



# PLAN DE DÉPLACEMENT SCOLAIRE

École du Grand-Boisé



Version finale

Présenté à l'école du Grand-Boisé

Janvier 2025

# AVANT PROPOS

## MOBI-O, VOTRE CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

### Notre mission

MOBI-O, le Centre de gestion des déplacements (CGD) de l'Outaouais et de l'Abitibi-Témiscamingue, est un organisme sans but lucratif (OSBL) qui a pour mission de stimuler la mobilité durable en Outaouais et en Abitibi-Témiscamingue.

Pour réaliser sa mission, MOBI-O propose deux gammes de services complémentaires aux clientèles d'affaires, institutionnelles et citoyennes ainsi qu'à tous les autres générateurs de déplacements de son territoire :

**1. Service d'expertise-conseil et d'accompagnement en gestion des déplacements** qui a pour but de faciliter la mobilité durable des employés, des bénéficiaires et des clientèles aux différents pôles d'activité.

**2. Initiatives de mobilisation et de sensibilisation** en mobilité durable visant à réduire l'utilisation de l'auto solo par la promotion des solutions de mobilité durable telles que la marche, le vélo, le transport collectif, le covoiturage et l'autopartage.

## CRÉDITS

### Coordination

**Maxime Rose-Pelletier**, Conseiller en mobilité durable

### Rédaction, cartographie et traitement de données

**Maxime Rose-Pelletier**, Conseiller en mobilité durable

**Rémi Gaillac**, Chargé de projets en mobilité durable

**Olivier Viger Beaudin**, Conseiller en mobilité durable

**Javier Enrique Salom**, Chargé de projets en mobilité durable

### Supervision et révision

**Émilie Rachiele-Tremblay**, Directrice générale adjointe

### **NOTE IMPORTANTE**

L'équipe de MOBI-O fait le choix d'inclure toute personne dans ses productions écrites. Dans ce but, les règles édictées par le Guide de rédaction épïcène de l'Union des Municipalités du Québec ont été suivies pour la rédaction du présent document.

MOBI-O expose dans le présent rapport des pistes d'action soigneusement analysées. Cependant, il est important de noter que les documents présentés ne sont pas des documents d'ingénierie et ne peuvent être utilisés comme base pour entreprendre des travaux de construction. La portée de notre mandat ne comprend pas la conception détaillée, la préparation de plans et devis, ni la réalisation des calculs de faisabilité approfondis nécessaires à la mise en œuvre des travaux. Il est impératif de confirmer la validité des documents fournis, ainsi que la faisabilité des interventions proposées, lors de l'élaboration des plans détaillés par les organisations concernées ou par des entreprises qu'elles mandateront. Ces entités devront respecter scrupuleusement les dispositions spécifiques des lois et règlements en vigueur pour la réalisation des travaux projetés.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>2</b>
1.1	L'activité physique et le transport actif chez les jeunes	2
1.2	Culture des déplacements actifs domicile-école en Outaouais	3
1.3	Facteurs qui influencent les habitudes de déplacement	4
1.3.1	Configuration urbaine	5
1.3.2	Aménagement des rues	5
1.3.3	Sentiment de sécurité	5
1.3.4	Circulation automobile	6
1.3.5	Organisation scolaire	7
<b>2</b>	<b>Méthodologie</b>	<b>8</b>
2.1	Collecte de données	8
2.1.1	Questionnaire à la direction	8
2.1.2	Sondage aux parents	8
2.1.3	Marche exploratoire	9
2.2	Structure du plan de déplacement scolaire	9
<b>3</b>	<b>Portrait de l'école et de ses abords</b>	<b>10</b>
3.1	Description générale du milieu	10
3.1.1	Bassin scolaire et districts	10
3.2	Portrait de l'école	12
3.2.1	Fiche caractéristique de l'école	12
3.2.2	Localisation des élèves de l'école	13
3.2.3	Terrain de l'école et accessibilité	14
<b>4</b>	<b>Habitudes de déplacement des élèves</b>	<b>15</b>
4.1	Caractéristiques générales et limites du sondage	15
4.2	Profil des élèves et répartition des parts modales	15
4.2.1	Distances domicile-école	15
4.2.2	Modes de transport privilégiés	17
4.3	Intérêt pour les modes de déplacement actifs	17
4.3.1	Présence de brigadiers et brigadières	18
4.3.2	Intérêt pour une formation offerte aux élèves	18
4.3.3	Intérêt pour un service de type Trottibus ou Cyclobus	19
<b>5</b>	<b>Enjeux et pistes de solutions</b>	<b>20</b>
5.0	GÉNÉRAL	22
5.1	DÉBARCADÈRE DES PARENTS - ÉCOLE DU GRAND-BOISÉ	24
5.2	STATIONNEMENTS POUR VÉLOS – ÉCOLE DU GRAND-BOISÉ	26
<b>6</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>27</b>
	<b>ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE INTERNE</b>	<b>31</b>
	<b>ANNEXE 2 : SONDAGE AUX PARENTS</b>	<b>37</b>



## Table des figures, cartes et tableaux

### Figures

Figure 1 : Évolution du nombre d'élèves se rendant à l'école à pied ou à vélo (Accès transports viables et Vivre en ville, 2016).....	3
Figure 2 : Proportion des différents modes de déplacement pour les jeunes de l'Outaouais (secondaire et 3 <sup>e</sup> cycle de primaire) (Comité régional des partenaires de l'Enquête EN FORME – Outaouais, 2018)4	
Figure 3 : Renversement du cercle vicieux de l'insécurité aux abords des écoles (Accès transports viables et Vivre en ville, 2016).....	6
Figure 4 : Répartition des distances à parcourir entre le lieu de résidence et l'école du Grand-Boisé selon les réponses au sondage, année scolaire 2023-2024 .....	15
Figure 5 : Appréciation des parents d'élèves concernant les déplacements actifs pour se rendre à l'école .....	16
Figure 6 : Modes de transports privilégiés durant la saison estivale (année scolaire 2023-2024) .....	17
Figure 7 : Modes de transports privilégiés durant la saison hivernale (année scolaire 2023-2024).....	17
Figure 8 : Probabilités qu'un parent permette à son enfant de se rendre en mobilité active si des brigadier-es juvéniles ou adultes sécurisent le parcours vers l'école .....	18
Figure 9 : Intérêt pour une formation offerte aux élèves afin qu'ils puissent se déplacer de façon autonome et sécuritaire en transport actif (ex. : Cycliste averti, Piéton averti) .....	18
Figure 10 : Intérêt pour la participation des élèves à un service pédestre ou cycliste comparable au Trottibus ou Cyclobus.....	19

### Cartes

Carte 1 : Localisation de l'école du Grand-Boisé sur le territoire de la municipalité de Chelsea .....	10
Carte 2 : Limites du bassin scolaire de l'École du Grand-Boisé .....	11
Carte 3 : Localisation des élèves de l'école du Grand-Boisé.....	13
Carte 4 : Fonctionnement du terrain de l'école du Grand-Boisé .....	14
Carte 5 : Localisations des enjeux .....	21

### Tableau

Tableau 1 : Description de l'école (données fournies par la direction) .....	12
--	----



## MISE EN CONTEXTE

L'identification des principaux enjeux aux déplacements durables et sécuritaires autour de l'école du Grand-Boisé a été réalisée par des activités menées en collaboration avec l'école et la municipalité de Chelsea telles que : une collecte de données cartographiques, un questionnaire à la direction, un sondage aux parents d'élèves et la réalisation de marches exploratoires.

En bref, ce rapport fait ressortir que certains aspects du terrain de l'école pourraient profiter d'un aménagement qui priorise et sécurise les déplacements actifs des élèves. À la suite d'une revue de littérature et de la description de la méthodologie employée, ce rapport présente :

- Un portrait de l'école et de ses abords ;
- Les résultats du sondage qui présente les habitudes de déplacement des élèves ;
- Les enjeux de déplacement identifiés ;
- Les pistes de solutions préconisées par MOBI-O.



# 1 Introduction

## 1.1 L'activité physique et le transport actif chez les jeunes

Au Canada, la sédentarité représente un enjeu de santé publique majeur, en particulier pour les jeunes de 5 à 17 ans. Le rapport *Soyons actifs* de 2018 indique que, bien que la distance joue un rôle clé dans le transport actif, seuls 3 % des enfants et adolescents optent pour la marche ou le vélo pour des trajets de cinq minutes ou moins vers l'école (ASPC, 2018). En Outaouais, comme au niveau national, plus des deux tiers des jeunes (63 %) de 12 à 17 ans n'atteignent pas les recommandations en matière d'activité physique (Québec en forme, 2018).

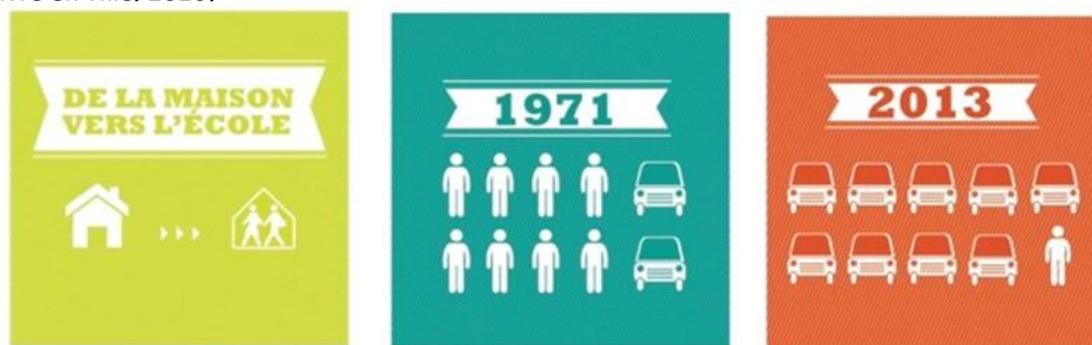
L'activité physique constitue un élément essentiel au bien-être et à la qualité de vie de nos collectivités. Le développement de milieux de vie favorables à la pratique d'activités physiques quotidiennes est donc primordial.

Effectuer ses déplacements à pied ou à vélo est une excellente façon d'adopter un mode de vie physiquement actif. Cela permet une pratique régulière de l'activité physique quotidienne ainsi qu'un gain de temps, combinant sport et déplacement utilitaire.

Le transport actif désigne toute forme de déplacement où l'énergie est fournie par l'être humain, principalement la marche et le vélo, à condition que le déplacement soit effectué pour un motif utilitaire, c'est-à-dire dans le but de se rendre à une destination (Agence de la santé publique du Canada, 2017).

L'adoption du transport actif durant l'enfance constitue une assise solide pour le maintien de saines habitudes de vie au cours de l'âge adulte. Or, les dernières années ont montré une chute alarmante de la proportion d'élèves effectuant leurs déplacements domicile-école en transport actif : huit élèves sur dix (8/10) se déplaçaient à pied ou à vélo il y a une cinquantaine d'années, contre un sur dix (1/10) de nos jours (Kino Québec, s.d.).

Figure 1 : Évolution du nombre d'élèves se rendant à l'école à pied ou à vélo (Accès transports viables et Vivre en ville, 2016)



En parallèle de ce constat, seulement 12 % des enfants canadiens atteignent les *Directives canadiennes en matière d'activité physique* qui sont de 60 minutes d'activité physique journalière d'intensité modérée à élevée pour les jeunes de 5 à 12 ans (Jeunes en forme Canada, 2010). Pourtant, les risques liés à l'inactivité physique, comme le développement d'embonpoint et d'obésité, de diabète et de maladies cardiovasculaires, sont bien connus. L'adoption du transport actif pour les déplacements domicile-école contribue donc à l'atteinte des *Directives canadiennes en matière d'activité physique*, autant durant l'enfance qu'une fois à l'âge adulte.

La *Stratégie nationale de transport actif* du Canada démontre les avantages du transport actif : 20 à 30 minutes de marche quotidienne peuvent améliorer le bien-être physique et mental et contribuer à la prévention de la dépression (Infrastructure Canada, 2021). Cette stratégie a également conduit à la création du *Fonds pour le transport actif* du Canada, qui met de l'avant les bénéfices environnementaux importants du transport actif, incluant la réduction de la congestion routière, l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution de la pollution sonore et la baisse des émissions de gaz à effet de serre (Infrastructure Canada, 2021).

## 1.2 Culture des déplacements actifs domicile-école en Outaouais

Selon l'*Enquête En Forme-Outaouais* réalisée en 2018, seulement 37 % des jeunes en Outaouais respectent le niveau d'activité physique recommandé pour assurer une croissance et un développement optimal. Les données de la région de l'Outaouais montrent qu'en hiver, 20 % des élèves du secondaire et du 3<sup>e</sup> cycle du primaire utilisent un transport actif, contre 74 % en autobus et 24 % en automobile (Comité régional des partenaires de l'Enquête EN FORME – Outaouais, 2018).

