

# Plan de déplacements

École Notre-Dame-du-Rosaire  
Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois,  
Val-d'Or, secteur Sullivan



Vélo Québec



Dans le cadre de À PIED, À VÉLO, VILLE ACTIVE  
Programme d'animation et de mobilisation pour  
le transport actif des enfants du Québec

Une initiative de Vélo Québec



**MLS** et Associés, architectes inc.  
1200, 8e rue, Val-d'Or (Qc) J9P 3N7  
T : 819.824.3651  
F : 819.824.2804  
C: mls@mlsarchitectes.com  
W: www.mlsarchitectes.com



PROJET

Plan de déplacements dans le cadre  
du programme À pied, à vélo, Ville active

Rapport d'expertise

N/Dossier 1329

MANDATAIRE RÉGIONAL

**Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue**

375, avenue Centrale

Val-d'Or (Québec) J9P 1P4

T 819 825-2047

F 819 825-0125

CONSULTANT

**MLS et Associés, architectes inc.**

1220, 8<sup>e</sup> Rue

Val-d'Or (Qc) J9P 3N7

T 819 824-3651

F 819 824-2804

PRÉPARÉ PAR :



Caroline Morneau, M.Arch. / M.Sc.DU

VÉRIFIÉ PAR :

\_\_\_\_\_  
Martin Saint-Denis, architecte M. Sc.

2015.08.05

<b>REMERCIEMENTS</b>	3
<b>AVANT-PROPOS</b>	4
<b>1.0 INTRODUCTION</b>	5
1.1 Objectifs du plan de déplacements	5
1.2 Méthodologie	5
<b>2.0 PORTRAIT DU SECTEUR ET DE LA CLIENTÈLE</b>	7
<b>2.1 Portrait de l'école : École Notre-Dame-du-Rosaire</b>	7
2.1.1 Établissement scolaire	7
2.1.2 Horaire	7
<b>2.2 Portrait du secteur</b>	8
2.2.1 Contexte urbain	8
2.2.2 Abords de l'école	10
2.2.3 Parcours vers l'école	11
2.2.4 Analyse de la circulation	13
<b>2.3 Portrait de la clientèle</b>	14
2.3.1 Renseignements généraux sur les élèves sondés	14
2.3.2 Distance à parcourir entre l'école et la maison	14
2.3.3 Répartition modale des déplacements des élèves	15
2.3.4 Répartition modale des déplacements des parents	16
2.3.5 Raisons invoquées par les parents quant au choix de transport de leurs enfants	16
2.3.6 Intérêt des parents pour le transport actif de leurs enfants	18
<b>3.0 POTENTIEL DE TRANSPORT ACTIF POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE</b>	19
<b>4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF</b>	20
<b>4.1 Inventaire des mesures d'intervention</b>	20
4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif	20
4.1.2 Fiches de recommandations pour l'élimination des obstacles au transport actif	21
4.1.3 Initiatives et options d'encouragement	28
<b>5.0 CONCLUSION</b>	32
<b>6.0 RÉFÉRENCES</b>	33
<b>ANNEXE A</b>	34
<b>CARTE SIGNALISATION – ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE</b>	34

ANNEXE B	35
TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES	35
ANNEXE C	42
RAPPORT D'EXPERTISE DES STATIONNEMENTS DE VÉLOS	42
ANNEXE D	50
FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS	50
ANNEXE E	51
PRIX DES SUPPORTS À VÉLO DISPONIBLE PAR VÉLO QUÉBEC	51

## REMERCIEMENTS

MLS et Associés, architectes inc. et Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue tiennent à remercier leurs nombreux partenaires pour leur appui dans le développement du programme *À pied, à vélo, ville active* dans lequel s'inscrit le présent plan de déplacements sécuritaires. La participation de certains organismes et individus engagés pour l'amélioration de la santé et de la sécurité des enfants est indispensable à la réalisation de ce plan.

MLS et Associés, architectes inc. et Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue remercient de leur collaboration les directions, le personnel, les parents et les élèves des écoles suivantes qui ont choisi de participer au programme *À pied, à vélo, ville active* dans la MRC de La Vallée-de-l'Or.

- École Notre-Dame-du-Rosaire, Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois;
- École Sainte-Lucie, Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois;
- École Notre-Dame-de-Fatima, Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois.

MLS et Associés, architectes inc. et Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue remercient également la Ville de Val-d'Or et la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois pour leur importante contribution.

MLS et Associés, architectes inc. et Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue désirent remercier les participants à la marche de repérage et au sondage pour leurs précieux commentaires sur les aménagements aux abords de l'école Notre-Dame-du-Rosaire.

*À pied, à vélo, ville active* est une initiative de Vélo Québec rendue possible grâce à l'appui financier des organismes suivants :



et dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue :



**À pied, à vélo, ville active** est un programme de Vélo Québec visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens. Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue est le mandataire désigné de la région pour ce programme. Son rôle est de proposer aux administrations municipales et scolaires des moyens concrets pour créer des environnements favorables à la marche et au vélo.

*«Les avantages du transport actif sont grands. Le transport actif est une forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu qui se déplace pour un motif utilitaire. Plus qu'une simple façon de se déplacer, le transport actif est une saine habitude de vie, une activité physique informelle s'intégrant au quotidien et permettant de vivre de façon sensible dans son environnement».* (Vélo Québec)

Le programme **À pied, à vélo, ville active** est divisé en trois volets d'actions concrètes pour la communauté. Le premier est la conception de plans de déplacements pour les écoles primaires. Le second est la conception d'expertise en stationnement pour vélos à l'intention des écoles secondaires. Finalement, le dernier est la réalisation de la formation « Mobiliser la communauté au transport actif » adressée à tous les acteurs potentiels du projet.

Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue a confié à la firme MLS et Associés, architectes inc. de Val-d'Or, qui détient une expertise professionnelle en architecture et en design urbain, une partie importante de la réalisation des plans de déplacements et de stationnements de vélos. Leur mandat consiste principalement à identifier les obstacles au transport actif et à élaborer un plan de déplacements comprenant différentes phases d'intervention afin de favoriser le transport à pied ou à vélo dans l'environnement des écoles ciblées. La rédaction de ce dernier est basée sur les paramètres recueillis lors de consultations, par les observations faites sur place et les sondages des habitudes de déplacements. Enfin, le plan est accompagné de recommandations d'aménagement.

Pour l'année 2014-2015, trois écoles primaires ont été ciblées pour ce projet au sein de la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois:

- École Notre-Dame-du-Rosaire, secteur Sullivan à Val-d'Or;
- École Sainte-Lucie, Val-d'Or;
- École Notre-Dame-de-Fatima, Val-d'Or.

Chacune de ces écoles aura en sa possession un plan de déplacements réalisé par la firme MLS et Associés, architectes inc. de Val-d'Or et coordonné par Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue.

## 1.0 INTRODUCTION

Lorsqu'un enfant marche ou utilise le vélo pour se rendre à l'école, il améliore sa condition physique, sa concentration à l'école et son autonomie. De la même façon, les parents qui éliminent la navette quotidienne en auto vers l'école contribuent à la quiétude du quartier, à la sécurité des enfants à l'entrée des classes et à l'amélioration de la qualité de l'air aux abords de l'école. Plus qu'une source de plaisir et de bien-être, le transport actif est aussi une manière extrêmement efficace d'effectuer des déplacements vers des destinations quotidiennes, notamment vers l'école.

En effet, pour se déplacer en ville sur une distance de 1 km ou moins, la marche à pied est le moyen le plus rapide de se rendre à son point de destination pour un adulte; pour effectuer un parcours de 1 à 6 km, le vélo constitue le moyen de déplacement le plus rapide! Au-delà de 6 km, bien que le moyen de déplacement le plus rapide soit la voiture, le vélo demeure le deuxième choix le plus efficace, et ce, jusqu'à une distance de 10 km.

L'adoption du transport actif représente également une économie notable d'argent. Au Canada, le coût annuel moyen associé à la possession et à l'utilisation d'un véhicule automobile qui parcourt 18 000 km par année dépasse 9 000 \$. Toute diminution de l'utilisation de la voiture permet de faire des économies. Encourager le transport actif pour le trajet entre la maison et l'école s'inscrit donc tout naturellement dans un mode de vie sain et responsable.

### 1.1 Objectifs du plan de déplacements

Le plan de déplacements scolaires est un rapport d'expertise sur l'environnement aux abords des écoles permettant de faire le portrait sur les aménagements existants qui incitent au transport actif ou sur les obstacles à celui-ci. Il propose également des mesures correctrices afin de rendre le chemin de l'école sécuritaire et agréable. Il s'adresse aux élus et spécialistes en aménagement de la municipalité, aux écoles, aux commissions scolaires ainsi qu'aux services de police.

L'**objectif général** du plan de déplacements est de proposer un environnement sécuritaire aux abords de l'école afin de favoriser le transport actif et éventuellement de modifier les habitudes de déplacements des enfants et de leurs parents sur le trajet domicile-école-travail.

Les **objectifs spécifiques** sont les suivants :

- Dresser le portrait de la mobilité autour de l'école;
- Proposer des pistes de solutions sécurisant les trajets suscitant des inquiétudes, lorsqu'empruntés à pied et/ou à vélo;
- Amorcer un travail de concertation pour le déploiement d'aménagements et de mesures améliorant la sécurité des parcours scolaires.

La réalisation du plan de déplacements est basée sur l'analyse des informations recueillies lors de différentes activités qui sont décrites dans la section qui suit.

### 1.2 Méthodologie

La mobilisation des différents acteurs et la cueillette d'information à l'élaboration du plan de déplacements ont été organisées de la manière suivante :

- 1- Évaluer sommairement le secteur (reconnaissance des lieux);
- 2- Rencontrer la direction de l'établissement, afin de cerner les particularités du milieu et de la clientèle;
- 3- Rencontrer le service de police;
- 4- Rencontrer les autorités municipales responsables des questions de circulation;
- 5- Effectuer une marche de repérage :

- 5.1 Inviter un ou des représentants de chacun des groupes suivants : parents, direction de l'école, enseignants, élus ou autres représentants de la municipalité, commission scolaire, sécurité publique et élèves pour effectuer la marche de repérage;
  - 5.2 Définir les parcours menant à l'école dans un rayon de 500 m qui seront parcourus par un groupe témoin;
  - 5.3 Fournir l'itinéraire (Carte de la répartition géographique p. 9), le guide d'observation et le matériel nécessaire aux participants;
  - 5.4 Idéalement un matin au début des classes, effectuer les différents parcours menant à l'école afin de constater et faire l'état de la situation autour de l'école en observant les caractéristiques physiques et les comportements des usagers de la route;
  - 5.5 Recueillir les observations dans le guide remis aux participants. Le support visuel de photographies est également important;
  - 5.6 Faire un retour avec les participants, ramasser les informations recueillies et remercier les participants;
- 6- Faire l'évaluation des installations des stationnements de vélos;
  - 7- Réaliser un sondage auprès des élèves et/ou parents sur les habitudes de déplacements;
  - 8- Rédiger le plan de déplacements sécuritaires et le plan de stationnements de vélos.



## 2.0 PORTRAIT DU SECTEUR ET DE LA CLIENTÈLE

### 2.1 Portrait de l'école : École Notre-Dame-du-Rosaire



#### 2.1.1 Établissement scolaire

Nom de l'école :	École Notre-Dame-du-Rosaire
Commission scolaire :	Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois
Nombre d'élèves :	246
Nombres d'employés :	Pour l'année 2014-2015, il y a 30 employés (enseignants, professionnels et personnel de soutien) et un nombre variable de bénévoles, environ trois.
Type d'école :	Enseignement préscolaire et primaire
Transport scolaire :	Environ 180 élèves
Nombre d'autobus :	3 autobus arrivent entre 7 h 45 et 8 h 05 le matin et quittent en après-midi entre 15 h 20 et 15 h 30.
Nombre de brigadiers scolaires :	2 brigadiers : un à l'intersection du chemin Sullivan et de la rue de la Grève et l'autre au coin du chemin Sullivan et de la rue Champoux.

#### 2.1.2 Horaire

		Fréquentation
Service de garde du matin	7 h 00 à 8 h 10	35 élèves
Classes du matin	8 h 10 à 11 h 10	100 %
Service de garde du midi	11 h 10 à 12 h 30	130 élèves
Classes de l'après-midi	12 h 30 à 15 h 15	100 %
Service de garde de l'après-midi	14 h 20 à 18 h 00	90 élèves

Préscolaire : 8 h 10 à 11 h 10 et 12 h 30 à 14 h 17

## 2.2 Portrait du secteur

### 2.2.1 Contexte urbain

L'environnement où se trouve une école influence les habitudes de vie de ses utilisateurs, dont leurs déplacements. Un milieu relativement dense, possédant une mixité de fonctions (résidentielle, commerciale, institutionnelle, par exemple) et où les distances sont courtes, est plus apte au transport actif qu'un milieu de faible densité à vocation exclusivement résidentielle de type unifamiliale. La distance de parcours entre le domicile et l'école est également un facteur important dans le choix du mode de déplacement. Les écoles de quartier auront généralement un bassin d'élèves résidant à moins d'un kilomètre de l'établissement plus grand, contrairement aux écoles à vocation particulière qui drainent des élèves sur des secteurs beaucoup plus larges.

L'école Notre-Dame-du-Rosaire se trouve dans un environnement urbain de moyenne densité de la Ville de Val-d'Or, plus particulièrement du quartier Sullivan. Située sur la rue de l'Église, elle est située dans un secteur principalement résidentiel dont un nouveau développement de maisons modulaires. L'accès au bâtiment se fait par la rue de l'Église ou par la rue de la Grève qui fait face à l'entrée principale.

La zone de desserte de l'école Notre-Dame-du-Rosaire s'inscrit localement au secteur urbain du quartier Sullivan. Elle accueille également les élèves résidants en dehors du secteur urbain au nord de la ville.

Le secteur à proximité de l'école comprend principalement des résidences de diverses typologies, de la maison unifamiliale isolée aux habitations multi-logements. On retrouve également quelques commerces de proximité et institutions comme l'église et la bibliothèque. À l'intérieur d'un rayon de 500 m, le secteur est principalement résidentiel. À proximité de l'école, la majorité des commerces sont situés sur le chemin Sullivan. Les bâtiments sont en retrait par rapport aux rues dans une trame urbaine généralement rectangulaire qui offre une bonne perméabilité au secteur, particulièrement du côté est du chemin Sullivan. Il existe deux barrières aux déplacements dans le secteur, soit le chemin Sullivan (route 111) et les limites urbaines du quartier.



