

# Plan de déplacements

École Sainte-Marie  
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 : Sainte-Marie</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.	17
2.3.6 Intérêt des parents pour le transport actif de leurs enfants	18
<b>3.0 POTENTIEL DE TRANSPORT ACTIF POUR SE RENDRE À L'ÉCOLE</b>	<b>19</b>
<b>4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF</b>	<b>20</b>
<b>4.1 Inventaire des mesures d'intervention</b>	<b>20</b>
4.1.1 Fiches des mesures existantes ou projetées favorisant le transport actif	20
4.1.2 Fiches de recommandations pour l'élimination des obstacles au transport actif	21
4.1.3 Initiatives et options d'encouragement	28
<b>5.0 CONCLUSION</b>	<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>36</b>
RAPPORT D'EXPERTISE DE STATIONNEMENTS DE VÉLOS	36
<b>ANNEXE D</b>	<b>45</b>
FICHE DE SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS	45
<b>ANNEXE E</b>	<b>46</b>
PRIX DES SUPPORTS À VÉLO DISPONIBLES PAR VÉLO QUÉBEC	46

## 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 importante contribution.

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

**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 stationnements 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, secteur Cadillac, Rouyn-Noranda.

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

## 1.0 INTRODUCTION

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

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

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

### 1.1 Objectifs du plan de déplacements

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

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

Les **objectifs spécifiques** sont les suivants :

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

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

### 1.2 Méthodologie

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

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

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



#### 2.1.1 Établissement scolaire

Nom de l'école :	Sainte-Marie
Commission scolaire :	Commission scolaire de l'Or-et-des-Bois
Nombre d'élèves :	252
Nombres d'employés :	Pour l'année 2013-2014, il y a environ 35 employés (enseignants, professionnels et personnel de soutien) et un nombre variable de bénévoles
Type d'école :	De quartier avec enseignement préscolaire et primaire
Transport scolaire :	7 élèves du préscolaire
Nombre d'autobus :	1 autobus arrive autour de 8 h 50 le matin, quitte pour le dîner vers 11 h 30, revient à 12 h 35 et le retour à la maison se fait vers 14 h 35
Nombre de brigadiers scolaires :	2 brigadiers : un en face de l'école, intersection chemin de la Baie Carrière et boulevard Hôtel de Ville et l'autre coin chemin de la Baie Carrière et boulevard Forest

#### 2.1.2 Horaire

		Fréquentation
Service de garde du matin	7 h 00 à 8 h 15	40 élèves
Classes du matin	8 h 15 à 11 h 20	100 %
Service de garde du midi	11 h 20 à 12 h 40	150 élèves
Classes de l'après-midi	12 h 40 à 15 h 25	100 %
Service de garde de l'après-midi	14 h 30 à 18 h 00	100 élèves

Préscolaire : 8 h 15 à 11 h 20 et 12 h 40 à 14 h 30

## 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 plus grand d'élèves 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 Sainte-Marie se trouve dans un environnement urbain de densité moyenne de la Ville de Val-d'Or. Située sur le chemin de la Baie Carrière, elle est bordée au nord par les commerces de la 3<sup>e</sup> Avenue, à l'est par un secteur résidentiel mixte et un parc, au sud par un secteur résidentiel principalement unifamilial et à l'ouest, par un secteur mixte résidentiel et commercial. Une seule rue donne accès au bâtiment, le chemin de la Baie Carrière. Toutefois, le boulevard Hôtel de Ville se termine face à l'école et une ruelle donne également sur la rue St-Jean derrière l'école.

