

Plan de déplacements

École Notre-Dame-de-Fatima
Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois,
Val-d'Or



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^e 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

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 Notre-Dame-de-Fatima	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	18
3.0 POTENTIEL DE TRANSPORT ACTIF POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE	19
4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF	20
4.1 Inventaire des mesures d'intervention	20
4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif	20
4.1.2 Fiches de recommandations pour l'élimination des obstacles au transport actif	21
4.1.3 Initiatives et options d'encouragement	29
5.0 CONCLUSION	33
6.0 RÉFÉRENCES	34
ANNEXE A	35
CARTE SIGNALISATION – ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE	35

ANNEXE B	36
TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES	36
ANNEXE C	50
RAPPORT D'EXPERTISE DES STATIONNEMENTS DE VÉLOS	50
ANNEXE D	57
FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS	57
ANNEXE E	58
PRIX DES SUPPORTS À VÉLO DISPONIBLE PAR VÉLO QUÉBEC	58

REMERCIEMENTS

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

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

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

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

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

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



et dans la région de l'Abitibi-Témiscamingue :



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

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

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

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

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

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

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

1.0 INTRODUCTION

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

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

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

1.1 Objectifs du plan de déplacements

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

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

Les **objectifs spécifiques** sont les suivants :

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

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

1.2 Méthodologie

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

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

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

2.0 PORTRAIT DU SECTEUR ET DE LA CLIENTÈLE

2.1 Portrait de l'école : École Notre-Dame-de-Fatima



2.1.1 Établissement scolaire

Nom de l'école :	École Notre-Dame-de-Fatima
Commission scolaire :	Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois
Nombre d'élèves :	346
Nombres d'employés :	Pour l'année 2014-2015, il y a 43 employés (enseignants, professionnels et personnel de soutien) et un nombre variable de bénévoles, une vingtaine environ.
Type d'école :	Enseignement préscolaire et primaire
Transport scolaire :	Environ 107 élèves
Nombre d'autobus :	5 autobus arrivent entre 8 h 05 et 8 h 20 le matin et quittent à 11 h 25 le midi, reviennent entre 12 h 35 et 12 h 45 et repartent en après-midi entre 15 h 40 et 15 h 50.
Nombre de brigadiers scolaires :	2 brigadiers : un en face de l'école, intersection de la 5e Rue et de l'avenue Brébeuf et l'autre au coin du boulevard Forest et de la 6e Rue.

2.1.2 Horaire

		Fréquentation
Service de garde du matin	7 h 15 à 8 h 20	40 élèves
Classes du matin	8 h 25 à 11 h 20	100 %
Service de garde du midi	11 h 20 à 12 h 45	160 élèves
Classes de l'après-midi	12 h 50 à 15 h 35	100 %
Service de garde de l'après-midi	14 h 35 à 18 h 00	150 élèves

Préscolaire : 8 h 25 à 11 h 20 et 12 h 50 à 14 h 35

2.2 Portrait du secteur

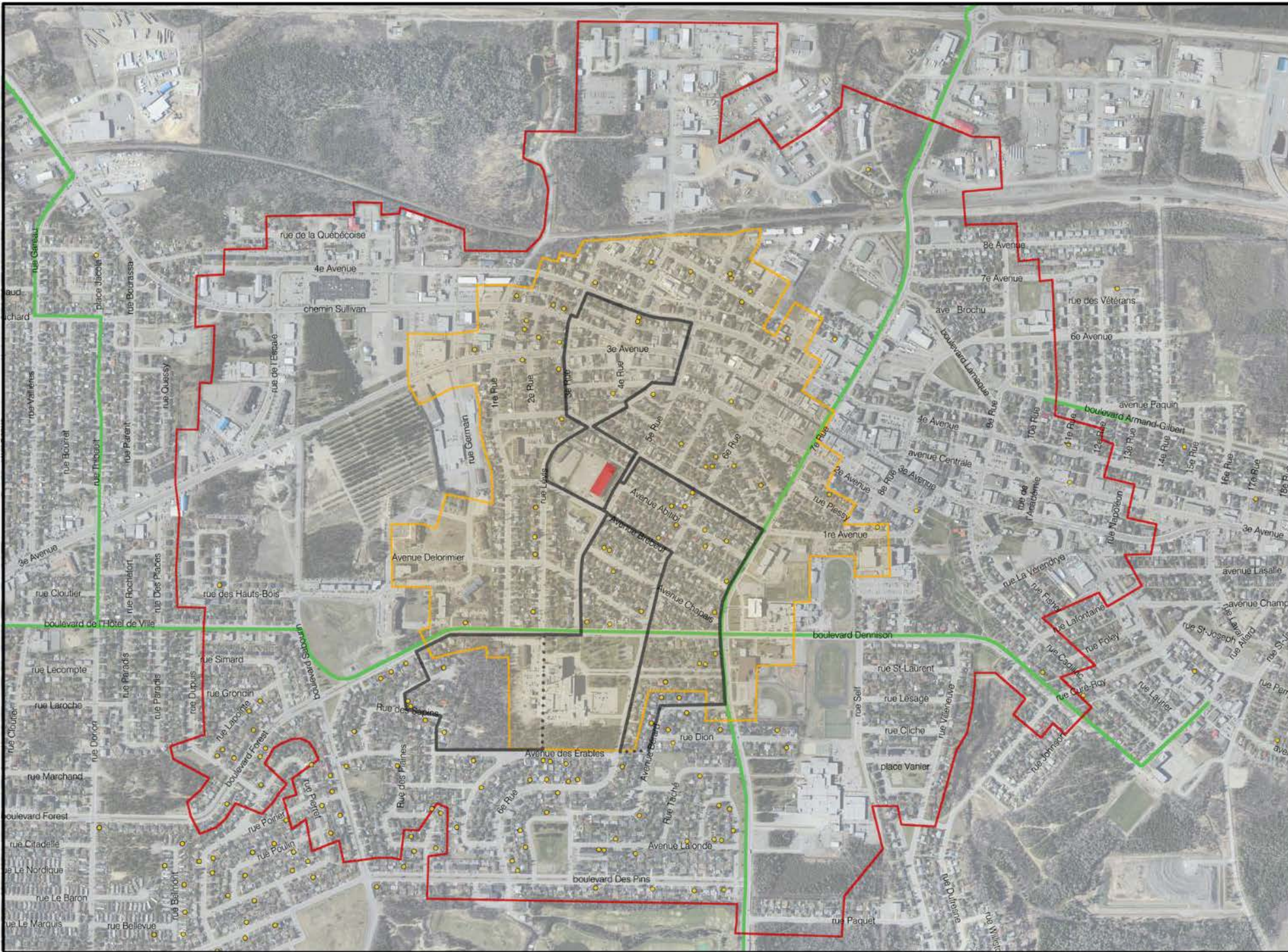
2.2.1 Contexte urbain

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, etc.) et où les distances sont courtes est plus apte au transport actif qu'un milieu de faible densité à vocation exclusivement résidentielle de type unifamiliale. La distance de parcours entre le domicile et l'école est également un facteur important dans le choix du mode de déplacement. Les écoles de quartier auront généralement un bassin d'élèves résidant à moins d'un kilomètre de l'établissement plus grand, contrairement aux écoles à vocation particulière qui drainent des élèves sur des secteurs beaucoup plus larges.

L'école Notre-Dame-de-Fatima se trouve dans un environnement urbain de moyenne densité de la Ville de Val-d'Or. Située sur la 5^e Rue, elle est au cœur d'un secteur principalement résidentiel. Le bâtiment est ceinturé par la 5^e Rue, la 1^{re} Avenue, la rue Lévis et l'avenue Brébeuf.

La zone de desserte de l'école Notre-Dame-de-Fatima s'inscrit localement au secteur au sud du chemin de fer jusqu'au boulevard Des Pins au nord et dans l'axe est-ouest entre la 7^e Rue et la rue Dorion. Elle accueille également les élèves résidant en dehors du secteur urbain au nord de la ville.

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 principalement résidentiel à proximité de l'école, vers le nord on retrouve un secteur majoritairement commercial sur la 3^e Avenue et les autres rues adjacentes. Une bonne proportion du secteur institutionnel de la ville longeant le boulevard Forest au sud-est de l'école est également facilement accessible. On y retrouve le Centre culturel (bibliothèque, salle de spectacle, centre d'exposition), le palais de justice, la polyvalente Le Carrefour, le Centre jeunesse et le Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS). Les bâtiments sont en retrait par rapport aux rues parfois très larges. La trame urbaine généralement rectangulaire offre une bonne perméabilité au secteur. Il existe trois barrières humaines aux déplacements dans le secteur, soit le boulevard Forest et l'immense îlot qui constitue le CISSS au sud, le chemin de fer et la 3^e Avenue au nord.



Répartition géographique des élèves de l'école Notre-Dame-de-Fatima

Légende

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



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

Source: Ville de Val-d'Or – Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartotheque Québécoise), Orthophotographies 2012 au 1 : 20 000

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

2.2.2 Abords de l'école

L'école Notre-Dame-de-Fatima se situe dans un secteur urbain de moyenne densité de la municipalité de Val-d'Or. La façade principale de l'école donne sur la 5^e Rue, l'édifice est également ceinturé par l'avenue Brébeuf à l'ouest, par l'école Papillon d'Or donnant sur la rue Lévis au nord et par la 1^{re} Avenue. Aux abords de l'école, on retrouve des habitations de type unifamilial aux immeubles de 4 à 8 logements, une école primaire et un centre hospitalier de soins de longue durée (CHSLD). Les autres bâtiments entourant l'école sont principalement des habitations de type unifamilial. Le débarcadère d'autobus est situé sur le terrain de l'école et est accessible par l'avenue Brébeuf et la 5^e Rue. La cour est clôturée en grande partie, on y accède à partir du débarcadère d'autobus ou par la cour de l'école Papillon d'or. L'accès à la cour par des véhicules est limité aux services municipaux et d'entretien de la cour et se fait via le stationnement du personnel. Il existe un endroit déterminé où les parents peuvent déposer leurs enfants, en bordure de rue près de l'entrée principale ou sur l'avenue Brébeuf. Ce dernier cause toutefois des problèmes de sécurité particulièrement en hiver. Un stationnement réservé pour le personnel se situe entre la cour et le débarcadère d'autobus. Quant aux visiteurs, ils peuvent garer leur voiture dans les rues résidentielles à proximité où le stationnement sur rue est possible.



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

2.2.3 Parcours vers l'école

5^e Rue

La 5^e Rue est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (nord-sud). La largeur de la rue, bien qu'une section ait été rétrécie, demeure large compte tenu des aménagements. Un large trottoir est présent des deux côtés de la rue. Le stationnement en file est permis.

La signalisation indique une zone scolaire entre l'avenue Brébeuf et la limite de lot de l'école entre l'avenue Abitibi et la 1^{re} Avenue. Le débit routier apparaît faible à modéré. Il y a deux passages piétonniers en face de l'école. Le premier permet aux élèves de traverser au coin de la 5^e Rue et de l'avenue Brébeuf, un brigadier scolaire est présent à cet endroit, et le second agit comme prolongement de l'avenue Abitibi. 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.



Avenue Brébeuf

L'avenue Brébeuf est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (est-ouest). Elle est d'une grande largeur compte tenu de ses aménagements. Le stationnement sur rue en file est permis du côté ouest de la rue en tout temps. Les débarcadères d'autobus et des parents, le stationnement du personnel, le stationnement de vélos et la cour d'école sont accessibles par cette rue. Le débit routier apparaît faible toute la journée à l'exception de heures d'arrivée et de départ des élèves ou tous les usagers s'y rencontrent. Un trottoir est présent des deux côtés de la rue.



6^e Rue

La 6^e Rue 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 modéré à élevé en tout temps, il s'agit d'une artère de circulation importante entre le secteur commercial et le centre de santé ainsi que le secteur résidentiel derrière ce dernier. La signalisation indique des traverses d'écoliers aux intersections des avenues Brébeuf et Abitibi.



Rue Lévis



La rue Lévis est une voie de circulation simple à double sens dans l'axe nord-sud. Le débit routier apparaît modéré toute la journée à l'exception des périodes d'arrivée et de départ des élèves des deux écoles primaires qui coïncident avec les quarts de travail des employés du CHSLD. Le stationnement sur rue est permis et très utilisé. Plusieurs élèves doivent traverser la rue Lévis pour se rendre à l'école, ils peuvent le faire de manière sécuritaire aux intersections avec l'avenue Brébeuf et la 1^{re} Avenue.

