

Plan de déplacements

École de l'Envol,
Pavillon Victor-Cormier
Commission scolaire du Lac-Abitibi,
La Sarre



Vélo Québec



Dans le cadre du projet 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^e Rue

Val-d'Or (Québec) 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.

2014.06.30

REMERCIEMENTS	3
AVANT-PROPOS	4
1.0 INTRODUCTION	5
1.1 Objectifs du plan de déplacements	5
1.2 Méthodologie	5
2.0 PORTRAIT DU SECTEUR ET DE LA CLIENTÈLE	7
2.1 Portrait de l'école : École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier	7
2.1.1 Établissement scolaire	7
2.1.2 Horaire	7
2.2 Portrait du secteur	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
2.3 Portrait de la clientèle	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	17
3.0 POTENTIEL DE TRANSPORT ACTIF POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE	18
4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF	19
4.1 Inventaire des mesures d'intervention	19
4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif	19
4.1.2 Fiches de recommandations pour l'élimination des obstacles au transport actif	19
4.1.3 Initiatives et options d'encouragement	26
5.0 CONCLUSION	29
6.0 RÉFÉRENCES	30
ANNEXE A	31
CARTE SIGNALISATION – ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE	31

ANNEXE B	32
TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES	32
ANNEXE C	36
RAPPORT D'EXPERTISE DES STATIONNEMENTS DE VÉLOS	36
ANNEXE D	43
FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS	43
ANNEXE E	44
PRIX DES SUPPORTS À VÉLO DISPONIBLE PAR VÉLO QUÉBEC	44

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 d'Abitibi-Ouest.

- École de l'Envol, Pavillon Académie de l'Assomption, Commission scolaire du Lac-Abitibi;
- École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier, Commission scolaire du Lac-Abitibi;
- École du Maillon, Pavillon Ste-Germaine-Boulé, Commission scolaire du Lac-Abitibi;
- École du Royal-Roussillon, Pavillon Tremblay, Commission scolaire du Lac-Abitibi.

MLS et Associés, architectes inc. et Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue remercient également la Ville de La Sarre, la Municipalité de Macamic, la Municipalité de Sainte-Germaine-Boulé et la Commission scolaire du Lac-Abitibi 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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier.

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 de 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 2013-2014, quatre écoles primaires ont été ciblées pour ce projet au sein de la Commission scolaire du Lac-Abitibi :

- École de l'Envol, Pavillon Académie de l'Assomption, La Sarre;
- École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier, La Sarre;
- École du Maillon, Pavillon Sainte-Germaine-Boulé, Sainte-Germaine-Boulé;
- École du Royal-Roussillon, Pavillon Tremblay, Macamic.

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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier



2.1.1 Établissement scolaire

Nom de l'école :	École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier
Commission scolaire :	Commission scolaire du Lac-Abitibi
Nombre d'élèves :	Environ 200
Nombres d'employés :	Pour l'année 2013-2014, il y a 20 employés (enseignants, professionnels et personnel de soutien) et un nombre variable de bénévoles
Type d'école :	Enseignement primaire
Transport scolaire :	Environ 99 élèves
Nombre d'autobus :	4 autobus arrivent entre 8 h 00 et 8 h 10 le matin et quittent entre 14 h 50 et 15 h 05
Nombre de brigadiers scolaires :	Aucun

2.1.2 Horaire

		Fréquentation
Service de garde du matin	7 h 00 à 8 h 15	15 élèves
Classes du matin	8 h 20 à 11 h 25	100 %
Service de garde du midi	11 h 25 à 12 h 40	40 élèves
Classes de l'après-midi	12 h 45 à 14 h 55	100 %
Service de garde de l'après-midi	14 h 55 à 18 h 00	40 élèves

2.2 Portrait du secteur

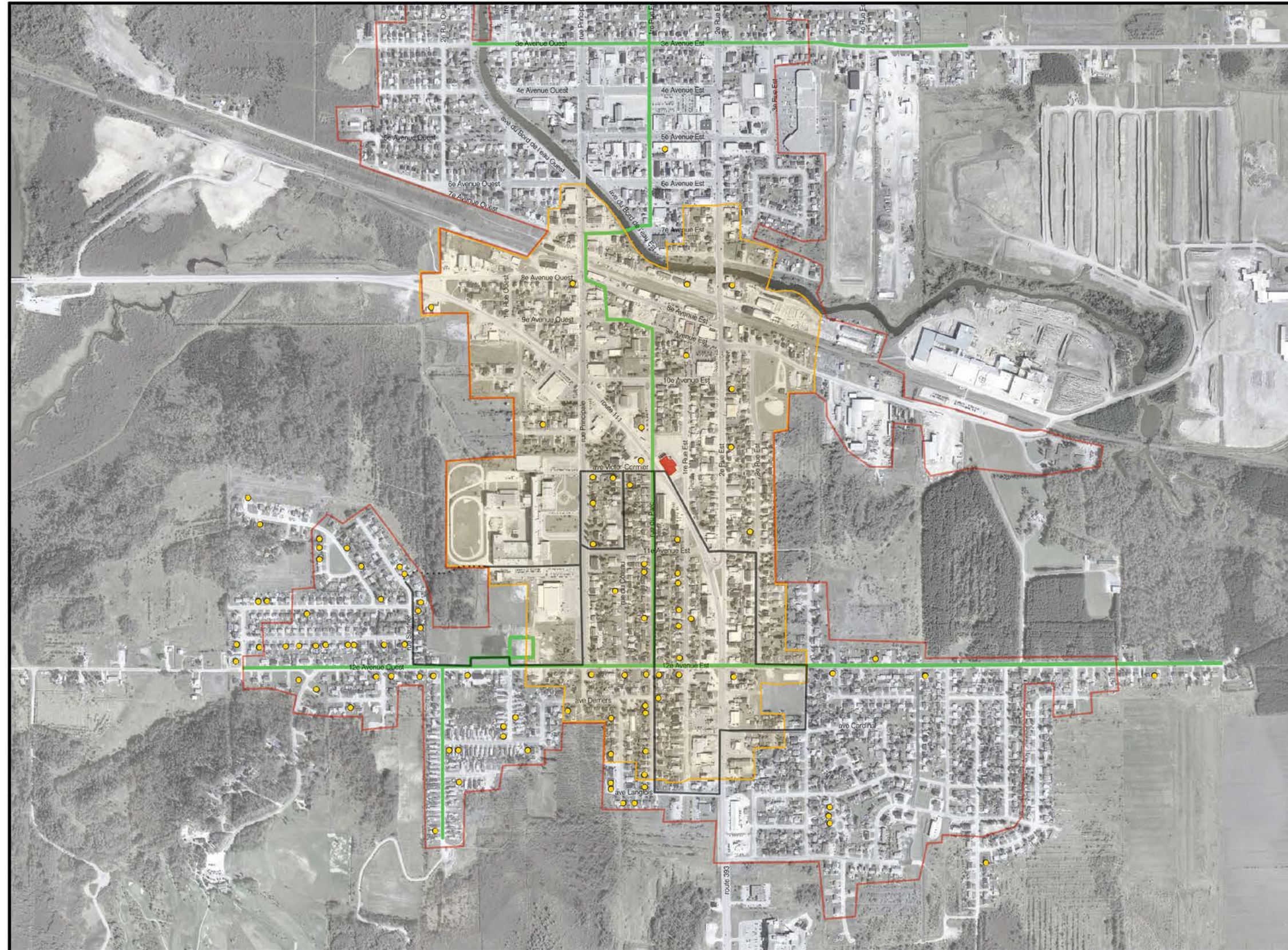
2.2.1 Contexte urbain

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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier se trouve dans un environnement urbain de moyenne densité de la Ville de La Sarre. Située sur la route 111 Est, elle est bordée au nord et à l'est par un secteur résidentiel, au sud par la route 111 et un secteur mixte commercial et résidentiel et à l'ouest, par un secteur commercial dont un hôtel. Outre la route 111, le bâtiment est ceinturé par la 1^{re} Rue Est et la rue du Parc.

La zone de desserte du Pavillon Victor-Cormier s'inscrit localement au secteur sud du chemin de fer et à l'ouest de la 2^e Rue Est majoritairement jusqu'à la limite du secteur urbain.

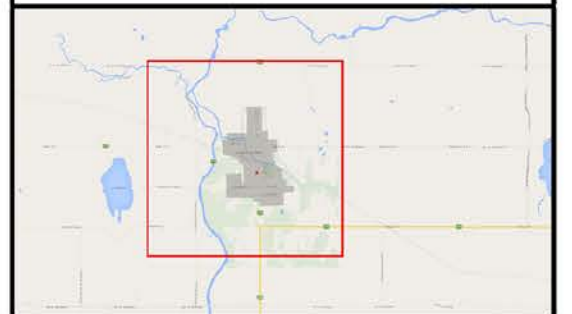
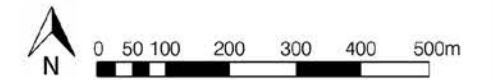
Le secteur à proximité de l'école comprend une bonne mixité d'usage. À l'intérieur d'un rayon de 500 m, le secteur est majoritairement commercial, plus on s'éloigne vers le sud plus on retrouve des résidences avec une bonne diversité dans le choix d'habitations allant de l'unifamilial au multi logement. Une bonne proportion du secteur institutionnel de la ville située sur la rue Principale fait partie prenante du secteur tel que l'aréna, le Centre de formation professionnelle et la Cité étudiante Polyno. Les bâtiments sont en retrait par rapport aux rues parfois très larges. La trame urbaine rectangulaire offre une bonne perméabilité au secteur. Il existe trois barrières (une naturelle et deux humaines) aux déplacements, soit la rivière du sud, le chemin de fer au nord et la route 111 en face de l'école.



