

# Plan de déplacements

École Saint-Sauveur  
Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois,  
Val-d'Or



Vélo Québec



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

Une initiative de Vélo Québec



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



PROJET

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

Rapport d'expertise

N/Dossier 1329

MANDATAIRE RÉGIONAL

**Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue**

375, avenue Centrale

Val-d'Or (Québec) J9P 1P4

T 819 825-2047

F 819 825-0125

CONSULTANT

**MLS et Associés, architectes inc.**

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

Val-d'Or (Québec) J9P 3N7

T 819 824-3651

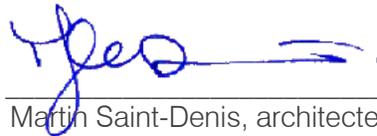
F 819 824-2804

PRÉPARÉ PAR :



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

VÉRIFIÉ PAR :



Martin Saint-Denis, architecte M. Sc.

2014.06.30

<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>3</b>
<b>AVANT-PROPOS</b>	<b>4</b>
<b>1.0 INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
1.1 Objectifs du plan de déplacements	5
1.2 Méthodologie	5
<b>2.0 PORTRAIT DU SECTEUR ET DE LA CLIENTÈLE</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Portrait de l'école : Saint-Sauveur</b>	<b>7</b>
2.1.1 Établissement scolaire	7
2.1.2 Horaire	7
<b>2.2 Portrait du secteur</b>	<b>8</b>
2.2.1 Contexte urbain	8
2.2.2 Abords de l'école	10
2.2.3 Parcours vers l'école	11
2.2.4 Analyse de la circulation	13
<b>2.3 Portrait de la clientèle</b>	<b>14</b>
2.3.1 Renseignements généraux sur les élèves sondés	14
2.3.2 Distance à parcourir entre l'école et la maison	14
2.3.3 Répartition modale des déplacements des élèves	15
2.3.4 Répartition modale des déplacements des parents	16
2.3.5 Raisons invoquées par les parents quant au choix de transport de leurs enfants.	16
2.3.6 Intérêt des parents pour le transport actif de leurs enfants	17
<b>3.0 POTENTIEL DE TRANSPORT ACTIF POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE</b>	<b>18</b>
<b>4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF</b>	<b>19</b>
<b>4.1 Inventaire des mesures d'intervention</b>	<b>19</b>
4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif	19
4.1.2 Fiches de recommandations pour l'élimination des obstacles au transport actif	20
4.1.3 Initiatives et options d'encouragement	28
<b>5.0 CONCLUSION</b>	<b>32</b>
<b>6.0 RÉFÉRENCES</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXE A</b>	<b>34</b>
<b>CARTE SIGNALISATION – ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE</b>	<b>34</b>

<b>ANNEXE B</b>	<b>35</b>
TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES	35
<b>ANNEXE C</b>	<b>38</b>
RAPPORT D'EXPERTISE DE STATIONNEMENTS DE VÉLOS	38
<b>ANNEXE D</b>	<b>46</b>
FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS	46
<b>ANNEXE E</b>	<b>47</b>
PRIX DES SUPPORTS À VÉLO DISPONIBLES PAR VÉLO QUÉBEC	47

## 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 Sainte-Marie, Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois;
- École Saint-Sauveur, Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois;
- École Louis-Querbes, 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, la Ville de Rouyn-Noranda (secteur Cadillac), le Centre de santé et de services sociaux de la Vallée-de-l'Or, la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois et la Sûreté du Québec pour leur précieuse 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 Saint-Sauveur.

**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 pour les écoles secondaires. Finalement, le dernier est la réalisation de la formation « Mobiliser la communauté au transport actif » adressée à tous les acteurs potentiels du projet.

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

Pour l'année 2013-2014, trois écoles primaires ont été ciblées pour ce projet au sein de la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois :

- École Sainte-Marie, Val-d'Or;
- École Saint-Sauveur, Val-d'Or;
- École Louis-Querbes, Rouyn-Noranda secteur Cadillac.

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, recueillir les informations et remercier les participants;
- 6- Faire l'évaluation des installations de 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 : Saint-Sauveur



#### 2.1.1 Établissement scolaire

Nom de l'école :	Saint-Sauveur
Commission scolaire :	Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois
Nombre d'élèves :	237
Nombres d'employés :	Pour l'année 2013-2014, il y a 46 employés (enseignants, professionnels et personnel de soutien) et un nombre variable de bénévoles
Type d'école :	Enseignement préscolaire, primaire et spécialisé
Transport scolaire :	109 élèves
Nombre d'autobus :	4 autobus, 2 autobus transport adapté et 2 berlines arrivent entre de 8 h et 9 h le matin, quitte pour le dîner vers 11 h 25, revient à 12 h 35 et le retour à la maison se fait vers 15 h 40
Nombre de brigadiers scolaires :	3, un en face de l'école, intersection 3 <sup>e</sup> Avenue et rue de l'Académie; l'autre à l'intersection rue de l'Académie, boulevard Lamaque et avenue Centrale et le dernier à l'intersection 10 <sup>e</sup> Rue, boulevard Lamaque et 4 <sup>e</sup> Avenue.

#### 2.1.2 Horaire

		Fréquentation
Service de garde du matin	7 h 15 à 8 h 15	20 élèves
Classes du matin	8 h 25 à 11 h 20	100 %
Service de garde du midi	11 h 20 à 12 h 45	150 élèves
Classes de l'après-midi	12 h 50 à 15 h 35	100 %
Service de garde de l'après-midi	14 h 37 à 18 h 00	100 élèves

Préscolaire : 8 h 25 à 11 h 20 et 12 h 50 à 14 h 37

## 2.2 Portrait du secteur

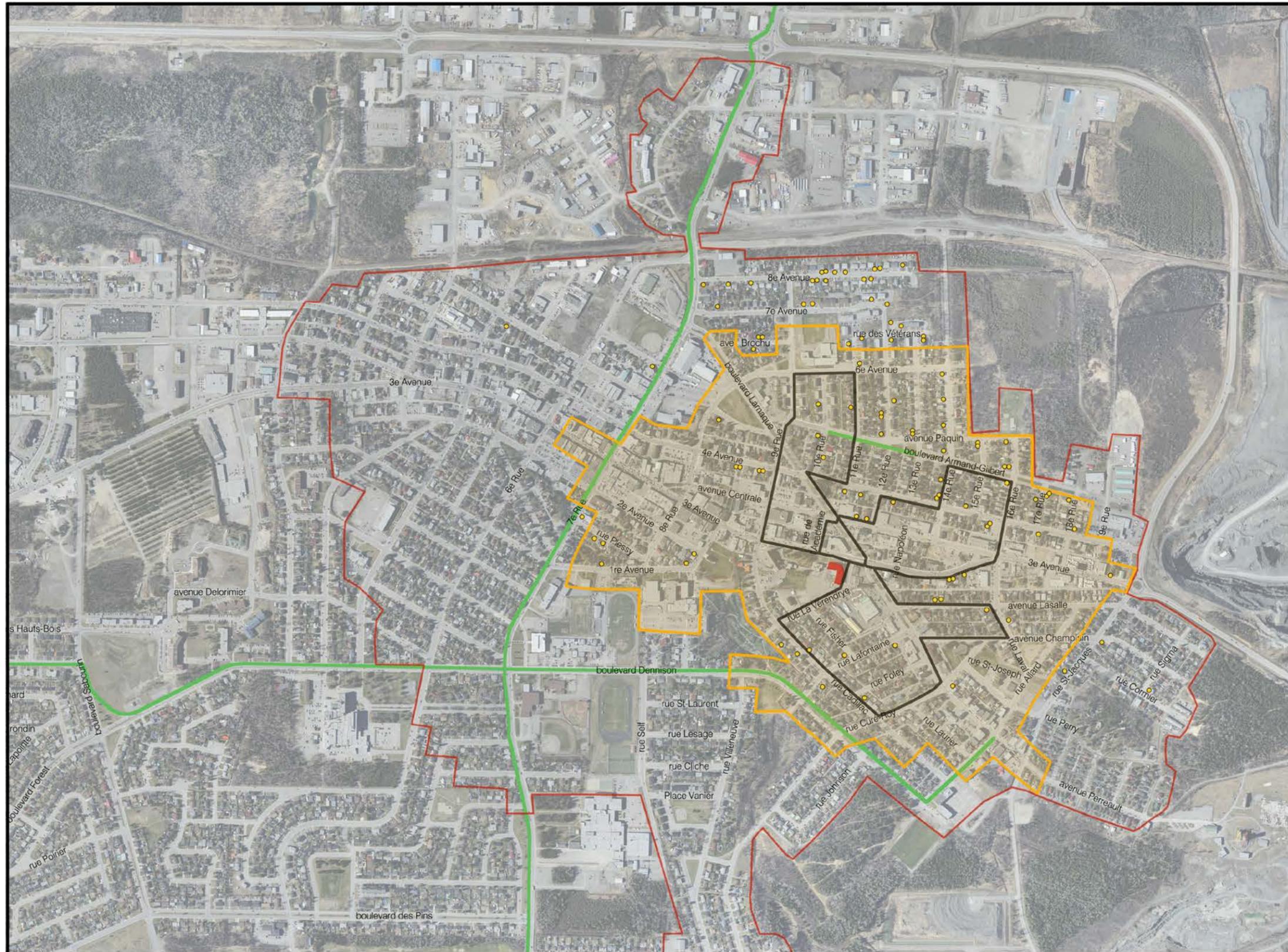
### 2.2.1 Contexte urbain

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

L'école Saint-Sauveur se trouve dans un environnement urbain de bonne densité de la Ville de Val-d'Or. Située sur la 3<sup>e</sup> Avenue, elle est bordée au nord par les commerces de la 3<sup>e</sup> Avenue, à l'est par un secteur mixte commercial et résidentiel, au sud principalement par un secteur résidentiel unifamilial ainsi que des espaces verts et à l'ouest, par un secteur mixte commercial, institutionnel et résidentiel. Trois rues donnent accès au bâtiment, la 3<sup>e</sup> Avenue en façade, entrée principale et des élèves, la rue Frontenac longeant le bâtiment à l'est ainsi que la rue La Vérendrye au sud donnant sur la cour d'école et le débarcadère d'autobus.

La zone de desserte de l'école Saint-Sauveur s'inscrit à différents secteurs de la ville. La majorité des élèves demeurent à l'intérieur des secteurs suivants : au nord de la 3<sup>e</sup> Avenue entre la 7<sup>e</sup> Rue et le boulevard Tétrault et dans le quartier résidentiel à l'ouest du boulevard Jean-Jacques Cossette entre la rue Beauvais et le Chemin du Lac. L'école accueille également quelques écoliers de l'ensemble du territoire de la ville dans ses classes spécialisées.

Le secteur à proximité de l'école comprend une bonne mixité d'usage. Les abords sont principalement constitués de commerces et d'institutions. Lorsqu'on s'éloigne, on retrouve de plus en plus d'habitations de typologie variée, allant de l'immeuble d'habitation à la maison unifamiliale. La trame urbaine rectangulaire confère une bonne perméabilité au secteur et les trottoirs sont présents sur plusieurs rues sur au moins un côté. Toutefois, ceux qui sont déneigés se situent en grande partie dans le secteur commercial (4<sup>e</sup> Avenue, avenue Centrale, 3<sup>e</sup> Avenue, boulevard Lamaque et rue Cadillac).