Figure 2 : Proportion des différents modes de déplacement pour les jeunes de l'Outaouais (secondaire et 3<sup>e</sup> cycle de primaire) (Comité régional des partenaires de l'Enquête EN FORME – Outaouais, 2018)

MODES DE TRANSPORT (SOUVENT OU TOUJOURS)	AUTOMNE ET PRINTEMPS	HIVER
<b>Transport actif (total)**</b>	<b>27 %</b>	<b>20 %</b>
À pied	23 %	20 %
À bicyclette	6 %	1 %
D'une autre façon active (planche à roulettes, patins à roues alignées, trottinette, etc.)	3 %	1 %
<b>En autobus (autobus scolaire, de la ville, berlines, transport adapté)</b>	<b>55 %</b>	<b>74 %</b>
<b>D'une autre façon motorisée (total)**</b>	<b>21 %</b>	<b>24 %</b>
En automobile	19 %	24 %
À mobylette, scooter ou moto	3 %	-

Il est à noter que la somme des pourcentages des modes de transport de la *Figure 2* est supérieure à 100 % puisque les personnes répondantes pouvaient sélectionner plusieurs choix de réponse simultanément. Cela dit, les données témoignent d'une légère augmentation de la part modale du transport actif auprès des jeunes dans les dernières années.

Certains facteurs peuvent favoriser le changement vers des modes de transports actifs, entre autres, l'amélioration des conditions de déplacement au sein des quartiers et autour des écoles. Celle-ci est un courant de fond auquel adhèrent plusieurs administrations publiques, dont la municipalité de Chelsea. Cette démarche vise à rééquilibrer l'espace public au profit des personnes les plus vulnérables, notamment celles piétonnes et cyclistes, et donc d'avoir un impact sur les modes de transport choisis pour les déplacements des élèves.

### 1.3 Facteurs qui influencent les habitudes de déplacement

La décision des parents des modes de transport pour les déplacements domicile-école de leurs enfants est le résultat d'un ensemble de facteurs. C'est sur l'ensemble des facteurs qu'il est nécessaire d'agir pour créer des environnements favorables à l'adoption de saines habitudes de vie, afin d'augmenter le recours aux modes de transport actif et améliorer la santé et la qualité de vie de la population.

Ces facteurs sont importants, puisqu'ils justifient notamment les pistes d'actions émises dans le présent plan de déplacements scolaires, le but premier demeurant l'augmentation du nombre d'élèves se déplaçant activement et sécuritairement dans leur quartier et pour se rendre à l'école. Les facteurs cités ci-dessous sont tirés des plans de déplacement scolaire réalisés par les organismes Accès transports viables et Vivre en Ville (2016).

### 1.3.1 Configuration urbaine

La façon dont un quartier est aménagé influence directement les habitudes de déplacement des personnes. Par exemple, la densité (la proximité des habitations), la diversité des activités disponibles (commerces, logements, loisirs), et la facilité de se déplacer à pied ou à vélo jouent un rôle important. Dans un quartier dense, où les rues sont bien organisées et où on trouve différents types d'activités, les gens sont plus enclins à se déplacer de manière active, comme en marchant ou en prenant leur vélo. À l'inverse, un quartier périurbain, avec peu de services et des rues moins connectées, incite davantage l'utilisation de la voiture. L'aménagement d'un quartier influence donc la façon dont les enfants de 6 à 12 ans se déplacent pour aller à l'école (D'Haese et coll., 2015)<sup>1</sup>.

### 1.3.2 Aménagement des rues

Au Québec, les rues sont souvent conçues pour répondre de manière quasi exclusive aux besoins des automobiles, au détriment des autres modes de transport, en particulier des modes actifs. Miser sur l'aménagement des rues à échelle humaine permet de redonner la priorité aux personnes piétonnes, cyclistes et à mobilité réduite, tout en assurant leur sécurité et leur convivialité.

### 1.3.3 Sentiment de sécurité

Le sentiment de sécurité constitue aussi un facteur clé dans le choix de la marche ou du vélo pour se rendre à l'école. On parle ici de sentiment puisqu'il existe souvent un écart plus ou moins grand entre l'insécurité perçue et l'insécurité réelle ; chaque individu ayant une perception subjective de sa sécurité en fonction de son expérience socioculturelle particulière.

Cet écart de perception des dangers est plus prononcé chez les enfants compte tenu de leur stade de développement cognitif. L'évaluation de la vitesse et la distance des automobiles sont des tâches complexes pour les 11 ans et moins. Il leur est donc plus difficile pour eux de faire des choix sécuritaires lors de leurs déplacements (NSPQ, 2011). Il est donc crucial de créer des conditions dans lesquelles il devient pratiquement impossible pour l'enfant de ne pas faire des choix sécuritaires (approche *Vision Zéro*).

À l'inverse, les parents ont tendance à percevoir la sécurité des trajets comme inférieure à la réalité, ce qui les pousse souvent à restreindre les déplacements actifs de leurs jeunes enfants (âgés de 3 à 12 ans) et à privilégier l'automobile (Zougheibe et coll., 2021). Toutefois, lorsque l'environnement est perçu comme sécurisant, ils sont davantage disposés à accepter un certain niveau de risque, favorisant ainsi l'autonomie des enfants (Trécourt, 2022). Au Québec, le dépôt des enfants directement devant la porte de l'école découle de la perception d'insécurité des parents malgré des environnements considérés comme sécuritaires, contribuant ainsi au phénomène connu sous le nom de « syndrome de la porte » (CISSS Bas-Saint-Laurent, 2024).

---

<sup>1</sup> Les pistes d'amélioration portant sur l'aménagement des rues aux alentours de l'école sont toutes concentrées dans la section 6 du *Plan local de déplacement du chemin Scott à Chelsea* étant donné qu'elles impliquent principalement les instances gouvernantes.

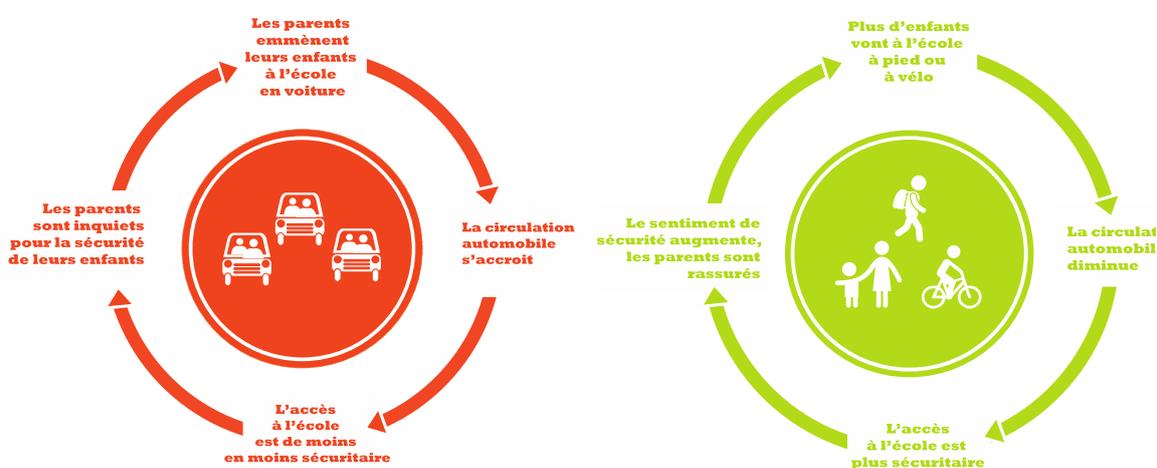
### 1.3.4 Circulation automobile

La circulation automobile a un impact important et complexe sur les choix des modes de déplacement des individus. Cette complexité est abordée par les points ci-dessous.

#### Syndrome de la porte

Devant le nombre croissant de véhicules aux abords des écoles, de nombreux parents décident à leur tour de reconduire leurs enfants à l'école en voiture, ce qui contribue à augmenter davantage la circulation automobile (Royer A., Manceau L.M., Gilbert G., 2011). Afin d'améliorer le sentiment de sécurité aux abords des écoles, il faut renverser ce cercle vicieux (*Figure 3*) en ramenant les élèves à pied et à vélo sur le chemin de l'école et en diminuant le recours aux modes motorisés pour les déplacements domicile-école.

Figure 3 : Renversement du cercle vicieux de l'insécurité aux abords des écoles (*Accès transports viables et Vivre en ville, 2016*)



#### Risque de collision

Selon l'INSPQ (2022) « Au Québec, entre les années 2017 et 2021, on estime que 81 enfants âgés de 5 à 12 ans ont été blessés par un véhicule motorisé, comme piéton-es (47) ou cyclistes (34), en moyenne à chaque année lors des heures habituelles de déplacements entre la maison et l'école ». Bien que ces chiffres soient préoccupants, ils révèlent une diminution significative par rapport à la période 2003-2007, où environ 173 enfants de la même tranche d'âge étaient blessés annuellement, dont 112 comme piéton-es et 61 comme cyclistes (INSPQ, 2015).

Malgré l'amélioration des bilans annuels, il est nécessaire de doubler les efforts afin d'atteindre l'objectif de zéro collision lors de déplacements scolaires et il est également important de revoir les risques associés à la vitesse dans les zones scolaires : « Dans plus de 90 % des cas, il s'agit de blessures légères (blessures ne nécessitant pas d'hospitalisation). La majorité des piéton-es et des cyclistes ont été blessés en secteur résidentiel et une proportion importante en périphérie de l'école. Lorsqu'ils ont été blessés, la plupart d'entre eux étaient sur la chaussée, le plus souvent à une intersection, mais également entre deux intersections. Ces données concernent uniquement les blessures impliquant un véhicule motorisé en mouvement sur la voie publique » (INSPQ, 2022).

### **Vitesse de circulation**

La vitesse de circulation dans les rues avoisinant l'école joue également un rôle important sur le sentiment de sécurité. La vitesse de circulation est directement liée à la distance de freinage, la vitesse d'impact et donc à la gravité des collisions. Une réglementation sur les limites de vitesse, accompagnée d'aménagements favorisant une diminution des vitesses pratiquées ainsi qu'une séparation des usages sont essentiels au renforcement du sentiment de sécurité et à la sécurité des usager·ères. Ainsi, le gouvernement du Québec recommande une vitesse réduite autour des écoles, inférieure à 30 km/h. Certaines municipalités, comme Saint-Lambert, ont même instauré une limite de 20 km/h dans les zones scolaires (Saint-Lambert, 2023).

### **Mise en valeur des trajets scolaires**

La présence de brigadiers et brigadières aux intersections achalandées, une signalisation identifiant le trajet scolaire et l'organisation de petits groupes d'élèves marcheurs (trottibus) ou cyclistes (cyclobus) pouvant être accompagnés d'adultes sont d'autres façons d'améliorer la sécurité du trajet.

### **Habitudes de vie et normes sociales**

La voiture individuelle est fortement valorisée dans notre société et transmet une image de réussite sociale et de liberté. Elle est souvent perçue comme rapide et indispensable en raison des distances de déplacement, des contraintes familiales, des horaires de travail, de matériels à transporter, etc. (Laviolette, 2022). Pourtant, le transport actif apporte lui aussi ses avantages et ses bénéfices, notamment la diminution des risques d'obésité de 4,8 % par kilomètre marché par jour (Frank et coll., 2004), ou encore permet d'éviter les coûts liés à l'utilisation d'une voiture estimés en moyenne à 9 500 \$ par année (CAA Québec, 2013). Des efforts de sensibilisation et d'éducation doivent être faits afin de faire progresser les normes sociales vers une revalorisation du transport actif pour nos collectivités.

#### **1.3.5 Organisation scolaire**

Les habitudes de déplacement des élèves sont fortement dépendantes de la localisation de l'école par rapport au domicile. Les choix des écoles (ex. : cycles séparés en édifices distincts), la délimitation des bassins scolaires et l'aire de desserte du transport scolaire ont un impact important sur le recours aux modes de transport motorisés. De plus, la nécessité pour les parents d'accompagner ou de récupérer leur enfant au service de garde est un frein courant aux déplacements actifs.

## 2 Méthodologie

Depuis 2007, 62 plans de déplacement scolaire (PDS) ont été réalisés en Outaouais. L'organisme MOBI-O contribue à cette démarche depuis 2016 et a déjà élaboré une trentaine de ces plans.

Les PDS sont réalisés sur une base participative et collaborative. Les diverses étapes permettant leur réalisation sont décrites dans la présente section du rapport. Pour rappel, quatre objectifs principaux structurent les plans :

- Comprendre les habitudes de déplacement des élèves ;
- Cerner les limites et obstacles aux déplacements actifs des élèves ;
- Recueillir les commentaires et suggestions visant l'amélioration des conditions de déplacement ;
- Proposer des pistes d'actions visant l'amélioration des conditions de déplacement aux abords des écoles.

### 2.1 Collecte de données

La méthodologie utilisée pour la réalisation du plan s'appuie sur une étude qualitative et quantitative des conditions et des habitudes de déplacement dans le quartier. Elle est effectuée sur la base d'une collecte de différentes données provenant de sources complémentaires.

#### 2.1.1 Questionnaire à la direction

Un questionnaire interne (voir ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE INTERNE) a été distribué à la direction de l'école afin de récolter des informations liées aux déplacements collectifs et actifs des élèves, notamment : les données sur l'école, l'identification de problématiques, de projets et d'initiatives antérieures et en cours en lien avec les déplacements, et de l'information qualitative sur la situation de l'école et les enjeux de déplacement vécus.

#### 2.1.2 Sondage aux parents

Un sondage (ANNEXE 2 : SONDAGE AUX PARENTS) a été distribué aux parents de l'école et était disponible en français et en anglais. Ses objectifs étaient les suivants :

- Identifier des mesures à mettre en place afin de sécuriser les déplacements domicile-école à pied et à vélo ;
- Mettre de l'avant des moyens pour maintenir et encourager l'adoption du transport actif chez les élèves du primaire ;
- Amorcer un travail concerté pour susciter le déploiement d'aménagements et de mesures qui améliorent la sécurité des déplacements domicile-école à pied et à vélo.