Répartition géographique des élèves de l'école de l'Envol Pavillon Victor-Cormier

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 La Sarre—ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartotheque Québécoise), Orthophotographies 2006 au 1 : 20 000

Préparé par : Caroline Moreau, M.Sc.DU
 Juin 2014

2.2.2 Abords de l'école

L'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier se situe dans un secteur urbain de moyenne densité de la municipalité de La Sarre. La façade principale de l'école donne sur la route 111, l'édifice est également ceinturé par la 1^{re} Rue Est à l'est et par la rue du Parc à l'ouest. Aux abords du Pavillon Victor-Cormier, on retrouve des commerces. Les autres bâtiments entourant l'école sont principalement des habitations de type unifamilial aux immeubles de 4 à 8 logements. Le débarcadère d'autobus est situé sur le terrain de l'école, il est accessible par la 1^{re} Rue Est. 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 un endroit déterminé où les parents peuvent déposer leurs enfants, soit sur la route 111 en bordure de rue près de l'entrée du service de garde. Un stationnement réservé pour le personnel se situe au sud-est de la bâtisse avec un accès par la route 111. 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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier

2.2.3 Parcours vers l'école

Route 111

La route 111 est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (est-ouest) jusqu'à la jonction avec la route 393 où il y a deux voies dans chacune des directions. La largeur de la rue, portion asphaltée, est convenable. Par contre, il y a peu d'aménagements sur l'emprise en gravier, ce qui donne un sentiment de voies très larges. Un trottoir est présent du côté de l'école seulement et se limite également à la propriété de l'école entre la rue du Parc et la 1^{re} Rue Est. Le stationnement sur rue à 45 degrés est permis en face de l'école. Devant les autres commerces, il est difficile de saisir la limite entre l'emprise de la rue et celle des commerçants, toutefois il semble que les clients soient stationnés sur le terrain appartenant aux commerçants.

La signalisation indique une zone scolaire entre la 1^{re} Rue Est et rue du Parc. Le débit routier apparaît élevé en tout temps. Il y a un passage piéton avec feu de circulation qui permet aux élèves d'arrêter la circulation avant de traverser. Malgré toute la signalisation, plusieurs véhicules oublient de s'arrêter selon la direction et les membres du personnel, on ne déclare toutefois pas d'accident grave jusqu'à présent.



Rue du Parc

La rue du Parc est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (nord-sud) d'une largeur convenable compte tenu de ses aménagements. Une bande cyclable bidirectionnelle est présente du côté est de la rue. Le stationnement sur rue en file est permis du côté ouest de la rue en tout temps. Le débit routier apparaît faible toute la journée. Une partie du trottoir faisant face à l'école se poursuit le long de la propriété de l'école avant de s'arrêter abruptement.



1^{re} Rue Est

La 1^{re} Rue Est est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (nord-sud). Le stationnement sur rue est permis de chaque côté. Le débit routier est réduit en tout temps et la signalisation indique une zone scolaire aux limites du lot de l'école. On retrouve également le débarcadère d'autobus et des accès à la cour sur cette rue.



12^e Avenue



La 12^e Avenue est une voie de circulation simple à double sens dans l'axe est-ouest. Il y a une bande cyclable bidirectionnelle du côté nord de la rue. Le débit routier apparaît modéré toute la journée. Plusieurs élèves doivent traverser la 12^e Avenue pour se rendre à l'école, ils peuvent le faire de manière sécuritaire aux intersections avec la rue Principale et la 2^e Rue Est.

Rue Principale

La rue Principale est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (nord-sud). Elle possède une largeur considérable et constitue un tronçon de circulation au débit modéré à élevé aux heures de pointe. Il y a une zone scolaire dont la vitesse de circulation est de 50 km/h entre les rues Victor-Cormier et la 11^e Avenue Est. Un trottoir est présent de chaque côté de la rue. Le stationnement sur rue à 45 degrés 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 aux heures où circulent les enfants puisqu'on y retrouve un établissement scolaire d'envergure, soit la Cité étudiante Polyno. Il y a deux passages piétons, le premier est le prolongement de la rue Victor-Cormier et le second celui de la 11^e Avenue Est.



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			
Route 111	± 25,5 m	1 (E-O)		Élevé	Commercial et institutionnel	1, 4 et 5
Rue du Parc	± 12 m	1 (N-S)		Faible	Résidentiel	3 et 6
1 ^{re} Rue Est	± 12 m	1 (N-S)		Faible à modéré	Résidentiel, commercial	3
Rue Principale	± 25,5 m	1 (N-S)		Modéré à élevé	Institutionnel, commercial et résidentiel	1, 4, 5 et 6
12 ^e Avenue	± 12 m	1 (E-O)		Modéré	Résidentiel et commercial	

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)	
Route 111	Du côté de l'école seulement	N/A	N/A	1, 3, 4
Rue du Parc		Bande	Bidirectionnel sur côté est	3
1 ^{re} Rue Est		N/A	N/A	3
Rue Principale	De chaque côté	N/A	N/A	3,4
12 ^e Avenue		Bande	Bidirectionnel sur côté nord	

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 ¹ priorité 1, ² priorité 2, ³ partie nord 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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier, 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 à l'hiver 2014.

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, 55 au total, représente près de 27 % du nombre d'élèves de l'établissement. La présente section donne le portrait des habitudes de déplacements de ces 55 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. La proportion de filles est de 69 % comparativement à 31 % de garçons. Près du tiers d'entre eux fréquente le service de garde, une proportion un peu plus grande (17/55) que l'ensemble des élèves selon les données fournies par la direction de l'école ($\pm 40/200$).

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 km¹ et la voiture pour les déplacements de plus de 6 km.

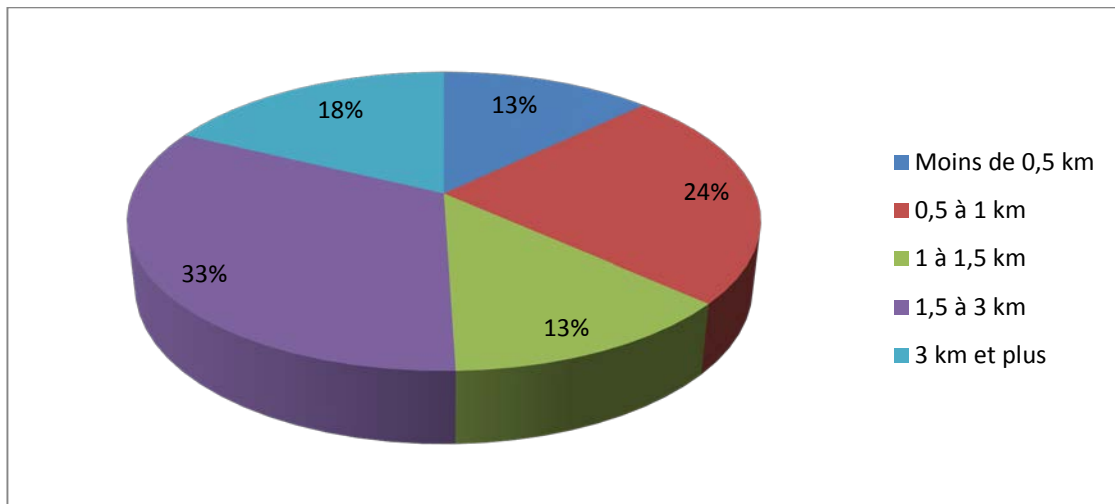


Figure 1: Répartition des élèves selon la distance à parcourir entre l'école et la maison

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

Les distances de parcours sont variées. La moitié des enfants résident à moins de 1,5 km de l'école, 13 % à moins de 0,5 km, 24 % entre 0,5 km et 1 km et 13 % entre 1 km et 1,5 km. Ceux demeurant entre 1,5 km et 3 km représentent 33 %. Bien que le sondage indique que 18 % des répondants croient demeurer à plus de 3 km, il semble que cela soit peu probable selon les données fournies par la Commission scolaire. Il y a très peu d'élèves habitant à l'extérieur de la ville et tous les déplacements vers l'école se font en moins de 3 km à l'intérieur du périmètre urbain. Il semble que la perception de la distance des répondants soit biaisée dans quelques cas, il est important de considérer ce facteur, car un parcours peut paraître plus ou moins long selon s'il est agréable, convivial, sécuritaire ou non. 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 on réduit la distance de parcours à 1,5 km, puisque les utilisateurs sont âgés de 12 ans et moins, il demeure que 50 % des élèves ayant répondu au sondage habitent à une distance raisonnable pour considérer le transport actif pour se rendre à l'école.

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 d'une semaine de référence à l'hiver 2014 a été réalisée.