### Répartition géographique des élèves de l'école Saint-Sauveur

#### 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



**Loisir et Sport**  
Abitibi-Témiscamingue

**À PIED  
À VÉLO**  
VILLE ACTIVE  
Vélo Québec

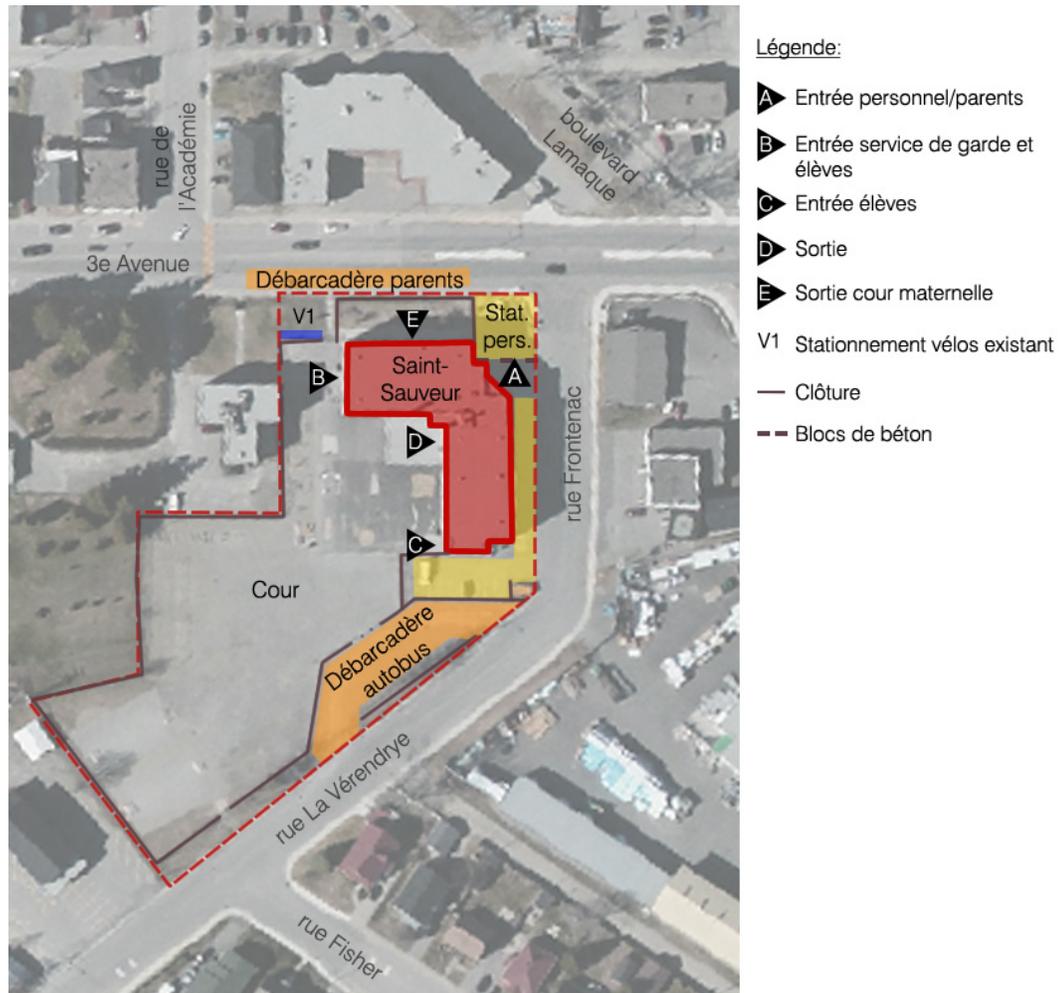
**MLS et Associés, architectes inc.**  
1200, 8e rue, Val-d'Or (QC) J9P 3N7  
T : 819.824.3651  
F : 819.824.2804  
C: mls@mlsarchitectes.com

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

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

## 2.2.2 Abords de l'école

L'école Saint-Sauveur se situe dans un secteur urbain de densité supérieure de la municipalité de Val-d'Or. La façade principale de l'école donne la 3<sup>e</sup> Avenue. Aux abords de l'école Saint-Sauveur, on retrouve un secteur commercial important sur la 3<sup>e</sup> Avenue, le boulevard Lamaque, l'avenue Centrale et la 4<sup>e</sup> Avenue principalement. Les autres bâtiments entourant l'école sont de type institutionnel comme l'église Saint-Sauveur. Le débarcadère autobus est situé sur la rue La Vérendrye sur le territoire de l'école et donnant sur la cour derrière l'établissement. La cour est clôturée en grande partie avec trois accès : le premier devant le bâtiment et deux autres à l'arrière par la rue La Vérendrye. Il existe un endroit spécifique où les parents sont invités à déposer leurs enfants sur la 3<sup>e</sup> Avenue en bordure de rue près de l'entrée du service de garde. Un stationnement réservé pour le personnel se situe du côté est en face de l'école dont l'accès se fait par la rue Frontenac. Quant aux visiteurs, ils peuvent garer leur voiture dans les rues à proximité où le stationnement sur rue est possible.



Carte 2 : Plan d'implantation de l'école Saint-Sauveur

### 2.2.3 Parcours vers l'école

#### 3<sup>e</sup> Avenue

La 3<sup>e</sup> Avenue est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (Est-Ouest) dont la largeur est convenable compte tenu de ses aménagements. Un trottoir est présent des deux côtés de la rue. Le stationnement sur rue est permis dont une portion du côté nord en face de l'école qui est réservée pour le débarcadère des parents. Toutefois, il est défendu d'arrêter un véhicule dans la zone du passage piétonnier. Selon la direction, la signalisation n'est pas toujours respectée. Plusieurs parents empiètent sur le passage piéton lorsque le débarcadère est plein pour déposer les enfants et sur l'heure du dîner, la limite de 30 km/h dans la zone scolaire est dépassée.



La signalisation indique la zone scolaire avec une limitation de vitesse à 30 km/h entre le boulevard Lamaque et la rue de l'Académie. Le débit routier apparaît élevé en tout temps avec pointes aux heures d'arrivée et de départ des élèves, incluant l'heure du dîner. Beaucoup de parents et d'enfants traversent la 3<sup>e</sup> Avenue en face de l'école selon la direction et les membres du personnel, malgré la présence d'un brigadier scolaire au coin de la rue de l'Académie, et ce, même en hiver lorsqu'il y a des bancs de neige centraux.

La majorité des élèves doivent traverser la 3<sup>e</sup> Avenue au coin de la rue de l'Académie lorsqu'ils marchent ou arrivent en vélo. Il s'agit d'un parcours très utilisé.

#### Rue Frontenac et La Vérendrye

La rue Frontenac et la rue La Vérendrye sont le prolongement l'une de l'autre et adjacentes à l'école Saint-Sauveur. Cette rue à double sens comporte une voie dans chacune des directions (Nord-Sud) d'une grande largeur pour les aménagements actuels. Un trottoir est présent du côté est de la rue. Du côté ouest, longeant l'école, on retrouve le stationnement des employés. Le stationnement sur rue est également permis du côté est de la rue en tout temps. Le débit routier apparaît faible toute la journée : les autobus scolaires, les résidents de la rue Fisher et les livraisons au commerce BMR sont les principaux utilisateurs. La signalisation indique une zone scolaire avec une limitation de vitesse à 30 km/h à partir de la 3<sup>e</sup> Avenue jusqu'à la rue Fisher.



## 4<sup>e</sup> Avenue

La 4<sup>e</sup> Avenue est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (Est-Ouest) d'une largeur considérable. Il y a de larges trottoirs de chaque côté de la rue et le stationnement sur rue est permis des deux côtés. Le débit routier est élevé en tout temps, la majorité des élèves vivant à proximité (moins de 1,6 km) ont à traverser cette artère. Il existe deux endroits où la population peut traverser cette voie entre la 9<sup>e</sup> Rue et le boulevard Tétrault, au passage piéton avec brigadier scolaire au coin de la 10<sup>e</sup> Rue et depuis 2013 un nouveau passage piéton a été aménagé au coin de la 16<sup>e</sup> Rue. Toutefois, la vitesse des véhicules semble au-dessus de la limite de 50 km/h et les droits de passage des piétons sont peu respectés.

## Boulevard Lamaque

Le boulevard Lamaque est une voie de circulation simple à double sens dans l'axe nord-sud avec un terre-plein central. Depuis la fermeture d'accès à la 3<sup>e</sup> Avenue, la partie nord est moins utilisée par les automobiles outre pour le stationnement. Les enfants circulent dans les voies véhiculaires et sur le terre-plein central, mais très peu sur le trottoir qui n'est pas déneigé en hiver. Il est le principal parcours des écoliers. La partie au sud de la 3<sup>e</sup> Avenue possède un débit moyen, bien qu'elle soit un lien piétonnier principal vers la 3<sup>e</sup> Avenue pour le quartier au sud; peu d'élèves empruntent ce parcours comparativement à la portion nord. Le boulevard possède une largeur considérable, le stationnement sur rue (et en épi sur certaines parties) est permis de chaque côté de la rue. Un trottoir est également présent des deux côtés.

Les arbres matures situés dans le terre-plein central procurent de l'ombre et un décor enchanteur pour le plaisir des gens qui y circulent. De plus, le tronçon nord situé entre la 9<sup>e</sup> rue et la 3<sup>e</sup> Avenue fera d'ailleurs l'objet d'un réaménagement dans un avenir prochain où bien que la circulation en automobile soit permise, les transports actifs y seront favorisés.



## Rue Cadillac

La rue Cadillac est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (Nord-Sud). Elle possède une largeur convenable et constitue un tronçon de circulation au débit modéré en tout temps et dont la vitesse de circulation est de 50 km/h. Des trottoirs sont présents de chaque côté de la rue. Le stationnement sur rue est permis de chaque côté de la rue et il est très utilisé à cause de sa proximité avec le centre-ville. Il y a un passage piéton reliant le parc Desmarais à la rue La Vérendrye traversant la rue Cadillac. Toutefois, la dénivellation et la courbe réduisent la visibilité de la traverse pour les véhicules qui circulent assez rapidement.

## 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			
3 <sup>e</sup> Avenue	± 15 m	1 (E-O)		Élevé	Commercial et institutionnel	1, 3 et 5
Rue Frontenac et La Vérendrye	± 13,5 m	1 (N-S)		Faible	Résidentiel, institutionnel,	3, 5 et 6
4 <sup>e</sup> Avenue	± 16 m	1 (E-O)		Élevé	Commercial et résidentiel	1, 3 et 5
Boulevard Lamaque	± 22 m	1 (N-S) avec terreplein central		Faible (nord 3 <sup>e</sup> Ave.) modéré (sud 3 <sup>e</sup> Ave.)	Commercial et résidentiel	3 et 5
Rue Cadillac	± 13,5 m	1 (N-S)		Modéré	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 autobus

Rues	Aménagement piéton (trottoir)	Aménagement cyclable		Notes
		Structure (bandes, chaussée désignée, en site propre)	Sens de circulation (unique, double)	
3 <sup>e</sup> Avenue	2 m de chaque côté			5
Rue Frontenac et La Vérendrye	1,5 m côté est			5
4 <sup>e</sup> Avenue	2 m de chaque côté			3, 4, et 5
Boulevard Lamaque	1,2 m côté est			1, 2, 3, et 4
Rue Cadillac	1,5 m de chaque côté			3 et 5 <sup>1</sup>

Notes : 1- Trottoir séparé de la rue par rangée d'arbres ou bande gazonnée;  
 2- En mauvais état, risque de blessures;  
 3- Entrées charretières nombreuses;  
 4- Voie très large;  
 5- Trottoir déneigé <sup>1</sup> 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 Saint-Sauveur et de connaître les paramètres sur lesquels intervenir afin d'amorcer des changements au niveau des comportements en lien avec le mode de transport privilégié. Le présent portrait est basé sur les résultats du sondage rempli par les parents des élèves qui fut distribué dans les classes à l'hiver 2014.

Le sondage réalisé par Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue fut réparti à travers la population étudiante selon différents groupes d'âge variant de 5 à 12 ans. Le nombre de répondants, 34 au total, représente environ 15 % du nombre d'élèves de l'établissement. La présente section donne le portrait des habitudes de déplacements de ces 34 élèves de 5 à 12 ans.

### 2.3.1 Renseignements généraux sur les élèves sondés

L'âge moyen des élèves sondés est de 8 ans. La proportion de garçons est de 38 % comparativement à 62 % de filles. Il y a 64 % des répondants qui fréquentent le service de garde, une proportion plus grande que l'ensemble des élèves selon les données fournies par la direction de l'école ( $\pm 100/237$ ).

