

# Plan de déplacements

École du Maillon,  
Pavillon de Duparquet  
Commission scolaire du Lac-Abitibi,  
Duparquet



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

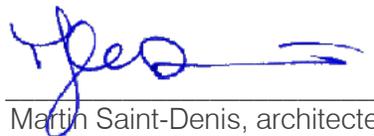
F 819 824-2804

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 du Maillon, Pavillon de Duparquet</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	17
<b>3.0 POTENTIEL DE TRANSPORT ACTIF POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE</b>	18
<b>4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF</b>	19
<b>4.1 Inventaire des mesures d'intervention</b>	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	25
<b>5.0 CONCLUSION</b>	28
<b>6.0 RÉFÉRENCES</b>	29
<b>ANNEXE A</b>	30
<b>CARTE SIGNALISATION – ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE</b>	30

ANNEXE B	31
TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES	31
ANNEXE C	37
RAPPORT D'EXPERTISE DES STATIONNEMENTS DE VÉLOS	37
ANNEXE D	44
FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS	44
ANNEXE E	45
PRIX DES SUPPORTS À VÉLO DISPONIBLE PAR VÉLO QUÉBEC	45

## 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 Bellefeuille, Pavillon de Taschereau, Commission scolaire du Lac-Abitibi;
- École du Maillon, Pavillon de Duparquet, Commission scolaire du Lac-Abitibi.

MLS et Associés, architectes inc. et Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue remercient également la Ville de Duparquet, la municipalité de Taschereau 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 du Maillon, Pavillon Duparquet.

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

- École du Maillon, Pavillon de Duparquet, Duparquet;
- École Bellefeuille, Pavillon de Taschereau, Taschereau.

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 du Maillon, Pavillon de Duparquet



#### 2.1.1 Établissement scolaire

Nom de l'école :	École du Maillon, Pavillon de Duparquet
Commission scolaire :	Commission scolaire du Lac-Abitibi
Nombre d'élèves :	Environ 65
Nombres d'employés :	Pour l'année 2014-2015, il y a 10 employés (enseignants, professionnels et personnel de soutien) et un nombre variable de bénévoles
Type d'école :	Enseignement préscolaire et primaire
Transport scolaire :	Environ 30 élèves
Nombre d'autobus :	2 autobus arrivent entre 7 h 50 et 8 h 00 le matin et quittent entre 14 h 40 et 14 h 50
Nombre de brigadiers scolaires :	Aucun

#### 2.1.2 Horaire

		Fréquentation
Service de garde du matin	7 h 15 à 7 h 55	5 élèves
Classes du matin	7 h 55 à 11 h 25	100 %
Service de garde du midi	11 h 40 à 12 h 40	15 élèves
Classes de l'après-midi	12 h 40 à 14 h 40	100 %
Service de garde de l'après-midi	14 h 40 à 18 h 00	15 élèves

## 2.2 Portrait du secteur

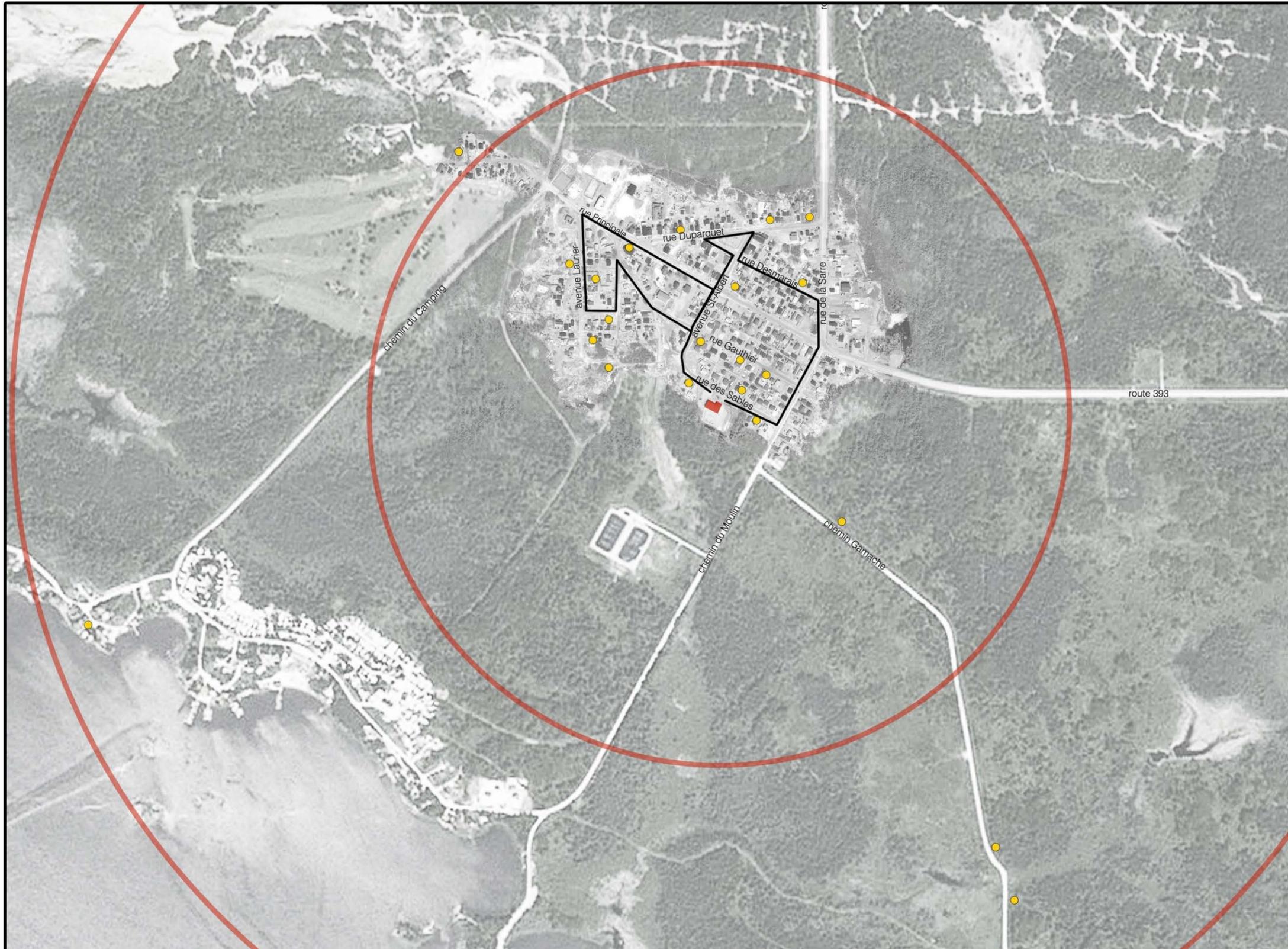
### 2.2.1 Contexte urbain

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 du Maillon, Pavillon de Duparquet se trouve dans un environnement urbain de faible densité de la Ville de Duparquet. Située sur la rue des Sables, elle est bordée au nord et à l'est par un secteur résidentiel de faible densité, et au sud et à l'ouest, par la forêt qui borde la ville. La seule voie carrossable donnant accès à l'école est la rue des Sables.

La zone de desserte de l'école du Maillon Pavillon de Duparquet s'étend largement autour de la ville, incluant beaucoup de résidents des secteurs ruraux limitrophes et les habitants de la municipalité de Rapide-Danseur.