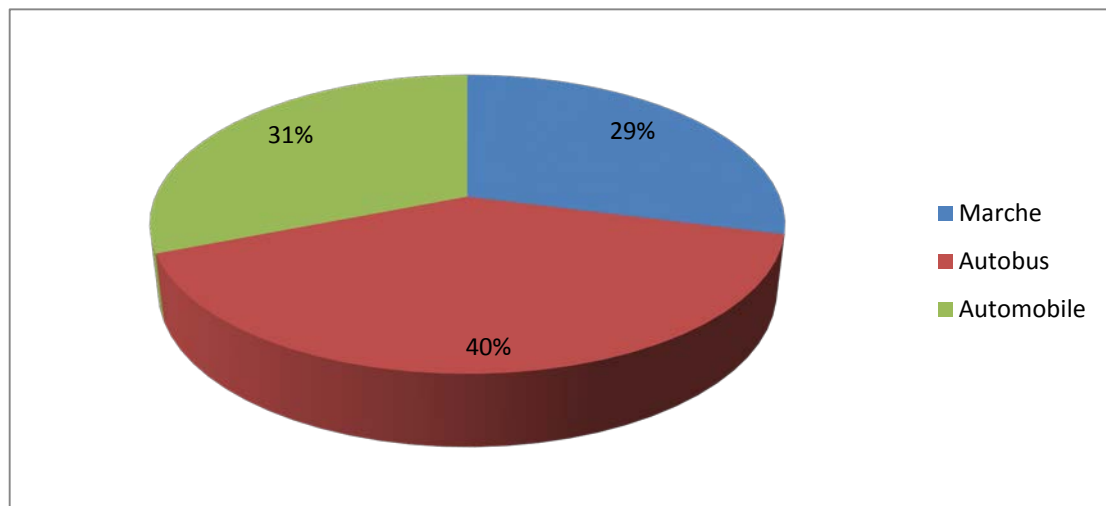


Figure 2: Répartition des élèves selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre l'école et la maison au cours de l'année scolaire 2013-2014.

En général, les enfants se déplacent en autobus (40 %) lors de leur déplacement entre la maison et l'école, seulement 29 % sur une possibilité de 50 % le font à pied. Plusieurs d'entre eux sont conduits à l'école par leurs parents, dans une proportion de 31 %. Le transport scolaire est généralement offert aux enfants demeurant à une distance de 1,6 km ou plus de l'établissement scolaire (50 %), il semble que plusieurs enfants ayant accès à ce service se déplacent en automobile puisque seulement 40 % utilisent l'autobus régulièrement. Les autres moyens de transport actif comme le vélo, la trottinette, le patin et la planche à roulettes faisant partie du sondage n'ont pas été sélectionnés.

La quasi-totalité des élèves sondés possède un vélo, toutefois, aucun d'entre eux ne l'utilise de façon régulière. Il est important de préciser que les conditions climatiques hivernales représentent une réalité 6 mois sur 10 dans la région et que le sondage fut distribué pendant la saison froide. Il est à noter que, lors de la marche de repérage au mois de mai, quelques élèves avaient choisi ce mode de transport.

2.3.4 Répartition modale des déplacements des parents

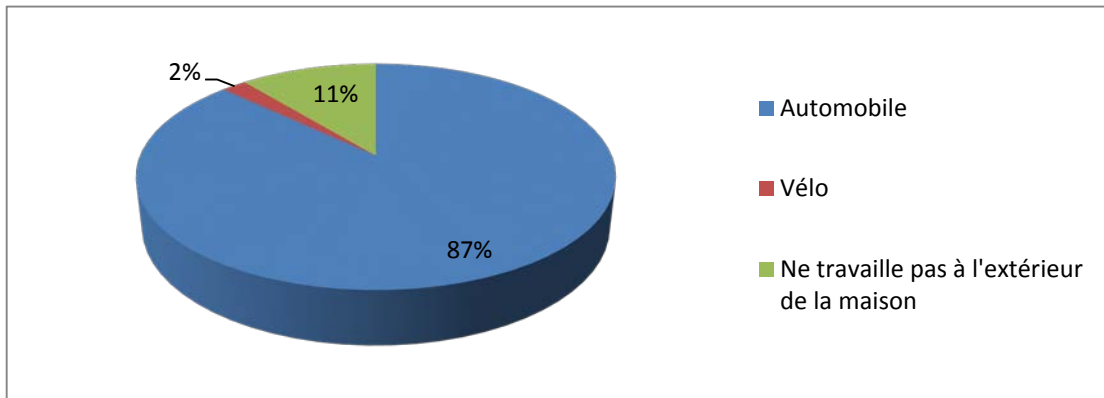


Figure 3: Répartition des parents selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre le travail et la maison au cours de l'année scolaire 2013-2014.

La majorité des parents se déplace en voiture pour se rendre au travail, soit 87 %. Il est possible de supposer que plusieurs d'entre eux déposent leurs enfants à l'école en voiture sur le chemin du travail puisque 31 % des élèves se rendent à l'école par ce moyen de transport. Seulement 2 % utilisent un mode de transport actif, en l'occurrence le vélo, aucun répondant n'ayant choisi la marche, et 11 % travaillent à la maison.

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

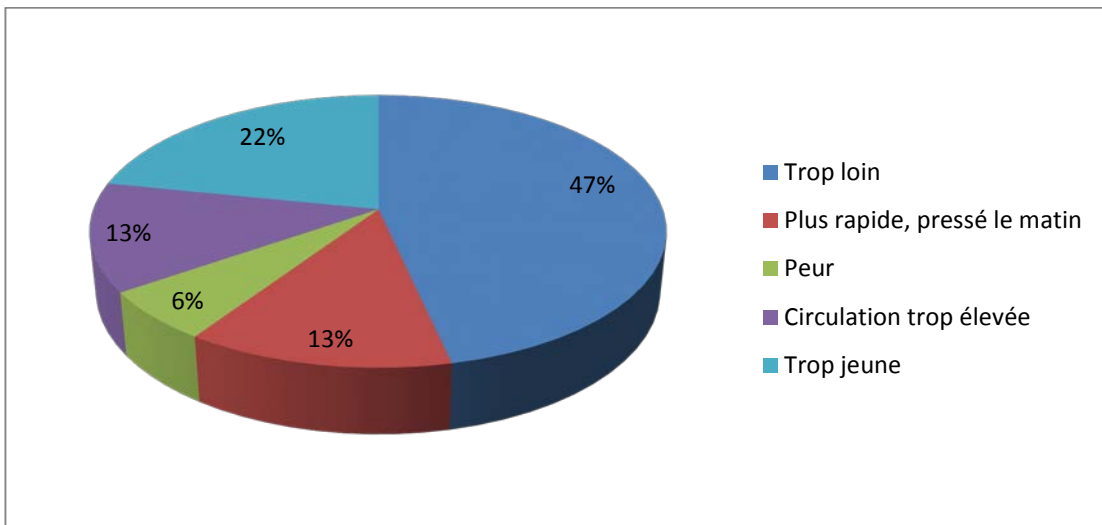


Figure 4 : Raisons invoquées limitant le transport actif entre l'école et la maison.

Pour les parents dont les enfants se rendent à l'école en voiture ou en autobus scolaire (48 sur 55), la principale raison est que la distance de parcours est trop grande (47 %). Les répondants ayant choisi cette réponse ont répondu pour la majorité demeurer à plus de trois kilomètres de l'école. Par contre, 6 répondants habitant à moins de 3 km de l'école ont également choisi cette réponse.

Les autres réponses sont néanmoins variées :

Le parent considère que son enfant est trop jeune pour se rendre à l'école par lui-même (22 %);
L'enfant et/ou le parent sont craintifs, ont peur (agression) (6 %);
La circulation est trop élevée sur le trajet (13 %);
La voiture est plus rapide, parents pressés le matin (13 %);
Aucun des répondants n'a évoqué que l'enfant ne voulait pas ou n'avait pas d'amis pour faire le trajet comme principale raison pour laquelle le transport motorisé est favorisé comparativement au transport actif.

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.

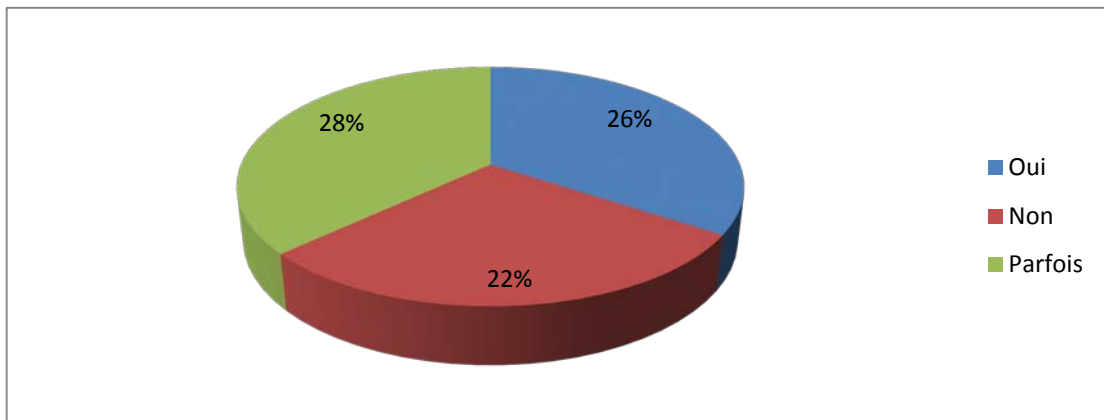


Figure 5 : Répartition des parents considérant les conditions hivernales comme un obstacle au transport actif entre l'école et la maison.