Le lien électronique du sondage a été diffusé par l'école aux parents dont les communications se font principalement par courriel.

### 2.1.3 Marche exploratoire

La marche exploratoire vise à collecter des données sur les conditions de déplacement des élèves en temps réel et à même le terrain. Cette marche s'effectue avec plusieurs personnes invitées, ayant des connaissances sur les enjeux qui seront potentiellement rencontrés. Elle permet de valider les informations recueillies lors des étapes précédentes du projet et de finaliser l'évaluation des enjeux selon trois catégories : les tronçons à l'étude, les intersections et le terrain de l'école.

Les conseillères et conseillers municipaux du secteur, le maire de la municipalité, le personnel de l'école ainsi que toute personne que la direction pourrait inclure ont été invité-es à parcourir un itinéraire autour de l'école.

La marche exploratoire de l'école du Grand-Boisé a eu lieu le 14 mai 2024. En plus de l'équipe d'expertise-conseil de MOBI-O, cinq personnes invitées étaient présentes lors de la marche :

- Marc Sauvé, professeur d'éducation physique à l'école du Grand-Boisé ;
- Dominique Labrie, conseiller municipal du district 2 de la municipalité de Chelsea ;
- Marc-Antoine Biron, directeur du service des travaux publics, des infrastructures et de la mobilité durable de la municipalité de Chelsea ;
- Pierre Guénard, maire de la municipalité de Chelsea ;
- Gerry Godsoe, Sentiers Chelsea Trails.

## 2.2 Structure du plan de déplacement scolaire

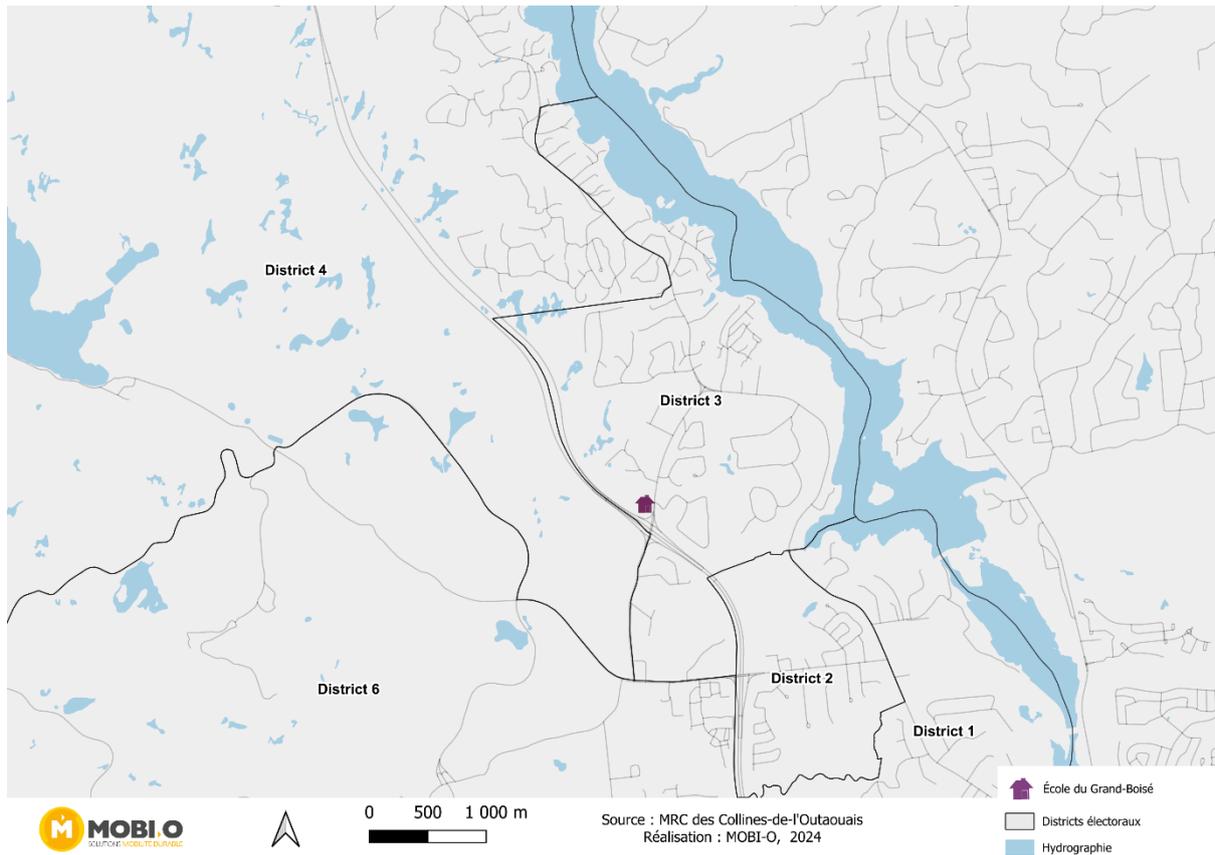
Le plan de déplacement scolaire comporte un portrait de l'école et de ses abords et les résultats du sondage aux parents qui présentent les habitudes de déplacement des élèves. Ces sections sont suivies du diagnostic des différents enjeux et besoins qui ont été identifiés durant les différentes phases de collecte de données. Enfin, pour chacun de ces enjeux et besoins identifiés, des pistes de solutions et un échéancier sont proposés et des partenaires sont identifiés.

## 3 Portrait de l'école et de ses abords

### 3.1 Description générale du milieu

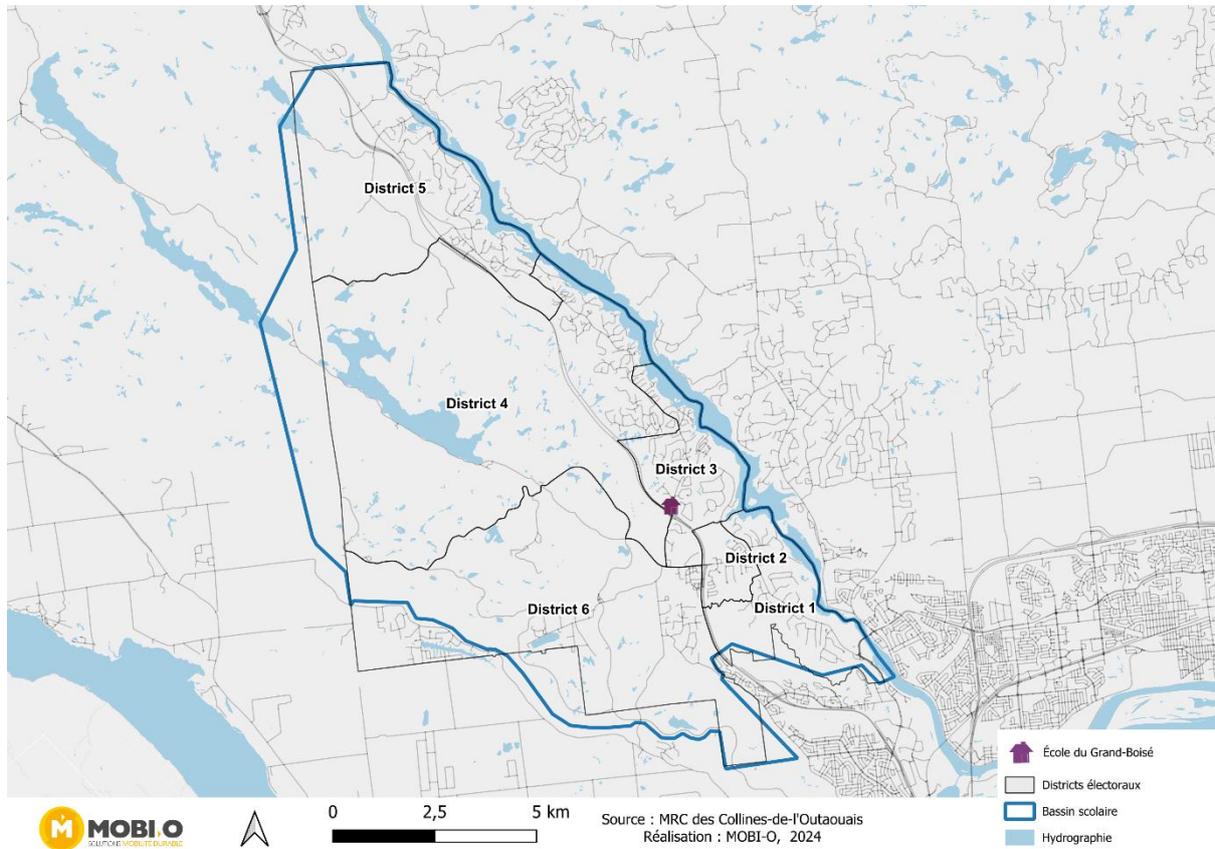
#### 3.1.1 Bassin scolaire et districts

L'école se situe au 135 chemin Scott, dans le district électoral 3 de la municipalité de Chelsea, à la limite du district électoral 4 (Carte 1).



Carte 1 : Localisation de l'école du Grand-Boisé sur le territoire de la municipalité de Chelsea

Comme l'illustre la *Carte 2* ci-dessous, le bassin scolaire de l'école s'étend sur pratiquement l'entièreté de la municipalité de Chelsea à l'exception du secteur Hollow Glen, situé à l'ouest du district 6.



*Carte 2 : Limites du bassin scolaire de l'École du Grand-Boisé*

## 3.2 Portrait de l'école

### 3.2.1 Fiche caractéristique de l'école

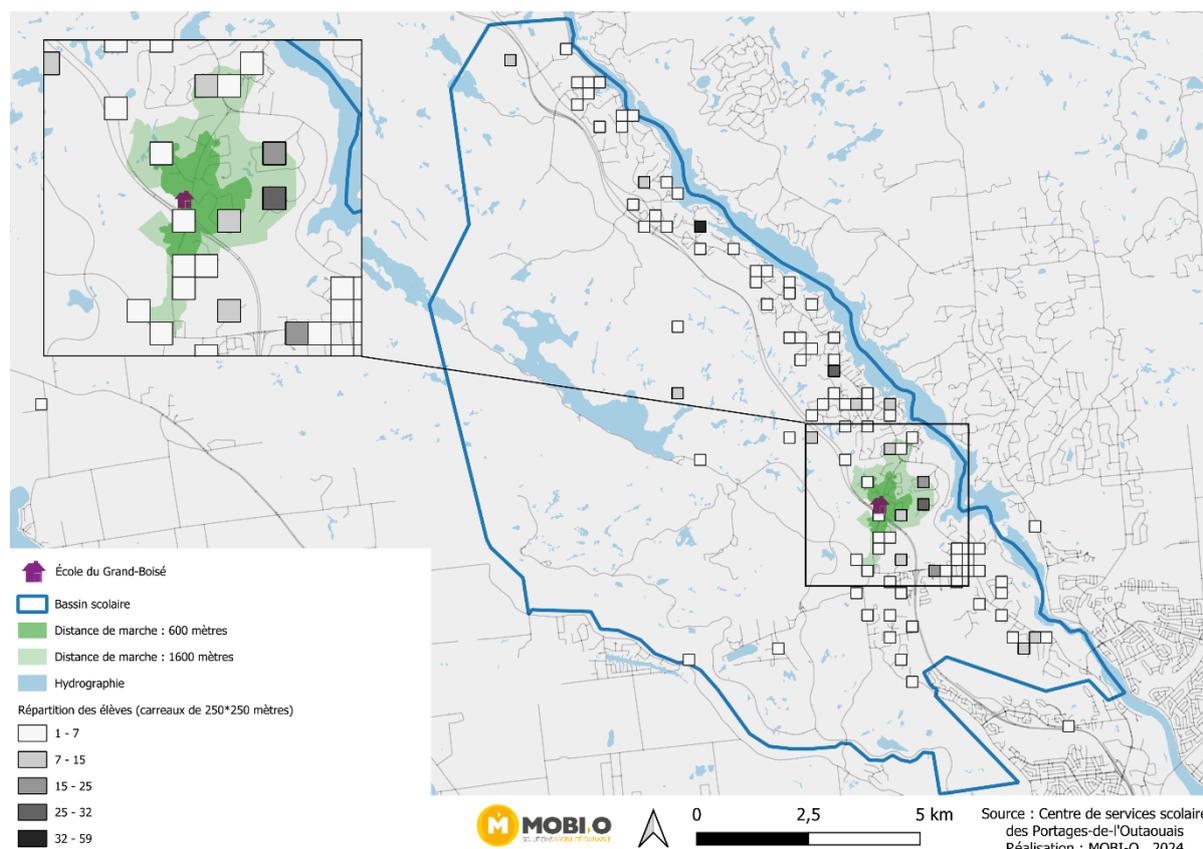
L'école rassemble 501 élèves et 37 membres du personnel pour l'année scolaire 2023-2024. Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques générales de l'école.

Tableau 1 : Description de l'école (données fournies par la direction)

Nom de l'école :	École du Grand-Boisé	
Centre de services scolaires :	Centre de services scolaire des Portages-de-l'Outaouais (CSSPO)	
Direction de l'école :	Caroline Saumure	
Adresse :	135 chemin Scott, Chelsea, QC J9B 1R6	
Type d'école :	École de quartier	
Nombre d'élèves :	501	
Membres du personnel :	37	
Nombre d'élèves bénéficiant du transport scolaire :	371	
Nombre de véhicules de transport scolaire :	Matin :	5 autobus
	Soir :	6 autobus
Potentiel d'élèves marcheurs et cyclistes estimé par l'école :	Très peu (infrastructures non sécuritaires)	
Nombre de brigadiers adultes :	0 adulte	
Nombre de brigadiers élèves :	0 élève	

Il est à noter que la CSSPO fournit gratuitement le transport scolaire à tous les élèves de l'école du fait de leur éloignement géographique et du manque d'infrastructure de transport actif permettant aux élèves de se déplacer sécuritairement vers l'école. Ainsi, 74 % des élèves se déplacent en transport scolaire pour se rendre à l'école.