### Répartition géographique des élèves de l'école Notre-Dame-du-Rosaire

#### Légende

- Répartition des élèves
- Réseau cyclable
- Trajets marche de repérage
- École
- Polygone de distance de marche 0,8 km préscolaire et primaire 1er cycle
- Polygone de distance de marche 1,6 km primaire 2e et 3e cycle



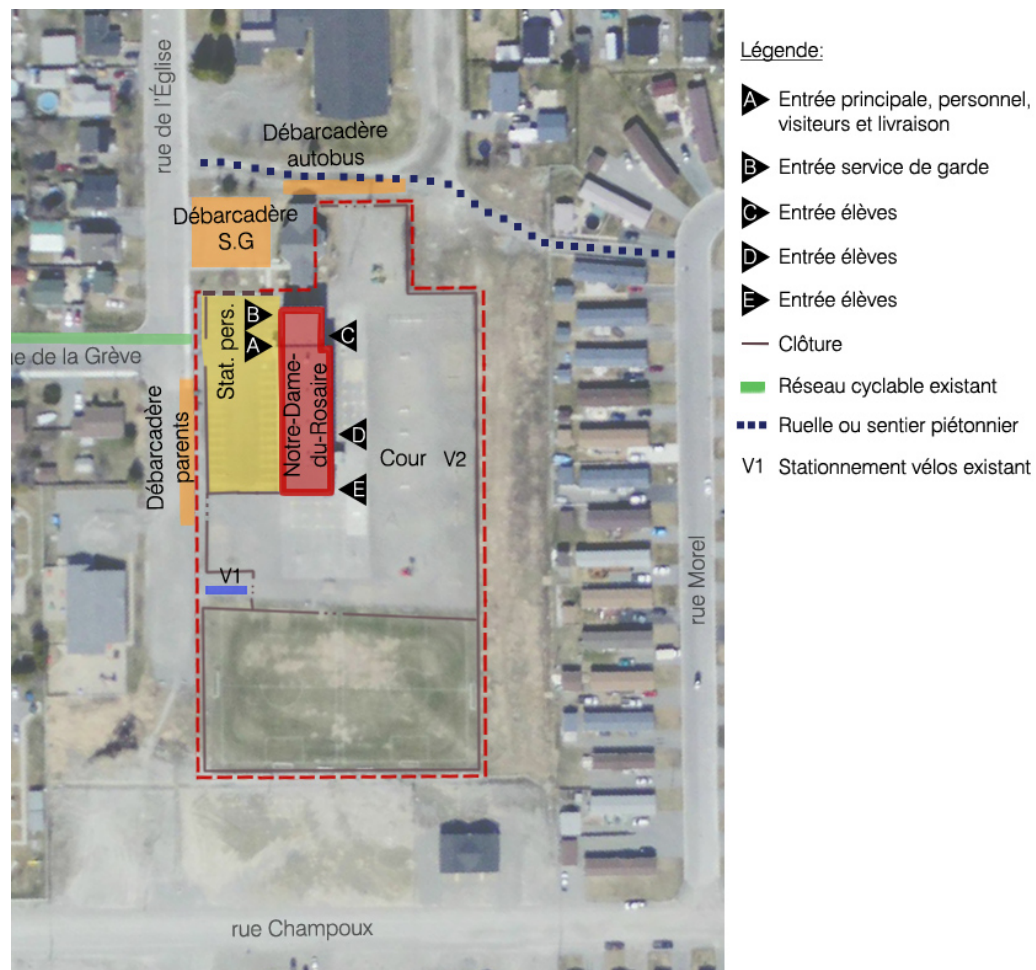
MLS et Associés, architectes inc.  
 1200, 8e rue, Val-d'Or (QC) J9P 3N7  
 T : 819.824.3651  
 F : 819.824.2804  
 C : mls@mlsarchitectes.com

Source: Ville de Val-d'Or – Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartotheque Québécoise), Orthophotographies 2014 au 1 : 20 000

Préparé par : Caroline Morneau, M.Sc.DU  
 Mars 2015

## 2.2.2 Abords de l'école

L'école Notre-Dame-du-Rosaire se situe dans un secteur urbain de moyenne densité de la municipalité de Val-d'Or, dans le quartier Sullivan. La façade principale de l'école se trouve sur la rue de l'Église et l'accès à l'édifice se fait également par la rue de la Grève. Aux abords de l'école, on retrouve des habitations de type unifamilial aux immeubles de 4 à 8 logements, une bibliothèque et une église. Les autres bâtiments entourant l'école sont principalement des habitations de type unifamilial. Le débarcadère d'autobus est situé dans la ruelle au nord de l'école derrière l'église, à proximité de la cour du premier cycle. La cour est clôturée en partie, facilitant l'accès au bâtiment de tous les côtés. L'accès à la cour par des véhicules est limité aux services municipaux et d'entretien de la cour. Il existe deux endroits déterminés où les parents peuvent déposer leurs enfants, soit sur la rue de l'Église en bordure de rue ou dans le stationnement de la bibliothèque pour les enfants fréquentant le service de garde. Un stationnement réservé pour le personnel est situé face à l'école. Quant aux visiteurs, ils peuvent garer leur voiture dans les rues résidentielles à proximité où le stationnement sur rue est possible.



Carte 2: Plan d'implantation de l'école Notre-Dame-du-Rosaire

### 2.2.3 Parcours vers l'école

#### Rue de l'Église

La rue de l'Église est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (nord-sud). La rue, lors de la visite, comportait une partie en gravier qui devrait être construite à l'été 2015. La largeur de la rue, portion asphaltée, est convenable dans la section dont l'aménagement est terminé. Par contre, dans la section en gravier, il y a peu d'aménagements sur l'emprise, ce qui donne un sentiment de voies très larges. Un trottoir est présent du côté de l'école seulement. Le stationnement sur rue est permis des deux côtés.

La signalisation indique une zone scolaire à la limite de lot de l'école sur la rue de l'Église et de la Grève. Sur la portion non construite, la signalisation est prévue mais pas encore installée. Le débit routier apparaît faible à modéré aux heures critiques d'arrivée et de sortie des classes.



#### Rue de la Grève

La rue de la Grève est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (est-ouest) d'une largeur convenable, compte tenu de ses aménagements. Des bandes cyclables unidirectionnelles sont présentes de chaque côté de la rue. Le stationnement sur rue en file est permis en tout temps. Le débit routier apparaît faible toute la journée. Il y a un trottoir entre le chemin Sullivan et la rue de l'Église du côté sud. La signalisation indique une traverse d'écoliers à l'intersection avec le chemin Sullivan, un brigadier est également présent à cet endroit.



### Rue Champoux

La rue Champoux est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (est-ouest). Le stationnement sur rue est permis de chaque côté. Le débit routier est faible à modéré en tout temps. Le nouveau développement résidentiel et celui à venir font augmenter la circulation dans le secteur du chemin Sullivan et de la rue de l'Église. La signalisation indique une traverse d'écoliers à l'intersection du chemin Sullivan. On retrouve également un brigadier à cet endroit.



### Chemin Sullivan (route 111)

Le chemin Sullivan est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (nord-sud). Elle constitue un tronçon de circulation au débit modéré à élevé aux heures de pointe. Comme il s'agit d'une route régionale, il y a également présence de transport lourd. Un trottoir est présent du côté est de la rue et il n'est pas déneigé. Le stationnement sur rue est permis de chaque côté de la rue.

La rue Principale constitue une voie de grande importance à traverser lors des déplacements des élèves vers l'école. La circulation y est dense et parfois rapide aux heures où circulent les enfants. Il y a deux passages piétons avec brigadiers scolaires, le premier au coin de la rue de la Grève et le second au coin de la rue Champoux. Des avancées de trottoir sont aménagées à ces intersections.



## 2.2.4 Analyse de la circulation

Tableaux récapitulatifs :

Rues	Largeur (m)	Sens de la circulation		Débit de circulation (faible, moyen, élevé)	Usages (résidentiel, commercial, etc.)	Notes
		Double	Unique			
Rue de l'Église	± 10,5 m	1 (N-S)		Faible à modéré	Résidentiel et institutionnel	3
Rue de la Grève	± 11 m	1 (E-O)		Faible à modéré	Résidentiel	3
Rue Champoux	± 11 m	1 (E-O)		Faible à modéré	Résidentiel,	3
Chemin Sullivan	± 16 m	1 (N-S)		Élevé	Institutionnel, commercial et résidentiel	1 et 3

Notes : 1- Débit élevé dans les deux directions;  
 2- Débit élevé dans une direction seulement;  
 3- Stationnement en bordure de rue;  
 4- Stationnement à 45 degrés;  
 5- Déneigement en banc de centre;  
 6- Débarcadère d'autobus

Rues	Aménagement piéton (trottoir)	Aménagement cyclable		Notes
		Structure (bandes, chaussée désignée, en site propre)	Sens de circulation (unique, double)	
Rue de l'Église	1,6 m du côté de l'école	N/A	N/A	
Rue de la Grève	1,5 m du côté sud (entre ch. Sullivan et rue de l'Église)	Bande	Unidirectionnel de chaque côté	
Rue Champoux	N/A	N/A	N/A	
Chemin Sullivan	1,5 m du côté ouest (de l'école)	N/A	N/A	3

Notes : 1- Trottoir séparé de la rue par rangée d'arbres ou bande gazonnée;  
 2- En mauvais état, risque de blessures;  
 3- Entrées charretières nombreuses;  
 4- Voie très large;  
 5- Trottoir déneigé <sup>1</sup> priorité 1, <sup>2</sup> priorité 2, <sup>3</sup> partie ouest seulement;  
 6- Etc.

## 2.3 Portrait de la clientèle

Le portrait de la clientèle de l'école nous permet de mieux comprendre la situation des élèves de l'école Notre-Dame-du-Rosaire, et de connaître les paramètres sur lesquels intervenir afin d'amorcer des changements au niveau des comportements en lien avec le mode de transport privilégié. Le présent portrait est basé sur les résultats du sondage rempli par les parents des élèves qui fut distribué dans les classes au printemps 2015.

Le sondage réalisé par Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue fut réparti à travers la population étudiante selon différents groupes d'âge variant de 5 à 12 ans. Le nombre de répondants, 31 au total, représente environ 13 % du nombre d'élèves de l'établissement. La présente section donne le portrait des habitudes de déplacements de ces 31 élèves de 5 à 12 ans.

### 2.3.1 Renseignements généraux sur les élèves sondés

L'âge moyen des élèves sondés est de 9 ans. D'après le sondage, sur 30 réponses obtenues, 70% d'entre eux fréquentent le service de garde. Par contre, par rapport aux données fournies par la direction de l'école, la fréquentation du service de garde est légèrement inférieure.

### 2.3.2 Distance à parcourir entre l'école et la maison

Selon Vélo Québec, l'efficacité des différents modes de transport en milieu urbain en fonction de la distance à parcourir dans des conditions de circulation optimales est la marche pour une distance entre 0,5 km et 1 km, le vélo entre 1 km et 6 km<sup>1</sup> et la voiture pour les déplacements de plus de 6 km.

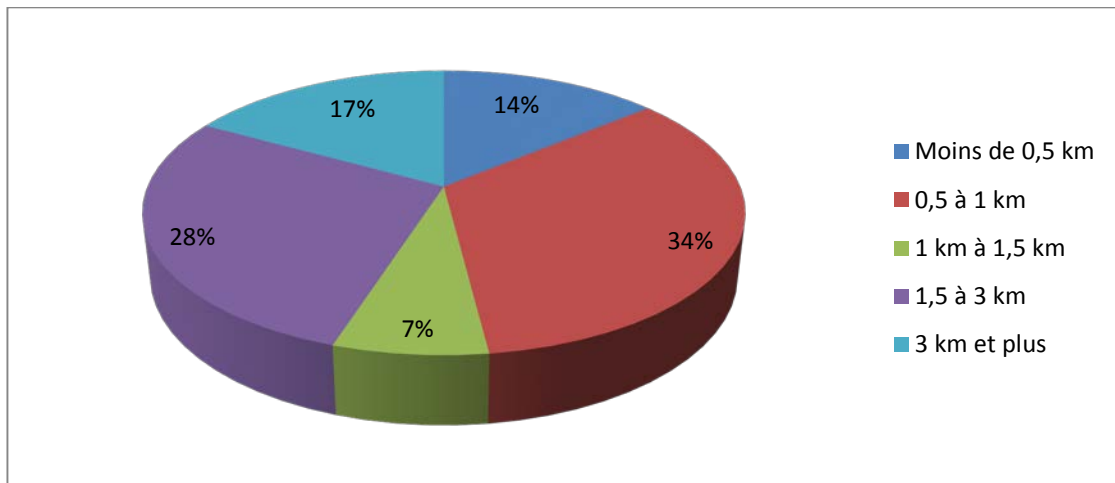


Figure 1: Répartition des élèves selon la distance à parcourir entre l'école et la maison

Les distances de parcours sont variées. La majorité des enfants résident à moins de 1,5 km de l'école, 14 % à moins de 0,5 km, 34 % entre 0,5 km et 1 km et 7 % entre 1 km et 1,5 km. Ceux demeurant entre 1,5 km et 3 km représentent 28 %. Selon le sondage, 17 % des répondants demeurent à plus de 3 km. Beaucoup d'élèves habitent à l'intérieur du quartier et tous les déplacements vers l'école se font en moins de 3 km à l'intérieur du périmètre urbain. Les déplacements de moins de 3 km sont les plus propices au transport actif pour des utilisateurs adultes (marche, vélo, patins, planche à roulettes, etc.). Si nous réduisons la distance de parcours à 1,5 km, puisque les utilisateurs sont âgés de 12 ans et moins, il demeure que 55 % à 83 % des élèves ayant répondu au sondage habitent à une distance raisonnable pour considérer le transport actif pour se rendre à l'école.

<sup>1</sup> Le vélo peut même être plus efficace que la voiture sur une distance de 10 km dans certains cas.



### 2.3.3 Répartition modale des déplacements des élèves

Afin d'établir le portrait des habitudes de déplacements et d'identifier les conditions nécessaires pour inciter le plus grand nombre d'élèves au transport actif, une enquête, basée sur le mode de déplacement le plus utilisé au cours de l'année scolaire 2014-2015, a été réalisée.

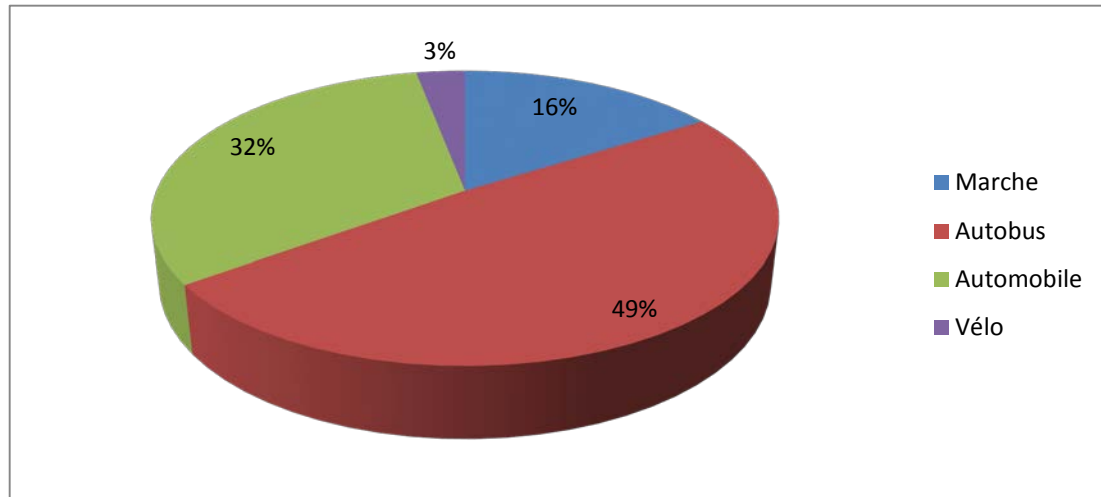


Figure 2: Répartition des élèves selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre l'école et la maison.