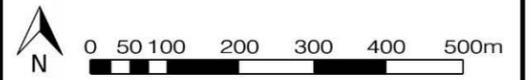
Le secteur à proximité de l'école comprend en grande partie des résidences unifamiliales et également beaucoup d'espaces non aménagés. L'ensemble de la ville s'inscrit à l'intérieur d'un rayon de 500 m, où l'on retrouve des résidences avec une bonne diversité dans le choix d'habitations allant de l'unifamilial au multi logement. Les commerces de proximité et institutions existantes de Duparquet sont pour leur part situés sur la rue Principale et la rue de la Sarre (route 393). Les bâtiments sont en retrait par rapport aux rues parfois très larges. Il n'y a pas de barrière physique particulière aux déplacements actifs vers l'école. La limite de vitesse le long de rangs lorsque l'on dépasse les limites du village ne permet cependant pas aux élèves d'âge primaire de circuler à pied sur ces voies.



### Répartition géographique des élèves de l'école du Maillon Pavillon de Duparquet

#### Légende

- Répartition des élèves
- Réseau cyclable
- Trajets marche de repérage
- École
- Distance de marche 0,8 km préscolaire et primaire 1er cycle et 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: MRC Abitibi Ouest – Carte interactive  
<http://mrc.ao.ca/fr/page/index.cfm?PageID=79>  
 consultée le 27 février 2015

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

## 2.2.2 Abords de l'école

L'école du Maillon, Pavillon de Duparquet se situe dans un secteur de faible densité de la ville du même nom. La façade principale de l'école donne sur la rue des Sables et la cour arrière est principalement entourée par la forêt. Aux abords de l'école, on retrouve des résidences de type unifamilial. Le débarcadère d'autobus longe la rue des Sables et donne sur l'accès au stationnement de l'école, la circulation entre le stationnement et la rue n'est donc pas possible lors de l'embarquement. La cour est clôturée et n'est accessible que par le stationnement du personnel. L'accès à la cour par des véhicules est limité aux services municipaux et d'entretien de la cour. Un stationnement réservé pour le personnel se situe au nord de la bâtisse avec un accès par la rue des Sables. Les visiteurs peuvent également garer leur voiture dans le stationnement de l'école ou dans la rue. Quant aux parents, ils peuvent déposer leurs enfants dans le stationnement du personnel ou en bordure de rue.



Carte 2: Plan d'implantation de l'école du Maillon, Pavillon de Duparquet

### 2.2.3 Parcours vers l'école

#### Rue des Sables

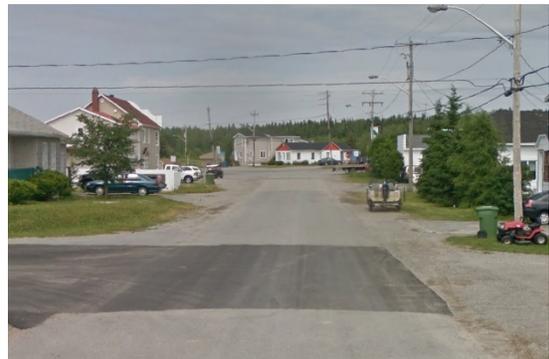
La rue des Sables est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (est-ouest) entre le chemin du Moulin et l'Avenue Saint-Albert. La rue possède une largeur convenable compte tenu de son usage majoritairement résidentiel. Il n'y a pas de trottoir. Le stationnement sur rue est permis en face de l'école. Devant les résidences, il est difficile de saisir la limite entre l'emprise de la rue et celle des propriétés, toutefois il semble que les stationnements privés soient suffisants pour la demande.

La signalisation indique une zone scolaire entre les limites territoriales de l'école. Le débit routier apparaît faible en tout temps dû à la position en retrait par rapport au village et sur une rue résidentielle de faible densité.



#### Rue du Moulin

La rue du Moulin est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (nord-sud) d'une largeur convenable compte tenu de ses aménagements. Le débit routier apparaît faible en hiver mais devient modéré en période estivale car il mène au camping et au lac Duparquet.



### Avenue Saint-Albert

L'Avenue Saint-Albert est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (nord-sud). Elle est la principale voie d'accès vers l'école pour les élèves. Le débit routier est réduit en tout temps et la signalisation indique une zone scolaire aux limites du lot de l'école.



### Rue Principale



La rue Principale est une voie de circulation simple à double sens dans l'axe est-ouest. Il y a une bande cyclable bidirectionnelle du côté sud de la rue entre les rues Saint-Albert et de la Sarre. Le débit routier apparaît modéré toute la journée. Plusieurs élèves doivent traverser la rue Principale pour se rendre à l'école, il n'y a toutefois aucun passage sécurisé.

### Rue de la Sarre

La rue de la Sarre (route 393) 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. Un trottoir est présent du côté ouest de la rue entre les rues Principale et Desmarais. La rue de la Sarre constitue une voie de grande importance à traverser lors des déplacements des élèves vers l'école. La circulation y est souvent rapide et on retrouve beaucoup de transport lourd.



## 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 Sables	± 15 m	1 (E-O)		Faible	Résidentiel et institutionnel	3 et 6
Chemin du Moulin	± 12 m	1 (N-S)		Faible à modéré	Résidentiel	
Avenue Saint-Albert	± 10 m	1 (N-S)		Faible	Résidentiel	3
Rue Principale	± 22 m	1 (E-O)		Modéré	Institutionnel, commercial et résidentiel	1, 3 et 4
Rue de la Sarre (route 393)	± 18 m	1 (N-S)		Modéré à élevé	Résidentiel et commercial	1

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 Sables	N/A	N/A	N/A	
Chemin du Moulin	N/A	N/A	N/A	
Avenue Saint-Albert	N/A	N/A	N/A	
Rue Principale	Continu du côté nord, seulement sur la partie ouest et s'arrête à la rue St-Albert du côté sud	Bande	Bidirectionnel sur côté sud	3 et 4
Rue de la Sarre (route 393)	Petite section côté ouest entre Principale et Desmarais	N/A	N/A	2

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 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 du Maillon, Pavillon de Duparquet, 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 2015.

Le sondage réalisé par Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue fut réparti à travers la population étudiante selon différents groupes d'âge variant de 8 à 12 ans. Le nombre de répondants, 12 au total, représente près de 20 % du nombre d'élèves de l'établissement. La présente section donne le portrait des habitudes de déplacements de ces 12 élèves de 8 à 12 ans.

### 2.3.1 Renseignements généraux sur les élèves sondés

L'âge moyen des élèves sondés est de 11 ans. Seulement un élève parmi eux fréquente le service de garde, une proportion plus faible (1/12) que sur l'ensemble des élèves selon les données fournies par la direction de l'école ( $\pm 15/65$ ).

