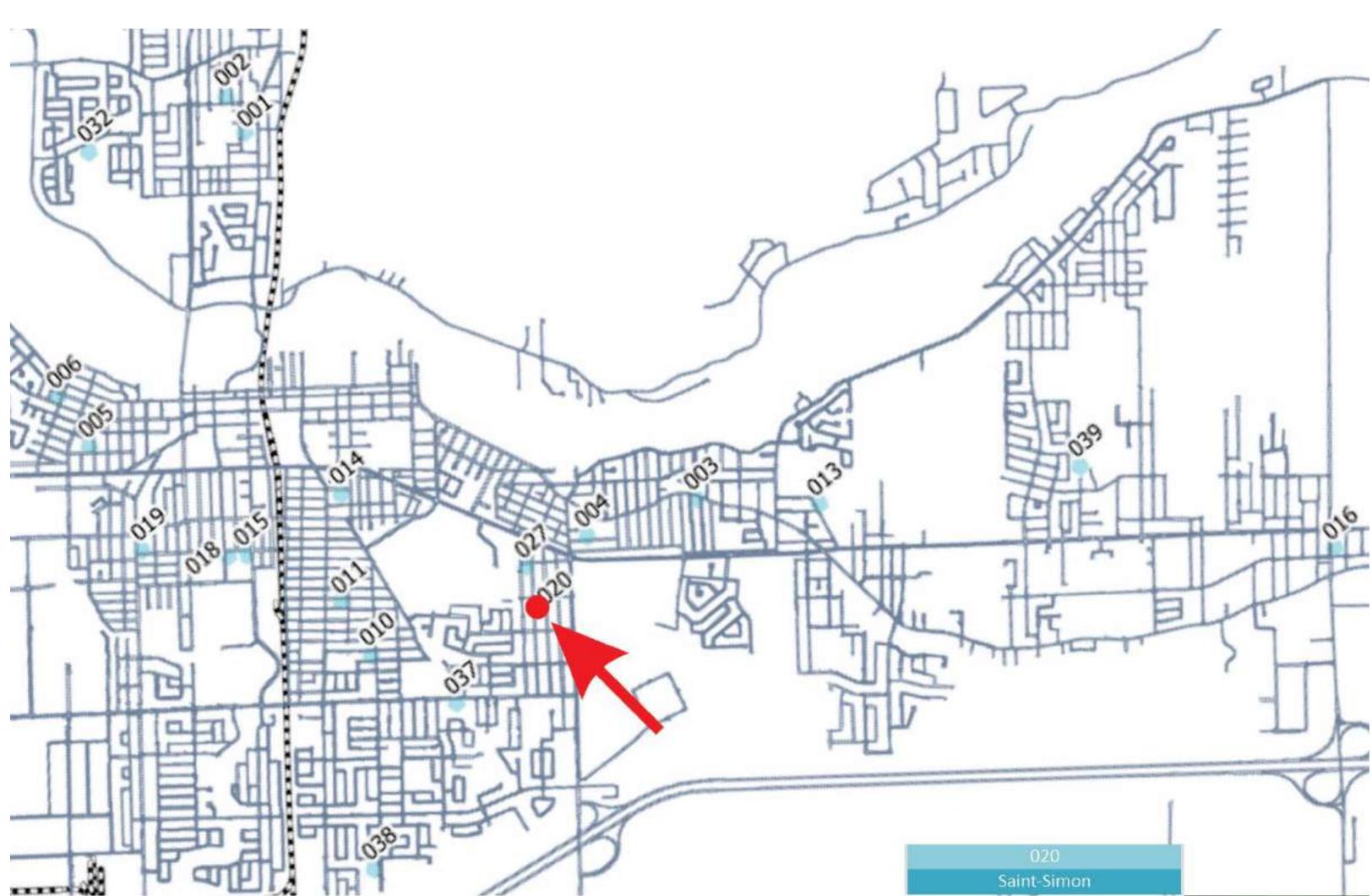




Outre la problématique de la rue Ringuet très large, propice à des vitesses de circulation élevées et des problématiques de respect des feux d'autobus, l'école souffre également d'une problématique d'accessibilité en mobilité active. En convertissant un tronçon de la rue St-Alfred en sens unique nous conservons sa capacité à stationner des voitures tout en y plaçant une piste multifonctionnelle structurante pour l'école et pour le réseau cyclable municipal.



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
19 - 01	a) Améliorer le marquage au sol; b) Ajouter des banquettes végétales et terre-plein pour encadrer;	M1 - M3 - A3	52,1	415	↑	21 600 \$	
19 - 02	c) Aménager des avancés de trottoirs; d) Banquettes végétales pour protéger les approches; e) Installer du pavé pour donner une "signature scolaire";	M4 - A3 - C1 - C2	40,3	4387		176 616 \$	
19 - 03	f) Convertir St-Alfred en sens unique direction Notre-Dame; g) Piste multifonctionnelle protégée par une bordure de béton;	M3 - A2 - A3	37,8	6142	-	232 332 \$	
19 - 04	h) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus; i) Banquette végétale pour protéger les approches; j) Traverse surélevée donnant directement accès au service de garde;	M2 - M3 - M4	29,1	4323	↑	125 592 \$	
19 - 05	k) Aménager des avancés de trottoirs; l) Banquettes végétales pour protéger les approches;	M4 - A2 - A3 - C1	28,9	1549	↑	44 832 \$	
19 - 06	m) Remplacer le trottoir par une piste multifonctionnelle; n) Avec des banquettes, réduire l'accès au stationnement;	M3 - A2 - A3	25,4	1349	↑	34 320 \$	
19 - 07	o) Aménager des avancés de trottoirs; p) Banquettes végétales pour protéger les approches; q) Installer du pavé pour donner une "signature scolaire";	M3 - M4 - A2 - C1 - C2	23,7	6566	-	155 592 \$	
19 - 08	r) Piste multifonctionnelle entre Notre-Dame et Pelletier; s) Végétaliser les espaces résiduels pour favoriser une modération;	A2	6,5	33649	↓	219 600 \$	
19 - 09	t) Remplacer les supports désuets et ajuster le nombre à la demande	S1	0,0			2 640 \$	1 013 124 \$



020
Saint-Simon

58		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
83	225	37%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
32%	32%	36%
26	26	6
45%	45%	10%
100%	95%	62%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,2	2,9	1,7
1,4	1,9	0,6
2,2	2,1	-0,2
2,2	2,4	0,2
1,8	1,4	-0,3
1,3	2,2	0,9
1,8	1,7	-0,1

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
2,5	2,9	3,0
2,7	3,2	3,7
		1,8

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

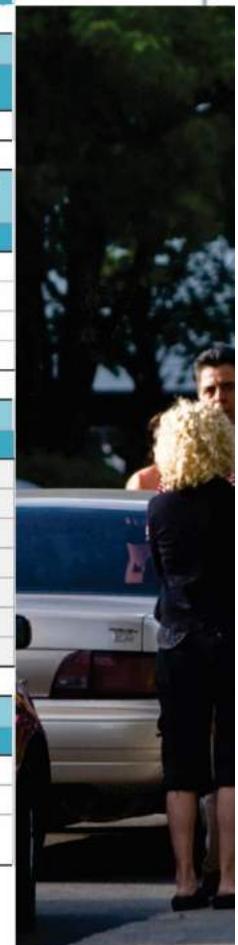
Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

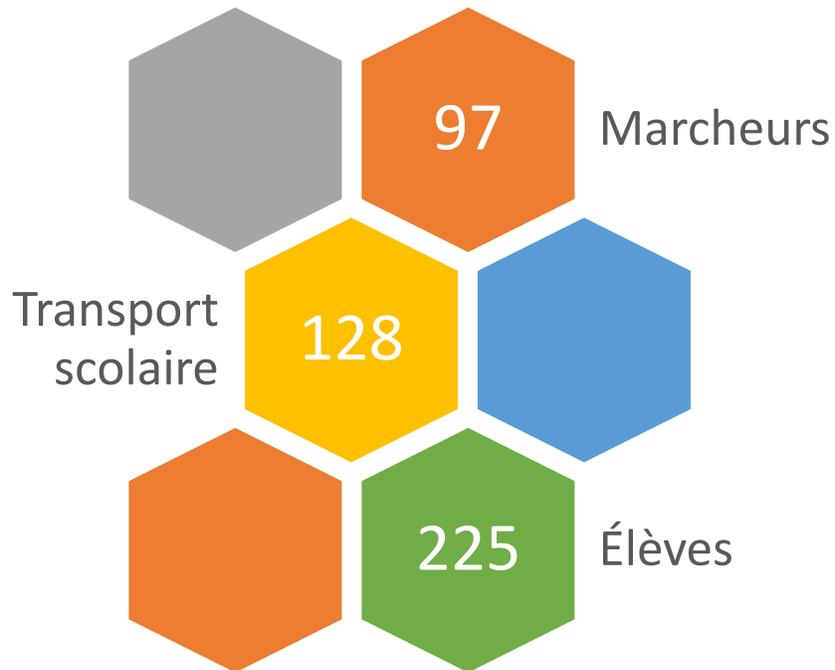
Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

- Les heures de départ et de retour à la maison
- Les heures d'accès à la cour ou au service de garde
- La circulation automobile le long du trajet vers l'école
- La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir
- Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours
- La distance à franchir
- La sécurité aux abords de l'école

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

- Le long des trajets scolaires?
- Aux abords de l'école?
- Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Nathalie Melançon

Direction 2019-2020:
Stéphanie Jacques





L'école Saint-Simon est intégrée à l'école l'Aquarelle. Ainsi, l'école Saint-Simon assure les classes de première à sixième année, mais également des classes de programme particulier en anglais et en adaptation scolaire.

Bien que de nombreux autobus, 10, se rendent à l'école Saint-Simon, il n'y a que peu de problèmes puisque la configuration et l'usage de la rue Goupil le permettent aisément.

Cependant, la configuration du réseau cyclable à proximité gagnerait à être mieux structurée, notamment en face de l'école sur la rue Saint-Thomas.

L'atténuation de la circulation de transit entre les boulevards St-Joseph et Lemire est un enjeu que la Ville de Drummondville a déjà traité. Un suivi serait à faire pour assurer l'efficacité des mesures.

Problématiques

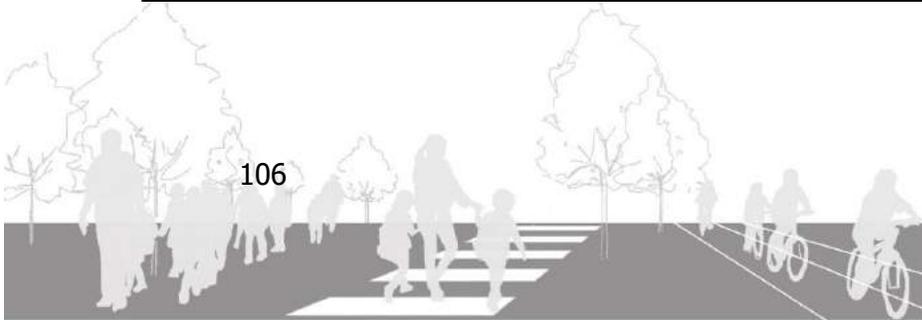
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
20 - 01	Sur la rue Goupil, séparer physiquement le débarcadère d'autobus du stationnement sur rue et baliser une traverse sur rue.	○	○	○	○	○	30,5
20 - 02	La circulation de transit est dense et rapide sur la rue Jogue entre les boulevards St-Joseph et Lemire.	○	○	○	○	●	25,9
20 - 03	La configuration sur Saint-Thomas en voie désignée n'est pas la plus adaptée à l'environnement avec plusieurs voitures.	○	○	○	○		17,1
20 - 04	Le lien actif entre les écoles St-Simon et l'Aquarelle serait à bonifier, notamment en période hivernale avec l'entretien des trottoirs.	●				○	16,0
20 - 05	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

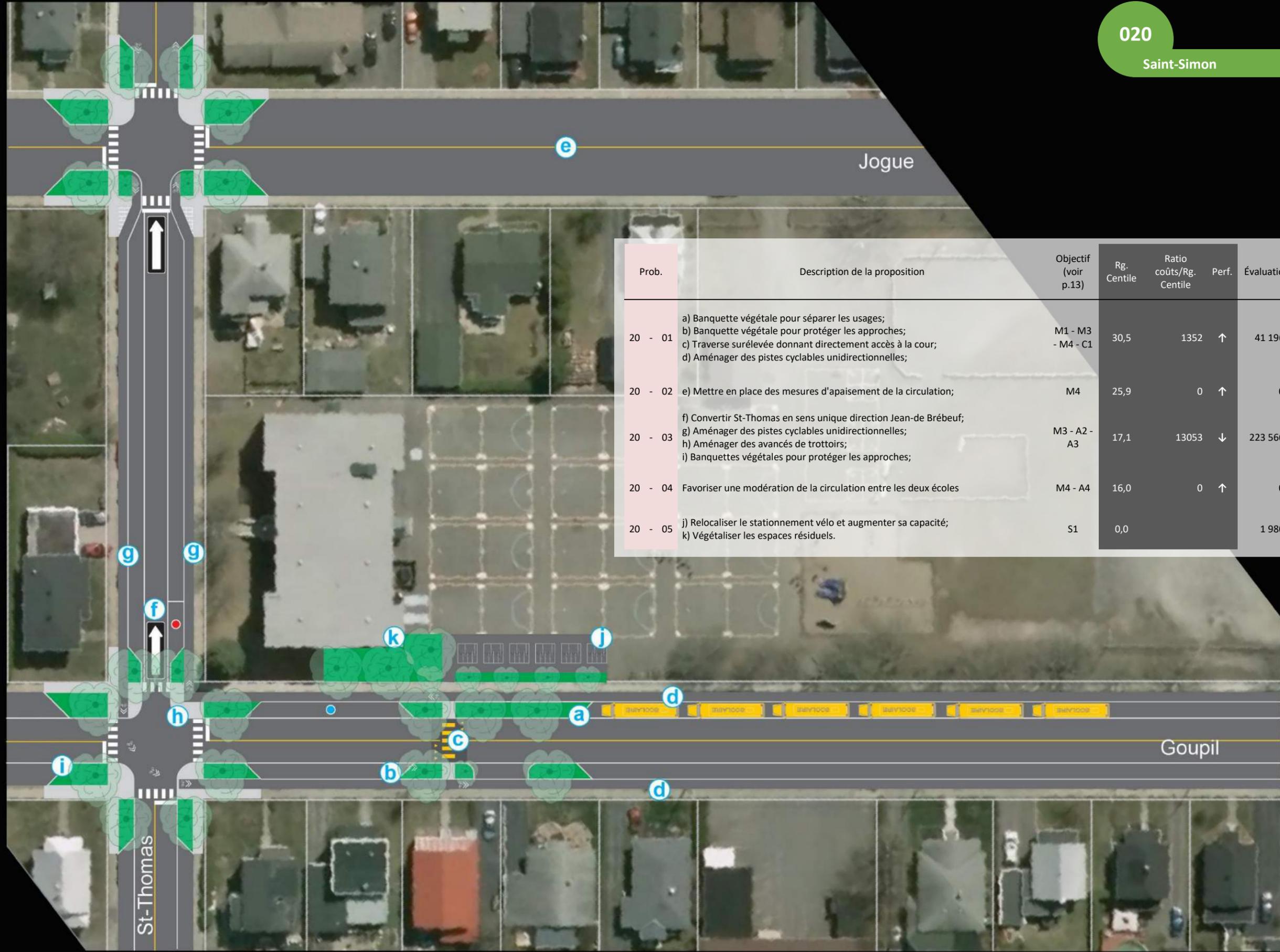
- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

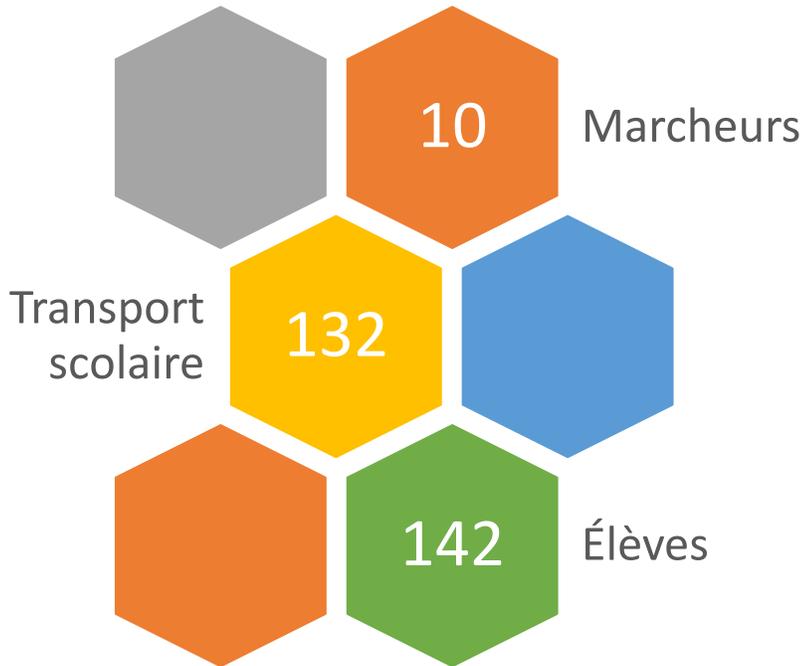


La configuration de la rue St-Thomas en voie désignée n'est pas la plus adaptée à ce secteur. De plus, les rues Jogues et Goupil étant très larges, sont favorables à une circulation de transit se déplaçant au-delà des limites de vitesse. La conversion de St-Thomas en sens unique permet d'offrir des pistes unidirectionnelles tout en conservant la capacité de stationnement sur rue. De plus, des mesures d'apaisement de la circulation favoriseront un meilleur respect des limites de vitesse de la zone scolaire.





Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
20 - 01	a) Banquette végétale pour séparer les usages; b) Banquette végétale pour protéger les approches; c) Traverse surélevée donnant directement accès à la cour; d) Aménager des pistes cyclables unidirectionnelles;	M1 - M3 - M4 - C1	30,5	1352	↑	41 196 \$	
20 - 02	e) Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation;	M4	25,9	0	↑	0 \$	
20 - 03	f) Convertir St-Thomas en sens unique direction Jean-de Brébeuf; g) Aménager des pistes cyclables unidirectionnelles; h) Aménager des avancés de trottoirs; i) Banquettes végétales pour protéger les approches;	M3 - A2 - A3	17,1	13053	↓	223 566 \$	
20 - 04	Favoriser une modération de la circulation entre les deux écoles	M4 - A4	16,0	0	↑	0 \$	
20 - 05	j) Relocaliser le stationnement vélo et augmenter sa capacité; k) Végétaliser les espaces résiduels.	S1	0,0			1 980 \$	266 742 \$



L'École l'Aquarelle sert uniquement aux classes de maternelle et maternelle 4 ans.

Cette fonction particulière et le fait qu'elle prend le débordement de plusieurs autres écoles de la CSDS rendent difficile la mise en place de mesures favorables à la mobilité active.

Pour cette école, nous ne pouvons qu'encourager la présence de supports à vélo de qualité pour les écoliers et peut-être des casiers vélo pour le personnel.

Direction 2018-2019:
Nathalie Melançon

Direction 2019-2020:
Stéphanie Jacques





032
du Sentier

Répondants au sondage
Représentativité du sondage

114		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
107	341	31%

Caractéristiques générales des répondants	
Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école	
Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire	
Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier	

Principal mode de déplacement vers l'école			
	Actif	Voiture	Autobus
	54%	34%	12%
	97	47	3
	66%	32%	2%
	97%	87%	43%

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?	
Les heures de départ et de retour à la maison	
Les heures d'accès à la cour ou au service de garde	
La circulation automobile le long du trajet vers l'école	
La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir	
Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours	
La distance à franchir	
La sécurité aux abords de l'école	

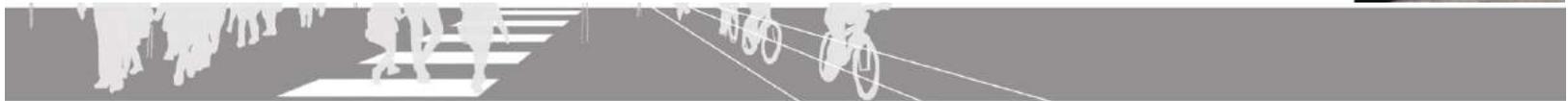
sans prob. < 2 < avec prob.			
	Actif	Voiture	Diff.
	1,2	2,7	1,5
	1,1	2,0	0,9
	1,9	2,1	0,2
	1,6	2,2	0,6
	1,1	1,4	0,2
	1,1	2,6	1,5
	1,4	1,7	0,3

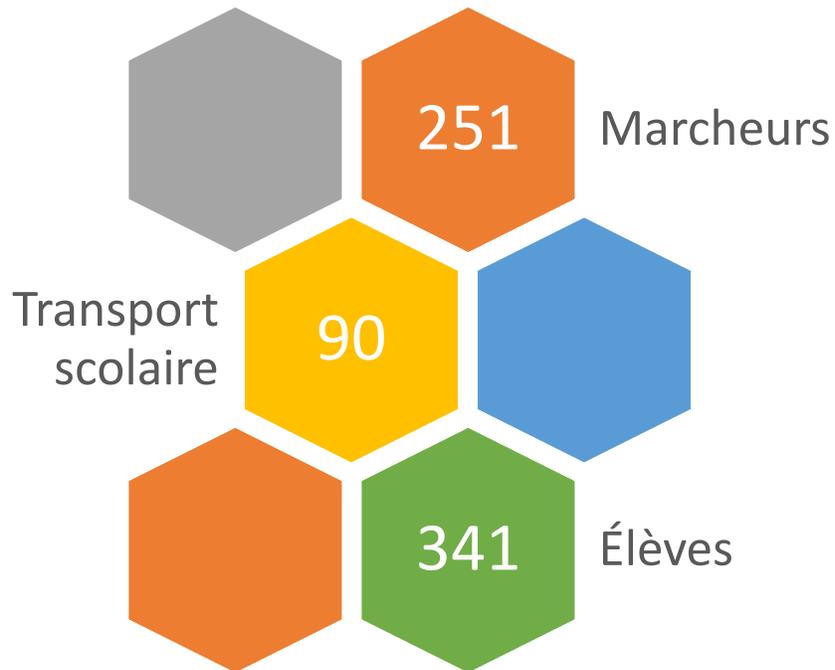
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation	
Le long des trajets scolaires?	
Aux abords de l'école?	
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?	

non favorable < 2 < favorable			
	Actif	Voiture	Autobus
	3,2	3,1	3,3
	3,4	3,2	3,8
			1,4



U.K.





Direction 2018-2019:
Isabelle Beaulac

Direction 2019-2020:
Isabelle Beaulac





Bien que l'école du Sentier soit relativement récente et positionnée au cœur du quartier qu'elle dessert, plusieurs parents viennent néanmoins porter leurs enfants en voiture.

Les architectes ayant cru bon de placer le débarcadère pour les parents à même du stationnement longue durée du personnel ont ainsi mis en place des conditions fort peu avantageuses.

L'espace est insuffisant, la visibilité y est restreinte et la configuration avec le réseau routier mal intégrée fait en sorte que les conflits sont tels que la direction doit placer un membre du personnel pour gérer l'accès à l'école.

Une révision complète du secteur, des accès et des fonctions doit être faite pour séparer les usages et voir à sécuriser la mobilité active vers cette école ayant un énorme potentiel.