En général, les enfants se déplacent en autobus (49 %) lors de leur déplacement entre la maison et l'école, seulement 16 % sur une possibilité de 55 % le font à pied. Plusieurs d'entre eux sont conduits à l'école par leurs parents, dans une proportion de 32 %. Le transport scolaire est généralement offert aux enfants demeurant à une distance de 1,6 km ou plus de l'établissement scolaire (45 %). Il semble que plusieurs enfants ont accès à ce service en deçà de la limite ou que ceux-ci demeurent à l'extérieur du périmètre urbain. Les autres moyens de transport actif comme le vélo, la trottinette, le patin et la planche à roulettes faisant partie du sondage sont utilisés dans une proportion de 3 %.

De manière générale pour la région, la presque totalité des élèves possède un vélo, toutefois, peu d'entre eux l'utilisent de façon régulière pour se rendre à l'école. Il est important de préciser que les conditions climatiques hivernales représentent une réalité 6 mois sur 10 dans la région. Il est à noter que, lors de la marche de repérage au mois d'avril, quelques élèves avaient choisi ce mode de transport.

### 2.3.4 Répartition modale des déplacements des parents

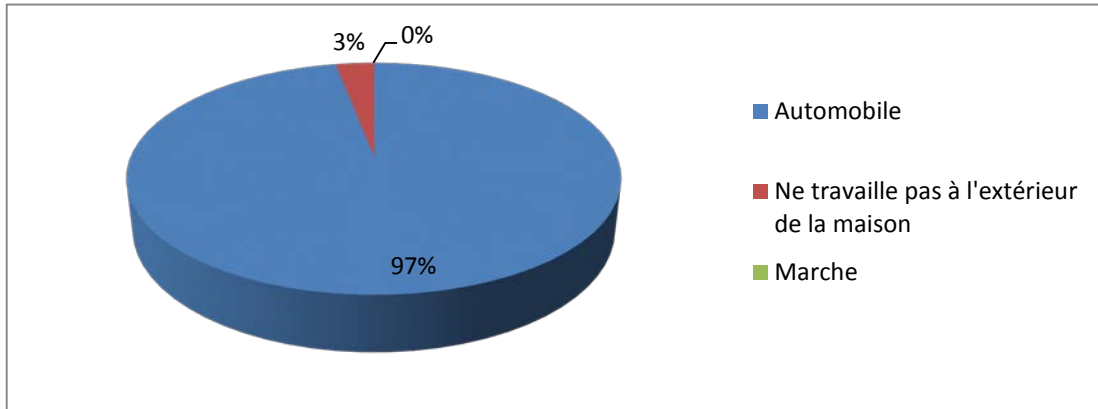


Figure 3: Répartition des parents selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre le travail et la maison.

La majorité des parents se déplacent en voiture pour se rendre au travail, soit 97 %. Il est possible de supposer que plusieurs d'entre eux déposent leurs enfants à l'école en voiture sur le chemin du travail puisque 32 % des élèves se rendent à l'école par ce moyen de transport. Aucun n'utilise un mode de transport actif, la marche ou le vélo, et 3 % travaillent à la maison. Le quartier Sullivan est un quartier périphérique et ne possède pas de pôle d'emplois important outre l'école. Les habitants doivent sortir du quartier, emprunter une route régionale (111 et/ou 117), pour se rendre au travail, ce qui limite l'utilisation du transport actif en plus de la distance de parcours.

### 2.3.5 Raisons invoquées par les parents quant au choix de transport de leurs enfants

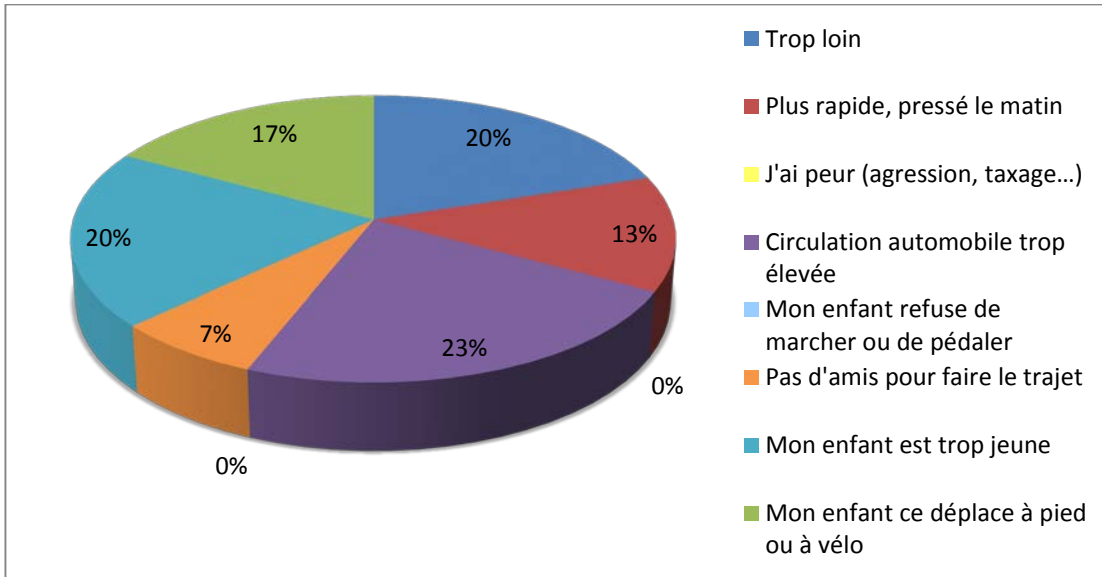


Figure 4 : Raisons invoquées limitant le transport actif entre l'école et la maison.

Pour les parents dont les enfants se rendent à l'école en voiture ou en autobus scolaire (81 %), la principale raison est que la circulation automobile est trop élevée (23 %).

Les autres réponses sont néanmoins variées :

Le parent considère que son enfant est trop jeune pour se rendre à l'école par lui-même (20 %);  
L'enfant n'a pas d'amis pour faire le trajet (7 %);  
La distance de parcours est trop grande (20 %);  
La voiture est plus rapide, parents pressés le matin (13 %);  
Aucun des répondants n'a évoqué que l'enfant ne voulait pas ou qu'il avait peur de faire le trajet comme principale raison pour laquelle le transport motorisé est favorisé comparativement au transport actif. Il faut également mentionner que 17% des répondants ont indiqué que leurs enfants se déplaçaient à pied pour aller à l'école.

Les conditions d'hiver : neige, glace, température froide, visibilité réduite et monticules de neige; sont en vigueur entre octobre et mai dans la région, soit environ 6 mois sur une période scolaire de 10 mois. Il est donc important de considérer ce facteur dans les choix du mode de déplacement.

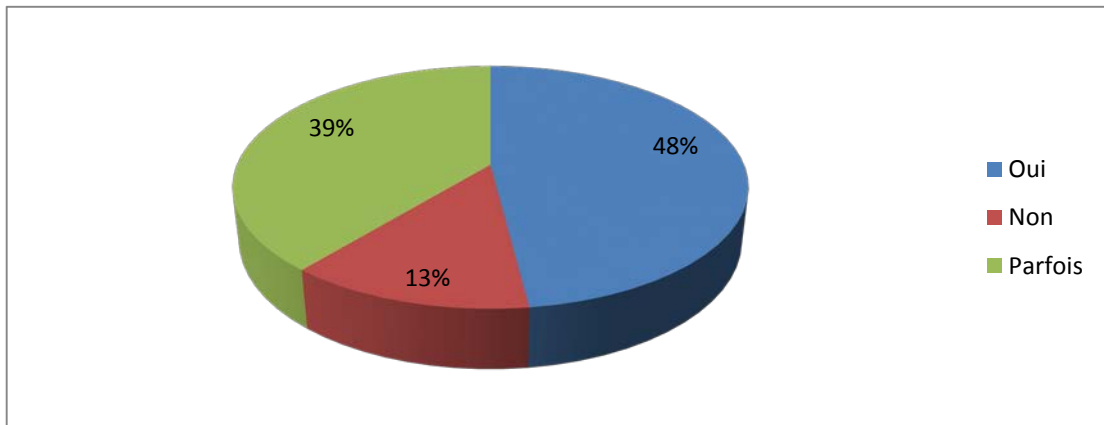


Figure 5 : Répartition des parents considérant les conditions hivernales comme un obstacle au transport actif entre l'école et la maison.

Il semble que certains parents, entre 48 % et 81 %, considèrent les conditions hivernales comme un obstacle au transport actif de leurs enfants, en tout temps ou en certaines circonstances. Voici les commentaires reçus concernant la sécurité en période hivernale :

- «Mettre un passage pour piéton sur le bord de la route»;
- «Rues plus souvent dégagées»;
- «Il faut des trottoirs pour piétons à Sullivan»;
- «Déneigement et Sel/sable»;
- «Meilleur entretien des rues, enlever les bancs de neiges»;
- «Pas de déneigement pendant les heures de marche ou de prise d'autobus».

### 2.3.6 Intérêt des parents pour le transport actif de leurs enfants

Les parents d'élèves seraient très ou assez intéressés, à 61 %, à ce que leurs enfants utilisent le transport actif plus souvent si le trajet était mieux aménagé, quel que soit le moyen : marche, vélo ou les deux. Seulement 22 % des répondants, qui ont indiqué être peu ou pas intéressés, disent que la distance et les types de parcours empruntés pour se rendre à l'école sont probablement en les principaux enjeux.

Seulement 17 % des répondants se déplacent déjà à pied ou à vélo pour aller à l'école de manière régulière.

Les commentaires et suggestions reçus concernent particulièrement la réduction de la vitesse des véhicules et la sécurité de la traversée du chemin Sullivan.

### 3.0 POTENTIEL DE TRANSPORT ACTIF POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE

L'école Notre-Dame-du-Rosaire possède un bassin important d'écoliers vivant à proximité de l'école. Quelques élèves vivent en périphérie du secteur urbain, toutefois, ceux demeurant à l'intérieur du quartier vivent à moins de 1,6 km de l'école (voir polygone de distance p. 9). Il existe donc une majorité de la population scolaire qui demeure assurément assez près de leur établissement scolaire pour utiliser le transport actif comme la marche et le vélo, ce qui n'est pas le cas actuellement selon les résultats du sondage.

À l'exception du chemin Sullivan (route 111) qui est le principal obstacle aux déplacements pour la grande majorité des élèves, les rues aux abords de l'école sont des voies dont la circulation est relativement faible, à l'exception de l'arrivée des élèves le matin où elle devient modérée sur les rues de l'Église, Champoux et de la Grève. Au trafic quotidien des citoyens et des autobus scolaires s'ajoutent les déplacements des parents qui viennent déposer leurs enfants, ce qui fait en sorte que la principale voie d'accès à l'école est plus achalandée à ce moment. Pour des raisons de sécurité aux abords de l'école, de santé et de qualité de l'environnement, le remplacement des déplacements motorisés par des déplacements actifs apparaît une préoccupation pour l'école Notre-Dame-du-Rosaire.

Dans l'annexe B, Trajets des autobus scolaires, le trajet 407 se trouve en grande partie à l'intérieur du polygone de distance de 1,6 km, même celui de 0,8 km, à proximité de l'école. Il y aurait peut-être lieu de reconsidérer ces parcours afin d'offrir le service pour accommoder les plus jeunes et donner la chance aux plus âgés de se déplacer de manière active, surtout en automne et au printemps. Le principal obstacle sur ce parcours est la traversée du chemin Sullivan (route 111) que la majorité des élèves résidant dans le quartier doivent franchir pour se rendre vers l'école et dont la densité de véhicules motorisés (automobiles et autobus scolaires) est élevée. Toutefois, il existe plusieurs passages sécurisés en plus des brigadiers scolaires sur ces parcours.

En effet, le transport actif offre des bénéfices notables sur la santé et l'environnement. Encourager la pratique d'activités physiques et les déplacements actifs en bas âge permet de créer de saines habitudes de vie à long terme. Les bénéfices sont perceptibles au plan personnel/individuel, meilleure capacité d'attention en classe, autonomie, santé générale améliorée, etc.; mais également sur le plan de la société pour la sécurité aux abords de l'école, l'environnement et sur le système de santé, entre autres.

Selon les résultats du sondage, plusieurs parents seraient ouverts à ce que leurs enfants se déplacent de manière active, à vélo ou à pied, entre la maison et l'école si le trajet était mieux adapté. Cette donnée indique que les parents sont motivés à faire faire des déplacements actifs à leurs enfants lorsque ceux-ci sont sécuritaires. Une augmentation potentielle est donc probable si certaines interventions améliorant la sécurité sur le chemin de l'école sont faites.


## 4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF


### 4.1 Inventaire des mesures d'intervention

La marche de repérage et les résultats des sondages reflètent la réalité des déplacements des écoliers et permettent d'évaluer les aménagements favorables et les obstacles au transport actif aux abords de l'école. Les sondages et la marche ont été réalisés au printemps 2015. Les participants à la marche sont entre autres : la direction de l'école, les membres du gouvernement Sécurité et bien-être de l'école et leurs ministres, MLS et Associés, architectes inc., Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue, la Commission scolaire, le CISSSVD et la Ville Val-d'Or. La convivialité des rues et aménagements et une cohabitation harmonieuse des différents usagers de la route sont des conditions indispensables aux déplacements sécuritaires à pied et à vélo.


#### 4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif

Les environs de l'école Notre-Dame-du-Rosaire, sont en général favorables aux déplacements à pied et à vélo. Voici les mesures déjà en place qui sont jugées sécuritaires par la population scolaire et qui favorisent le transport actif vers l'école.