### 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.

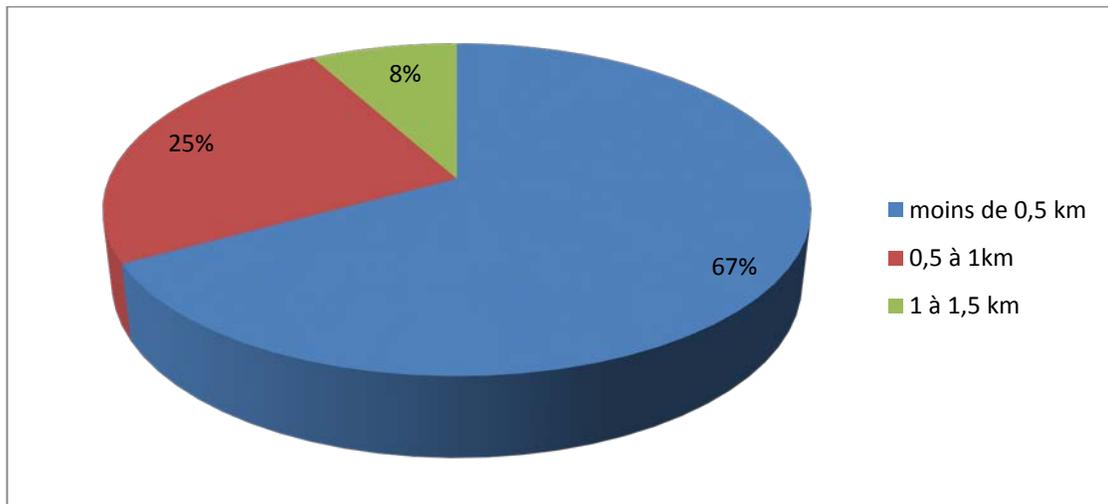


Figure 1: Répartition des élèves selon la distance à parcourir entre l'école et la maison

<sup>1</sup> 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. Toutefois, on note que parmi les répondants au sondage, la totalité d'entre eux demeurent à moins de 1,5 km de l'école, une distance tout à fait raisonnable pour l'utilisation du transport actif. La majorité, 67 % résident à moins de 0,5 km, 25 % entre 0,5 km et 1 km et 8 % entre 1 km et 1,5 km. 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 100 % 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 de l'année scolaire 2014-2015, a été réalisée.

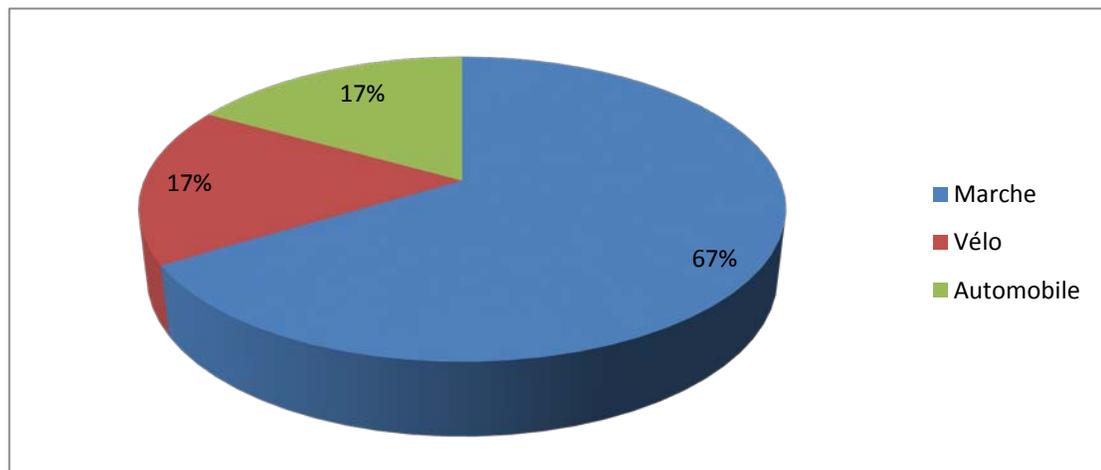


Figure 2: Répartition des élèves selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre l'école et la maison.

En général, les enfants se déplacent à pied (67 %) lors de leur déplacement entre la maison et l'école. Certains d'entre eux utilisent le vélo, 2/12 et 2/12 sont conduits à l'école par leurs parents. Le transport scolaire est généralement offert aux enfants demeurant à une distance de 1,6 km ou plus de l'établissement scolaire, il semble qu'aucun d'entre eux n'y ait accès.

La totalité des élèves sondés possède un vélo, et contrairement aux autres écoles certains l'utilisent 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 mars, qu'aucun des élèves avaient choisi ce mode de transport.

### 2.3.4 Répartition modale des déplacements des parents

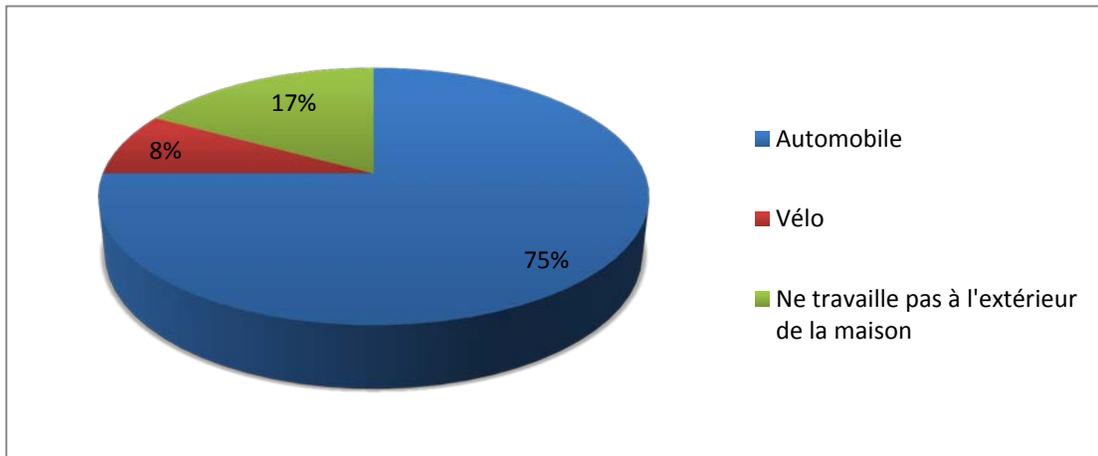


Figure 3: Répartition des parents selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre le travail et la maison.

La majorité des parents se déplacent en voiture pour se rendre au travail, soit 75 %. Il est possible de supposer que ces parents déposent leurs enfants à l'école en voiture sur le chemin du travail puisque 17 % des élèves se rendent à l'école par ce moyen de transport. Seulement un répondant utilise un mode de transport actif, en l'occurrence le vélo, aucun répondant n'ayant choisi la marche, et 17 % travaillent à la maison.

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

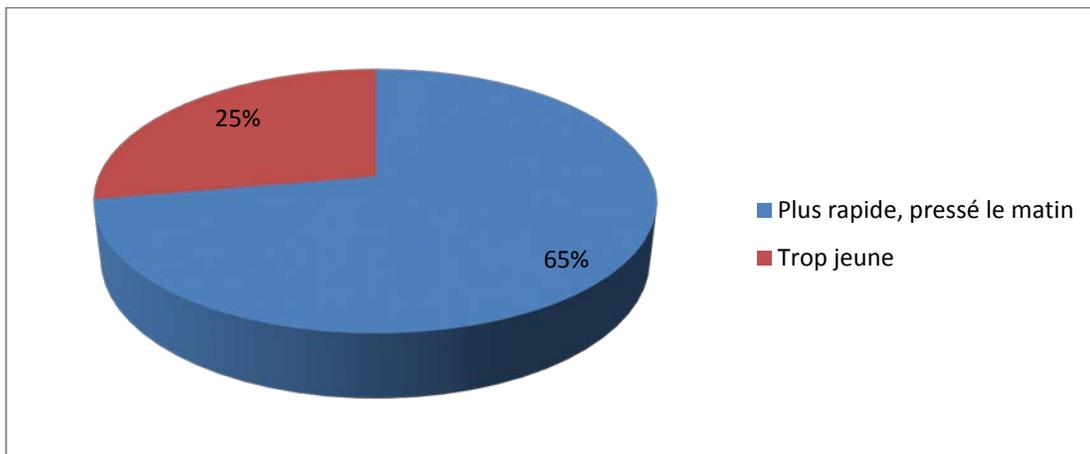


Figure 4 : Raisons invoquées limitant le transport actif entre l'école et la maison.