Boulevard Forest

Le boulevard Forest est une artère principale avec une circulation à double sens comportant une voie dans chacune des directions (est-ouest). Elle possède une largeur considérable et constitue un tronçon de circulation au débit modéré à élevé aux heures de pointe. Un trottoir et une bande cyclable unidirectionnelle sont présents de chaque côté de la rue. Le stationnement sur rue est permis de chaque côté de la rue et est très sollicité.

Le boulevard Forest 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. Il y a trois passages piétons, le premier est le prolongement de la rue des Mélèzes, le second celui de la 5^e Rue (menant au centre hospitalier) et le troisième est l'intersection avec la 6^e Rue où l'on retrouve également un brigadier scolaire.



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			
5 ^e Rue	± 16 m	1 (N-S)		Faible à modéré	Résidentiel et institutionnel	3 et 5
Avenue Brébeuf	± 14 m	1 (E-O)		Faible à modéré	Résidentiel et institutionnel	3, 5 et 6
6 ^e Rue	± 16 m	1 (N-S)		Modéré à élevé	Résidentiel, institutionnel et commercial	1, 3 et 5
Rue Lévis	± 14,5 m	1 (N-S)		Modéré	Institutionnel et résidentiel	3 et 5
Boulevard Forest	± 18,2 m	1 (E-O)		Élevé	Résidentiel et institutionnel	1, 3 et 5

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)	
5 ^e Rue	2 m de chaque côté	N/A	N/A	3, 4 et 5
Avenue Brébeuf	1,5 m de chaque côté	N/A	N/A	5
6 ^e Rue	2 m de chaque côté	N/A	N/A	3, 4 et 5
Rue Lévis	1,5 m de chaque côté	N/A	N/A	5 ³
Boulevard Forest	1,5 m de chaque côté	Bande	Unidirectionnel de chaque côté	4 et 5

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

Le sondage réalisé par Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue fut réparti à travers la population étudiante selon différents groupes d'âge variant de 5 à 12 ans. Le nombre de répondants, 40 au total, représente près de 12 % du nombre d'élèves de l'établissement. La présente section donne le portrait des habitudes de déplacements de ces 40 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. 62 % d'entre eux fréquentent le service de garde, une proportion plus grande (25/40) que l'ensemble des élèves selon les données fournies par la direction de l'école ($\pm 160/346$).

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.

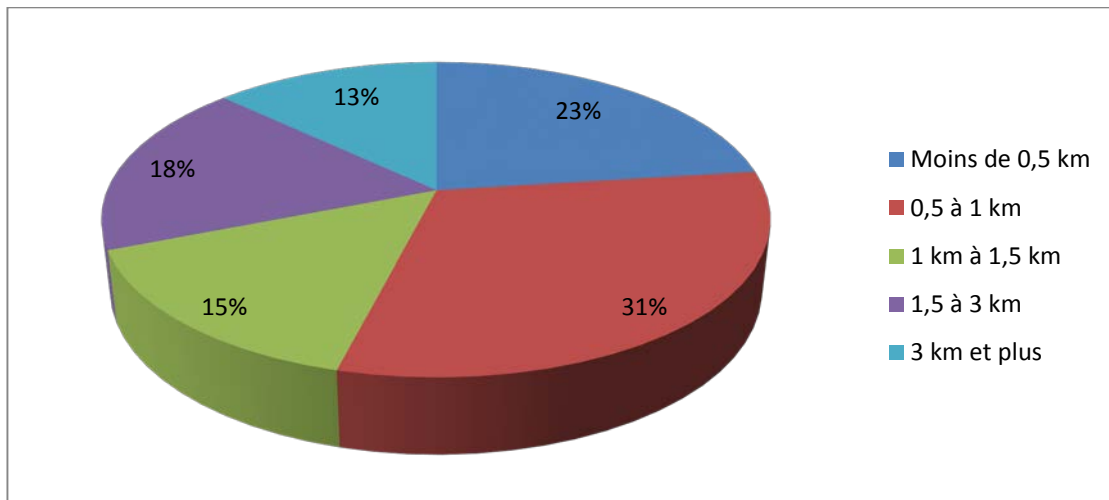


Figure 1: Répartition des élèves selon la distance à parcourir entre l'école et la maison

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. Environ 70% des enfants résident à moins de 1,5 km de l'école selon le sondage, 23 % à moins de 0,5 km, 31 % entre 0,5 km et 1 km et 15 % entre 1 km et 1,5 km. Ceux demeurant entre 1,5 km et 3 km représentent 18 %. Le sondage indique que seulement 13 % des répondants demeurent à plus de 3 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 70 % 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.

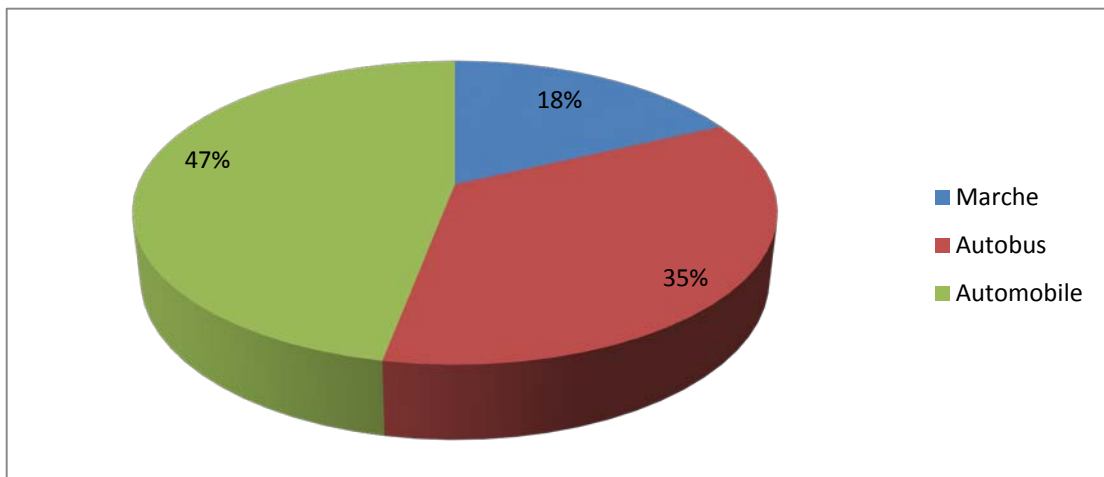


Figure 2: Répartition des élèves selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre l'école et la maison.

En général, les enfants sont déposés à l'école en automobile par leurs parents (47 %) lors de leur déplacement entre la maison et l'école, seulement 18 % sur une possibilité de 70 % le font à pied. Les autres utilisent le transport scolaire, dans une proportion de 35 %, une proportion semblable aux données fournies par la direction (107/346). Le transport scolaire est généralement offert aux enfants demeurant à une distance de 1,6 km ou plus de l'établissement scolaire (31 % des répondants). 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.

En général, beaucoup d'élèves du primaire dans la région possèdent 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, un élève avait choisi ce mode de transport.

2.3.4 Répartition modale des déplacements des parents

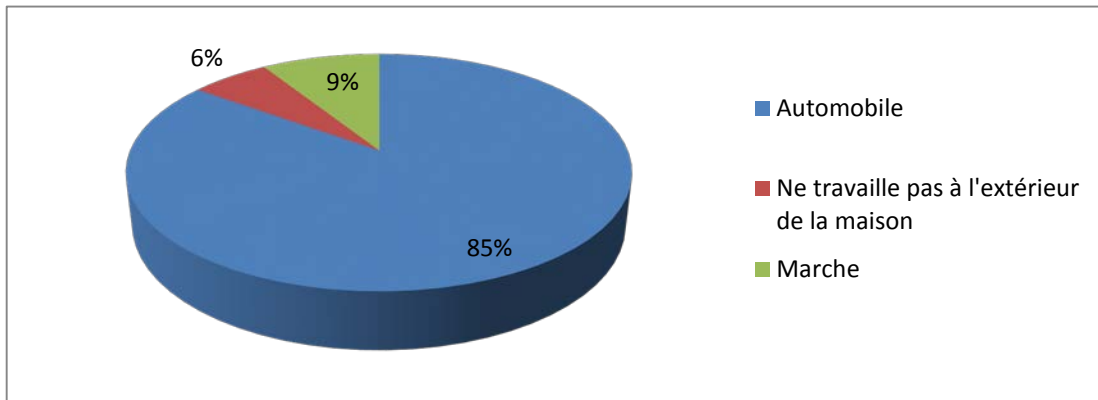


Figure 3: Répartition des parents selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre le travail et la maison.

La majorité des parents se déplacent en voiture pour se rendre au travail, soit 85 %. Il est possible de supposer que plusieurs d'entre eux déposent leurs enfants à l'école en voiture sur le chemin du travail, puisque 47 % des élèves se rendent à l'école par ce moyen de transport. Il y a tout de même 9 % qui utilisent un mode de transport actif, en l'occurrence la marche, aucun répondant n'ayant choisi le vélo, et 6 % travaillent à la maison.

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

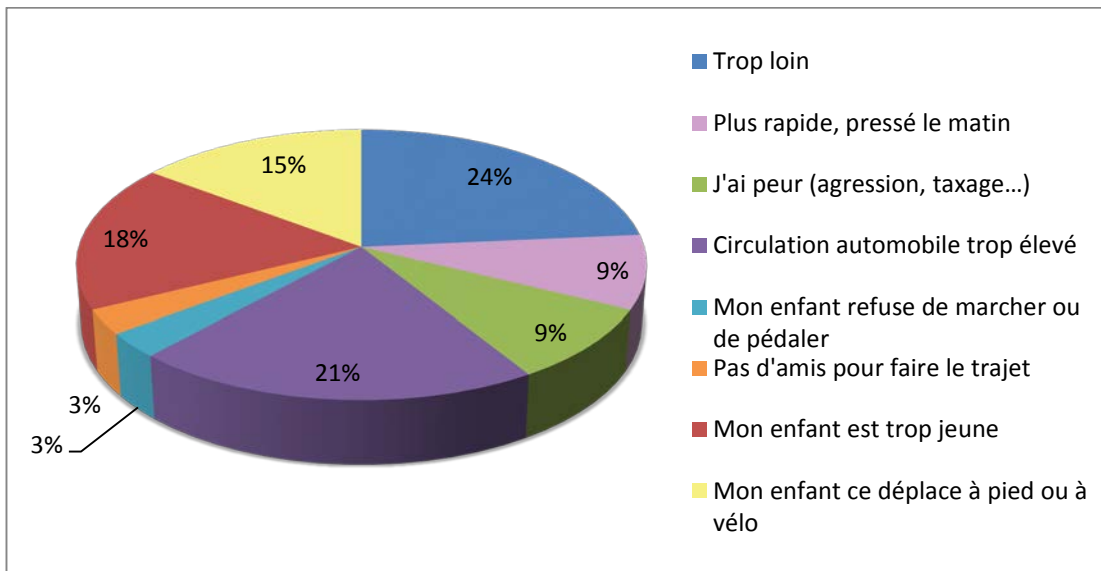


Figure 4 : Raisons invoquées limitant le transport actif entre l'école et la maison.

Pour les parents dont les enfants se rendent à l'école en voiture ou en autobus scolaire (82 %), la principale raison est que la distance de parcours est trop grande (24 %). Pourtant les répondants ont répondu pour la majorité demeurés à moins de trois kilomètres de l'école. À une distance de plus d'un km, le vélo serait une meilleure option que la marche pour les enfants. Toutefois, il n'est pas recommandé l'hiver.

Les autres réponses sont néanmoins variées :

Le parent considère que son enfant est trop jeune pour se rendre à l'école par lui-même (18 %);

L'enfant et/ou le parent sont craintifs, ont peur (agression) (9 %);

La circulation est trop élevée sur le trajet (21 %);

La voiture est plus rapide, parents pressés le matin (9 %);

L'enfant ne veut pas marcher ou prendre son vélo (3%);

L'enfant n'a pas d'amis pour faire le trajet (3%).

Il faut mentionner aussi que 15 % des répondants total ont indiqué que leurs enfants se déplaçaient à pied pour aller à l'école.