Problématiques

Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
32 - 01	L'accès au stationnement du personnel et débarcadère de parent est problématique vu la densité de circulation et la visibilité limitée.	●	○	●		○	84,8
32 - 02	Discontinuité du trottoir sur la rue Victorin à partir de la rue du Tisserand obligeant les écoliers à marcher dans la rue.	●		○		○	51,7
32 - 03	Le choix d'aménagement d'une bande cyclable bidirectionnel n'est pas adapté à ce secteur et est souvent non respecté.	○	●	○	○	○	42,0
32 - 04	Améliorer l'accès à l'école via la piste cyclable existante permettrait de séparer les différents usages et maximiserait la sécurité.	●	●	○		○	39,5
32 - 05	Il est difficile de rejoindre le brigadier sur Foucault en provenance des rues Chapdelaine et Goulet.	○	○			●	31,0
32 - 06	Le débarcadère d'autobus est sous-utilisé alors que la pression des parents taxis est énorme.	○		○	○	○	13,8
32 - 07	STATIONNEMENT VÉLO						0,0



Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

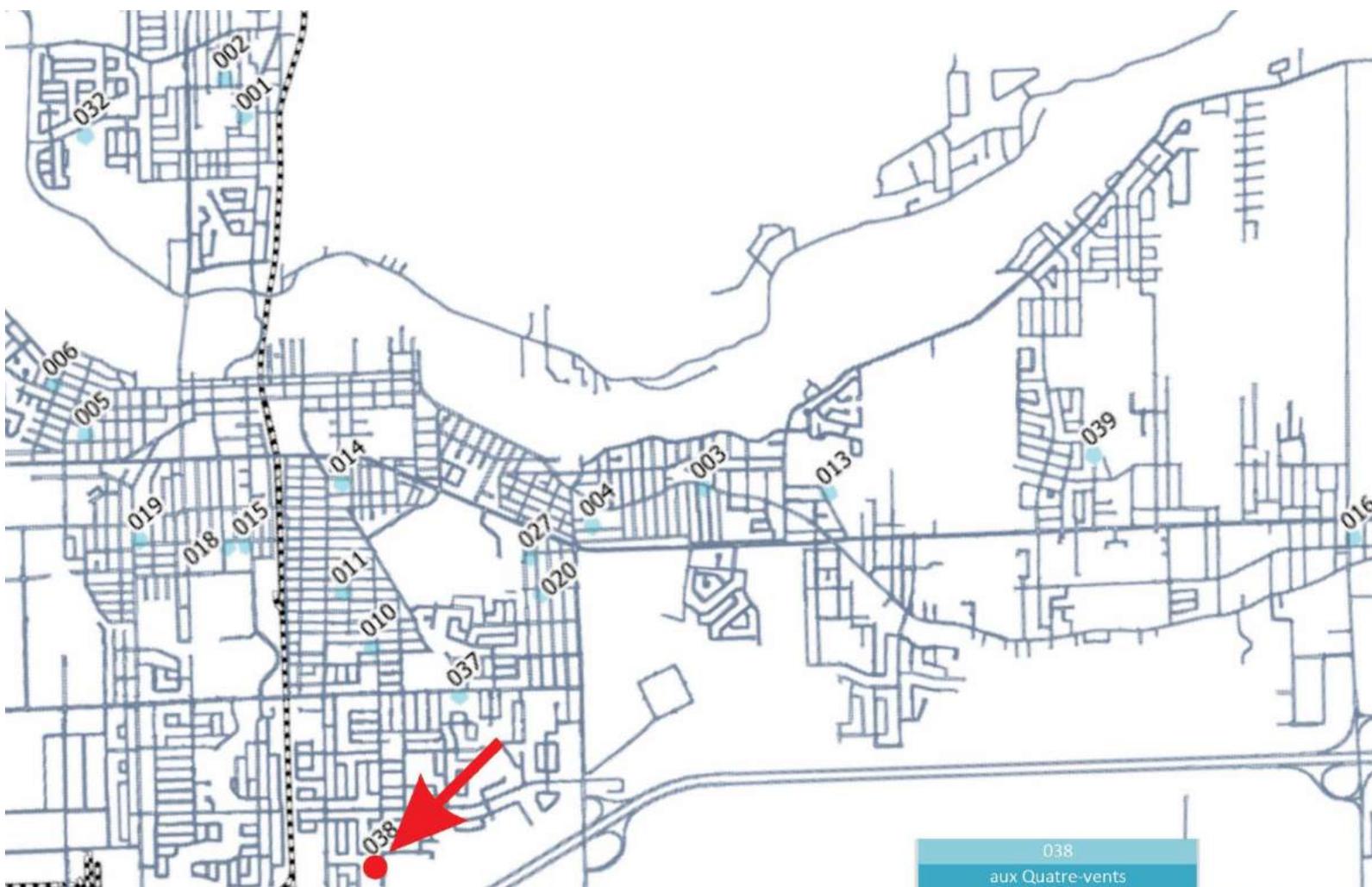




La configuration du stationnement du personnel a été mal pensée à la base. Il est problématique par son accès, par sa dimension et par les fonctions qui y sont concentrées. Pour pallier à ces problématiques, il importe de rediviser les fonctions pour limiter les croisements. La proposition peut paraître mais, par un effet « domino », en déplaçant le débarcadère d'autobus sur chaussée, nous permettons de sécuriser un débarcadère pour parents qui désengorge l'accès pour les piétons et les cyclistes. L'ajout de terre-plein permettra d'assurer que seuls ceux qui souhaitent utiliser le stationnement pour une longue durée puissent le faire.

Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
32 - 01	a) Terre-plein central pour limiter l'accès au stationnement; b) Baliser une traverse de rue vis-à-vis la piste cyclable; c) Resserrer l'intersection de la Yamaska avec des banquettes;	M1 - M3 - A3 - C1	84,8	1423	↑	120 672 \$	
32 - 02	d) Prolonger le trottoir jusqu'à minimalement de la Dentellière;	A1 - A3 - A4	51,7	696	↑	36 000 \$	
32 - 03	e) Supprimer la bande cyclable pour une piste hors chaussée; f) Assurer une connexion via le parc Guillemette;	A2 - A3	42,0	16003	↓	672 300 \$	
32 - 04	g) Asphalter la première section de la piste cyclable; h) Donner accès et baliser une bande cyclable dans le stationnement;	A2 - A3 - A4	39,5	621	↑	24 516 \$	
32 - 05	i) Ajouter un trottoir sur Foucault, entre les rues Goulet et Beaulac;	A1 - A3 - A4	31,0	4455	-	138 240 \$	
32 - 06	j) Aménager un débarcadère d'autobus sur rue; k) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus; l) Attribuer le débarcadère d'autobus hors rue aux parents;	M1 - M3	13,8	0	↑	0 \$	
32 - 07	m) Augmenter la capacité avec un nouveau stationnement vélo; n) Végétaliser la périphérie pour "protéger" les vélos.	S1	0,0			28 680 \$	1 020 408 \$





038
aux Quatre-vents

Répondants au sondage
Représentativité du sondage

117		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
99	479	21%

Caractéristiques générales des répondants	
Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école	
Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire	
Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier	

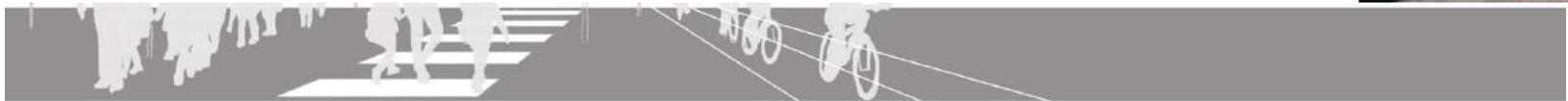
Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
45%	51%	3%
88	86	5
49%	48%	3%
100%	97%	100%

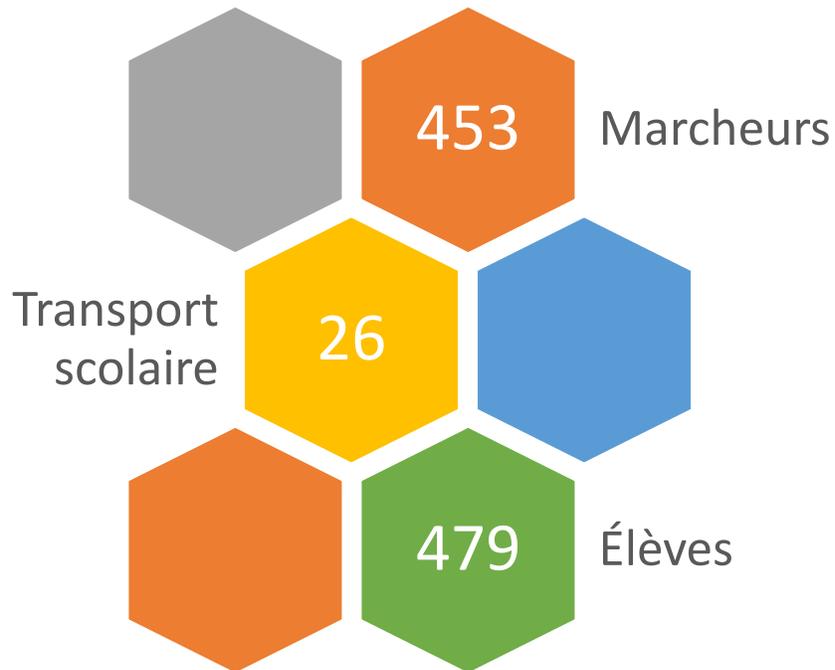
Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?	
Les heures de départ et de retour à la maison	
Les heures d'accès à la cour ou au service de garde	
La circulation automobile le long du trajet vers l'école	
La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir	
Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours	
La distance à franchir	
La sécurité aux abords de l'école	

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,4	2,7	1,3
1,5	2,4	0,8
2,3	2,5	0,3
2,1	2,6	0,5
1,4	1,5	0,1
1,2	2,3	1,1
1,8	2,3	0,6

Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation	
Le long des trajets scolaires?	
Aux abords de l'école?	
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?	

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
2,9	2,8	3,3
2,9	3,1	3,5
		2,3





Direction 2018-2019:
Lucie Boisvert

Direction 2019-2020:
Nathalie Melançon





L'école aux Quatre-vents était déjà imposante, l'ajout de locaux modulaires à l'été 2019 l'a rendue encore plus.

À la fin des classes, lorsque la cloche sonne, c'est un raz-de-marée d'enfants qui se dirige vers les rues Vallée et du Chancelier. Or, ces rues ne disposent pas de trottoirs pas plus que de voies cyclables.

L'accès au stationnement du personnel, du débarcadère d'autobus, des parents taxis qui attendent leurs enfants n'aide en rien la situation. L'ajout d'infrastructures piétonnières et cyclables sont essentielles et la fermeture de certains accès tout autant.

Problématiques

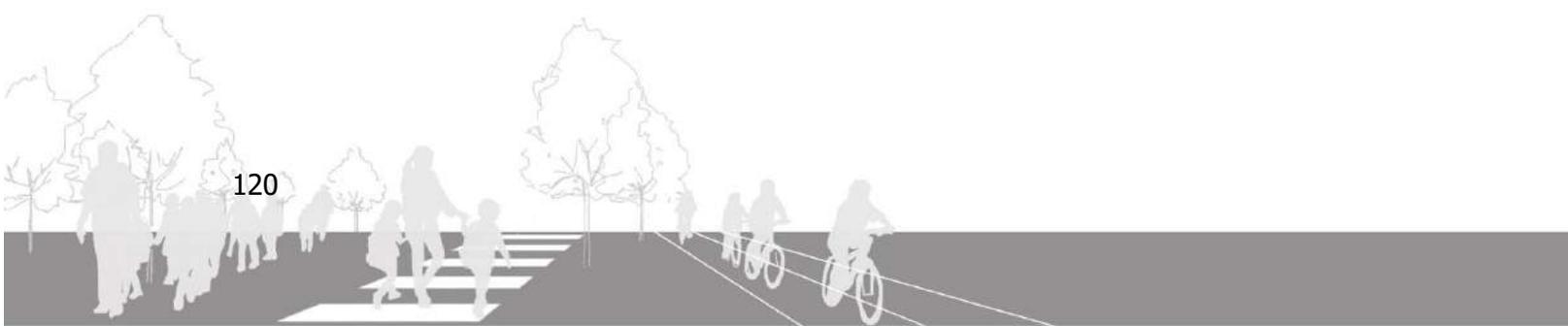
Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
38 - 01	L'absence de trottoir sur la rue Vivaldi vers St-Damase oblige de très nombreux élèves à marcher dans la rue.	●	○	●	○	○	100,0
38 - 02	Les deux accès au stationnement du personnel permettent un transit et augmente la pression sur l'intersection Vivaldi et du Faubourg.	●	●	●	○	○	89,4
38 - 03	La configuration de la rue du Chancelier pourrait être maximisée et permettre l'aménagement d'un lien cyclable et l'ajout du débarcadère d'autobus	●	●	●	○	○	85,9
38 - 04	La piste cyclable sur St-Laurent est trop étroite et peu confortable avec les dénivelés importants imposés par les entrées charretières.	●	●	○	○	●	53,8
38 - 05	Absence de trottoir ou piste cyclable dans le corridor scolaire de la rue Bertrand.	○	○	○	○	○	44,2
38 - 06	L'aménagement d'un lien cyclable sur Saint-Damase permettrait de boucler le secteur et améliorer l'accessibilité à l'école.	○	○	○	○	○	43,0
38 - 07	Sur de la Commune, les écoliers situés au nord de celle-ci peuvent difficilement rejoindre la piste multifonctionnelle au sud.	○	○	○	○	●	36,5
38 - 08	La configuration des voies cyclables de l'intersection du Chancelier et St-Laurent est problématique puisque les voies ne sont pas alignées.	○	○	○	○	○	30,3
38 - 09	Aménager une piste cyclable sur le terrain de l'école permettrait un accès direct plus efficace et sécuritaire.	○	●	○	○	○	28,4
38 - 10	STATIONNEMENT VÉLO	○	○	○	○	○	0,0



Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.

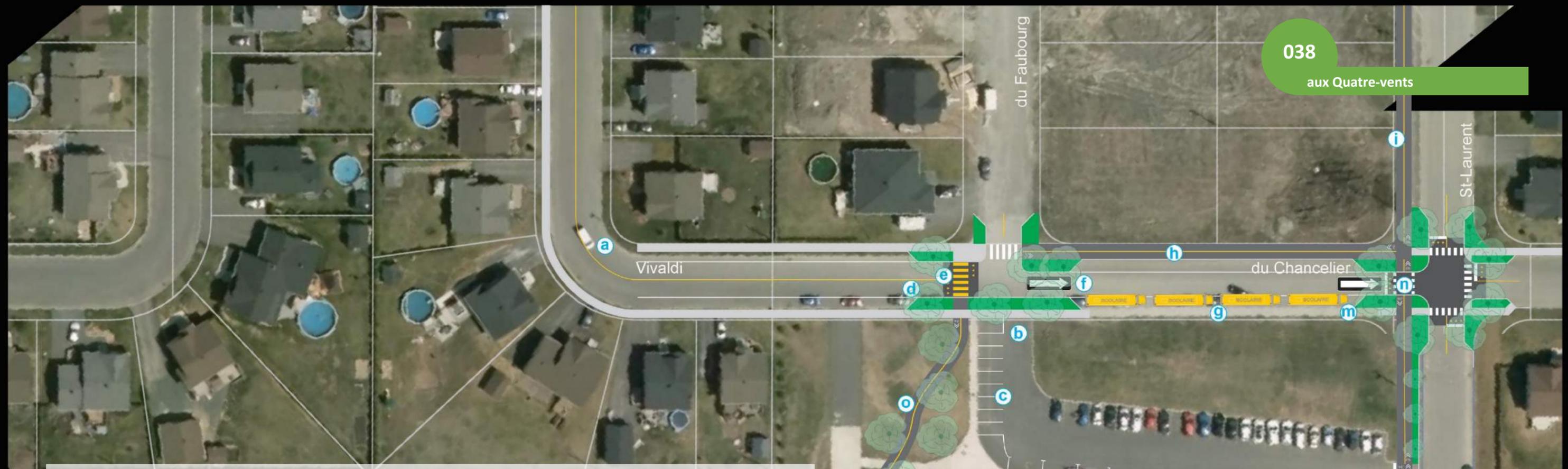


La dimension de cette école est impressionnante il en va de soi que la pression sur le réseau routier composé de rues locales y est tout aussi impressionnante. Ainsi, lors des entrées et sorties des classes, les nombreux marcheurs et cyclistes sont obligés de partager un espace exigu avec les voitures et autobus. En fermant l'accès au stationnement, nous limitons la circulation en boucle, ce qui facilite l'usage sur la rue du Chancelier comme débarcadère d'autobus. Finalement, l'ajout d'une desserte minimale en trottoir et voie cyclable assurera une mobilité active plus sécuritaire et attrayante à proximité de l'école.



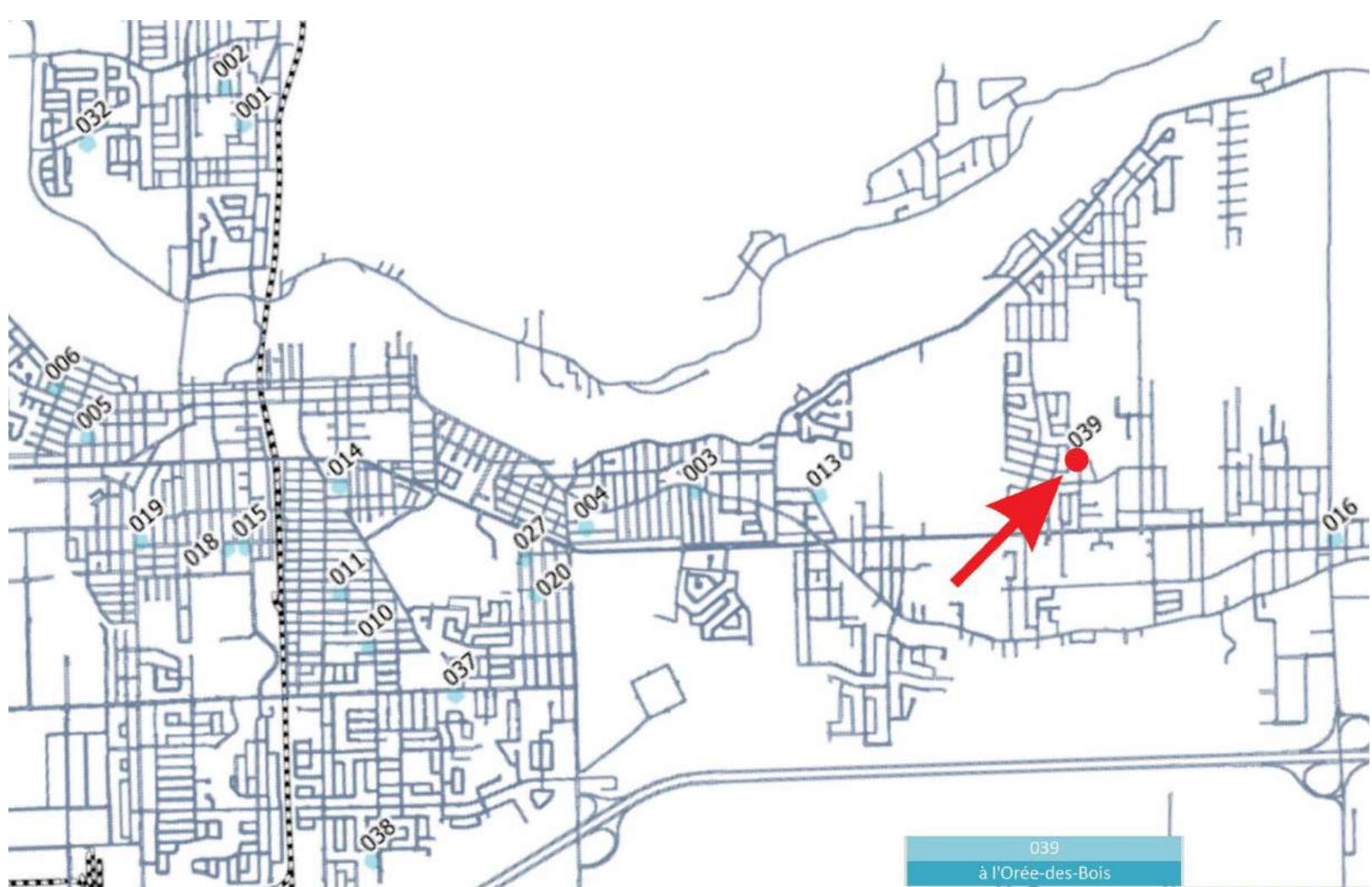
038

aux Quatre-vents



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
38 - 01	a) Ajouter un trottoir minimalement jusqu'à St-Damase;	M3 - M4 - A1 - A3 - A4	100,0	1890	↑	189 000 \$	
38 - 02	b) Fermer l'accès au stationnement; c) Reconfigurer l'espace en ajoutant des cases de stationnement; d) Banquettes végétales pour protéger les approches e) Baliser une traverse	M3 - A3 - S3	89,4	1018	↑	91 044 \$	
38 - 03	f) Convertir du Chancelier en sens unique direction St-Laurent; g) Aménager un débarcadère d'autobus sur rue; h) Aménager une piste multifonctionnelle;	M4 - A2 - A3	85,9	994	↑	85 320 \$	
38 - 04	i) Reconfigurer la piste à 3,0 m et réduire l'impact des entrées charretières;	C2 - A3	53,8	17073	↓	918 000 \$	
38 - 05	j) Aménager un trottoir entre boul. Lemire et de la Commune;	A1 - A3 - A4	44,2	4890	-	216 000 \$	
38 - 06	k) Ajout de couloirs cyclables unidirectionnels entre Lemire et Vivaldi;	A2 - A3 - A4	43,0	16018	↓	688 500 \$	
38 - 07	l) Ajout d'un trottoir de 2,0 mètres sur le côté nord;	A1 - A4	36,5	18411	↓	672 000 \$	
38 - 08	m) Banquette végétale pour protéger les approches; n) Réalignement de l'axe cyclable;	A2 - C1	30,3	2021	↑	61 296 \$	
38 - 09	o) Aménager une piste entre la rue Vivaldi et le stationnement vélo;	A2 - A3	28,4	1476	↑	41 910 \$	
38 - 10	p) Aménager une surface dure et augmenter de 120 places la capacité; q) Végétaliser la périphérie pour "protéger" les vélos.	S1	0,0			172 320 \$	3 135 390 \$





039
à l'Orée-des-Bois

138		
Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
204	488	42%

Principal mode de déplacement vers l'école		
Actif	Voiture	Autobus
38%	44%	18%
74	51	3
58%	40%	2%
100%	92%	73%

sans prob. < 2 < avec prob.		
Actif	Voiture	Diff.
1,2	2,7	1,5
1,3	2,1	0,9
1,9	2,2	0,3
1,8	2,1	0,2
1,3	1,4	0,1
1,1	1,9	0,8
1,4	1,7	0,3

non favorable < 2 < favorable		
Actif	Voiture	Autobus
3,2	3,1	2,8
3,2	3,2	3,2
		2,3

Répondants au sondage

Représentativité du sondage

Caractéristiques générales des répondants

Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école

Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire

Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier

Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à le reconduire en voiture?