8 des 12 répondants ont indiqué que leur enfant se déplaçait déjà à pied ou à vélo. Pour les autres répondants, la principale raison est qu'ils sont trop pressés le matin et aller les porter en voiture serait plus rapide. 25 % des parents n'ayant pas indiqué que leur enfant se déplaçait à pied, ou à vélo trouvent que leur enfant est trop jeune.

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.

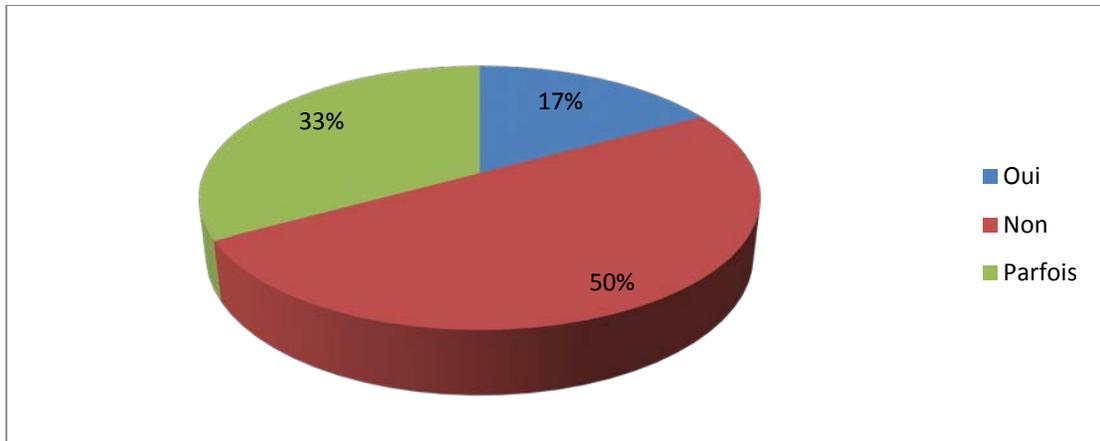


Figure 5 : Répartition des parents considérant les conditions hivernales comme un obstacle au transport actif entre l'école et la maison.

Il semble que certains parents, entre 17 % et 50 %, 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, surtout aux intersections »;
- « Mieux dégager les trottoirs »;
- « Déglacer les trottoirs. Plus de sel ou de sable ».

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

Les parents d'élèves seraient à 100 % très ou assez intéressés 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.

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

L'école du Maillon, Pavillon de Duparquet possède un bassin assez important d'écoliers vivant à proximité de l'école. Les autres élèves vivent en périphérie du secteur urbain de la Ville de Duparquet ou près de Rapide-Danseur et bénéficient du transport scolaire. Il existe donc une partie de la population scolaire qui demeure assez près de leur établissement scolaire pour utiliser le transport actif comme la marche et le vélo, mais ce qui n'est pas le cas pour tous les élèves actuellement selon les résultats du sondage.

À l'exception des limites urbaines de la Ville de Duparquet, il n'y a pas d'obstacle aux déplacements pour les élèves résidant à l'intérieur de ce secteur. Les rues aux abords de l'école sont des voies dont la circulation est relativement faible à l'exception de la rue de La Sarre (route 393). Sur la rue des Sables, il en demeure pas moins que l'ajout des déplacements des parents qui viennent déposer leurs enfants au trafic quotidien des citoyens se rendant à leur lieu de travail et celui des autobus scolaires allant déposer les élèves, fait en sorte que la principale voie d'accès à l'école est plus achalandée aux heures d'arrivée et de sortie des élèves. 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 du Maillon, Pavillon de Duparquet.

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 2015. 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 Duparquet. 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.

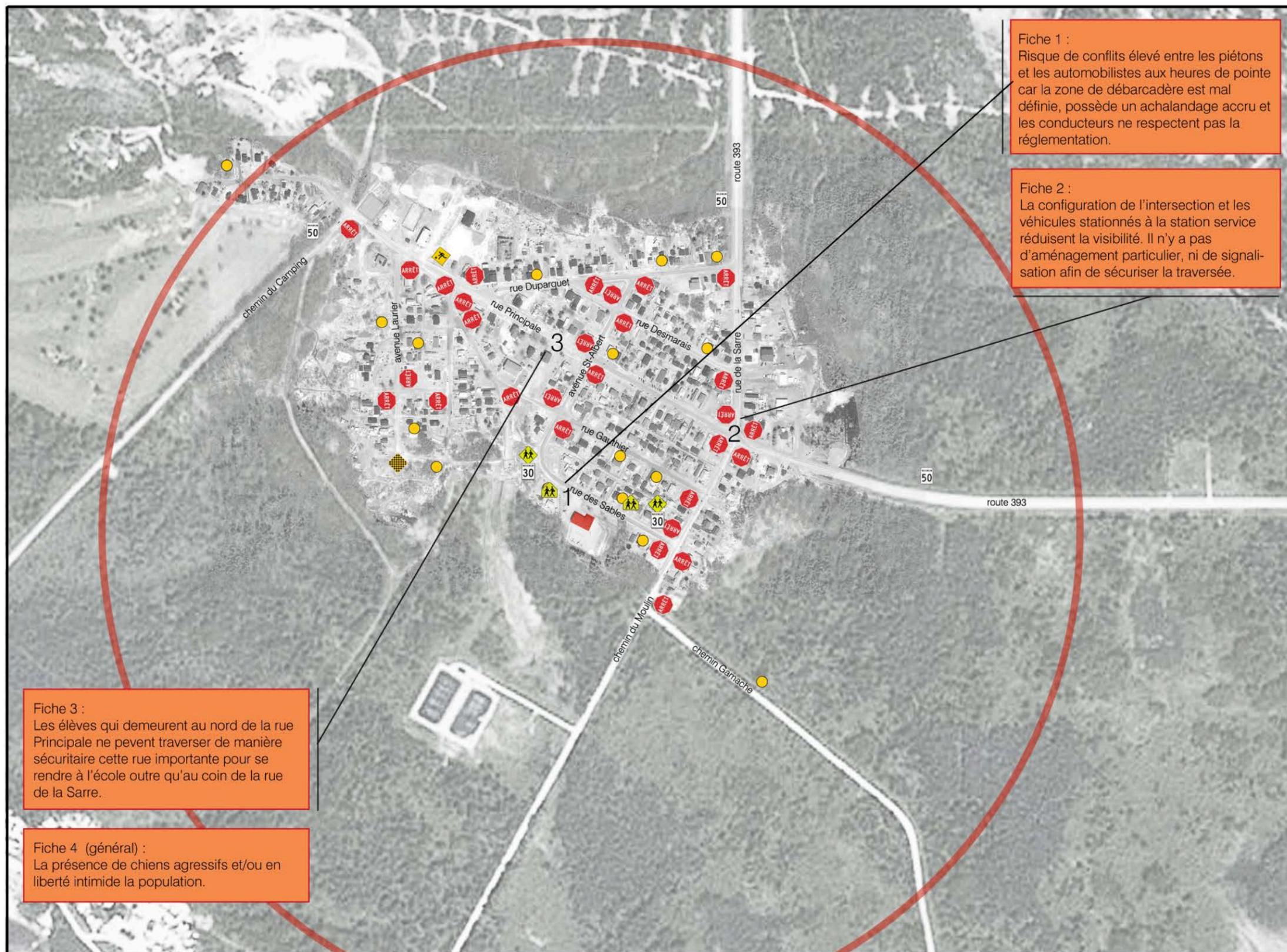
#### 4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif

Les environs de l'école du Maillon, Pavillon de Duparquet, 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><b>Intervention :</b> La signalisation de la zone scolaire a été instaurée.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> Municipalité Sûreté du Québec</p> <p><b>Réalisation :</b> 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 du Maillon, Pavillon de Duparquet.