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

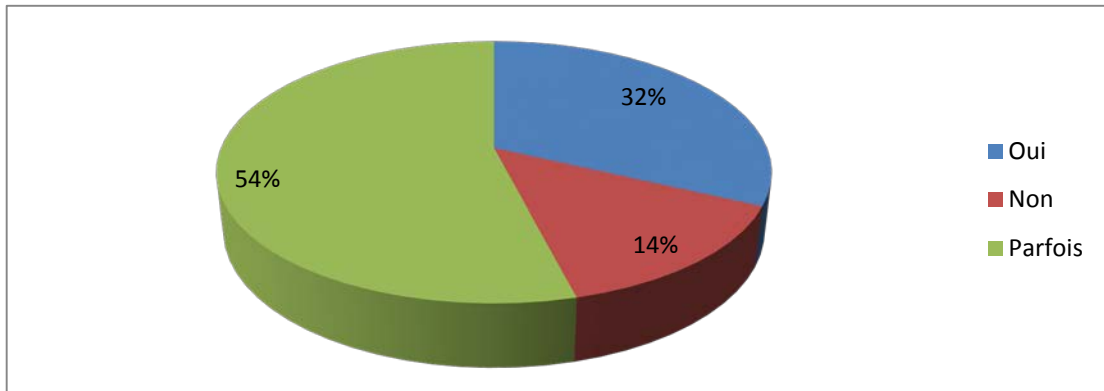


Figure 5 : Répartition des parents considérant les conditions hivernales comme un obstacle au transport actif entre l'école et la maison.

Il semble que certains parents, entre 32 % et 86 %, 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 :

« Déneigement des trottoirs plus régulier pour que les enfants ne marchent pas dans la rue »;

« Avoir des brigadiers aux grandes intersections »;

« Avoir des groupes de marcheurs sur un trajet prédéterminé »;

« Rues étroites à cause des bancs de neige »;

« Plus de surveillance policière ».

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. Seulement 9 % des répondants qui ont indiqué être peu ou pas intéressés par le transport actif de leurs enfants pour se rendre à l'école.

Seulement 20 % des répondants se déplacent déjà à pied ou à vélo pour aller à l'école de manière régulière.

Voici également les commentaires et suggestions proposés par les répondants au sondage :

- « Plus de surveillance et de sensibilisation face à l'intimidation »;*
- « Ajouter une lumière clignotante à l'intersection de la 6^e Rue et de l'avenue Brébeuf »;*
- « Avoir des espaces de circulation pour vélos et marcheurs »;*
- « Plus de brigadiers »;*
- « Des amis pour faire le trajet »;*
- « Adultes qui viennent chercher les enfants à la maison »;*
- « Ralentir la circulation automobile ».*

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

L'école Notre-Dame-de-Fatima possède un bassin important d'écoliers vivant à proximité de l'école. Quelques élèves vivent à plus de 1,6 km au sud-ouest de la ville et de l'autre côté de la voie de contournement (voir polygone de distance p. 9). L'utilisation des ruelles et sentiers piétonniers réduisent considérablement la distance de marche de plusieurs écoliers. 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 et la direction.

À l'exception du boulevard Forest et de la 3^e Avenue qui sont les principaux obstacles aux déplacements pour une partie des élèves, les rues aux abords de l'école sont des voies dont la circulation est faible à modéré, à l'exception de l'arrivée des élèves le matin. Les déplacements des nombreux parents qui viennent déposer leurs enfants s'ajoutent au trafic quotidien des citoyens se rendant à leur lieu de travail et des autobus scolaires allant déposer les élèves. Cela affecte la circulation des principales voies d'accès à l'école qui deviennent plus achalandées 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 prioritaire pour l'école Notre-Dame-de-Fatima.

Dans l'annexe B, Trajets des autobus scolaires, le trajet 409, se trouve 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 du boulevard Forest ou de la 3^e Avenue que la majorité des élèves résidant dans ces quartiers doivent franchir pour se rendre vers l'école et dont la densité de véhicules motorisés 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 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, le CISSS, Commission scolaire et parents. La convivialité des rues et aménagements et une cohabitation harmonieuse des différents usagers de la route sont des conditions indispensables aux déplacements sécuritaires à pied et à vélo.


4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif

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

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

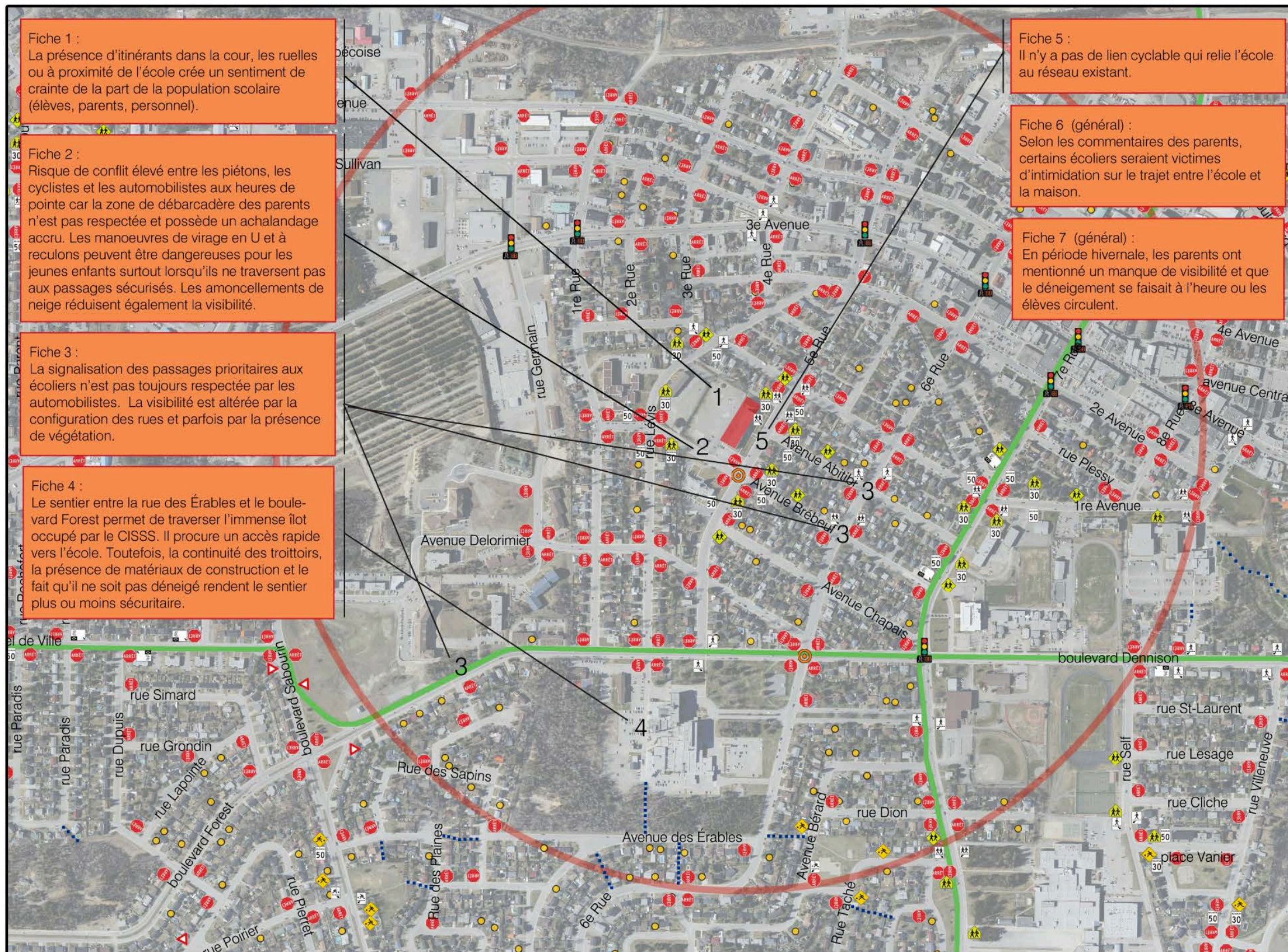
Fiche 2 : Signalisation et réduction de la limite de vitesse dans les zones scolaires	
	<p>Intervention : La signalisation et une limite de vitesse de 30 km/h à proximité des parcs et des zones scolaires priorité ont été instaurées.</p> <p>Acteurs concernés : Municipalité Sûreté du Québec</p> <p>Réalisation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

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

Fiche 4 : Avancée de trottoir et affichage clignotant au coin 5^e Rue et boulevard Forest	
	<p>Intervention : La Ville de Val-d'Or a aménagé des avancées de trottoir ainsi et ajouté une signalisation lumineuse afin de rendre plus facile et sécuritaire la traversée des écoliers et des citoyens de la Ville.</p> <p>Acteurs concernés : Municipalité</p> <p>Réalisation : 2013</p>

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

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



Fiche 1 :
La présence d'itinérants dans la cour, les ruelles ou à proximité de l'école crée un sentiment de crainte de la part de la population scolaire (élèves, parents, personnel).

Fiche 2 :
Risque de conflit élevé entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes aux heures de pointe car la zone de débarcadère des parents n'est pas respectée et possède un achalandage accru. Les manoeuvres de virage en U et à reculons peuvent être dangereuses pour les jeunes enfants surtout lorsqu'ils ne traversent pas aux passages sécurisés. Les amoncellements de neige réduisent également la visibilité.

Fiche 3 :
La signalisation des passages prioritaires aux écoliers n'est pas toujours respectée par les automobilistes. La visibilité est altérée par la configuration des rues et parfois par la présence de végétation.

Fiche 4 :
Le sentier entre la rue des Érables et le boulevard Forest permet de traverser l'immense îlot occupé par le CISSS. Toutefois, la continuité des trottoirs, la présence de matériaux de construction et le fait qu'il ne soit pas déneigé rendent le sentier plus ou moins sécuritaire.

Fiche 5 :
Il n'y a pas de lien cyclable qui relie l'école au réseau existant.

Fiche 6 (général) :
Selon les commentaires des parents, certains écoliers seraient victimes d'intimidation sur le trajet entre l'école et la maison.

Fiche 7 (général) :
En période hivernale, les parents ont mentionné un manque de visibilité et que le déneigement se faisait à l'heure ou les élèves circulent.

Identification des obstacles autour de l'école Notre-Dame-de-Fatima

- 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


Loisir et Sport
Abitibi-Témiscamingue

A PIED A VÉLO
VILLE ACTIVE
Vélo Québec



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

Source: Ville de Val-d'Or—ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartothèque Québécoise), Orthophotographies 2012 au 1 : 20 000

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

Fiche 1 : Présence d'itinérants dans la cour d'école	
	<p>Enjeux : La présence d'itinérants dans la cour, les ruelles ou à proximité de l'école créer un sentiment de crainte de la part de la population scolaire (élèves, parents, personnel).</p> <p>Acteurs concernés : 1- École et Commission scolaire; 2- Municipalité; 3- Police.</p> <p>Piste de solutions : 1-Aviser la municipalité et la police de la situation. Sensibiliser les élèves à la problématique et les informer des comportements sécuritaires à adopter dans cette situation; 2-Établir des objectifs et interventions relatifs à la problématique de l'itinérance; 3-Rencontrer les individus si requis.</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2015) : 1 et 3; Moyen/long terme : 2.</p>

Fiche 2 : Conflits de circulation élevés entre les différents usagers sur l'avenue Brébeuf, accentués en période hivernale.	
 	<p>Enjeux : L'ensemble des usagers de l'établissement scolaire ont comme principal point d'accès à l'école l'entrée de la cour d'école. Comme tous les usagers arrivent au même moment et que la majorité est transportée en voiture, il y a une présence accrue de véhicules et de personnes qui circulent à un endroit où les circulations entre usager ne sont pas distinctes et la réglementation non respectée. En période hivernal, les amoncellements de neige réduisent la visibilité et accentuent les conflits.</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. Comme il s'agit d'un passage clé, établir les critères pour l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école. Réorganiser les zones de stationnements et de débarcadères; 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 2015) : 1 et 3; Moyen terme (2016-2019) : nouveaux aménagements sécuritaires (2).</p>

Fiche 3 : Non-respect de la signalisation aux passages piétonniers	
	<p>Enjeux : Les véhicules ne respectent pas les traverses piétonnières malgré la signalisation sur le boulevard Forest et la 6^e Rue. La visibilité de la signalisation, à cause de la configuration des rues en pente et des végétaux qui empiètent, est compromise. Il s'agit d'artères à circulation élevée, les conflits sont donc élevés entre les usagers.</p>
	<p>Acteurs concernés :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité; 3- Police. <p>Piste de solutions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-Valider s'il s'agit de passages clés, par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité, informer les parents et écoliers des trajets et comportements sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Améliorer la visibilité de la signalisation. Effectuer les aménagements requis selon les orientations choisies concernant ces passages; 3-Augmenter la surveillance et appliquer la réglementation.
	<p>Échéancier :</p> <p>Court terme (automne 2015) : surveillance policière, établir les orientations et informer les parents et élèves, signalisation;</p> <p>Moyen/long terme : autres aménagements.</p>

Fiche 4 : Sentier piétonnier entre la rue des Érables et le boulevard Forest et autres ruelles.