### 3.2.2 Localisation des élèves de l'école



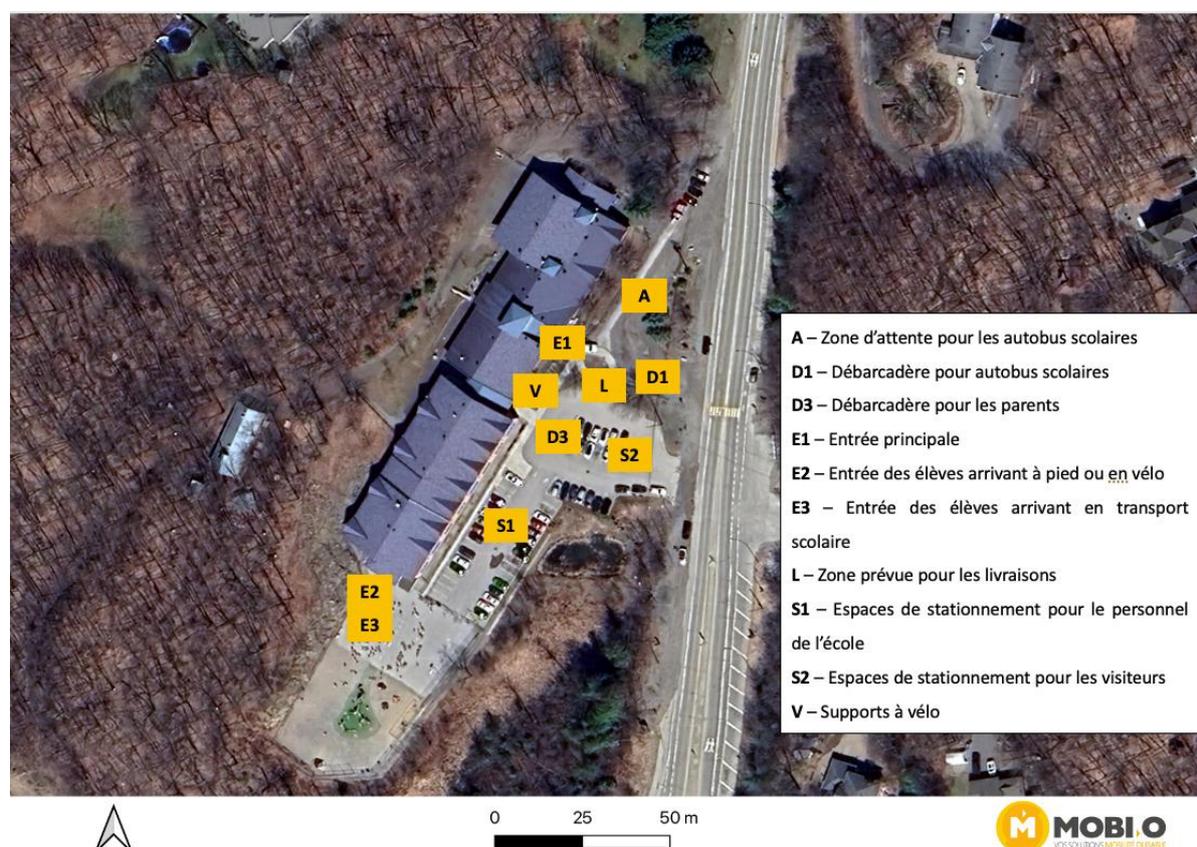
Carte 3 : Localisation des élèves de l'école du Grand-Boisé

La **Carte 3** ci-dessus montre la distribution géographique des élèves de l'école à partir des codes postaux associés à leur domicile. Les carrés blancs indiquent les plus faibles concentrations d'élèves tandis que les carrés noirs mettent en évidence les plus fortes concentrations.

La politique de transport scolaire du Centre de services scolaire des Portages-de-l'Outaouais calcule ces distances selon le chemin public le plus court entre l'école et le domicile, incluant les chemins piétonniers. Selon cette politique, la distance maximale de marche entre l'école primaire et le domicile est de 600 m pour les élèves du préscolaire et de 1,6 km pour les élèves du primaire. Comme mentionné précédemment, le transport scolaire est offert à tous les élèves de l'école du Grand-Boisé, peu importe leur distance entre leur domicile et l'école.

La **Carte 3** illustre que **3,8 %** des élèves de l'école habitent dans le périmètre de marche de 600 m, et **20,2 %** des élèves habitent dans le périmètre de marche de 1,6 km. Ce **20,2 %** d'élèves – qui comprends les élèves à 1,6 km et moins ainsi que les élèves à 600 mètres et moins – constitue le potentiel de déplacement actif théorique de l'école. Au total, c'est **79,8 %** des élèves qui se trouvent dans le bassin de desserte du transport scolaire, soit à plus de 1,6 km de l'école.

### 3.2.3 Terrain de l'école et accessibilité



Carte 4 : Fonctionnement du terrain de l'école du Grand-Boisé

L'école est située sur le chemin Scott à proximité de bretelles de sorties et d'entrée de l'autoroute 5. Le chemin Scott est considéré comme une rue collectrice municipale. Étant donné sa liaison avec l'autoroute 5, la route 105 et le chemin Old Chelsea. Le chemin Scott est un lien de transit important pour les véhicules routiers devant accéder au centre village de la municipalité de Chelsea et au parc de la Gatineau.

La Carte 4 ci-dessus montre le fonctionnement et l'accessibilité du terrain de l'école. Une fois arrivés sur le terrain de l'école, les élèves doivent se diriger dans la cour de récréation (E2 et E3). Celle-ci est accessible par des sentiers liés au débarcadère pour autobus (A et D1), au débarcadère pour parents (D3) et aux bandes de transport actif le long du chemin Scott. Le débarcadère des autobus se situe au nord-est du terrain de l'école (A et D1) et est en forme de croissant. Les autobus y accèdent à partir du chemin Scott. 6 autobus scolaires desservent l'école.

Le débarcadère utilisé par les parents se situe dans le stationnement des visiteurs de l'école (D3), au sud du débarcadère pour autobus. On retrouve à l'école deux supports à vélo de type « râtelier » et 3 supports à vélo de type clôture (V), ce qui équivaut à 36 places de stationnement pour vélos.

## 4 Habitudes de déplacement des élèves

### 4.1 Caractéristiques générales et limites du sondage

Un sondage sur les habitudes de déplacement des élèves a été distribué auprès des parents d'élèves au cours du printemps 2024. Le lien électronique du sondage a été diffusé par l'école aux parents dont les communications se font principalement par courriel. Il est nécessaire de prendre en considération que plusieurs parents peuvent avoir répondu plusieurs fois pour un même élève.

Avec un taux de participation de 23 %, il réunit 113 parents pour 501 élèves inscrits lors de l'année scolaire 2023-2024. Le sondage ayant été mené sur une base volontaire, il est possible que son échantillonnage comporte un biais, car les personnes les plus intéressées ou concernées par les problématiques abordées avaient aussi plus d'intérêt à y répondre.

Les réponses obtenues grâce au sondage ont permis de relier plusieurs données entre elles, exposant ainsi différentes situations liées aux habitudes de déplacement des élèves. Il est à noter que ces données sont extraites dans le seul but de comprendre les réalités des déplacements des élèves fréquentant l'école.

Une partie des personnes sondées a fait le choix de ne pas remplir toutes les sections du questionnaire. En conséquence, l'échantillon de réponses pour chacune des questions ne correspond pas nécessairement au total des réponses au sondage. **Le nombre de réponses obtenues pour chaque question (n) est précisé dans la légende des graphiques.**

### 4.2 Profil des élèves et répartition des parts modales

#### 4.2.1 Distances domicile-école

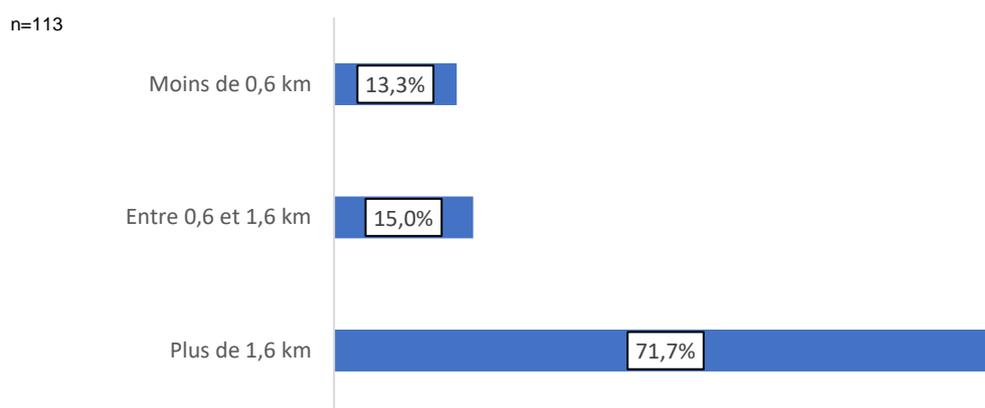


Figure 4 : Répartition des distances à parcourir entre le lieu de résidence et l'école du Grand-Boisé selon les réponses au sondage, année scolaire 2023-2024

La Figure 4 présente la distance parcourue par les enfants des personnes sondées entre leur lieu de résidence et l'école. Les résultats montrent que **28,3 %** de ces élèves résident à moins de 1,6 km de l'école, donc dans le périmètre de marche défini pour les élèves du primaire. **13,3 %** du total résident

à moins de 600 m de l'école, ce qui correspond au périmètre de marche défini pour les élèves du préscolaire.

Pour rappel, l'analyse des codes postaux indique que **20,2 %** des élèves résident dans le périmètre de marche de l'école. Puisqu'une grande quantité d'élèves fréquentant l'école du Grand-Boisé se trouvent à une grande distance de l'école, il est probable que les personnes vivant à proximité de l'école soient surreprésentées dans l'échantillon.

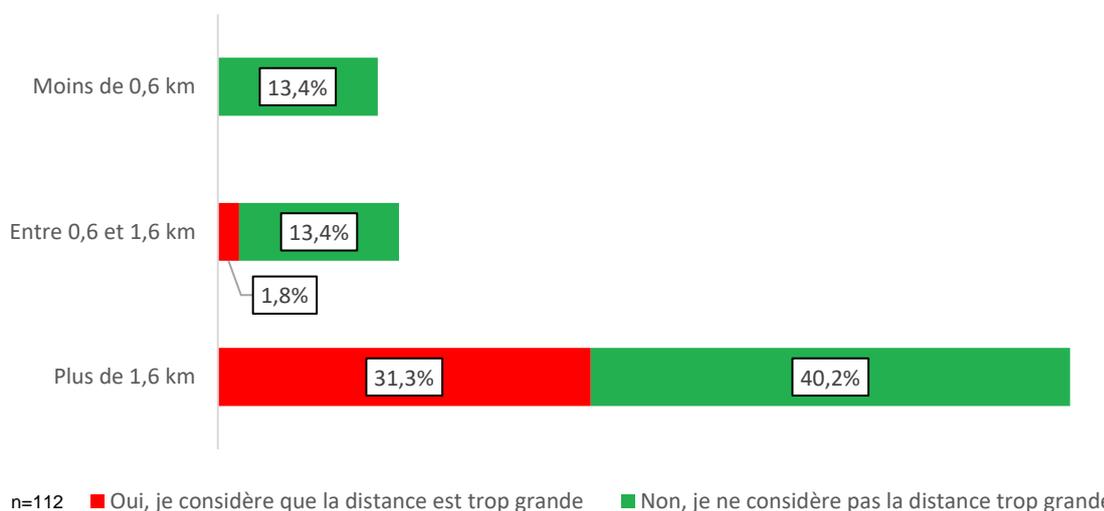


Figure 5 : Appréciation des parents d'élèves concernant les déplacements actifs pour se rendre à l'école

La Figure 5 présente les perceptions des parents concernant les trajets vers l'école en transport actif selon la distance entre leur domicile et l'école. Selon ces résultats, les personnes répondantes ne jugent pas les distances trop grandes pour les déplacements actifs. On peut noter que près de l'entièreté des parents répondants habitant à moins de 1,6 kilomètre de l'école ne considèrent pas la distance entre le domicile et l'école trop grande pour le déplacement actif de leurs enfants.

En effet, 32 parents ayant répondu à cette question habitent à moins de 1,6 kilomètre de l'école (28,6% des répondant-es) et parmi celles et ceux-ci, seulement 2 jugent la distance trop grande (1,8% des répondant-es). On peut également observer que 40,2% des parents ayant répondu à cette question habitent à plus de 1,6 kilomètre de l'école, mais ne jugent tout de même pas cette distance trop élevée pour le transport actif. Près de la moitié de ceux-ci se situent à une distance de moins de 30 minutes à vélo de l'école.