Fiche 1 :  
 Risque de conflits élevé entre les piétons et les automobilistes aux heures de pointe car la zone de débarcadère est mal définie, possède un achalandage accru et les conducteurs ne respectent pas la réglementation.

Fiche 2 :  
 La configuration de l'intersection et les véhicules stationnés à la station service réduisent la visibilité. Il n'y a pas d'aménagement particulier, ni de signalisation afin de sécuriser la traversée.

Fiche 3 :  
 Les élèves qui demeurent au nord de la rue Principale ne peuvent traverser de manière sécuritaire cette rue importante pour se rendre à l'école outre qu'au coin de la rue de la Sarre.

Fiche 4 (général) :  
 La présence de chiens agressifs et/ou en liberté intimide la population.

### Identification des obstacles autour de l'école du Maillon, Pavillon Duparquet

- 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: MRC Abitibi Ouest – Carte interactive  
<http://mrc.ao.ca/fr/page/index.cfm?PageID=79>  
 consultée le 27 février 2015

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

Fiche 1 Utilisation accrue et non sécuritaire du débarcadère de parents	
	<p><b>Enjeux :</b> Risque de conflit élevé entre les piétons et automobilistes aux heures de pointe puisque la zone de débarcadère des parents n'est pas clairement identifiée, possède un grand achalandage et les conducteurs ne respectent pas la réglementation. Les voitures circulent entre les autobus surtout l'été.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité; 3-Police.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser la municipalité et le service de police de la situation. Établir des limites claires sur la zone de débarcadère des parents (signalisation et réglementation). Informer régulièrement les parents et élèves des limites du débarcadère et des comportements sécuritaires aux abords de l'école; 2-Revoir la configuration de l'entrée de l'école afin de prévoir des aménagements créant une limite claire entre les zones réservées aux débarcadères (parents et autobus) et assurer la sécurité des piétons et cyclistes qui circulent le long de la rue; 3-Augmenter la surveillance et faire appliquer les règlements à tous les usagers.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015) : 1 et 3 Moyen terme (2015-2019) : 2</p>

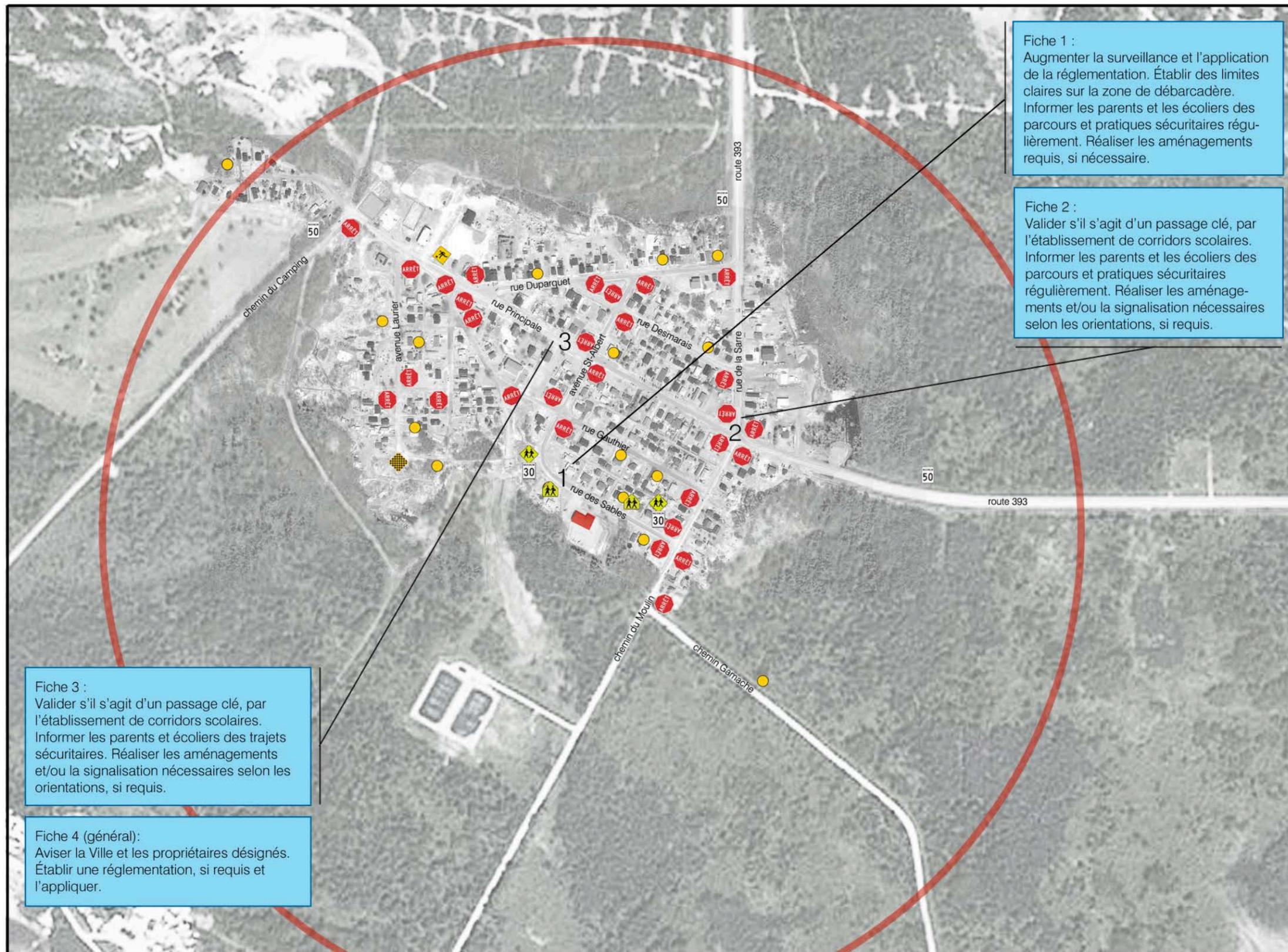
Fiche 2 : Aucun passage sécurisé sur la rue de la Sarre (route 393) et visibilité réduite	
	<p><b>Enjeux :</b> Les écoliers et résidents traversent à l'intersection, toutefois, la configuration de l'intersection et les véhicules stationnés au dépanneur (véhicules avec remorque, camions lourd, VTT) créent beaucoup d'obstruction. Le débit routier est modéré (route régionale).</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</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 sécuritaires pour se rendre à l'école. Aviser le propriétaire du commerce des préoccupations de sécurité (heures de livraison, sensibilisation de la clientèle, etc.); 2-Effectuer les aménagements et établir la signalisation requise selon les orientations choisies sur ce tronçon. Prévoir des aménagements qui réduisent la largeur des entrées charretières à cette intersection.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015): établir les orientations et informer les parents et élèves, signalisation; Moyen/long terme: selon la réfection de la rue pour les aménagements.</p>