Les heures de départ et de retour à la maison

Les heures d'accès à la cour ou au service de garde

La circulation automobile le long du trajet vers l'école

La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir

Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours

La distance à franchir

La sécurité aux abords de l'école

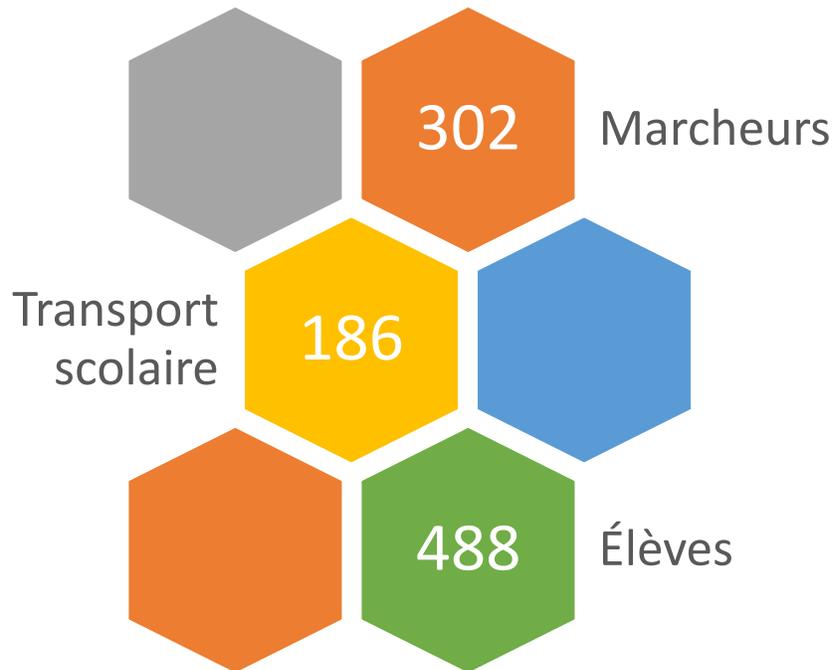
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation

Le long des trajets scolaires?

Aux abords de l'école?

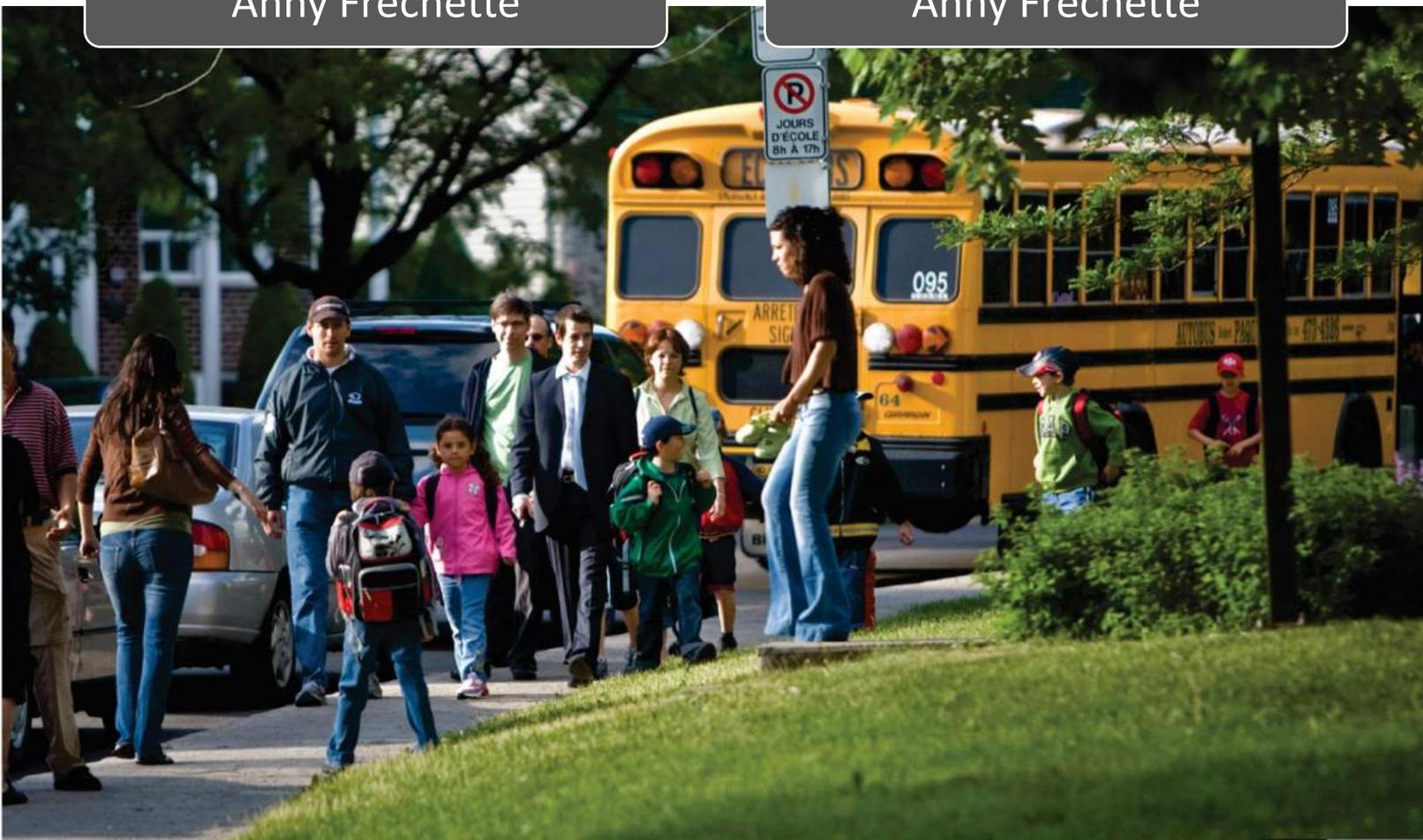
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?





Direction 2018-2019:
Anny Fréchette

Direction 2019-2020:
Anny Fréchette





L'école à l'Orée-des-Bois profite sans aucun doute du stationnement du personnel et des débarcadères d'autobus et de parents les plus performants de l'ensemble de la CSDC. La configuration élimine pratiquement tous les conflits d'usage et rend chacun d'entre eux très performant.



Cependant, l'accès secondaire via la rue Forest a quelque peu été oublié. Cet accès pourtant très populaire pour les élèves se déplaçant activement ne dispose ni de trottoir ni de voie cyclable hors chaussée.

Pour favoriser un accès sécuritaire à l'école, une révision du niveau de service de ce secteur devra être effectuée pour le mettre à niveau avec le besoin actuel et futur avec les ajouts prévus d'une école secondaire et d'un centre communautaire.

Problématiques

Prob.	Description de la problématique	niveau d'influence					Rg. Centile
		M	C	P	A	T	
39 - 01	La rue Deblois qui constitue un des principaux axes du corridor scolaire ne dispose pas de trottoir.	●	●	○		○	88,0
39 - 02	L'intersection Deblois et Forest est non structurée et l'absence d'aménagement pour les piétons et cyclistes les rend vulnérables.	●	●	○		○	71,5
39 - 03	Absence de trottoir et piste cyclable dans le corridor scolaire de la rue Brouillette.	○	○			●	65,3
39 - 04	Absence de lien cyclable menant directement à l'école en provenance de la rue Forest.	○	●	○		○	51,5
39 - 05	L'ajout probable d'un centre communautaire et d'une école secondaire suggère le maillage hors chaussée du réseau cyclable.	○	○			○	6,4
39 - 06	STATIONNEMENT VÉLO						0,0

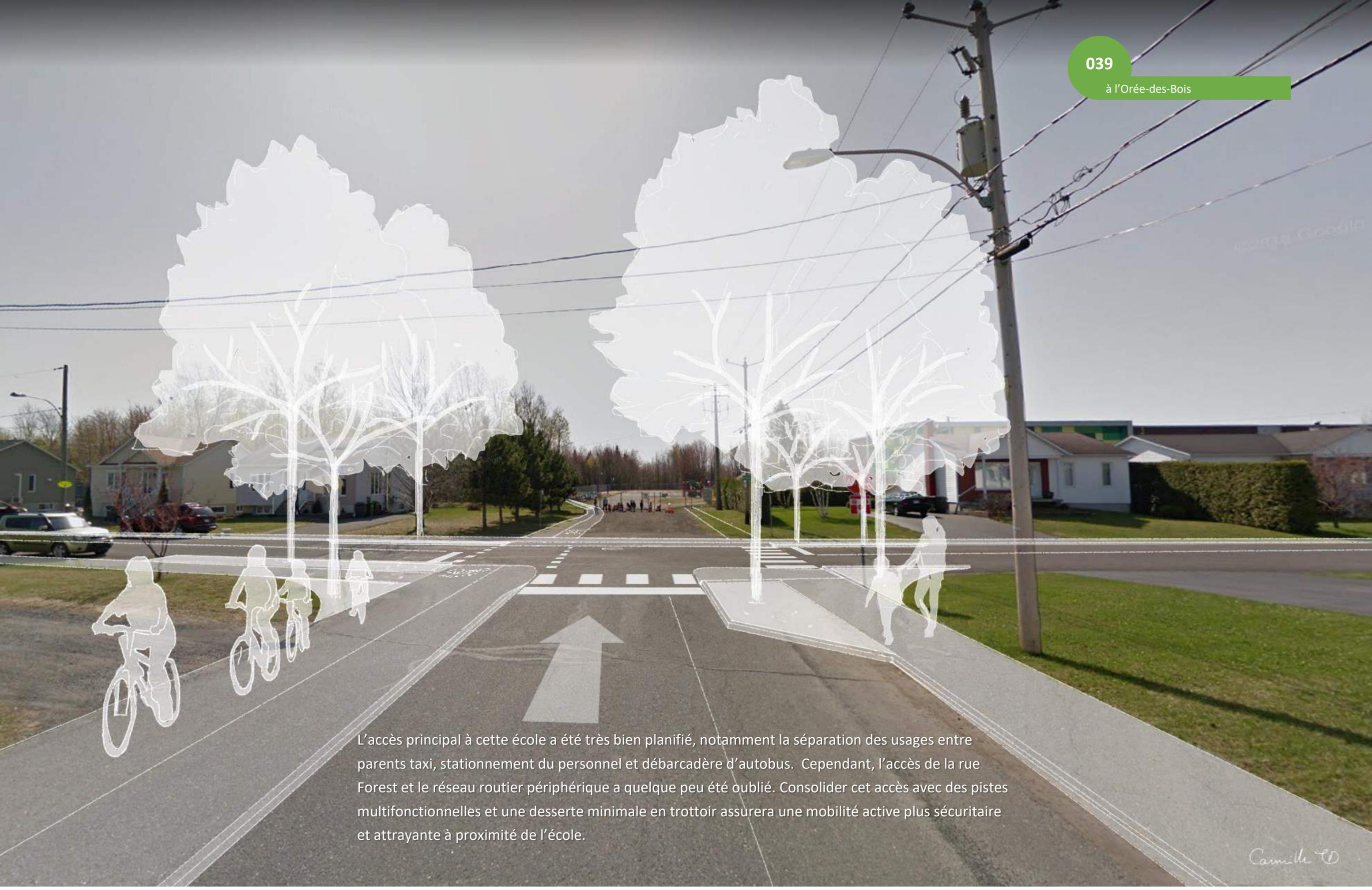


Niveau d'influence

- M - Élèves marcheurs (incluant ceux quittant la voiture de leurs parents)
- C - Élèves cyclistes
- P - Parents-taxi
- A - Autobus scolaires
- T - Circulation de transit
- - Interaction élevé
- - Interaction modéré
- - Interaction faible
- Interaction nul ou négligeable

Pour chaque problématique, les niveaux d'influences teintent les résultats de sorte à les pondérer les uns par rapport aux autres. Une fois converti en rang centile, il devient possible de prioriser les problématiques de l'ensemble des écoles visées.





L'accès principal à cette école a été très bien planifié, notamment la séparation des usages entre parents taxi, stationnement du personnel et débarcadère d'autobus. Cependant, l'accès de la rue Forest et le réseau routier périphérique a quelque peu été oublié. Consolider cet accès avec des pistes multifonctionnelles et une desserte minimale en trottoir assurera une mobilité active plus sécuritaire et attrayante à proximité de l'école.



Prob.	Description de la proposition	Objectif (voir p.13)	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation	Sommaire par école
39 - 01	a) Aménager un trottoir sur l'ensemble de la rue Deblois;	A1 - A3 - A4	88,0	3989	↑	351 000 \$	
39 - 02	b) Aménager des avancés de trottoirs; c) Construire des trottoirs sur les approches; d) Verdir les espaces résiduels pour encadrer visuellement.	M1 - M3 - A1 - A2 - A3 - A4 - C1	71,5	809	↑	57 864 \$	
39 - 03	e) Aménager une piste multifonctionnelle sur l'ensemble de la rue	M3 - A2 - A4	65,3	39191	↓	2 559 600 \$	
39 - 04	f) Mettre la rue Forest à sens unique en direction Deblois; g) Aménager une piste cyclable multifonctionnelle	A1 - A2 - A3 - A4	51,5	3568	↑	183 600 \$	
39 - 05	h) Permettre le passage d'une piste multifonctionnelle sur le terrain;	A1 - A2 - A4	6,4	34789	↓	224 370 \$	
39 - 06	i) Augmenter d'une cinquantaine de places (+/- 7 supports) la capacité, asphalté la surface et ajouter des arbres en périphérie.	S1	0,0			45 750 \$	3 422 184 \$

SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Nous avons voulu classer de la façon la plus objective possible des résultats subjectifs. Ainsi nous avons pondéré les résultats pour les organiser par rang centile. Le tableau « Extrait des interventions classifiées par rang centile » représente un résumé de ces résultats. La version complète de celui-ci est disponible à l'annexe IV.

Dans ce tableau, le Rang centile est le principal déterminant. Le Ratio coûts-Rg. Centile sert quant à lui à évaluer la performance des investissements. Plus le ratio est bas, plus la solution s'attaque à une problématique importante sans pour autant avoir un coût de réalisation élevé.

Ce paramètre peut être utile pour choisir parmi deux situations ayant un rang centile similaire, mais des coûts de réalisation aux antipodes.

Tableau- Extrait des interventions classifiées par rang centile

#	Prob.	Description de la proposition	Orientation	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation
01	38 - 01	a) Ajouter un trottoir minimalement jusqu'à St-Damase;	M3 - M4 - A1 - A3 - A4	100,0	1890	↑	189 000 \$
02	38 - 02	b) Fermer l'accès au stationnement; c) Reconfigurer l'espace en ajoutant des cases de stationnement; d) Banquettes végétales pour protéger les approches e) Baliser une traverse	M3 - A3 - S3	89,4	1018	↑	91 044 \$
03	39 - 01	a) Aménager un trottoir sur l'ensemble de la rue Deblois;	A1 - A3 - A4	88,0	3989	↑	351 000 \$
04	38 - 03	f) Convertir du Chancelier en sens unique direction St-Laurent; g) Aménager un débarcadère d'autobus sur rue; h) Aménager une piste multifonctionnelle;	M4 - A2 - A3	85,9	994	↑	85 320 \$
05	32 - 01	a) Terre-plein central pour limiter l'accès au stationnement; b) Baliser une traverse de rue vis-à-vis la piste cyclable; c) Resserrer l'intersection de la Yamaska avec des banquettes;	M1 - M3 - A3 - C1	84,8	1423	↑	120 672 \$
06	16 - 01	a) Terre-plein central pour limiter l'emprise des voies de circulation;b) Stationnement à angle avec trottoir pour circuler sécuritairement;c) Piste cyclable multifonctionnelle;d) Banquette végétale pour protéger les approches;e) Traverse surélevée donnant directement accès à la cour;	M1 - M3 - A1 - A2 -A3 - C1	80,1	2940	↑	235 488 \$
07	02 - 01	a) Ajout d'une piste cyclable séparée par un terre-plein de béton;	M3 - A1 - A2 - A3	74,3	874	↑	64 937 \$
08	16 - 02	f) Suppression du feu piéton; g) Suppression de la voie de virage, remplacée par terre-plein; h) Ajout d'un feu de circulation à l'intersection Traversy et Route 139;	M4 - A2 - C1	73,6	8151	↓	600 000 \$
09	39 - 02	b) Aménager des avancés de trottoirs; c) Construire des trottoirs sur les approches; d) Verdier les espaces résiduels pour encadrer visuellement.	M1 - M3 - A1 - A2 -A3 - A4 - C1	71,5	809	↑	57 864 \$
10	02 - 02	b) Réaménager les approches à 90° et réduire la largeur d'accès à Vallée; c) Supprimer le stationnement de la bibliothèque; d) Verdissage pour favoriser une modération de la circulation;	M3 - A1 - A2 - A3 - C1	69,4	1352	↑	93 858 \$



Plans d'action

Deuxième volet de la mise en œuvre, le volet pratique répond à la nécessité d'éduquer la population scolaire et parentale afin de les guider vers un changement de pratiques bénéfique pour l'ensemble de la collectivité.

Ce volet qui interpelle différents acteurs contribue à pérenniser le programme en responsabilisant chaque intervenant dans leurs rôles et responsabilités pour une mobilité active des enfants.

PLAN D' ACTIONS DU MILIEU MUNICIPAL	133
PLAN D' ACTIONS DE LA COMMISSION SCOLAIRE	140
PLAN D' ACTIONS DES ÉCOLES	146
PLAN D' ACTIONS DU SERVICE DE POLICE.....	149
PLAN D' ACTIONS DU MILIEU SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE.....	151

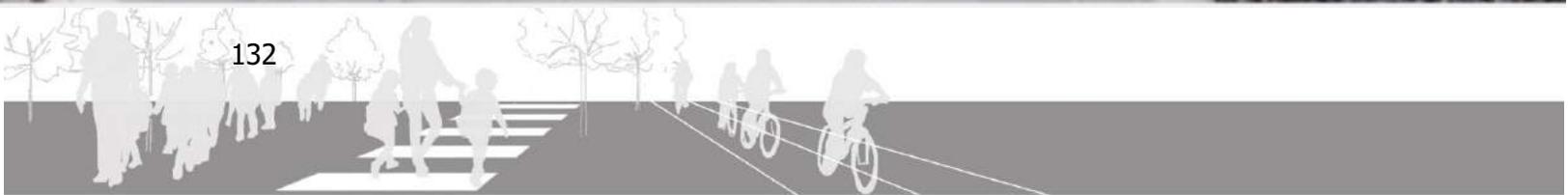


Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville





Photo : Ville de Drummondville
Tiré du Plan de mobilité durable



PLAN D'ACTION DU MILIEU MUNICIPAL

Comme nous avons pu le voir dans la section précédente, la municipalité a un rôle central puisqu'elle est à même de concevoir des aménagements qui soient naturellement plus conviviaux et sécuritaires à la mobilité active. Pour concrétiser cette métamorphose des environnements scolaires, il importe de :

Définir un budget annuel en fonction d'un horizon de complétion;

L'ensemble des recommandations émises par les différents plans de déplacement scolaire représente un investissement de près de 20,9 millions de dollars pour la Ville de Drummondville. Avec une telle somme, il importe d'avoir une vision à moyen long terme, mais également de se doter des moyens de ses ambitions. Ainsi, nous vous proposons deux horizons de complétion soit un sur 15 ans et l'autre sur 20 ans. Dans les deux cas, le critère de base est la priorité d'intervention, le rang centile. Nous avons par la suite équilibré les budgets se sorte à obtenir des plans quinquennaux similaires entre eux¹⁷.

Profiter des opportunités de projets pour intégrer les concepts à moindres coûts;

La Ville de Drummondville planifie pour l'été 2020 des travaux de pavage de la rue Saint-Laurent et des travaux de structure sur la rue St-Albert. Il importe de profiter de ces travaux planifiés pour y intégrer les recommandations APAVVA. Par exemple, la recommandation 10-04 propose d'intégrer un lien cyclable hors chaussée sur St-Laurent; et, 14-04, propose de reconfigurer la rue St-Albert pour mieux séparer les usages et modérer la circulation. Ces deux interventions ont été évaluées dans le présent rapport à près de 470 000\$. Or, s'ils sont intégrés à des travaux de voirie déjà planifiés, déjà budgétés; l'impact réel, le surcoût pour la Ville de Drummondville, sera négligeable.

Pour sur un horizon de **15 ans**, il faudra prévoir entre 1,3 et 1,5 millions de dollars annuellement et 7,7 millions de dollars pour le premier plan quinquennal.

Horizons sur 15 ans	0-5 ans	5-10 ans	10 – 15 ans
Investissements	7,7 M\$	6,9 M\$	6,3 M\$
Moy. Annuelle (1,3 M\$)	1,5 M\$	1,4 M\$	1,3 M\$

Pour sur un horizon de **20 ans**, il faudra prévoir entre 1,0 et 1,2 millions de dollars annuellement et 5,2 millions de dollars pour le premier plan quinquennal.

Horizons sur 20 ans	0-5 ans	5-10 ans	10 – 15 ans	15 – 20 ans
Investissements	5,2 M\$	6,1 M\$	4,8 M\$	4,8 M\$
Moy. Annuelle (1,0 M\$)	1,0 M\$	1,2 M\$	1,0 M\$	1,0 M\$

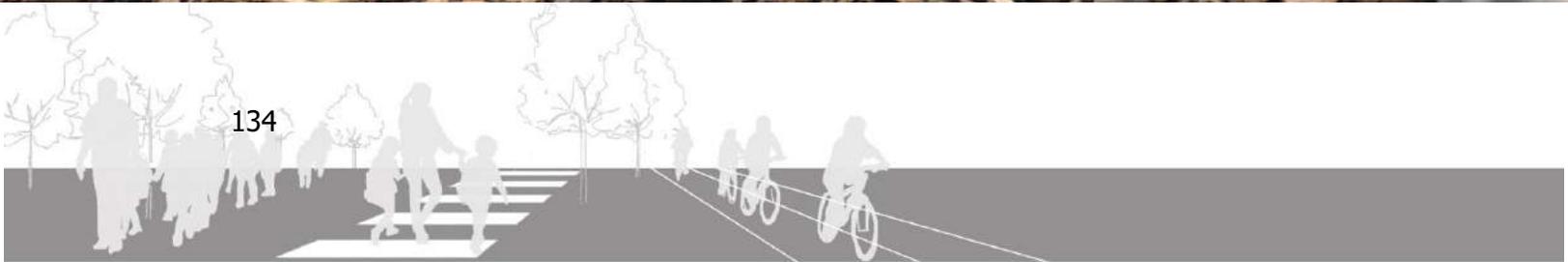
¹⁷ Voir le détail de ces deux scénarios à l'annexe V





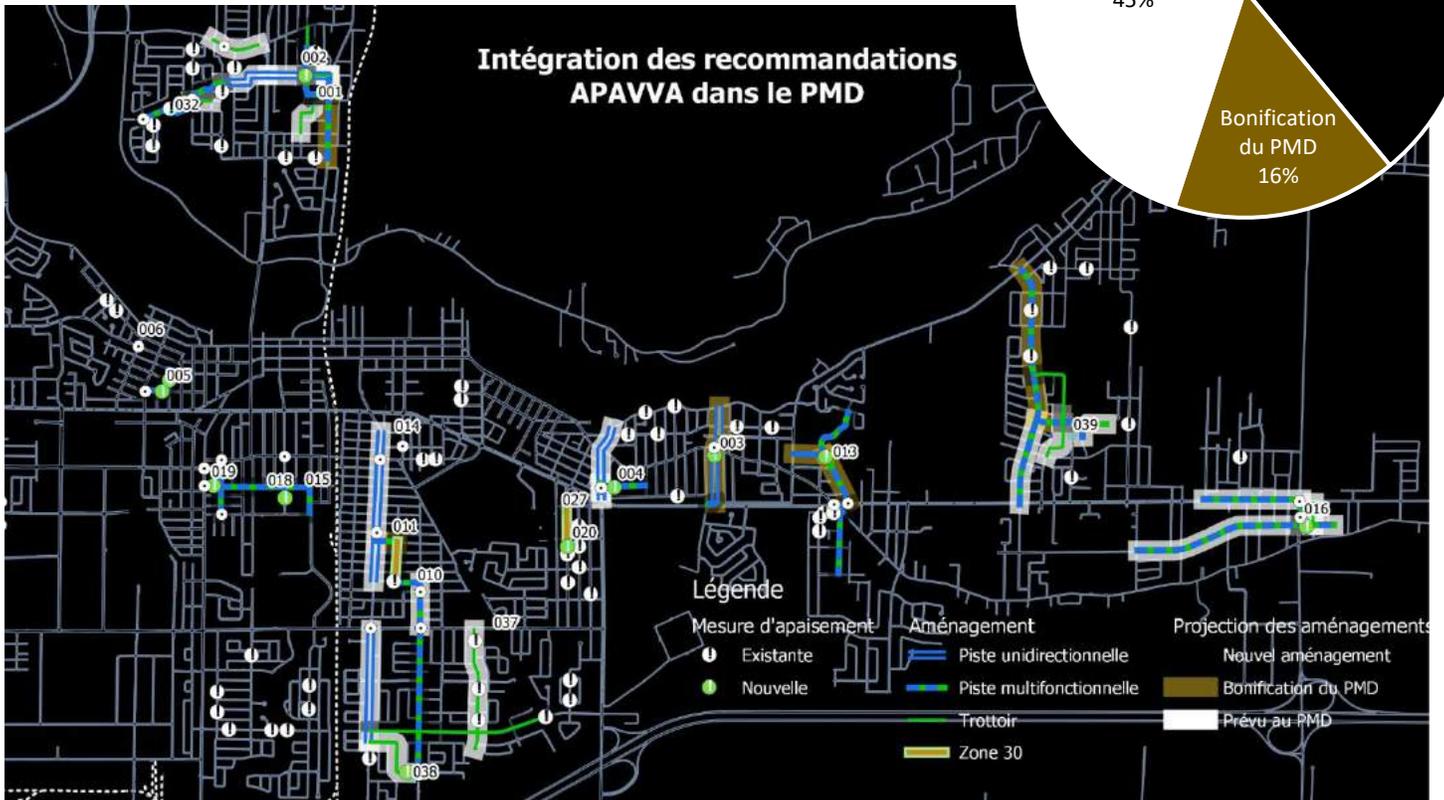
Photo : Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville

L'aménagement d'une banquette drainante, comme cet exemple de la rue St-Amant, a des bénéfices non seulement environnementaux mais offre une zone tampon entre les voitures et les marcheurs qui augmente le sentiment de sécurité chez ces derniers.