#### 4.2.2 Modes de transport privilégiés

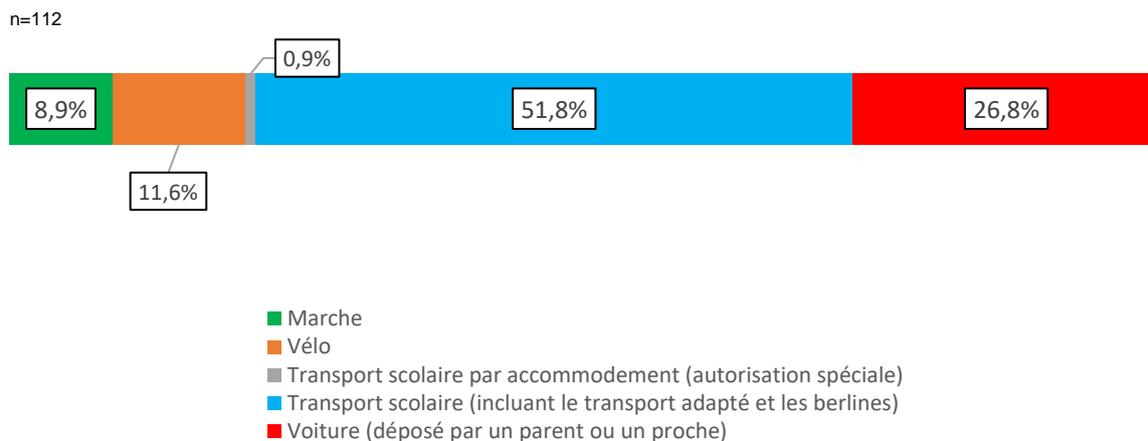


Figure 6 : Modes de transports privilégiés durant la saison **estivale** (année scolaire 2023-2024)

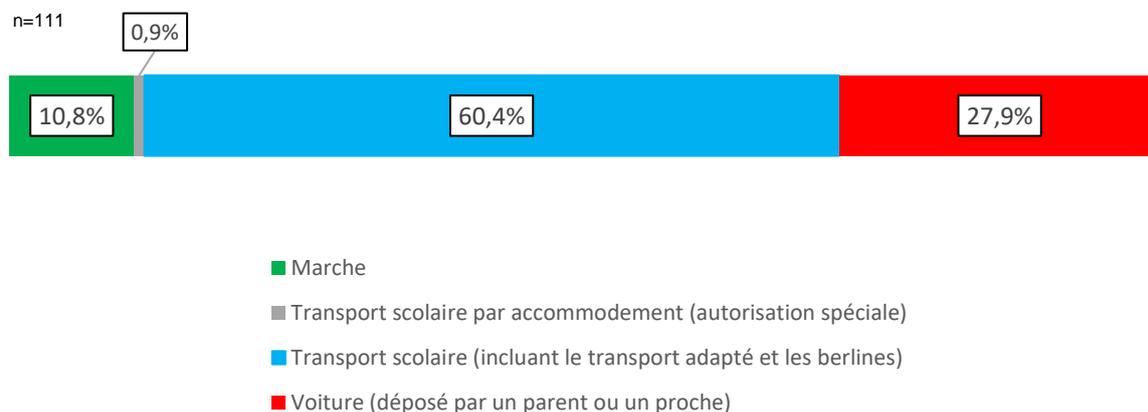


Figure 7 : Modes de transports privilégiés durant la saison **hivernale** (année scolaire 2023-2024)

La Figure 6 et la Figure 7 illustrent les habitudes de déplacement selon les saisons des élèves, dont les parents répondants. La proportion d'élèves transportés en voiture est de **26,8 %** pendant la période estivale (avril à octobre), et ce taux passe à **27,9 %** pour la période hivernale (novembre à mars). On constate également que **20,5 %** des élèves se déplacent en transport actif en période estivale. Cette proportion baisse à **10,8 %** en période hivernale.

### 4.3 Intérêt pour les modes de déplacement actifs

Afin de déterminer ce qui pourrait inciter les parents et les élèves à modifier leurs habitudes de déplacement pour des modes de transport actifs, les personnes sondées ont été invitées à exprimer leur intérêt envers deux mesures favorisant la mobilité durable : un meilleur accompagnement des élèves pour la réalisation de leur trajet et l'ajout de surveillance. Pour chacune de ces deux mesures, il était demandé d'évaluer la probabilité que leur ajout fasse adopter un mode de transport actif à leur enfant.

### 4.3.1 Présence de brigadiers et brigadières

n=107

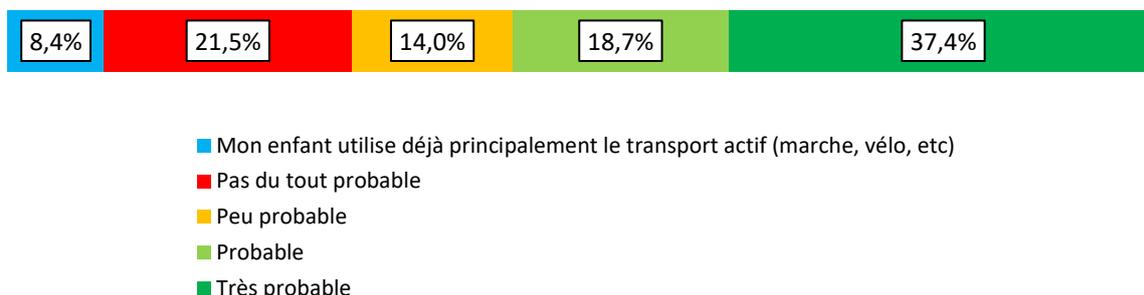


Figure 8 : Probabilités qu'un parent permette à son enfant de se rendre en mobilité active si des brigadier-es juvéniles ou adultes sécurisent le parcours vers l'école

La Figure 8 présente les réponses à la question : « Si un plus grand nombre de brigadier-es juvéniles étaient sur le parcours du corridor de sécurité, est-ce que votre enfant se rendrait à l'école à pied ou à vélo plus souvent ? ».

Sur les 107 personnes qui ont répondu à cette question, **56,1 %** d'entre elles ont indiqué qu'il serait probable (18,7 %) ou très probable (37,4 %) que leur enfant adopte un mode de transport actif s'il y avait davantage de surveillance sur le parcours du corridor de sécurité. En revanche, **29,9 %** d'entre elles affirment qu'il est peu probable (14,0 %) ou pas du tout probable (21,5 %) que leur enfant se rende à l'école en transport actif. Le reste des réponses (8,4 %) concerne des parents dont l'enfant pratique déjà le déplacement actif.

### 4.3.2 Intérêt pour une formation offerte aux élèves

n=108

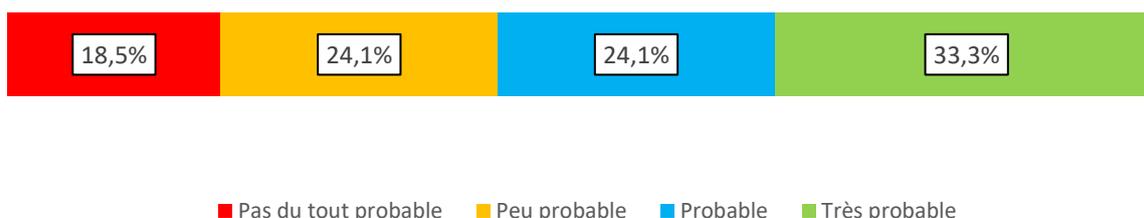


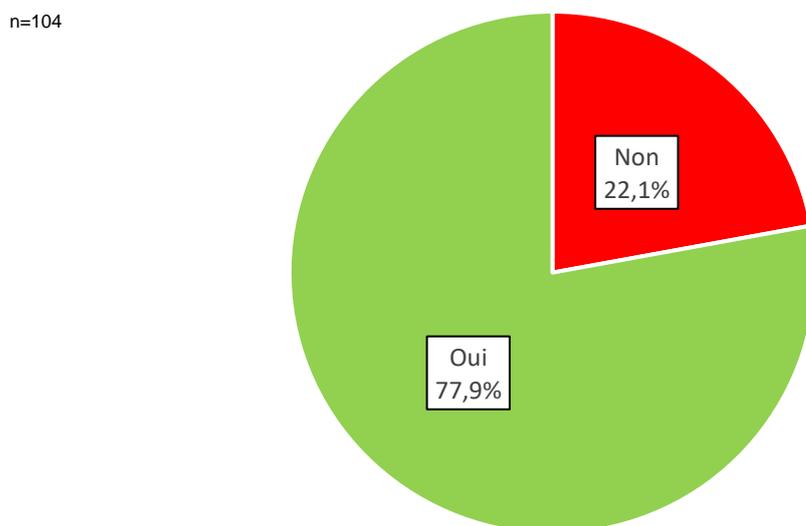
Figure 9 : Intérêt pour une formation offerte aux élèves afin qu'ils puissent se déplacer de façon autonome et sécuritaire en transport actif (ex. : Cycliste averti, Piéton averti)

La Figure 9 présente les réponses à la question : « Si une formation était offerte aux élèves afin qu'ils puissent se déplacer de façon autonome et sécuritaire en transport actif (ex. : cycliste averti, piéton averti), est-ce que votre ou vos enfants se rendraient à l'école à pied ou à vélo plus souvent ? ».

« Cycliste averti » et « Piéton averti » sont deux formations qui permettent d'éduquer les jeunes au Code de la route et à la sécurité routière en transport actif.

Sur les 108 personnes qui ont répondu à cette question, **57,4 %** d'entre elles ont indiqué qu'il serait probable (24,1 %) ou très probable (33,3 %) que leur enfant adopte un mode de transport actif s'il avait accès à une formation en transport actif. En revanche, **42,6 %** d'entre elles affirment qu'il est peu probable (24,1 %) ou pas du tout probable (18,5 %) que leur enfant se rende à l'école en transport actif.

### 4.3.3 Intérêt pour un service de type Trottibus ou Cyclobus



*Figure 10 : Intérêt pour la participation des élèves à un service pédestre ou cycliste comparable au Trottibus ou Cyclobus*

La *Figure 10* présente les réponses concernant l'intérêt de la mise en place d'un service pédestre ou cycliste comparable au Trottibus ou Cyclobus. Sur un total de 104 personnes interrogées, 77,9 % ont affirmé leur intérêt pour un service régulier d'accompagnement pédestre des élèves.

Le Trottibus fonctionne comme un autobus pédestre et permet à des élèves du primaire de se rendre à leur école en marchant, grâce à un encadrement effectué par des parents bénévoles. À titre d'exemple, l'école des Deux-Ruisseaux, dans le secteur de Hull, est la première école en Outaouais à avoir mis un Trottibus en place.

Le Cyclobus est un autobus cycliste qui permet aux élèves du primaire de se rendre de la maison à l'école à vélo de façon sécuritaire et encadrée. Un exemple de réussite du Cyclobus est celui de l'école Saint-Jean-Bosco. Pendant la saison estivale, les élèves du secteur Manoir-des-Trembles se rassemblent à un point de rendez-vous afin de parcourir plus de 5 km à vélo vers l'école avec des parents bénévoles.

## 5 Enjeux et pistes de solutions

La section qui suit a pour but de présenter les enjeux et pistes d’actions préconisés par notre analyse portant sur les aménagements et sur le fonctionnement de l’école. Les enjeux ont été identifiés grâce aux réponses du sondage électronique adressé aux parents des élèves, au questionnaire soumis à la direction de l’école et aux observations réalisées à l’occasion d’une marche exploratoire. **Tous les enjeux et pistes d’actions concernant le marquage, la signalisation et les aménagements des rues avoisinant l’école se trouvent à la section 6 du rapport final du *Plan local de déplacement du chemin Scott à Chelsea*.**

La carte ci-dessous indique la localisation des différents enjeux relevés. Les numéros correspondent aux sections de chaque enjeu.

Les différents termes de l’échéancier sont à interpréter de la façon suivante :

- En continu : les pistes d’actions permettent d’améliorer la sécurité des élèves et sont mises en place de façon permanente ou récurrente ;
- Court terme : les pistes d’actions sont essentielles pour préserver la sécurité des élèves et seraient idéalement mises en place dans l’année suivant leur émission ;
- Moyen terme : les pistes d’actions permettent d’améliorer notablement la sécurité des élèves et seraient idéalement mises en place dans les deux à trois années suivant leur émission ;
- Long terme : les pistes d’actions permettent d’améliorer la sécurité des élèves, mais constituent des aménagements de plus grande envergure qui correspondent à des projets à long terme des instances gouvernantes (réfection de rue, urbanisation d’une rue, etc.).