<b>Fiche 3 : Aucun passage sécurisé sur la rue Principale</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Les écoliers et résidents ne peuvent traverser de manière sécuritaire la rue Principale, axe séparant la municipalité en deux dans l'axe est-ouest.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</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 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><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015): établir les orientations et informer les parents et élèves, signalisation; Moyen/long terme: selon la réfection de la rue pour les aménagements.</p>

<b>Fiche 4 : Présence de chiens agressifs</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Présence de chiens agressifs et/ou qui ne sont pas tenus en laisse et qui intimident la population;</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité 2-École et Commission scolaire</p> <p><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.</p> <p><b>Échéancier :</b> Automne-hiver 2015</p>

<b>Fiche 5 : Déneigement des rues et de la signalisation</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Visibilité réduite à certaines intersections, déneigement sur les heures d'arrivée et de départ des écoliers et signalisation ensevelie sous la neige.</p>
	<p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité<sup>2</sup>; 2-École et Commission scolaire.</p>
	<p><b>Piste de solutions :</b> 1-Évaluer la méthode de déneigement pour l'améliorer (par exemple : prioriser le déneigement des corridors scolaires; réduire les amoncellements de neige près des intersections pour assurer une bonne visibilité, déneiger les panneaux de signalisation); 2-Aviser la municipalité de la situation, établir avec la municipalité des corridors scolaires et distribuer l'information aux parents.</p>
	<p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2015-2016) : 1 et 2</p>

<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 :  
Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation. Établir des limites claires sur la zone de débarcadère. Informer les parents et les écoliers des parcours et pratiques sécuritaires régulièrement. Réaliser les aménagements requis, si nécessaire.

Fiche 2 :  
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 aménagements et/ou la signalisation nécessaires selon les orientations, si requis.

Fiche 3 :  
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 4 (général):  
Aviser la Ville et les propriétaires désignés. Établir une réglementation, si requis et l'appliquer.

### Recommandations autour de l'école du Maillon, Pavillon Duparquet

#### 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: MRC Abitibi Ouest – Carte interactive  
<http://mrc.ao.ca/fr/page/index.cfm?PageID=79>  
consultée le 27 février 2015

Préparé par : Caroline Morneau, M.Sc.DU  
Mars 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 du Maillon, Pavillon Duparquet, 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 du Maillon, Pavillon Duparquet laisse croire que celle-ci possède le potentiel pour mettre en place au moins un corridor scolaire. Les principaux trajets empruntés par les élèves passent par les rues Principale, St-Albert, des Sables et le chemin du Moulin. 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 du Maillon, Pavillon Duparquet 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 du Maillon, Pavillon Duparquet, beaucoup d'élèves possèdent un vélo, mais seulement quelques-uns l'utilisent pour se rendre à l'école. Il n'y a pas de réseau cyclable mais compte tenu de la largeur des rues et du débit de circulation faible, la pratique du vélo apparaît sécuritaire sur le réseau routier. 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
<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 du Maillon, Pavillon Duparquet 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 Duparquet 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.

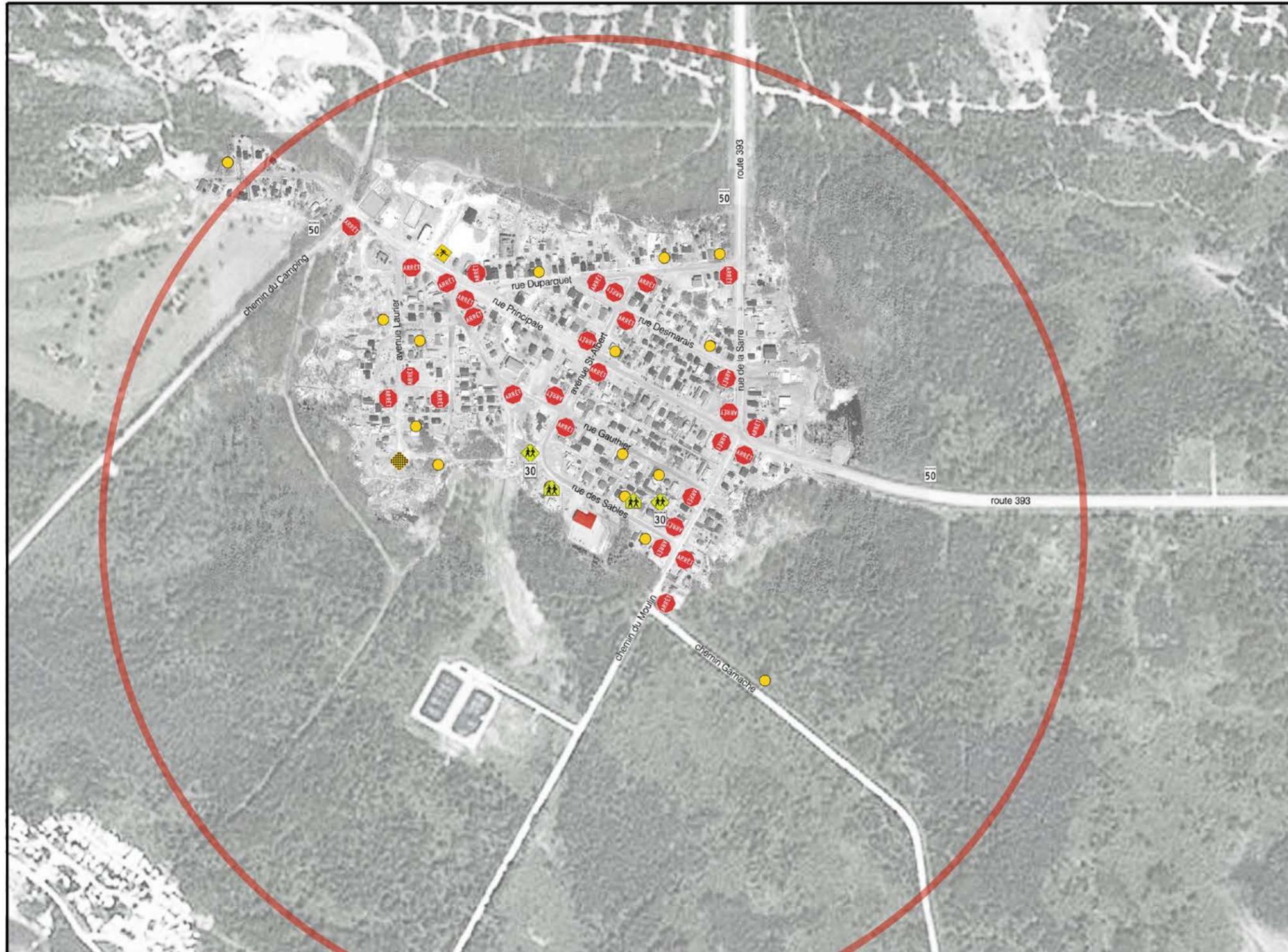
Ministère du Transport du Québec (2013) *Troisième rapport de recommandations – Pour des routes de plus en plus sécuritaires*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 59 p

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](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 du Maillon Pavillon Duparquet

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: MRC Abitibi Ouest – Carte interactive  
<http://mrc.ao.ca/fr/page/index.cfm?PageID=79>  
 consultée le 27 février 2015

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



**Le soir / Départ des écoles**

Nom de la 1 <sup>ère</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure
<b>Du Maillon Pav. Duparquet</b>	Route 393, Duparquet	-1	-1			53112	14h30
	Route du village	-2	-2				
	Rang Coin St-Pierre		-2				
	Rang Côte à Greffard	-1	-4				
	Rang de La Scierie		-2				
	Rang du Pouce	-1	-3				