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

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

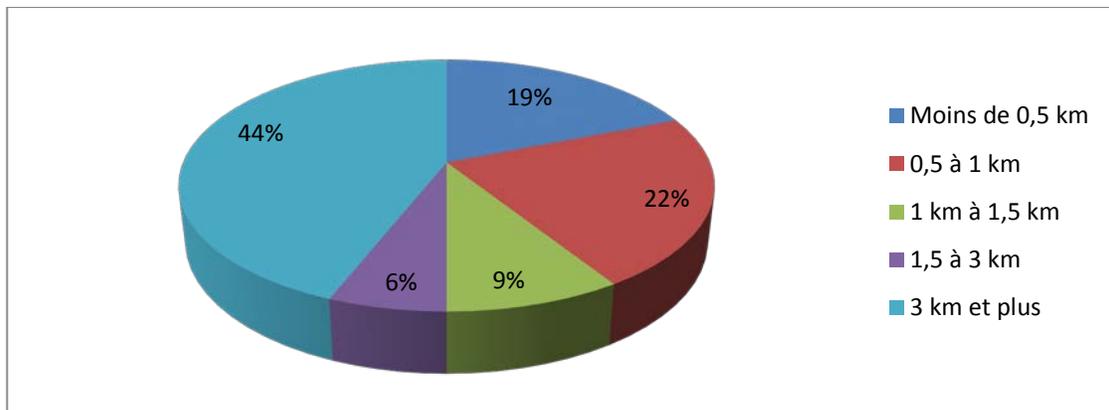


Figure 1 : Répartition des élèves selon la distance à parcourir entre l'école et la maison

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

Les distances de parcours sont variées. Selon le sondage, 44 % des répondants habitent à 3 km et plus de l'école. Il y a toutefois 50 % des élèves sondés qui résident à moins de 1,5 km, soit 19 % à moins de 0,5 km, 22 % entre 0,5 km et 1 km et 9 % entre 1 km et 1,5 km. Donc la moitié des répondants, à moins d'être au premier cycle, n'ont pas droit au transport scolaire.

Les déplacements de moins de 3 km sont les plus propices au transport actif pour les utilisateurs adultes (marche, vélo, patins à roulettes, etc.). Si on abaisse la distance des parcours à 1,5 km, puisque les utilisateurs âgés de 12 ans et moins, il demeure qu'environ 50 % des élèves habitent à une distance raisonnable pour considérer le transport actif pour se rendre à l'école selon les renseignements fournis par la commission scolaire.

### 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 2013-2014 a été réalisée.

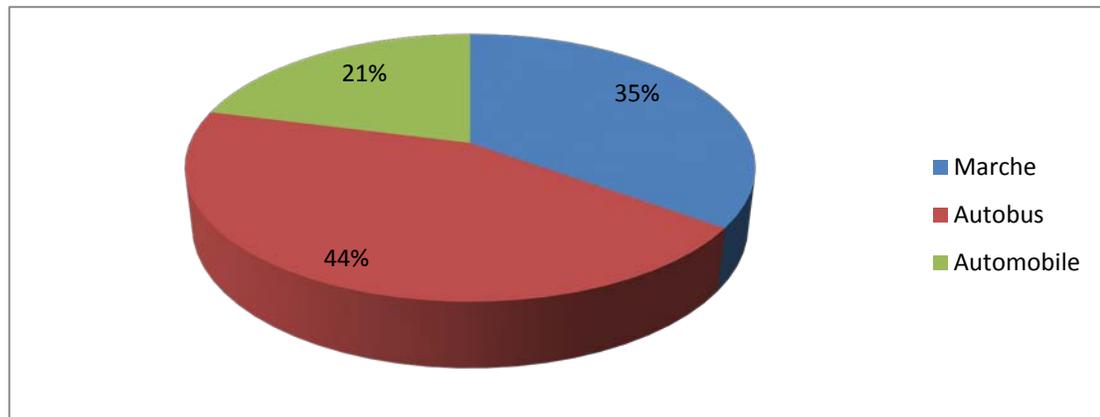


Figure 2 : Répartition des élèves selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre l'école et la maison au cours de l'année scolaire 2013-2014.

En général, les enfants se déplacent en autobus (44 %) durant l'année scolaire. Tandis que 35 % des élèves se rendent à l'école à pied et 21 % des élèves sont reconduit en automobile. Comme le transport scolaire est généralement offert aux enfants demeurant à une distance de 1,6 km ou plus de l'établissement scolaire (50 %), il n'en demeure pas moins que plusieurs d'entre eux sont conduits à l'école par leurs parents, environ 1 élève sur 5 parmi les répondants. Le vélo comme autre moyen de transport actif n'a pas été sélectionné dans ces sondages comme moyen de transport. Pourtant, selon les données de la direction, il n'y a que 20 élèves qui arrivent tôt et utilisent le service de garde le matin.

La totalité des élèves sondés possède un vélo, toutefois, aucun ne semble l'utiliser pour se rendre à l'école. Il est important de préciser que les conditions climatiques hivernales représentent une réalité 6 mois sur 10 dans la région et que le sondage fut distribué pendant la saison froide. Il est à noter que, lors de la marche de repérage au mois de mai, quelques élèves avaient choisi ce mode de transport malgré le froid.

### 2.3.4 Répartition modale des déplacements des parents

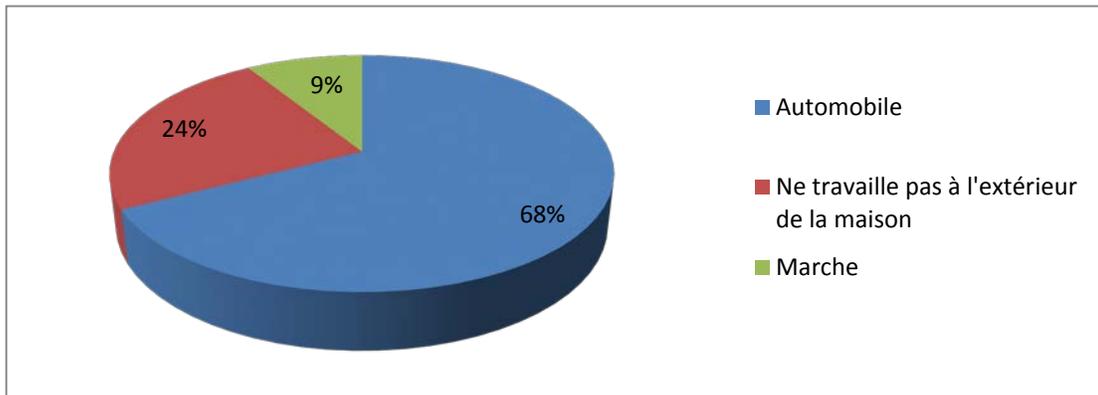


Figure 3 : Répartition des parents selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre le travail et la maison au cours de l'année scolaire 2013-2014.

La majorité des parents se déplace en voiture pour se rendre au travail lorsque ce dernier est à l'extérieur de la maison, soit 68 % d'entre eux. Il est possible de supposer que plusieurs d'entre eux déposent leurs enfants à l'école en voiture sur le chemin du travail puisque 21 % des élèves répondants au sondage se rendent à l'école par ce moyen de transport. Il y a 9 % des parents qui marchent pour se rendre au travail, tandis que 24 % travaillent à la maison.

La proximité des services dans le quartier où se situe l'école et les familles la fréquentant offre plus de choix dans les modes de déplacement que d'autres secteurs dans la Ville de Val-d'Or.

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

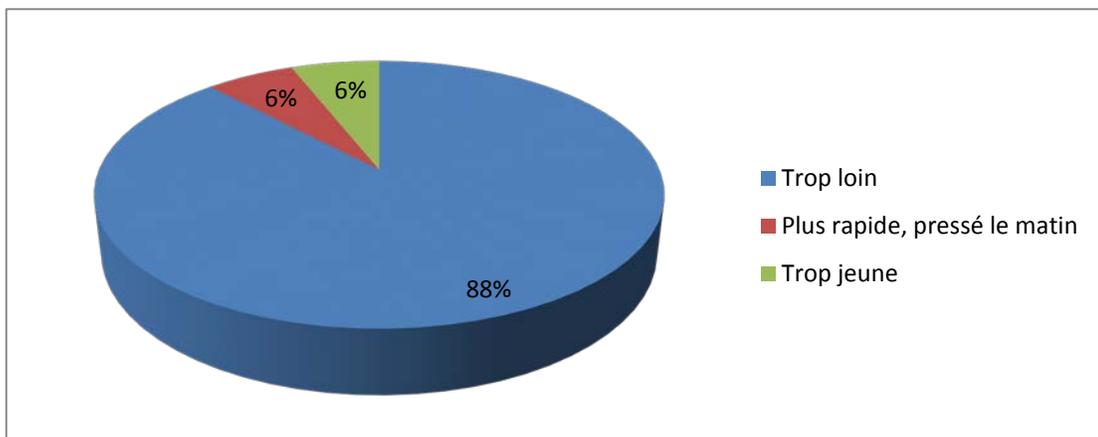


Figure 4 : Raisons invoquées par les parents quant au choix de transport de leurs enfants.

Pour les parents sondés dont les enfants se rendent à l'école généralement en voiture (24/34), la principale raison est que l'école est située trop loin (88 %). Pourtant, selon les répondants, 50 % résident à moins de 1,5 km donc, ils n'ont pas accès au transport scolaire. Les autres réponses ont été les suivantes :

Le parent considère que son enfant est trop jeune pour se rendre à l'école par lui-même;  
La voiture est plus rapide pour arriver à l'heure;

Aucun des répondants n'a évoqué de ne pas avoir d'amis, d'avoir peur (crainte de l'enfant ou des parents), que la circulation est trop élevée ou que l'enfant ne veut pas marcher comme principale raison du pourquoi le transport motorisé est favorisé comparativement au transport actif.

Les conditions d'hiver : neige, glace, température froide, visibilité réduite, 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 de mode de déplacement.

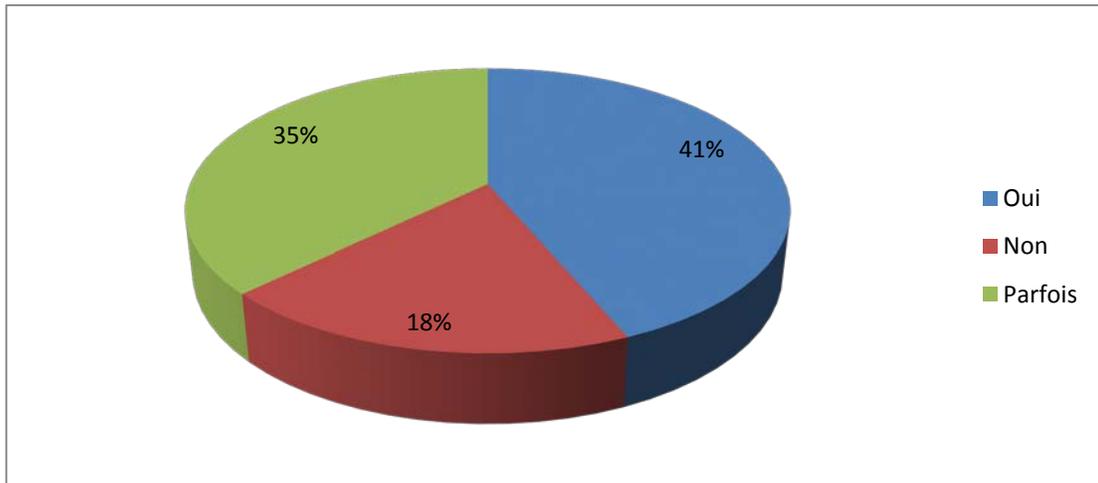


Figure 5 : Répartition des parents considérant les conditions hivernales comme un obstacle au transport actif entre l'école et la maison.

Il semble que beaucoup de parents, entre 41 % et 76 %, 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 :

- « Avoir un meilleur déneigement (manque d'espace entre les piétons et les voitures) »;
- « Avoir plus de brigadiers »;
- « Faire attention aux heures de déneigement »;
- « Mieux identifier les traverses piétonnières »;
- « Mettre plus de sel ou de sable ».

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

Dans les répondants au sondage, environ 12 se déplacent généralement à pied, ou à vélo pour aller à l'école sur une base régulière.

Des 22 élèves qui utilisent un moyen motorisé pour se rendre à l'école, il y a 15 répondants à la question dont 6, seraient intéressés à différents niveaux que leurs enfants utilisent le transport actif plus souvent si le trajet était mieux aménagé, quel que soit le moyen, la marche, le vélo ou les deux. Il y a 4 répondants qui ont indiqué être peu intéressés et 5 qui ne démontrent aucun intérêt au transport actif de leurs enfants.