Enjeux :

Le sentier piétonnier en question permet de réduire considérablement la distance de parcours des écoliers, cyclistes et résidents du secteur. Toutefois, la sécurité des usagers n'est pas assurée sur l'ensemble du tronçon puisque les trottoirs sont discontinus, encombrés par des matériaux de construction ou autres, ne sont pas déneigés, les limites entre la zone de circulation et le stationnement n'est pas claire, etc. Un aménagement convivial et le déneigement permettrait de rendre ce trajet et les autres ruelles du quartier utiles sur de plus longue période pour l'ensemble de la population.

Acteurs concernés :

- 1- Municipalité;
- 2- École et Commission scolaire;
- 3- CISSS.

Piste de solutions :


- 1-Améliorer les aménagements et la signalisation favorisant la visibilité des passages. Entretien hivernal des passages;
- 2-Valider s'il s'agit d'un passage clé, via l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école;
- 3- Assurer la continuité du parcours à l'intérieur des limites du CISSS (déneigement, surface de marche propre et dégagée). Informer le personnel de la présence du passage afin qu'il respecte son utilité.

Échéancier :

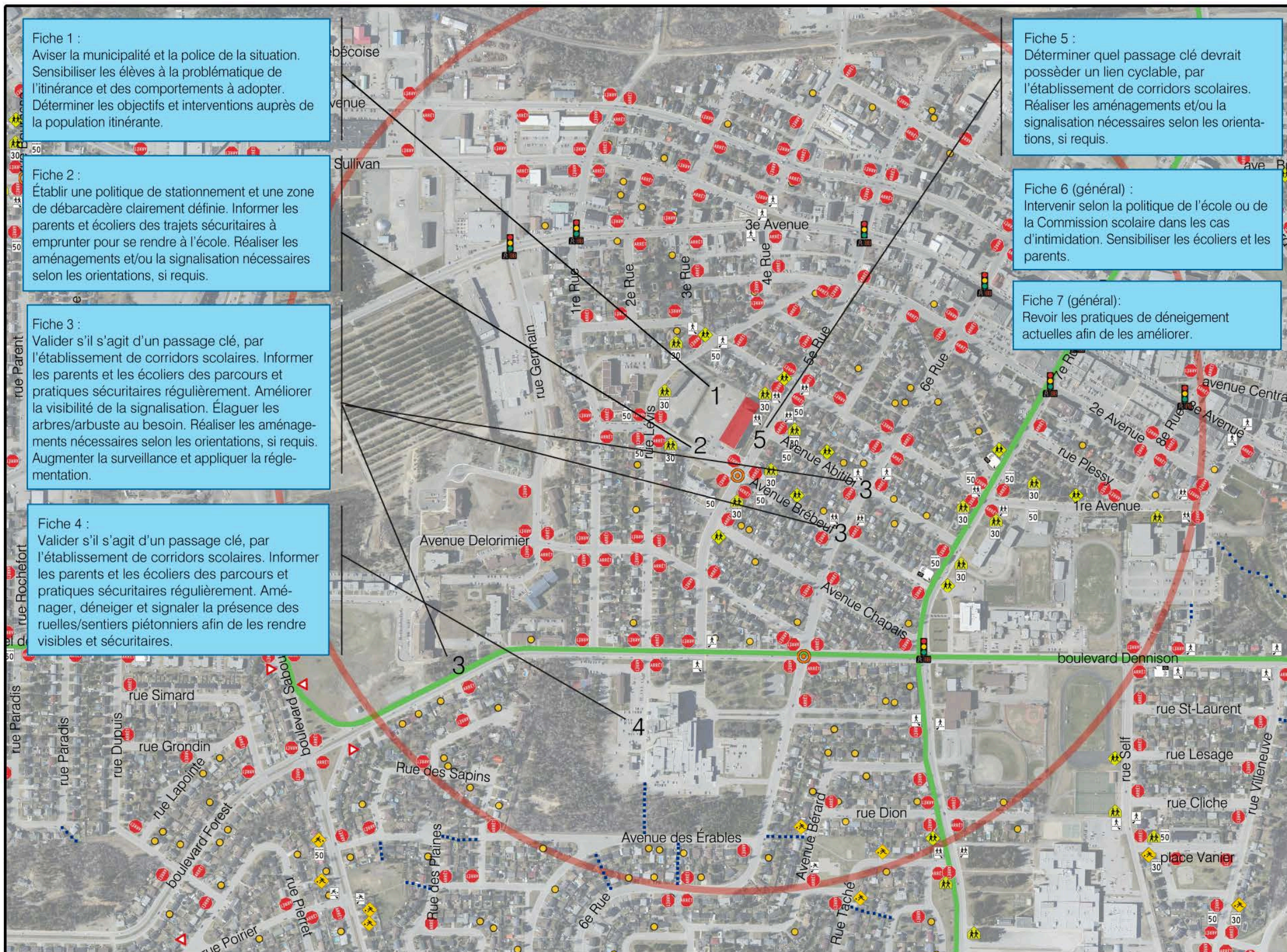
Court terme (automne 2015): établir les orientations et informer les parents et élèves, signalisation, nettoyage;
 Moyen/long terme (2016-2019): Assurer la continuité des trottoirs (zone sécurisée pour piétons).

Fiche 5 : Il n'y a pas de bande ou piste cyclable donnant accès à l'école	
	<p>Enjeux : La presque totalité des écoles de la CSOB bénéficient d'un lien cyclable ce qui n'est pas le cas pour l'école Notre-Dame-de-Fatima. L'implantation d'un lien cyclable favoriserait un sentiment de sécurité par rapport à ce mode de transport chez les jeunes et leurs parents.</p> <p>Acteurs concernés : 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p>Piste de solutions : 1-Informer la municipalité de la situation. Déterminer quel voie de circulation serait un passage clé pour ce type d'intervention 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 qui possède le meilleur potentiel pour accueillir un lien cyclable près de l'école. Prévoir les aménagements requis (plan d'implantation des stationnements de vélo).</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2015): 1, plus aménagements temporaires; Moyen/long terme: aménagements permanents.</p>

Fiche 6 : Intimidation sur le trajet de l'école	
	<p>Enjeux : Selon les résultats du sondage, il semble que des enfants ont peur de marcher et certains parents ont rapporté un problème d'intimidation.</p> <p>Acteurs concernés : 1-École et Commission scolaire;</p> <p>Piste de solutions : 1-Valider l'existence de la problématique. Intervenir selon la politique de l'école et de la commission scolaire. Informer les parents et écoliers des comportements sécuritaires à respecter pour se rendre à l'école. Aviser les parents.</p> <p>Échéancier : Court terme (automne 2015) : 1</p>

Fiche 8 : Déneigement des rues et trottoirs	
	<p>Enjeux : Visibilité réduite sur l'avenue Brébeuf. Déneigement aux heures de marche des élèves.</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 amoncèlements de neige près des intersections pour assurer une bonne visibilité. Faire du déneigement de nuit. Éviter les zones scolaires lors des déplacements des élèves); 2-Aviser la municipalité de la situation. Établir avec la municipalité des corridors scolaires et distribuer l'information aux parents.</p> <p>Échéancier : Automne-hiver 2016-2017</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 :
 Aviser la municipalité et la police de la situation. Sensibiliser les élèves à la problématique de l'itinérance et des comportements à adopter. Déterminer les objectifs et interventions auprès de la population itinérante.

Fiche 2 :
 Établir une politique de stationnement et une zone de débarcadère clairement définie. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école. 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 les écoliers des parcours et pratiques sécuritaires régulièrement. Améliorer la visibilité de la signalisation. Élaguer les arbres/arbuste au besoin. Réaliser les aménagements nécessaires selon les orientations, si requis. Augmenter la surveillance et appliquer la réglementation.

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

Fiche 5 :
 Déterminer quel passage clé devrait posséder un lien cyclable, par l'établissement de corridors scolaires. Réaliser les aménagements et/ou la signalisation nécessaires selon les orientations, si requis.

Fiche 6 (général) :
 Intervenir selon la politique de l'école ou de la Commission scolaire dans les cas d'intimidation. Sensibiliser les écoliers et les parents.

Fiche 7 (général) :
 Revoir les pratiques de déneigement actuelles afin de les améliorer.

Recommandations autour de l'école Notre-Dame-de-Fatima

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
- 30 50 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

Loisir et Sport
 Abitibi-Témiscamingue

A PIED A VÉLO
 VILLE ACTIVE
 Vélo Québec

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

Source: Ville de Val-d'Or--ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartothèque Québécoise), Orthophotographies 2012 au 1 : 20 000

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

4.1.3 Initiatives et options d'encouragement

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

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

Mise en place de corridors scolaires

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

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

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

L'analyse de la répartition des élèves de l'école Notre-Dame-de-Fatima laisse croire que celle-ci possède le potentiel pour mettre en place un ou plusieurs corridors scolaires. Les principaux trajets empruntés par les élèves ont d'ailleurs fait l'objet d'un projet pilote tel que mentionné précédemment. Afin de poursuivre la démarche, nous recommandons de voir la démarche complète suggérée par le ministère du Transport du Québec dans son guide d'implantation de trajets scolaires, intitulé *Redécouvrir le chemin de l'école* publié en 2009.

Mise en place d'un pédibus ou vélobus

L'analyse de la répartition des élèves de l'école Notre-Dame-de-Fatima 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 Notre-Dame-de-Fatima, beaucoup d'élèves possèdent un vélo, mais peu d'entre eux l'utilisent pour se rendre à l'école. La Ville de Val-d'Or possède un réseau cyclable bien élaboré. Bien qu'il existe plusieurs bandes cyclables à proximité, aucun lien cyclable ne relie l'école Notre-Dame-de-Fatima à ce dernier contrairement aux autres écoles qui bénéficient du réseau à l'heure actuelle. Toutefois, il semble, selon la répartition géographique des élèves de l'école, que bon nombre d'entre eux profiteraient de la proximité avec un lien cyclable pour favoriser l'utilisation de ce mode de déplacement. L'implantation d'un vélobus pourrait permettre d'augmenter la proportion d'élèves qui utilisent ce mode de transport.

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

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

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

Lors de la marche de repérage, un seul élève avait utilisé son vélo, les écoles qui bénéficient du réseau cyclable ont beaucoup plus d'adeptes. La crainte de rouler dans la rue pour certains enfants et parents les mènent à rouler sur le trottoir, ce qui est contraire aux règlements municipaux.



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



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

Dangers	Solutions court terme	Solutions moyen/long terme	Solutions durables
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 Notre-Dame-de-Fatima est un document de réflexion pour les différents acteurs touchés par le transport actif, mais également par les saines habitudes de vie des élèves. La Commission scolaire, la direction de l'école, la Ville de Val-d'Or, le 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. Le nombre d'élèves qui arrivent en transport motorisé, soit près de la moitié, est un facteur très important. La réduction des déplacements en voiture améliorerait grandement la sécurité aux abords de l'école.

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.