Il semble que certains parents, entre 26 % et 54 %, 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 :

- « Meilleur entretien des rues »;
- « Mieux dégager les trottoirs »;
- « Diminuer la hauteur des bancs de neige »;
- « Avoir un circuit de piétons et d'écoliers mieux déneigé »;
- « Plus de surveillance policière »;
- « Plus de trottoirs ».

2.3.6 Intérêt des parents pour le transport actif de leurs enfants

Les parents d'élèves seraient très ou assez intéressés à 63 % 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. Des 37 % des répondants qui ont indiqué être peu ou pas intéressés, la principale raison est la distance et les types de parcours empruntés pour se rendre à l'école.

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

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

L'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier possède un bassin important d'écoliers vivant à proximité de l'école. Seuls quelques élèves vivent en périphérie du secteur urbain de la Ville de La Sarre. Les autres demeurent à moins de 1,6 km à l'exception de quelques élèves vivant sur les rues Saulnier, Trudel, Carignan et Gagnon (voir polygone de distance p. 9). Ces derniers, lorsqu'ils empruntent le sentier passant derrière la Cité étudiante Polyno longeant la piste d'athlétisme, réduisent considérablement leur distance de marche. Ils bénéficient pourtant du transport scolaire actuellement. 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 de la 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 il devient modéré sur la 1^{re} Rue Est. L'ajout du trafic quotidien des citoyens se rendant à leur lieu de travail, les autobus scolaires allant déposer les élèves et les déplacements des parents qui viennent déposer leurs enfants font 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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier.

Dans l'annexe B, Trajets des autobus scolaires, les trajets 22 et 21, se trouvent en grande partie à l'intérieur du polygone de distance de 1,6 km, parfois 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 de 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 de la rue Principale et la 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 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 à l'hiver et au printemps 2014. Les participants à la marche sont entre autres : la direction de l'école, MLS et Associés, architectes inc., Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue et la Ville de La Sarre. 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.

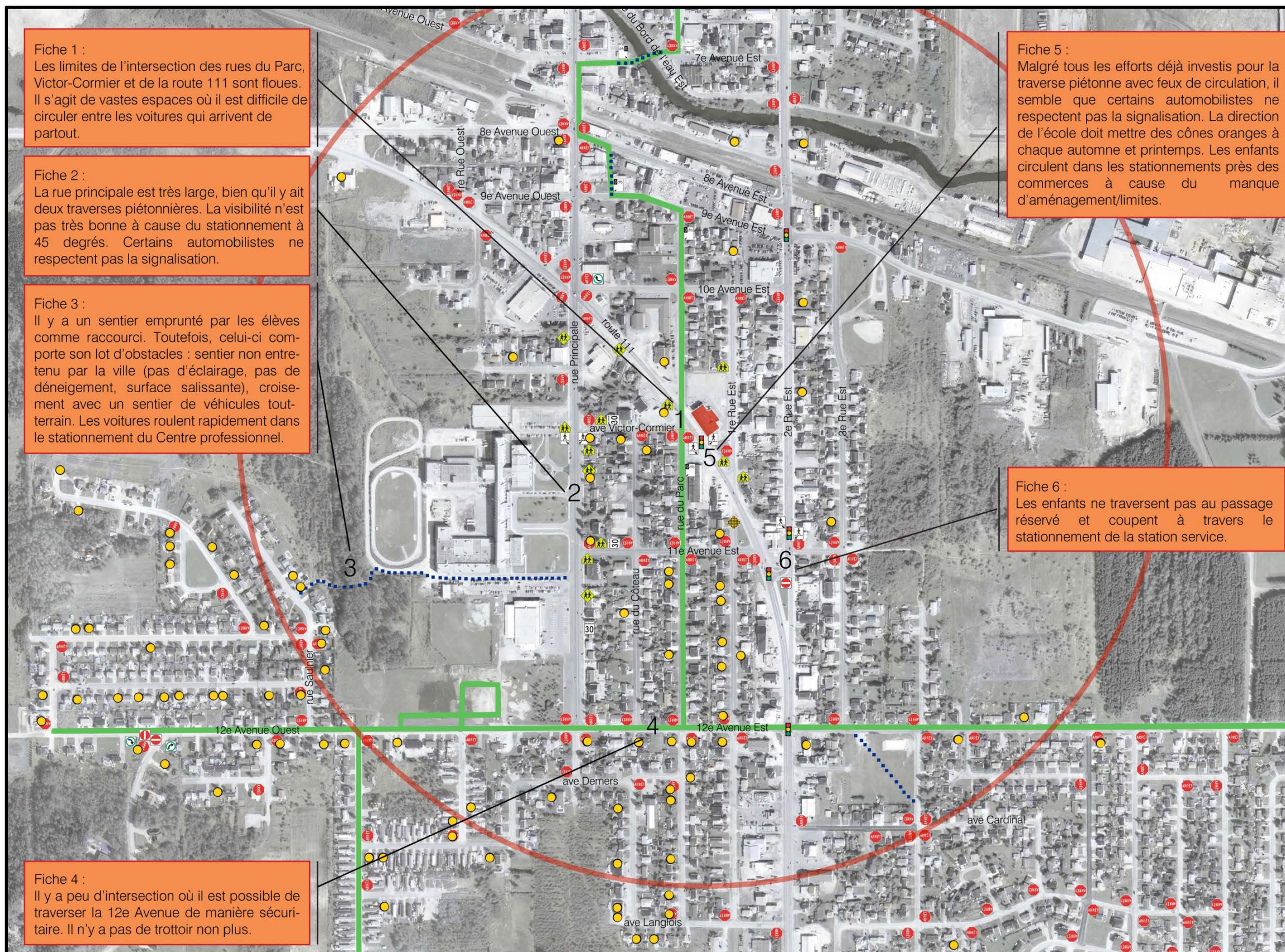
4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif

Les environs de l'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier, 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 favorisent le transport actif vers l'école.

Fiche 1 : Signalisation et réduction de la limite de vitesse dans les zones scolaires	
	<p>Intervention : La signalisation de la zone scolaire a été instaurée.</p> <p>Acteurs concernés : Municipalité Sûreté du Québec</p> <p>Réalisation : Il y a quelques années</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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier.



Fiche 1 :
 Les limites de l'intersection des rues du Parc, Victor-Cormier et de la route 111 sont floues. Il s'agit de vastes espaces où il est difficile de circuler entre les voitures qui arrivent de partout.

Fiche 2 :
 La rue principale est très large, bien qu'il y ait deux traverses piétonnières. La visibilité n'est pas très bonne à cause du stationnement à 45 degrés. Certains automobilistes ne respectent pas la signalisation.

Fiche 3 :
 Il y a un sentier emprunté par les élèves comme raccourci. Toutefois, celui-ci comporte son lot d'obstacles : sentier non entretenu par la ville (pas d'éclairage, pas de déneigement, surface salissante), croisement avec un sentier de véhicules tout-terrain. Les voitures roulent rapidement dans le stationnement du Centre professionnel.

Fiche 4 :
 Il y a peu d'intersection où il est possible de traverser la 12e Avenue de manière sécuritaire. Il n'y a pas de trottoir non plus.

Fiche 5 :
 Malgré tous les efforts déjà investis pour la traverse piétonne avec feux de circulation, il semble que certains automobilistes ne respectent pas la signalisation. La direction de l'école doit mettre des cônes oranges à chaque automne et printemps. Les enfants circulent dans les stationnements près des commerces à cause du manque d'aménagement/limites.

Fiche 6 :
 Les enfants ne traversent pas au passage réservé et coupent à travers le stationnement de la station service.

Identification des obstacles autour de l'école de l'Envol Pavillon Victor-Cormier

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

N

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 La Sarre – ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartotheque Québécoise), Orthophotographies 2006 au 1 : 20 000



Préparé par : Caroline Morneau, M.Sc.DU
 Juin 2014


Fiche 1 : Aménagement de l'intersection des rues du Parc, Victor-Cormier et de la route 111.	
	<p>Enjeux : Risque de conflit élevé entre les piétons et automobilistes aux heures de pointe puisqu'il n'y a pas de limite claire entre les différentes rues et les stationnements des commerces, les voitures circulent librement et peuvent surgir de partout.</p> <p>Acteurs concernés : 1-Municipalité; 2-École et Commission scolaire.</p> <p>Piste de solutions : 1-Prévoir les aménagements afin de créer une limite claire entre les rues (priorité) et avec les stationnements et assurer la sécurité des piétons et cyclistes qui circulent le long de ces rues, espaces dédiés. 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>Échéancier : Court terme (automne 2014) : établir les orientations et informer les parents et élèves; Moyen/long terme : selon la réfection de la rue pour les aménagements.</p>