Intégrer les recommandations aux réseaux piétonnier et cyclable projetés;

Les recommandations du programme ne doivent pas être considérées à eux seuls, ils représentent en bonne partie les visées que s'est donnée la Ville au cours des dernières années, notamment au regard du *Plan de mobilité durable*.



Cette carte résume les recommandations APAVVA avec pour trame de fond, les corridors piétonniers et cyclables déjà planifiés dans le cadre du PMD¹⁸. Ainsi, 45% des recommandations sont prévues, telles quelles, dans le PMD et 16% représentent une bonification. En d'autres mots, des 20,9 millions de dollars nécessaires à la réalisation des recommandations, seul 10,2M\$ ne sont pas déjà prévus.

¹⁸ Une cartographie complète a été remise numériquement à la Ville de Drummondville.



D'adapter les politiques d'entretien hivernal.

L'entretien hivernal des voies de circulation et trottoirs est complexe et coûteux, mais la clientèle particulière des écoles primaires de Drummondville requiert des politiques d'entretien hivernal particulières. À cet effet, nous vous proposons de tenir compte des propositions suivantes :

- Entretenir de façon prioritaire les trottoirs situés sur un corridor scolaire;
- Entretenir et ramasser la neige des deux côtés de rue à proximité des accès « marcheur » aux cours de récréation;
- Entretenir et ramasser la neige sur minimalement un des deux côtés de rue sur l'ensemble des corridors scolaires et ce, même en l'absence de trottoir;
- Dans la mesure du possible, entretenir les sentiers en site propre donnant accès aux écoles. Pour ce faire, il n'est pas essentiel de déneiger et déglacer, l'option de taper la neige, pourrait être testée en projet pilote;
- Dans la mesure du possible, limiter les activités des chenillettes aux principales heures d'entrées et sorties des élèves;
- Protéger l'intégrité des corridors cyclo-pédestres avec des bordures permanentes ou des bordures pouvant être utilisées en période hivernale.

Les balises amovibles Qwick Kurb telles que proposé par QMB.ca peuvent s'avérer un excellent aménagement transitoire pour assurer l'intégrité des bandes cyclables, et ce, en toutes saisons.



De mettre en place un processus évolutif des aménagements;

Le fruit d'une telle démarche auprès d'aussi nombreux intervenants est une mise en action rapide. Or, des contraintes financières ou techniques peuvent empêcher un tel déploiement. La mise en place d'un processus évolutif permettra à la fois de passer à l'action rapidement, mais également de valider à moindre coût le choix des aménagements. Nous avons joint, deux exemples de processus évolutif.

Scénario #1 – Protection des approches

Dans le premier scénario, trois images ci-dessous, le dégagement de la visibilité à une intersection.



1^{ère} étape- marquer les 5 premiers mètres pour indiquer qu'il y est interdit de se stationner;



2^e étape- ajouter du mobilier urbain, tels des bacs à fleurs, pour consolider physiquement cette interdiction;



3^e étape- procédé à l'aménagement final soit des avancées de trottoirs avec banquettes végétales et plantation d'arbres à large déploiement.



Scénario #2 – Aménagement cyclable

Dans le second scénario, trois images ci-dessous, c'est l'aménagement d'une voie cyclable qui est évolutive.



1^{ère} étape- marquage au sol avec délinéateurs;



2^e étape- avec des balises continues amovibles¹⁹ ou un terre-plein de béton, protéger l'intégrité de l'aménagement



3^e étape- aménager une piste hors chaussée.

¹⁹ Les balises Quick kurb présenté à la page 137 peuvent offrir une excellente transition.





Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville



PLAN D'ACTION DE LA COMMISSION SCOLAIRE

Tout comme pour la municipalité, la Commission scolaire, ou le Centre de service scolaire ont un rôle déterminant à jouer pour améliorer les conditions de déplacement de sa jeune clientèle. Au premier plan, elle se doit d'afficher un leadership et valoriser les déplacements actifs. Pour ce faire, nous recommandons de :

Définir un budget annuel pour mettre à niveau ses infrastructures

L'ensemble des recommandations émises par les différents plans de déplacement scolaire représente un investissement de près de 530 000\$ pour la Commission scolaire des Chênes. Cette somme, bien que n'étant qu'une fraction des 20,9 millions dollars associés aux travaux de la Ville de Drummondville représente tout de même un investissement colossal vu les nombreuses responsabilités qui incombent à la CSDC et les moyens financiers limités dont elle dispose.

Néanmoins, ces investissements sont essentiels à la réussite des objectifs de ce programme et c'est une question de perspective. Le coût de mise en place et d'entretien d'un stationnement hors chaussée pour le personnel comparé au coût d'aménagement et d'entretien d'un stationnement vélo ou même de casiers vélos pour le personnel sont incomparables.

C'est précisément pourquoi il faut revoir les priorités et s'assurer d'appuyer financièrement les écoles dans la mise à niveau de leurs équipements destinés à la mobilité active.

Intégrer les recommandations APAVVA aux différents outils de planification

Lors de tout travaux d'infrastructure, pavage, réfection de cour; les concepteurs ont le devoir d'intégrer les recommandations à ces travaux.

Ce réflexe est d'autant plus essentiel lors de la construction de nouvelles écoles d'autant plus que nous avons constaté que dans deux des trois dernières écoles, la conception des débarcadères d'autobus, de parents et aire de stationnement ont été mal planifiées et nécessite déjà aujourd'hui des modifications ou des usages autres que ce pour quoi ils ont été conçus.

Ainsi, pour de nouvelles implantations, nous vous invitons à vous inspirer de l'école du Bon-Pied ou de vous associer à des professionnels de la mobilité qui auront le souci d'intégrer de façon optimale l'accessibilité à ces nouveaux établissements.





Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville



Reconnaître l'impact sur la mobilité d'offrir le choix d'école aux parents

Tel que nous l'avons mentionné à l'orientation S4, les programmes offrant des choix d'écoles ont un impact considérable sur la mobilité des enfants.

À Drummondville, parmi les parents qui ont répondu à notre sondage, près de 21% ont affirmé que leur(s) enfant(s) ne fréquentaient pas l'école de quartier, 1 élève sur 5! c'est énorme.



Il y a une multitude de raisons pour expliquer pourquoi un enfant ne fréquente pas l'école de quartier; parents séparés, proximité du travail, écoles spécialisées, etc. Ce que nous savons par contre, c'est que peu d'entre eux ont l'opportunité de se déplacer activement et la presque totalité sera dépendante de l'un ou l'autre des modes de déplacements motorisés.

À cet effet, un des éléments du projet de loi 40 du gouvernement du Québec est particulièrement inquiétant à ce niveau puisqu'il vise :

« une simplification des démarches d'inscription des élèves dans un autre centre de services scolaire que celui du territoire de résidence. »²⁰

Nous n'avons pas la prétention de dire si le choix d'école est bon ou non, pertinent ou pas. Seulement, il faut avoir conscience que ce choix a un impact sur la motorisation autour des écoles, sur la socialisation des enfants et sur la vie de quartier.

Si les enfants ne vont pas à la même école, ils ont moins d'occasions de socialiser et de développer des sentiments d'appartenance entre eux et avec leur milieu de vie.

²⁰ Extrait du Projet de loi n°40, tel que consulté sur le site Internet de l'Assemblée nationale du Québec le 12-02-2020



Adapter ses pratiques

Lors des différents repérages, nous avons pu constater à plusieurs occasions l'utilisation des accès aux portes principales être utilisé comme quai de déchargement pour les véhicules de la CSDC, de la Tablee populaire ou de membres du personnel.



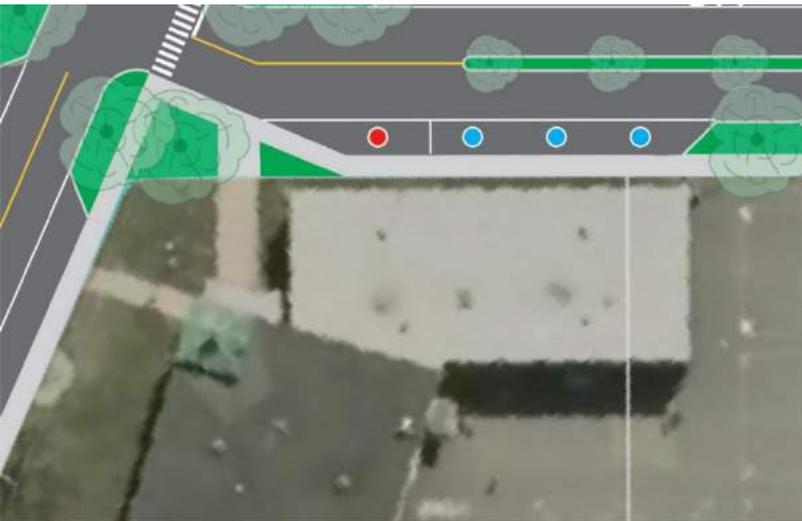
Photos Etienne Hamel
Écoles Saint-Pie-X, St-Joseph et St-Pierre
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville

Nous déconseillons vivement cette pratique pour différentes raisons :

- Dans l'éventualité où une évacuation du bâtiment serait nécessaire, les véhicules nuiraient à celle-ci;
- La manœuvre de marche arrière ayant un important angle mort s'avère dangereuse alors que le bâtiment est en service.
- Finalement, nous croyons que l'accès principal devrait demeurer libre en tout temps pour la bonne accessibilité générale de l'école.



Nous comprenons qu'il y a un besoin de proximité pour livrer efficacement le matériel à l'intérieur du bâtiment. Cette réalité est partagée par les membres du personnel pour transporter du matériel scolaire. C'est pourquoi nous proposons des espaces sur rue réservés à ces fins à proximité des accès principaux tels qu'illustrés ici-bas.

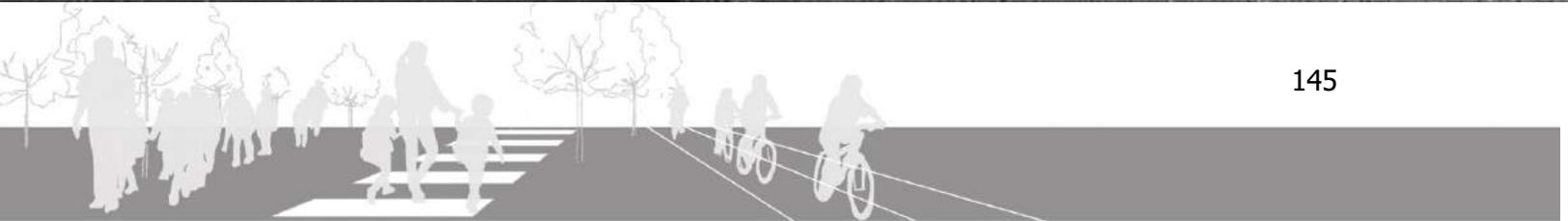


Sur les différents plans de déplacements les points rouges correspondent aux espaces réservés aux livraisons et les turquoise, où nous proposons de signaler un débarcadère 10 minutes réservé aux membres du personnel pour décharger la voiture et aller, par la suite, se stationner plus loin du bâtiment.





Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville



PLAN D'ACTION DES ÉCOLES

L'école est le point central d'où découle l'ensemble des problématiques, mais également l'ensemble des pistes de solutions. Ainsi, libre à nous de voir le verre à moitié vide ou à moitié plein. Il n'en demeure pas moins que les établissements scolaires ont et auront assurément un rôle déterminant à jouer pour favoriser la mobilité active des écoliers.

Mise à niveau des infrastructures

La plus belle piste cyclable ne servira à rien si on ne peut verrouiller son vélo de façon convenable et sécuritaire à destination.

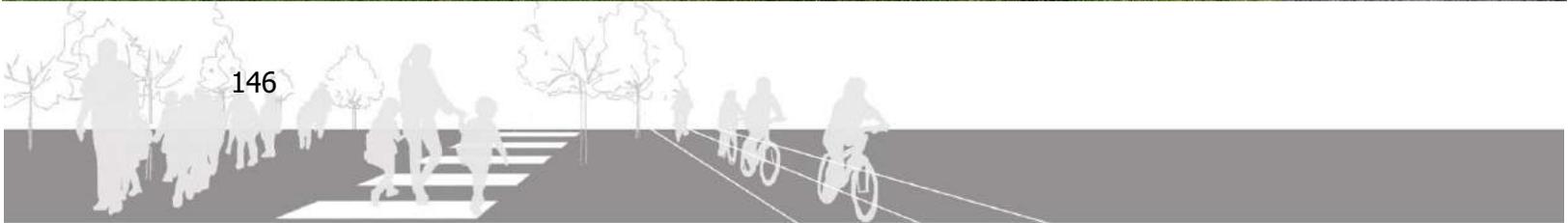
Ainsi, chaque établissement doit non seulement dégager les budgets nécessaires à l'atteinte des objectifs qui lui incombent; mais également, il importe à chaque école de s'assurer que les recommandations du présent rapport soient et seront appliquées.

Lors de tout travaux d'infrastructures, il importera de se questionner à savoir si les accès doivent être modifiés, pour faciliter l'accès des vélos; se questionner si les supports sont au bon endroit, en bonne quantité; se questionner si la création d'espace végétalisé est possible, si l'ajout de casiers vélo est envisageable, si..., etc.

À cet effet, soyez assuré que Réseaux plein air Drummond demeurera présent pour répondre à vos questions et vous accompagnera à la concrétisation des recommandations.



Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville





Assumer un leadership

Ce rapport a beaucoup mis l'accent sur les besoins des écoliers et sur la nécessité de sensibiliser les parents et les citoyens. Or, le personnel enseignant et de soutien a assurément un rôle à jouer dans l'atteinte des objectifs du programme. À cet effet, nous vous proposons de :

- Sensibiliser le personnel sur le comportement routier à adopter;
- Réserver un espace ponctuel et temporaire sur rue pour le personnel pour que celui-ci puisse charger ou décharger du matériel pédagogique;
- Adapter les pratiques (ouverture de la cour, usage du stationnement du personnel, etc.);
- Sensibiliser le personnel à éviter de se stationner là où, naturellement, les parents taxis souhaitent accéder.
- Sensibiliser le personnel à faire preuve de courtoisie notamment en cédant le passage aux marcheurs et cyclistes et en dégagant les intersections;
- Encourager le personnel à covoiturer, à circuler en vélo, à utiliser le transport en commun ou un cocktail de ces transports.

Sur la photo : Lucie Couillard, secrétaire à l'école l'Aquarelle.

**Photo Etienne Hamel
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville**



Une école Vélosympathique?

Le programme APAVA est orienté vers l'élève, mais ce faisant, il met en place des conditions optimales pour la mobilité active des adultes. Depuis quelques années déjà, Vélo Québec promeut le mouvement Vélosympathique auprès des collectivités, mais également auprès des organisations.

« Une organisation VÉLOSYMPATHIQUE encourage l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement auprès de ses employés et de ses clientèles. »²¹

Quand on sait que chez l'adulte, la santé publique recommande 30 minutes d'activité physique par jour. Intégrer le transport actif à sa routine quotidienne permet à la fois de s'approcher de cet objectif, mais a de nombreux avantages en tant qu'employeurs :

« Un individu qui intègre le transport actif dans sa vie quotidienne en tire plusieurs bénéfices :

- Le contrôle du poids corporel;
- Une meilleure qualité de sommeil;
- Une meilleure concentration, une plus grande productivité au travail;
- Moins de rhumes et de gripes. »²²

Adopter la mobilité active est plus simple qu'il n'y paraît. Plusieurs outils et conseils sont disponibles sur différentes plateformes. Nul besoin de circuler en tout temps et toutes conditions, mais en commençant à petite dose, vous y trouverez peut-être une nouvelle passion.



PROGRAMME DE CERTIFICATION POUR LES ORGANISATIONS

Entreprises | Établissements

Présentation du programme de
Certification pour les organisations,
tirée du site Internet de Vélo Québec.

²¹ Tiré du site Internet de Vélo Québec, velosympathique.velo.qc.ca/organisation/, le 24 janvier 2019

²² Aménager pour les piétons et cyclistes, Vélo Québec, p.6



PLAN D'ACTION DU SERVICE DE POLICE

Une des interactions souvent mentionnée et observée dans les médias entre les problématiques de sécurité aux abords des écoles et le service de police est le passage des véhicules alors que les feux rouges alternatifs des autobus sont en fonction en façade des établissements scolaires.

Dans les faits

Bien que cette problématique soit fondée, et ce dans plusieurs établissements, il n'en demeure pas moins que le danger réel de ces situations au regard de la sécurité des enfants est disproportionné.

Les autobus scolaires se stationnent, pour tous les établissements primaires de Drummondville, face à l'école, du bon côté de la rue et à proximité d'un accès à la cour. Le risque qu'un élève, embarquant ou débarquant du véhicule, décide de traverser la rue au moment même où un véhicule ne respecte pas les feux alternatifs, est infime.

Ceci étant dit, l'objectif n'est pas de minimiser le respect de cet article très clair du code de sécurité routière, mais bien de recentrer la surveillance policière sur des problématiques plus à risque en termes d'occurrence et de conséquence.

Ajuster le message

Ainsi, nous proposons : que la surveillance policière devrait être recentrée sur ces différents articles du Code de la sécurité routière²³ que nous avons classés selon le risque que nous croyons qu'ils représentent face à la mobilité active des élèves.

410. Lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons.

386. Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants:

4° dans une intersection, sur un passage pour piétons ou pour cyclistes identifiés par une signalisation appropriée et sur un passage à niveau ni à moins de 5 m de ceux-ci;

9° dans un endroit où le stationnement est interdit par une signalisation installée conformément au présent code.

516.2. Est passible d'une amende égale au double de celle prévue au premier alinéa de l'article 516 quiconque excède la vitesse permise dans une zone scolaire, lorsque l'infraction a lieu durant la période scolaire qu'indique une signalisation installée par la personne responsable de l'entretien du chemin public ou, à défaut d'une telle signalisation, durant la période prévue au quatrième alinéa de l'article 329.

²³ Tel qu'ils étaient écrits sur le site Internet : <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/C-24.2> le 23 janvier 2020.



- 450.** Lorsqu'il y a une intersection ou un passage pour piétons à proximité, un piéton ne peut traverser un chemin public qu'à l'un de ces endroits.
- 460.** Le conducteur d'un véhicule routier ou un cycliste qui approche d'un autobus ou minibus affecté au transport d'écoliers dont les feux rouges intermittents sont en marche ou lorsqu'il est fait usage de son signal d'arrêt obligatoire doit immobiliser son véhicule à plus de 5 mètres de l'autobus ou du minibus et ne peut le croiser ou le dépasser que lorsque les feux rouges intermittents sont éteints et le signal d'arrêt obligatoire escamoté, et qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.

Le premier alinéa ne s'applique pas à un conducteur d'un véhicule routier et à un cycliste lorsqu'ils croisent un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers sur une chaussée adjacente séparée par un terre-plein ou un autre dispositif physique surélevé

Mettre en place des projets de sensibilisation

Plusieurs activités de sensibilisation peuvent être mises en place par le service de police en collaboration avec différents partenaires. On peut penser à de faux policiers sur une affiche, pour sensibiliser sur l'importance de modérer sa vitesse de circulation; à des programmes tels que « *troc ton ticket* »; à des activités thématiques où les policiers vont à la rencontre des citoyens ou encore des campagnes de courtoisie.

Ces activités à caractère, plus ou moins ludique, sont une belle occasion de sensibiliser la population sur les règles à suivre au Code de sécurité routière, sur l'importance de respecter celles-ci et encore plus particulièrement en zone scolaire. De plus, elles ont ceci en commun, elles appellent tous à une responsabilité citoyenne et où nous espérons que la courtoisie devienne la norme.



Un policier-épouvantail réduit les excès de vitesse à Coquitlam; source : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1138493/grc-coquitlam-police-vitesse-agent-scarecrow-contravention>



PLAN D'ACTION DU MILIEU SOCIAL ET COMMUNAUTAIRE

« Il faut tout un village pour éduquer un enfant » ce célèbre proverbe ne peut mieux s'appliquer qu'à la mobilité des enfants. L'adaptation du milieu scolaire, municipal, du service de police, etc. n'auront qu'un impact superficiel sans l'implication du milieu social et communautaire.

Former les enfants

Divers programmes existants ou en cours de développement offrent l'occasion de former les enfants à la mobilité active. Que ce soit en les informant sur les bonnes pratiques pour circuler de façon sécuritaire, interpréter les panneaux de signalisation ou les façons de clairement indiquer leurs intentions, ces programmes ont ceci en commun, ils outillent les enfants à devenir autonome dans leurs déplacements. Voici une liste non exhaustive des principaux :

- Les explorateurs urbains;
(Réseaux plein air Drummond / Vélo Québec)
- Village de formation vélo;
(Ville de Drummondville)
- Cycliste averti;
(Vélo Québec)

Sensibiliser les parents

Les parents ont été mentionnés à plusieurs occasions dans ce document et à raison. Ils détiennent le contrôle absolu sur la mobilité des enfants et génèrent une bonne partie des problématiques vécues aux abords des écoles.

Toutefois, les parents font également partie de la solution.

Nous devons saluer les parents qui se stationnent à 500 mètres de l'école et marchent ou laisse marcher leurs enfants vers celle-ci.

Nous devons valoriser ceux qui accompagnent leurs enfants dans leurs déplacements actifs.