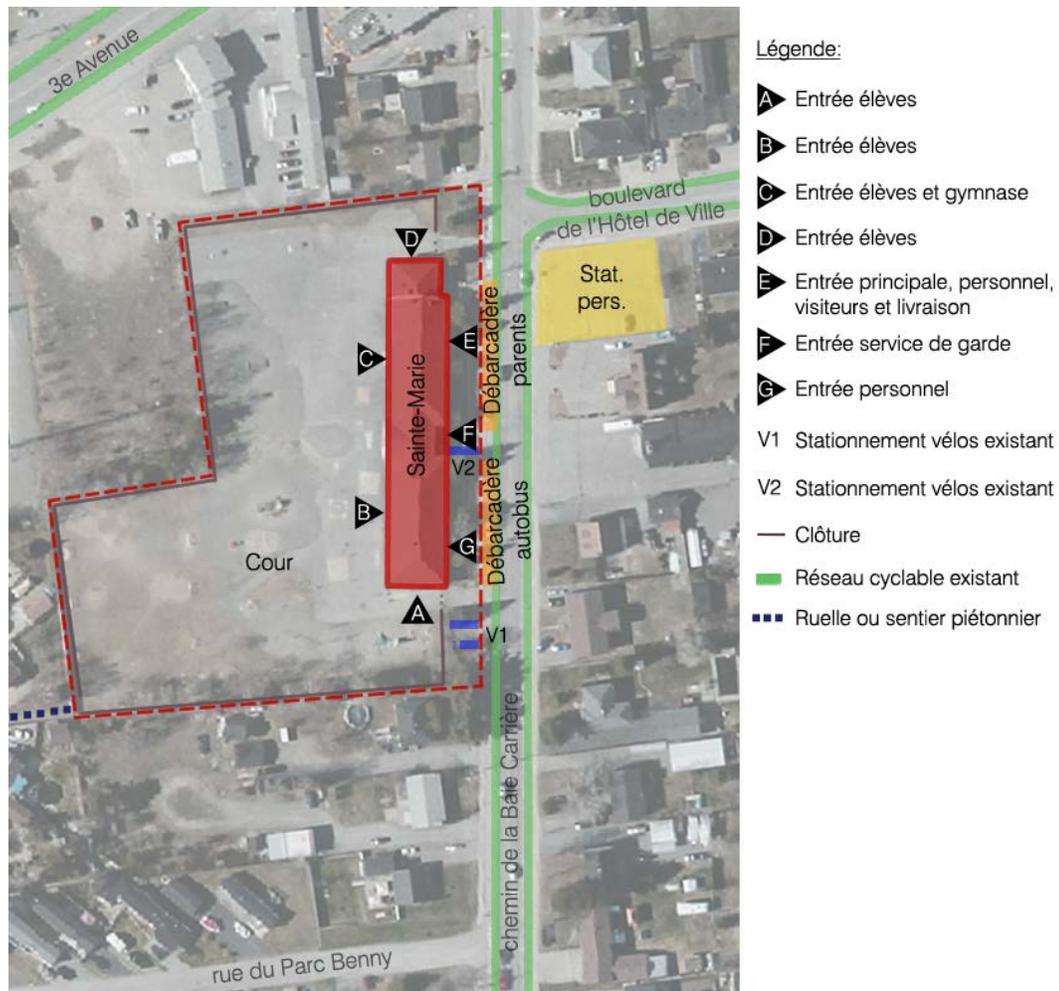
La zone de desserte de l'école Sainte-Marie s'inscrit localement au secteur sud de la 3<sup>e</sup> Avenue jusqu'à la rue Duchesne et vers l'est approximativement jusqu'à la rue des Hauts-Bois.

Le secteur à proximité de l'école comprend une bonne mixité d'usage. À l'intérieur d'un rayon de 500 m, le secteur est au sud-est résidentiel avec une bonne diversité dans le choix d'habitations allant de l'unifamilial au multi logement. Au nord-ouest, il est composé de commerces variés, une bonne proportion du secteur commercial de la ville étant situé sur la 3<sup>e</sup> Avenue, ainsi qu'une partie de la rue Giguère (Carrefour du Nord-Ouest) qui font partie prenante du secteur. Les bâtiments sont en retrait par rapport aux rues parfois larges. Les artères principales du secteur créent de gros îlots à l'intérieur desquels se dessinent les rues résidentielles. Cette configuration réduit la perméabilité du secteur, toutefois, la présence de plusieurs ruelles piétonnes tend à atténuer cet effet. Cependant, le problème reste entier en période hivernale puisqu'elles ne sont pas déneigées.



## 2.2.2 Abords de l'école

L'école Sainte-Marie se situe dans un secteur urbain de densité moyenne de la municipalité de Val-d'Or. La façade principale de l'école donne sur le chemin de la Baie Carrière, seule rue donnant directement accès au bâtiment. Aux abords de l'école Sainte-Marie, on retrouve un secteur commercial important sur la 3<sup>e</sup> Avenue et la rue Giguère ainsi qu'un parc sur le boulevard Hôtel de Ville. Les autres bâtiments entourant l'école sont principalement des habitations de type unifamilial. Le débarcadère d'autobus est situé sur le chemin de la Baie Carrière en bordure de rue, en face de l'établissement. La cour est clôturée en grande partie avec deux accès au bâtiment devant, sur le chemin de la Baie Carrière et un autre à l'arrière par un sentier piétonnier donnant sur la rue St-Jean. L'accès à la cour par des véhicules est limité aux services municipaux et d'entretien de la cour. Il existe un endroit spécifique où les parents sont invités à déposer leurs enfants sur le chemin de la Baie Carrière en bordure de rue près de l'entrée du service de garde. Un stationnement réservé pour le personnel se situe du côté est du chemin de la Baie Carrière en face de l'école dont l'accès se fait par le boulevard Hôtel de Ville. Quant aux visiteurs, ils peuvent garer leur voiture dans les rues résidentielles à proximité où le stationnement sur rue est possible.