Fiche 2 : Traverses piétonnières sur la rue Principale	
 	<p>Enjeux : Le stationnement sur rue principalement à 45 degrés nuit à la visibilité sur cette artère au débit routier important. Pourtant, il s'agit d'un axe de circulation principal pour les élèves de l'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier, mais également pour tous les étudiants du secondaire et du centre de formation professionnelle.</p> <p>Acteurs concernés : 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité; 3-Police.</p> <p>Piste de solutions : 1-Aviser la municipalité et le service de police 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-Revoir la configuration de la rue par rapport aux différents usagers. Améliorer les aménagements et la signalisation favorisant le ralentissement et la visibilité; 3-Augmenter la surveillance et faire appliquer les règlements à tous les usagers.</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2014) : 1 et 3; Moyen terme (2015-2018) : nouveaux aménagements sécuritaires (2).</p>

Fiche 3 : Sentier informel utilisé comme raccourci entre la rue Saulnier et la rue Principale	
	<p>Enjeux : Les écoliers et résidents circulent dans ce sentier informel même s'il ne s'agit pas d'un passage entretenu par la ville, pas d'éclairage, pas de déneigement, surface de marche salissante (boue). Il s'agit d'un raccourci considérable entre la rue Saulnier et la rue Principale. Toutefois, comme il est informel, il n'y a pas de signalisation pour les différents usagers. Les automobilistes circulent rapidement dans le stationnement du centre professionnel ainsi que les véhicules tout-terrain qui parcourent les sentiers balisés.</p> <p>Acteurs concernés : 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p>Piste de solutions : 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 sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Effectuer les aménagements et établir la signalisation requise selon les orientations choisies concernant ce passage.</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2014) : établir les orientations et informer les parents et élèves, signalisation; Moyen/long terme : autres aménagements.</p>

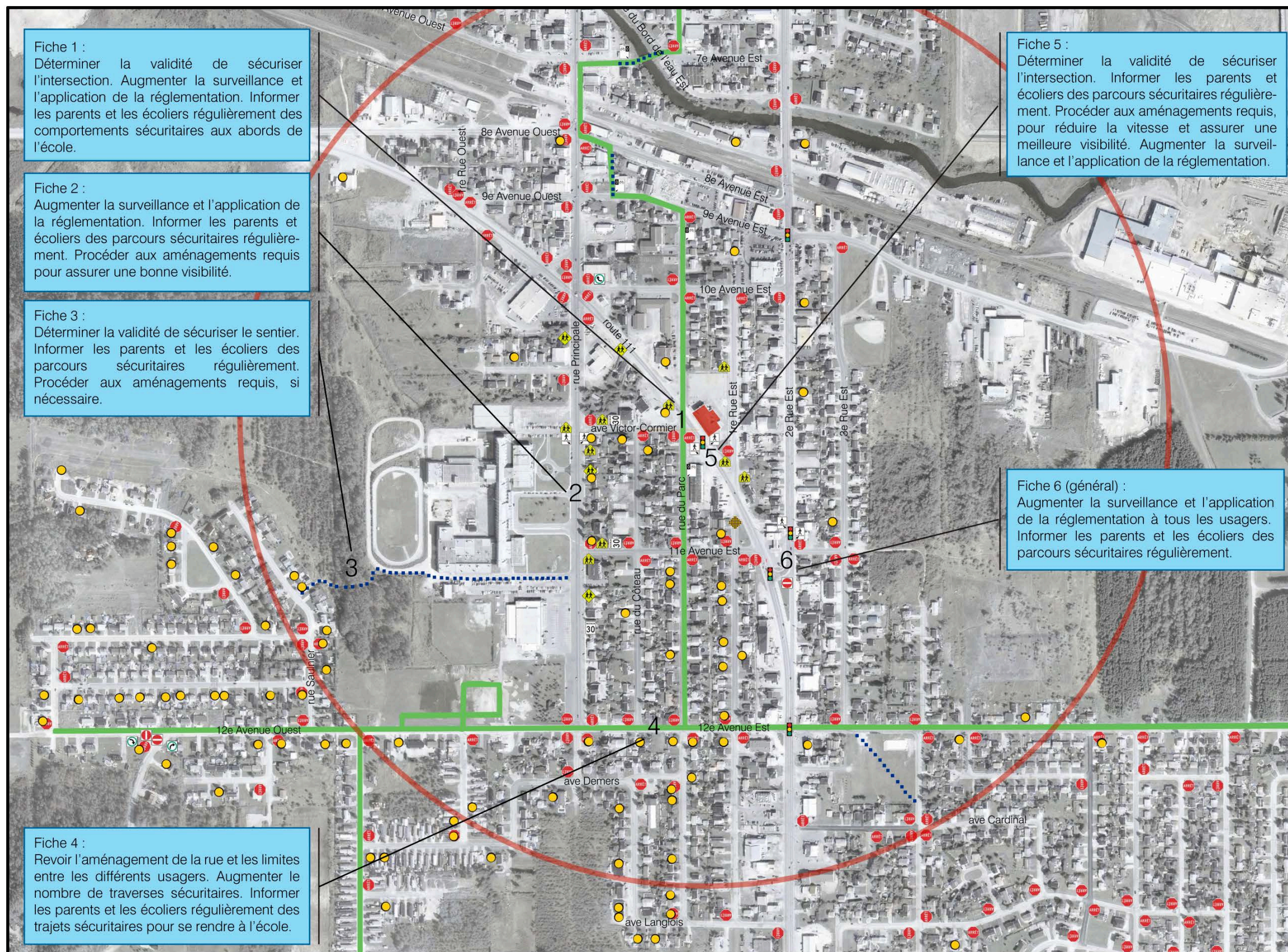
Fiche 4 : Aucun passage sécurisé sur la 12^e Avenue entre la rue Principale et la route 111 (2^e Rue Est)	
	<p>Enjeux : Les écoliers et résidents tentent de traverser à certains endroits même s'il n'y a pas de passage, car il s'agit d'un lien menant directement à l'école (rue du Parc) ou pour prendre la bande cyclable du côté nord. Le débit routier est modéré.</p> <p>Acteurs concernés : 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p>Piste de solutions : 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 sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Effectuer les aménagements et établir la signalisation requise selon les orientations choisies concernant ce tronçon. Établir des circulations distinctes pour les différents usagers.</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2014): établir les orientations et informer les parents et élèves, signalisation; Moyen/long terme: selon la réfection de la rue pour les aménagements.</p>

Fiche 5 : Traverse piétonnière avec feux de circulation non respectés sur la route 111	
	<p>Enjeux : Les véhicules circulant sur la route 111 ne respectent pas les feux de circulation de la traverse piétonnière malgré la signalisation. La direction de l'école doit chaque printemps et automne mettre des cônes afin de rendre plus visible l'ensemble des systèmes mis en place pour la traversée d'élèves qui proviennent en grande majorité du sud de la ville. Il s'agit d'une artère à circulation élevée avec du transport lourd, les conflits sont donc élevés entre les usagers.</p> <p>Acteurs concernés : 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p>Piste de solutions : 1-Informer la municipalité, le ministère du Transport (si la rue est sous sa juridiction) et le service de police 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 comportements sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Revoir la configuration de la rue par rapport aux différents usagers. Prévoir les aménagements favorisant le ralentissement et la visibilité (Tableau); 3-Augmenter la surveillance et faire appliquer les règlements à tous les usagers.</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2014): 1 et 3, plus aménagements temporaires requis; Moyen/long terme: aménagements permanents.</p>
	

Fiche 6 : Comportements des enfants lors de la traversée de la 2^e Rue Est.	
	<p>Enjeux : Les élèves ne se rendent pas jusqu'au passage sécurisé pour traverser la 2^e Rue Est et utilisent le stationnement de la station-service comme raccourci.</p> <p>Acteurs concernés : 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité; 3-Service de police.</p> <p>Piste de solutions : 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 sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Prévoir les aménagements et établir la signalisation nécessaire, si requise; 3- Augmenter la surveillance et faire appliquer les règlements à tous les usagers.</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2014) : 1 et 3 Moyen terme (2015-2018) : nouveaux aménagements sécuritaires (2).</p>

Fiche 7 : Déneigement des rues et trottoirs	
	<p>Enjeux : Trottoirs enneigés et visibilité réduite aux intersections selon les commentaires des parents.</p> <p>Acteurs concernés : 1-Municipalité²; 2-École et Commission scolaire.</p> <p>Piste de solutions : 1-Évaluer la méthode de déneigement pour l'améliorer (par exemple : prioriser le déneigement des trottoirs, des corridors scolaires; réduire les amoncellements de neige près des intersections pour assurer une bonne visibilité); 2-Aviser la municipalité de la situation, établir avec la municipalité des corridors scolaires et distribuer l'information aux parents.</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2014-2015) : 1 et 2</p>

² 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 :
Déterminer la validité de sécuriser l'intersection. Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation. Informer les parents et les écoliers régulièrement des comportements sécuritaires aux abords de l'école.

Fiche 2 :
Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation. Informer les parents et écoliers des parcours sécuritaires régulièrement. Procéder aux aménagements requis pour assurer une bonne visibilité.

Fiche 3 :
Déterminer la validité de sécuriser le sentier. Informer les parents et les écoliers des parcours sécuritaires régulièrement. Procéder aux aménagements requis, si nécessaire.

Fiche 4 :
Revoir l'aménagement de la rue et les limites entre les différents usagers. Augmenter le nombre de traverses sécuritaires. Informer les parents et les écoliers régulièrement des trajets sécuritaires pour se rendre à l'école.

Fiche 5 :
Déterminer la validité de sécuriser l'intersection. Informer les parents et écoliers des parcours sécuritaires régulièrement. Procéder aux aménagements requis, pour réduire la vitesse et assurer une meilleure visibilité. Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation.