Fiche 1 : Surveillance policière accrue aux heures d'arrivée des élèves	
	<p><b>Intervention :</b> La priorité aux patrouilleurs de la Sûreté du Québec est d'assurer une présence près des écoles aux heures d'arrivée des élèves.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> Sûreté du Québec</p> <p><b>Réalisation :</b> Depuis quelques années</p>

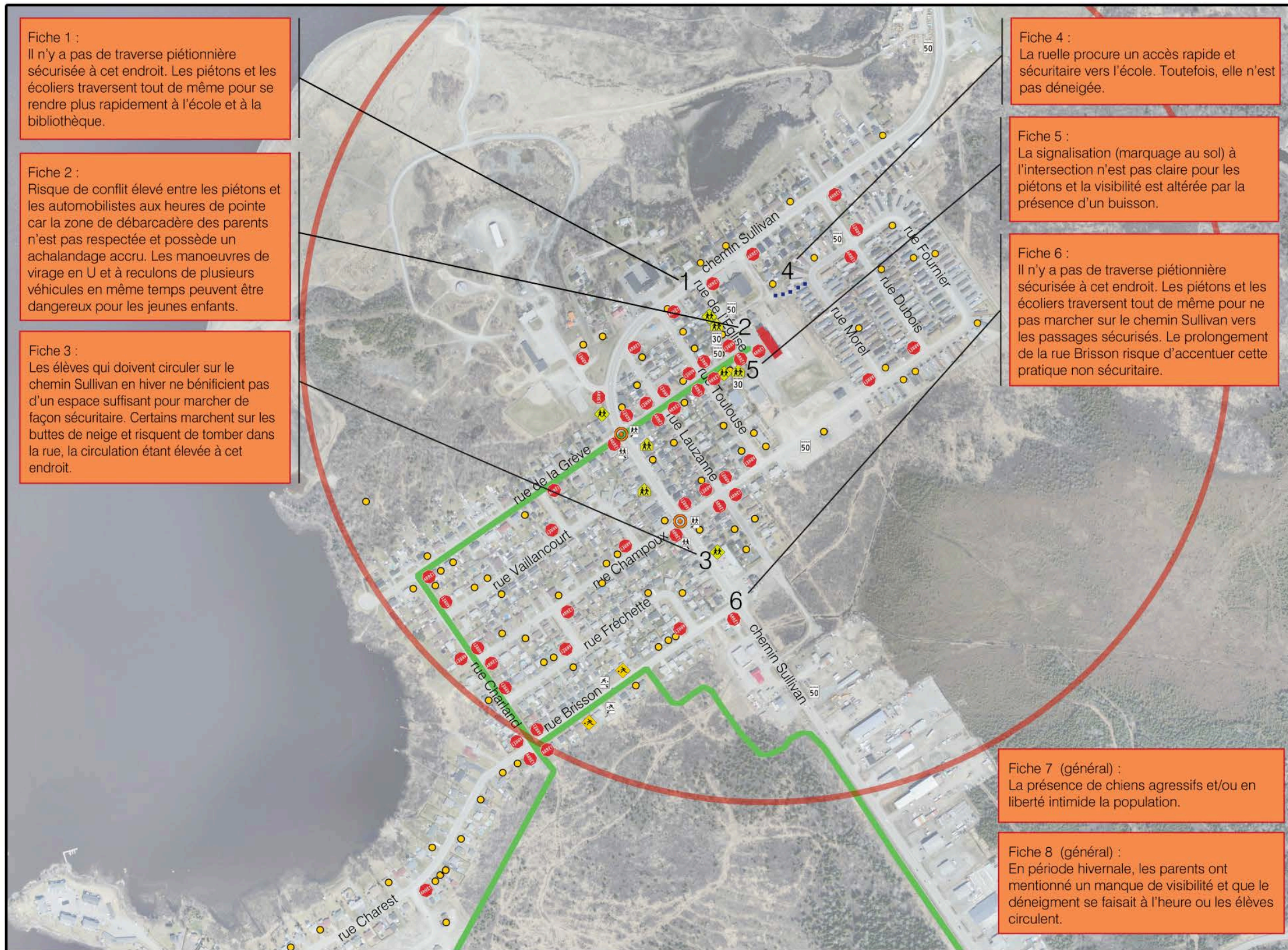
Fiche 2 : Signalisation et réduction de la limite de vitesse dans les zones scolaires	
	<p><b>Intervention :</b> La signalisation et une limite de vitesse de 30 km/h à proximité des parcs et des zones scolaires priorité ont été instaurées.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> Municipalité Sûreté du Québec</p> <p><b>Réalisation :</b> Été 2012-2013</p>

<b>Fiche 3 : Projet pilote de corridors scolaires à l'école Notre-Dame-de-Fatima</b>	
	<p><b>Intervention :</b> Un comité formé par la Ville de Val-d'Or et la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois ont implanté un projet pilote de corridors scolaires pour l'école Notre-Dame-de-Fatima. Les interventions comprenaient le marquage au sol des corridors par de gros cercles bleus, des affiches « passage d'écoliers » au centre des rues et la distribution de feuillets aux automobilistes. Le projet ne s'est toutefois pas poursuivi, et n'a pas couvert d'autres écoles.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> Municipalité Commission scolaire</p> <p><b>Réalisation :</b> 2007-2008</p>

<b>Fiche 4 : Avancées de trottoir pour traverser le chemin Sullivan</b>	
	<p><b>Intervention :</b> La présence d'avancée de trottoir aux intersections des rues de la Grève et Champoux avec le chemin Sullivan permet aux élèves de s'avancer de manière sécuritaire et d'être plus visible, en plus d'avoir une distance plus courte à traverser sur cette route régionale.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> Municipalité</p> <p><b>Réalisation :</b> --</p>

#### 4.1.2 Fiches de recommandations pour l'élimination des obstacles au transport actif

Même si l'ensemble du secteur apparaît sécuritaire, certains aménagements, intersections ou rues soulèvent des inquiétudes chez la population scolaire. Les fiches descriptives qui suivent sont des pistes de solutions qui concernent les enjeux sur la sécurité des écoliers aux abords de l'école Notre-Dame-du-Rosaire.



Fiche 1 :  
Il n'y a pas de traverse piétonnière sécurisée à cet endroit. Les piétons et les écoliers traversent tout de même pour se rendre plus rapidement à l'école et à la bibliothèque.

Fiche 2 :  
Risque de conflit élevé entre les piétons et les automobilistes aux heures de pointe car la zone de débarcadère des parents n'est pas respectée et possède un achalandage accru. Les manoeuvres de virage en U et à reculons de plusieurs véhicules en même temps peuvent être dangereux pour les jeunes enfants.

Fiche 3 :  
Les élèves qui doivent circuler sur le chemin Sullivan en hiver ne bénéficient pas d'un espace suffisant pour marcher de façon sécuritaire. Certains marchent sur les buttes de neige et risquent de tomber dans la rue, la circulation étant élevée à cet endroit.

Fiche 4 :  
La ruelle procure un accès rapide et sécuritaire vers l'école. Toutefois, elle n'est pas déneigée.

Fiche 5 :  
La signalisation (marquage au sol) à l'intersection n'est pas claire pour les piétons et la visibilité est altérée par la présence d'un buisson.

Fiche 6 :  
Il n'y a pas de traverse piétonnière sécurisée à cet endroit. Les piétons et les écoliers traversent tout de même pour ne pas marcher sur le chemin Sullivan vers les passages sécurisés. Le prolongement de la rue Brisson risque d'accentuer cette pratique non sécuritaire.

Fiche 7 (général) :  
La présence de chiens agressifs et/ou en liberté intimide la population.

Fiche 8 (général) :  
En période hivernale, les parents ont mentionné un manque de visibilité et que le déneigement se faisait à l'heure ou les élèves circulent.

### Identification des obstacles autour de l'école Notre-Dame-du-Rosaire

- Légende**
- Répartition des élèves
  - Réseau cyclable
  - École
  - Brigadier scolaire
- Signalisation:**
- Arrêt
  - Approche d'une zone scolaire
  - Zone scolaire
  - Zone parc
  - Passage pour piétons
  - Passage pour cyclistes
  - Limite de vitesse maximum
  - Accès interdit
  - Cédez le passage
  - Stat. interdit / Débarcadère autobus
  - Feu de circulation
  - Feu piéton
  - Fin de la voie
  - Bande réservée aux cyclistes
  - Bande réservée aux piétons
  - Chaussée partagée
  - Ruelles/sentiers piétonniers
- 0 25 50 100 200 250m
- N





MLS et Associés, architectes inc.  
1200, 8e rue, Val-d'Or (QC) J9P 3N7  
T : 819.824.3651  
F : 819.824.2804  
C: mls@mlsarchitectes.com


Source: Ville de Val-d'Or—ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartothèque Québécoise), Orthophotographies 2014 au 1 : 20 000


Préparé par : Caroline Morneau, M.Sc.DU  
Juin 2015




<b>Fiche 1 : Traversée du chemin Sullivan (route 111) au coin de la rue de l'Église.</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Les écoliers et résidents tentent de traverser à cet endroit même s'il n'y a pas de passage, car il s'agit d'un lien menant directement à l'école (rue de l'Église) et/ou à l'église et à la bibliothèque. Le débit routier est élevé avec du transport lourd étant donné la vocation régionale de la route 111. Il semble qu'il y a déjà eu un passage autrefois.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité; 2-École et Commission scolaire.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Valider la possibilité d'ajouter un passage sécurisé à cet endroit. Prévoir les aménagements afin d'assurer la visibilité des piétons qui traversent le chemin Sullivan et de diminuer la vitesse; 2-Aviser la municipalité de la situation. Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015) : établir les orientations et informer les parents et élèves; Moyen/long terme (2016-2020): selon la réfection de la rue pour les aménagements.</p>


<b>Fiche 2 : Risque de conflits élevés entre les piétons et automobilistes dans le stationnement de la bibliothèque</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Le stationnement de la bibliothèque semble servir de débarcadère pour les parents (pas seulement pour le service de garde tel que mentionné par la direction). La configuration de ce dernier entraîne des manœuvres dangereuses (virage en U et reculons) de plusieurs véhicules en même temps et dans un endroit traversé par plusieurs jeunes enfants pour se rendre à l'entrée de la cour, derrière la bibliothèque.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Établir une politique claire de stationnement et de zone de débarcadère et aviser les parents de la situation ainsi que des conséquences. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école. Appliquer une surveillance à des moments clés pour intervenir auprès des parents indisciplinés et autres usagers; 2-Revoir la signalisation du stationnement si requis afin d'appliquer la réglementation.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015) : 1 Moyen terme (2015-2018) : 2</p>


<b>Fiche 3 : Trottoir non-déneigé sur le chemin Sullivan (route 111)</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Les écoliers et résidents qui circulent sur le chemin Sullivan pour se rendre aux passages piétons doivent le faire sur les monticules de neige ou dans la rue en hiver car il n'y a pas de déneigement du trottoir. Le débit routier est élevé avec du transport lourd étant donné la vocation régionale de la route 111</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser la municipalité de la situation. Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Effectuer les changements relatifs au déneigement du secteur si requis et établir la signalisation requise selon les orientations choisies concernant ce tronçon.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015) : établir les orientations et informer les parents et élèves; Moyen/long terme : 2</p>

<b>Fiche 4 : Ruelles et/ ou sentiers piétons ni aménagés, ni déneigés</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Les passages piétonniers permettent aux différents utilisateurs cyclistes et piétons de réduire considérablement la distance de parcours. Un aménagement convivial et le déneigement permettraient de les rendre utiles sur une plus longue période pour l'ensemble de la population.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité; 2-École et Commission scolaire;</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Améliorer les aménagements et la signalisation favorisant la visibilité des passages. Entretien hivernal des passages; 2-Valider s'il s'agit d'un passage clé, via l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école. Assurer la continuité du parcours à l'intérieur des limites de l'école (déneigement, surface de marche propre).</p> <p><b>Échéancier :</b> Automne 2015 (2) et moyen terme (2016-2018), (1).</p>

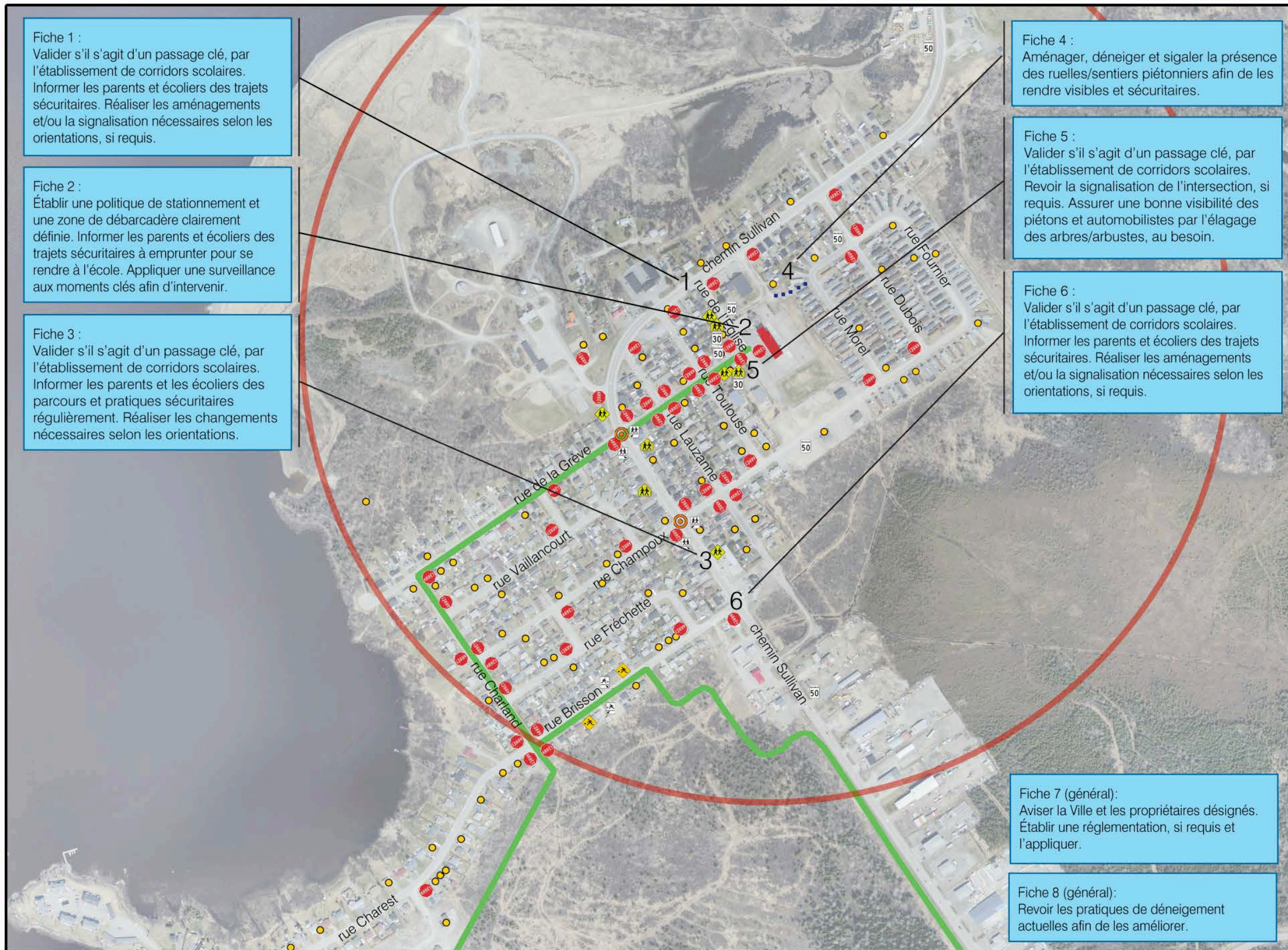
<b>Fiche 5 : Traverse piétonnière du côté opposé au trottoir en face de l'école</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Le marquage au sol à l'intersection des rues de la grève et de l'Église ne montre pas de priorité pour les piétons du côté où il y a un trottoir. On remarque seulement la continuité de la piste cyclable du côté inverse. Il y a également un arbuste qui nuit à la visibilité près du poteau électrique.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Informer la municipalité de la situation. Comme il s'agit d'un passage clé, valider les interventions possibles par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer les parents et écoliers des trajets et comportements sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Revoir la signalisation de la rue par rapport aux différents usagers. Faire l'élagage de l'arbuste réduisant la visibilité.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015): 1 et élagage; Moyen terme (2016-2017): revoir la signalisation</p>
	