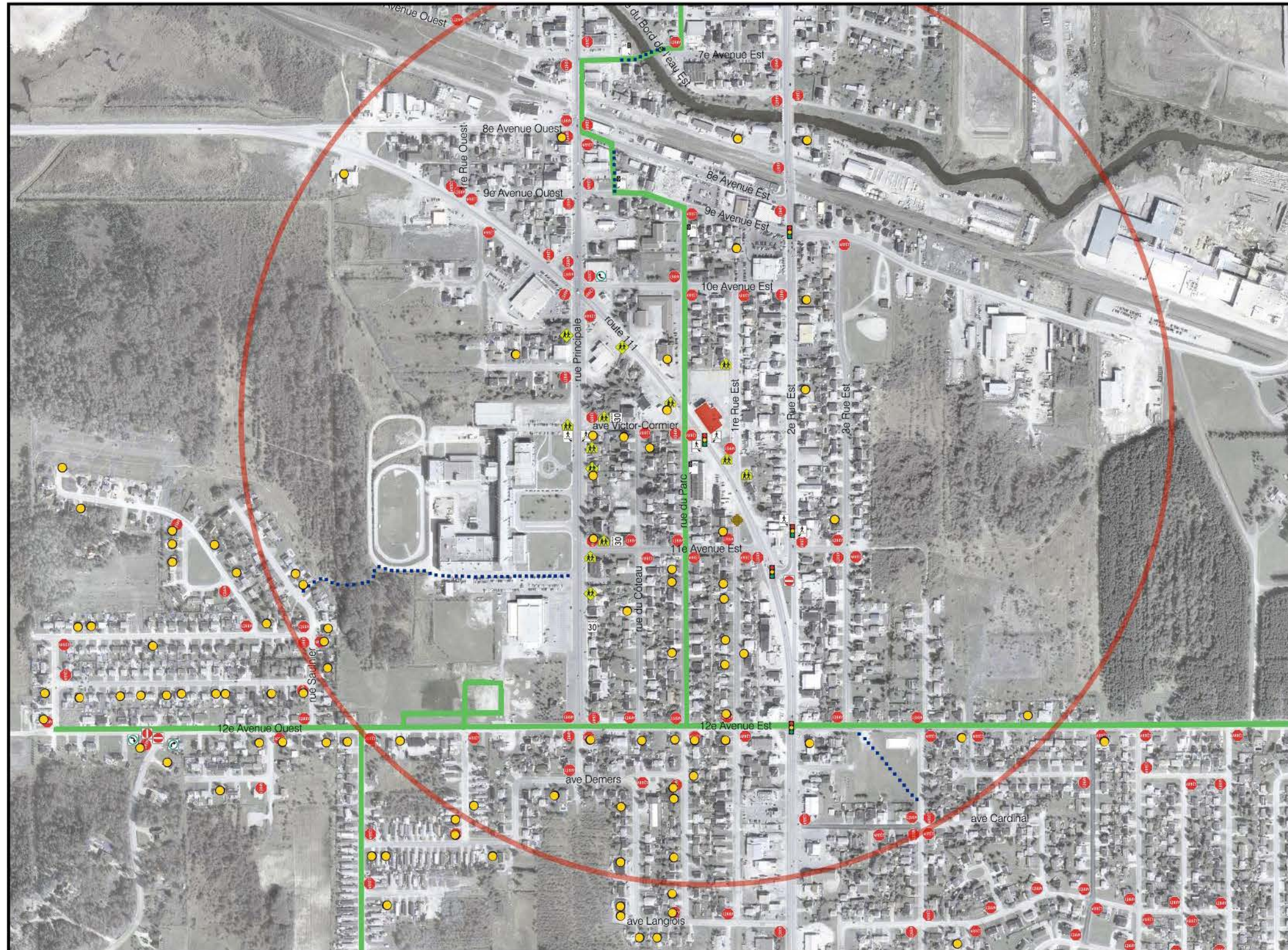
Ministère du Transport du Québec (2013) *Troisième rapport de recommandations – Pour des routes de plus en plus sécuritaires*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 59 p

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

0 25 50 100 200 250m



Loisir et Sport
Abitibi-Témiscamingue

**APIED
A VÉLO**
VILLE ACTIVE
Vélo Québec

mls 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 de l'Or-et-des-Bois
École Notre-Dame-de-Fatima
Trajet 406

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 406

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École	(T)	Détails
	DÉPART GARAGE AM		7h30			
	ENTRÉE PRIMAIRE					
	Coin 4e rue / 4e avenue	2	7h40			
	1055, 5e avenue	2	7h40			
	989, 5e avenue	3	7h41			
33	1172, chemin Sullivan	1	7h44			
	1211, chemin Sullivan	1	7h44			
61	Coin des Mélèzes / des Cèdres	5	7h50			
62	Coin des Sapins / des Plaines	3	7h51			
95	Coin des Épinettes / boul. des Pins	8	7h53			
63	Des Saules	2	7h55			
69	6e rue	6	7h56			
64	Coin Boul des Pins / 6e rue	5	7h57			
	819, boul. des Pins	2	7h59			
67	Coin Perras / Nadeau	5	8h00			
77	Coin Taché / 7e rue	2	8h00			
71	Coin Taché / Lalonde	2	8h01			
	Coin 6e rue / Roméo Dumais	4	8h02			
71A	rue Bérard (au Parc)	3	8h03			
	Coin rue Dion / 7e rue	1	8h04			
76	Coin 7e rue / boul. de l'Hôpital	1	8h06			
72	Coin 6e rue / boul. Forest	2	8h07			Skate Parc
	ARRIVÉE ÉCOLE N-D-FATIMA		8h10			

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 406

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	SORTIE PRIMAIRE MIDI				
	DÉPART GARAGE		11h10		
	DÉPART ÉCOLE N-D-FATIMA				
36	989, 5e avenue	4	11h28		
61	Des Mélèzes / des Cèdres	2	11h33		
62	Des Sapins / des Plaines	1	11h34		
95	Des Épinettes / boul. des Pins	3	11h35		
63	Des Saules	0	11h36		
69	6e rue	5	11h37		
64	6e rue / boul. des Pins	2	11h38		
	819, boul. des Pins	0	11h39		
67	Perras / Nadeau	0	11h40		
77	Taché / 7e rue	2	11h41		
71A	Lalonde / Taché	2	11h41		
65	Roméo Dumais / Lalonde	2	11h42		
71	Rue Bérard	0	11h43		
72	Rue Dion / 7e rue	0	11h44		
	7e rue / boul. de l'hôpital	1	11h44		
	6e rue (au Skate Parc)	2	11h45		
	SORTIE SECONDAIRE MIDI				
	DÉPART TRANSIT				
23-54	Boul. Sabourin / des Hauts Bois	4	12h05		
62 S	Boul. Sabourin	0	12h06		
92	Poirier / Pierret	1	12h07		
93	Pauze / rue des Pins	1	12h07		
90	Poirier / rue des Pins	0	12h08		
91	Rue Poirier	0	12h09		
55N	Dupuis / boul. Forest	0	12h10		
55S	Dupuis / boul. Forest	1	12h11		
	Grondin / Dupuis	0	12h11		
22	Hôtel de Ville / Dupuis	2	12h12		

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 406

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	ENTRÉE FATIMA MIDI				
	989, 5e avenue	4	12h19		
61	Des Mélèzes / des Cèdres	2	12h24		
62	Des Sapins / des Plaines	1	12h25		
95	Des Épinettes/ boul. des Pins	3	12h26		
63	Des Saules	0	12h27		
69	6e rue	5	12h28		
64	6e rue / boul. des Pins	2	12h29		
	Boul. des Pins	0	12h31		
67	Perras / Nadeau	0	12h32		
77	Taché / 7e rue	2	12h32		
71A	Lalonde / Taché	2	12h33		
65	Roméo Dumais / Lalonde	2	12h34		
71	Rue Bérard (au Parc)	0	12h36		
	Rue Dion / 7e rue	0	12h36		
72	6e rue / boul. de l'hôpital	1	12h37		
	6e rue (au Skate Parc)	2	12h38		
	ARRIVÉ ÉCOLE N-D-FATIMA		12h40		
	ENTRÉE TRANSIT MIDI				
62 S	489, boul. Sabourin	0	12h43		
92	Poirier / Pierret	1	12h43		
93	Pauze / rue des Pins	1	12h44		
90	Poirier / rue des Pins	0	12h45		
91	Rue Poirier	0	12h45		
55N	Dupuis / boul. Forest	0	12h46		
55S	Dupuis / boul. Forest	1	12h47		
27A	Grondin / Dupuis	0	12h47		
22	Hôtel de Ville / Dupuis	2	12h48		
23	Des Haut Bois / Hôtel de Ville	5	12h49		
54	Boul. Sabourin / des Haut Bois	0	12h49		
	ARRIVÉ TRANSIT		12h58		
	RETOUR AU GARAGE		13h10		

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 406

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	SORTIE PRIMAIRE PM				
	DÉPART GARAGE		15h25		
	DÉPART ÉCOLE N-D-FATIMA				
	Coin 4e rue / 4e avenue	1	15h44		
	1055, 5e avenue	2	15h44		
	989, 5e avenue	2	15h45		
33	1172, chemin Sullivan	1	15h47		
	1211, chemin Sullivan	1	15h47		
61	Coin des Mélèzes / des Cèdres	3	15h51		
62	Coin des Sapins / des Plaines	2	15h52		
95	Coin des Épinettes / boul. des Pins	7	15h54		
	Des Saules	1	15h55		
69	6e rue	5	15h57		
64	6e rue / boul. des Pins	5	15h58		
66	Boul. des Pins	2	15h59		
67	Coin Perras / Nadeau	3	16h00		
77	Coin Taché / 7e rue	1	16h01		
	Coin Taché / Lalonde	2	16h02		
69	Coin 6e rue / Roméo Dumais	4	16h02		
71A	Rue Bérard	3	16h03		
	Rue Dion / 7e rue	1	16h04		
76	Coin 7e rue / boul. de l'Hôpital	0	16h05		
72	6e rue (au Skate Parc)	2	16h06		

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 409

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École	(T)	Détails
	DÉPART GARAGE AM		7h27			
	ENTRÉE FATIMA					
	3025, 7e Rue	3	7h42			Maison verte côté gauche
4	412, rue du Quai / 7e Rue	3	7h45			Patinoire
3	Rue du Quai / coin Bouffard	5	7h46			Après le stop
144A	Rue du Quai / coin chemin du Lac	0	7h48			
144	Chemin du Lac	5	7h50			Après le stop
141	508, rue Beauvais	5	7h52			Terrain vacant
5	408, rue Beauvais	3	7h53			
5A	7e Rue (arrière Vic Cantine)	4	7h54			Devant Québec Lithium
7	1499, Thérèse Lacroix	1	7h58			maternelle
	864, 5e avenue	1	8h01			
	ARRIVÉ ÉCOLE FATIMA		8h05			
	ENTRÉE POLYVALENTE					
59	Delormier / 1e Rue	2	8h06			
57	1ère Avenue / 1ère Rue	3	8h07			Tink à eau
56	2e Avenue / coin 4e Rue	4	8h08			Avant le stop
33A	1234 chemin Sullivan	1	8h10			Avant le stop
33	Domaine des Pionniers	0	8h11			
34	4e Avenue / coin 3e Rue	1	8h12			
35	4e Avenue / coin 5e Rue	3	8h13			Ancien Bout d'croute
36	4e Avenue / coin 6e Rue	1	8h14			Salon de coiffure
43	4e Avenue	0	8h14			
44	4e Avenue / coin 9e Rue	0	8h15			
45	4e Avenue / coin 12e Rue	12	8h16			
46	4e Avenue / coin 14e Rue	0	8h16			
47	4e Avenue / coin 16e Rue	5	8h17			
	ARRIVÉ POLYVALENTE		8h23			
	ENTRÉE TRANSIT					
110	rue des Pins / coin Belmont	3	8h30			
89	rue des Pins / coin Dorion	1	8h31			
120	Duchesne / Chaud-Bois	2	8h32			sur Duchesne
29	rue des Pins / Le Pacifique	1	8h33			
28-A	Le Pacifique / Le baron	1	8h34			
28	Le Nordique / Citadelle	1	8h35			
100S	Dorion / Boulevard Forest	1	8h36			Avant le stop
100N	Dorion / coin Marchand	0	8h37			
25	Cloutier / coin Lecompte	1	8h38			1 semaine / 2
24	Boulevard Hôtel de Ville / Dorion	1	8h39			au Parc
21	Dorion / coin Cyprés	4	8h40			
	ARRIVÉ TRANSIT		8h47			
						2015-03-09
	RETOUR AU GARAGE					