Carte 2: Plan d'implantation de l'école Sainte-Marie

### 2.2.3 Parcours vers l'école

#### Chemin de la Baie Carrière

Le chemin de la Baie Carrière est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (Nord-Sud) dont la largeur est convenable compte tenu de ses aménagements. Un trottoir est présent des deux côtés de la rue, il est toutefois discontinu et en mauvais état du côté est en face de l'église. Cette condition donne l'occasion à plusieurs parents qui déposent leurs enfants de faire un virage en U lorsqu'ils déposent leurs enfants menaçant la sécurité des piétons, dont les élèves circulant de ce côté. Le stationnement sur rue est permis à l'exception d'une portion du côté ouest en face de l'école qui est réservé pour les autobus. Selon la direction, la signalisation n'est pas respectée dans la zone du débarcadère d'autobus.

La signalisation indique une zone scolaire avec une limitation de vitesse à 30 km/h entre le boulevard Hôtel de Ville et la rue du Parc Benny. Le débit routier apparaît modéré en tout temps avec quelques pointes aux heures d'arrivée et de départ des élèves. Beaucoup de parents et enfants traversent le chemin Baie Carrière en face de l'église selon la direction et membres du personnel malgré la présence d'un brigadier scolaire au coin du boulevard Hôtel de Ville, et ce, même en hiver lorsqu'il y a des bancs de neige centraux.

La présence d'arbres matures en bordure de rue rend la marche agréable dans cette section en plus d'encadrer la rue. Il s'agit d'un parcours très utilisé par les élèves.



#### Boulevard Hôtel de Ville

Le boulevard Hôtel de Ville est une rue à double sens comportant une voie dans chacune des directions (Est-Ouest) d'une largeur raisonnable pour les aménagements présents. Un trottoir est présent des deux côtés de la rue entre le chemin de la Baie Carrière et la rue Dorion et se poursuit du côté sud seulement vers l'est. Le stationnement sur rue est permis de chaque côté de la rue en tout temps. Le débit routier apparaît modéré toute la journée. La signalisation indique une zone de parc et scolaire avec une limitation de vitesse à 30 km/h à partir de la rue Dorion vers l'école.



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

La 3<sup>e</sup> Avenue est une rue à double sens comportant une portion à quatre voies à l'est du chemin de la Baie Carrière et à trois voies à l'ouest, une voie dans chacune des directions avec une voie centrale pour tourner. Il y a des trottoirs de chaque côté de la rue et le stationnement sur rue est interdit dans la portion près de l'école. Le débit routier est élevé en tout temps, sauf quelques exceptions, les élèves n'ont pas à traverser cette artère commerciale. Toutefois, les commerces attirent plusieurs personnes qui doivent circuler et traverser sur cette rue.



### Boulevard Forest

Le boulevard Forest une voie de circulation simple à double sens dans l'axe est-ouest avec un terre-plein central. Elle possède une largeur considérable, le stationnement en ligne sur rue est permis de chaque côté de la rue en tout temps. Un trottoir est présent du côté nord de la rue. Le débit routier apparaît modéré à élevé toute la journée.

Le boulevard Forest n'est pas une voie principale de déplacement des élèves. Toutefois, il constitue la voie de plus grande importance à traverser lors des déplacements des élèves vers l'école à divers endroits. Tel que mentionné précédemment, la présence d'un brigadier scolaire à l'intersection du chemin de la Baie Carrière et du boulevard est nécessaire compte tenu du nombre d'élèves et des voitures qui y circulent. Toutefois, il s'agit du seul endroit où les élèves et les résidents du quartier situé au nord du boulevard peuvent traverser de manière sécuritaire. La traversée à l'intersection de la rue Courchesne est aussi un point d'intérêt puisque beaucoup d'élèves arrivent par cette rue et il n'y a pas de trottoir du côté sud pour se rendre jusqu'au brigadier, ni passage piéton ni arrêt pour les voitures circulant sur le boulevard Forest pour rejoindre le trottoir du côté nord.