Il faut noter que les élèves qui résident au nord du boulevard Tétrault qui est également la voie de contournement de la route 117, une route au débit et à vitesse élevée comportant également du transport lourd, représentent environ 50 % de la population scolaire. Ils auraient, s'ils se déplaçaient en transport actif, à franchir cette barrière humaine aux déplacements qui apparaît comme un obstacle plus grand que celui de la distance.

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

L'école Saint-Sauveur est en partie une école de quartier avec la moitié de ses écoliers vivant à proximité de l'école et un second bassin d'élèves habitant dans un quartier périphérique séparé de la ville par un quartier industriel et la route transcanadienne et quelques autres écoliers dispersés à travers la ville fréquentant les classes spécialisées. Près de la moitié des écoliers peuvent bénéficier du transport scolaire selon les données fournies par la commission scolaire et la direction. Il n'en demeure pas moins qu'environ 50 % de la population scolaire demeure assurément assez près de leur établissement scolaire pour utiliser le transport actif comme la marche et le vélo, ce qui serait déjà le cas de certains selon les données récoltées.

Les rues aux abords de l'école sont des voies dont la circulation est assez variée (faible à élevée). Toutefois, à l'arrivée des élèves le matin, il devient problématique de circuler, car plusieurs élèves sont déposés par leurs parents. L'addition du trafic quotidien des citoyens qui circulent ou se rendent sur leur lieu de travail et des déplacements des parents qui viennent reconduire leurs enfants crée des conflits entre les usagers de la rue et le non-respect de la réglementation. 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 comme une préoccupation pour l'école Saint-Sauveur.

Une suggestion pour ces parents qui vont reconduire et chercher leurs enfants en voiture au service de garde pourrait être de stationner la voiture à une certaine distance de l'école. Ainsi, les enfants auraient à marcher cette distance, matin et soir, ils bénéficieraient alors des avantages du transport actif. 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 le système de santé, entre autres.

Selon les résultats du sondage, quelques 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 aménagé. Seulement le tiers des parents sont moins intéressés, probablement dans les cas où la résidence familiale se situe de l'autre côté du boulevard Tétrault comme c'est le cas pour plusieurs élèves fréquentant l'établissement Saint-Sauveur. Cette donnée indique que les parents sont motivés à faire faire des déplacements actifs à leurs enfants lorsque ceux-ci sont sécuritaires. Comme cela a été mentionné plus tôt, des travaux sur le boulevard Lamaque sont prévus et les nouveaux aménagements favoriseront les déplacements actifs pour l'ensemble des citoyens, mais particulièrement les résidents du secteur. Une augmentation potentielle est donc probable si certaines interventions améliorant la sécurité sur le chemin de l'école sont faites.

## 4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF

### 4.1 Inventaire des mesures d'intervention

La marche de repérage et les résultats des sondages reflètent la réalité des déplacements des écoliers et permettent d'évaluer les aménagements favorables et les obstacles au transport actif aux abords de l'école. Les sondages et la marche ont été réalisés à l'hiver et au printemps 2014. Les participants à la marche sont, entre autres : la direction et les enseignants de l'école, MLS et Associés, architectes inc., Loisir et Sport Abitibi-Témiscamingue, la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois, le Centre de santé et des services sociaux de la Vallée-de-l'Or et la Sûreté du Québec. 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 Saint-Sauveur sont en général favorables aux déplacements à pied et à vélo. Voici les mesures déjà en place qui sont jugées sécuritaires par la population scolaire et favorisent le transport actif vers l'école.

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

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

**Fiche 3 : Projet pilote de corridors scolaires à l'école Notre-Dame-de-Fatima**



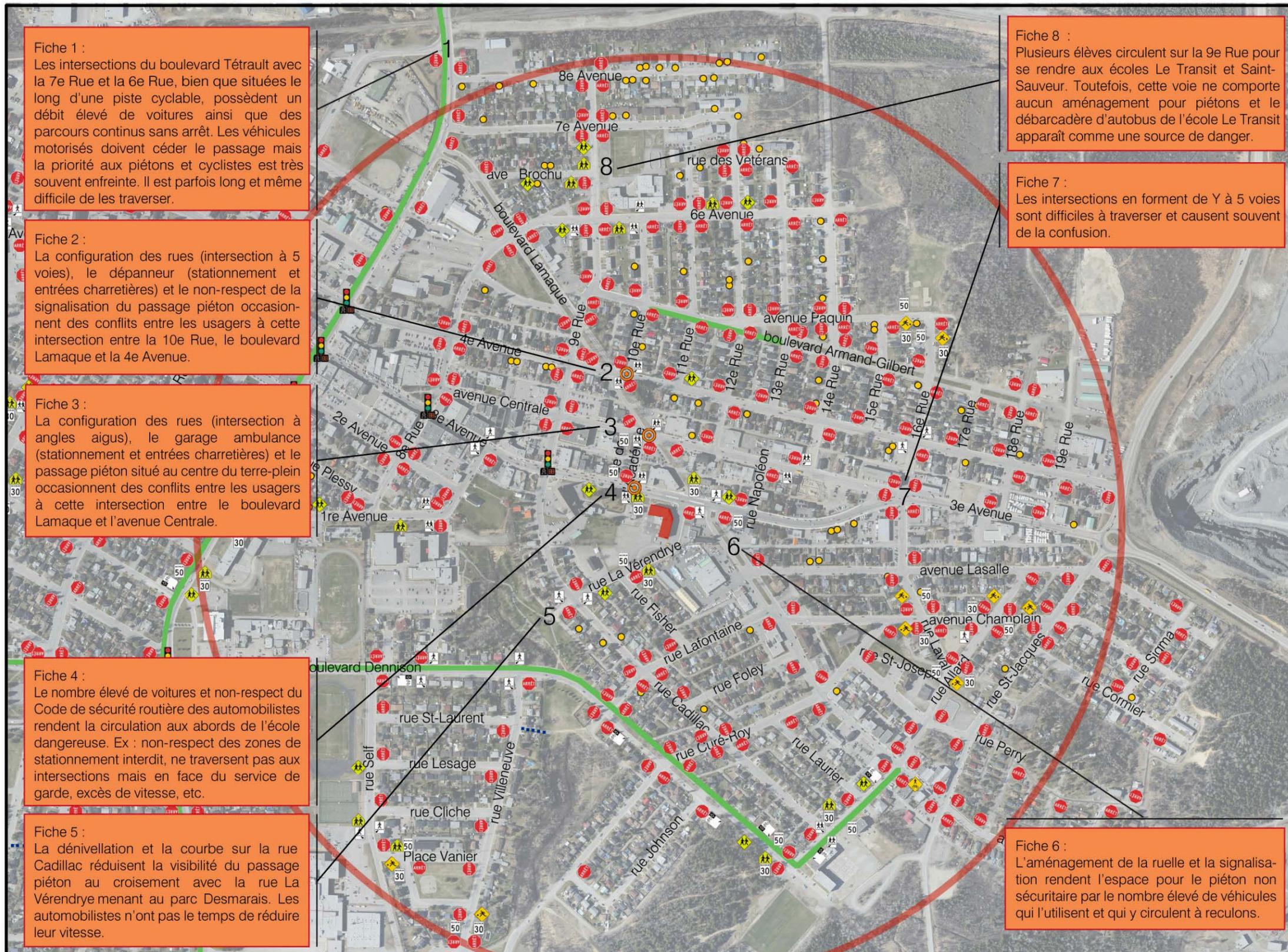
**Intervention :** Un comité formé par la Ville de Val-d'Or et la Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois ont implanté un projet pilote de corridors scolaires pour l'école Notre-Dame-de-Fatima. Les interventions comprenaient le marquage au sol des corridors par de gros cercles bleus, des affiches « passage 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.

**Acteurs concernés :** Municipalité  
Commission scolaire

**Réalisation :** 2007-2008

#### 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 Saint-Sauveur.



**Fiche 1 :**  
 Les intersections du boulevard Tétrault avec la 7e Rue et la 6e Rue, bien que situées le long d'une piste cyclable, possèdent un débit élevé de voitures ainsi que des parcours continus sans arrêt. Les véhicules motorisés doivent céder le passage mais la priorité aux piétons et cyclistes est très souvent enfreinte. Il est parfois long et même difficile de les traverser.

**Fiche 2 :**  
 La configuration des rues (intersection à 5 voies), le dépanneur (stationnement et entrées charretières) et le non-respect de la signalisation du passage piéton occasionnent des conflits entre les usagers à cette intersection entre la 10e Rue, le boulevard Lamaque et la 4e Avenue.

**Fiche 3 :**  
 La configuration des rues (intersection à angles aigus), le garage ambulance (stationnement et entrées charretières) et le passage piéton situé au centre du terre-plein occasionnent des conflits entre les usagers à cette intersection entre le boulevard Lamaque et l'avenue Centrale.

**Fiche 4 :**  
 Le nombre élevé de voitures et non-respect du Code de sécurité routière des automobilistes rendent la circulation aux abords de l'école dangereuse. Ex : non-respect des zones de stationnement interdit, ne traversent pas aux intersections mais en face du service de garde, excès de vitesse, etc.

**Fiche 5 :**  
 La dénivellation et la courbe sur la rue Cadillac réduisent la visibilité du passage piéton au croisement avec la rue La Vérendrye menant au parc Desmarais. Les automobilistes n'ont pas le temps de réduire leur vitesse.

**Fiche 8 :**  
 Plusieurs élèves circulent sur la 9e Rue pour se rendre aux écoles Le Transit et Saint-Sauveur. Toutefois, cette voie ne comporte aucun aménagement pour piétons et le débarcadère d'autobus de l'école Le Transit apparaît comme une source de danger.

**Fiche 7 :**  
 Les intersections en forme de Y à 5 voies sont difficiles à traverser et causent souvent de la confusion.

**Fiche 6 :**  
 L'aménagement de la ruelle et la signalisation rendent l'espace pour le piéton non sécuritaire par le nombre élevé de véhicules qui l'utilisent et qui y circulent à reculons.

### Identification des obstacles autour de l'école Saint-Sauveur

- 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
- 



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  
 Juin 2014

<b>Fiche 1 : Intersections de la 7<sup>e</sup> Rue et 6<sup>e</sup> Rue ainsi que celle du boulevard Jean-Jacques Cossette et Tétrault</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Risque de conflit élevé entre les piétons/cyclistes et automobilistes aux heures de pointe à cause du débit élevé, de la vitesse, du transport lourd et de la signalisation de céder le passage qui n'est pas respectée. Il est parfois long et difficile de traverser ces intersections.</p>
	<p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité; 3-Police.</p>
	<p><b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser la municipalité et le service de police de la situation. Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer régulièrement les parents et élèves des parcours et comportements sécuritaires pour se rendre à l'école; 2-Améliorer les aménagements et la signalisation favorisant la visibilité des passages; 3-Augmenter la surveillance et faire appliquer les règlements à tous les usagers.</p>
	<p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : 1 et 3 Moyen/long terme : 2, selon la réfection de la rue pour les aménagements et priorités.</p>

<b>Fiche 2 : Intersection du boulevard Lamaque, 4<sup>e</sup> Avenue et 10<sup>e</sup> Rue et stationnement Épicerie Pierret</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> La configuration de l'intersection en étoile ou Y apparaît problématique et l'angle de vision n'est pas favorable de tous les côtés. À cela s'ajoute l'achalandage de l'épicerie Pierret possédant du stationnement sur les trois rues, donc plusieurs entrées charretières et des véhicules circulant à reculons. Il y a confusion au niveau des priorités et la visibilité est réduite tant pour les automobilistes que pour les piétons. Bien qu'il y ait un passage piétonnier et un brigadier scolaire, la signalisation est peu respectée.</p>
	<p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité; 3-Police.</p>
	<p><b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser la municipalité, le propriétaire et le service de police de la situation. Déterminer par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité les mesures à adopter. Informer les enseignants, parents et écoliers des trajets et comportements sécuritaires à adopter pour se rendre à l'école; 2-Améliorer les aménagements et la signalisation favorisant la visibilité du passage ainsi que les éléments qui réduisent la largeur des entrées charretières; 3-Augmenter la surveillance et faire appliquer les règlements à tous les usagers.</p>
	<p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : 1 et 3 Moyen terme (2015-2020) : 2</p>