- Trottibus;
(Société canadienne du Cancer)



Photo Etienne Hamel
Trottibus de l'école St-Charles, printemps 2019
À pied, à vélo, ville active! - Drummondville



Accompagner le milieu

Différentes campagnes de promotion, de sensibilisation existent à travers le Québec pour favoriser l'émergence d'une culture où l'on valoriserait le transport actif. Tous les acteurs, de tous les milieux doivent emboîter le pas en cette direction et faire feu de tout bois.

Ainsi, tous les acteurs de la communauté doivent tendre l'oreille aux besoins et supporter les initiatives susceptibles d'alimenter ce mouvement.

Photo du Parcours ludique de l'école Notre-Dame-des-Bois-Francis de Victoriaville. Ce projet est une initiative du RLP Arthabaska-Érable en Forme.



Conclusion

Les enfants d'âge scolaire ont des besoins, en activité physique, en socialisation, en autonomie. La marche et le vélo sont d'excellents vecteurs pour répondre à ces besoins, mais le développement social, cognitif et sensoriel des enfants les limite dans la conception actuelle de notre communauté. Le programme À pied, à vélo, ville active! s'avère un excellent point de départ pour rééquilibrer notre environnement à devenir plus accueillant et plus sécuritaire.

Par des aménagements recentrés sur les besoins des marcheurs et cyclistes; par des équipements dédiés et par des campagnes de surveillance et sensibilisation, nous pouvons mettre en place les fondements nécessaires à l'émergence d'une culture valorisant la mobilité active.

Pour y parvenir, il faut prendre conscience que ce sont d'abord et avant tout des humains qui font des choix. Ce sont eux, vous, nous; parents, professeurs, citoyens qui par leurs choix, influencent la mobilité des enfants, rendent la chose attrayante, sécuritaire et plaisante.

À nous tous, il importe de prendre conscience de nos actes, de nos choix; c'est à nous de laisser le passage non seulement aux écoliers, mais à tout piéton. C'est à nous de respecter l'interdiction de stationnement à proximité des intersections pour nous assurer d'un dégagement visuel minimal. C'est à nous d'éduquer et de faire confiance à nos enfants pour qu'ils aient la capacité et la maturité de se déplacer activement.

Le programme À pied, à vélo, ville active! n'est pas une utopie, mais une façon différente de voir la mobilité et nous sommes convaincus que les retombées sur la collectivité sont aussi nombreuses qu'insoupçonnées.



Annexes

Annexe I- Résultats détaillés au sondage (Réf. p.19)

Annexe II- Pondération détaillée des résultats (Réf p.21)

Annexe III- Références spécifiques à certains plans de déplacement scolaire (Réf. P.22)

Annexe IV- Tableau des interventions classifiées par rang centile (Réf. P.130)

Annexe V- Tableau des horizons de complétion sur 15 et 20 ans. (Réf. P.133)



Annexe I

Résultats du sondage

SYNTHÈSE

CSDC

Ensemble des écoles

Répondants au sondage		1360		
Représentativité du sondage		Élèves représentés	Élèves à cette école	Ratio
		1929	5376	36%
Caractéristiques générales des répondants		Principal mode de déplacement vers l'école		
Répartition des répondants par mode principal de déplacement vers l'école		Actif	Voiture	Autobus
Élèves sur le territoire de l'école et n'ayant pas accès au transport scolaire		28%	37%	35%
Pourcentage des élèves pour lesquels il s'agit de l'école de quartier		495	330	19
		59%	39%	2%
		95%	79%	64%
Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confrontés lors des déplacements vers l'école ou qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?		sans prob. < 2 < avec prob.		
		Actif	Voiture	Diff.
Les heures de départ et de retour à la maison		1,3	2,7	1,4
Les heures d'accès à la cour ou au service de garde		1,4	2,1	0,6
La circulation automobile le long du trajet vers l'école		2,1	2,3	0,2
La sécurité d'une ou des intersection(s) à franchir		2,0	2,4	0,4
Les conflits, intimidations, ou autres problèmes sociaux le long du parcours		1,3	1,4	0,1
La distance à franchir		1,2	2,3	1,1
La sécurité aux abords de l'école		1,6	1,8	0,2
Seriez-vous favorable à la mise en place des mesures de modération de la circulation		non favorable < 2 < favorable		
		Actif	Voiture	Autobus
Le long des trajets scolaires?		3,1	2,9	2,9
Aux abords de l'école?		3,2	3,1	3,4
Journées ludiques où les enfants qui sont transportés par autobus scolaire, seraient débarqués à un endroit légèrement distant de l'école?				2,0

001 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Banc de neige à l'intersection Florette-Lavigne et Laura-Héroux (visibilité)</p> <p>Intersection Bruyère et Fleurette-Lavigne</p> <p>Traverse du boulevard St-Charles après brigadier (parascolaire)</p> <p>Boulevard de l'Université sans brigadier</p> <p>Passage sur les feux d'autobus</p> <p>Entretien hivernal</p> <p>Vitesse des parents</p>

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Âge**</p> <p>Distance</p> <p>Traverse du boulevard Foucault</p> <p>Manque de surveillance policière</p>

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Ajouter un brigadier de ce côté du boulevard (dur à dire où exactement)</p> <p>Brigadier ou faciliter la traverse du boulevard Foucault</p> <p>Changer la bande cyclable sur le boulevard St-Charles entre Théroix et Victorin*</p> <p>Contre les mesures d'apaisements et interdiction de stationner près de l'école*</p> <p>Les sacs d'école sont lourds, des « bonnes pratiques » invitent à supprimer les devoirs.*</p> <p>Souhaite la mise en place de piste cyclable bien balisée et sécuritaire</p> <p>Meilleure présence policière*</p> <p>La zone près de l'école Bruyère où les parents-taxi est très dangereuse</p> <p>Le brigadier qui a été retiré devrait être remplacé (Foucault Denery)*</p> <p>Trottibus = un plus ***</p> <p>École Bruyère = enfants trop jeunes</p> <p>Entretien hivernal des sentiers piétonniers</p>

002 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Respect des limites de vitesse Il est difficile de traverser la rue Victorin pour aller à l'école Entretien hivernal Intersection Florette-Lavigne et Bruyère (bcp de circulation) Il pourrait y avoir des brigadiers écoliers Respect priorité piéton intersection Foucault et Denery</p>
Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Facilité horaire familiale* Beaucoup de circulation, peu de surveillance sur le trajet* Beaucoup de va et vient Circulation rapide dans le secteur*</p>
Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Retrait du brigadier de l'intersection Denery-Foucault* Le trottibus pourrait être encore davantage utilisé Il ne faut pas retirer les stationnements près de l'école** Peu favorable à la culture des déplacements actifs* Je paye des taxes donc j'ai droit au stationnement ou débarcadère d'autobus*** Circulation importante Sécurité* Présence policière accrue Respect des limites de vitesse sur Victorin Dos d'âne = ok* Peu favorable aux rétrécissements de chaussée (les parents vont se stationner encore moins bien) La présence d'un brigadier au coin Victorin et de L'Université serait souhaitable Configuration de la voie cyclable sur le boulevard St-Charles</p>

003 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Traverse du boulevard Mercure à la hauteur de la 107e (pétition déposé à la Ville) Courtoisie des chauffeurs d'autobus (priorité piéton) Présence policière accrue lors des entrées sorties des classes Intersection St-aimé / 110 ^e avenue Débit et vitesse des véhicules

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	âge* Traverse du boulevard St-Joseph Facilité avec l'horaire Distance

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Débit sur le boul. Mercure Respect des arrêts (arrêts complets) Débit et vitesse sur la 111 ^e avenue Vitesse sur la rue Morse* La limite de vitesse devrait couvrir une plus longue distance Traverse du boulevard Saint-Joseph Favorable au T.A. mais pas si la sécurité ne semble pas au niveau Intimidation le long du parcours manque de surveillance le long des trajets* Permettre de laisser les enfants entrer dans la cour plus tôt. Déglçage des trottoirs

004 Constats issus du sondage aux parents

Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Sécurité avec circulation** Intersection Jean-de Brébeuf/Duvernay Accès à la cour* Intimidation le long du trajet

Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	Distance trop importante** Facilité/habitude

Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Entretien des trottoirs à l'hiver**** Respect des feux d'autobus Accessibilité au quartier Marconi Comportement des enfants hors du réseau cyclable Stationnement en double face à l'école Accès à la cour plus tôt Manque de surveillance policière Boulevards des chutes, st-joseph et mercure difficiles à franchir

005 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Absence de brigadier Trajet direct trop dangereux (manque de respect des automobilistes)* Absence de trottoir, de voie cyclable Banc de neige limite la visibilité Entretien des trottoirs et pistes cyclables l'hiver Vitesse élevée sur le boul. des Ormes

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	Entretien des trottoirs défectueux en hiver Serait-ce possible de rendre l'école accessible via l'avenue des Chênes? Entretien des trottoirs et pistes cyclables l'hiver

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Présence plus accrue des policiers à proximité de l'école Mettre en place un Trottibus Entretien des trottoirs défectueux en hiver** Mettre des arrêts toutes directions aux intersections près de l'école Dos d'ânes sur des Ormes Arrêts coin des Tilleuls et des Ormes Dos d'ânes sur Richard et Dubois Les parents taxi se stationnent partout, font des U-turns et sont dangereux Ajouter des brigadiers Favoriser, encourager et valoriser les déplacements à vélo

006 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Entretien hivernal des rues & trottoirs (déneigement, déglçage)* Les arrêts ne sont pas complets sur du Golf

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	Horaire familial* Intimidation Sécurité aux abords de l'école* Inquiétudes face aux parents qui laissent traverser la rue hors traverse près de l'école Besoin d'un brigadier au coin du Golf et des Châtaigniers Trop jeune* Entretien hivernal des rues & trottoirs (déneigement, déglçage)

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Sécurité aux abords de l'école Volonté d'ajouter un dos d'âne (mais on ne sait pas où) Trottoirs non déneigés dans le périmètre de l'école Trop jeune Manque de surveillance/sécurité Les dos d'âne et rétrécissements causent plus de mal que de bien, surtout l'hiver Il y a beaucoup d'arrêt autour de l'école mais les déplacements sont rapides Dos d'âne = ok mais pas d'enlever des stationnements Trottibus Structurer le stationnement des parents-taxi

010 Constats issus du sondage aux parents

Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Devrait avoir un arrêt St-Damase/13 ^e Manque de brigadiers Intersection Lemire/St-Laurent = inquiétante Paysagement Carrier Accès à la cour* Accès à la garderie de la 18 ^e Intimidation le long du parcours Passage piéton de la 18 ^e peu respecté
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	Circulation Absence de trottoir Dû aux horaires avec service de garde
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Demander aux employés de mettre leurs voitures plus loin des accès à l'école Volonté de pouvoir se rendre près de l'école en voiture* Ajouts de dos d'âne pour ralentir la circulation*** Plus de brigadiers Les gens ralentissent mais ne s'arrêtent pas à la traverse surélevée Se stationner sur St-Laurent pour accéder à l'école est dangereux Sécurité le long de Lemire* Intersection Gabriel-Sagard et Joseph-Le Caron Vitesse de circulation sur St-Damase à la hauteur de la 27 ^e Pas favorable aux rétrécissements de chaussée** Rétrécissement de chaussée avec la neige Intersection Lemire/St-Laurent

011 Constats issus du sondage aux parents

Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Coin St-Damase/17 ^e Heures d'accès à la cour (matin & midi) Intersections du quadrilatère autour de l'école Respect des règles de circulation par les voitures Conflits entre les voitures près de l'école et les marcheurs** Circulation le long de St-Eusèbe (rapide et manque de respect des arrêts) Trottoirs mal déglacé mal déneigé Déneigement trottoir 17 ^e entre St-Eusèbe et St-Laurent
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	Circulation / sécurité*** Horaire service de garde Respect des arrêts par les voitures Viaduc sous la voie ferrée du boulevard Lemire Enfants trop jeunes** Stationnement en double Distance
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Crainte de limiter l'accessibilité à l'école en voiture** L'expérience des parents en voiture aiderait la compréhension de ceux qui marchent Sécurité le long du trajet Trop jeune Déneigement problématique sur St-Eusèbe Le trottoir n'est pas déneigé sur St-Alphonse Vitesse et débit de la rue St-Damase Meilleur entretien des trottoirs Peu favorable au rétrécissement de chaussée Manque de supports à vélo autour de l'école* (positionnement trop loin)

013 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Accès dangereux à l'école, surtout l'hiver**</p> <p>Traverse en face de l'école problématique</p> <p>Brigadier pour traverser le boul. Mercure entre des Chutes et Petro-T</p> <p>Distance est longue avec le sac d'école</p> <p>Absence de corridor sécurisé dans la rue</p> <p>Stationnement sur rue, banc de neige, espace restreint (rue de Gaspé)</p> <p>Beaucoup de parents ne respectent pas la signalisation devant l'école**</p> <p>Le chasse-neige bloque l'accès du parc (des camélias/fradet)</p> <p>Intersection près du Tim Hortons, bcp de circulation rapide</p> <p>Le délais pour obtenir le feu piéton coin 119^e et St-Joseph est extrêmement long</p>

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Bcp de circulation aux intersections</p> <p>Absence de trottoir</p> <p>Faciliter avec l'horaire familial**</p> <p>Distance</p> <p>Circulation sur le boulevard Allard</p> <p>Absence d'autres élèves qui pourrait se déplacer en même temps</p> <p>Inquiétude par rapport au sentier dans le boisé à franchir</p>

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Absence de trottoir**</p> <p>Intersection sur le coin du Tim Hortons</p> <p>Est-ce que la brigadière Mercure/St-Joseph pourrait être déplacé à la 118^e?*</p> <p>Demande de dos d'âne dans le boisé Messier</p> <p>Propose un Trottibus</p> <p>Sécurité aux abords de l'école*** (stat. près de l'école, déneigement)</p> <p>Vitesse de circulation sur la rue du Vigneron</p> <p>Distance à pied, ouvert pour le vélo si selon maturité enfant</p> <p>Sécurité des enfants le long du trajet</p> <p>Pour sécuriser abords de l'école, propose sens unique vers le nord.</p> <p>Interdiction de stationnement n'est pas respectée</p> <p>Absence de connectivité au réseau cyclable</p> <p>Replacer des arrêts obligatoires plutôt que les cédez le passage (mauvaise interprétation)</p>

014 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Débit et Vitesse des voitures élevés** Craintes par rapport au voisinage

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	Faciliter avec déplacements familiaux Problématique à discuter avec les surveillants de cour Manque de surveillance du personnel et de la police Circulation trop importante aux abords de l'école

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Mettre en place des dos d'âne et rétrécissement de chaussée Meilleur déneigement/déglaçage* Augmenter la présence policière Supervision le long des trajets (trottibus) Enseigner aux enfants les règles de sécurité routière et comportements à adopter

015 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Débit et vitesse de circulation* Conflit le long du trajet Crainte d'intimidation et harcèlement provenant des élèves plus vieux des autres écoles Respect de la priorité aux arrêts

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Besoin de sécuriser les corridors scolaires Une patrouille ou encadrement sur le réseau cyclable serait souhaitable Craintes en lien avec la sécurité à vélo au croisement du réseau routier Favorable aux mesures d'apaisements dans les corridors scolaires Ajouter un brigadier à l'intersection du boulevard Lemire et marchand

016 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Coin St-Joseph/Aéroport, il n'y a pas d'interdiction de virage à droite au feu rouge</p> <p>Vitesse rue derrière l'école</p> <p>Problématiques avec la rue Traversy avec transport scolaire et parents</p> <p>Absence de trottoir</p> <p>Entretien des bordures de rues (déneigement)</p> <p>Heures d'accès à la cour trop proche de l'heure de cloche</p> <p>Passage de voiture sur le feu rouge en face de l'école</p>

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Facilité avec l'horaire*</p> <p>Circulation routière*</p> <p>Problématique avec le voisinage</p> <p>Enfant trop jeune</p> <p>Distance*</p> <p>Inquiétudes que représente devoir marcher le long de St-Joseph et Rte 139</p>

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Manque un arrêt toutes directions derrière l'école</p> <p>Parcours le long de St-Joseph et la Route 143 sont insécurisant***</p> <p>Besoin d'un brigadier au coin de la rue Pie-IX et St-Joseph</p> <p>La rue Traversy n'a pas de trottoir et une circulation rapide***</p> <p>Ajouter des balises au centre des chaussées pour ralentir la circulation</p> <p>Feu jaune clignotant (pas de spécification où)</p> <p>Ajouter des brigadiers dans le quartier</p> <p>Absence de piste cyclable desservant directement l'école</p> <p>Un programme de type « grand-frère » pour ne pas que les enfants se déplacent seul</p>

018 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Heure d'accès à la cour* sur l'heure du dîner</p> <p>Intersection Marchand/N-D</p> <p>Intersection Cockburn/Ringuet géré par des enfants** (lorsque les enfants n'y sont plus)</p> <p>Vitesse de circulation sur Ringuet</p> <p>Trottoirs non déneigé (rue Bruno)</p> <p>Vitesse et débit de circulation sur Notre-Dame</p>

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Facilité avec l'horaire familiale**</p> <p>Enfants trop jeunes et inquiétudes face à la sécurité du trajet</p>

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Virage à droite au feu rouge (probablement Lemire mais avec quelle rue?)</p> <p>Dos d'âne près de l'accès Paul-Rousseau</p> <p>Déneigement des trottoirs</p> <p>Remplacer les brigadiers enfants (Ringuet/Cockburn) par des brigadiers adultes</p> <p>Sécurité des voies cyclables</p> <p>Manque de support à vélo à l'école</p> <p>3 incidents avec le même brigadier enfant en lien avec le respect des automobilistes</p> <p>Rue trop large et sans signalisation (vitesse automobilistes et respect signalisation)</p> <p>Feu de circulation coin N-D et St-Georges</p> <p>Pas d'accord avec les interdictions de stationnement puisque manque de place.</p>

019 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Respect des règles de sécurités routières par les voitures Il faudrait un brigadier coin St-Alfred et Ringuet Discontinuité du trottoir sur St-Alfred Circulation sur St-Alfred* Heure d'accès et bousculades avant que l'accès à la cour ne soit permis** Circulation sur St-Pierre entre N-D et Pelletier et respect feu de circulation*** Intimidation le long du parcours Entretien des trottoirs (déneigement/déglaçage)* Stationnement de l'Église (parents pressés)</p>

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Pas d'accès au transport scolaire** Facilité avec horaire* État des routes Intersection Pelletier Pas clôturé au fond de la cour (pas indiqué où; à l'école, à la maison???)</p>

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Manque de voies cyclables donnant directement accès à l'école* Dos d'âne coin St-Pierre et Ringuet Ajout de trottoirs le long des trajets scolaires Corridor scolaire avec marquage de couleur distinctif (J'imagine baliser le trottoir) L'entrée principale donnant sur la rue St-Pierre est problématique Intersection N-D / St-Alfred beaucoup de voitures semblent ne pas voir l'arrêt Donner accès à la cour plus tôt Favorable aux dos d'ânes peu favorable aux rétrécissements de chaussée (stationnement et circulation) Virage en « U » devant l'école Meilleure gestion du débarcadère dans le stationnement de l'Église Interdiction virage à droite au feu rouge coin Ringuet et St-Pierre (heures d'école)</p>

020 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Les autobus arrivent du même côté que les marcheurs</p> <p>Automobilistes et autobus ne font pas attentions aux marcheurs aux intersections</p> <p>Circulation rapide****</p> <p>Les trottoirs ne sont pas déneigés en hiver****</p> <p>Cohabitation avec les élèves du secondaire le long du trajet</p> <p>Cohabitation avec autres enfants</p>

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Nombreuses intersections sur le trajet* (intersection non sécurisée)</p> <p>Circulation rapide Camille-Deryfus*</p> <p>Absence de trottoir*</p> <p>Les gens utilisent la rue Jogue pour éviter circulation sur Jean-de Brébeuf</p> <p>âge</p>

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Largeur importante de la rue Jogue (circulation rapide)</p> <p>Circulation rapide</p> <p>Les gens utilisent la rue Jogue pour éviter circulation sur Jean-de Brébeuf</p> <p>Les trottoirs ne sont pas déneigés en hiver**</p> <p>Sur Jean de Lalande, longue section sans arrêt qui incite à une circulation de transit</p> <p>Souhaite l'aménagement d'un trottoir sur toute la rue Jogue</p> <p>Accès à la cour pour les marcheurs et autobus est le même</p> <p>Souhaite l'ajout de brigadier**</p> <p>Respect des priorités de passage aux piétons aux intersections*</p>

032 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Beaucoup de circulation à proximité de l'école (de marcheur!)*****</p> <p>Aménager un débarcadère de parent ou mieux encadrer la pratique (proposé au coin du Tisserand en bordure du parc Municipal).</p> <p>Problématique de sécurité avec l'utilisation du stationnement (sortie des voitures)**</p> <p>Beaucoup se stationnent dans la piste cyclable face à l'école</p> <p>La présence de l'éducatrice à l'entrée du stationnement aide beaucoup*</p> <p>Beaucoup de voitures stationnées un peu partout****</p> <p>L'accès au sentier devrait être mieux balisé et peut-être ajout d'une traverse</p> <p>Ajout brigadier Victorin et Yamaska* (peut-être déplacer celui du Tisserand)</p> <p>Aucune surveillance lors de la sortie du volet Anglais qui finit un peu plus tard</p> <p>Trottoir manquant sur Victorin jusqu'à Dentellière*</p> <p>Remorqueuse près du coin de rue</p> <p>Virage et végétation limite la visibilité (je ne sais pas où exactement)</p> <p>Respect des priorités à donner aux piétons</p> <p>Distance*</p> <p>Banc de neige, voiture stationnée = peu de place sécuritaire pour les marcheurs*</p>

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Plus pratique durant l'hiver*</p> <p>Foucault/Tisserand aucun arrêt, le virage se fait sans considération de la voie cyclable</p> <p>Manque une section trottoir sur Victorin vers parc Guillemette</p> <p>Beaucoup de parents arrêtent le long de la rue malgré la consigne qui l'interdit</p> <p>Distance**</p> <p>Âge</p> <p>Sécurité*</p> <p>Présence fréquente d'une remorqueuse coin Victorin qui limite les croisements*</p> <p>Ajout d'un trottoir entre Cantonier et dentellière</p>

Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Ajouter un trottoir sur la rue Victorin jusqu'à Dentellière*</p> <p>Ajouter des dos d'âne sur Victorin et sur</p> <p>Augmenter la surveillance policière (parents-taxi)***</p> <p>Difficulté à sortir du stationnement de l'école</p> <p>Peut-être ajouter un brigadier au coin du Tisserand</p> <p>Pourrait-on inciter un débarcadère de parent éloigné de l'école</p> <p>Difficile d'accéder à l'école en voiture (si le stationnement est plein, il n'y a plus de place)</p> <p>Intersection Ste-Anne et Victorin = brigadier mais il n'y a pas de marquage</p> <p>Ajouter un brigadier intersection Goulet et Foucault</p> <p>Les brigadiers ne sont plus là à la fin du volet anglais soit vers 15h45</p> <p>Les dos d'ânes ne sont pas assez prononcés pour faire suffisamment ralentir les voitures</p> <p>Les rues périphériques n'ont pas de trottoirs, les enfants doivent marcher dans la rue</p> <p>Problématique avec le déneigement l'hiver, sans trottoir, voiture = peu d'espace***</p> <p>Les voitures ne peuvent se croiser sans empiéter dans les couloirs des marcheurs</p> <p>Un trottibus serait souhaitable*</p> <p>Aménager des voies cyclables hors chaussée</p> <p>Inquiétude face au rétrécissement des chaussées vs entretien hivernal de la neige</p>