- École du Grand-Boisé
- 5.1. Débarcadère des parents d'élèves
- 5.2. Stationnements pour vélos



Carte 5 : Localisations des enjeux

## 5.0 GÉNÉRAL

PISTES DE SOLUTIONS			
n°	Actions à poser	Acteur(s) concerné(s)	Échéance
5.0.1	Analyser les raisons qui poussent 26 % des parents ayant droit au transport scolaire à plutôt reconduire leur enfant en voiture afin de prévoir des actions visant à contrer cette habitude, soit le syndrome de la porte, dans l'objectif de réduire les déplacements automobiles autour et sur le terrain de l'école.	École et Centre de services scolaire	En continu
5.0.2	Renouveler la campagne de sensibilisation sur l'utilisation des modes de transport actif auprès des élèves et de leurs parents ainsi que du personnel de l'école en consultant la boîte à outils de la campagne <i>À l'école à pied ou vélo, je suis capable !</i> pilotée par MOBI-O ( <a href="http://jesuiscapable.info/">http://jesuiscapable.info/</a> ), notamment en participant à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Formation en ligne Axelle et Pitchouf pour le premier cycle</li> <li>• Formation Piéton averti pour le deuxième cycle</li> <li>• Formation Cycliste averti pour le troisième cycle</li> <li>• Journée de mobilisation Défi Je suis capable !</li> </ul>	École et Centre de services scolaire	En continu
5.0.3	Effectuer, deux fois par année (à la rentrée scolaire et au printemps), le comptage à main levée en classe des modes de déplacement des élèves. Réitérer le comptage chaque année pendant cinq ans et communiquer les données à la municipalité de Chelsea.	École et Centre de services scolaire	En continu
5.0.4	Promouvoir et mettre en place des systèmes de déplacements de groupes pour les élèves qui leur permette de se rendre à l'école à pied ou à vélo, de façon sécuritaire et encadrée : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des autobus pédestres (ex. : trottibus – <a href="https://www.trottibus.ca/">https://www.trottibus.ca/</a>)</li> <li>• Des autobus cyclistes (ex. : cyclobus - <a href="https://jesuiscapable.info/outils/cyclobus/">https://jesuiscapable.info/outils/cyclobus/</a>)</li> <li>• Créer des groupes de parrainage entre élèves pour se rendre à l'école en groupe</li> <li>• Prévoir des départs par vague de petits groupes d'enfants marcheurs à la fin de la journée pour rassurer les parents.</li> </ul>	École et Centre de services scolaire	En continu
5.0.5	Prévoir l'ajout d'un brigadier adulte au passage pour personnes (P-270) devant l'école du Grand-Boisé et des brigadiers juvéniles aux intersections locales le long des parcours les plus achalandés par les élèves marcheurs (Chemins Laing, Grand-Duc, etc.) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participer au programme <i>La brigade scolaire CAA-Québec</i> (<a href="https://www.caaquebec.com/fr/fondation/la-brigade-scolaire-caa-quebec">https://www.caaquebec.com/fr/fondation/la-brigade-scolaire-caa-quebec</a>)</li> </ul>	École, Centre de service scolaire, Municipalité de Chelsea et Service de Police	Moyen terme

5.0.6	Créer des corridors scolaires (chemins sécurisés recommandés aux élèves) sur le chemin Scott. Utiliser les panneaux « Corridor scolaire » (D-266) pour les identifier le long des rues ciblées. Faire de la promotion et de la sensibilisation en lien avec les corridors et les zones scolaires <sup>2</sup> .	École, Centre de service scolaire, Municipalité de Chelsea et Service de Police	Moyen terme
-------	---	---	-------------

---

<sup>2</sup> L'adoption de politiques de brigades et de corridors scolaires à l'échelle de la MRC est nécessaire avant la mise en place des mesures 5.0.5 et 5.0.6. Voir la section 6.0 du *Plan local de déplacement du chemin Scott à Chelsea*.



## 5.1 DÉBARCADÈRE DES PARENTS - ÉCOLE DU GRAND-BOISÉ

ENJEUX ET BESOINS	*Source : Marche exploratoire, 14 mai 2024.
<p>Le stationnement des visiteurs est utilisé comme débarcadère à l'école du Grand-Boisé et deux membres du personnel de l'école s'occupent de gérer le débarquement des élèves et de les diriger vers la cour d'école.</p> <p>Des cônes sont utilisés pour diriger la circulation des parents automobilistes qui doivent attendre l'autorisation d'un membre du personnel avant de pouvoir laisser sortir leurs enfants de la voiture devant l'entrée de l'école. Ces cônes sont utilisés pour délimiter la zone de débarquement (à droite de la voie, le long du trottoir) et la voie de circulation (à gauche) dans laquelle les parents automobilistes ne devraient pas s'immobiliser pour débarquer leurs enfants.</p> <p>Malgré ces mesures, des parents automobilistes débarquent leurs enfants dans la voie de circulation du stationnement plutôt que dans la zone de débarquement prévue.</p> <p>Le débarcadère pour parents devient très occupé quelques minutes avant le début des classes à l'école du Grand-Boisé, ce qui cause un refoulement des voitures jusqu'au chemin Scott et ainsi un ralentissement important de la circulation.</p> <p>Le personnel de l'école nous a mentionné qu'environ une quarantaine d'élèves arrivent en retard chaque jour. Selon le personnel, ces retards amènent des parents automobilistes pressés à effectuer des manœuvres dangereuses. Par exemple, certains parents automobilistes s'immobilisent dans la voie de circulation plutôt que dans la zone d'arrêt temporaire dans le stationnement pour visiteur, et débarquent leurs enfants « en double ». Les élèves débarqués ainsi doivent donc circuler entre les voitures pour aller rejoindre le trottoir de l'école ce qui peut causer des enjeux de sécurité.</p> <p>Nous avons observé que la majorité des parents arrivaient du sud sur le chemin Scott, particulièrement en provenance des bretelles de l'autoroute 5 à proximité de l'école.</p> <p>Des enjeux d'usage ont été observés entre les personnes circulant sur la bande de transport actif<sup>3</sup> du côté ouest du chemin Scott et les automobilistes entrants et sortants du stationnement de l'école.</p>	 <p>Débarcadère des parents.</p> 
PRÉCISION DIAGNOSTIQUE	
<p>Le nombre des cases de stationnement de l'école du Grand-Boisé est insuffisant aux besoins du personnel. Des membres du personnel se stationnent donc dans la rue devant l'école.</p>	<p>Circulation importante de parents automobilistes effectuant un virage à gauche vers le stationnement des visiteurs.</p>

<sup>3</sup> Voir définition de « bande de transport actif » p.59 du *Plan local de déplacement du chemin Scott à Chelsea*

PISTES D' ACTIONS			
n°	Actions à poser	Acteur(s) concerné(s)	Échéance
5.1.1	<p>Mettre en place des mesures ayant pour objectif de réduire la circulation du nombre de parents automobilistes aux alentours de l'école du Grand-Boisé aux heures d'entrée et de sortie de classe. Afin d'augmenter l'efficacité de ses actions, il est important de combiner les mesures incitatives aux mesures dissuasives :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesures incitatives :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rappeler aux parents que le transport scolaire est gratuit et accessible à l'ensemble des élèves de l'école du Grand-Boisé dans l'agenda scolaire, dans le cahier de l'élève, sur la page Facebook de l'école, sur le site internet de l'école, dans les mémos aux parents et lors de rencontre avec les parents.</li> <li>○ Participer à la campagne de sensibilisation À l'école à pied ou à vélo, je suis capable !</li> <li>○ Améliorer et sécuriser les infrastructures pour le transport actif devant l'école.</li> </ul> </li> <li>• Mesures dissuasives :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Interdire le stationnement et l'arrêt temporaire sur le chemin Scott devant l'école du Grand-Boisé. Voici des mesures pouvant être mises en place afin de remédier au manque de cases de stationnement pour le personnel sans autoriser le stationnement devant l'école :                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promouvoir des formes de déplacement alternatives à l'auto-solo au personnel de l'école tel que le covoiturage, le transport collectif ou le transport actif.</li> <li>▪ Désigner des espaces de stationnement alternatives situées aux extrémités de la zone scolaire sur le chemin Scott.</li> <li>▪ Consulter MOBI-O si un plan de gestion de déplacements du personnel est nécessaire.</li> </ul> </li> <li>○ Assurer une présence policière ponctuelle sur le chemin Scott en proximité de l'école dans le but prévenir ou d'agir sur des infractions effectuées par des parents automobilistes<sup>4</sup>.</li> </ul> </li> </ul>	École, Municipalité de Chelsea et Service de Police	Court terme
5.1.2	Rappeler les règles de l'utilisation du débarcadère en vigueur aux parents dans l'agenda scolaire, dans le cahier de l'élève, sur la page Facebook de l'école, sur le site internet de l'école, dans les mémos aux parents et lors de rencontre avec les parents.	École	Court terme
5.1.3	Produire un plan expliquant aux parents d'élèves l'utilisation du débarcadère qui leur est réservé et rappeler les règlements en vigueur concernant l'arrêt et le stationnement aux abords de l'école. Dans le cas échéant, effectuer les modifications nécessaires au plan lors de tout changement aux abords de l'école.	École	Court terme

<sup>4</sup> Les pistes d'action portant sur les aménagements du chemin Scott devant l'école se trouvent à la section 6.11 du *Plan local de déplacement du chemin Scott à Chelsea*



## 5.2 STATIONNEMENTS POUR VÉLOS – ÉCOLE DU GRAND-BOISÉ

ENJEUX ET BESOINS			
<p>L'utilisation d'un support à vélo de type « clôture » (point #2 sur l'image ci-contre) est déconseillée par Vélo Québec puisque ce type de support ne fournit pas un bon point d'appui au cadre et à la fourche du vélo, la roue avant supporte ainsi l'entièreté du poids du vélo, ce qui peut l'endommager.</p> <p>De plus, ce type de support ne permet pas de cadenasser le cadre et la roue avant avec un cadenas en « U », ce qui augmente le risque de vols. Vélo Québec recommande des supports de type « râtelier » (points #1 et #3 sur les images ci-contre). Ce type de support à vélo n'a pas les lacunes du support de type « clôture » tout et permet une haute densité d'utilisation.</p> <p>Pour répondre adéquatement à la demande de stationnement pour les vélos ainsi que pour en encourager l'utilisation, Vélo Québec recommande un ratio d'une place de stationnement pour 5 à 20 élèves et d'une place pour 10 à 40 employé-es (Vélo Québec, 2009, p.130). Ce ratio représente pour l'école entre 25 et 104 places de stationnement pour les vélos. L'école a actuellement 36 places de stationnement pour vélos.</p>		<p>*Source : Marche exploratoire, 14 mai 2024.</p>  <p>*Source : Sandra Larochelle, Vélo Québec</p> 	
<p>Image de gauche : Stationnement pour vélo de l'école du Grand-Boisé. On retrouve un support à vélo de type râtelier à gauche (point #1 sur l'image ci-dessus) et trois supports à vélo de type clôture à droite (point #2 sur l'image ci-dessus).</p> <p>Image de droite : Exemple de support du type « râtelier » (point #3 sur l'image ci-dessus).</p>			
PISTES D' ACTIONS			
n°	Actions à poser	Acteur(s) concerné(s)	Échéance
5.2.1	Remplacer les supports à vélo de type « clôture » par des supports à vélo de type « râtelier ».	École	Court terme
5.2.2	Assurer la qualité et la sécurité des espaces de stationnement vélo de l'école : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consulter le site de Vélo Québec pour en savoir plus sur les types de stationnements recommandés et leur positionnement : <a href="https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/">https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/</a> ou contactez MOBI-O pour plus d'information ;</li> <li>• De façon générale, assurer une distance de 2 mètres entre les supports à vélos et les cheminements piétons, de même qu'un espacement de 1 mètre entre les supports à vélo afin de faciliter le stationnement des vélos de forme particulière ;</li> <li>• Installer les supports à vélo dans un endroit sécurisé et visible à partir des fenêtres de l'école afin d'assurer une surveillance informelle ;</li> <li>• Ajouter des espaces de stationnements pour vélo en fonction de la demande : <a href="https://www.velo.qc.ca/en/toolkits/acheter-un-stationnement-pour-velos/">https://www.velo.qc.ca/en/toolkits/acheter-un-stationnement-pour-velos/</a>.</li> </ul>	École	En continu

## 6 CONCLUSION

Le plan de déplacement scolaire de l'école s'inscrit dans les objectifs du *Plan local de déplacement du chemin Scott à Chelsea*, qui fait de la sécurité autour de l'école une priorité. Il vise non seulement à soutenir la direction de l'école dans sa démarche de promotion du transport actif auprès des élèves et des parents, mais aussi à identifier les obstacles à cette mobilité directement sur le terrain de l'école. Des propositions d'actions adaptées sont ainsi proposées pour l'école et le Centre de services scolaire. Des pistes de solutions sont également formulées à l'intention de la municipalité, afin d'améliorer les conditions de déplacement en transport actif sur le chemin de l'école, en particulier au niveau des rues et intersections avoisinantes<sup>5</sup>.

Le présent document s'appuie sur la perception de la direction, des parents, des élèves, de la municipalité de Chelsea ainsi que de l'organisme MOBI-O.

Les obstacles soulevés rendent compte des enjeux en matière de sécurité aux abords de l'école : le manque flagrant d'infrastructures de transport actif, l'ajout de surveillance sur le trajet (brigade scolaire), et la mise en place d'un service de trottibus. Comme le révèle le sondage effectué auprès de la direction et des parents d'élèves, la présence de ces obstacles joue un rôle considérable dans le choix d'une famille de laisser ou non son enfant se déplacer par un moyen de transport actif.

Les pistes de solutions du plan de déplacement scolaire portent aussi bien sur des actions d'information et de sensibilisation que sur des interventions visant à améliorer la sécurité aux abords de l'école. Toute initiative d'éducation et de sensibilisation au transport actif et au respect du Code de la sécurité routière est encouragée, soit individuellement, soit avec l'implication des parents, en partenariat avec les acteurs du milieu, notamment de MOBI-O grâce à son projet de sensibilisation *À l'école à pied ou à vélo, je suis capable !*

L'ensemble de ces pistes de solutions veut favoriser l'adoption d'habitudes de déplacement actif par les élèves de l'école, ainsi que l'émergence d'un environnement urbain propice à la pratique de la marche et du vélo de manière sécuritaire. Ce défi nécessite à la fois du temps et l'implication continue de l'ensemble des parties prenantes.