<b>Fiche 3 : Traverse piétonnière et conflits entre usagers sur le boulevard Lamaque</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> La configuration de l'intersection apparaît problématique, car l'angle de vision n'est pas favorable de tous les côtés. À cela s'ajoute le va-et-vient du garage ambulance dont l'entrée charretière est large et des véhicules circulent rapidement. Comme le passage piéton se situe au centre du boulevard Lamaque et que le trottoir est en mauvais état et non déneigé, les enfants circulent dans la voie véhiculaire ou sur le terre-plein.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser la municipalité de la situation. Déterminer, par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité, les mesures à adopter. Informer les enseignants, parents et écoliers des trajets et comportements sécuritaires à adopter pour se rendre à l'école; 2-Améliorer les aménagements piétonniers menant à la traverse ainsi que les éléments qui réduisent la largeur des entrées charretières.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne-hiver 2014) : 1 Moyen terme (2015-2020) : 2, réfection Lamaque</p>

<b>Fiche 4 : Les zones réservées à la traverse piétonnière et au débarcadère des parents ne sont pas respectées</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Risque de conflit élevé entre les piétons et automobilistes aux heures de pointe puisque les parents utilisant le débarcadère empiètent sur la zone réservée au passage piéton ou se stationnent en double à cause du trop grand achalandage et ceux qui déposent leurs enfants du côté nord traversent au milieu de la rue et non au passage réservé.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité; 3-Service de police.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser la municipalité et le service de police de la situation. Informer régulièrement les parents et élèves des limites du débarcadère et des comportements sécuritaires aux abords de l'école; 2-Prévoir les aménagements afin de créer une limite claire entre les zones réservées au débarcadère des parents et assurer la sécurité des piétons qui traverse la rue. Effectuer les aménagements requis, si nécessaire; 3-Augmenter la surveillance et faire appliquer les règlements à tous les usagers.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : 1 et 3 Moyen/long terme : 2, selon la réfection de la rue pour les aménagements</p>

<b>Fiche 5 : Visibilité au passage piéton, rue Cadillac</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Le passage piéton existant n'est visible qu'à une courte distance étant donné la configuration de la rue Cadillac (courbe et dénivellation) pour les voitures circulant en direction sud. Les véhicules ont tendance à ne pas s'arrêter.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité; 2-École et Commission scolaire; 3-Police.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Prévoir des aménagements et/ou la signalisation afin d'accroître la visibilité du passage pour la sécurité des utilisateurs; 2-Aviser la municipalité et le service de police de la situation; 3-Augmenter la surveillance et faire appliquer les règlements.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : 2 et 3 Moyen terme (2015-2018) : 1</p>

<b>Fiche 6 : Aménagements favorisant la voiture sur le parcours piéton sur le boulevard Lamaque</b>	
 	<p><b>Enjeux :</b> La ruelle entre la rue LaSalle et la 3<sup>e</sup> Avenue qui aboutit sur le boulevard Lamaque n'a pas de signalisation et il y a passablement de circulation dans celle-ci. La configuration du stationnement a toutefois été refaite ainsi que le trottoir, améliorant la sécurité sur ce dernier et en réduisant la largeur de l'entrée charretière.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer les enseignants, parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école; 2-Améliorer la signalisation dans la ruelle.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : 1 et 2</p>

<b>Fiche 7 : Intersection en Y de la 3<sup>e</sup> Avenue, l'avenue centrale et 16<sup>e</sup> Rue</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> La configuration de l'intersection en étoile ou Y apparaît problématique; il est parfois nécessaire de traverser deux rues en même temps, ce qui représente une très longue distance pour de jeunes enfants. À cela s'ajoute l'achalandage, les commerces adjacents, donc plusieurs entrées charretières et des véhicules circulant à reculons. Il y a confusion au niveau des priorités tant pour les automobilistes que pour les piétons.</p>
	<p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser la municipalité de la situation. Déterminer pour l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité les mesures à adopter. Informer les enseignants, parents et écoliers des trajets et comportements sécuritaires à adopter pour se rendre à l'école; 2-Revoir la configuration de l'intersection ainsi que les éléments qui réduisent la largeur des entrées charretières.</p>
	<p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne-hiver 2014) : 1 et 2, signalisation Moyen/long terme : 2, selon la réfection de la rue pour les aménagements.</p>

<b>Fiche 8 : Aménagement piéton inexistant sur la 9<sup>e</sup> Rue dans une zone scolaire (Le Transit)</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Bien que situé dans une zone scolaire traversée par plusieurs élèves allant à l'école Saint-Sauveur et par les élèves de l'école Le Transit, le tronçon de la 9<sup>e</sup> Rue entre la 7<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> Avenue ne comporte aucun aménagement pour les piétons. De plus, le débarcadère d'autobus et la circulation au début et à la fin des classes sont importants.</p>
	<p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Écoles et Commission scolaire ; 2-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Valider auprès de l'école secondaire Le Transit les intentions et priorités en matière de sécurité aux abords de l'école. Aviser la municipalité de la situation. Déterminer par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité les mesures à adopter. Informer les parents et écoliers des trajets et comportements sécuritaires à adopter pour se rendre à l'école; 2-Prévoir les aménagements pour piétons dans le secteur, si requis.</p>
	<p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : Moyen/long terme : 2, selon la réfection de la rue et autres priorités pour les aménagements.</p>

**Fiche 9 : Déneigement des rues et trottoirs**



**Enjeux :**

Les parents ont fait part de craintes par rapport au déneigement en particulier aux heures de déneigement et l'espace sur les trottoirs.

**Acteurs concernés :**

1-Municipalité<sup>2</sup>;  
2-École et Commission scolaire.

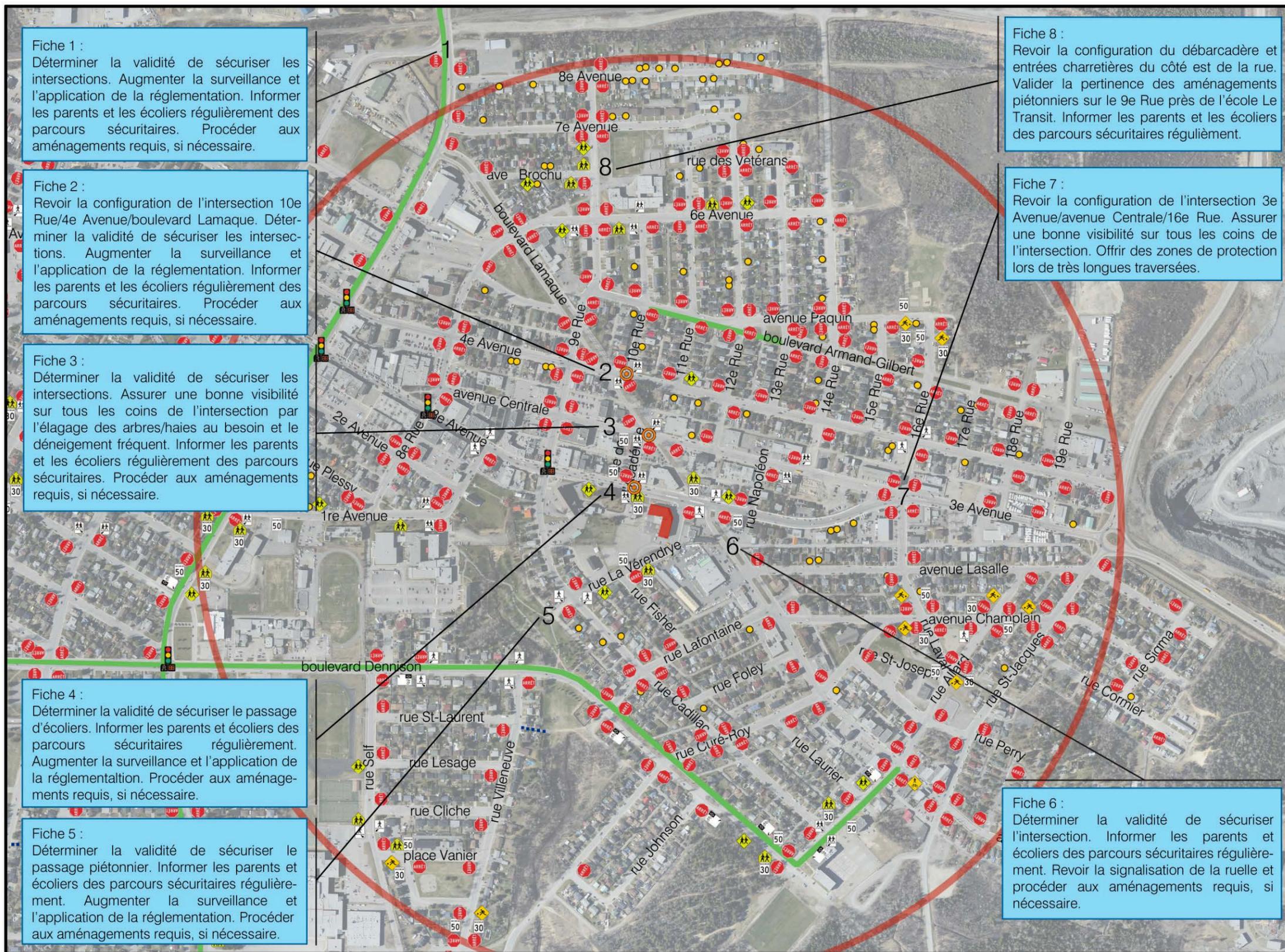
**Piste de solutions :**

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.

**Échéancier :**

Court terme (automne-hiver 2014-2015) : 1 et 2

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



**Fiche 1 :**  
Déterminer la validité de sécuriser les intersections. Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation. Informer les parents et les écoliers régulièrement des parcours sécuritaires. Procéder aux aménagements requis, si nécessaire.

**Fiche 2 :**  
Revoir la configuration de l'intersection 10e Rue/4e Avenue/boulevard Lamaque. Déterminer la validité de sécuriser les intersections. Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation. Informer les parents et les écoliers régulièrement des parcours sécuritaires. Procéder aux aménagements requis, si nécessaire.

**Fiche 3 :**  
Déterminer la validité de sécuriser les intersections. Assurer une bonne visibilité sur tous les coins de l'intersection par l'élagage des arbres/haies au besoin et le déneigement fréquent. Informer les parents et les écoliers régulièrement des parcours sécuritaires. Procéder aux aménagements requis, si nécessaire.

**Fiche 4 :**  
Déterminer la validité de sécuriser le passage d'écoliers. Informer les parents et écoliers des parcours sécuritaires régulièrement. Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation. Procéder aux aménagements requis, si nécessaire.

**Fiche 5 :**  
Déterminer la validité de sécuriser le passage piétonnier. Informer les parents et écoliers des parcours sécuritaires régulièrement. Augmenter la surveillance et l'application de la réglementation. Procéder aux aménagements requis, si nécessaire.

**Fiche 8 :**  
Revoir la configuration du débarcadère et entrées charretières du côté est de la rue. Valider la pertinence des aménagements piétonniers sur le 9e Rue près de l'école Le Transit. Informer les parents et les écoliers des parcours sécuritaires régulièrement.

**Fiche 7 :**  
Revoir la configuration de l'intersection 3e Avenue/avenue Centrale/16e Rue. Assurer une bonne visibilité sur tous les coins de l'intersection. Offrir des zones de protection lors de très longues traversées.

**Fiche 6 :**  
Déterminer la validité de sécuriser l'intersection. Informer les parents et écoliers des parcours sécuritaires régulièrement. Revoir la signalisation de la ruelle et procéder aux aménagements requis, si nécessaire.