Fiche 6 (général) :
Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation à tous les usagers. Informer les parents et les écoliers des parcours sécuritaires régulièrement.

Recommandations autour de l'école de l'Envol Pavillon Victor-Cormier

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@mlsarchitectes.com

Source: Ville de La Sarre—ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartothèque Québécoise), Orthophotographies 2006 au 1 : 20 000

Préparé par : Caroline Morneau, M.Sc.DU
Juin 2014

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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier, 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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier 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 la rue Principale, avenue Victor-Cormier et la rue du Parc. 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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier 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. À l'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier, beaucoup d'élèves possèdent un vélo, mais peu d'entre eux l'utilisent pour se rendre à l'école. La Ville de La Sarre était à revoir l'ensemble de son réseau cyclable lors des marches de repérage. Bien qu'il existe plusieurs bandes cyclables pour la plupart bidirectionnelles, ce ne sont pas toutes les écoles qui bénéficient de la proximité de celles-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.

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

5.0 CONCLUSION

Le plan de déplacements de l'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier 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 La Sarre, le Centre de santé 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 que 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.

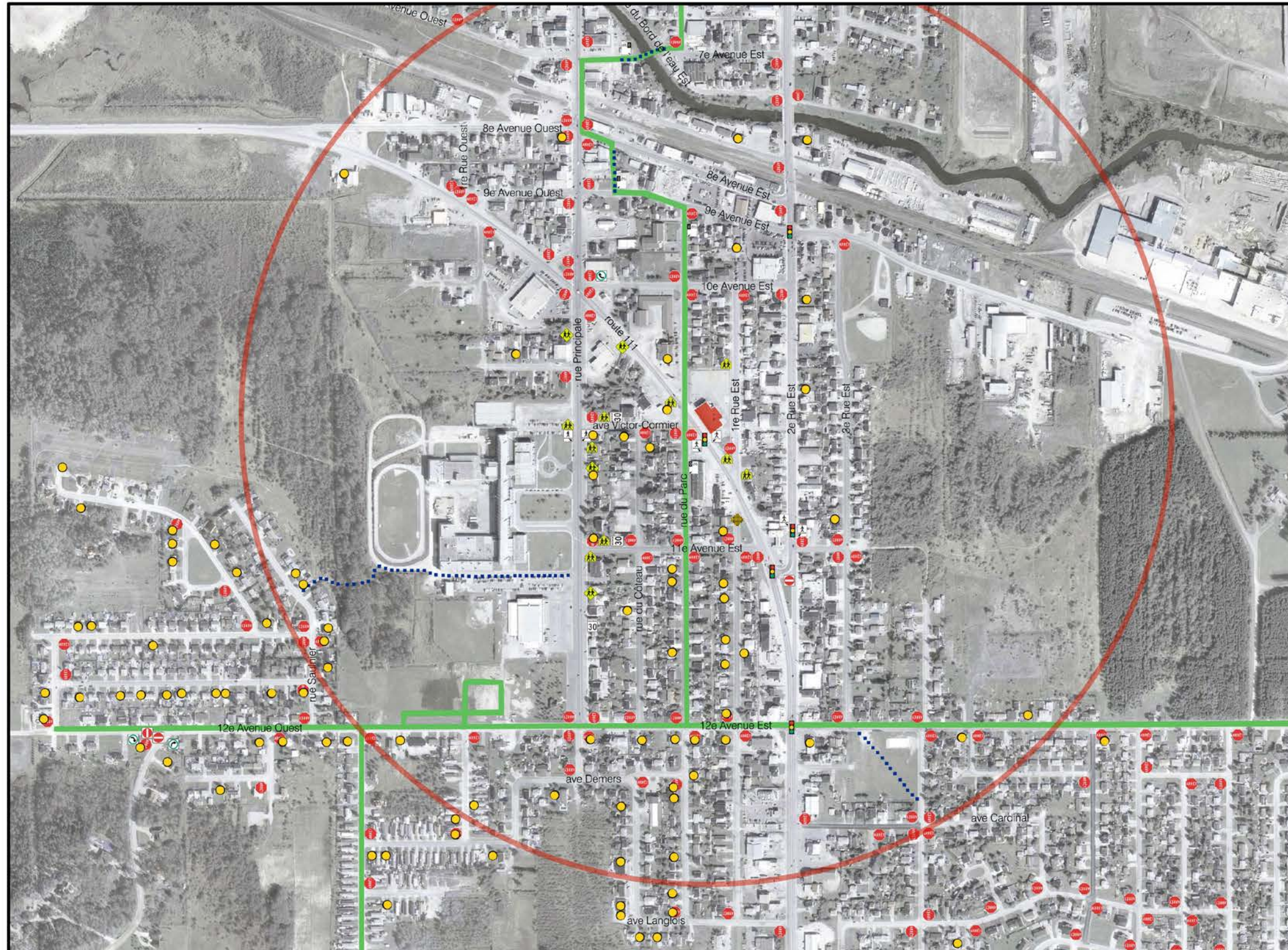
Ministère du Transport du Québec (2013) *Troisième rapport de recommandations – Pour des routes de plus en plus sécuritaires*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 59 p

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]

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

CARTE SIGNALISATION – ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE



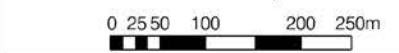
État de la signalisation autour de l'école de l'Envol Pavillon Victor-Cormier

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@mlsarchitectes.com

Source: Ville de La Sarre – ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartotheque Québécoise), Orthophotographies 2006 au 1 : 20 000

Préparé par : Caroline Morneau, M.Sc.DU
 Juin 2014

TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES

Commission scolaire du Lac-Abitibi
École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier
Trajet 20

CIRCUIT 20
2013-2014 *Pavillon Victor-Cormier*

VÉHICULE NO	32
NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES	12
NUMÉRO DE PLAQUE	A 59014
MODÈLE ET ANNÉE DU VÉHICULE	INTERDOD 3
NUMÉRO DE SÉRIE	1HYBBAEBS4594
DIESEL OU ESSENCE	DIESEL 64
CONDUCTEUR	Anne-Marie Audet 915, Route 111 E, LA SARRE, Qc, J9Z 2X2 (819)333-6355

NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS

HEURE DE DÉPART	DÉPART DE	ARRIVÉE À	HEURE D'ARRIVÉE (à renverser soigneusement si plus d'une case)	NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS										ODOMÈTRE DÉPART	ODOMÈTRE ARRIVÉE	
				Primaire Victor	Maternelle	Académie	Primaire	Académie	Secondaire	Polyno	Professionnel	Polyno	Adultes Centre La			Retour
8h27	Garage La Sarre	1er embarquement : 192 Route 393 Sud, La Sarre	8h38												176812	176813
		Rte 393 S, Route 111 Est, 3e Rue E de La Sarre, Victor Cormier	8h01	16	3		14					1	3		176822	176822
		Polyno	8h04												176829	176829
		2e Rue E, 12e Ave E, Massé, Lavoie, Vallée, 12e Ave E, 2e Rue E, Académie	8h28		9	37									176834	176834
		Garage La Sarre	8h35												176827	176827

Note : De l'Académie en a.m. à Victor Cormier en p.m. = km productif

HEURE DE DÉPART	DÉPART DE	ARRIVÉE À	HEURE D'ARRIVÉE (à renverser soigneusement si plus d'une case)	NOMBRE D'ÉLÈVES TRANSPORTÉS										ODOMÈTRE DÉPART	ODOMÈTRE ARRIVÉE	
				Primaire Victor	Maternelle	Académie	Primaire	Académie	Secondaire	Polyno	Professionnel	Polyno	Adultes Centre La			Retour
14h45	Garage LS	Victor Cormier	14h53												176837	176837
15h	Victor Cormier	Rte 393 S, Rte 111 Est, attente au domicile	15h15	16									3		176839	176839
15h45	Domicile au 915 Rte 111 E	Polyno	15h50												176834	176834
16h15	Polyno	Rte 393 S, Rte 111 Est de La Sarre, adresse dernier débarquement : 855 Rte 111 E	16h25							13	1	3			176837	176837
		Garage La Sarre	16h35												176837	176837

J'atteste que j'ai vérifié les informations inscrites dans le présent document et qu'elles sont conformes à la réalité.