<b>Fiche 6 : Traversée du chemin Sullivan à l'intersection Brisson non sécurisée.</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Les élèves ne se rendent pas jusqu'au passage sécurisé pour traverser le chemin Sullivan et utilisent le stationnement du restaurant comme raccourci. Le développement d'un nouveau secteur résidentiel au nord-est avance également la possibilité de créer une intersection à 4 voies. Si tel est le cas, les enfants seront encore plus enclins à traverser à cet endroit qui n'est pas sécurisé.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité; 3-Parents.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité, informer les parents et écoliers des trajets et comportements sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Prévoir les aménagements et établir la signalisation nécessaire, si requise; 3-Informer les enfants des trajets et comportements sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école régulièrement. Faire le trajet avec l'enfant pour le sensibiliser.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015) : 1 et 3 Moyen terme (2015-2018) : nouveaux aménagements sécuritaires (2).</p>

<b>Fiche 7 : Présence de chiens agressifs.</b>	
	<b>Enjeux :</b> Présence de chiens agressifs et/ou qui ne sont pas tenus en laisse qui intimident la population;
	<b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité 2-École et Commission scolaire
	<b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser les propriétaires désignés; établir un règlement municipal sur les animaux domestiques si cela n'est pas déjà le cas. Appliquer le règlement; 2-Aviser la municipalité de la situation. Lorsque la situation revient régulièrement, informer les écoliers et parents des comportements à adopter lors de cette situation.
	<b>Échéancier :</b> Automne-hiver 2016-2017

<b>Fiche 8 : Déneigement des rues et trottoirs</b>	
	<b>Enjeux :</b> Trottoirs enneigés rues de l'Église, de la Grève et Chemin Sullivan. Visibilité réduite aux intersections. Déneigement aux heures de marche des élèves selon les sondages.
	<b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité <sup>2</sup> 2-École et Commission scolaire
	<b>Piste de solutions :</b> 1-Évaluer la méthode de déneigement pour l'améliorer (par exemple : prioriser le déneigement des trottoirs, des corridors scolaires. Réduire les amoncèlements de neige près des intersections pour assurer une bonne visibilité. Faire du déneigement de nuit. Éviter les zones scolaires lors des déplacements des élèves); 2- Aviser la municipalité de la situation. Établir avec la municipalité des corridors scolaires et distribuer l'information aux parents.
	<b>Échéancier :</b> Automne-hiver 2016-2017

<sup>2</sup> La recommandation 3 du *Troisième rapport de recommandations - Pour des routes de plus en plus sécuritaires* est la construction et l'entretien (déneigement) des trottoirs le long des trajets scolaires, détails p.17 du rapport.



Fiche 1 :  
Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires. Réaliser les aménagements et/ou la signalisation nécessaires selon les orientations, si requis.

Fiche 2 :  
Établir une politique de stationnement et une zone de débarcadère clairement définie. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école. Appliquer une surveillance aux moments clés afin d'intervenir.

Fiche 3 :  
Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires. Informer les parents et les écoliers des parcours et pratiques sécuritaires régulièrement. Réaliser les changements nécessaires selon les orientations.

Fiche 4 :  
Aménager, déneiger et signaler la présence des ruelles/sentiers piétonniers afin de les rendre visibles et sécuritaires.

Fiche 5 :  
Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires. Revoir la signalisation de l'intersection, si requis. Assurer une bonne visibilité des piétons et automobilistes par l'élagage des arbres/arbustes, au besoin.

Fiche 6 :  
Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires. Réaliser les aménagements et/ou la signalisation nécessaires selon les orientations, si requis.

Fiche 7 (général):  
Aviser la Ville et les propriétaires désignés. Établir une réglementation, si requis et l'appliquer.

Fiche 8 (général):  
Revoir les pratiques de déneigement actuelles afin de les améliorer.

### Recommandations autour de l'école Notre-Dame-du-Rosaire

#### Légende

- Répartition des élèves
- Réseau cyclable
- École
- Brigadier scolaire
- Signalisation:**
- Arrêt
- Approche d'une zone scolaire
- Zone scolaire
- Zone parc
- Passage pour piétons
- Passage pour cyclistes
- Limite de vitesse maximum
- Accès interdit
- Cédez le passage
- Stat. interdit / Débarcadère autobus
- Feu de circulation
- Feu piéton
- Fin de la voie
- Bande réservée aux cyclistes
- Bande réservée aux piétons
- Chaussée partagée
- Ruelles/sentiers piétonniers



MLS et Associés, architectes inc.  
1200, 8e rue, Val-d'Or (QC) J9P 3N7  
T : 819.824.3651  
F : 819.824.2804  
C : mls@milsarchitectes.com

Source: Ville de Val-d'Or—ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartothèque Québécoise), Orthophotographies 2014 au 1 : 20 000

Préparé par : Caroline Morneau, M.Sc.DU  
Juin 2015

#### 4.1.3 Initiatives et options d'encouragement

Lorsque l'environnement d'un quartier, d'une ville est propice à la pratique d'activités physiques conviviales et sécuritaires, l'ensemble des citoyens en profite. Des intersections bien aménagées, une signalisation visible et efficace, des aménagements pour piétons et cyclistes identifiables, entretenus et éclairés sont des éléments qui contribuent à rendre un environnement favorable au transport actif et par conséquent à la santé. Les efforts mis en œuvre afin de rendre les parcours piétons et cyclistes agréables et sécuritaires envoient un signal positif pour les utilisateurs, mais également aux autres usagers de la route, tels les automobilistes. Les aménagements appropriés, dont découle un sentiment de sécurité, influencent le choix du mode de déplacement de la population en particulier sur le chemin entre l'école et la maison.

Les mesures présentées ci-dessous sont des exemples pouvant être appliqués le long des parcours menant à l'école Notre-Dame-du-Rosaire, et visent à accroître le sentiment de sécurité des élèves et parents aux abords de l'école.

##### **Mise en place de corridors scolaires**

Une des façons d'inciter les déplacements actifs des enfants est l'implantation de trajets agréables entre leur maison et l'école. Cette sélection de trajets vise deux objectifs principaux : offrir à l'enfant un parcours plus sécuritaire et lui permettre de se déplacer agréablement en bonne compagnie.

Le processus d'implantation des trajets scolaires s'insère dans une démarche structurée en trois étapes regroupant les activités suivantes :

- Formation d'un comité de projet et mobilisation du milieu par l'implication de partenaires.
- Définition et aménagement des trajets (aspect technique de la démarche) :  
Il s'agit du cœur du projet : cette étape permet d'acquérir une meilleure connaissance du milieu, évaluer les trajets potentiels, identifier les problèmes et solutions applicables, déterminer les corridors scolaires et les aménager. (Une partie des interventions faites dans le cadre du présent plan de déplacements est partie prenante de cette étape).
- Information, éducation, promotion, animation et évaluation :  
Cette étape permet de « faire vivre le parcours » et d'atteindre les objectifs fixés.

L'analyse de la répartition des élèves de l'école Notre-Dame-du-Rosaire laisse croire que celle-ci possède le potentiel pour mettre en place un ou plusieurs corridors scolaires. Les principaux trajets empruntés par les élèves sont les rues de l'Église, de la Grève, Champoux et Brisson. Afin de poursuivre la démarche, nous recommandons de voir la démarche complète suggérée par le ministère du Transport du Québec dans son guide d'implantation de trajets scolaires, intitulé *Redécouvrir le chemin de l'école* publié en 2009.

## Mise en place d'un pédibus ou vélobus

L'analyse de la répartition des élèves de l'école Notre-Dame-du-Rosaire laisse croire que celle-ci possède le potentiel pour mettre en place un ou plusieurs pédibus. Le pédibus est un système d'accompagnement organisé des écoliers sur le trajet entre l'école et la maison. Il permet aux jeunes d'un même secteur géographique de se déplacer à pied d'une manière encadrée (parcours, horaire et arrêts), donc accessible pour ceux qui ne sont pas encore suffisamment autonomes pour marcher seuls.

Des parents ou des bénévoles, équipés de dossards réfléchissants, guident à tour de rôle le pédibus, petit groupe d'élèves (par exemple, 5 bénévoles se répartissent la tâche une journée par semaine). Les enfants attendent le pédibus au point de rassemblement convenu afin de s'y rejoindre pour marcher jusqu'à l'école. Il n'est pas nécessaire de compter un grand nombre d'enfants pour faire fonctionner un pédibus. Un petit comité responsable de l'organisation détermine l'horaire, l'emplacement des arrêts et le trajet des lignes de pédibus. L'objectif est d'assurer le maximum de sécurité aux enfants sur le chemin de l'école et de les responsabiliser en tant qu'usagers de la route. Cette initiative simplifie la vie des parents et favorise la convivialité et la sécurité dans le quartier. Étant donné que plusieurs enfants se déplacent déjà de cette façon de manière informelle, un pédibus permettrait de rassembler les enfants sur un ou plusieurs trajets identifiés comme étant sécuritaires. L'implantation d'un pédibus peut ainsi avoir comme effet de rassurer les parents inquiets pour la sécurité de leurs enfants.

Le concept peut s'appliquer à un groupe d'élèves et de parents accompagnateurs qui empruntent le vélo comme mode de transport, on parle alors de vélobus. La majorité des élèves de la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois possèdent un vélo, mais peu d'entre eux l'utilisent pour se rendre à l'école. La Ville de Val-d'Or dispose d'un réseau cyclable bien développé et la majorité des écoles bénéficient de la proximité de celui-ci à l'heure actuelle. Toutefois, il semble, selon la répartition géographique des élèves de l'école, que bon nombre d'entre eux profitent de la proximité avec un lien cyclable favorisant vraisemblablement l'utilisation de ce mode de déplacement. L'implantation d'un vélobus pourrait permettre d'augmenter la proportion d'élèves qui utilisent ce mode de transport.

Les élèves les plus vieux de l'école (10, 11 et 12 ans) fréquentent généralement moins le service de garde avant ou après les classes et utilisent habituellement plus souvent la marche ou le vélo pour se déplacer entre l'école et la maison. Certains d'entre eux seraient donc potentiellement disponibles pour assister l'adulte bénévole dans la conduite d'un pédibus ou d'un vélobus.

**Mise en place d'un parcours cyclable en site propre à proximité de l'école ou dans les corridors scolaires.**

La Ville de Val-d'Or possède un réseau cyclable bien développé sur la majorité de son territoire urbain. Toutefois, les jeunes d'âge primaire sont plus vulnérables dans la circulation dû, entre autres à leur niveau de développement cognitif, physique, psychomoteur et perceptuel encore limité auxquels font appel la marche et le vélo (INSPQ), et ce, encore plus en groupe. Ils agissent de manière soudaine et impulsive face à des situations parfois banales qui peuvent potentiellement les mettre en danger. Les bandes cyclables unidirectionnelles situées entre une voie de circulation et une voie de stationnement sont adaptées aux déplacements actifs de la population en générale ou d'enfants accompagnés d'un adulte. Ils correspondent moins au besoin de sécurité des enfants d'âge primaire mais également au regroupement qui peuvent se produire dans la situation qui nous préoccupe lors de l'allée et du retour de l'école.

Dans le cas de l'école Notre-Dame-du-Rosaire, lors du chemin entre la maison et l'école, les élèves qui traversent à l'intersection du chemin Sullivan et de la rue de la Grève circulent en sens contraire sur la bande cyclable principalement à cause de la trajectoire définie par le brigadier scolaire. Cette situation s'avère conflictuelle.



Il semble que plusieurs élèves utilisent déjà ce moyen de transport et il semble y avoir une demande pour l'ajout de supports à vélos à l'école. Il apparaît donc important de considérer l'intégration d'un parcours cyclable en site propre comme une option dans l'amélioration des trajets entre l'école et la maison pour les élèves fréquentant cet établissement. D'ailleurs, certains facteurs existants comme la largeur de la rue et l'emprise municipale favorisent le réaménagement de certaines voies qui pourraient accueillir un tel parcours. Dans certaines villes québécoises, américaines et européennes, des trottoirs très larges permettant aux cyclistes et aux piétons de co-utiliser le même parcours dans les zones scolaires ou touristiques, apparaissent également comme une solution possible et sécuritaire.





Tableau des solutions d'aménagement envisageables pour améliorer la sécurité le long des parcours domicile-école en fonction des sources de dangers.

Dangers	Solutions court terme	Solutions moyen/long terme	Solutions durables
<b>Vitesse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Vérifier la cohérence de la limite de vitesse avec l'environnement routier et faire les changements, lorsque requis</li> <li>-Pictogramme au sol</li> <li>-Annoncer la zone scolaire</li> <li>-Intensifier la surveillance policière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aménagements modérateurs de la vitesse</li> <li>-Réduction de la largeur des voies</li> <li>-Passages texturés ou rehaussés pour annoncer une diminution de la vitesse</li> <li>-Arbres et arbustes en bordure</li> <li>-Avancées de trottoir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Plan de mobilité cycliste et piétonne</li> <li>-Planification globale de l'aménagement urbain pour favoriser les déplacements actifs</li> <li>-Séparer les usagers vulnérables (piétons, cyclistes) des autres usagers motorisés par l'aménagement de sites propres (trottoirs, sentiers et pistes) ou par des aménagements destinés à éviter les empiétements des usagers vulnérables sur la chaussée ou, inversement, des usagers motorisés sur le trajet scolaire (barrières physiques rigides)</li> </ul>
<b>Visibilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Tailler la végétation</li> <li>-Déplacer les objets</li> <li>-Éclairer</li> <li>-Déplacer la signalisation</li> <li>-Réglementer le stationnement</li> <li>-Enlever les amoncellements de neige qui bloquent la vue</li> <li>-Aviser les parents et élèves des zones de débarcadère afin de s'y conformer</li> <li>-Limiter les manœuvres à reculons</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Avancées de trottoir</li> <li>-Trottoirs et voies cyclables</li> <li>-Passages surélevés pour piétons ou cyclistes</li> <li>-Revoir le profil de la route</li> </ul>	
<b>Volume de circulation et conflits</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aménagements sur le terrain de l'école; canalisation des entrées et sorties des écoliers à un endroit précis</li> <li>-Délinéateurs ou glissières</li> <li>-S'assurer que la signalisation est justifiée et suffisante</li> <li>-Réaffecter ou ajouter des brigadiers scolaires</li> <li>-Bande piéton sur la chaussée sur les rues résidentielles, locales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Trottoirs, voies cyclables et autres sites propres</li> <li>-Réduire la distance à traverser par l'ajout d'avancées de trottoir</li> <li>-Rediriger le trafic de transit</li> <li>-Feux de circulation</li> <li>-Réaménager les accès à l'école</li> <li>-Relocaliser les zones de débarcadère</li> <li>-Interdire certaines rues au trafic lourd</li> </ul>	
<b>Intersections</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Réaffecter ou ajouter des brigadiers scolaires</li> <li>-Pictogrammes au sol</li> <li>-Éloigner la zone de stationnement (surtout 45°)</li> <li>-Enlever les amoncellements de neige qui bloquent la vue</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Avancées de trottoir</li> <li>-Feux piétons et cyclistes</li> <li>-Passages texturés pour piétons et cyclistes</li> <li>-Création d'îlots de refuge</li> </ul>	

## 5.0 CONCLUSION

Le plan de déplacements de l'école Notre-Dame-du-Rosaire est un document de réflexion pour les différents acteurs touchés par le transport actif, mais également par les saines habitudes de vie des élèves. La Commission scolaire, la direction de l'école, la Ville de Val-d'Or, le CISSS de la Vallée-de-l'Or et autres organismes ou autorités concernés sont interpellés à faire la promotion du transport actif et à créer un environnement propice à cette pratique principalement aux abords de l'école.