### Recommandations autour de l'école Saint-Sauveur

#### Légende

- Répartition des élèves
  - Réseau cyclable
  - École
  - Brigadier scolaire
  - Signalisation:**
  - Arrêt
  - Approche d'une zone scolaire
  - Zone scolaire
  - Zone parc
  - Passage pour piétons
  - Passage pour cyclistes
  - Limite de vitesse maximum 30
  - Limite de vitesse maximum 50
  - Accès interdit
  - Cédez le passage
  - Stat. interdit / Débarcadère autobus
  - Feu de circulation
  - Feu piéton
  - Fin de la voie
  - Bande réservée aux cyclistes
  - Bande réservée aux piétons
  - Chaussée partagée
  - Ruelles/sentiers piétonniers
- 0 25 50 100 200 250m



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 : Carline Morneau, MSc.DU  
Juin 2014

#### 4.1.3 Initiatives et options d'encouragement

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

Les mesures présentées ci-dessous sont des exemples pouvant être appliqués le long des parcours menant à l'école Saint-Sauveur 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 sécuritaire et lui permettre de se déplacer 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 Saint-Sauveur laisse croire que celle-ci possède le potentiel pour mettre en place un ou plusieurs corridors scolaires. Le boulevard Lamaque est le parcours principal menant à l'école où un nombre important d'élèves circulent le matin, le midi et à la fin des classes. La 9<sup>e</sup> Rue semble aussi un corridor fréquenté par les élèves de l'école Saint-Sauveur, mais également par les étudiants du secondaire de l'école Le Transit.

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.

La signalisation et la nouvelle limite de vitesse à l'intérieur de la zone scolaire sont un premier pas vers cet objectif. Toutefois, tel qu'il est décrit dans le *Troisième rapport de recommandations; Pour des routes de plus en plus sécuritaires* (p.33), pour qu'une limite de vitesse réduite (signalisation) influence le comportement des conducteurs, **l'aménagement doit être cohérent avec celle-ci**. Lorsque signalisation et aménagement divergent, cela nuit à la crédibilité de la signalisation et la réaction des conducteurs est plus influencée par l'environnement que par un simple panneau (p.15 *Guide de détermination des limites de vitesse*). La distance sur laquelle sont identifiées les zones de vitesse réduite doit également être significative pour recevoir l'adhésion des usagers et être respectée (voir tableau p.31 *Guide de détermination des limites de vitesse*).

## Mise en place d'un pédibus ou vélobus

L'analyse de la répartition des élèves de l'école Saint-Sauveur 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 manière 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 Saint-Sauveur, tous les élèves ayant répondu au sondage possèdent un vélo et quelques-uns l'utilisent pour se rendre à l'école. L'implantation d'un vélobus pourrait permettre d'augmenter la proportion d'élèves qui utilisent ce mode de transport, entre autres les plus petits. Cette pratique permettrait également d'assurer et d'enseigner une pratique sécuritaire du vélo.

Les élèves les plus âgés 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 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, autour de l'école Saint-Sauveur, il n'y a pas de parcours réservé pour les cyclistes. 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. Afin d'accroître le nombre d'élèves qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école, il serait essentiel d'intégrer des parcours dédiés aux cyclistes près de l'école ou sur les voies principalement empruntées par les écoliers.

Le projet de réaménagement du boulevard Lamaque semble une belle occasion en ce sens. Il y a également la rue La Vérendrye entre le parc Desmarais et l'école qui pourrait accueillir des aménagements réservés pour le vélo, tel que discuté plus tôt.

Les bandes cyclables unidirectionnelles situées entre une voie de circulation et une voie de stationnement sont adaptées aux déplacements actifs de la population en général ou d'enfants accompagnés d'un adulte. Ils correspondent moins au besoin de sécurité des enfants d'âge primaire, mais également aux regroupements d'écoliers qui peuvent se produire dans la situation qui nous préoccupe lors de l'allée et du retour de l'école. Il apparaît donc important de considérer l'intégration d'un parcours cyclable en site propre (limite physique entre les usagers) comme une option dans l'amélioration des trajets entre l'école et la maison pour les élèves fréquentant cet établissement. Lorsque les enfants et leurs parents ne ressentent pas un sentiment de sécurité par rapport à la pratique du vélo, il a été noté que les règles d'usages ne sont pas respectées, par exemple : circuler sur le trottoir en vélo, rouler dans la direction inverse au trafic, etc.

Dans certaines villes québécoises, américaines et européennes, des trottoirs très larges permettant aux cyclistes et aux piétons de partager le même parcours dans les zones scolaires ou touristiques, cette solution apparaît également possible et sécuritaire.



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

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

## 5.0 CONCLUSION

Le plan de déplacements de l'école Saint-Sauveur 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, sont des sources d'inquiétude pour les parents.

Les recommandations proposées sont des pistes de solutions que les différents acteurs doivent considérer afin de rendre l'environnement physique aux abords de l'école et sur le trajet entre la maison et l'école le plus sécuritaire possible. Il existe plusieurs manières différentes de résoudre ces obstacles en tenant compte des objectifs à court, moyen ou long terme. Toutefois, il est important que des analyses approfondies soient faites sur le terrain afin de déterminer la solution la plus efficace en lien avec la ou les sources de danger existantes. Certaines interventions peuvent être testées par des aménagements temporaires avant de faire l'objet de travaux de réaménagements permanents souvent coûteux. Par exemple, faire une avancée de trottoir en bloc de béton sur la chaussée existante ou installer des bacs à fleurs entre la chaussée et le trottoir, etc. Il apparaît aussi important de déterminer les priorités d'interventions principalement en termes d'aménagement urbain.

Les activités d'information et de sensibilisation auprès des parents, élèves, enseignants, 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 commence 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 de différents acteurs du milieu scolaire, policier, municipal et communautaire. Plusieurs organismes voués à cette cause peuvent soutenir les établissements scolaires dans cette voie, notamment les partenaires mentionnés dans le présent rapport. Il semble d'autant plus intéressant de poursuivre les démarches puisque selon le sondage, le milieu (parents et enfants) semble motivé à intégrer le transport actif dans sa routine favorisant sa consolidation, voire l'augmentation de cette pratique.

## 6.0 RÉFÉRENCES

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

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

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

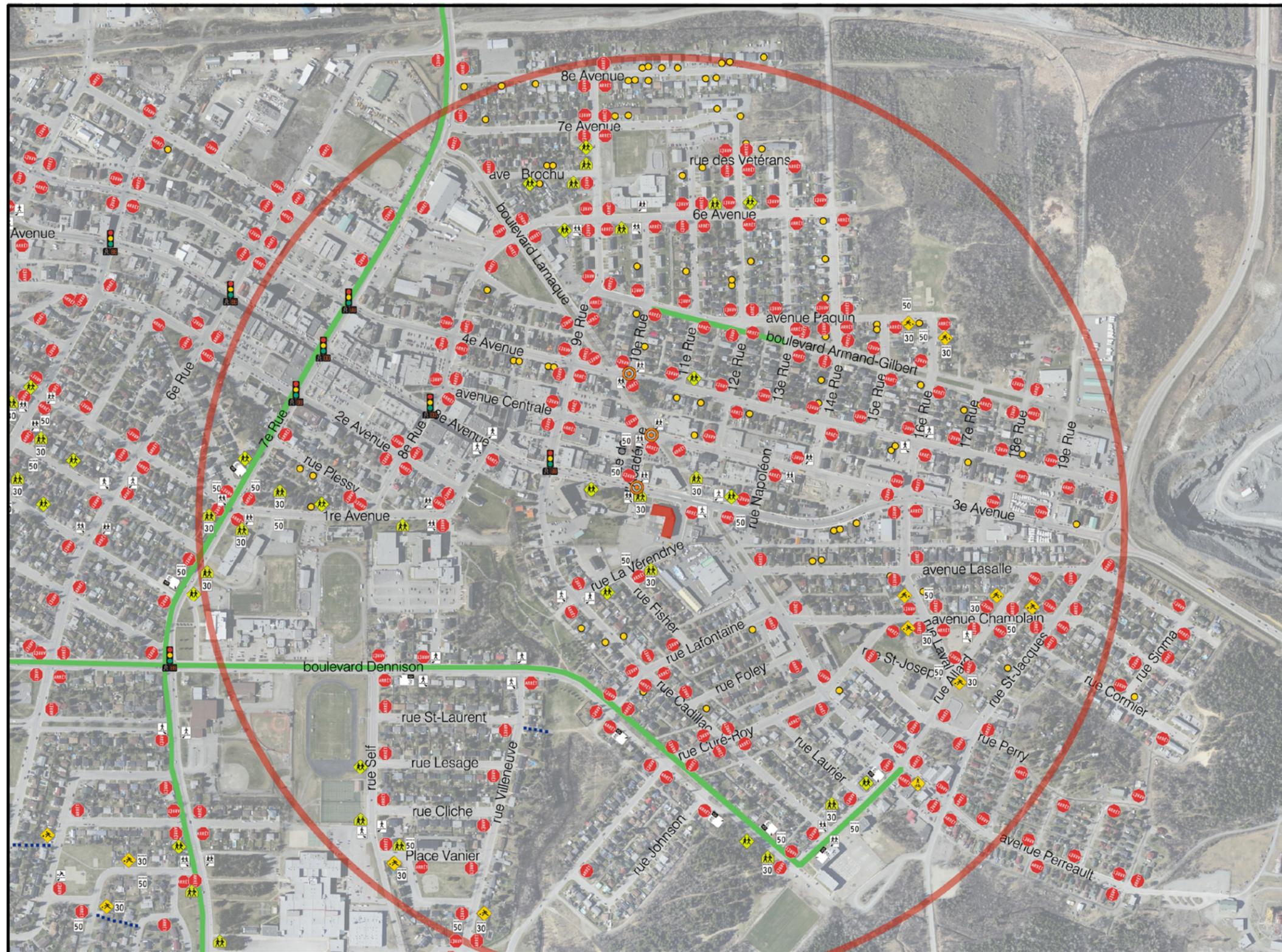
Ministère du Transport du Québec (2013) *Troisième rapport de recommandations – Pour des routes de plus en plus sécuritaires*, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 59 p.

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

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

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

CARTE SIGNALISATION – ÉTAT DE LA SITUATION ACTUELLE



État de la signalisation autour de l'école Saint-Sauveur

Légende

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

Signalisation:

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



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

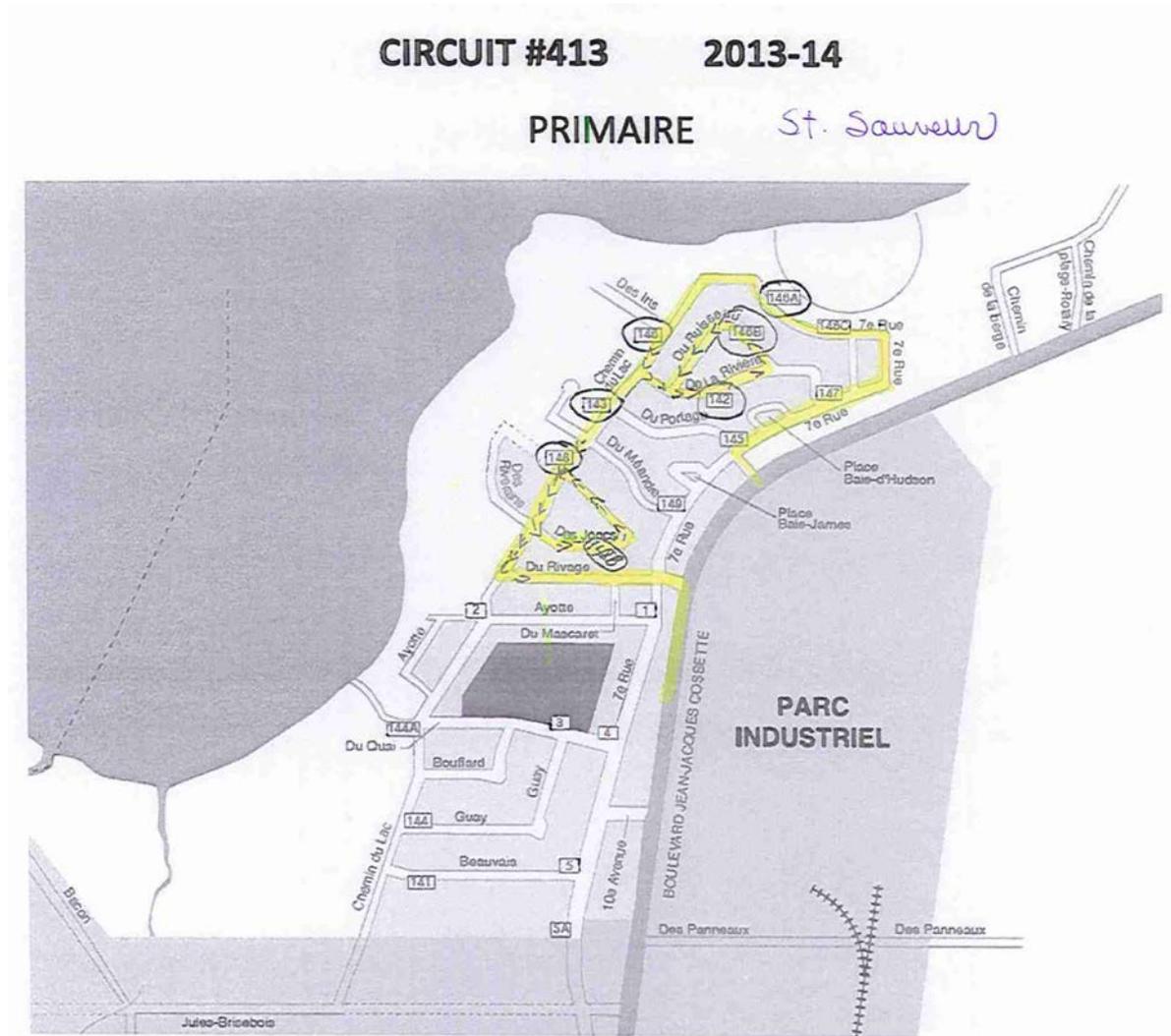
Source: Ville de Val-d'Or—ministère des Ressources naturelles et de la Faune (Photocartotheque Québécoise), Orthophotographies 2012 au 1 : 20 000