Lieu de débarquement du dernier élève de la 1<sup>ère</sup> école : 484, rang du Pouce, R-D

Odo : 53143  
Heure : 15h30

13 Nom de la 2 <sup>e</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

31 Km

Lieu de débarquement du dernier élève de la 2<sup>e</sup> école :

Odo :  
Heure :

Nom de la 3 <sup>e</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

Lieu de débarquement du dernier élève de la 3<sup>e</sup> école :

Odo :  
Heure :

Nom de la 4 <sup>e</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

Lieu de débarquement du dernier élève de la 4<sup>e</sup> école :

Odo :  
Heure :

Numéro de trajet: 67

Réal Gauthier

**Le matin - Arrivée aux écoles**

Lieu de départ:	Ste-Germaine Boulé	Odomètre:	2568	Heure:	7h00
Lieu d'embarquement du 1er élève:	Route 388	Odomètre:	2590	Heure:	7h23
Nom de l'élève:		# porte:			

Nom de la 1 <sup>ère</sup> école	Provenance (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure
<b>Du Maillon, Pav. Duparquet</b>	Route 388		8	1	2	2618	7h55
	Chemin des Stelles		1	1			
	Chemin Wettring		1				

Nom de la 2 <sup>ème</sup> école	Provenance (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure
<b>La Polyno</b>	Transfert de #68			2		2647	8h30
	Village Duparquet			16			

Nom de la 3 <sup>ème</sup> école	Provenance (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure
<b>Le Retour</b>	Route 388, R-D				2	2649	8h35

Nom de la 4 <sup>ème</sup> école	Provenance (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

59 Km

Numéro de trajet: 67

*Polyno - Retour 3 Km*

**Le soir / Départ des écoles**

Nom de la 1 <sup>ère</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure
La Polyno	Transfert à #71			-1	-2	2687	16h10
	Village Duparquet			-16			
	Chemin du Camping			-1			
	Chemin Gamache			-1			

Lieu de débarquement du dernier élève de la 1<sup>ère</sup> école : 2170, chemin Gamache

Odo : 2728  
Heure : 16h55

Nom de la 2 <sup>e</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

Lieu de débarquement du dernier élève de la 2<sup>e</sup> école :

Odo :  
Heure :

Nom de la 3 <sup>e</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

Lieu de débarquement du dernier élève de la 3<sup>e</sup> école :

Odo :  
Heure :

Nom de la 4 <sup>e</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

Lieu de débarquement du dernier élève de la 4<sup>e</sup> école :

Odo :  
Heure :

*41 Km*

Commission scolaire du Lac-Abitibi  
 École du Maillon, Pavillon de Duparquet  
 Trajet 68

Numéro de trajet: 68

Normande Gauthier

**Le matin - Arrivée aux écoles**

Lieu de départ:	Ste-Germaine Boulé	Odomètre: 45423	Heure: 7h05
Lieu d'embarquement du 1er élève:	Route 393, Rapide-Danseur	Odomètre: 45439	Heure: 7h20
Nom de l'élève:		# porte:	

Nom de la 1 <sup>ère</sup> école	Provenance (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure
<b>Du Maillon Pav. Duparquet</b>	Route 393, Rapide-Danseur	1	1				
	Chemin Gamache	1	3	1	1		
	Camping		1	1			
	Chemin Golf			2			
	Village Duparquet	1		4			
	Transfert à #67			-2		45453	7h50

Nom de la 2 <sup>e</sup> école	Provenance (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure
<b>Dagenais Pav. Palmarolle</b>	Duparquet			8			
						45474	8h15

Nom de la 3 <sup>e</sup> école	Provenance (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

35 Km

Nom de la 4 <sup>e</sup> école	Provenance (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

Numéro de trajet: 68

*Palm-Duparquet = 21 Km*

**Le soir / Départ des écoles**

Nom de la 1 <sup>ère</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure
<b>Du Maillon Pav. Duparquet</b>	Chemin Gamache	-1	-4			45652	14h45
	Camping		-1				
	Golf		-2				
	Village, Duparquet	-1					
	Route 388	-2	-6				
	Chemin des Sittelles		-1				
	Chemin Wettring		-1				

Lieu de débarquement du dernier élève de la 1<sup>ère</sup> école : 34, Chemin Wettring, Duparquet

Odo : 45687  
Heure : 15h30

Nom de la 2 <sup>ème</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

*35 Km*

Lieu de débarquement du dernier élève de la 2<sup>ème</sup> école :

Odo :  
Heure :

Nom de la 3 <sup>ème</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

Lieu de débarquement du dernier élève de la 3<sup>ème</sup> école :

Odo :  
Heure :

Nom de la 4 <sup>ème</sup> école	Destination (rang, rue, municipalité)	Mat.	Prim.	Sec.	EHDAA	Odomètre	Heure

Lieu de débarquement du dernier élève de la 4<sup>ème</sup> école :

Odo :  
Heure :

## RAPPORT D'EXPERTISE DES STATIONNEMENTS DE VÉLOS

### SOMMAIRE DU RAPPORT DE VISITE

École du Maillon, Pavillon de Duparquet

---

---

Adresse :	16, rue des Sables, Duparquet
Contact :	Mario Matte, directeur
Nombre d'élèves :	Environ 65
Nombres d'employés :	10
Date de la visite :	19 mars 2015, 15 h

---

---

#### Sommaire :

Nombre de places lors de la visite :	Il y a 2 supports d'une capacité de 24 places situés dans la cour d'école. Le positionnement des supports permet l'utilisation de 24 espaces.
Nombre recommandé de places :	Entre 4 et 14 (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 suffisant. Le type de supports existants n'est pas celui à privilégier, prévoir le remplacement des supports par ceux de type râtelier lors de la relocalisation des stationnements.

---

---

Visite effectuée par : Jaclin Bégin  
Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue  
375, avenue Centrale, Val-d'Or (Québec), J9P 1P4  
819 825-2047

Rapport rédigé 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 du Maillon, Pavillon de Duparquet se situe dans un secteur de faible densité de la ville du même nom. La façade principale de l'école donne sur la rue des Sables et la cour arrière est principalement entourée par la forêt. Aux abords de l'école, on retrouve des résidences de type unifamilial. Le débarcadère d'autobus longe la rue des Sables et donne sur l'accès au stationnement de l'école, la circulation entre le stationnement et la rue n'est donc pas possible lors de l'embarquement. La cour est clôturée et n'est accessible que par le stationnement du personnel. L'accès à la cour par des véhicules est limité aux services municipaux et d'entretien de la cour. Un stationnement réservé pour le personnel se situe au nord de la bâtisse avec un accès par la rue des Sables. Les visiteurs peuvent également garer leur voiture dans le stationnement de l'école ou dans la rue. Quant aux parents, ils peuvent déposer leurs enfants dans le stationnement du personnel ou en bordure de rue.



Plan d'implantation de l'école

## 1.2 Particularités de l'école

### 1.2.1 Habitudes de transport des élèves

Selon la direction, environ la moitié des élèves ont accès au transport scolaire. Les élèves résidant à l'extérieur du village, même s'ils demeurent à l'intérieur d'un rayon de 1,6 km, sont transportés compte tenu des conditions telles que la vitesse, le manque d'espace sécuritaire pour circuler, les conditions hivernales, etc. 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 n'y a aucun membre du personnel qui utilise, même 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 du Maillon, Pavillon de Duparquet ne souligne pas de problème particulier de vol ou de vandalisme durant la période scolaire. Les supports existants sont localisés dans un secteur à la vue près de l'entrée de l'école. La manière de les disposer sert notamment à restreindre l'accès des véhicules automobiles jusqu'à la porte de l'école.