---

<sup>5</sup> Voir section 6 du *Plan local de déplacement du chemin Scott à Chelsea*



## BIBLIOGRAPHIE

Accès transports viables et Vivre en Ville. (2016). Plan de déplacement Sud-Est de la MRC des Appalaches. Commission scolaire des Appalaches. École Paul VI, East-Broughton. École du Saint-Nom-de-Marie, Sainte-Clotilde-de-Beauce.

Agence de la santé publique du Canada (2017). Qu'est-ce que le transport actif ? Repéré à <http://www.phac-aspc.gc.ca/hp-ps/hl-mvs/pa-ap/at-ta-fra.php>

Agence de santé publique (ASPC) (2018). Une Vision commune pour favoriser l'activité physique et réduire la sédentarité au Canada : Soyons actifs. Repéré à <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/publications/vie-saine/soyons-actifs.html>

CAA Québec (2020). La brigade scolaire CAA-Québec. Repéré à <https://www.caaquebec.com/fr/fondation-caa/brigade-scolaire/>

CISSS Bas-Saint-Laurent. (2024). Syndrome de la porte. Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent. Repéré à <https://www.cisss-bsl.gouv.qc.ca/vivre-en-sante/saines-habitudes-de-vie/activite-physique-transport-actif/syndrome-de-la-porte#:~:text=Le%20Syndrome%20de%20la%20porte,s%C3%A9curit%C3%A9%20de%20tous%20les%20enfants.>

Comité régional des partenaires de l'Enquête EN FORME – Outaouais (2018). Portrait de l'activité physique et de l'alimentation des jeunes en Outaouais. Repéré à <https://odooutaouais.ca/ressource/portrait-de-lactivite-physique-et-de-lalimentation-des-jeunes-de-la-region-de-loutaouais/>

Concertation pour de saines habitudes de vie en Outaouais (concertation) et Direction de santé publique du Centre Intégré de Santé et de Services Sociaux (CISSSO) de l'Outaouais (2020). Rapport-groupe de discussion sur le transport actif chez les adolescents de l'Outaouais urbain.

D'Haese et coll. (2015). Cross-continental comparison of the association between the physical environment and active transportation in children : a systematic view. Repéré à <https://openrepository.aut.ac.nz/server/api/core/bitstreams/33bf8311-56a9-4dbe-8e36-b259f8ecbc10/content>

Federal Active Transportation Coalition (FATC) (2014). Infrastructure de transport actif au Canada, Mémoire prébudgétaire au Comité permanent des finances. Federal Active Transportation Coalition. Gouvernement du Canada. Repéré à [http://www.parl.gc.ca/Content/HOC/Committee/412/FINA/WebDoc/WD6615327/412\\_FINA\\_PBC2014\\_Briefs/FederalActiveTransportationCoalition-8944101-f.pdf](http://www.parl.gc.ca/Content/HOC/Committee/412/FINA/WebDoc/WD6615327/412_FINA_PBC2014_Briefs/FederalActiveTransportationCoalition-8944101-f.pdf)

Frank L.D., Anderson M. A. et Schmid T. D. (2004). Obesity Relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars. American Journal of Preventive Medicine, Vol. 27, No. 2.

Grand Boulevard Multimodal Transportation Corridor Plan (2017). Street Design Toolbox. Crossing Refuges. Repéré à [https://www.grandboulevard.net/toolbox/index.php?option=com\\_content&view=article&id=58&Itemid=2](https://www.grandboulevard.net/toolbox/index.php?option=com_content&view=article&id=58&Itemid=2)



Infrastructure Canada (2021). La Stratégie nationale de transport actif 2021-2026. Repéré à [https://logement-infrastructure.canada.ca/trans/nats-strat-snta-fra.html#\\_Toc78368945](https://logement-infrastructure.canada.ca/trans/nats-strat-snta-fra.html#_Toc78368945)

Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) (2011). Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec avis scientifique. Direction du développement des individus et des communautés, Institut national de santé publique Québec.

Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) (2022). Transport actif et sécuritaire auprès des élèves du primaire. Repéré à <https://www.inspq.qc.ca/securite-prevention-de-la-violence-et-des-traumatismes/prevention-des-traumatismes-non-intentionnels/dossiers/transport-actif-et-securitaire-aupres-des-eleves-du-primaire>

Institut Paris Région (2020). Les déterminants du choix modal. Synthèse des connaissances scientifiques. 10-18 p. Repéré à [https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2324/De\\_terminants\\_du\\_Choix\\_Modal\\_versionfinale.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2324/De_terminants_du_Choix_Modal_versionfinale.pdf)

Jeunes en forme Canada (2010). Bulletin de l'Activité physique chez les jeunes, 77 p. Repéré à <http://dvqdas9jty7g6.cloudfront.net/reportcard2010/Bulletin2010deJeunesenformeCanada-versiondtaille.pdf>

Kino Québec (s.d.). Pour une population plus active, L'école, un milieu stimulant, 6 p.

Laviolette, J. (2022). L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences (Rapport final de recherche – Partie I). Programme de bourses de la Fondation David Suzuki. Repéré à <https://fr.davidsuzuki.org/publication-scientifique/letat-de-lautomobile-au-quebec-constats-tendances-et-consequences/>

Québec en forme (2015). Portrait de l'activité physique et de l'alimentation des jeunes de la Région de l'Outaouais. Collecte de données auprès des jeunes. Rapport pour votre région (2014-2015), 30 p.

Québec en forme (2018). Portrait de l'activité physique et de l'alimentation des jeunes de la table de concertation. Collecte de données auprès des jeunes. Rapport Enquête EN FORME (2018). Comité régional des partenaires de l'Enquête EN FORME – Outaouais.

Royer A., Manceau L.M., Gilbert G., B. R. (2011). Évaluation de la mise en œuvre du programme Mon école à pied, à vélo! dans 40 écoles primaires des régions de la Capitale-Nationale et de Montréal. Équipe Habitudes de Vie/Maladies chroniques, Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale, Direction régionale de santé publique.

Saint-Lambert (2024). Règlements. Circulation, stationnement et sécurité publique. Repéré à <https://www.saint-lambert.ca/fr/reglements>

Trécourt, F. (2022). Sur le chemin de l'école comment les enfants se déplacent en ville. Repéré à <https://lejournal.cnrs.fr/articles/sur-le-chemin-de-lecole-comment-les-enfants-se-deplacent-en-ville>

Vélo Québec (2009). Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes. Guide technique, 168 p.

Vélo Québec (2020). Aménager pour les piétons et les cyclistes. Guide technique, 260 p.



Zougheibe, R., Jepson, B., Norman, R., et coll. (2021). Is there a correlation between children's outdoor active mobility behaviour and neighbourhood safety? A systematic review of the evidence. *BMJ Open*, 11(7), e047062. Repéré à <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/34233987/#:~:text=Limited%20or%20inconclusive%20evidence%20was,restricted%20by%20perception%20of%20safety.>



## ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRE INTERNE

### QUESTIONNAIRE INTERNE POUR LES ÉCOLES

Ce questionnaire vise à récolter des informations liées aux déplacements des élèves qui pourraient aider l'équipe de MOBI-O à réaliser le *Plan local de déplacement pour la municipalité de Chelsea*

INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR L'ÉCOLE			
Nom de l'école	École du Grand-Boisé		
Adresse de l'école	135 Chem. Scott, Chelsea, QC J9B 1R6		
Centre de services scolaire	Centre de services scolaire des Portages-de-l'Outaouais		
Quadrilatère du terrain de l'école (Nommez les rues ou ajoutez une carte)	Chemin Scott		
Nom de la direction	Caroline Saumure		
Numéro de téléphone de la direction	(819) 503 8807		
Courriel de la direction	caroline.saumure.grand-boise@csspo.gouv.qc.ca		
Nom de la direction adjointe	Aucune direction adjointe		
Numéro de téléphone de la direction adjointe			
Courriel de la direction adjointe			
Nombre d'élèves	Préscolaire :		2e cycle :
		73	122



	<b>1er cycle :</b>	148	<b>3e cycle :</b>	158
	<b>Autres (classes spécialisées, d'accueil, etc.) :</b>	0	<b>Nombre total d'élèves :</b>	501

<b>INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR L'ÉCOLE (SUITE)</b>	
<b>Nombre de membres du personnel</b>	<b>37</b>
<b>Horaire de classes</b>	De 7h55 à 11h20 et de 12h40 à 15h00
<b>Horaire du préscolaire (si différent)</b>	De 7h55 à 14h15
<b>Est-ce que votre école bénéficie de la participation active des parents (O.P.P., comités)?</b>	O.P.P et très engagés

<b>DOSSIERS EN LIEN AVEC LA MUNICIPALITÉ ET LE SERVICE DE POLICE</b>	
<b>Avez-vous formulé des plaintes ou demandes en lien avec les aménagements physiques autour de l'école ou les comportements automobilistes ?</b>	Oui à plusieurs reprises. Installation récente d'une traverse lumineuse.
<b>Si oui, lesquelles et à qui ? (Ex. service de police, municipalité)</b>	

<b>MOBILITÉ DES ÉLÈVES ET DU PERSONNEL</b>	
<b>Distance domicile-école pour être admissible au transport scolaire</b>	Voir "trouver mon école de secteur" sur le site du CSSPO (onglet écoles et centres)



<b>Nombre d'élèves bénéficiant du transport scolaire</b> (Sans inclure le transport adapté et par accommodement)	5 autobus le matin et 6 autobus en fin de journée
<b>Nombre d'élèves bénéficiant du transport adapté</b>	Aucun transport adapté à notre école
<b>Avez-vous des données sur le nombre d'élèves marcheurs et cyclistes de votre école?</b>	Très peu à cause de l'emplacement de l'école (à proximité d'une autoroute, la 5)
<b>Vivez-vous des problématiques de mobilité particulières à l'arrivée et au départ des élèves?</b>  À quelles heures ? Pourquoi ? Avez-vous communiqué avec les parents à cet effet ?	Trafic des parents venant récupérer leurs enfants
<b>Y a-t-il des déplacements à pied ou à vélo réalisés dans le cadre des classes ou d'autres sorties scolaires?</b>  Si oui, pour aller où ?	Oui
<b>Est-ce que certains membres du personnel viennent travailler autrement qu'en auto solo (à vélo, à pied, en bus, en covoiturage) ?</b>  Veuillez préciser	Très rarement

<b>ENVIRONNEMENT BÂTI DU QUARTIER</b>	
<b>La présence, la qualité et l'entretien des trottoirs est-elle satisfaisante autour de l'école ?</b>  Comment pourrait-elle être améliorée ?	Aucun trottoir,... seulement une piste cyclable
<b>Existe-t-il des aménagements cyclables près de l'école ?</b>  Sont-ils adéquats et suffisants ?  Comment pourraient-ils être améliorés ?	Oui et adéquats pour un adulte
<b>Vivez-vous des problématiques de mobilité particulières en lien avec le déneigement ?</b>	Non



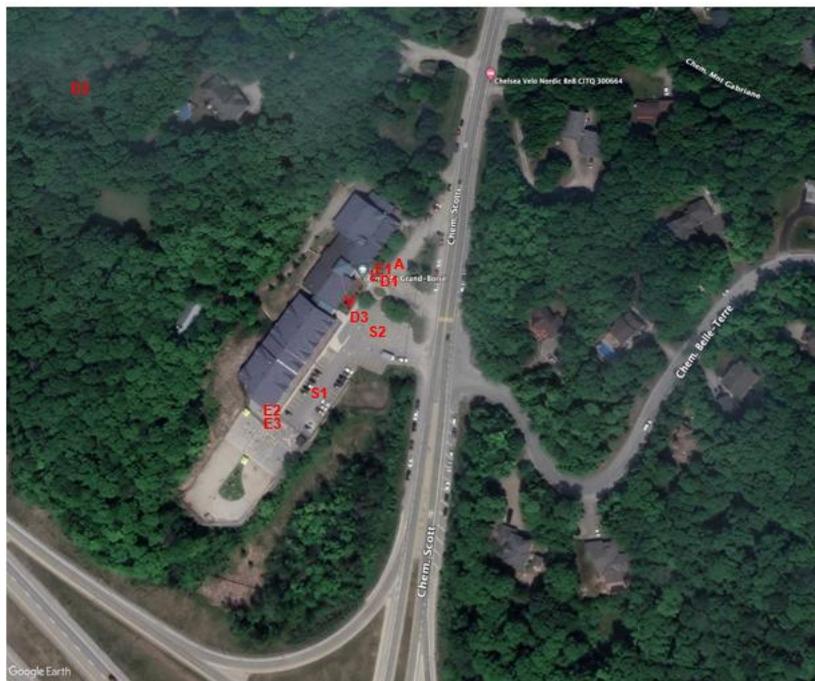
<p><b>Avez-vous relevé des problématiques de sécurité aux abords de l'école (excès de vitesse, conduite dangereuse, demi-tours, stationnements illégaux, etc.) ?</b></p>	<p>Oui</p>
<p><b>Y a-t-il eu des aménagements visant à réguler les excès de vitesse dans le quartier ?</b></p>	<p>Service de la sécurité publique (MRC des Collines) présent une fois de temps en temps</p>
<p><b>Quels aménagements pour modérer la vitesse vous semblent les plus urgents ?</b></p> <p>(Signalisation, marquage au sol, traverse piétonne surélevée, dos d'âne allongés, avancée de trottoirs, refuges-piétons, ajout de panneaux d'arrêts, etc.)</p>	<p>Signalisation et corridor de sécurité</p>
<p><b>Avez-vous connaissance de changements à venir ou de nouvelles installations à proximité de l'école ?</b></p> <p>(ex. nouvelle école, épicerie, parc, développement résidentiel, etc.)</p>	<p>Traverse lumineuse installée récemment</p>