Date : 31.10.2013

Signature du transporteur

Dominic Maheux
Dominic Maheux Géobus = 46,7 Km

km productif 46,7
km improductif 7
Total 53,7

TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES

Commission scolaire du Lac-Abitibi
 École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier
 Trajet 21

CIRCUIT 21
2013-2014

Pavillon Victor-Cormier

VÉHICULE NO 803
 NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES 10
 NUMÉRO DE PLAQUE A-594777
 MODÈLE ET ANNÉE DU VÉHICULE Blue Bird 2009
 NUMÉRO DE SÉRIE 1DARDCPH29F259443
 DIESEL OU ESSENCE DIESEL
 CONDUCTEUR Armand Létourneau
 922, Rang 8-7 Est, La Sarre, Qc, J9Z 2X2
 (819)333-6316

12 oct 2013

HEURE DE DÉPART	DÉPART DE	ARRIVÉE À	HEURE D'ARRIVÉE <small>(à l'endroit scolaire si plus d'une rue)</small>	NIVEAU SCOLAIRE							Laissez-passer annuel	ODOMÈTRE DÉPART	ODOMÈTRE ARRIVÉE	
				Primaire Victor	Maternelle Académie	Primaire Académie	Secondaire Polyne	Professionnel Polyne	Adultes Centre Le Saucur					
A.M.	7h40	Garage LS	1er embarquement : no. <u>141</u> , rue Saulnier, La Sarre	7h44								82225	82228 ^m	
			Rue Saulnier, Ave Trudel, rue Marcotte, Ave Carignan, rue Marcotte, Ave Trudel, rue Bienvenu, Ave Gagnon, Demers O, rue du Coteau, <u>Victor Cormier</u>	8h05	42	4	2			1			82233 ^h	
		Victor Cormier	Rue Principale, Académie	8h10									82234 ^h	
		Académie	Rue Principale, ave Cormier, rue du Coteau, rue Principale, ave Cormier, Académie	8h22		4	1						82237 ^m	
		Garage La Sarre	8h32									82240 ^m	1 km	
De l'Académie à Victor Cormier = km productif														
P.M.	14h45	Garage LS	Victor Cormier	14h50								82240	82244 ^h	
		Victor Cormier	Rue Saulnier, Ave Trudel, rue Marcotte, ave Carignan, rue Marcotte, Ave Trudel, rue Bienvenu, Ave Gagnon, Ave Demers O, Académie	15h22	41								82250 ^h	
		Académie	Rue Principale, ave Cormier, rue du Coteau, ave Cormier, Principale, Route 111 O, chemin Calamité, Rang 8-9 O, adresse du dernier débarquement : #41 (pour #79) Rang 8-9 (Calamité)	16h05		7	4			1			82271 ^h	
			Garage La Sarre	16h20									82282 ^h	1 km
J'atteste que j'ai vérifié les informations inscrites dans le présent document et qu'elles sont conformes à la réalité.														
Date : <u>2013-10-17</u>		Signature du transporteur : <u>Dominic Maheux</u>										km productif	<u>37</u>	
												km improductif	<u>80</u>	
												Total	<u>57</u>	

TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES

Commission scolaire du Lac-Abitibi
École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier
Trajet 22

CIRCUIT 22
2013-2014

Pavillon Victor-Cormier

VÉHICULE NO 0902
 NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES 10
 NUMÉRO DE PLAQUE A 59478
 MODÈLE ET ANNÉE DU VÉHICULE B/B (1500) 2008
 NUMÉRO DE SÉRIE 1BARDCPH09E259442
 DIESEL OU ESSENCE Diesel
 CONDUCTEUR Guy Tremblay
 81, avenue Banville, La Sarre, Qc, J9Z 3K5
 (819)333-1244

HEURE DE DÉPART	DÉPART DE	ARRIVÉE À	HEURE D'ARRIVÉE (à l'endroit désigné et plus d'une rue)	Niveau scolaire							Laissez-passer annuel	ODOMÈTRE DÉPART	ODOMÈTRE ARRIVÉE
				Primaire Victor	Maternelle	Académie	Primaire Académie	Secondaire Poly/nc	Professionnel	Poly/nc			
A.M.	7h40	Garage LS	1er embarquement : <u>6</u> rue Morneau	7h44								90280	90283
			Rue Morneau, Ave Langlois, rue Blais, rue Lambert, Ave Leclerc, 12e Ave O, 12e Ave O (Rg 5), <u>Victor Cormier</u>	8h04	22	XX					X		90290
	8h05	Victor Cormier	Du Parc, rue Morneau, rue Lambert, ave Gagnon, rue Blais, ave Demers Ouest, <u>Académie</u>	8h23		55					1		90297
			Garage La Sarre	8h31									90301
Note : De Académie en a.m. à Victor en p.m. = km productif													1 km
P.M.	14h45	Garage LS	Victor Cormier	14h50								90301	90304
		Victor Cormier	Rue Morneau, Ave Langlois, rue Blais, Ave Leclerc, 12e Ave O (Rg 5), 12e Ave O, <u>Académie</u>	15h19	22						1		90312
	15h36	Académie	Rue Saulnier, ave Gagnon, rue Lambert, Ave Demers Ouest, rue Morneau, <u>adresse dernier débarquement</u> no <u>42</u> rue Morneau La Sarre	15h54		76					1		90318
			Garage La Sarre	15h57									90320

J'atteste que j'ai vérifié les informations inscrites dans le présent document et qu'elles sont conformes à la réalité.

Date : 31.10.2013

Signature du transporteur

Dominic Maheux
Dominic Maheux

km productif 29
 km improductif 11
 Total 40

TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES

Commission scolaire du Lac-Abitibi
École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier
Trajet 23

CIRCUIT 23
2013-2014

Pavillon Victor-Cormier

VÉHICULE NO 1319
NOMBRE DE RANGÉES DE BANQUETTES 12
NUMÉRO DE PLAQUE A71092-A
MODÈLE ET ANNÉE DU VÉHICULE 2014 TC
NUMÉRO DE SÉRIE 42R0US RPKB8457473
DIESEL OU ESSENCE Diesel
CONDUCTEUR Jean-Guy Trudel
124, 2e Ave Ouest, La Sarre, Qc, J9Z 1E6
819-333-4221

HEURE DE DÉPART	DÉPART DE	ARRIVÉE À	HEURE D'ARRIVÉE (si l'heure est indiquée, si plus d'une case)	Niveau scolaire							ODOMÈTRE DÉPART	ODOMÈTRE ARRIVÉE		
				Primaire Victor	Maternelle	Académis	Secondaire Polyno	Professionnel Polyno	Adultes Centre Le Retour	Laisses-passer annuel				
A.M.	7:20	Garage LS	1er embarquement : 403 Route 111 O, La Sarre	7:28							6132	6137	5	
			Route 111 O, chemin Calamité, Rang 8-9 O, chemin Calamité, 8e Ave O, 9e Ave O, Victor Cormier	8:03	16	2	3	11		2	06		6140	20
		Victor Cormier	Polyno	8:06									6160	
			12e Avenue E, Isabelle, Dionne, Dubuc, Limoges, Limoges/Banville, Banville, Polyno	8:24				35					6164	0
	Polyno	Garage La Sarre		8:33								6169	0	
Note : De Polyno en a.m. à Victor Cormier en p.m. = kilomètre productif														
P.M.	14:45	Garage LS	Victor Cormier	14:50							6169	6172	3	
		Victor Cormier	8e Ave O, Route 111 O, ch Calamité, Rang 8-9 O chemin Calamité, Polyno	15:35	16								6198	26
		Polyno	Route 111 O, Ch Calamité, Rang 8-9 O, chemin Calamité, adresse débarquement : ch Calamité, La Sarre	16:40				11					6215	11
			Garage La Sarre		16:52								6224	11

J'atteste que j'ai vérifié les informations inscrites dans le présent document et qu'elles sont conformes à la réalité.

Date : 21/10/13

Signature du transporteur

Dominic Maheux
Dominic Maheux

Km productif 73
Km improductif 21
Total 94

1.8.5 km

RAPPORT D'EXPERTISE DES STATIONNEMENTS DE VÉLOS

SOMMAIRE DU RAPPORT DE VISITE

École de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier

Adresse :	54, route 111 Est, La Sarre
Contact :	Éric Dupuis, directeur
Nombre d'élèves :	Environ 200
Nombres d'employés :	20
Date de la visite :	1er mai 2014, 9 h

Sommaire :

Nombre de places lors de la visite :	Il y a 2 supports d'une capacité de 12 places situés dans la cour d'école. Le positionnement des supports permet l'utilisation de 24 espaces.
Nombre recommandé de places :	Entre 9 et 32 (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 est insuffisant, demandé de la part des élèves. Le type de supports existants n'est pas celui à privilégier, prévoir le remplacement éventuel par des supports de type râtelier.

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

1.ÉTAT DES LIEUX

1.1 Emplacement et environnement de l'école

L'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier se trouve dans un environnement urbain de moyenne densité de la Ville de La Sarre. Située sur la route 111 Est, l'édifice est bordé au nord et à l'est par un secteur résidentiel, au sud par la route 111 et un secteur mixte commercial et résidentiel et à l'ouest, par un secteur commercial dont un hôtel. Outre la route 111, l'école est ceinturée par la 1re Rue Est et la rue du Parc.

Le secteur à proximité de l'école comprend une bonne mixité d'usage. À l'intérieur d'un rayon de 500 m, le secteur est majoritairement commercial, et plus on s'éloigne vers le sud plus on retrouve des résidences avec une bonne diversité dans le choix d'habitations allant de l'unifamilial au multi logement. Une bonne proportion du secteur institutionnel de la ville qui est située sur la rue Principale fait partie prenante du secteur tel que l'aréna, le Centre de formation professionnelle et la Cité étudiante Polyno. Les bâtiments sont en retrait par rapport aux rues parfois très larges. La trame urbaine rectangulaire offre une bonne perméabilité au secteur. Il existe trois barrières (une naturelle et deux humaines) aux déplacements, soit la rivière du sud, le chemin de fer au nord et la route 111 en face de l'école.