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 409

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	DÉPART GARAGE MIDI		11h10		
	SORTIE FATIMA				
36	coin 5e avenue / 6e rue	1	11h33		
5A	7e Rue, arrière Vic Cantine	4	11h36		devant Québec Lithium
	3025 7e rue	3	11h37		
4	Rue du Quai / 7e rue	2	11h38		Patinoire
3	Rue du Quai / coin Bouffard	1	11h39		Après le stop
144A	Rue du Quai / Chemin du Lac	0	11h39		
144	Chemin du Lac	5	11h40		
141	508, rue Beauvais	5	11h41		
5	408, rue Beauvais	3	11h42		
1	1499, Thérèse Lacroix	1	11h45		à l'occasion (maternelle)
	SORTIE TRANSIT				
110	Rue des Pins / coin Belmont	2	12h05		
89	Rue des Pins / coin Dorion	1	12h06		Avant le stop
120	Duchesne / Chaud-Bois	1	12h07		sur Duchesne
29	Rue des Pins / Le Pacifique	1	12h09		
28A	Pacifique / coin Baron	1	12h10		
28	Le Nordique / Citadelle	1	12h11		
100S	Dorion / Boulevard Forest	1	12h12		
100N	Dorion / coin Marchand	0	12h13		sur Marchand
25	Cloutier / coin Lecompte	1	12h14		1 semaine / 2
24	Boulevard Hôtel de Ville / Dorion	1	12h15		au Parc
21	Dorion / coin Cyprès	3	12h16		

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 409

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
ENTRÉE FATIMA					
	3025 7e Avenue	3	12h25		Maison verte à gauche
4	412, rue du Quai / 7e rue	2	12h26		Patinoire
3	Rue du Quai / coin Bouffard	1	12h27		
144A	Rue du Quai / Chemin du Lac	0	12h27		
144	Chemin du Lac	5	12h28		Après le stop
141	508, rue Beauvais	5	12h29		Terrain vacant
5	408, rue Beauvais	3	12h30		
5A	7e rue (arrière chez Vic)	4	12h32		
	1499, Thérèse Lacroix	1	12h35		à l'occasion
	864, 5e avenue	1	12h37		
ARRIVÉ FATIMA					
			12h42		
ENTRÉE TRANSIT					
110	Rue des Pins / coin Belmont	2	12h50		
89	Rue des Pins / coin Dorion	1	12h51		
120	Duchesne / Chaud-Bois	1	12h52		sur Duchesne
29	Rue des Pins / Le Pacifique	1	12h53		
28A	Pacifique / coin Baron	1	12h54		
28	Le Nordique / Citadelle	1	12h55		
100S	Dorion / Boulevard Forest	1	12h56		Avant le stop
100N	Dorion / Coin Marchand	0	12h56		sur Marchand
25	Cloutier / Lecompte	1	12h57		1 semaine / 2
24	Boulevard Hôtel de Ville / Dorion	1	12h58		au Parc
21	Dorion / Coin Cyprès	4	12h59		
ARRIVÉ TRANSIT					
			13h07		
RETOUR AU GARAGE					

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 409

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	DÉPART GARAGE PM		15h25		
	DÉPART FATIMA				
	coin 5e avenue / 6e rue	1	15h45		
5A	7e rue (arrière chez Vic)	4	15h48		
	3025, 7e Rue	3	15h49		Maison verte côté gauche
4	412, rue du Quai / 7e Rue	2	15h50		Patinoire
3	Rue du Quai / Coin Bouffard	3	15h51		Après le stop
144A	Rue du Quai / Chemin du Lac	0	15h51		
144	Chemin du Lac	5	15h52		Après le stop
141	508, rue Beauvais	3	15h53		Terrain vacant
5	408, rue Beauvais	3	15h54		
7	1499, Thérèse-Lacroix	1	15h58		à l'occasion
	DÉPART POLYVALENTE		16h10		
59	Delormier / 1er Rue	2	16h15		
57	1ère Avenue / Coin 1ère Rue	3	16h16		Tink à eau
56	2e Avenue / Coin 4e Rue	4	16h17		Avant le stop
33A	1234, chemin Sullivan	1	16h18		Avant le stop
33	Domaine des Pionniers	0	16h18		
34	4e Avenue / Coin 3e Rue	1	16h20		
35	4e Avenue / Coin 5e Rue	3	16h21		Ancien Bout d'Croute
36	4e Avenue / Coin 6e Rue	1	16h22		Salon de coiffure
43	4e Avenue	0	16h22		
44	4e Avenue / Coin 9e Rue	0	16h23		Avant le stop
45	4e Avenue / Coin 12e Rue	12	16h24		
46	4e Avenue / Coin 14e Rue	0	16h24		
47	4e Avenue / Coin 16e Rue	5	16h25		
	DÉPART TRANSIT		16h27		
110	Rue des Pins / Coin Belmont	3	16h36		
89	Rue des Pins / Coin Dorion	1	16h36		
120	Duchesne / Chaud Bois	2	16h37		sur Duchesne
29	Rue des Pins / Coin Pacifique	1	16h38		
28A	Pacifique / Coin le Baron	1	16h39		
28	Le Nordique / Citadelle	1	16h39		
100S	Dorion / blv Forest	1	16h40		Avant le stop
100N	Dorion / Marchand	0	16h42		sur Marchand
25	Cloutier / LeCompte	1	16h43		1 semaine / 2
24	Blv Hotel de Ville / Dorion	1	16h44		au Parc
21	coin Dorion / Cyprès	4	16h45		
	RETOUR AU GARAGE		16h55		

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 410

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	DÉPART GARAGE AM		7h45		
	ENTRÉE PRIMAIRE				
	Prendre boul. Sabourin et virer à gauche sur Poirier				
92	Poirer / Pierret	10	7h50		
91	328, rue Poirier	6	7h51		
90	Poirier / Des Pins	10	7h53		
	Tourner à gauche sur des Pins et tourner à gauche sur Pauzé				
93	Pauzé / Des Pins	9	7h55		
	Continuer jusqu'à Pierret, tourner à droite, aller jusqu'à Poirier et tourner à droite puis à gauche sur Sabourin et à droite sur Forest				
	ARRIVÉ ÉCOLE FATIMA		8h00		Ne pas faire le débarquement avant 8h00
	DÉPART DE L'ÉCOLE FATIMA		8h02		
	ENTRÉE POLYVALENTE 1ER VOYAGE				
	Prendre tout droit sur Bréboeuf, au 2e stop tourner à droite sur la 1ere Rue, à gauche sur la 3e Avenue et continuer tout droit jusqu'à la rue Lauzon				
13	Lauzon / Bouchard	16	8h15		
15	27, rue Naud	6	8h17		
12	Bouchard / Vallières	3	8h18		
	ARRIVÉ POLYVALENTE		8h25		
	ENTRÉE POLYVALENTE 2E VOYAGE				
	Départ de la Polyvalente, prendre boul. Des Pins à gauche et ensuite sur la rue des Pins				
110	Des Pins / Belmont	9	8h35		
89	Des Pins / Dorion	6	8h37		
	Tourner à gauche sur Dorion et à gauche sur Lawlis				
111	Lawlis / Larocque	5	8h38		
	Tourner à droite sur Lefebvre puis à gauche sur Duchesne ensuite à gauche sur Landry				
102	Landry / Duchesne	5	8h41		
	Continuer sur Landry et Lamer				
101	Lamer / Latulippe	4	8h43		
	ARRIVÉ POLYVALENTE		8h50		
	RETOUR AU GARAGE		9h00		

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 410

(T): passagers qui traversent

Arrêt Adresse Nombre Heure École (T) Détails

	DÉPART GARAGE PM		15h25			
	SORTIE ÉCOLE FATIMA		15h35			
	DÉPART ÉCOLE FATIMA		15h40			attendre le signal
	Stationnement Fatima, 2e en haut, attendre le signal du départ					
92	Poirier / Pierret	10	15h45		T	
	Descendre sur Poirier, arrêttout en bas avant de tourner					
91	328, rue Poirier	6	15h46			arrêt devant le 320
90	Poirier / Blvd des Pins	10	15h47		T	
	Tourner à gauche sur des Pins et à gauche sur Pauzé					
93	Pauzé / Des Pins	9	15h50			
	Au stop, virer à droite sur Pierret, continuer jusqu'à Poirier et tourner à droite					
	SORTIE SECONDAIRE					
	DÉPART POLYVALENTE 1ER VOYAGE		16h00			
	Prendre le boul. des Pins					
110	des Pins / Belmont	9	16h05		T	
89	des Pins / Dorion	6	16h06			
111	Lawlis / Larocque	5	16h07			
	Tourner à droite sur Lefebvre puis à gauche sur Duchesne et à gauche sur Landry					
102	Landry / Duchesne	5	16h08			
101	Lamer / Latulippe	4	16h09			
	Prendre à droite sur Lefebvre et à droite sur Lawlis et retourner à la Polyvalente					
	DÉPART POLYVALENTE 2E VOYAGE		16h15			
12	Bouchard / Vallières	3	16h20		T	
15	27, rue Naud	5	16h21		T	
13	Bouchard / Lauzon	16	16h22		T	
	RETOUR AU GARAGE		16h30			

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 440

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	DÉPART GARAGE AM		7h05		
	ENTRÉE PRIMAIRE & SECONDAIRE				
	À la sortie de la cour, tourner à gauche et continuer tout droit ensuite à gauche au stop sur le chemin Baie Carrière				
	Allez jusqu'au 1253, la virée est à droite				
	Embarquer dans la virée	2	7h21	P	
	1249, ch. Baie Carriere	1	7h22	F	maternelle
	1245, ch. Baie Carriere	2	7h22	P	
	1241, ch. Baie Carrière	1	7h22	F	
	1225, ch. Baie Carrière	4	7h23	FPT	
	1221, ch. Baie Carriere	1	7h23	T	
	1207, ch. Baie Carriere				
	1185, ch. Baie Carriere	1	7h24	P	
	1155, ch. Baie Carriere		7h25	F	
	Tourner à droite sur ch. du Twin Rapide, continuer tout droit et virer à droite sur le ch. du Lac Simard				
	arrêt à la cabane jaune	4	7h32	FPT	
	Continuer tout droit, la virée est au bout du chemin et revenir sur le chemin Baie Carrière				
	Tourner à gauche sur le chemin des Scouts ensuite à gauche au stop				
	215, ch. des Scouts	1	7h42	P	
	167, ch. des Scouts	2	7h43	F	Mardi et Mercredi, le soir a l'occasion
	107, ch. des Scouts	4	7h44	FP	113 est au même arrêt
	101, ch. des Scouts	1	7h45	F	
	83, ch. des Scouts	1	7h45	T	
	37, ch. des Scouts	1	7h47	F	
	41, ch. des Scouts	3	7h47	FP	
	29, ch. des Scouts	1	7h47	P	
	25, ch. des Scouts	2	7h48	F	
	17, ch. des Scouts	2	7h48	F	
	Continuer tout droit, la virée est à gauche, revenir sur ses pas et tourner à gauche au stop				
	269, ch. des scouts		7h55	P	
	279, ch. des scouts	1	7h55	P	
	335, ch. des scouts	1	7h56	P	
	341, ch. des scouts	1	7h56	GV	Golden Valley
	ARRIVÉ POLYVALENTE		8h12		Cloche sonne : 9h00
	ARRIVÉ N-D-FATIMA		8h17		Cloche sonne : 8h20
	ARRIVÉ GOLDEN VALLEY		8h20		Cloche sonne : 8h55
	ARRIVÉ TRANSIT		8h25		Cloche sonne : 8h48
	RETOUR AU GARAGE		8h35		