### Rue Dorion

La rue Dorion 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, à l'exception d'une zone de parc à vitesse réduite de 30 km/h. Un trottoir est présent du côté est de la rue seulement, côté opposé au parc Lemoine. Le stationnement sur rue est permis de chaque côté de la rue.

Le parc Lemoine est un endroit fréquenté par beaucoup d'enfants du secteur mais également par des gens d'autres quartiers à l'occasion. Un projet d'y intégrer un parc à jeux d'eau est présentement en préparation et en fera potentiellement un endroit encore plus achalandé. La circulation risque d'augmenter tant pour les déplacements actifs que motorisés. Comme il s'agit d'un centre d'intérêt situé sur un parcours emprunté par plusieurs élèves de l'école Sainte-Marie, il apparaît pertinent d'en aménager les abords pour assurer la sécurité de l'ensemble des citoyens en plus de celle des élèves.

## 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			
Chemin de la Baie Carrière	± 14 m	1 (N-S)		Modéré	Résidentiel et institutionnel	1, 3, 5 et 6
Boulevard Hôtel de Ville	± 14 m	1 (E-O)		Modéré	Résidentiel, institutionnel,	1, 3 et 5
3 <sup>e</sup> Avenue	± 18 m	2 (O de Baie Carrière)		Élevé	Commercial	1, 3 et 5
Boulevard Forest	± 21 m	1 (E-O)		Élevé	Résidentiel	1, 3 et 5
Rue Dorion	± 14 m	1 (N-S)		Modéré	Résidentiel	3

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

Rues	Aménagement piéton (trottoir)	Aménagement cyclable		Notes
		Structure (bandes, chaussée désignée, en site propre)	Sens de circulation (unique, double)	
Chemin de la Baie Carrière	1,5 m de chaque côté (entre Forest et 3 <sup>e</sup> Ave) 1 côté est au sud de Forest	Bandes 1,5 m	unique	3 et 5
Boulevard Hôtel de Ville	1,1 m côté sud	Bandes 1 m	unique	5
3 <sup>e</sup> Avenue	1,8 m de chaque côté (O de Baie Carrière) 1,5 m de chaque côté à E	Bandes (O de Baie Carrière)	unique	3, 4, et 5
Boulevard Forest	1,2 m côté nord	N/A	N/A	3, 4 et 5
Rue Dorion	1,2 m côté est	Bandes (nord de la rue Hôtel de Ville) Chaussée partagée au nord de 3 <sup>e</sup> Avenue	unique	3

Notes : 1- Trottoir séparé de la rue par rangée d'arbres ou bande gazonnée;  
 2- En mauvais état, risque de blessures;  
 3- Entrées charretières nombreuses;  
 4- Voie très large;  
 5- Trottoir déneigé 1 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 Sainte-Marie 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, 60 au total, représente un peu plus de 24 % du nombre d'élèves de l'établissement. La présente section donne le portrait des habitudes de déplacements de ces 60 élèves de 5 à 12 ans.

### 2.3.1 Renseignements généraux sur les élèves sondés

L'âge moyen des élèves sondés est de 9 ans. La proportion de filles est de 53 % comparativement à 47 % de garçons. Il y a 67 % des répondants qui fréquentent le service de garde, une proportion un peu plus grande que l'ensemble des élèves selon les données fournies par la direction de l'école ( $\pm 150/252$ ).