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



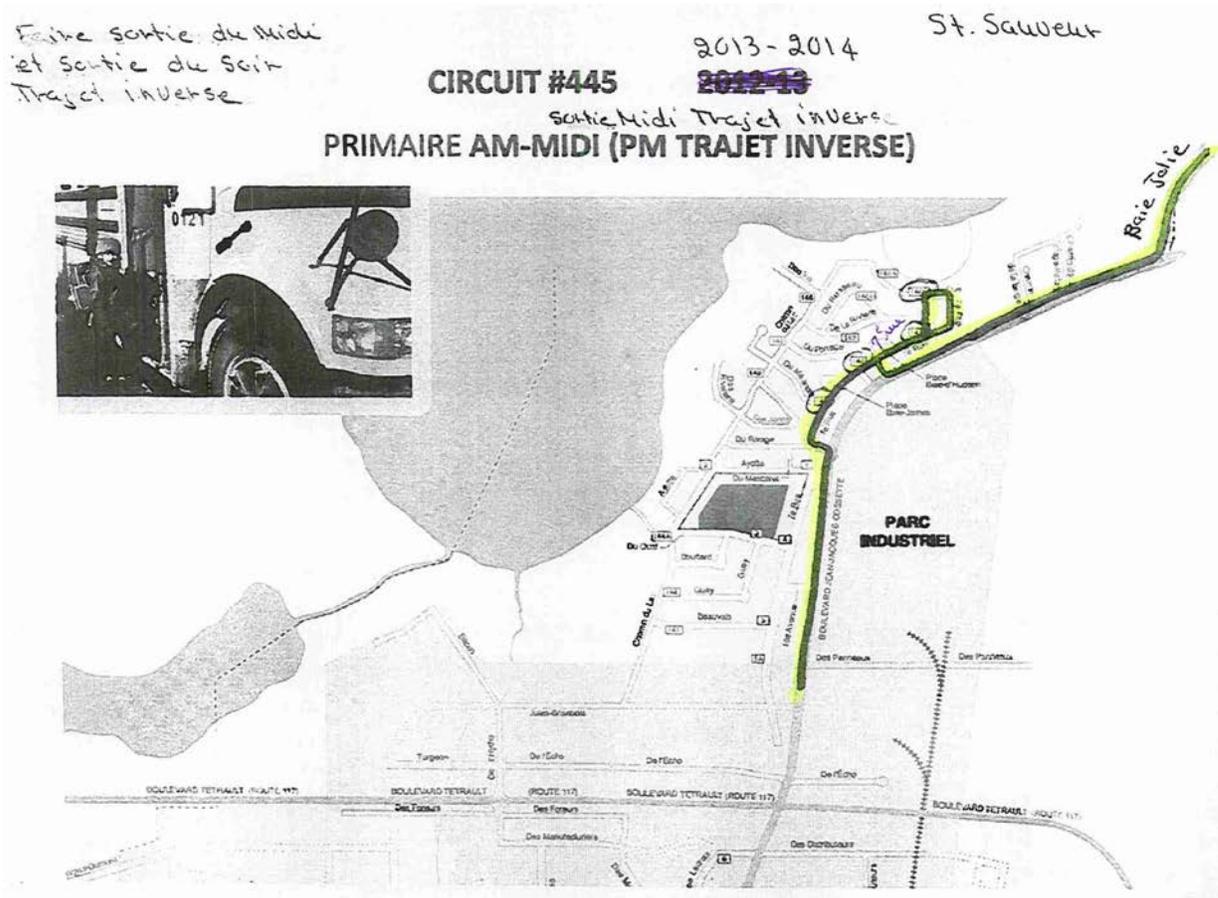
# TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES

Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois  
École Saint-Sauveur  
Trajet 413



# TRAJET DES AUTOBUS SCOLAIRES

Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois  
École Saint-Sauveur  
Trajet 445



## RAPPORT D'EXPERTISE DE STATIONNEMENTS DE VÉLOS

### SOMMAIRE DU RAPPORT DE VISITE

École Saint-Sauveur

---

---

Adresse :	451, 3 <sup>e</sup> Avenue, Val-d'Or
Contact :	Marc Lefebvre, directeur
Nombre d'élèves :	237
Nombres d'employés :	46
Date de la visite :	5 mai 2014, 9 h 30

---

---

#### Sommaire :

Nombre de places lors de la visite :	Il y a 1 stationnement de vélos avec 1 support d'une capacité de 23 places. Il est situé à l'extérieur de la cour d'école longeant la clôture face à la 3 <sup>e</sup> Avenue. Le positionnement du support permet l'utilisation de toutes les places.
Nombre recommandé de places :	Entre 13 et 53 (1 place par groupe de 5 à 20 élèves et 1 place par groupe de 10 à 40 employés).
Résumé des recommandations :	Le nombre de places disponibles est suffisant selon les recommandations de Vélo Québec et de la direction. Le support existant est de type râtelier et en bon état. Toutefois, il serait bien de diversifier les emplacements pour répondre aux différents besoins des cyclistes (écoliers et personnel) et de leur lieu de résidence différent.

---

---

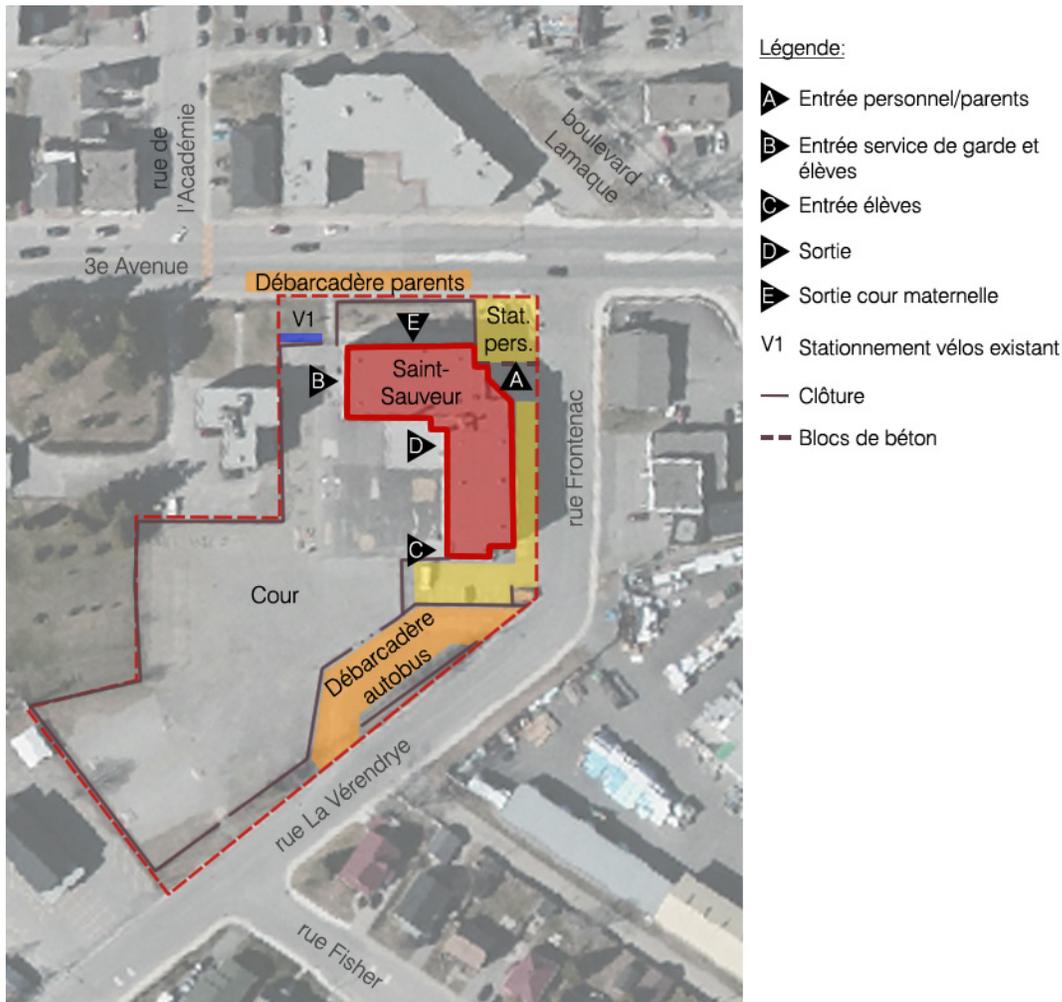
Visite effectuée par : Caroline Morneau  
MLS et Associés, architectes inc.  
1200, 8<sup>e</sup> Rue, Val-d'Or (Québec), J9P 3N7  
819 824-3651 poste 216 ou [caroline.morneau@mlsarchitectes.com](mailto:caroline.morneau@mlsarchitectes.com)

# 1.ÉTAT DES LIEUX

## 1.1 Emplacement et environnement de l'école

L'école Saint-Sauveur se trouve dans un environnement urbain de bonne densité de la Ville de Val-d'Or. Située sur la 3e Avenue, elle est bordée au nord par les commerces de la 3e Avenue, à l'est par un secteur mixte commercial et résidentiel, au sud principalement par un secteur résidentiel unifamilial ainsi que des espaces verts et à l'ouest, par un secteur mixte commercial, institutionnel et résidentiel. Trois rues donnent accès au bâtiment : la 3e Avenue en façade, entrée principale et des élèves, la rue Frontenac, longeant le bâtiment à l'est ainsi que la rue La Vérendrye au sud, donnant sur la cour d'école et le débarcadère d'autobus.

Le secteur à proximité de l'école comprend une bonne mixité d'usages. Les abords sont principalement constitués de commerces et d'institutions et lorsqu'on s'éloigne, on retrouve de plus en plus d'habitations de typologie variée, allant de l'immeuble d'habitation à la maison unifamiliale. La trame urbaine rectangulaire confère une bonne perméabilité au secteur, les trottoirs sont présents sur plusieurs rues sur au moins un côté. Toutefois, ceux qui sont déneigés se situent en grande partie dans le secteur commercial (4e Avenue, avenue Centrale, 3e Avenue, boulevard Lamaque et rue Cadillac).



Plan d'implantation de l'école

## 1.2 Particularités de l'école

### 1.2.1 Habitudes de transport des élèves

À l'école Saint-Sauveur, le transport scolaire est offert aux élèves du préscolaire et à ceux qui demeurent à l'extérieur d'un rayon de 1,6 km. Selon la direction, environ 50 % des écoliers se rendent à l'école en autobus, l'autre 50 % des déplacements est partagé entre la marche, le vélo et les parents qui viennent reconduire leurs enfants.