038 Constats issus du sondage aux parents

Question posé uniquement aux parents d'élèves <u>se déplaçant activement</u>	
Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	<p>Circulation rapide*** (Vivaldi) Stationnement des parents un peu partout*** (Chancelier) Déneigement des rues (banc de neige)*** Heures d'accès à la cours*** (notamment le midi*) Camionnage (livraison et construction) Intersection St-Laurent / de la Commune (ajout d'un brigadier?) Circulation difficile**** (ajout de sens unique?) Les enfants qui se déplacent en groupe vs rues étroites et circulation* Intimidation le long des trajets* Intersection de l'Intendant et de la Commune Une présence policière accrue au cours des dernières semaines est apprécié Absence de trottoir sur l'itinéraire des marcheurs***</p>

Question posé uniquement aux parents d'élève <u>se déplaçant en voiture</u>	
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	<p>Les brigadiers devraient rester un peu plus longtemps pour les retardataires Circulation (courbes de Vivaldi**, St-Laurent, St-Denis)***** Absence de trottoir*** (Vivaldi, Bertrand) Présence de « rôdeur(s) »** Positionnement des marcheurs avec les bancs de neige*** Horaire* Âge***** Sécurité et noirceur l'hiver* Accessibilité en provenance de Offenbach Accessibilité en voiture à l'école (manque stationnement) Poids du sac à dos Le réseau cyclable répond mal au besoin* Piste cyclable St-Laurent = prob. achalandage et configuration Besoin brigadier St-Damase et Vivaldi*</p>

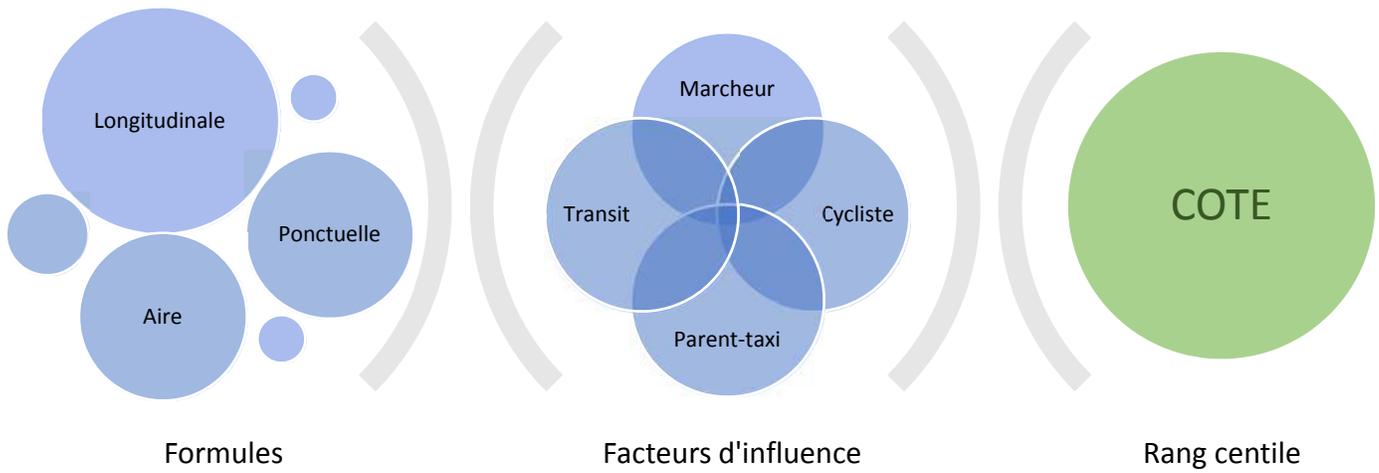
Question posé à <u>tous les répondants</u>	
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	<p>Stationnements aux abords de l'école*** Dos d'âne**** (Vivaldi*, Chancelier*) Absence réseau cyclable Absence de trottoir (neige l'hiver)**** Besoin de brigadier Intersection de la Commune et St-Laurent Intersection Commune et de l'Intendant Intersection Mozart et St-Damase Sécurité le long du trajet**** (respect signalisation) Il y a déjà de la modération, il faut réduire le débit des parents Les mesures d'apaisements font craindre plus de problématiques**** Les mesures de modération déjà en place *** Circulation rapide*** Sécurité aux abords de l'école*** Créer raccourci pour les marcheurs Ajout d'une voie cyclable de St-Damase, sur Vivaldi jusqu'à du Chancelier Interdire le stationnement sur un des deux côtés de Vivaldi***</p>

039 Constats issus du sondage aux parents

Q14	Quels sont les irritants auxquels, vous ou votre enfant, êtes confronté lors des déplacements vers l'école?
	Rues glacées* Peu de place pour les marcheurs dans les corridors scolaires** Manque de trottoir sur Grande-Allée Stationnement sur les deux côtés de Deblois rend la rue très étroite Achalandage Deblois/Forest** Vitesse Brouillette* voie cyclable pas déneigé*
Q23	Quels sont les principaux facteurs qui vous portent à reconduire votre enfant à l'école en voiture?
	Craintes sur les rues Clair et Grande-Allée* Déneigement en hiver*** Absence de Brigadier sur Brouillette Heures d'accès
Q27	Merci de nous faire part de vos commentaires et suggestions pour encourager, sécuriser et favoriser les déplacements actifs vers l'école.
	Accessibilité piste cyclable Brigadier sur rue brouillette* Chemin cyclopédestre dans le parc Boisbrillant Ajout de trottoirs* Mieux déneiger corridor scolaire* Vitesse sur rue Clair*** Vitesse sur Grande-Allée* Surveillance policière sur les rues Clair et George(vitesse, arrêt, etc.) Comportements des parents Deblois/Forest** Nombre de cases de stationnement disponible pour les parents

Annexe II

Pondération détaillée des résultats



Code école	ID problématique	Principales problématiques par école	Formules				Formule stationnement vélo (V)					x ²	Facteur d'influence des impacts sectoriel					Variable	Influence du potentiel globalisée	N pédon / 100	N transp. / 1000	Sous-total	Multiplicateur	Résultat	Rg. Centile								
			A Longitudinale	B Ponctuelle	C Aire	Sur une échelle de -1 à 3				Nb élèves marcheur	"NB" de places déuettées		"NB" de places offertes	"NB" de places à offrir	"NB" support 7 places à ajouter	N x 1,25	N x 0,75									N x 1	N x 0,25	N x 0,5	Densité potentiel marcheur	Densité potentiel cycliste	Densité Parents-taxi	Nb d'autobus impliqué	Circulation de transit
						Critère 1	Critère 2	Critère 3	critère 4																								
01	01	2	A	3	3	3	3						1	3	1	3	2	0	0	0,7	12,2	11,3	127,7	67									
01	02		L	2	1	1	3						1	1	0	2	0	0	0,7	6,7	4,5	30,3	15										
01	03		L	1	3	1	0						2	0	1	0	0	3	0,7	7,5	3,3	24,3	12										
01	04		A	0	1	0	0						-1	0	0	2	0	0	0,7	0,5	2,5	1,2	1										
01	05		V	0	0	0	0	58	0	43	24	0							0,7	0,7	0,0	0,0	0										
02	01	2	A	3	2	3	3						1	3	3	3	0	0	1,2	11,9	12,8	152,1	74										
02	02	1	P	3	3	3	2						1	3	3	2	0	2	1,2	10,9	13,0	142,1	69										
02	03	1	P	2	3	1	1						1	1	0	1	1	2	1,2	8,9	5,0	44,6	22										
02	04		L	2	1	1	3						-1	2	0	0	0	2	1,2	7,2	5,5	39,5	19										
02	05		P	1	1	1	1						1	2	2	0	0	2	1,2	4,7	7,5	35,1	17										
02	06		L	0	0	1	3						-1	3	0	0	0	0	1,2	2,7	6,0	16,1	8										
02	07		V	0	0	0	0	93	15	74	38	0							1,2	1,2	0,0	0,0	0										
03	01	1	A	2	1	3	1						2	2	2	1	0	3	0,9	10,9	9,5	103,3	50										
03	02		A	2	2	2	2						1	2	2	2	0	1	0,9	6,9	9,3	63,6	31										
03	03	1	L	2	2	1	0						2	1	1	2	0	1	0,9	6,6	6,3	41,4	20										
03	04		P	2	2	0	1						1	0	0	1	1	1	0,9	5,6	2,3	12,7	6										
03	05		V	0	0	0	0	78	3	24	32	2							0,9	0,9	0,0	0,0	0										
04	01	1	A	3	2	3	2						2	2	1	1	1	3	0,8	12,8	8,8	112,3	55										
04	02	2	A	3	2	3	3						1	2	1	2	3	1	0,8	11,6	9,0	104,3	51										
04	03		L	2	2	2	0						1	1	1	1	1	1	0,8	5,3	5,3	28,0	14										
04	04		V	0	0	0	0	67	2	10	27	3							0,8	0,8	0,0	0,0	0										
05	01	1	P	3	3	1	1						1	1	0	1	1	0	0,6	9,1	3,5	32,0	16										
05	02		P	3	3	1	1						1	1	0	1	0	0	0,6	7,6	3,3	24,8	12										
05	03		L	3	2	0	0						1	1	1	1	1	0	0,6	5,6	4,5	25,3	12										
05	04		P	3	1	0	1						1	1	0	1	1	1	0,6	5,1	4,3	21,8	11										
05	05		P	3	1	1	1						1	1	0	1	1	0	0,6	5,6	3,5	19,7	10										
05	06		P	3	2	0	0						1	1	0	1	0	0	0,6	5,9	3,3	19,1	9										
05	07		V	0	0	0	0	46	0	36	19	0							0,6	0,6	0,0	0,0	0										
06	01	2	P	2	3	2	2						1	1	1	1	0	1	0,6	10,6	5,0	53,1	26										
06	02		P	2	2	2	2						1	2	1	1	0	2	0,6	6,6	7,8	51,3	25										
06	03		A	2	1	1	2						1	1	0	1	0	2	0,6	5,4	4,8	25,5	12										
06	04		L	0	0	0	0						1	2	0	2	2	0	0,6	1,6	7,0	11,3	6										
06	05		P	2	0	1	1						2	1	0	0	0	2	0,6	6,9	3,5	24,0	12										
06	06		V	0	0	0	0	53	1	0	22	4							0,6	0,6	0,0	0,0	0										
10	01	2	A	3	3	2	3						1	2	2	2	0	1	1,3	12,3	9,3	113,5	55										
10	02		P	3	0	1	1						3	2	2	0	0	2	1,3	13,3	7,5	99,5	49										
10	03		A	3	1	2	2						2	1	1	2	1	3	1,3	10,5	8,0	84,1	41										
10	04	1	L	2	2	3	0						2	1	3	0	0	3	1,3	10,5	7,3	76,2	37										
10	05		L	0	2	2	-1						3	0	1	0	0	3	1,3	11,0	3,3	35,8	17										
10	06		V	0	0	0	0	109	6	289	44	0							1,3	1,3	0,0	0,0	0										
11	01	2	L	0	0	1	1						1	2	1	2	2	1	1,2	6,2	8,8	54,4	27										
11	02	1	L	0	0	0	-1						1	2	2	1	0	1	1,2	3,0	8,0	23,7	12										
11	03		P	1	1	1	1						1	2	0	2	0	1	1,2	4,7	7,3	34,2	17										
11	04		L	2	1	0	0						2	0	1	0	0	2	1,2	7,7	2,5	19,3	9										
11	05		V	0	0	0	0	102	13	10	41	5							1,2	1,2	0,0	0,0	0										
13	01	2	A	3	3	3	2						1	2	2	3	1	1	1,2	12,5	10,8	134,3	66										
13	02	2	P	2	2,5	3	3						2	2	2	0	0	3	1,2	14,5	8,3	119,6	58										
13	03	1	L	3	3	2	2						1	2	2	2	0	1	1,2	10,2	9,3	94,7	46										
13	04		L	3	2	3	2						1	2	2	0	0	2	1,2	8,5	7,5	63,7	31										
13	05		L	0	0	1	3						-1	2	2	0	0	0	1,2	2,7	6,0	16,5	8										
13	06		V	0	0	0	0	112	2	48	45	0							1,2	1,2	0,0	0,0	0										
14	01	2	A	3	1	1	1						2	3	1	1	0	3	1,5	13,0	10,5	136,8	67										
14	02	2	A	3	3	3	2						0	3	1	2	3	1	1,5	11,8	11,0	129,6	63										
14	03		P	1	0	1	2						2	2	2	0	0	3	1,5	7,3	8,3	60,1	29										
14	04		A	1	1	1	2						1	3	1	2	3	1	1,5	5,3	11,0	58,1	28										
14	05		V	0	0	0	0	132	1	24	53	5							1,5	1,5	0,0	0,0	0										
15	01	1	A	1	1	1	3						2	0	1	2	0	3	0,3	8,8	5,8	50,8	25										
15	02		A	1	0	1	3						1	1	1	1	2	1	0,3	3,6	5,5	19,8	10										
15	03		V	0	0	0	0	13	2	34	6	0							0,3	0,3	0,0	0,0	0										

Annexe III

Références spécifiques à certains plans de déplacements scolaire

02-05

École Saint-Charles - Intersection Foucault et Denery

03-03

École Christ-Roi – Connectivité cyclable entre l'école et le quartier Marconi

10-02

École Notre-Dame-du-Rosaire – Intersection Lemire et Saint-Laurent

13-02

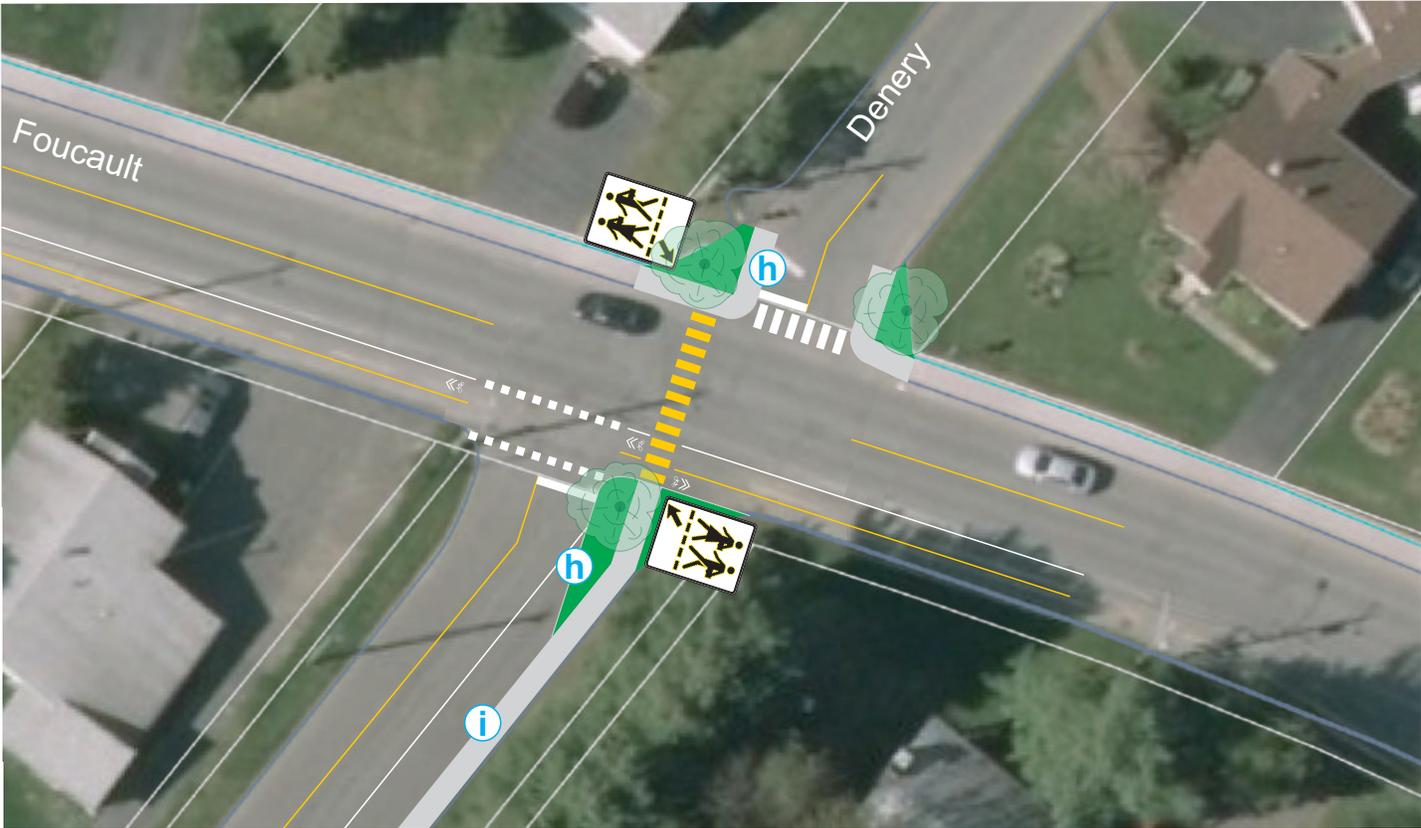
École Saint-Étienne – Connectivité multifonctionnelle entre 118^e avenue et de Laval

13-05

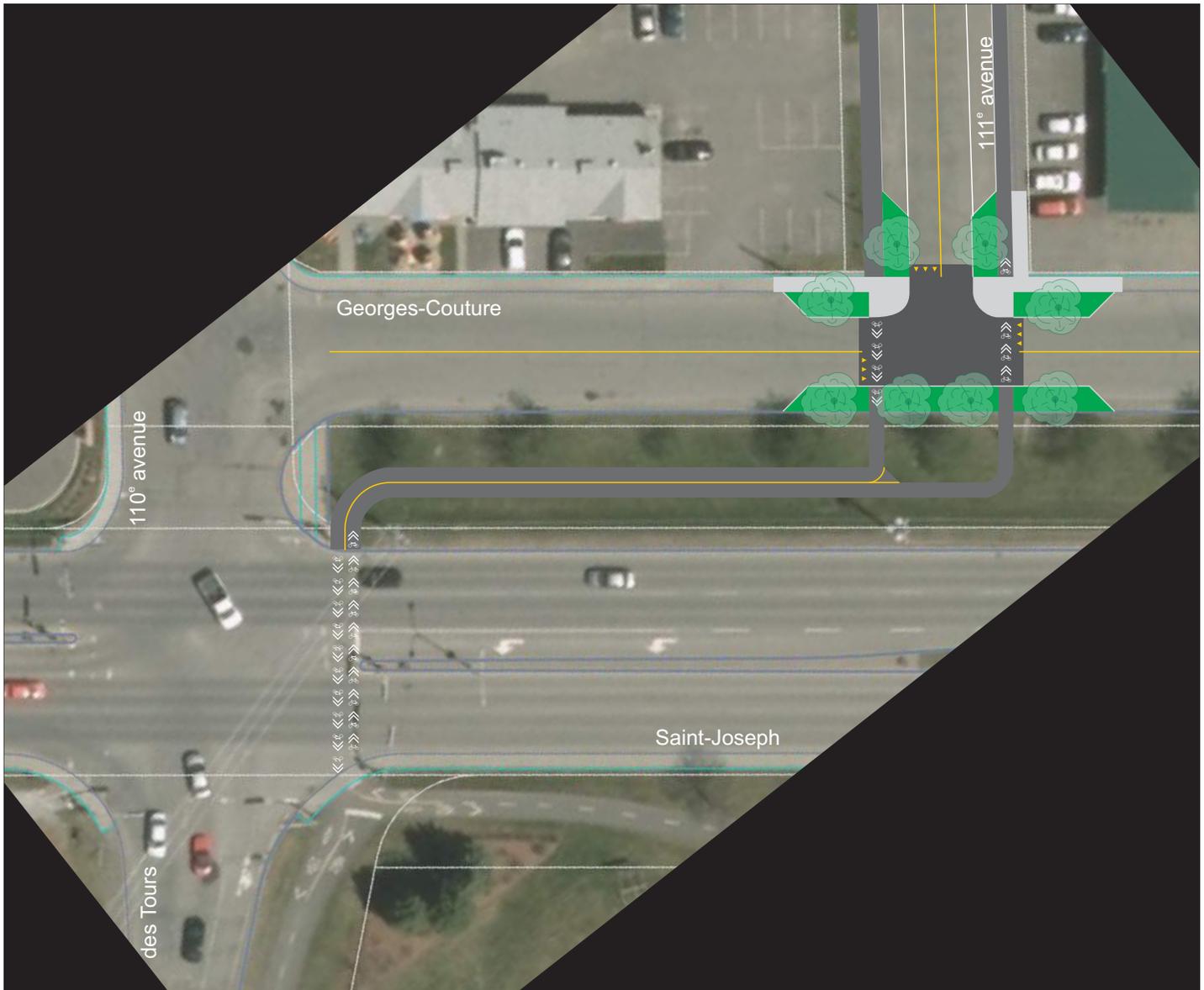
École Saint-Étienne – Sécurisation à la sortie du boisé

École Saint-Charles

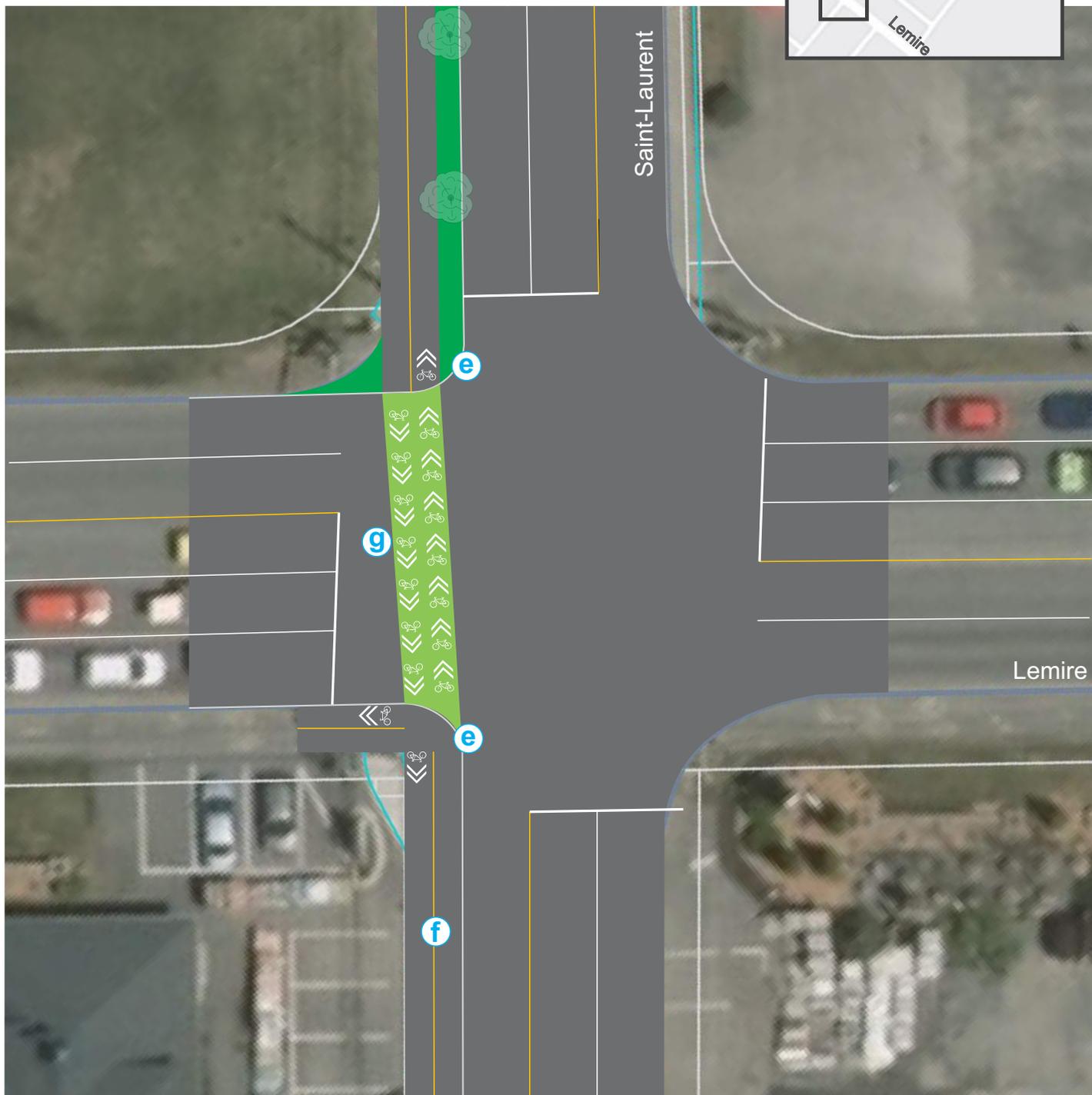
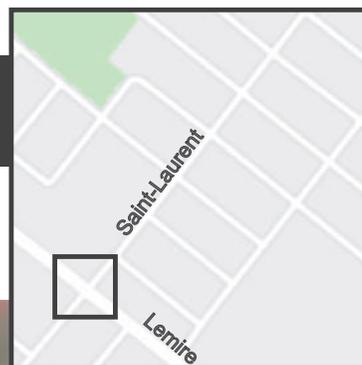
Problématique: 02-05