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

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

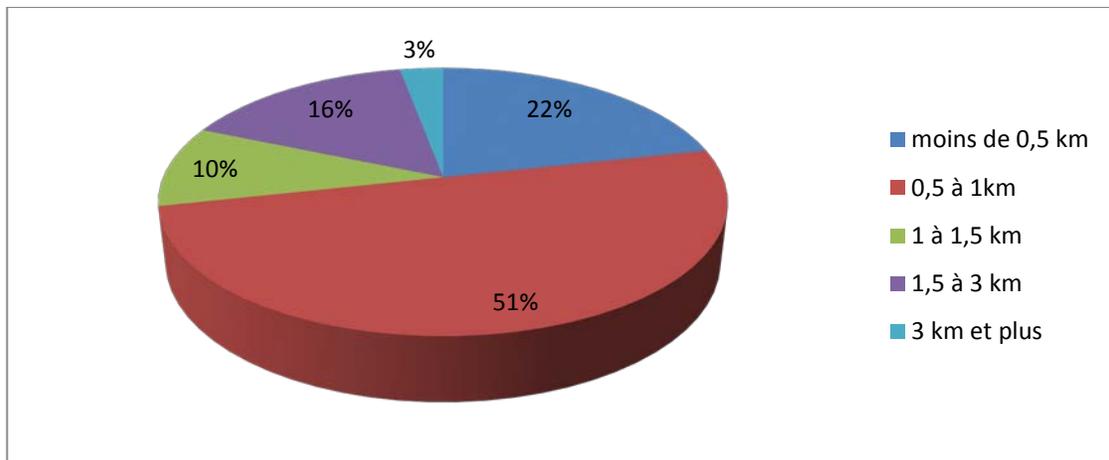


Figure 1 : Répartition des élèves selon la distance à parcourir entre l'école et la maison

Les distances de parcours sont variées. Selon le sondage, 22 % des répondants habitent à moins de 0,5 km. Si l'on considère les enfants résidant à moins de 1 km de l'école, ils représentent 73 % des répondants au sondage et ceux demeurant entre 1 km et 1,5 km représentent 10 %.

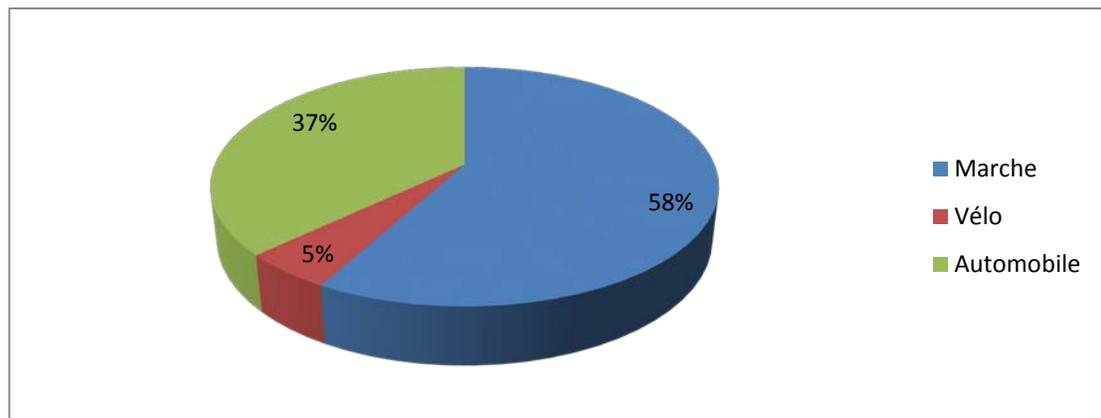
<sup>1</sup> Le vélo peut même être plus efficace que la voiture sur une distance de 10 km dans certains cas.

Le présent sondage présente certaines données surprenantes qui méritent de s'y attarder. Selon le sondage, 3 % des répondants soit 2/60 disent demeurer à plus de 3 km de l'école. Toutefois, les renseignements fournis par la Commission scolaire et la direction ne font mention d'aucun élève résidant à plus de 1,6 km de l'école. À moins qu'il s'agisse d'un enfant vivant en garde partagée avec un de ses parents résidant dans le secteur de l'école et l'autre non, il semble que la perception de la distance des répondants soit biaisée. Ceci s'applique également au 16 % des répondants croyant vivre entre 1,5 km et 3 km de l'école, car sur la carte de répartition géographique des élèves, aucun ne dépasse la limite de 1,6 km donnant accès au transport scolaire. Il n'y a d'ailleurs aucun autobus pour cet établissement à l'exception du préscolaire.

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 sont âgés de 12 ans et moins, il demeure que 100 % 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 à pied (58 %) durant l'année scolaire. Il y a 5 % des élèves qui se rendent habituellement à l'école en vélo et 37 % sont reconduits en automobile. Il n'en demeure pas moins que plusieurs d'entre eux sont conduits à l'école par leurs parents, soit plus du tiers des répondants. Pourtant, selon les données de la direction, il n'y a que 16 % des élèves qui arrivent tôt et utilisent le service de garde.

Pour cette école, le transport scolaire est seulement offert au niveau préscolaire. Les autres moyens de transport actif comme la trottinette, le patin et la planche à roulettes faisant partie du sondage n'ont pas été sélectionnés.