Le sondage et la marche de repérage ont permis de recenser nombre de situations conflictuelles aux abords de l'école et sur le chemin entre la maison et l'école. Les obstacles évoqués dans le plan de déplacements sécuritaires démontrent que la promiscuité des différents usagers de la route à certaines périodes comme l'heure de pointe du matin est critique. En ce sens, pour assurer la sécurité de chacun, tous (piétons, cyclistes, automobilistes et chauffeurs d'autobus) doivent faire l'effort de respecter la signalisation et le *Code de la sécurité routière*. Les conditions hivernales existantes pendant plus de la moitié de l'année scolaire, plus particulièrement la sécurité des parcours lors du déneigement, est une cause d'inquiétude pour les parents.

Les recommandations proposées sont des pistes de solutions que les différents acteurs doivent considérer afin de rendre l'environnement physique aux abords de l'école et sur le trajet entre la maison et l'école le plus sécuritaire possible. Il existe plusieurs manières différentes de résoudre ces obstacles en tenant compte des objectifs à court, moyen ou long terme. Toutefois, il est important que des analyses approfondies soient faites sur le terrain afin de déterminer la solution la plus efficace en lien avec la ou les sources de danger existantes. Il apparaît aussi important de déterminer les priorités d'intervention principalement en termes d'aménagement urbain.

Les activités d'information et de sensibilisation auprès des parents, élèves, enseignants, et chauffeurs d'autobus qui ont à circuler aux abords de l'école sont des initiatives agissant sur les comportements des usagers. Elles sont généralement moins dispendieuses et réalisables sur un échéancier plus court. Le partage de la route débute par la prise de conscience des comportements des individus sur la convivialité et la sécurité des parcours empruntés par les enfants. Il y va de chacun de connaître et de respecter les normes et règlements en vigueur, l'information devant être disponible et circuler régulièrement.

La promotion du transport actif et des saines habitudes de vie est également importante. Les bénéfices généraux ont été cités dans le présent plan de déplacements sécuritaires. Toutefois, le défi reste grand et il nécessite du temps et l'implication continue des différents acteurs du milieu scolaire, policier, municipal et communautaire. Plusieurs organismes voués à cette cause peuvent soutenir les établissements scolaires dans cette voie, notamment les partenaires mentionnés dans le présent rapport. Il semble d'autant plus intéressant de poursuivre les démarches puisque selon le sondage, le milieu (parents et enfants) semble motivé à intégrer le transport actif dans sa routine favorisant sa consolidation, voire l'augmentation de cette pratique.

## 6.0 RÉFÉRENCES

Direction de la Sécurité des Infrastructures routières (Wallonie) (2011) *Visibilité et sécurité des abords d'écoles*, Namur, 42 p.

Ministère du Transport du Québec (2002) *Guide de détermination des limites de vitesse – sur les chemins du réseau routier municipal, troisième édition*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 65 p.

Ministère du Transport du Québec (2009) *Redécouvrir le chemin de l'école - guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 70 p.

Ministère du Transport du Québec (2013) *Troisième rapport de recommandations – Pour des routes de plus en plus sécuritaires*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 59 p

VÉLO QUÉBEC (2009) *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes - guide technique*, Montréal, 168 p.

VÉLO QUÉBEC (2011) *Mode d'emploi ; stationnements pour vélo*, Montréal, 2 p.  
[[http://www.veloquebec.info/documents/OVB08\\_stationnement.pdf](http://www.veloquebec.info/documents/OVB08_stationnement.pdf)]

VÉLO QUÉBEC (2011) *Opération vélo-boulot*. [[www.velo.qc.ca/veloboulot](http://www.velo.qc.ca/veloboulot)]

CARTE SIGNALISATION – ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE



État de la signalisation autour de l'école Notre-Dame-du-Rosaire

**Légende**

- Répartition des élèves
- Réseau cyclable
- École
- Brigadier scolaire

**Signalisation:**

- Arrêt
- Approche d'une zone scolaire
- Zone scolaire
- Zone parc
- Passage pour piétons
- Passage pour cyclistes
- Limite de vitesse maximum 30
- Limite de vitesse maximum 50
- Accès interdit
- Cédez le passage
- Stat. interdit / Débarcadère autobus
- Feu de circulation
- Feu piéton
- Fin de la voie
- Bande réservée aux cyclistes
- Bande réservée aux piétons
- Chaussée partagée
- Ruelles/sentiers piétonniers

0 25 50 100 200 250m

**Loisir et Sport**  
Abitibi-Témiscamingue

**APIED AVELO**  
VILLE ACTIVE  
Vélo Québec

MLS et Associés, architectes inc.  
1200, 8e rue, Val-d'Or (QC) J9P 3N7  
T : 819.824.3651  
F : 819.824.2804  
C: mls@mlsarchitectes.com

Source: Ville de Val-d'Or-ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartothèque Québécoise), Orthophotographies 2014 au 1 : 20 000

Préparé par : Caroline Morneau, M.Sc.DU  
Juin 2015

## TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES

Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois  
École Notre-Dame-du-Rosaire  
Trajet 407

## AUTOBUS MAHEUX

## CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

## Circuit 407

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	<b>DÉPART GARAGE AM</b>		7h30		
	<b>ENTRÉE PRIMAIRE</b>				
545	coin Brisson / Fréchette		7h45		
546	35, rue Brisson		7h47		
410	875, rue Charest		7h49		
411	737, rue Boivin		7h51		
412	712, rue Charest		7h53		
	107, rue Potvin		7h55		
	856, rue St-Germain		7h57		
547	coin Champoux / Portelance		7h59		
	100, rue Cormoran		8h00		
	165, rue Cormoran		8h02		
	<b>ARRIVÉ ÉCOLE N-D-D-ROSAIRE</b>		8h05		
	<b>ENTRÉE SECONDAIRE</b>				
62 S	Coin Boul. Forest / Simard		8h20		
62 N	314, rue Simard		8h21		
55 N	264, Dupuis		8h22		
55 S	Coin Boul. Forest / Pierret		8h24		
92	166, Pierret		8h26		
91	328, rue Poirier		8h26		
90	440, Poirier		8h27		
	<b>ARRIVÉ POLYVALENTE</b>		8h32		
77	810, Taché		8h33		
66	boul. Des Pins		8h34		
65	Coin Lalonde / Roméo-Dumais		8h36		
10	935, rue des Érables		8h37		
63	105, des Saules		8h38		
95	Coin des Épinettes / Boul des Pins		8h40		
61	10, des Mélèzes		8h43		
59	852, 1e Rue		8h46		
58	Coin 1re rue / Bréboeuf		8h47		
73	coin 5e Rue / rue Bréboeuf		8h48		
	<b>ARRIVÉ TRANSIT</b>		8h50		
	<b>RETOUR AU GARAGE</b>		9h00		

**AUTOBUS MAHEUX**

**CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015**

**Circuit 407**

**(T): passagers qui traversent**

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École	(T)	Détails
	<b>DÉPART GARAGE PM</b>		15h05			
	<b>SORTIE PRIMAIRE</b>					
	<b>DÉPART ÉCOLE N-D-D-ROSAIRE</b>		15h22			
545	coin Brisson / Fréchette		15h24			
	971, rue Charest		15h25			
	107, rue Potvin		15h26			
	856, rue Germain		15h27			
410	867, rue Charest		15h29			
411	809, rue Boivin		15h31			
411	737, rue Boivin		15h32			
412	712, rue Charest		15h35			
547	coin Champoux / ch. Sullivan		15h39			
	<b>SORTIE SECONDAIRE</b>		15h58			
	<b>DÉPART TRANSIT</b>		16h12			
73	coin 5e Rue / rue Bréboeuf		16h32			
58	Coin 1re rue / Bréboeuf		16h31			
59	852, 1e Rue		16h30			
61	10, des Mélèzes		16h28			
95	Coin des Épinettes / Boul des Pins		16h25			
63	105, des Saules		16h23			
65	Coin Lalonde / Roméo-Dumais		16h21			
66	boul. Des Pins		16h19			
67	Coin Perras / Lalonde		16h18			
77	810, Taché		16h16			
	<b>RETOUR AU GARAGE</b>		16h34			

**AUTOBUS MAHEUX**

**CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015**

**Circuit 416**

**(T): passagers qui traversent**

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	(T)	École	Détails
	<b>DÉPART MAISON</b>					
	<b>ENTRÉE PRIMAIRE AM</b>					
	4320, ch. Blanchette	1	7h32			
	4237, ch. Blanchette	3	7h33			
563	Coin Siscoe / Écuyer	4	7h37			
	456, ch. Siscoe	1	7h37			
	417, ch. Siscoe	1	7h39			
	Coin Siscoe / Yergeau	2	7h40			
	208, rue Demontigny	1	7h42			
565	Coin Siscoe / Démontigny	4	7h43			
	173, ch. Sisco	1	7h45			
	3, ch. Sisco	1	7h46			
	4152, ch. Blanchette	2	7h47			
	1, rue Bourgade	1	7h50			
	53, rue Bourgade	1	7h51			
	61, rue Bourgade	1	7h51			
	99, rue Bourgade	2	7h52			
	82, rue Lejeune	2	7h53			
	74, rue Lejeune	1	7h53			
	58, rue Lejeune	1	7h54			
	50, rue Lejeune	2	7h54			
	41, rue Lejeune	3	7h55			
	9, rue Lejeune	1	7h55			
	35, rue Fortin	1	7h56			
	77, rue Fortin	1	7h57			
	56, rue Fortin	1	7h58			
	155, rue Savoie	1	7h59			
	142, rue Savoie	2	7h59			
	115, rue Savoie	1	8h00			
	<b>ARRIVÉ ÉCOLE N-D-ROSAIRE</b>	43	8h05			

**AUTOBUS MAHEUX**

**CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015**

**Circuit 416**

**(T): passagers qui traversent**

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	(T)	École	Détails
	<b>SORTIE MATERNELLE PM</b>					
	<b>DÉPART ÉCOLE N-D-ROSAIRE</b>		14h25			
	101, Cormoran	1	14h27			
	165, Cormoran	0	14h28			
	963, rue Charest	0	14h29			
	712, rue Charest	0	14h31			
	800, rue Charest	0	14h32			
	936, rue Charest	1	14h33			
	960, rue Charest	1	14h33			
	96, rue Brisson	0	14h34			
	53, rue Bourgade	1	14h36			
	99, rue Bourgade	1	14h37			
	74, rue Lejeune	1	14h38			
	3592, ch. Sullivan	1	14h43			
	4237, ch. Blanchette	1	14h47			
	417, ch. Siscoe	1	14h53			
	Coin Siscoe / Yergeau	1	14h54			
	208, rue Demontigny	1	14h56			
	3849, ch. Sullivan	1	14h58			
	3509, ch. Sullivan	2	15h00			

**AUTOBUS MAHEUX**

**CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015**

**Circuit 416**

**(T): passagers qui traversent**

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	(T)	École	Détails
	<b>SORTIE MATERNELLE PM</b>					
	<b>DÉPART ÉCOLE N-D-ROSAIRE</b>		14h25			
	101, Cormoran	1	14h27			
	165, Cormoran	0	14h28			
	963, rue Charest	0	14h29			
	712, rue Charest	0	14h31			
	800, rue Charest	0	14h32			
	936, rue Charest	1	14h33			
	960, rue Charest	1	14h33			
	96, rue Brisson	0	14h34			
	53, rue Bourgade	1	14h36			
	99, rue Bourgade	1	14h37			
	74, rue Lejeune	1	14h38			
	3592, ch. Sullivan	1	14h43			
	4237, ch. Blanchette	1	14h47			
	417, ch. Siscoe	1	14h53			
	Coin Siscoe / Yergeau	1	14h54			
	208, rue Demontigny	1	14h56			
	3849, ch. Sullivan	1	14h58			
	3509, ch. Sullivan	2	15h00			



**AUTOBUS MAHEUX**

**CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015**

**Circuit 416**

**(T): passagers qui traversent**

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	(T)	École	Détails
	<b>SORTIE PRIMAIRE PM</b>					
	<b>DÉPART ÉCOLE N-D-ROSAIRE</b>					
	1, rue Bourgade	1	15h23			
	61, rue Bourgade	1	15h24			
	99, rue Bourgade	2	15h24			
	82, rue Lejeune	2	15h25			Vendredi seulement
	58, rue Lejeune	1	15h25			
	50-41, rue Lejeune	5	15h26			
	56, rue Fortin	1	15h28			1 semaine sur 2
	155, rue Savoie	1	15h29			
	142, rue Savoie	2	15h30			
	115, rue Savoie	1	15h30			
	3509, ch. Sullivan	1	15h32	T		
	Rue Dubeau	1	15h33	T		
	Rue Marc / Maurice	2	15h34			
	41, rue Maurice	1	15h34			
	4152, ch. Blanchette	2	15h38			
563	Coin Siscoe / Écuyer	4	15h40			
	456, ch. Siscoe	1	15h41			
564	Coin Siscoe / Yergeau	1	15h43			
	Coin Siscoe / Démontigny	4	15h44			
	173, ch. Siscoe	1	15h45			
	4237, ch. Blanchette	2	15h47			
	4320, ch. Blanchette	1	15h48			1 semaine sur 2