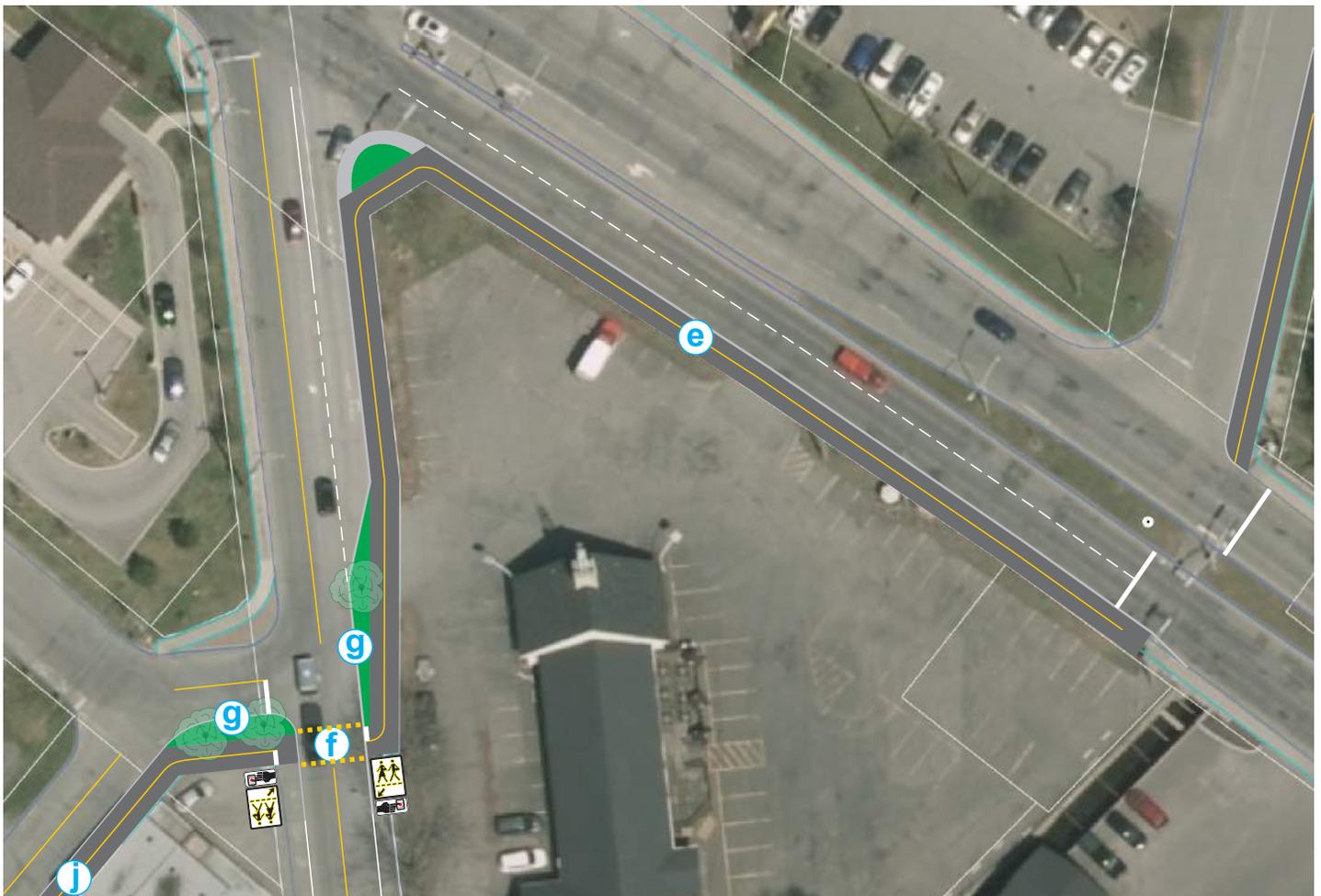
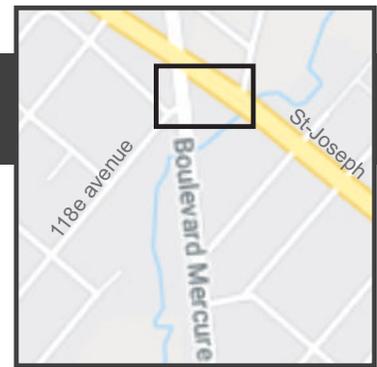
Sécuriser la traverse et évaluer la possibilité d'ajouter une signalisation dynamique.



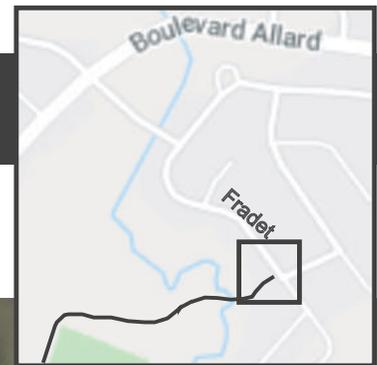
Les corridors unidirectionnels de la 111e avenue pourrait se rassembler en piste multifonctionnelle dans le terre-plein entre le boulevard Saint-Joseph et la rue Georges Couture et rejoindre les pistes au-delà de Saint-Joseph.



Réorganiser l'intersection du boulevard Lemire et de la rue Saint-Laurent, notamment en réduisant les rayons de braquage pour protéger l'intersection pour les marcheurs et cyclistes.



En ajoutant des pistes multifonctionnelles sur le parcours entre la 118e avenue et la rue de Laval, nous croyons que ce parcours plus simple, plus sécuritaire permettra à plus d'enfants de se rendre à pied ou à vélo à l'école.



La sortie du boisé est difficile à voir et certains parents s'y accumulent en voiture pour aller y chercher leurs enfants. L'aménagement d'une traverse surélevé et la réduction du rayon de braquage permettra de sécuriser ce secteur.

Annexe IV

Tableau des interventions classifiées par rang centile

91 recommandations de toutes sortes

5,3 km de trottoirs;

18,0 km de voies cyclables ou multifonctionnelles;

17 km² de banquette végétale;

760 arbres et arbustes;

4,7 km² de pavé;

60 de nouveaux supports à vélo

#	Prob.	Description de la proposition	Orientation	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation
01	38 - 01	a) Ajouter un trottoir minimalement jusqu'à St-Damase;	M3 - M4 - A1 - A3 - A4	100,0	1890	↑	189 000 \$
02	38 - 02	b) Fermer l'accès au stationnement; c) Reconfigurer l'espace en ajoutant des cases de stationnement; d) Banquettes végétales pour protéger les approches e) Baliser une traverse	M3 - A3 - S3	89,4	1018	↑	91 044 \$
03	39 - 01	a) Aménager un trottoir sur l'ensemble de la rue Deblois;	A1 - A3 - A4	88,0	3989	↑	351 000 \$
04	38 - 03	f) Convertir du Chancelier en sens unique direction St-Laurent; g) Aménager un débarcadère d'autobus sur rue; h) Aménager une piste multifonctionnelle;	M4 - A2 - A3	85,9	994	↑	85 320 \$
05	32 - 01	a) Terre-plein central pour limiter l'accès au stationnement; b) Baliser une traverse de rue vis-à-vis la piste cyclable; c) Resserer l'intersection de la Yamaska avec des banquettes;	M1 - M3 - A3 - C1	84,8	1423	↑	120 672 \$
06	16 - 01	a) Terre-plein central pour limiter l'emprise des voies de circulation; b) Stationnement à angle avec trottoir circuler sécuritairement; c) Piste cyclable multifonctionnelle; d) Banquette végétale pour protéger les approches; e) Traverse surélevée donnant directement accès à la cour;	M1 - M3 - A1 - A2 - A3 - C1	80,1	2940	↑	235 488 \$
07	02 - 01	a) Ajout d'une piste cyclable séparée par un terre-plein de béton;	M3 - A1 - A2 - A3	74,3	874	↑	64 937 \$
08	16 - 02	f) Suppression du feu piéton; g) Suppression de la voie de virage, remplacé par terre-plein; h) Ajout d'un feu de circulation à l'intersection Traversy et Route 139;	M4 - A2 - C1	73,6	8151	↓	600 000 \$
09	39 - 02	b) Aménager des avancés de trottoirs; c) Construire des trottoirs sur les approches; d) Verdir les espaces résiduels pour encadrer visuellement.	M1 - M3 - A1 - A2 - A3 - A4 - C1	71,5	809	↑	57 864 \$
10	02 - 02	b) Réaménager les approches à 90° et réduire largeur d'accès à Vallée; c) Supprimer le stationnement de la bibliothèque; d) Verdissage pour favoriser une modération de la circulation;	M3 - A1 - A2 - A3 - C1	69,4	1352	↑	93 858 \$
11	01 - 01	a) Configuration d'un stationnement à angle de 21 places; b) Le trottoir en périphérie permet un accès sécuritaire aux traverses; c) Débarcadère d'autobus sur Bruyère avec arrêts toutes directions; d) Avancés de trottoirs pour sécuriser les traverses de rue; e) Verdissage pour favoriser une modération de la circulation.	M1 - M2 - M3 - A1 - A3 - C1	67,3	2321	↓	156 156 \$
12	14 - 01	a) Fermeture de l'accès à la cour par la rue St-Jean; b) Création d'un nouvel accès via St-Marcel; c) Aménagement d'une place avec bancs; d) Créer un effet couloir pour modérer la circulation;	M1 - M3 - A3 - C1 - C3	66,8	3098	↑	207 054 \$
13	13 - 01	a) Reprofilage pour placer le drainage au centre de l'aménagement; b) Stationnement à angle avec trottoir en façade; c) Balisage de deux traverses surélevées; d) Banquettes végétales pour permettre les alignements;	M1 - M2 - M3 - A1 - A2 - A3 - C1	65,6	8303	↓	544 680 \$
14	39 - 03	e) Aménager une piste multifonctionnelle sur l'ensemble de la rue	M3 - A2 - A4	65,3	39191	↓	2 559 600 \$
15	14 - 02	e) Aménagement d'un trottoir d'accès sécurisé; f) Ajout d'espace végétalisé pour encadrer les mouvements;	M3 - A1 - A3 - S3	63,3	980	↑	62 004 \$

#	Prob.	Description de la proposition	Orientation	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation
16	16 - 03	i) ajout de banquette pour réduire au minimum la largeur des voies; j) Piste multifonctionnelle entre Traversy et St-Joseph;	M4 - A2 - A3 - A4	62,7	7245	-	454 218 \$
17	18 - 01	f) Resserer le stationnement pour lui donner une forme standard; g) Trottoir permettant l'accès direct et sécuritaire; h) Végétalisation des espaces résiduels; i) Réserver des espaces pour les autobus adaptés;	M1 - M2 - M3 - A3 - S3	61,2	658	↑	40 224 \$
18	13 - 02	e) Piste cyclable multifonctionnelle séparée de la chaussée; f) déplacement du brigadier vers l'intersection de la 18e; g) Banquettes végétales pour resserrer l'intersection;	M3 - A2 - A3 - C1	58,4	3230	↑	188 616 \$
19	16 - 04	k) Piste multifonctionnelle entre Route 139 et 8e allée;	A2 - A3 - A4	55,9	8381	↓	468 180 \$
20	10 - 01	a) Saillies de trottoir avec banquette pour un meilleur respect; b) Ajout d'une piste multifonctionnelle; c) Dégager espace sur rue avec un sens unique, direction St-Laurent; d) Banquettes végétales permettant la reconfiguration de la voie;	M3 - M4 - A1 - A2 - A3	55,4	4421	-	244 998 \$
21	04 - 01	a) Aménager une piste bidirectionnelle entre Dionne et Chabanel; b) Banquette végétale réaménager les approches à 90°;	M4 - C1 - C2	54,9	6450	-	353 916 \$
22	38 - 04	i) Reconfigurer la piste à 3,0 m et réduire l'impact des entrées charretières;	C2 - A3	53,8	17073	↓	918 000 \$
23	19 - 01	a) Améliorer le marquage au sol; b) Ajouter des banquettes végétal et terre-plein pour encadrer;	M1 - M3 - A3	52,1	415	↑	21 600 \$
24	32 - 02	d) Prolonger le trottoir jusqu'à minimalement de la Dentellière;	A1 - A3 - A4	51,7	696	↑	36 000 \$
25	39 - 04	f) Mettre la rue Forest à sens unique en direction Deblois; g) Aménager une piste cyclable multifonctionnelle	A1 - A2 - A3 - A4	51,5	3568	↑	183 600 \$
26	04 - 02	c) Aménagement de banquettes végétales pour "protéger" la traverse; d) Traverse surélevée donnant directement accès à la cour; e) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus;	M1 - M2 - M3 - A1 - C1	50,9	1700	↑	86 580 \$
27	03 - 01	a) Resserer les approches avec des banquettes végétales; b) Ajouter une piste multifonctionnelle (non inclus dans l'évaluation); c) Resserer l'intersection et la mettre le plus possible à angle droit; d) Banquettes végétales aux approches pour dégager celles-ci;	M3 - M4 - A1 - A2 - A3 - C1 - C2	50,5	3923	↑	197 952 \$
28	16 - 05	l) Piste multifonctionnelle entre le parc des Bénévoles et la rue Salaberry;	A1 - A2 - A3 - A4	48,7	29440	↓	1 433 496 \$
29	10 - 02	e) Reconfiguration des approches de la voie cyclable; f) Élargissement de la piste à 3,0m; g) Marquage intensif et idéalement permanent, de la traverse;	A2 - A3 - C1	48,6	2609	↑	126 786 \$
30	13 - 03	h) Reprofilage pour permettre piste multifonctionnelle; i) Banquette végétale pour créer un espace tampon;	A1 - A2 - A3	46,3	21388	↓	989 820 \$

#	Prob.	Description de la proposition	Orientation	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation
31	38 - 05	j) Aménager un trottoir entre boul. Lemire et de la Commune;	A1 - A3 - A4	44,2	4890	-	216 000 \$
32	38 - 06	k) Ajout de couloirs cyclables unidirectionnels entre Lemire et Vivaldi;	A2 - A3 - A4	43,0	16018	↓	688 500 \$
33	32 - 03	e) Supprimer la bande cyclable pour une piste hors chaussée; f) Assurer une connexion via le parc Guillemette;	A2 - A3	42,0	16003	↓	672 300 \$
34	10 - 03	h) Rétrécir la chaussée par l'aménagement d'une piste hors chaussée; i) Ajout de banquettes végétales pour faire respecter les approches;	M1 - M4	41,1	2037	↑	83 718 \$
35	19 - 02	c) Aménager des avancés de trottoirs; d) Banquettes végétales pour protéger les approches; e) Installer du pavé pour donner une "signature scolaire";	M4 - A3 - C1 - C2	40,3	4387		176 616 \$
36	32 - 04	g) Asphalter la première section de la piste cyclable; h) Donner accès et baliser une bande cyclable dans le stationnement;	A2 - A3 - A4	39,5	621	↑	24 516 \$
37	19 - 03	f) Convertir St-Alfred en sens unique direction Notre-Dame; g) Piste multifonctionnelle protégée par une bordure de béton;	M3 - A2 - A3	37,8	6142	-	232 332 \$
38	10 - 04	j) Ajout d'une piste cyclable hors chaussée entre la 19e et Lemire; k) Ajout d'une banquette végétale pour aligner les pistes;	A2 - A3	37,2	6981	-	259 962 \$
39	38 - 07	L) Ajout d'un trottoir de 2,0 mètres sur le côté nord;	A1 - A4	36,5	18411	↓	672 000 \$
40	13 - 04	j) Aménagement piste multifonctionnelle dans l'axe de la 118e;	A1 - A2 - A3	31,1	18678	↓	581 094 \$
41	03 - 02	e) Utilisation de la piste cyclable comme trottoir à l'hiver; f) Aménagement de banquettes végétales pour "protéger" la traverse; g) Traverse surélevée vis-à-vis un nouvel accès à la cour;	M1 - M3 - A1 - A2 - A3	31,1	4146	↑	128 766 \$
42	32 - 05	i) Ajouter un trottoir sur Foucault, entre les rues Goulet et Beaulac;	A1 - A3 - A4	31,0	4455	-	138 240 \$
43	16 - 06	m) Ajout d'un trottoir et déplacement en entier du débarcadère; n) Banquette végétale pour protéger les approches;	M2 - M3 - A1	30,5	2420	↑	73 800 \$
44	20 - 01	a) Banquette végétale pour séparer les usages; b) Banquette végétale pour protéger les approches; c) Traverse surélevée donnant directement accès à la cour; d) Aménager des pistes cyclables unidirectionnelles;	M1 - M3 - M4 - C1	30,5	1352	↑	41 196 \$
45	38 - 08	m) Banquette végétale pour protéger les approches; n) Réalignement de l'axe cyclable;	A2 - C1	30,3	2021	↑	61 296 \$

#	Prob.	Description de la proposition	Orientation	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation
46	14 - 03	g) Avancés de trottoirs pour réduire les durées d'exposition; h) Le pavé imbriqué créera une "signature" scolaire;	M4 - C1 - C2	29,3	4509	-	132 288 \$
47	19 - 04	h) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus; i) Banquette végétale pour protéger les approches; j) Traverse surélevée donnant directement accès au service de garde;	M2 - M3 - M4	29,1	4323	↑	125 592 \$
48	19 - 05	k) Aménager des avancés de trottoirs; L) Banquettes végétales pour protéger les approches;	M4 - A2 - A3 - C1	28,9	1549	↑	44 832 \$
49	38 - 09	o) Aménager une piste entre la rue Vivaldi et le stationnement vélo;	A2 - A3	28,4	1476	↑	41 910 \$
50	14 - 04	i) Mise à sens unique de la rue St-Albert vers St-Jean; j) Réduction de la zone réservée aux autobus; k) Élargissement du trottoir de 1,5m à 2,0m; L) Avancés de trottoir pour baliser une traverse; m) Le pavé imbriqué créera une "signature" scolaire.	M2 - M3- M4 - C1 - C2	28,4	7380	-	209 376 \$
51	11 - 01	a) Convertir la 14e avenue à sens unique direction St-Eusèbe; b) Dans l'espace gagné, aménager une piste multifonctionnelle; c) Séparer celle-ci avec une banquette végétale; d) relocaliser les arrêts toutes directions de la 13e vers la 14e avenue;	M1 - M2 - M3 - C3	26,6	7222	-	191 898 \$
52	06 - 01	a) Modifier la signalisation pour des arrêts toutes directions; b) Resserer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	M4 - C1	25,9	1939	↑	50 304 \$
53	20 - 02	e) Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation;	M4	25,9	0	↑	0 \$
54	19 - 06	m) Remplacer le trottoir par une piste multifonctionnelle; n) Avec des banquettes, réduire l'accès au stationnement;	M3 - A2 - A3	25,4	1349	↑	34 320 \$
55	06 - 02	c) Créer une fermeture en biseau à cette intersection;	MA	25,1	192	↑	4 800 \$
56	15 - 01	a) Piste multifonctionnelle entre Ringuet et Pelletier; b) Terre-plein central pour favoriser modération de la circulation; c) Ajout de banquettes végétales pour faire respecter les approches;	M4 - A2	24,8	20781	↓	516 150 \$
57	18 - 02	j) Accentuer l'avancés des trottoirs; k) Banquette végétale pour faire respecter les approches	M4 - A3 - C1	23,9	546	↑	13 080 \$
58	19 - 07	o) Aménager des avancés de trottoirs; p) Banquettes végétales pour protéger les approches; q) Installer du pavé pour donner une "signature scolaire";	M3 - M4 - A2 - C1 - C2	23,7	6566	-	155 592 \$
59	02 - 03	e) Supprimer 5 cases de stationnement pour dégager la traverse;	M3 - M4 - C1	21,8	599	↑	13 074 \$
60	18 - 03	L) Banquettes végétales pour "protéger" la traverse; m) Traverse surélevée donnant directement accès à la cour;	M1 - C1	21,2	1783	↑	37 728 \$

#	Prob.	Description de la proposition	Orientation	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation
61	03 - 03	h) Couloirs cyclables unidirectionnels entre St-Joseph et Fradet;	A2	20,2	3423	↑	69 216 \$
62	02 - 04	f) Aménager des trottoirs pour assurer l'acheminement; g) Ajouter des couloirs cyclables unidirectionnels;	A1 - A3	19,3	6813	-	131 400 \$
63	18 - 04	n) Banquettes végétales pour réduire les durées d'exposition;	M4 - A3 - C1	17,9	478	↑	8 544 \$
64	10 - 05	L) Ajouter une barrière physique continue sous le viaduc;	A3	17,5	15440	↓	270 000 \$
65	02 - 05	h) Reprofiler les approches à 90° avec le boul. Foucault; i) Ajouter un trottoir entre Foucault et le chemin d'accès;	M3 - M4 - A3 - C1	17,1	5342	-	91 572 \$
66	20 - 03	f) Convertir St-Thomas en sens unique direction Jean-de Brébeuf; g) Aménager des pistes cyclables unidirectionnelles; h) Aménager des avancés de trottoirs; i) Banquettes végétales pour protéger les approches;	M3 - A2 - A3	17,1	13053	↓	223 566 \$
67	11 - 03	f) Ajout de banquettes végétales pour faire respecter les approches;	M3 - A3 - C1	16,7	6397	-	106 860 \$
68	20 - 04	h) Aménager des avancés de trottoirs; i) Banquettes végétales pour protéger les approches;	A4 - A4	16,0	0	↑	0 \$
69	05 - 01	a) Aménager des avancés de trottoirs et baliser une traverse;	M1 - C1	15,6	2650	↑	41 364 \$
70	01 - 02	f) Continuer le trottoir sur Florette-Lavigne jusqu'à la rue Théroux;	A1 - A3	14,8	7288	↓	108 000 \$
71	32 - 06	j) Aménager un débarcadère d'autobus sur rue; k) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus; L) Attribuer le débarcadère d'autobus hors rue aux parents;	M1 - M3	13,8	0	↑	0 \$
72	04 - 03	f) Piste multifonctionnelle hors chaussée; g) Marquage symbolisant la présence du débarcadère;	A2	13,7	23609	↓	323 136 \$
73	06 - 03	d) Aménager un terre-plein central pour réduire la largeur;	M1 - M3 - M4	12,5	2051	↑	25 560 \$
74	05 - 03	c) Aménager une piste cyclable; d) Ajouter des banquettes végétales pour réduire la largeur des rues;	A2 - A3	12,4	11394	↓	141 038 \$
75	05 - 02	b) Aménager des avancés de trottoirs et baliser une traverse;	M1 - C1	12,1	3141	↑	38 052 \$