## 1.3 Stationnements existants

L'école du Maillon, Pavillon de Duparquet possède un stationnement de vélos sur son territoire actuellement. Lors de la visite, en période estivale, il n'y avait pas de vélo.

Le stationnement V1 comporte deux supports de 12 places chacun. Il est situé à l'intérieur du stationnement de l'école près de l'entrée des élèves et du service de garde. Les supports ne sont pas ancrés, mais simplement déposés sur le gravier. L'hiver, ils doivent être déplacés afin de permettre le déneigement. De manière générale, il est à la vue de la rue et de l'entrée.



## 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 du Maillon, Pavillon de Duparquet, cette norme représente un minimum de 4 places de stationnement et un maximum de 14.

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;
- Ancrer les supports à vélo;
- Ajouter un stationnement pour le personnel et bénévoles.

Et ce, pour les raisons suivantes :

- Aucun support disponible pour le personnel;
- Les supports existants ne sont pas ancrés;
- Les supports existants ne permettent pas de cadenas 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 les supports doivent être déplacés chaque année pour la période hivernale afin d'assurer le déneigement de l'entrée des élèves. Bien que cette position règle des problèmes de circulation motorisée près de l'entrée, elle occasionne des manipulations susceptibles d'endommager les supports plus rapidement et ne permet pas de les ancrer pour en assurer la stabilité.

### 2.1 Sites recommandés

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

- Relocalisation du stationnement V1\*;
- Ajout d'un stationnement V2\* près de l'entrée du personnel et des visiteurs;
- De nouveaux supports fixés au bâtiment de type râtelier.

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, parents, visiteurs

**B** Entrée élèves et service de garde

V1\* Stationnement vélos relocalisé

V2\* Stationnement vélos proposé

— Clôture

**Plan d'implantation de l'école proposé**

Emplacement : V1\* voir plan d'implantation proposé  
 Accès : Rue des sables  
 Revêtement : Gravier  
 Nombres de places : 15 places  
 Type de support : Râteliers muraux fixé au mur de l'école



Emplacement : V2\* voir plan d'implantation proposé  
 Accès : Rue des Sables  
 Revêtement : Gravier  
 Nombres de places : 7 places  
 Type de support : Râtelier mural fixé au mur de l'école



MLS et Associés, architectes inc. recommande d'offrir 22 places, un peu plus que le minimum recommandé pour l'usage de cet édifice qui est de 14, afin de ne pas trop réduire l'offre existante (24) et de continuer de répondre à la demande. Il serait préférable de remplacer les supports existants le plus tôt possible pour réduire les risques de bris sur les vélos. 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"><li>▪ Facile de cadenasser le cadre et la roue avant avec un cadenas en U;</li><li>▪ Bon support du vélo lorsqu'il est debout, avant qu'il ne soit cadenassé;</li><li>▪ Haute densité de stationnement.</li></ul>
Inconvénients :	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Manœuvre de stationnement plus difficile en raison du chevauchement des guidons;</li><li>▪ Difficulté d'utilisation avec un petit cadenas en U ainsi qu'avec un vélo à gros pneus ou avec un cadre spécial;</li><li>▪ Accumulation de débris au sol.</li></ul>
Optimisation du support :	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Installer le râtelier au mur à la hauteur appropriée pour les usagers;</li><li>▪ 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.</li></ul>

## 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 : du Maillon, Pavillon de Duparquet  
16, rue des Sables, Duparquet

**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

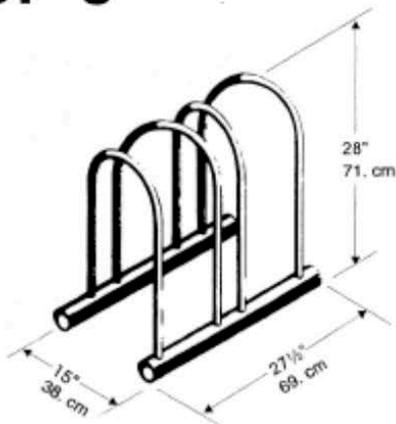
Les prix sont sujets à changements sans préavis

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)



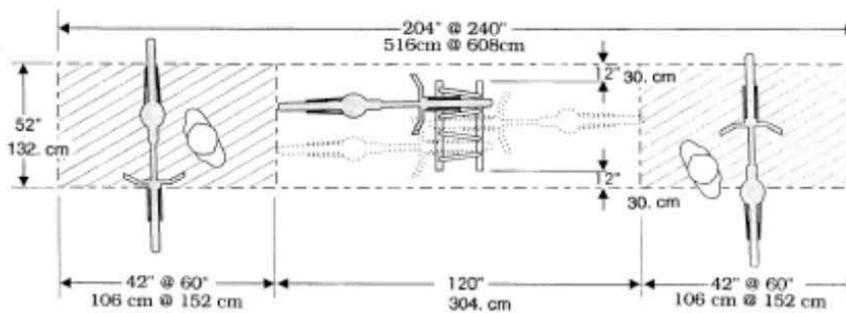
**DONNÉES TECHNIQUES**

**CP-3**



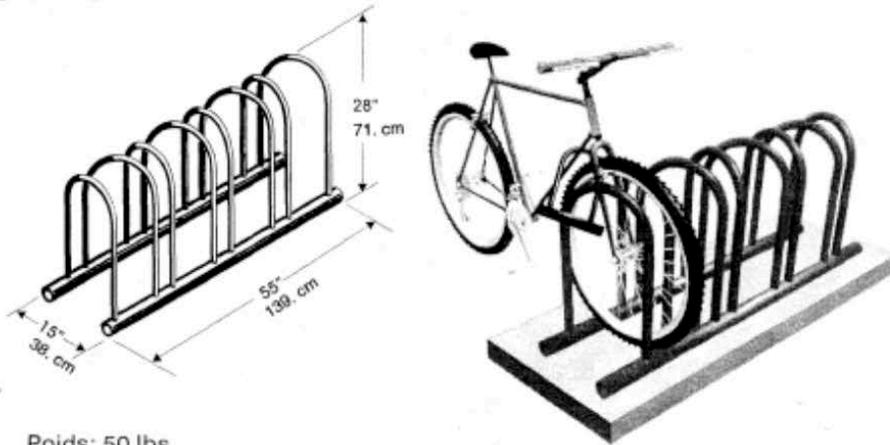
Poids: 25 lbs.  
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

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



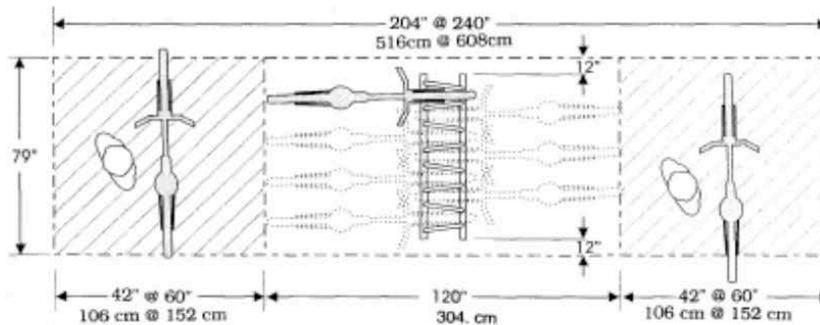
Pour une soumission ou pour commander :  
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)

## 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)