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

#### 2.3.4 Répartition modale des déplacements des parents

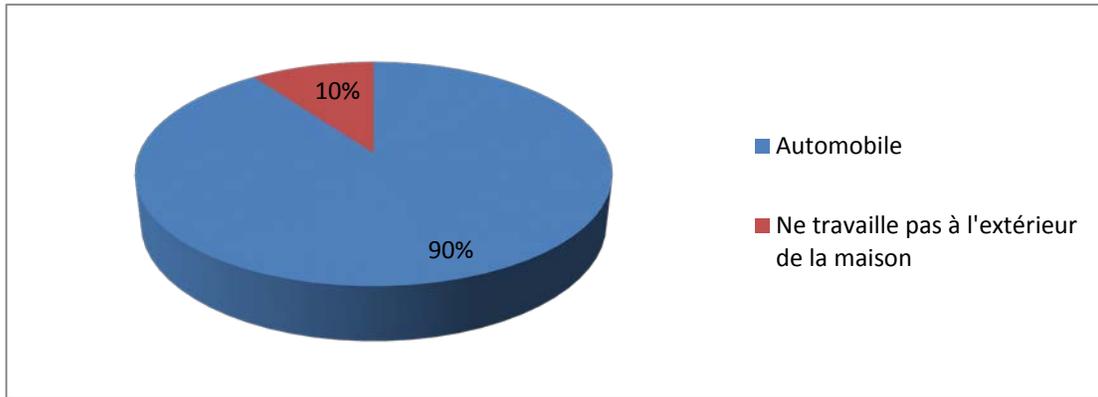


Figure 3 : Répartition des parents selon le mode de déplacement le plus souvent utilisé pour effectuer le trajet entre le travail et la maison au cours de l'année scolaire 2013-2014.

La totalité des parents se déplace en voiture pour se rendre au travail lorsque ce dernier est à l'extérieur de la maison pour 90 % 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 37 % des élèves répondants au sondage se rendent à l'école par ce moyen de transport. Aucun répondant n'utilise un moyen de transport actif pour se rendre au travail, tandis que 10 % travaillent à la maison.

La forme urbaine, la concentration des usages (résidentiel, commercial et industriel) à certains secteurs de la ville, la dépendance à la voiture, etc. sont des causes potentielles de ce portrait.

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

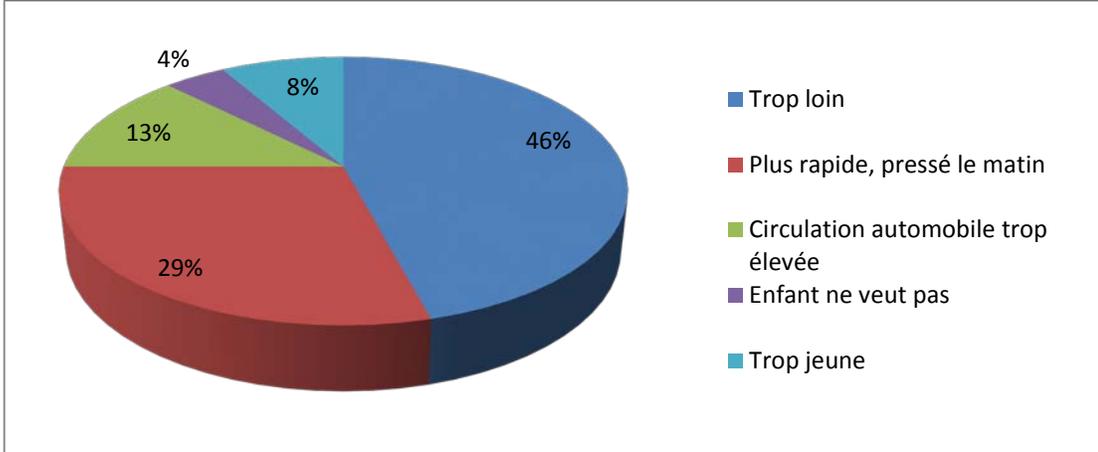


Figure 4 : Raisons invoquées par les parents quant au choix de transport de leurs enfants.