Plan d'implantation de l'école

1.2 Particularités de l'école

1.2.1 Habitudes de transport des élèves

Selon la direction, un peu moins de la moitié des élèves ont accès au transport scolaire. Toutefois, la carte de répartition géographique montre que la majorité d'entre eux demeurent à l'intérieur d'un rayon de 1,6 km. Toujours selon la direction, environ 20 % des écoliers se rendent à l'école à pied, 10 % en vélo lorsque la température le permet et 20 % seraient déposés par les parents.

1.2.2 Habitudes de transport des employés

Selon la direction, il y a une à deux personnes qui utilisent occasionnellement le vélo comme moyen de transport. Le moyen de transport principal des employés est l'automobile, certains se déplacent vers d'autres écoles, parfois à l'extérieur de la ville.

1.2.3 Réalité de l'école

L'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier ne souligne pas de problème particulier de vol ou de vandalisme durant la période scolaire. Toutefois, lors des festivals l'été, il y a parfois du vandalisme dans la cour d'école et sur les supports à vélo. Les supports sont localisés dans un secteur à la vue près des entrées de l'école.

1.3 Stationnements existants

L'école de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier possède deux stationnements de vélos sur son territoire actuellement. Lors de la visite, les conditions climatiques, froid et pluie, n'étaient pas favorables, et il y avait tout de même 6 vélos.

Le stationnement V1 comporte trois supports de 5 places chacun qui sont en mauvais état, environ 3 espaces sur cinq sont utilisables. Il est situé à l'intérieur de la cour d'école près de l'entrée du service de garde. Les supports ne sont pas ancrés, mais simplement déposés sur le gravier. De manière générale, il est à la vue de la rue et de l'entrée du service de garde. Les vélos qui s'y trouvaient lors de la visite étaient tous appuyés sur la clôture et aucun sur les supports. Il faut noter également que le stationnement de vélos est situé près des conteneurs de déchets de l'école.



Le stationnement V2 possède un seul support de 5 places qui est également rouillé et dont les espaces sont tous utilisables. Il est situé à l'intérieur de la cour d'école près de l'entrée du personnel et du débarcadère d'autobus. Le support est simplement déposé sur le béton. De manière générale, il est à la vue de la rue et des bureaux du personnel.

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 de l'Envol, Pavillon Victor-Cormier, cette norme représente un minimum de 11 places de stationnement et un maximum de 42.

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

- Remplacer tous les supports à vélo;
- Déménager le stationnement V1.

Et ce, pour les raisons suivantes :

- Aucun support disponible pour le personnel;
- Les supports existants ne permettent pas de cadenasser le cadre et la roue avant avec un cadenas en U et ils peuvent tordre la roue et endommager les vélos. Le remplacement par un type râtelier permet d'avoir un maximum de places dans un minimum d'espace.

Autres considérations : L'emplacement V1 est convenable, toutefois la proximité avec les conteneurs de déchets peut être problématique selon les heures de collecte. Il pourrait être déplacé de quelques mètres seulement pour s'assurer d'une meilleure distinction entre les usages.

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 support fixé au bâtiment de services et non entre la clôture et les conteneurs de déchets fera alors concurrence aux autres supports improvisés tels que les arbres, bancs ou clôtures à proximité;
- Ajout de places au stationnement V2.

MLS et Associés, architectes inc. recommande l'installation des nouveaux supports à vélo et la relocalisation aux endroits suivants V1* et V2 :



Légende:

- A** Entrée personnel
- B** Entrée élèves
- C** Entrée élèves
- D** Entrée service de garde
- V1* Stationnement vélos existant relocalisé en partie
- V2 Stationnement vélos existant
- Clôture
- Réseau cyclable existant

Plan d'implantation de l'école proposé

Emplacement : V1* voir plan d'implantation proposé
 Accès : Route 111 et rue du Parc
 Revêtement : Gravier
 Nombres de places : 15 places
 Type de support : Râtelier mural 14 places ancré sur le bâtiment de services



Emplacement : V2 voir plan d'implantation proposé
 Accès : 1^{re} Rue Est
 Revêtement : Béton
 Nombres de places : 10 places
 Type de support : Râteliers muraux fixés au mur de l'école



MLS et Associés, architectes inc. recommande d'offrir environ 25 places, un peu plus que le minimum recommandé pour l'usage de cet édifice qui est de 11, afin de ne pas réduire l'offre existante (20), mais plutôt de l'augmenter pour répondre à la demande. Il serait préférable de remplacer dès maintenant les supports, puisqu'ils sont en mauvais état et les risques de bris sur les vélos apparaissent élevés. Les nouveaux supports devraient être de type râteliers à fixer au mur.

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 :	<ul style="list-style-type: none">▪ 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 :	<ul style="list-style-type: none">▪ 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 :	<ul style="list-style-type: none">▪ 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 ci-contre (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]

VÉLO QUÉBEC (2011) *Opération vélo-boulot*. [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 : l'Envol, Pavillon Victor-Cormier
54, route 111 Est, La Sarre

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

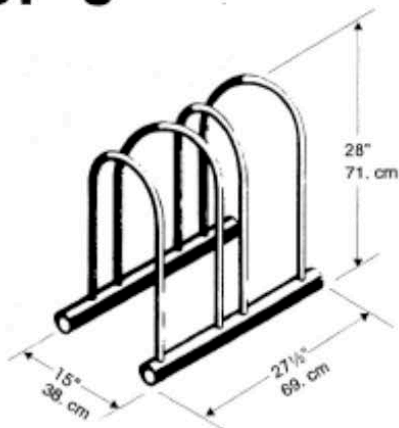
Les prix sont sujets à changements sans préavis

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



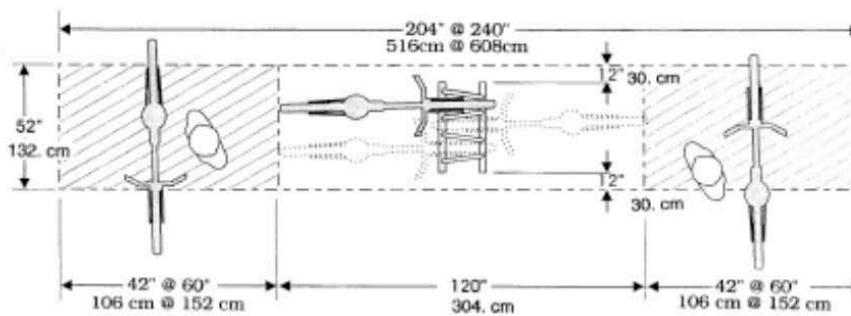
DONNÉES TECHNIQUES

CP-3



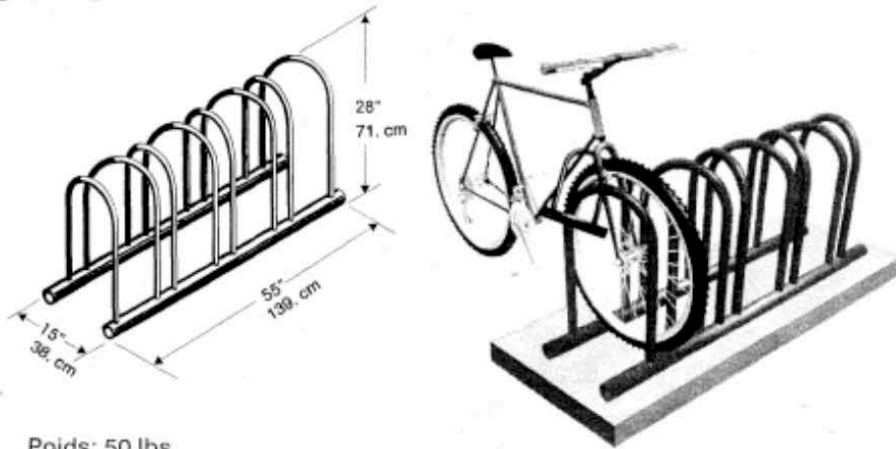
Poids: 25 lbs.
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

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



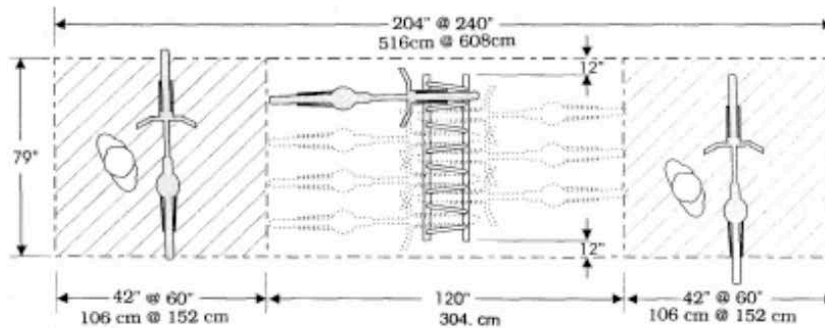
Pour une soumission ou pour commander :
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9
Courriel : boutiquevq@velo.qc.ca - 514-521-8356, poste 344
www.velo.qc.ca/fr/boutique.php

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 - 514-521-8356, poste 344
www.velo.qc.ca/fr/boutique.php



Vélo Québec

ANCRAGES & ACCESSOIRES POUR CP

SUR BÉTON EXISTANT

	PRIX
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 - 514-521-8356, poste 344
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 - 514-521-8356, poste 344
www.velo.qc.ca/fr/boutique.php