### 1.2.2 Habitudes de transport des employés

Selon la direction, il y a entre 3 et 4 membres du personnel qui utilisent occasionnellement le vélo comme moyen de transport. Le moyen de transport principal des employés est l'automobile et certains d'entre eux préfèrent garder leur vélo à l'intérieur de l'école.

### 1.2.3 Réalité de l'école

L'école Saint-Sauveur ne souligne pas de problème particulier de vol ou de vandalisme. Les supports à vélo sont localisés dans un secteur à la vue de la rue. En septembre et mai, une tournée des classes est organisée afin d'informer les écoliers qu'ils peuvent venir à l'école en vélo et leur enseigner quelques règles concernant la pratique du vélo. Lorsque certains élèves décident de venir à l'école en vélo et que cela n'est pas encore permis, ils ont tendance à attacher leur vélo à la clôture plutôt que sur le support afin de ne pas se faire prendre à contrevenir au règlement.

## 1.3 Stationnements existants

L'école Saint-Sauveur possède un stationnement de vélos sur son territoire actuellement. Lors de la visite, le nombre de vélos était de 3, malgré la température froide et un printemps tardif.

Le stationnement V1 comporte 1 support râtelier de 23 places. Il apparaît en très bon état et est ancré à la clôture. Situé en façade de l'école près de l'accès à la cour par la 3<sup>e</sup> Avenue, le stationnement sur gazon est à la vue de la rue. Lorsque ce dernier est rempli au maximum de sa capacité, la direction accepte que les vélos soient cadenassés à la clôture de la cour d'école.



Il existe deux problèmes avec l'emplacement du stationnement notés lors de la visite. Le premier soulevé par la direction est l'accès au stationnement dans une pente et dont les aménagements sont en très mauvais état. Comme il s'agit de l'accès principal à la cour pour une grande partie des élèves (marcheurs et cyclistes), la direction a fait mention que les aménagements feront l'objet de travaux à l'été 2014. Également, il n'y a aucune voie cyclable à proximité permettant aux enfants de se rendre à l'école dans des voies réservées.

## 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 Saint-Sauveur, cette norme représente un minimum de 13 places de stationnement et un maximum de 53.

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

- Ajouter un ou deux stationnements;

Et ce, pour les raisons suivantes :

- Éviter que les élèves utilisent le mobilier urbain ou les arbres lorsqu'ils arrivent par la rue La Vérendrye;
- Aucun support disponible pour le personnel.

Autres considérations : L'emplacement V1 est convenable, toutefois la circulation des vélos entre le passage piéton et le stationnement exposent les jeunes à différents conflits. Puisqu'il n'y a pas de voie cyclable sur la 3<sup>e</sup> Avenue, les élèves doivent aller sur le trottoir et marcher à côté de leur vélo, car il est défendu de circuler sur les trottoirs en roulant ou bien circuler dans la rue ou dans l'aire du débarcadère des parents; ce qui est problématique pour la sécurité avec le va-et-vient important et les parents et autres automobilistes pressés le matin.

### 2.1 Sites recommandés

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

- La conversion d'une case de stationnement automobile par un stationnement de vélos près de l'entrée du personnel serait un atout pour les employés. Le support à vélo devrait être situé le plus près possible de l'entrée de l'édifice. Il fait alors concurrence aux autres supports improvisés, tels que les arbres, bancs ou clôture à proximité.
- L'ajout d'un stationnement près de l'entrée arrière (cour) face à la rue Fisher accommoderait les élèves qui arrivent de ce côté (à valider par l'école si le nombre d'élèves en justifie l'installation). Toutefois, il s'agit d'une rue peu achalandée et la surveillance indirecte par les fenêtres de l'école n'est pas possible. Par contre, si le support était à l'intérieur de la cour à la vue du débarcadère, il y aurait possibilité de surveillance et cela ferait alors concurrence aux autres supports improvisés, tels que les arbres, bancs ou clôture à proximité.

MLS et Associés, architectes inc. recommande l'installation des nouveaux supports à vélo, aux endroits suivants V1, V2\* et V3\* :



**Légende:**

- A** Entrée personnel/parents
- B** Entrée service de garde et élèves
- C** Entrée élèves
- D** Sortie
- E** Sortie cour maternelle
- V1 Stationnement vélos existant
- V2\* Stationnement vélos proposé
- V3\* Stationnement vélos proposé
- Clôture
- - Blocs de béton

Plan d'implantation proposé

Emplacement : V1, stationnement existant  
 Accès : 3<sup>e</sup> Avenue  
 Revêtement : Gazon  
 Nombres de places : 23 existantes  
 Type de support : Râtelier mural



Emplacement : V2\*, voir plan d'implantation proposé  
Accès : 3<sup>e</sup> Avenue et rue Frontenac  
Revêtement : Asphalte  
Nombres de places : 7 places  
Type de support : Râtelier 7 places



Emplacement : V3\*, voir plan d'implantation proposé  
Accès : Rue La Vérendrye  
Revêtement : Gravier  
Nombres de places : 3 ou 7 nouvelles places  
Type de support : Râtelier 3 ou 7 places



MLS et Associés, architectes inc. recommande d'offrir une variété dans le choix d'emplacement des supports à vélo même si le nombre de places convient actuellement. Les nouveaux supports devraient être de type râtelier.

Dans un premier temps, l'aménagement/parcours pour se rendre au stationnement existant devrait être refait afin d'être sécuritaire d'accès. Ensuite, comme il n'y a aucune voie cyclable réservée à proximité, il serait important d'informer les élèves des règles de sécurité et des parcours sécuritaires. Le projet de conversion du boulevard Lamaque (partie nord), tel que mentionné dans le plan de déplacements palliera éventuellement à ce manque. Il pourrait aussi être intéressant d'avoir une voie réservée entre le parc Desmarais et l'école sur la rue La Vérendrye pour accommoder les élèves provenant de cette partie de la ville ainsi que les autres cyclistes. Une demande en ce sens pourrait être faite à la municipalité afin de vérifier les possibilités.

## 2.2 Type de support recommandé

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



Râtelier à 7 places

Capacité de ce type de support : 7 vélos

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

Avantages :

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

Inconvénients :

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

Optimisation du support :

- Installer le râtelier perpendiculairement à un mur afin que les deux côtés puissent être utilisés;
- Mettre la roue avant du vélo dans le support et attacher le cadenas en U tel que montré sur la photo ci-contre (le côté du cadenas où se trouve la serrure devrait se trouver vers le cadre du vélo et non au niveau du support). Ainsi, il sera plus facile d'insérer un autre vélo dans l'espace voisin.

## 2.3 Autres recommandations

### 2.3.1 Visibilité des stationnements

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

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



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

#### Inauguration des supports

- L'arrivée des nouveaux supports à vélo peut passer inaperçue. Nous encourageons fortement la direction de l'école à en informer les élèves et les membres du personnel par un bulletin d'information, une lettre, etc. Organiser un évènement 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 la direction de l'école à organiser une campagne d'information et de sensibilisation sur l'usage adéquat des supports à vélo auprès des élèves et des membres du personnel. Cette campagne pourrait avoir lieu au moment de l'installation des supports et de façon récurrente, au printemps et à la rentrée scolaire;
- Différentes activités pourraient se tenir dans le cadre de cette campagne, notamment une journée de burinage de vélos à l'école.

## Références

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

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

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

## FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS

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

École : Saint-Sauveur  
451, 3<sup>e</sup> Avenue, Val-d'Or

**Diffusion du plan de déplacements :**

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

Personne ressource 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 groupe de parents : \_\_\_\_\_

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

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

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

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

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

Aux abords de l'école : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

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

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

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

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

- Avec les élèves : \_\_\_\_\_

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

- Avec l'équipe-école : \_\_\_\_\_

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



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

(Taxes et livraison en sus)

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



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

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

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



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

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

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

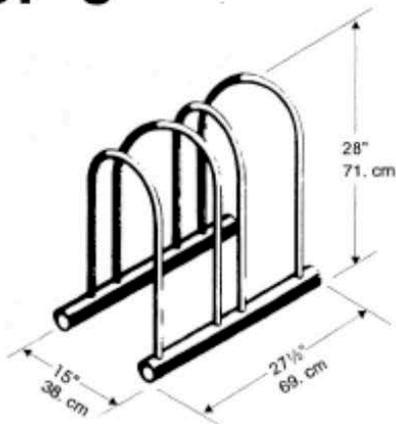
Les prix sont sujets à changements sans préavis

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



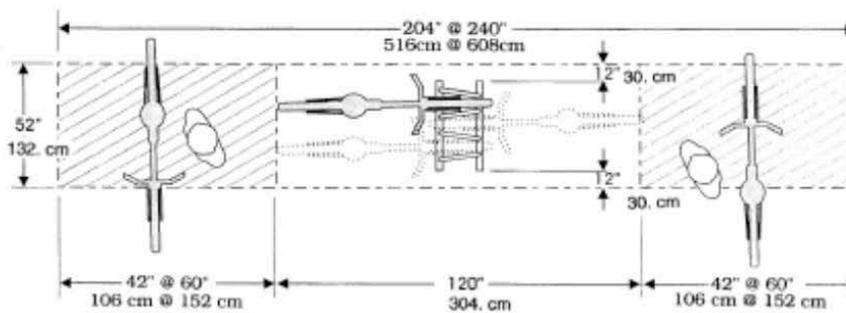
**DONNÉES TECHNIQUES**

**CP-3**



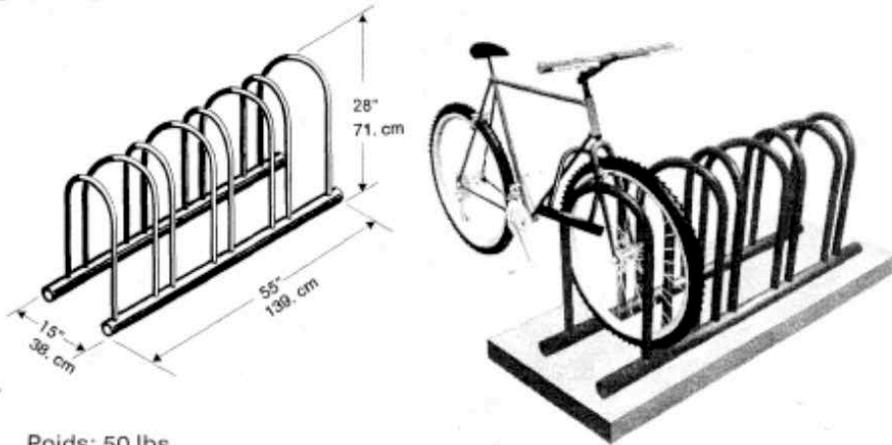
Poids: 25 lbs.  
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

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



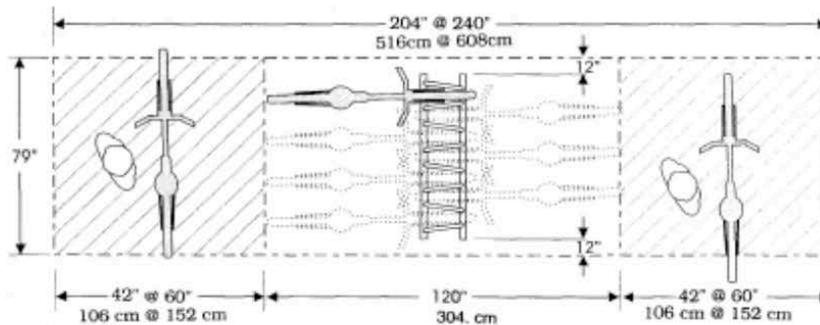
Pour une soumission ou pour commander :  
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)

## CP-7



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

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



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



Vélo Québec

## **ANCRAGES & ACCESSOIRES POUR CP**

---

### **SUR BÉTON EXISTANT**

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

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

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

### **BASE BÉTON PRÉFABRIQUÉE**

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

### **SUR ASPHALTE**

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

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

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

### **SUR GAZON**

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

### **SUR BOIS**

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

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

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

---

LES PRIX SONT SUJETS À CHANGEMENT SANS PRÉAVIS

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



## **AUTRES PRODUITS**

### **BO** ( MODÈLE DE 2- PLACES )



FINITION

FINITION : POUDRE POLYESTER NOIR

PRIX

320,00 \$

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

### **Ancrages**

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

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