**AUTOBUS MAHEUX**

**CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015**

**Circuit 447**

**(T): passagers qui traversent**

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	<b>DÉPART MAISON AM</b>		7h09		
	<b>ENTRÉE N-D-ROSAIRE</b>				
	405, chemin Harricana	1	7h09	T	
	501, chemin Harricana	1	7h12	T	
	<b>tourne a droite chemin Grands-Ducs</b>				
	512, Rue des Grands-Ducs	1	7h13		
	520, Rue des Grands-Ducs	1	7h13		
	536, Rue des Grands-Ducs	2	7h14		
	560, Rue des Grands-Ducs	2	7h14		
	<b>retourne ch.Harr. Droite ch.Mercier</b>				
	582, chemin Mercier	2	7h21		
	609, chemin Harricana	1	7h22	T	
	632, chemin Harricana	2	7h23		
	<b>Virer au 715, chemin Harricana</b>				
	605, chemin Harricana	2	7h26		
	589, chemin Harricana	1	7h27		
	362, chemin Harricana	1	7h30	T	
	226, chemin Harricana	2	7h32	T	Vendredi seulement
	150, chemin Harricana	1	7h33	T	
	139, chemin Harricana	1	7h34		
	134, chemin Harricana	1	7h35	T	
	110, chemin Harricana	2	7h36	T	
	82, chemin Harricana	1	7h36	T	Jamais embarquer
	46, chemin Harricana	3	7h37	T	
	<b>Tourne a gauche chemin Lebuis</b>				
	36, chemin Harricana prend sur Lebuis	1	7h37		
	1, rue Lebuis	1	7h38		
	<b>stop droite, droite retourne ch Harr.</b>				
	3940, chemin Sullivan	1	7h40	T	Jamais embarquer
	3924, chemin Sullivan	2	7h41	T	
	3893, chemin Sullivan	1	7h41		
	3849, chemin Sullivan	1	7h42		
	3728, chemin Sullivan	2	7h41	T	Jamais embarquer
	3712, chemin Sullivan	1	7h43	T	
	3664, chemin Sullivan	1	7h43	T	
	3592, chemin Sullivan	5	7h44	T	
	3509, chemin Sullivan	3	7h45		
	3493, chemin Sullivan	1	7h45		Embarque la plupart du temps au 3509
	3480, chemin Sullivan	1	7h46	T	
	<b>ARRIVÉ ÉCOLE N-D-ROSAIRE</b>		7h48		

**AUTOBUS MAHEUX**

**CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015**

**Circuit 447**

**(T): passagers qui traversent**

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École	(T)	Détails
	<b>DÉPART GARAGE PM</b>		15h00			
	<b>DÉPART ÉCOLE N-D-ROSAIRE</b>		15h23			
	3480, ch. Sullivan	1	15h24			
	3493, ch. Sullivan	1	15h24		T	
	3592, ch. Sullivan	4	15h24			
	3664, ch. Sullivan	1	15h25			
	3712, ch. Sullivan	1	15h25			
	3893, ch. Sullivan	1	15h26		T	
	3924, ch. Sullivan	2	15h26			rarement le soir
	<b>Virer à droite rue Laframboise</b>					
	<b>a gauche sur Lebuis</b>					
	1, rue Lebuis	1	15h28			
	dernière maison sur Lebuis	1	15h28			
	<b>stop a droite ch, Harricana</b>					
	46, ch. Harricana	3	15h29			
	110, ch. Harricana	2	15h29			
	134, ch. Harricana	1	15h30			
	139, ch. Harricana	1	15h30		T	
	226, ch. Harricana	2	15h32			Vendredi seulement
	362, ch. Harricana	1	15h33			
	405, ch. Harricana	1	15h34		T	
	501, ch. Harricana	1	15h36		T	
	<b>Tourne droite rue Grands-Ducs</b>					
	512, Rue des Grands-Ducs	1	15h38			
	520, Rue des Grands-Ducs	1	15h38			
	536, Rue des Grands-Ducs	2	15h38			
	<b>Retourne ch. Har. Tourne droite Mercier</b>					
	582, chemin Mercier	2	15h45			A l'occasion
	589, ch. Harricana	1	15h47		T	
	605, ch. Harricana	2	15h48		T	
	609, ch. Harricana	1	15h48		T	
	632, ch. Harricana	2	15h49			
	<b>Virer au 715, chemin Harricana</b>					

## RAPPORT D'EXPERTISE DES STATIONNEMENTS DE VÉLOS

### SOMMAIRE DU RAPPORT DE VISITE

École Notre-Dame-du-Rosaire

---

---

Adresse :	370, rue de l'Église, Val-d'Or
Contact :	Stéphanie Mailhot, directrice
Nombre d'élèves :	246
Nombres d'employés :	30
Date de la visite :	29 avril 2015, 10 h

---

---

#### Sommaire :

Nombre de places lors de la visite :	Il y a 1 support d'une capacité de 39 places situé entre la rue et la cour d'école.
Nombre recommandé de places :	Entre 13 et 52 (1 place par groupe de 5 à 20 élèves et 1 place par groupe de 10 à 40 employés).
Résumé des recommandations :	Le nombre de places disponibles semble suffisant. Le type de support existant est celui à privilégier. Prévoir l'ajout d'un support additionnel de type râtelier pour les employés et les élèves du premier cycle.

---

---

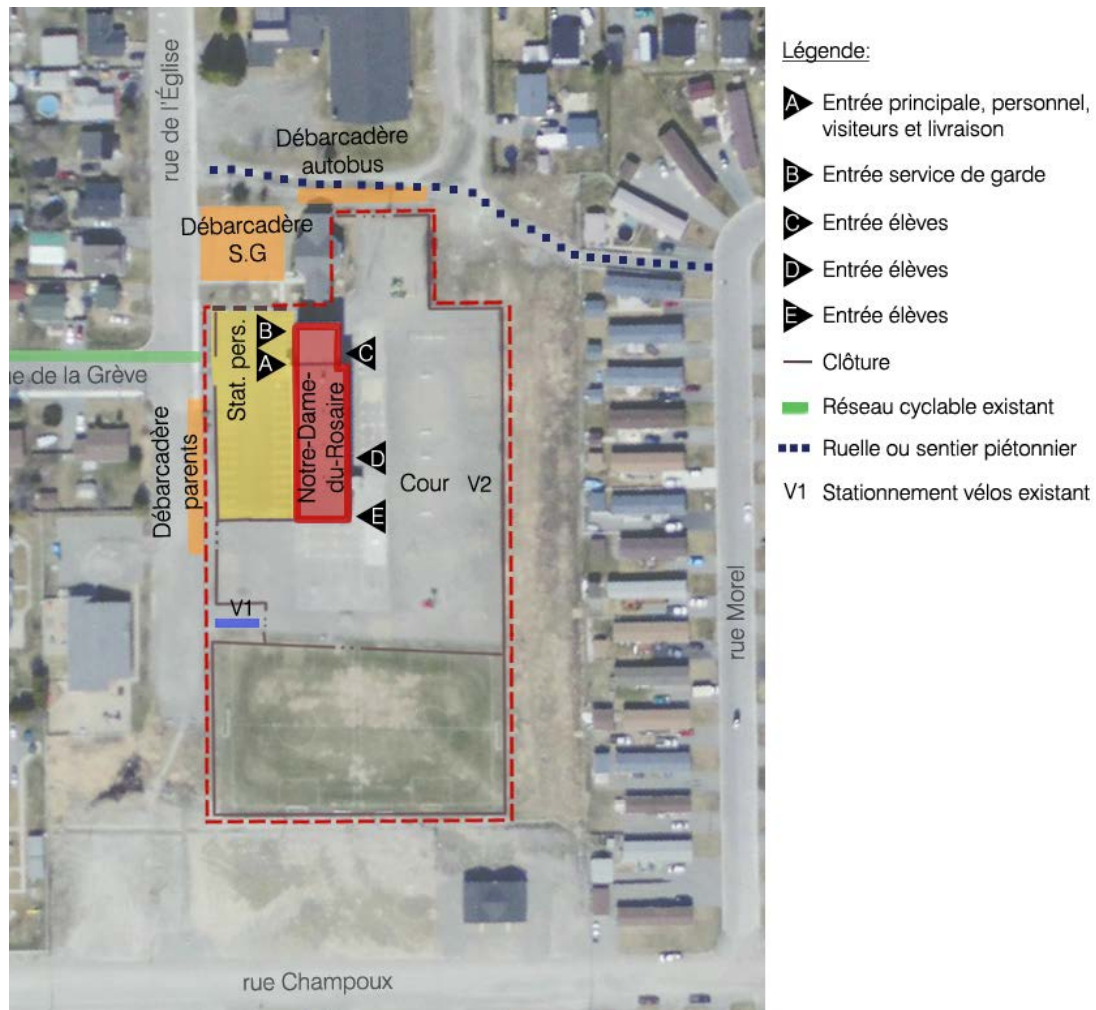
Visite effectuée par : Caroline Morneau  
MLS et Associés, architectes inc.  
1200, 8<sup>e</sup> Rue, Val-d'Or (Québec), J9P 3N7  
819 824-3651 poste 216 ou [caroline.morneau@mlsarchitectes.com](mailto:caroline.morneau@mlsarchitectes.com)

# 1.ÉTAT DES LIEUX

## 1.1 Emplacement et environnement de l'école

L'école Notre-Dame-du-Rosaire se situe dans un secteur urbain de moyenne densité de la municipalité de Val-d'Or, dans le quartier Sullivan. La façade principale de l'école se trouve sur la rue de l'Église et l'accès à l'édifice se fait également par la rue de la Grève.

Aux abords de l'école, on retrouve des habitations de type unifamilial aux immeubles de 4 à 8 logements, une bibliothèque et une église. Les autres bâtiments entourant l'école sont principalement des habitations de type unifamilial. Le débarcadère d'autobus est situé dans la ruelle au nord de l'école, derrière l'église, à proximité de la cour du premier cycle. La cour est clôturée en partie, facilitant l'accès au bâtiment de tous les côtés. L'accès à la cour par des véhicules est limité aux services municipaux et d'entretien de la cour. Il existe deux endroits déterminés où les parents peuvent déposer leurs enfants, soit sur la rue de l'Église en bordure de rue ou dans le stationnement de la bibliothèque pour les enfants fréquentant le service de garde. Un stationnement réservé pour le personnel est situé face à l'école. Quant aux visiteurs, ils peuvent garer leur voiture dans les rues résidentielles à proximité où le stationnement sur rue est possible.



Plan d'implantation de l'école

## 1.2 Particularités de l'école

### 1.2.1 Habitudes de transport des élèves

Selon la direction, environ 60% des élèves ont accès au transport scolaire. Selon la carte de répartition géographique, plusieurs d'entre eux demeurent à l'intérieur d'un rayon de 1,6 km. Toutefois, certaines conditions (dangers, âge) donnent accès au transport en deçà des limites de distance. Toujours selon la direction, environ 35 % des écoliers se rendent à l'école à pied, 4 % en vélo lorsque la température le permet et plusieurs seraient déposés par les parents, mais il est difficile d'en établir le nombre.

### 1.2.2 Habitudes de transport des employés

Selon la direction, il n'y a aucun membre du personnel qui utilise occasionnellement le vélo comme moyen de transport, seulement lors des inondations de la route 111 pour éviter les détours en 2013 et 2014. Le moyen de transport principal des employés est l'automobile. Certains se déplacent vers d'autres écoles et n'habitent pas le quartier périphérique de Sullivan.

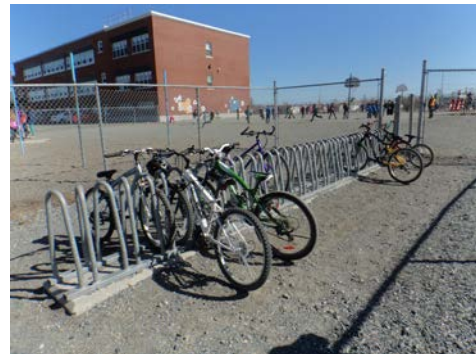
### 1.2.3 Réalité de l'école

L'école Notre-Dame-du-Rosaire ne souligne pas de problème particulier de vol ou de vandalisme durant la période scolaire. Le stationnement de vélos est localisé dans un secteur à la vue, près des entrées de l'école.

## 1.3 Stationnements existants

L'école Notre-Dame-du-Rosaire possède un stationnement de vélos sur son territoire actuellement. Lors de la visite, il y avait 7 vélos.

Le stationnement V1 comporte 5 supports de 7 places chacun qui combinés offre un total de 39 places utilisables. Il est situé sur le terrain de l'école entre la cour et la rue de l'Église, dans le secteur des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> cycles. Les supports sont bien ancrés dans des blocs de béton, sur une surface de gravier. De manière générale, il est visible de la rue et des classes. La seule lacune du stationnement demeure sa visibilité, aucun repère visuel n'était présent et la clôture qui l'entoure, bien qu'elle délimite la zone et protège le stationnement, le rend difficile à voir.



## 2. RECOMMANDATIONS

Le nombre recommandé de places pour les établissements d'enseignement par le *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* est de 1 place de stationnement pour 5 à 20 élèves et 1 place pour 10 à 40 employés. Pour l'école Notre-Dame-du-Rosaire, cette norme représente un minimum de 13 places de stationnement et un maximum de 52.

Considérant cette norme et les observations faites sur le terrain de l'école, MLS et Associés, architectes inc. recommande :

- Ajouter un stationnement de vélos dans un autre secteur;
- Rendre le stationnement V1 plus visible.

Et ce, pour les raisons suivantes :

- Aucun support disponible pour le personnel;
- Le stationnement V1 n'est pas visible à cause de la clôture.

Autres considérations : L'emplacement V1 est convenable, toutefois la proximité avec la zone de jeux des plus grands rend l'utilisation de ce dernier moins approprié pour les plus petits et loin de l'entrée principale pour les membres du personnel, visiteurs ou parents.