**Sur la carte qui suit, déplacer les lettres en rouge au bon endroit sur la carte pour identifier les éléments suivants.**

- Localisation des zones de débarcadère pour les autobus scolaires (D1)
- Localisation des zones de débarcadère pour les mini-bus et berlines (D2)
- Localisation des zones de débarcadère pour les parents (D3)
- Localisation de la zone d'attente pour les autobus scolaires (A)
- Localisation des espaces de stationnement pour le personnel de l'école (S1)
- Localisation des espaces de stationnement pour les visiteurs (S2)
- Localisation de l'endroit prévu pour les livraisons (L)
- Localisation des supports à vélo (V)
- La localisation de l'entrée principale de l'école (E1)
- La localisation de l'entrée des élèves arrivant à pied ou à vélo (E2)
- La localisation de l'entrée des élèves arrivant en transport scolaire (E3)



Plan de déplacement scolaire – École du Grand-Boisé, Chelsea

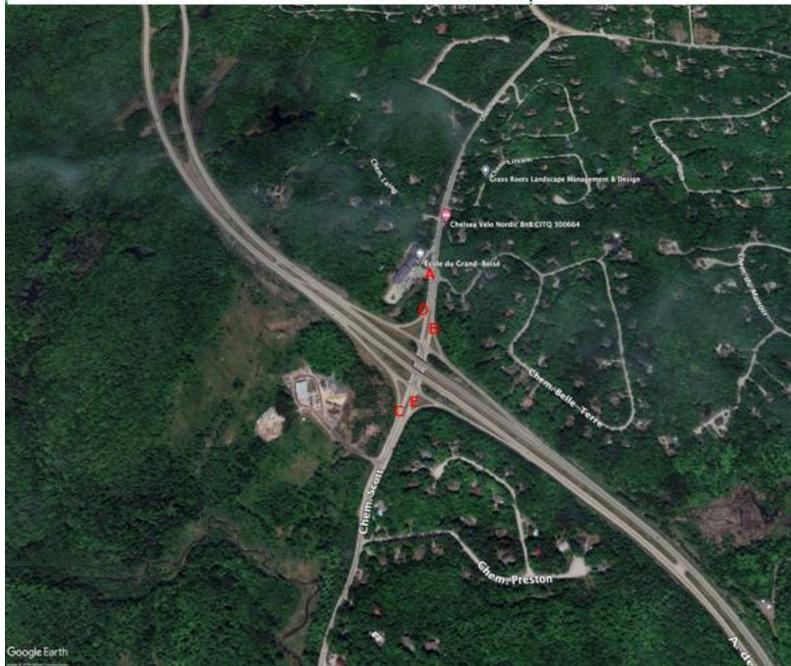


<b>Nombre d'autobus et de berlines desservant l'école (merci de distinguer)</b>	6 autobus et aucune berline			
<b>Plages horaires des autobus scolaires et des berlines :</b>	<b>07h30</b>		<b>Départs :</b>	15h10
<b>La localisation des zones de débarcadère des parents occasionne-t-elle des conflits avec les différents usager-ères de la route ?</b>  <b>Si oui, pourquoi ?</b>	Aux heures de pointe oui car, tout le monde arrive en même temps donc,...			
<b>La localisation des zones de débarcadère des autobus scolaires occasionne-t-elle des conflits avec les différents usagers de la route ?</b>  <b>Si oui, pourquoi ?</b>	Non			
<b>La localisation des zones d'attente pour les autobus scolaires occasionne-t-elle des conflits avec les différents usager-ères de la route ?</b>  <b>Si oui, pourquoi ?</b>	Non car elle est sur le terrain de l'établissement (voir le plan joint au questionnaire)			
<b>Et ce qu'il y'a des conflits entre les cyclistes, piéton-es et automobilistes aux entrées et sorties du stationnement de l'école?</b>	Disons que c'est plus ou moins sécuritaire			



Plan de déplacement scolaire – École du Grand-Boisé, Chelsea

Sur l'image qui suit, indiquez où sont situées les problématiques qui, selon vous, entravent le plus le transport actif chez les élèves. Déplacer les lettres en rouge (A, B, C, D, E, F, G) au bon endroit sur la carte.



Décrire les problématiques identifiées sur la carte précédente :	
<b>A</b>	Trafic rapide à la sortie du stationnement de l'école et ce, même si nous sommes en zone scolaire donc,... 30 km/h
<b>B</b>	La bretelle donnant accès à la rue Scott en provenance de la 5 (trafic rapide)
<b>C</b>	Sortie donnant accès à la rue Scott en provenance de la 5 (trafic rapide et angle mort pour le conducteur)
<b>D</b>	Accès à la 5 de la rue Scott donc, les usager-ères ont tendance à accélérer.
<b>E</b>	Accès à la 5 de la rue Scott donc, les usager-ères ont tendance à accélérer.



## ANNEXE 2 : SONDAGE AUX PARENTS

Bonjour,

Merci de prendre le temps de répondre à ce sondage ! Le temps estimé pour y répondre est d'environ 10 minutes. Si vous devez interrompre votre session, vous pouvez enregistrer vos réponses et revenir plus tard au questionnaire (à partir du même ordinateur).

Les informations récoltées permettront à MOBI-O de comprendre les enjeux de déplacements en transport actif et collectif afin de proposer un plan d'action à la municipalité.

Les questions suivantes permettront d'établir votre profil de déplacement, votre satisfaction de l'état actuel des déplacements dans votre quartier, et de recueillir votre opinion sur les améliorations à envisager. Toutes les informations seront traitées de manière confidentielle.

La date de fin du sondage est le 31 mai 2024 (inclusivement). En cas de problème, ou si vous avez des questions, n'hésitez pas à contacter Maxime Rose-Pelletier à l'adresse [maxime.rose-pelletier@mobi-o.ca](mailto:maxime.rose-pelletier@mobi-o.ca).

Merci de répondre à l'ensemble des questions de ce sondage en fonction de vos habitudes et conditions actuelles de déplacements.

Merci de votre collaboration !

### Contexte de l'étude

Au Québec, 45 % des GES sont émis par les transports, dont 80 % proviennent de l'utilisation de la voiture en solo (auto solo). Les déplacements durables, soit les modes alternatifs à l'auto solo (ex. transport en commun, covoiturage, marche et vélo), sont des solutions que vous pouvez choisir pour réduire votre empreinte carbone. En répondant à ce sondage, vous pouvez aider votre municipalité à comprendre la situation actuelle des déplacements de votre quartier, afin d'améliorer les conditions de déplacements et le bilan carbone global.



<b>Partie A: LOCALISATION DE LA PERSONNE RÉPONDANTE DANS LA MUNICIPALITÉ DE CHELSEA</b>	
A1. Quel est votre code postal ?	<i>Inscrivez votre code postal dans le format suivant : X2X 2X2</i>
	<input type="text"/>
<b>Partie B: ENFANTS EN ÂGE DE FRÉQUENTER L'ÉCOLE PRIMAIRE</b>	
B1. Avez-vous un ou des enfants en âge de fréquenter l'école primaire ?	<i>Enfant(s) âgé(s) entre 4 et 12 ans</i>
	Oui <input type="checkbox"/>
	Non <input type="checkbox"/>
B2. Veuillez indiquer l'âge de votre ou vos enfants fréquentant l'école primaire ?	
	4 ans <input type="checkbox"/>
	5 ans <input type="checkbox"/>
	6 ans <input type="checkbox"/>
	7 ans <input type="checkbox"/>
	8 ans <input type="checkbox"/>
	9 ans <input type="checkbox"/>
	10 ans <input type="checkbox"/>
	11 ans <input type="checkbox"/>
	12 ans <input type="checkbox"/>
	13 ans et plus <input type="checkbox"/>
<b>Partie C: MILIEU SCOLAIRE</b>	
C1. Indiquer l'école de votre ou vos enfants parmi les choix suivants	
	École du Grand Boisé <input type="checkbox"/>
	École primaire Chelsea <input type="checkbox"/>
	Autre <input type="checkbox"/>



<b>C2. Quelle est la distance séparant votre domicile et l'école ?</b> <i>Si vous ne connaissez pas la distance, veuillez vous référer à l'outil suivant : Google Maps</i>
Moins de 0,6 kilomètres <input type="checkbox"/>
Entre 0,6 et 1,6 kilomètres <input type="checkbox"/>
Plus de 1,6 kilomètres <input type="checkbox"/>
<b>C3. Jugez-vous cette distance trop grande pour que votre enfant puisse réaliser le trajet domicile-école en transport actif (accompagné ou non) ?</b> <i>Le transport actif englobe la marche, le vélo, la trottinette, etc.</i>
Oui <input type="checkbox"/>
Non <input type="checkbox"/>
<b>C4. Quel est le mode de transport principal de votre enfant lorsqu'il se rend à l'école lors de la saison hivernale (novembre à mars) ?</b>
Marche <input type="checkbox"/>
Patins, planche à roulettes, trottinette <input type="checkbox"/>
Vélo <input type="checkbox"/>
Transport scolaire (incluant le transport adapté et les berlines) <input type="checkbox"/>
Transport scolaire par accommodement (autorisation spéciale) <input type="checkbox"/>
Voiture (déposé par un parent ou un proche) <input type="checkbox"/>
<b>C5. Quel est le mode de transport principal de votre enfant lorsqu'il se rend à l'école lors de la saison estivale (avril à octobre) ?</b>
Marche <input type="checkbox"/>
Patins, planche à roulettes, trottinette <input type="checkbox"/>
Vélo <input type="checkbox"/>
Transport scolaire (incluant le transport adapté et les berlines) <input type="checkbox"/>
Transport scolaire par accommodement (autorisation spéciale) <input type="checkbox"/>
Voiture (déposé par un parent ou un proche) <input type="checkbox"/>



<p><b>C6. Si des brigadiers juvéniles ou adultes étaient présents pour sécuriser le parcours vers l'école, est-ce que votre ou vos enfants se rendraient à l'école à pied ou à vélo plus souvent ?</b></p> <p>Mon enfant utilise déjà principalement le transport actif (marche, vélo, etc) <input type="checkbox"/></p> <p>Très probable <input type="checkbox"/></p> <p>Probable <input type="checkbox"/></p> <p>Peu probable <input type="checkbox"/></p> <p>Pas du tout probable <input type="checkbox"/></p>
<p><b>C7. Si une formation était offerte aux élèves afin qu'ils puissent se déplacer de façon autonome et sécuritaire en transport actif (ex : cycliste averti, piéton averti), est-ce que votre ou vos enfants se rendraient à l'école à pied ou à vélo plus souvent ?</b></p> <p><i>Le programme Cycliste averti apprend aux élèves de 5e et 6e année à se déplacer à vélo de façon sécuritaire et autonome. Il allie des apprentissages théoriques et pratiques, sous la houlette des enseignantes et enseignants, et permet aux élèves de faire l'expérience du vélo sur la route, en toute sécurité, grâce à l'encadrement d'instructeurs spécifiquement formés. <a href="https://cyclisteverti.velo.qc.ca/">https://cyclisteverti.velo.qc.ca/</a> Le programme Piéton averti vise à permettre aux élèves de 3e et 4e année du primaire de se déplacer à pied vers leur école et dans leur quartier de manière plus autonome et sécuritaire. Ce programme de formation, axé sur la sécurité routière, est composé d'une animation théorique en classe (par des étudiants du Cégep de l'Outaouais) ainsi que d'une animation pratique en extérieur (optionnel, libre à l'enseignant). <a href="https://jesuscapable.info/formations/2ieme-cycle/">https://jesuscapable.info/formations/2ieme-cycle/</a></i></p> <p>Très probable <input type="checkbox"/></p> <p>Probable <input type="checkbox"/></p> <p>Peu probable <input type="checkbox"/></p> <p>Pas du tout probable <input type="checkbox"/></p>
<p><b>C8. Si un service d'accompagnement pédestre ou cycliste des élèves de type Trotibus ou Cyclobus étaient offerts, seriez-vous intéressé à ce que votre ou vos enfants y participent ?</b></p> <p><i>Le Trotibus de la Société canadienne du cancer est un autobus pédestre qui permet à des élèves du primaire d'être accompagnés en groupe par un adulte pour se rendre de la maison à l'école à pied. Le Trotibus est disponible dans toutes les écoles primaires du Québec dans lesquelles des parents se mobilisent autour du projet. Pour connaître les détails du projet, consultez le site web du Trotibus : <a href="http://www.trotibus.ca/">http://www.trotibus.ca/</a> Le Cyclobus est un autobus cycliste qui permet aux élèves du primaire de se rendre de la maison à l'école à vélo de façon sécuritaire et encadrée. Pour connaître les détails du projet, consultez le site web du Cyclobus : <a href="https://jesuscapable.info/outils/cyclobus/">https://jesuscapable.info/outils/cyclobus/</a></i></p> <p>Oui <input type="checkbox"/></p> <p>Non <input type="checkbox"/></p>





MOBI-O, Centre de gestion des  
déplacements de l'Outaouais et de  
l'Abitibi-Témiscamingue

200-A, Boul. Saint-Joseph,  
Gatineau (QC), J8Y 3W9

819-205-2085 | [info@mobi-o.ca](mailto:info@mobi-o.ca)  
<https://mobi-o.ca/>