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 440

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École (T)	Détails
	DÉPART GARAGE PM		15h25		
	DÉPART ÉCOLE N-D-FATIMA		15h45		Cloche sonne : 15h35
	DÉPART GOLDEN VALLEY		15h45		Cloche sonne : 15h35
	DÉPART POLYVALENTE		16h00		Cloche sonne : 15h50
	DÉPART TRANSIT		16h12		Cloche sonne : 16h04
***	Exceptionnellement les mercredi soir il faut faire un arrêt au CURLING en passant par le boulevard des Pins.				
	Prendre la 6e rue vers l'aéroport, virer à droite sur Blvd. Barrette et au stop à gauche sur ch. Baie Carrière				
	Aller jusqu'au 1253 ch. Baie Carrière et tourner à droite dans la virée				
	Arrêt à la virer	2	16h27	P	
	1249, ch. Baie Carrière	1	16h28	F	Maternelle
	1245, ch. Baie Carrière	2	16h28	P-T	
	1241, ch. Baie Carrière	1	16h28	F	
	1225, ch. Baie Carrière	4	16h29	F-P-T	
	1221, ch. Baie Carrière	1	16h29	T	
	1207, ch. Baie Carrière		16h30	P	
	1185, ch. Baie Carrière	1	16h30	P	
	1155, ch. Baie Carrière		16h31	F	
	Tourner à droite sur le chemin du Twin Rapide continuer tout droit et virer à droite sur le chemin du Lac Simard				
	arrêt à la cabane jaune	4	16h36	F-P-T	
	Continuer tout droit, la virée est au bout du chemin et revenir sur le chemin Baie Carrière				
	Continuer tout droit au stop et tourner à gauche sur le chemin des Scouts ensuite à droite au stop				
	269, ch. des Scouts		16h48	P	
	279, ch. des Scouts	1	16h48	P	
	335, ch. des Scouts	1	16h49	P	
	341, ch. des Scouts	1	16h49	GV	Golden Valley
	Tournez à la virée, stop, tout droit				
	215, ch. des Scouts	1	16h52	P	
	167, ch. des Scouts	2	16h54	F	
	107, ch. des Scouts et 113	4	16h55	F-P	
	101, ch. des Scouts	1	16h55	F	
	83, ch. des Scouts	1	16h56	T	
	37, ch. des Scouts	1	16h58	F	
	41, ch. des Scouts	3	16h58	F-P	
	29, ch. des Scouts	1	16h58	P	
	25, ch. des Scouts	2	16h59	F	débarque transit avec mère
	17, ch. des Scouts	2	16h59	F	
	Continuer tout droit la virée est à gauche				
	RETOUR AU GARAGE		17h20		

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 501

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École	(T)	Détails
	DÉPART GARAGE		7h30			
	ENTRÉE PRIMAIRE AM					
	1500, des Hauts-Bois	1	7h40			
	333, rue Belmont	2	7h45			
	1497, boul. des Pins (mère)	1	7h47		T	
	1170, 2e Rue	1	7h50	F		
	Coin 4e Aven / 454,11e Rue	1	7h55			
	ARRIVÉ ÉCOLE FATIMA	3	8h05			
	ARRIVÉ ÉCOLE STE-MARIE	3	8h10			
	ENTRÉE SECONDAIRE AM					direction Dubuisson
	Prendre le nouveau chemin de la Goldex par la route 117 pour se rendre sur le chemin Baie Doré à gauche					
	Polyvalente, Golden Valley, Transit					
	670, Baie Doré		8h20	PT		
	685, chemin l'Horizon		8h22	T		
	673, chemin l'Horizon		8h24	T		
	653, chemin l'Horizon		8h24	T GV		
	Prendre le ch. des Nénuphars à droite pour embarquer 3 autres élèves et retourner sur le ch. Baie Doré					
	101, des Nénuphars		8h24	T		
	613, Ch. Baie Doré		8h25	P		
	603, Ch. Baie Doré		8h25	T		
	587, Ch. Baie Doré		8h25	P		
	571, Ch. Baie Doré		8h25	GV		
	523, Ch. Baie Doré		8h26	T		
	511, Ch. Baie Doré		8h27	P		
	Monter la côte et prendre 503 en revenant					
	503, Ch. Baie Doré		8h29	P		
	ARRIVÉ POLYVALENTE		8h45			
	ARRIVÉ GOLDEN VALLEY		8h50			
	ARRIVÉ TRANSIT		8h55			
	RETOUR AU GARAGE		9h05			
***	*** Intervenante Ste-Marie - Sylvie Boutin - 825-4556 poste 104					

AUTOBUS MAHEUX

CIRCUIT SCOLAIRE 2014-2015

Circuit 501

(T): passagers qui traversent

# Arrêt	Adresse	Nombre	Heure	École	(T)	Détails
	DÉPART GARAGE MIDI		11h10			
	SORTIE PRIMAIRE					
	DÉPART ÉCOLE FATIMA					
	1170, 2e Rue	1	11h30		T	
	1497, boul. des Pins	1	11h35			
	ENTRÉE PRIMAIRE MIDI					
	1170, 2e Rue	1	12h30			
	1497, Boul. des Pins	1	12h35		T	
	ARRIVÉ ÉCOLE FATIMA		12h40			
	RETOUR AU GARAGE		12h50			
	DÉPART GARAGE PM		14h20			
	DÉPART CENTRE JEUNESSE	1	14h30			
	664, chemin St-Edmond	1	15h00			
	DÉPART ÉCOLE STE-MARIE	3	15h28			
	333, rue Belmont	2	15h35			
	500, des Haut-Bois	1	15h40			
	DÉPART ÉCOLE FATIMA	3	15h47			
	1497, boul. des Pins (mère	1	15h48			
	1170, 2e Rue	1	15h49		T	
	454, 4e Avenue	1	15h53			
	DÉPART GOLDEN VALLEY		15h55			
	DÉPART POLYVALENTE		16h05			
	DÉPART TRANSIT		16h10			
	Prendre le nouveau chemin de la Goldex par la route 117 pour se rendre sur le chemin Baie Doré					
	670, ch. Baie Doré	2	16h30			
	685, chemin l'Horizon	1	16h32			
	673, chemin l'Horizon	2	16h32			
	653, chemin l'Horizon	2	16h34			
	Prendre le chemin des Nénuphars à droite pour débarquer 2-3 élèves et retourner sur le chemin Baie Doré					
	101, ch. Des Nénuphars	3	16h34			
	613, ch. Baie Doré	1	16h34			
	603, ch. Baie Doré	1	16h35			
	587, ch. Baie Doré	1	16h35			
	571, ch. Baie Doré	1	16h36			
	523, ch. Baie Doré	2	16h36			
	511, ch. Baie Doré	1	16h37			
	Monter la côte et prendre 503 en revenant					
	503, ch. Baie Doré	1	16h38			
						2015-03-09
	RETOUR AU GARAGE		16h55			

RAPPORT D'EXPERTISE DES STATIONNEMENTS DE VÉLOS

SOMMAIRE DU RAPPORT DE VISITE

École Notre-Dame-de-Fatima

Adresse :	971, 5 ^e Rue, Val-d'Or
Contact :	Marie-Claude Breton, directrice
Nombre d'élèves :	346
Nombres d'employés :	30
Date de la visite :	22 avril 2015, 9 h

Sommaire :

Nombre de places lors de la visite :	Il y a 3 stationnements de vélos, celui destiné aux élèves comporte deux supports d'une capacité de 24 places chacun et sont situés dans la cour d'école. Le positionnement des supports permet l'utilisation de 48 espaces. Selon la direction, il est parfois utilisé à plein capacité. Les deux autres, par leur localisation, desservent davantage le personnel.
Nombre recommandé de places :	Entre 18 et 72 (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 selon la direction. Le type de supports existants pour les élèves n'est pas celui à privilégier, prévoir le remplacement éventuel par des supports de type râtelier.

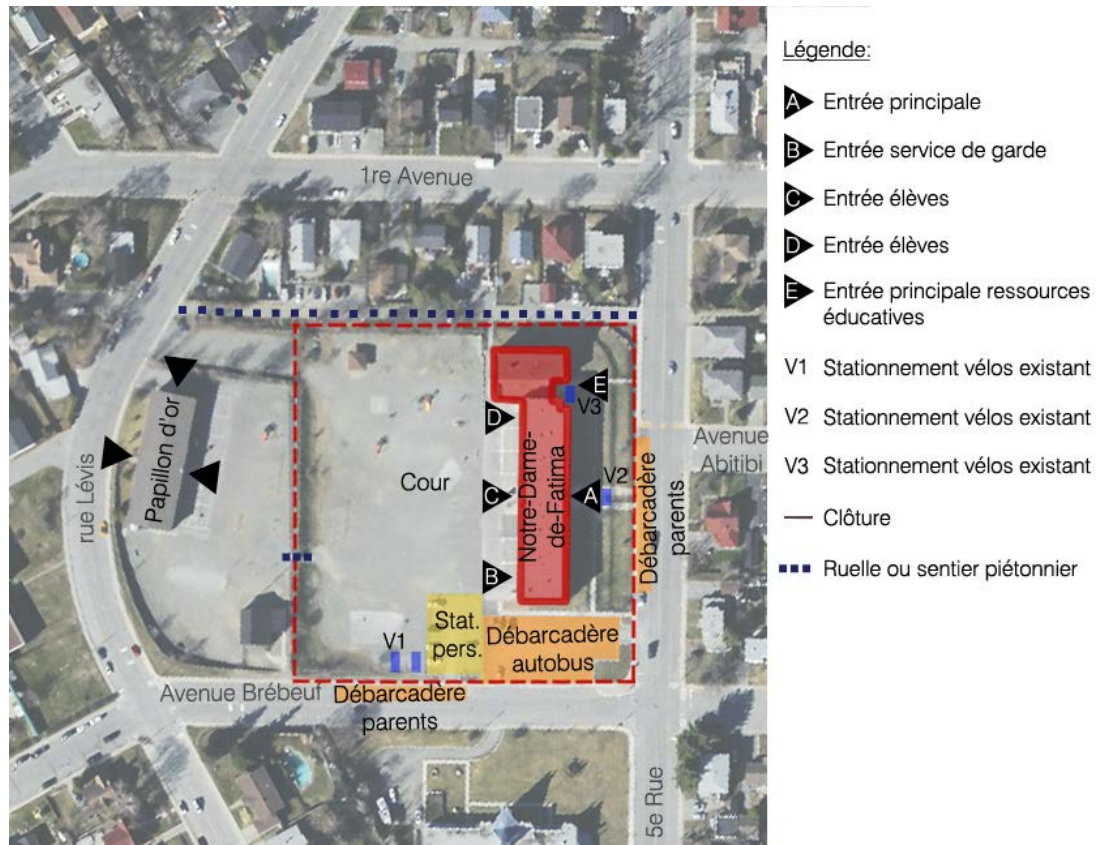
Visite effectuée par : Caroline Morneau
MLS et Associés, architectes inc.
1200, 8^e Rue, Val-d'Or (Québec), J9P 3N7
819 824-3651 poste 216 ou caroline.morneau@mlsarchitectes.com

1.ÉTAT DES LIEUX

1.1 Emplacement et environnement de l'école

L'école Notre-Dame-de-Fatima se situe dans un secteur urbain de moyenne densité de la municipalité de Val-d'Or. La façade principale de l'école donne sur la 5^e Rue, l'édifice est également ceinturé par l'avenue Brébeuf à l'ouest, par l'école Papillon d'Or donnant sur la rue Lévis au nord et par la 1^{re} Avenue.

Aux abords de l'école, on retrouve des habitations de type unifamilial aux immeubles de 4 à 8 logements, une école primaire et un centre hospitalier de soins de longue durée (CHSLD). Les autres bâtiments entourant l'école sont principalement des habitations de type unifamilial. Le débarcadère d'autobus est situé sur le terrain de l'école et est accessible par l'avenue Brébeuf et la 5^e Rue. La cour est clôturée en grande partie, on y accède à partir du débarcadère d'autobus ou par la cour de l'école Papillon d'Or. L'accès à la cour par des véhicules est limité aux services municipaux et d'entretien de la cour et se fait via le stationnement du personnel. Il existe un endroit déterminé où les parents peuvent déposer leurs enfants, en bordure de rue près de l'entrée principale ou sur l'avenue Brébeuf. Ce dernier cause toutefois des problèmes de sécurité particulièrement en hiver. Un stationnement réservé pour le personnel se situe entre la cour et le débarcadère d'autobus. Quant aux visiteurs, ils peuvent garer leur voiture dans les rues résidentielles à proximité où le stationnement sur rue est possible.



Plan d'implantation de l'école

1.2 Particularités de l'école

1.2.1 Habitudes de transport des élèves

Selon la direction, un peu moins du tiers des élèves ont accès au transport scolaire. La carte de répartition géographique montre que beaucoup d'entre eux demeurent à l'intérieur d'un rayon de 1,6 km. Toujours selon la direction, environ 25 % des écoliers se rendent à l'école à pied, 15 % en vélo lorsque la température le permet et 30 % 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 Notre-Dame-de-Fatima ne souligne pas de problème particulier de vol ou de vandalisme durant la période scolaire. Toutefois, elle note que l'accès au stationnement désigné pour les élèves V1 se fait difficilement aux travers des autres usagers tel que les autobus le personnel et les parents. Les supports sont localisés dans un secteur à la vue près de l'accès à la cour de l'école. Ce dernier serait insuffisant pour la demande.