Pour les parents sondés dont les enfants se rendent à l'école généralement en voiture (24/60), la principale raison est que l'école est située trop loin. Pourtant, la distance maximum de l'école pour tous les élèves est de moins de 1,6 km tel que mentionné plus tôt. Seulement 7 élèves du préscolaire voyagent en autobus scolaire selon la direction. Toutefois, les autres réponses sont assez variées :

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

La circulation est trop élevée sur le trajet;

La voiture est plus rapide pour arriver à l'heure;

L'enfant ne veut pas marcher;

Aucun des répondants n'a évoqué de ne pas avoir d'amis ou d'avoir peur (crainte de l'enfant ou des parents) 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.

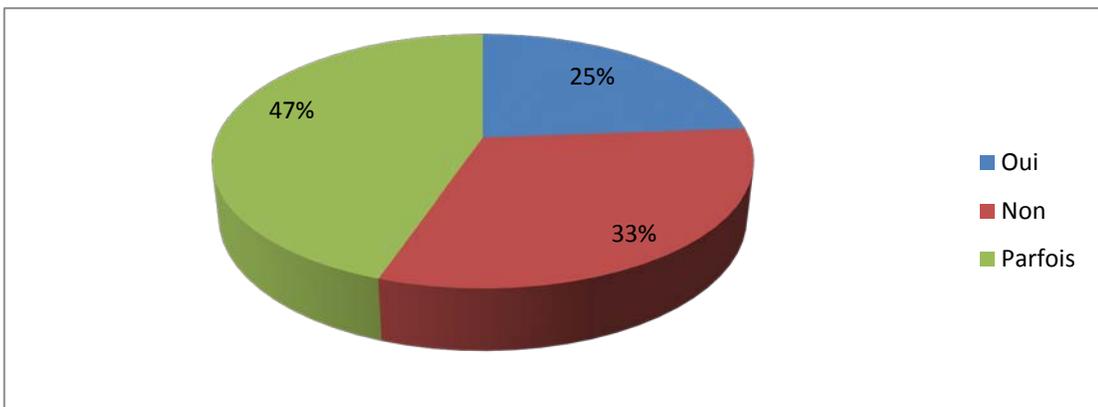


Figure 5 : Répartition des parents considérant les conditions hivernales comme un obstacle au transport actif entre l'école et la maison.

Il semble que certains parents, entre 47 % et 72 %, 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 des trottoirs des deux côtés de la rue sur le boulevard Hôtel de Ville »;*

*« Mieux déneiger les trottoirs et les rues »;*

*« Enlever les bancs de neige plus souvent aux intersections »;*

*« Enlever les bancs de neige plus souvent au milieu de la rue ».*

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

Dans les répondants au sondage, 28 se déplacent déjà à pied ou à vélo pour aller à l'école sur une base régulière.

Des 32 élèves qui utilisent un moyen motorisé pour se rendre à l'école, une grande proportion des parents d'élèves, soit 76 %, 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 16 % des répondants qui ont indiqué être peu intéressés et 8 % qui ne démontrent aucun intérêt au transport actif de leurs enfants.

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

L'école Sainte-Marie est une école de quartier avec la totalité de ses écoliers vivant à proximité de l'école. Seules les maternelles peuvent bénéficier du transport scolaire selon les données fournies par la Commission scolaire et la direction. L'ensemble 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 selon les données récoltées.

Les rues aux abords de l'école sont des voies dont la circulation est modérée. Toutefois, à l'arrivée des élèves le matin, il devient problématique de circuler, car beaucoup d'élèves sont reconduits par leurs parents. C'est l'addition du trafic quotidien des citoyens qui circulent ou se rendent sur leur lieu de travail et des déplacements des parents qui viennent déposer leurs enfants qui crée un achalandement accru et mènent à des situations non sécuritaires. Pour des raisons de sécurité aux abords de l'école, de santé et de qualité de l'environnement, le remplacement des déplacements motorisés par des déplacements actifs apparaît une préoccupation pour l'école Sainte-Marie.

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 et bénéficieraient 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 sur le système de santé, entre autres.