### 2.1 Sites recommandés

Afin d'accroître l'utilisation des stationnements de vélos et pour améliorer la sécurité, certains éléments méritent d'être considérés :

- Un nouveau stationnement de vélos situé entre la bibliothèque et l'école V2\* ou fixé au pallier de béton V3\* pour le personnel, visiteurs, élèves du 1<sup>er</sup> cycle et parents fera alors concurrence aux autres supports improvisés tels que les arbres, bancs ou clôtures à proximité;
- Rendre le stationnement de vélos existant V1 visible de la rue;

MLS et Associés, architectes inc. recommande l'installation de nouveaux supports à vélo aux endroits suivants V2\* et/ou V3\* :



**Légende:**

- A** Entrée principale, personnel, visiteurs et livraison
- B** Entrée service de garde
- C** Entrée élèves
- D** Entrée élèves
- E** Entrée élèves
- Clôture
- Réseau cyclable existant
- Ruelle ou sentier piétonnier
- V1 Stationnement vélos existant
- V2\* Stationnement vélos proposé
- V3\* Stationnement vélos proposé

Plan d'implantation de l'école proposé



Emplacement : V2\* voir plan d'implantation proposé  
Accès : Rue de l'Église et rue de la Grève  
Revêtement : Gravier ou béton  
Nombres de places : 7-15 places  
Type de support : Râtelier tel que V1



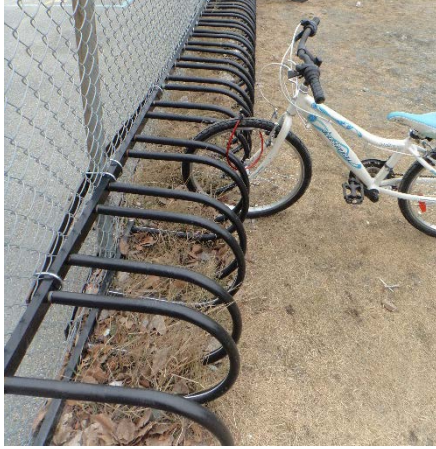
Emplacement : V3\* voir plan d'implantation proposé  
Accès : Rue de l'Église et rue de la Grève  
Revêtement : Asphalte  
Nombres de places : 5-10 places  
Type de support : Râtelier mural 10 places ancré sur le palier de béton existant



MLS et Associés, architectes inc. recommande d'offrir un stationnement dans un autre secteur, afin d'augmenter la demande. L'installation d'un support entre l'école et la bibliothèque peut également se faire en collaboration avec la municipalité puisque ce dernier pourra être utilisé par les usagers de la bibliothèque.

## 2.2 Type de support recommandé

Nous recommandons les supports de type râtelier à sept places (CP-7) ou un type mural. (Voir Annexe E pour les caractéristiques techniques)



### Râtelier à 7 places

Capacité de ce type de support : 7 vélos ou plus

Surface d'ancrage : Béton (surface idéale), asphalte, pavé, gazon, criblure de pierre

Avantages :

- Facile de cadenasser le cadre et la roue avant avec un cadenas en U;
- Bon support du vélo lorsqu'il est debout, avant qu'il ne soit cadenassé;
- Haute densité de stationnement.

Inconvénients :

- Manœuvre de stationnement plus difficile en raison du chevauchement des guidons;
- Difficulté d'utilisation avec un petit cadenas en U ainsi qu'avec un vélo à gros pneus ou avec un cadre spécial;
- Accumulation de débris au sol.

Optimisation du support :

- Installer le râtelier au mur à la hauteur appropriée pour les usagers;
- Mettre la roue avant du vélo dans le support et attacher le cadenas en U tel que montré sur la photo à l'annexe E (le côté du cadenas où se trouve la serrure devrait se trouver vers le cadre du vélo et non au niveau du support). Ainsi, il sera plus facile d'insérer un autre vélo dans l'espace voisin.

## 2.3 Autres recommandations

### 2.3.1 Visibilité des stationnements

Marquer adéquatement le cheminement vers le stationnement pour vélos à l'aide des symboles appropriés (bicyclettes et chevrons ou flèches) pour rappeler la présence des cyclistes aux automobilistes et inciter les véhicules à moteur à libérer les emplacements destinés aux vélos (voir l'exemple ci-contre).

Indiquer à l'aide de pancartes la présence des stationnements pour vélos (voir exemple ci-contre).



### 2.3.2 Accroître l'utilisation et améliorer la sécurité

#### Inauguration des supports

- L'arrivée des nouveaux supports à vélo peut passer inaperçue. Nous vous encourageons fortement à en informer les élèves et les membres du personnel par votre bulletin d'information, une lettre, etc. Organiser un événement d'inauguration des supports à vélo est aussi un excellent moyen de faire connaître cette nouvelle installation. En plus d'informer les élèves et les membres du personnel de cette nouvelle infrastructure, cela démontrera que l'école a répondu à une préoccupation qu'est le vol de vélos.



#### Campagne d'information et de sensibilisation

- Dans le cadre du programme *À pied, à vélo, ville active*, nous encourageons l'école à organiser une campagne d'information et de sensibilisation sur l'usage adéquat des supports à vélo auprès des élèves et des membres du personnel. Cette campagne pourrait avoir lieu au moment de l'installation des supports et de façon récurrente, au printemps et à la rentrée scolaire;
- Différentes activités pourraient se tenir dans le cadre de cette campagne, notamment une journée de burinage de vélos à l'école.

## Références

VÉLO QUÉBEC (2009) *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes - guide technique*, Montréal, 168 p.

VÉLO QUÉBEC (2011) *Mode d'emploi ; stationnements pour vélos*, Montréal, 2 p.  
[[http://www.veloquebec.info/documents/OVB08\\_stationnement.pdf](http://www.veloquebec.info/documents/OVB08_stationnement.pdf)]

VÉLO QUÉBEC (2011) *Opération vélo-boulot*. [[www.velo.qc.ca/veloboulot](http://www.velo.qc.ca/veloboulot)]

## FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS

*Note : À côté de chaque acteur, indiquer le nom de la ou des personnes ainsi que la date de la rencontre*

École : Notre-Dame-du-Rosaire  
370, rue de l'Église, Val-d'Or

***Diffusion du plan de déplacements :***

Transmis le 20 \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_ par \_\_\_\_\_ au conseil d'établissement  
du 20 \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_

Personne-ressource de l'école : \_\_\_\_\_

Autorités municipales : \_\_\_\_\_

Commission scolaire : \_\_\_\_\_

Service de police : \_\_\_\_\_

Autre(s) : \_\_\_\_\_

***Adoption du plan de déplacements par les partenaires en date du : 20 / /******Suivi des recommandations: rencontres et discussions ou demandes (mobilisations) :***

Conseil d'établissement : \_\_\_\_\_

Avec le groupe de parents : \_\_\_\_\_

Avec les autorités municipales : \_\_\_\_\_

Avec la Commission scolaire : \_\_\_\_\_

Avec le service de police : \_\_\_\_\_

Autre(s) : \_\_\_\_\_

***Interventions en aménagement pour favoriser la marche et le vélo :***

Aux abords de l'école : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Nombre de supports à vélo : \_\_\_\_\_

Achetés par (ex. Commission scolaire) : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_

Installés par (ex. Commission scolaire) : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_

***Activités de sensibilisation et de mobilisation en transport actif planifiées ou réalisées :***

- Avec les élèves : \_\_\_\_\_

- Avec les parents : \_\_\_\_\_

- Avec l'équipe-école: \_\_\_\_\_

- Autres: \_\_\_\_\_



**SUPPORTS À VÉLOS – TYPE RÂTELIER**  
**PRIX 2013**

(Taxes et livraison en sus)

**CP-3** ( 3- PLACES SI UTILISÉ DES DEUX CÔTÉS / 2-PLACES SI UTILISÉ PRÈS D'UN MUR )



<u>FINITION</u>	<u>PRIX</u>
GALVANISÉ	210,00 \$
GALVANISÉ + RÉSINE DE SYNTHÈSE NOIR	295,00 \$
GALVANISÉ + POUDRE POLYESTER NOIR	295,00 \$

DES MODULES DU CP-3. ET DU CP-7 PEUVENT ÊTRE AJOUTÉS POUR FORMER LE NOMBRE DE PLACES DÉSIRÉS

**CP-7** ( 7- PLACES SI UTILISÉ DES DEUX CÔTÉS / 4-PLACES SI UTILISÉ PRÈS D'UN MUR )



<u>FINITION</u>	<u>PRIX</u>
GALVANISÉ	390,00 \$
GALVANISÉ + RÉSINE DE SYNTHÈSE NOIR	495,00 \$
GALVANISÉ + POUDRE POLYESTER NOIR	495,00 \$

\* CP-5 disponible sur commande au même prix que le CP-7 en fini galvanisé seulement

\*\*Supplément de \$ 300.00 sur couleur non standard

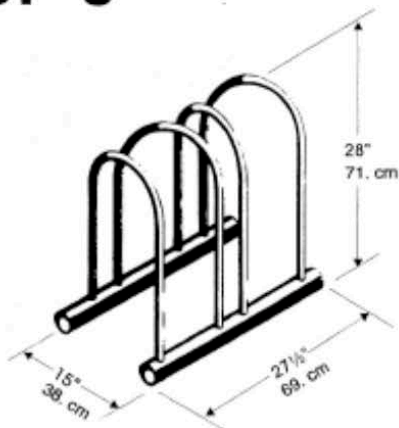
Les prix sont sujets à changements sans préavis

Pour une soumission ou pour commander :  
 Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
 Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)



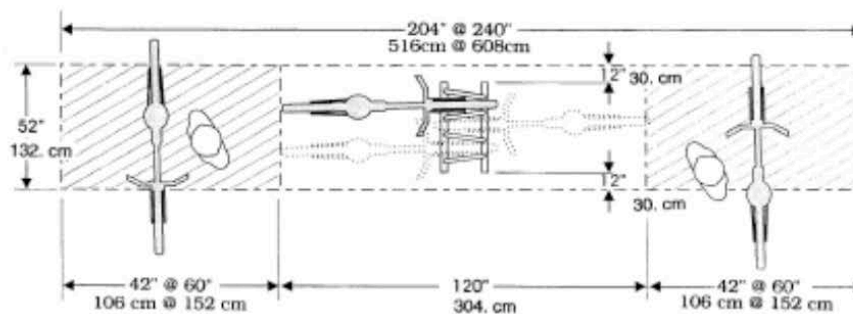
## DONNÉES TECHNIQUES

### CP-3



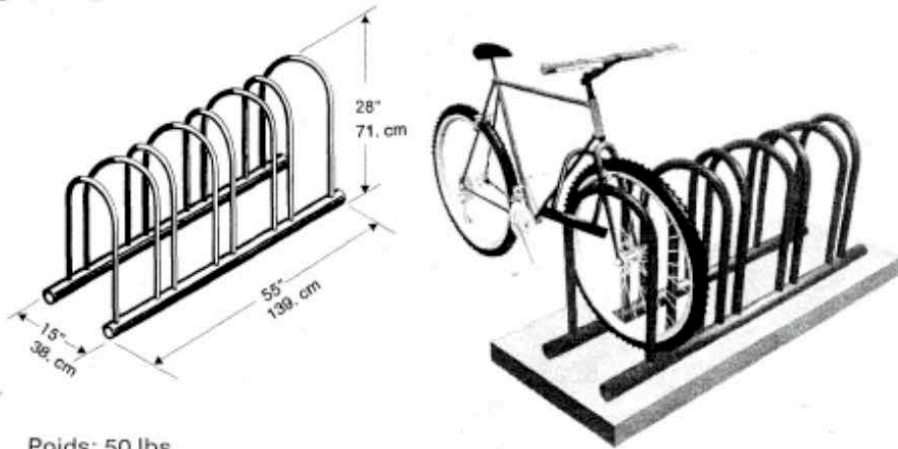
Poids: 25 lbs.  
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

Weight: 25 lbs.  
Anchors: Concrete, Grass or Asphalt



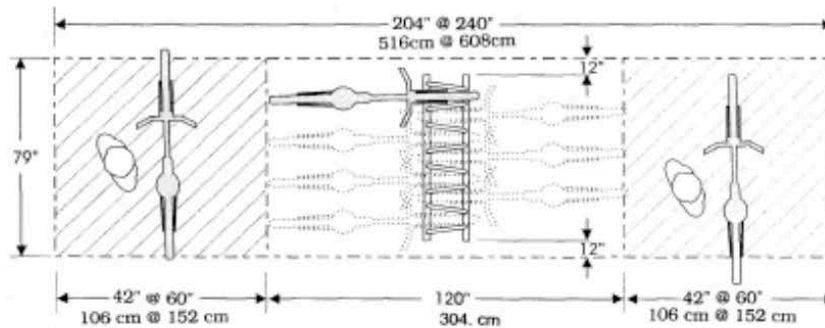
Pour une soumission ou pour commander :  
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)

## CP-7



Poids: 50 lbs.  
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

Weight: 50 lbs.  
Anchors: Concrete, Grass or Asphalt



Pour une soumission ou pour commander :  
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)



Vélo Québec

## **ANCRAGES & ACCESSOIRES POUR CP**

---

### **SUR BÉTON EXISTANT**

	<b>PRIX</b>
NÉCESSAIRE DE 4- ANCRAGES + ACCESSOIRES, ZINC	22,00 \$
NÉCESSAIRE DE 4- ANCRAGES + ACCESSOIRES, INOXYDABLE	36,00 \$
OUTIL DE POSE POUR ANCRAGE BÉTON	8,00 \$

### **SUR MÉGA BLOC & DALLE DE PATIO**

NÉCESSAIRE DE 4-ANCRAGES 10MM & ACCESSOIRES, NYLON & ZINC	20,00 \$
---	----------

### **BASE BÉTON PRÉFABRIQUÉE**

1-BASE BÉTON PRÉFAB 18";X 27" X 2-1/2" ÉPAIS ( 90 LBS )	80,00 \$
** BESOIN 2-BASES POUR 1 X CP-7	
QUINCAILLERIE POUR BASE BÉTON PRÉFAB, ACIER INOXYDABLE	22,00 \$

### **SUR ASPHALTE**

ASPHALTE /NÉCESSAIRE DE 4-ANCRAGES 12MM & ACCESS. NYLON & ZINC	22,00 \$
--	----------

### **PAVÉ-UNI, TERRE, ASPHALTE ET AUTRES**

NÉCESSAIRE DE 4-ANCRAGES & ACCESSOIRES, ACIER INOXYDABLE	80,00 \$
** 4-petites bases de béton ( sono-tube ) fournies par le client / dimensions sur fiche technique	

### **SUR GAZON**

NÉCESSAIRE DE 2-ANCRAGES & ACCESSOIRES , ZINC	90,00 \$
1- OUTIL DE POSE POUR ANCRAGE GAZON	15,00 \$

### **SUR BOIS**

NÉCESSAIRE DE 4-TIRE-FOND & ACCESSOIRES , INOXYDABLE	18,00 \$
--	----------

### **ACCESSOIRES ( mèches, douille, écrou, union, etc. )**

1- MÈCHE DE PERÇAGE 12MM DIA. ( 15/32" )	10,00 \$
1- MÈCHE DE PERÇAGE 10MM DIA. ( 1/2" )	10,00 \$
1-DOUILLE ALLONGÉE 9/16"	10,00 \$
1-DOUILLE ALLONGÉE 1/2"	10,00 \$
NÉCESSAIRE DE 2-UNIONS & ACCESSOIRES, ZINC	16,00 \$
1-ÉCROU ANTI-VANDAL, ZINC	2,00 \$
1-OUTIL DE POSE POUR ÉCROU ANTI-VANDAL	75,00 \$

---

LES PRIX SONT SUJETS À CHANGEMENT SANS PRÉAVIS

Pour une soumission ou pour commander :  
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)





## **AUTRES PRODUITS**

### **BO** ( MODÈLE DE 2- PLACES )



FINITION

FINITION : POUDRE POLYESTER NOIR

PRIX

320,00 \$

\*\*Supplément de \$ 300.00 sur couleur non standard

### **Ancrages**

Les ancrages et outils de pose sont les mêmes que ceux utilisés pour les modèles CP

Pour une soumission ou pour commander :  
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)