1.3 Stationnements existants

L'école Notre-Dame-de-Fatima possède trois stationnements de vélos sur son territoire actuellement. Lors de la visite, les conditions climatiques, froid et pluie, n'étaient pas favorables, il y avait 1 vélo.

Le stationnement V1 comporte deux supports de 24 places chacun qui sont en bon état et ancré au sol sur le gravier. Il est situé à l'intérieur de la cour d'école près du seul accès direct vers la cour. De manière générale, il est à la vue de la rue et des classes. Selon la direction, il y aurait un manque d'espaces disponibles à certains moments de l'année pour accueillir le vélo de tous les écoliers qui utilisent ce moyen de transport.



Le stationnement V2 possède un seul support de 7 places dont les espaces sont tous utilisables. Il est situé face à l'entrée principale entre deux paliers d'escaliers. Le support est ancré au béton. Le support est bien visible de la rue et des bureaux du personnel, il faut toutefois escalader une portion des escaliers ou une pente abrupte avec le vélo.

Le stationnement V3 possède également un seul support de 7 places dont les espaces sont tous utilisables. Il est situé près de l'entrée des bureaux des ressources éducatives tout en haut de la pente qui mène au bâtiment. Le support est ancré au béton. Le support n'est pas visible de la rue mais il y a une surveillance indirecte à partir des bureaux du personnel, il faut toutefois escalader des escaliers ou une pente abrupte avec le vélo.



2. RECOMMANDATIONS

Le nombre recommandé de places pour les établissements d'enseignement par le *Guide technique Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* est de 1 place de stationnement pour 5 à 20 élèves et 1 place pour 10 à 40 employés. Pour l'école Notre-Dame-de-Fatima, cette norme représente un minimum de 18 places de stationnement et un maximum de 72.

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

- Ajouter des supports à vélo du stationnement V1;
- Remplacer les supports à vélo du stationnement V1;

Et ce, pour les raisons suivantes :

- Selon la direction les supports sont parfois pleins;
- 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.

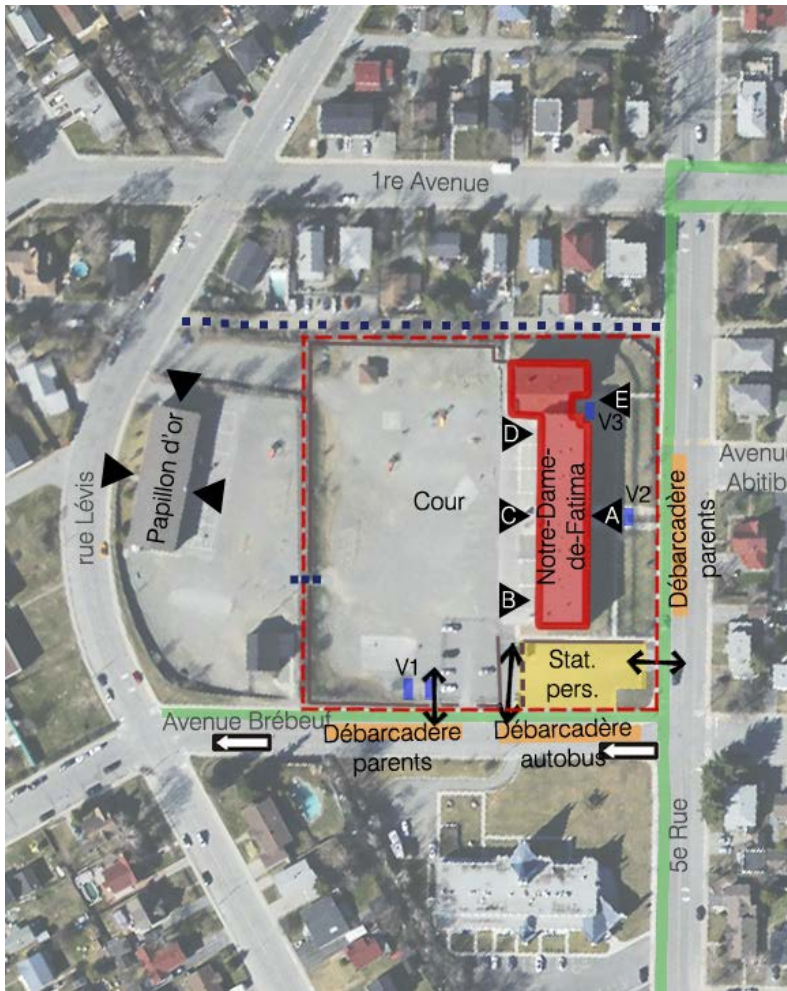
Autres considérations : L'emplacement V3 est convenable, toutefois pour s'y rendre, il faut monter une pente abrupte ou l'escalier sur une bonne hauteur. Il y a très peu de chance que ce stationnement de vélos soit utilisé par les élèves étant donné sa position éloignée de la cour. Cependant, si les utilisateurs font remarquer ce détail, il serait bon d'envisager de déplacer le stationnement.

2.1 Sites recommandés

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

- Revoir la configuration des entrées/stationnements/débarcadères aux abords de l'école (voir proposition d'implantation);
- Ajouter de nouveaux supports pour répondre à la demande;
- Faire la demande de l'implantation d'un parcours cyclable vers l'école à la municipalité;
- Remplacement des supports existant dans le stationnement V1 par des supports de type râtelier.

MLS et Associés, architectes inc. recommande d'ajouter des nouveaux supports de type râtelier dans un premier temps et de remplacer des supports à vélo existants aux endroits suivants V1 sans en diminuer le nombre existant:



Légende:

- A** Entrée principale
- B** Entrée service de garde
- C** Entrée élèves
- D** Entrée élèves
- E** Entrée principale ressources éducatives
- V1 Stationnement vélos existant
- V2 Stationnement vélos existant
- V3 Stationnement vélos existant
- Clôture
- Ruelle ou sentier piétonnier
- Réseau cyclable proposé

Plan d'implantation de l'école proposé

Emplacement :	V1
Accès :	Avenue Brébeuf
Revêtement :	Gravier
Nombres de places :	48 places existantes + 14 nouvelles
Type de support :	Remplacer les supports existants par des supports de type râtelier sans réduire le nombre de places



MLS et Associés, architectes inc. recommande d'augmenter l'offre existante en stationnement de vélos à 76 places, un peu plus que le maximum recommandé pour l'usage de cet édifice qui est de 72, afin de répondre à la demande. Il serait préférable de remplacer les supports lorsque possible sans diminuer l'offre. Les nouveaux supports devraient être de type râteliers.

2.2 Type de support recommandé

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



Râtelier à 7 places

Capacité de ce type de support : 7 vélos ou plus

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

Avantages :

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

Inconvénients :

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

Optimisation du support :

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

2.3 Autres recommandations

2.3.1 Visibilité des stationnements

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

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



2.3.2 Accroître l'utilisation et améliorer la sécurité

Inauguration des supports

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



Campagne d'information et de sensibilisation

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

Références

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

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

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 : Notre-Dame-de-Fatima
971, 5^e Rue, Val-d'Or

Diffusion du plan de déplacements :

Transmis le 20 ___ / ___ / ___ par _____ au conseil d'établissement
du 20 ___ / ___ / ___

Personne-ressource de l'école : _____

Autorités municipales : _____

Commission scolaire : _____

Service de police : _____

Autre(s) : _____

Adoption du plan de déplacements par les partenaires en date du : 20 / /

Suivi des recommandations: rencontres et discussions ou demandes (mobilisations) :

Conseil d'établissement : _____

Avec le groupe de parents : _____

Avec les autorités municipales : _____

Avec la Commission scolaire : _____

Avec le service de police : _____

Autre(s) : _____

Interventions en aménagement pour favoriser la marche et le vélo :

Aux abords de l'école : _____

Nombre de supports à vélo : _____

Achetés par (ex. Commission scolaire) : _____ Date : _____

Installés par (ex. Commission scolaire) : _____ Date : _____

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

- Avec les élèves : _____

- Avec les parents : _____

- Avec l'équipe-école: _____

- Autres: _____



SUPPORTS À VÉLOS – TYPE RÂTELIER
PRIX 2013

(Taxes et livraison en sus)

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



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

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

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



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

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

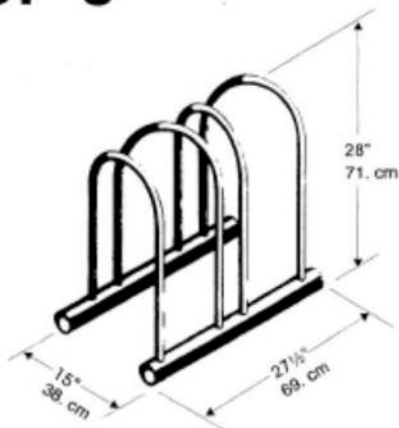
**Supplément de \$ 300.00 sur couleur non standard

Les prix sont sujets à 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

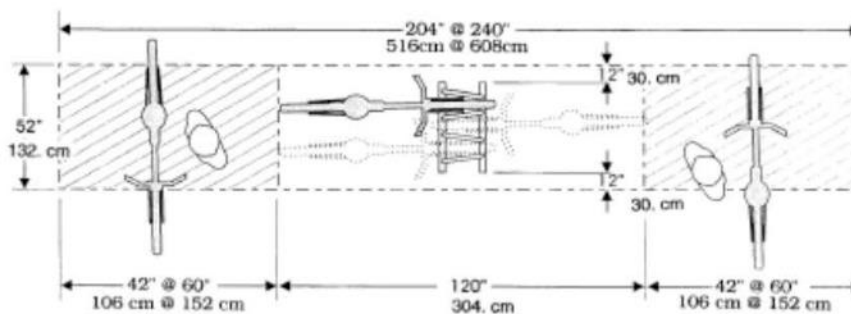
DONNÉES TECHNIQUES

CP-3



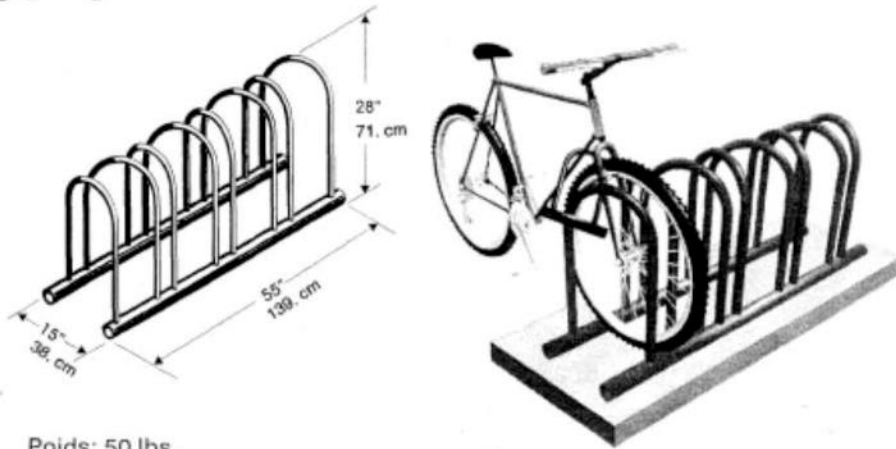
Poids: 25 lbs.
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

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



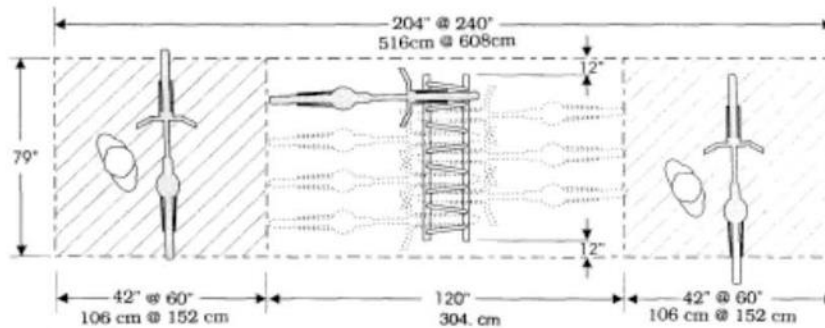
Pour une soumission ou pour commander :
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9
Courriel : boutiquevq@velo.qc.ca - 514-521-8356, poste 344
www.velo.qc.ca/fr/boutique.php

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