#	Prob.	Description de la proposition	Orientation	Rg. Centile	Ratio coûts/Rg. Centile	Perf.	Évaluation
76	01 - 03	g) Sur le boul. St-Charles, changer la bande cyclable de côté de rue;	A2 - A3	11,9	8942	↓	106 344 \$
77	06 - 05	g) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	C1	11,7	15260	↓	179 244 \$
78	11 - 02	e) Aménager des restrictions à la circulation sur St-Eusèbe;	M4 - A4	11,6	1785	↑	20 700 \$
79	18 - 05	o) Piste multifonctionnelle entre Cockburn et Marchand; p) "fermer" l'accès à la rue Bruno avec un terre-plein sur Ringuet; q) Sécuriser les intersections avec des banquettes et avancées; r) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus;	M2 - M4 - A2 - C1	11,1	8350	↓	92 610 \$
80	05 - 04	e) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	C1 - C2	10,7	7219	-	76 896 \$
81	15 - 02	d) Piste multifonctionnelle entre Cockburn et Marchand; e) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux d'autobus;	M2 - M4 - A2 - C1	9,7	19572	↓	188 931 \$
82	05 - 05	f) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	C1 - C2	9,6	7320	-	70 476 \$
83	11 - 04	g) Ajouter bandes unidirectionnelles (non inclus dans l'évaluation); h) Banquettes végétales servant de zones tampons	A2 - A3	9,4	22472	↓	211 782 \$
84	05 - 06	g) Resserrer l'intersection avec des avancées de trottoirs et banquettes;	C1 - C2	9,3	6141	-	57 336 \$
85	13 - 05	k) Banquettes végétales pour resserrer l'intersection; l) Sécuriser la sortie de la piste et assurer sa visibilité;	A4	8,0	55180	↓	443 460 \$
86	02 - 06	j) Asphalter et entretenir à l'hiver les sentiers d'accès;	A1 - A4	7,9	8940	↓	70 200 \$
87	19 - 08	r) Piste multifonctionnelle entre Notre-Dame et Pelletier; s) Végétaliser les espaces résiduels pour favoriser une modération;	A2	6,5	33649	↓	219 600 \$
88	39 - 05	h) Permettre le passage d'une piste multifonctionnelle sur le terrain;	A1 - A2 - A4	6,4	34789	↓	224 370 \$
89	03 - 04	i) Banquette végétale pour dégager l'intersection; j) Terre-plein central pour limiter l'impact des feux autobus;	M2 - M3	6,2	107	↑	660 \$
90	06 - 04	e) Modifier l'horaire des zones réservées et réduire la longueur; f) Modifier l'intersection pour réduire la durée d'exposition;	M2	5,5	5381	-	29 808 \$
91	01 - 04	h) Suppression de la haie pour faciliter le déneigement.	M3 - S3	0,6	13545	↓	8 122 \$

Annexe V

Tableau de complétion sur 15 ans

Horizons sur 15 ans	0-5 ans	5-10 ans	10 – 15 ans
Investissements	7,7 M\$	6,9 M\$	6,3 M\$
Moy. Annuelle (1,4 M\$)	1,5 M\$	1,4 M\$	1,3 M\$

Problématiques			Année projeté	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total	
Prob.	Description de la problématique	Rg. Centile	somme: moyenne:	1 445 339 \$	1 436 454 \$	1 076 520 \$	1 178 436 \$	2 559 600 \$	1 245 972 \$	1 720 374 \$	1 036 242 \$	1 596 252 \$	1 300 164 \$	1 298 391 \$	1 561 041 \$	1 191 274 \$	1 186 934 \$	1 026 762 \$	20 859 755 \$	
								1 539 270 \$					1 379 801 \$					1 252 880 \$	1 390 650 \$	
01 - 01	La configuration très large de la rue Florette-Lavigne entre l'Église et l'école permet de nombreux mouvements imprévisibles.	67,3	2020	156 156 \$																
01 - 02	Discontinuité du trottoir sur la rue Florette-Lavigne oblige les enfants à marcher dans la rue à certaines occasions.	14,8	2032													108 000 \$				
01 - 03	Le positionnement de la bande cyclable sur le boulevard St-Charles oblige deux traversées de rue inutilement.	11,9	2032													106 344 \$				
01 - 04	Le faible niveau d'entretien du stationnement du personnel n'incite pas son utilisation ce qui déplace le problème vers Florette-Lavigne.	0,6	2032													8 122 \$				
02 - 01	L'absence de trottoir et lien cyclable en plus de la configuration de stationnement à 90 ° complique les déplacements sur la rue Vallée.	74,3	2020	64 937 \$																
02 - 02	La traverse de la rue Victorin à l'intersection de la rue Vallée n'est pas contrôlée et ne se fait pas à 90°.	69,4	2020	93 858 \$																
02 - 03	Il y a conflit potentiel marcheur / auto vis-à-vis la traverse à l'intersection Létourneau et Victorin.	21,8	2026							13 074 \$										
02 - 04	Discontinuité du trottoir sur la rue Victorin oblige les enfants à marcher dans la rue à certaines occasions.	19,3	2026							131 400 \$										
02 - 05	L'intersection Foucault et Denery n'offre pas de sentiment de sécurité puisque l'environnement ne correspond pas à la signalisation.	17,1	2033																91 572 \$	
02 - 06	Deux sentiers cyclopedestres mènent à l'école, mais ne sont ni éclairés, ni entretenus à l'hiver.	7,9	2033																70 200 \$	
03 - 01	Positionnée dans la courbe de l'artère du boulevard Mercure, l'intersection de la 111e avenue est large et n'est pas à angle droit.	50,5	2027								197 952 \$									
03 - 02	La largeur de la 111e avenue permet des comportements dangereux et l'absence de trottoir apporte des problématiques en hiver.	31,1	2030											128 766 \$						
03 - 03	Absence de réseau cyclable dans l'axe de la 111e avenue entre le quartier de la Marconi et la rue Fradet.	20,2	2030											497 625 \$						
03 - 04	La configuration du débarcadère d'autobus sur la 112e avenue gagnerait à être améliorée.	6,2	2034																69 216 \$	
04 - 01	Il est difficile de rejoindre le brigadier sur Jean-de-Brébeuf en provenance des rues Chabanelle et Dionne.	54,9	2026							353 916 \$										
04 - 02	La rue Duvernay est très large, le trottoir opposé à l'école n'est pas entretenu en hiver et les traverses d'enfants hors intersection sont nombreuses.	50,9	2026							86 580 \$										
04 - 03	l'absence de réseau cyclable sur Duvernay rend l'accès à l'école difficile à vélo. Plusieurs enfants circulent sur le trottoir pour le faire.	13,7	2026							323 136 \$										

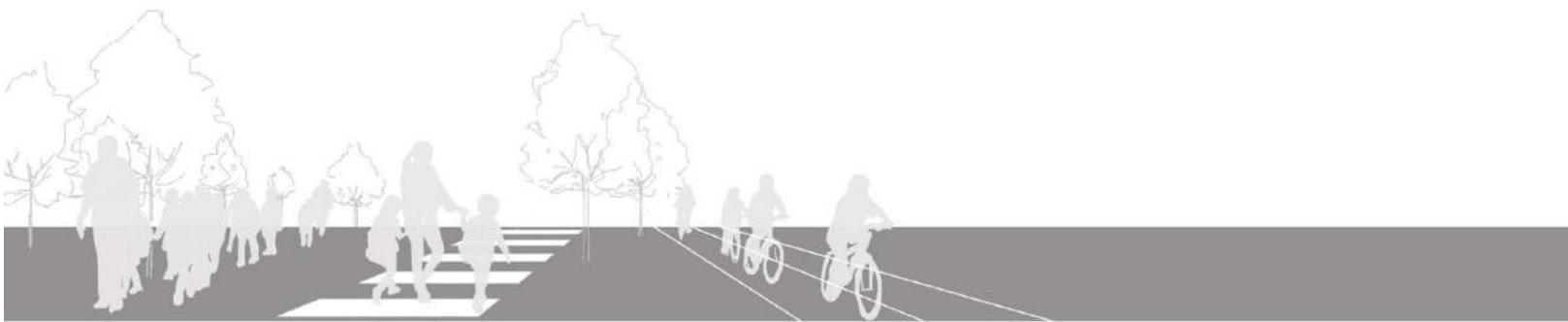
Problématiques			Année projeté	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total	
Prob.	Description de la problématique	Rg. Centile	somme: moyenne:	1 445 339 \$	1 436 454 \$	1 076 520 \$	1 178 436 \$	2 559 600 \$	1 245 972 \$	1 720 374 \$	1 036 242 \$	1 596 252 \$	1 300 164 \$	1 298 391 \$	1 561 041 \$	1 191 274 \$	1 186 934 \$	1 026 762 \$	20 859 755 \$	
								1 539 270 \$					1 379 801 \$					1 252 880 \$	1 390 650 \$	
05 - 01	Plusieurs parents taxis laissent leurs enfants traverser la rue des Érables hors intersection pour rejoindre l'école.	15,6	2033																41 364 \$	
05 - 02	Plusieurs parents taxis laissent leurs enfants traverser la rue des Saules hors intersection pour rejoindre l'école.	12,1	2033																38 052 \$	
05 - 03	Les rues sont très larges et sont propices à des excès de vitesse. De plus, aucun lien cyclable ne donne accès directement à l'école.	12,4	2033																141 038 \$	
05 - 04	Rien dans l'environnement ne laisse présager la proximité d'une école à l'intersection des Érables et des Lilas.	10,7	2033																76 896 \$	
05 - 05	Assurer une modération de la circulation à proximité de l'école à l'intersection des Saules et des Érables	9,6	2033																70 476 \$	
05 - 06	Rien dans l'environnement ne laisse présager la proximité d'une école à l'intersection des Saules et des Ormes	9,3	2033																57 336 \$	
06 - 01	La configuration de l'intersection des Châtaigners et St-Félix laisse à penser qu'il s'agit d'un arrêt toutes directions, or ce n'est pas le cas.	25,9	2034																	50 304 \$
06 - 02	La circulation de transit sur l'avenue St-Félix vers la polyvalente Marie-Rivier pourrait être diminuée à l'intersection des Cyprès.	25,1	2034																	4 800 \$
06 - 03	L'avenue des Châtaigners est large et fréquentée ce qui rend hasardeux les traverses hors intersections.	12,5	2034																	25 560 \$
06 - 04	Redéfinir l'horaire d'exclusivité du débarcadère d'autobus et réduire la durée d'exposition à l'intersection des Bouleaux et St-Félix.	5,5	2034																	29 808 \$
06 - 05	Assurer une modération de la circulation et la durée d'exposition des marcheurs à l'intersection des Pins et des Châtaigners	11,7	2034																	179 244 \$
10 - 01	Sur la 18e avenue, il y a discontinuité du trottoir et de la piste cyclable obligeant les enfants à circuler sur l'avenue.	55,4	2021		244 998 \$															
10 - 02	L'intersection Lemire et Saint-Laurent est fortement achalandée augmentant le sentiment d'insécurité des marcheurs et cyclistes.	48,6	2025						126 786 \$											
10 - 03	Sur la rue St-Laurent, malgré la signalisation l'interdisant, les parents s'y stationnent et encourage les enfants à traverser hors intersection.	41,1	2025						83 718 \$											
10 - 04	Discontinuité du lien cyclable de la rue St-Laurent entre le boulevard Lemire et l'école.	37,2	2025						259 962 \$											
10 - 05	Le passage à vélo sous le viaduc de la voie ferrée peut être insécurisant vu les débits et vitesses de circulation élevée sur Lemire.	17,5	2029										270 000 \$							
11 - 01	Le débarcadère d'autobus sur la 14e se trouve dans l'axe principal des marcheurs et parents taxis	26,6	2031												191 898 \$					
11 - 02	Absence de corridor scolaire sur St-Eusèbe alors qu'il y a un déplacement important d'enfants qui s'y fait	11,6	2031												20 700 \$					
11 - 03	Les parents taxis voulant accéder au service de garde sur St-Eusèbe utilisent cette rue au-delà de la capacité et occupent les coins de rue.	16,7	2031												106 860 \$					
11 - 04	Le réseau cyclable ne permet pas de desservir directement l'école notamment dans l'axe de St-Damase puis vers l'école	9,4	2031												211 782 \$					
13 - 01	La configuration abstraite face à l'école permet de nombreux usages incontrôlés ce qui augmente l'imprévisibilité du secteur.	65,6	2022			544 680 \$														
13 - 02	L'intersection Mercure et de la 118e avenue est complexe pour les écoliers et très achalandé par les voitures.	58,4	2023				188 616 \$													
13 - 03	Aucun aménagement permanent, cyclable ou pédestre, ne permet l'accès à l'école en provenance du boulevard St-Joseph.	46,3	2023				989 820 \$													
13 - 04	Absence de trottoir et piste cyclable dans le corridor scolaire de la 118e avenue.	31,1	2027							581 094 \$										
13 - 05	Le sentier menant au boisé Messier n'est pas entretenu en hiver et son exutoire à la rue Fradet est peu sécuritaire	8,0	2034																	443 460 \$

Problématiques			Année projeté	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total	
Prob.	Description de la problématique	Rg. Centile	somme: moyenne:	1 445 339 \$	1 436 454 \$	1 076 520 \$	1 178 436 \$	2 559 600 \$	1 245 972 \$	1 720 374 \$	1 036 242 \$	1 596 252 \$	1 300 164 \$	1 298 391 \$	1 561 041 \$	1 191 274 \$	1 186 934 \$	1 026 762 \$	20 859 755 \$	
								1 539 270 \$					1 379 801 \$					1 252 880 \$	1 390 650 \$	
14 - 01	La rue St-Jean avec un débit véhiculaire important est peu propice aux déplacements actifs. Il en va de même de l'accès à la cour sur cette rue.	66,8	2021		207 054 \$															
14 - 02	L'accès à la cour en provenance de la rue St-Albert oblige les enfants à circuler dans le stationnement du personnel ce qui est peu sécuritaire.	63,3	2021		62 004 \$															
14 - 03	Assurer une modération de la circulation à proximité de l'école à l'intersection St-Jean et St-Marcel.	29,3	2029										132 288 \$							
14 - 04	Sur la rue St-Albert, les besoins importants pour le stationnement véhiculaire peuvent être en conflit avec le débarcadère d'autobus.	28,4	2029										209 376 \$							
15 - 01	Discontinuité du lien cyclable de la rue Marchand en provenance du boulevard Lemire.	24,8	2031												516 150 \$					
15 - 02	La rue Ringuet est inutilement large et ne possède pas de desserte pour les cyclistes qui permettrait de boucler le secteur.	9,7	2031												188 931 \$					
16 - 01	La configuration de la rue Traversy avec une emprise très large et des stationnements à 90° est peu adaptée à la proximité de l'école.	80,1	2020	235 488 \$																
16 - 02	Le feu de circulation de la traverse piétonne sur la route 139 est mal positionné et parfois non respecté.	73,6	2033														600 000 \$			
16 - 03	La circulation de la route 139 est lourde, rapide et dense. De plus aucun lien cyclable ne permet de connecter le boulevard St-Joseph.	62,7	2021		454 218 \$															
16 - 04	L'absence de réseau cyclable conjugué à la circulation rapide et dense du boulevard St-Joseph rend difficile l'accessibilité à l'école.	55,9	2021		468 180 \$															
16 - 05	Absence de trottoir et piste cyclable dans le corridor scolaire de la rue Traversy.	48,7	2028								1 433 496 \$									
16 - 06	L'absence de trottoir sur Marcel-Dorais entre St-Joseph et Traversy empêche l'utilisation de cette rue comme débarcadère d'autobus.	30,5	2022			73 800 \$														
18 - 01	Le stationnement; à la fois utilisé par: le personnel, les autobus adaptés, les parents taxi et les écoliers, est surutilisé.	61,2	2022			40 224 \$														
18 - 02	L'intersection des rues Cockburn et Ringuet est achalandée et les vitesses peuvent parfois être assez élevées.	23,9	2032													13 080 \$				
18 - 03	Plusieurs parents taxis laissent leurs enfants traverser la rue Cockburn hors intersection pour rejoindre l'école.	21,2	2032													37 728 \$				
18 - 04	L'intersection des rues Notre-Dame et Cockburn a un débit élevé et des distances importantes à franchir.	17,9	2031												8 544 \$					
18 - 05	La largeur excessive de la rue Ringuet peut être incitante à passer sur les feux d'autobus; notamment, en sens inverse.	11,1	2031												92 610 \$					
19 - 01	Le stationnement du centre communautaire, fortement utilisé par les parents taxis, n'est pas structuré et permet de nombreux mouvements dangereux	52,1	2022			21 600 \$														
19 - 02	Assurer une modération de la circulation et la durée d'exposition des marcheurs à l'intersection des rues Ringuets et Saint-Pierre.	40,3	2022			176 616 \$														
19 - 03	Aucun réseau cyclable ne dessert l'école de plus la configuration avec stationnement à angle sur St-Alfred est problématique.	37,8	2026							232 332 \$										
19 - 04	La largeur excessive de la rue Ringuet peut être incitante à passer sur les feux d'autobus; notamment, en sens inverse.	29,1	2026							125 592 \$										
19 - 05	Assurer une modération de la circulation et la durée d'exposition des marcheurs à l'intersection des rues Ringuets et Saint-Alfred.	28,9	2026							44 832 \$										
19 - 06	L'accès à la cour en provenance de St-Alfred via le stationnement de la garderie pose des problèmes; notamment, de visibilité	25,4	2026							34 320 \$										
19 - 07	Assurer une modération de la circulation et la durée d'exposition des marcheurs à l'intersection des rues Notre-Dame et Saint-Alfred.	23,7	2026							155 592 \$										
19 - 08	Améliorer l'accessibilité vélo à l'école en connectant les voies cyclables des rues Notre-Dame et Pelletier à l'école via la rue Saint-Alfred.	6,5	2026							219 600 \$										

Problématiques			Année projeté	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total	
Prob.	Description de la problématique	Rg. Centile	somme: moyenne:	1 445 339 \$	1 436 454 \$	1 076 520 \$	1 178 436 \$	2 559 600 \$	1 245 972 \$	1 720 374 \$	1 036 242 \$	1 596 252 \$	1 300 164 \$	1 298 391 \$	1 561 041 \$	1 191 274 \$	1 186 934 \$	1 026 762 \$	20 859 755 \$	
								1 539 270 \$					1 379 801 \$					1 252 880 \$	1 390 650 \$	
20 - 01	Sur la rue Goupil, séparer physiquement le débarcadère d'autobus du stationnement sur rue et baliser une traverse sur rue.	30,5	2027								41 196 \$									
20 - 02	La circulation de transit est dense et rapide sur la rue Jogue entre les boulevards St-Joseph et Lemire.	25,9																		
20 - 03	La configuration sur Saint-Thomas en voie désignée n'est pas la plus adaptée à l'environnement avec plusieurs voitures.	17,1	2031												223 566 \$					
20 - 04	Le lien actif entre les écoles St-Simon et l'Aquarelle serait à bonifier, notamment en période hivernale avec l'entretien des trottoirs.	16,0													0					
32 - 01	L'accès au stationnement du personnel et débarcadère de parent est problématique vu la densité de circulation et la visibilité limitée.	84,8	2020	120 672 \$																
32 - 02	Discontinuité du trottoir sur la rue Victorin à partir de la rue du Tisserand obligeant les écoliers à marcher dans la rue.	51,7	2022			36 000 \$														
32 - 03	Le choix d'aménagement d'une bande cyclable bidirectionnel n'est pas adapté à ce secteur et est souvent non respecté.	42,0	2025						672 300 \$											
32 - 04	Améliorer l'accès à l'école via la piste cyclable existante permettrait de séparer les différents usages et maximiserait la sécurité.	39,5	2028									24 516 \$								
32 - 05	Il est difficile de rejoindre le brigadier sur Foucault en provenance des rues Chapdelaine et Goulet.	31,0	2028									138 240 \$								
32 - 06	Le débarcadère d'autobus est sous-utilisé alors que la pression des parents taxis est énorme.	13,8																		
38 - 01	L'absence de trottoir sur la rue Vivaldi vers St-Damase oblige de très nombreux élèves à marcher dans la rue.	100,0	2020	189 000 \$																
38 - 02	Les deux accès au stationnement du personnel permettent un transit et augmente la pression sur l'intersection Vivaldi et du Faubourg.	89,4	2020	91 044 \$																
38 - 03	La configuration de la rue du Chancelier pourrait être maximisée et permettre l'aménagement d'un lien cyclable et l'ajout du débarcadère d'autobus	85,9	2020	85 320 \$																
38 - 04	La piste cyclable sur St-Laurent est trop étroite et peu confortable avec les dénivellés importants imposés par les entrées charretières.	53,8	2032													918 000 \$				
38 - 05	Absence de trottoir ou piste cyclable dans le corridor scolaire de la rue Bertrand.	44,2	2027								216 000 \$									
38 - 06	L'aménagement d'un lien cyclable sur Saint-Damase permettrait de boucler le secteur et améliorer l'accessibilité à l'école.	43,0	2029										688 500 \$							
38 - 07	Sur de la Commune, les écoliers situés au nord de celle-ci peuvent difficilement rejoindre la piste multifonctionnelle au sud.	36,5	2030											672 000 \$						
38 - 08	La configuration des voies cyclables de l'intersection du Chancelier et St-Laurent est problématique puisque les voies ne sont pas alignées.	30,3	2025						61 296 \$											
38 - 09	Aménager une piste cyclable sur le terrain de l'école permettrait un accès direct plus efficace et sécuritaire.	28,4	2025						41 910 \$											
39 - 01	La rue Deblois qui constitue un des principaux axes du corridor scolaire ne dispose pas de trottoir.	88,0	2020	351 000 \$																
39 - 02	L'intersection Deblois et Forest est non structurée et l'absence d'aménagement pour les piétons et cyclistes les rend vulnérables.	71,5	2020	57 864 \$																
39 - 03	Absence de trottoir et piste cyclable dans le corridor scolaire de la rue Brouillette.	65,3	2024					2 559 600 \$												
39 - 04	Absence de lien cyclable menant directement à l'école en provenance de la rue Forest.	51,5	2022			183 600 \$														
39 - 05	L'ajout probable d'un centre communautaire et d'une école secondaire suggère le maillage hors chaussée du réseau cyclable.	6,4	2034																224 370 \$	

Bibliographie

- Code de la sécurité routière, **gouvernement du Québec**, tel que consulté sur le site Internet legisquebec.gouv, janvier 2020
- Et si la beauté rendait heureux, **Pierre Thibault et François Cardinal**, Les éditions La Presse, 2016
- Extrait du Projet de loi n°40, tel que consulté sur le **site Internet de l'Assemblée nationale du Québec**, février 2020
- Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville?, **Paul Lewis et Juan Torres**, Revue internationale numéro 12, printemps 2010
- Montréal à vélo (1), **Patrick Lagacé**, La presse, juin 2019
- Plan de mobilité durable 2020-2040, **Ville de Drummondville**, septembre 2019
- Programme de certification pour les organisations Vélo sympathique, tiré du **site Internet de Vélo Québec**, janvier 2019
- Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec, **Direction du développement des individus et des communautés**, Institut national de santé publique du Québec, Avril 2011
- Un policier-épouvantail réduit les excès de vitesse à Coquitlam, **site Internet de Radio-canada**, mai 2019



UNE RÉALISATION DE:



Réseaux plein air Drummond

1985, boul. Foucault, Drummondville
(819) 477-5995

info@reseauxpleinair.com