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

## 4.0 MESURES D'ENCOURAGEMENT FAVORISANT LE TRANSPORT ACTIF

### 4.1 Inventaire des mesures d'intervention

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

**Fiche 1** : Surveillance policière accrue aux heures d'arrivée des élèves

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

**Fiche 2** : Signalisation et réduction de la limite de vitesse dans les zones scolaires

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

**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 :**

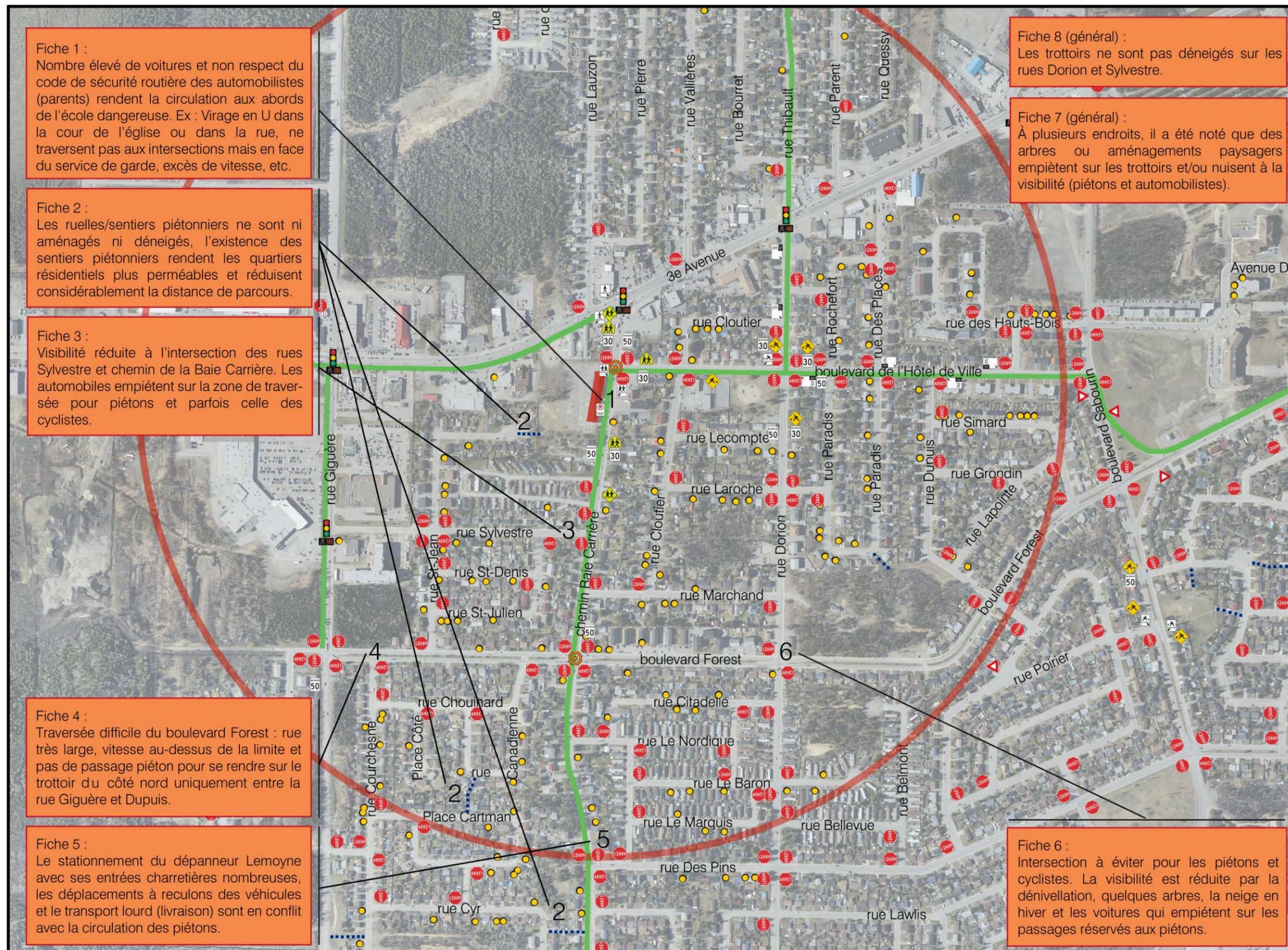
Municipalité  
Commission scolaire

**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 Sainte-Marie.



**Fiche 1 :**  
 Nombre élevé de voitures et non respect du code de sécurité routière des automobilistes (parents) rendent la circulation aux abords de l'école dangereuse. Ex : Virage en U dans la cour de l'église ou dans la rue, ne traversent pas aux intersections mais en face du service de garde, excès de vitesse, etc.

**Fiche 2 :**  
 Les ruelles/sentiers piétonniers ne sont ni aménagés ni déneigés, l'existence des sentiers piétonniers rendent les quartiers résidentiels plus perméables et réduisent considérablement la distance de parcours.

**Fiche 3 :**  
 Visibilité réduite à l'intersection des rues Sylvestre et chemin de la Baie Carrière. Les automobiles empiètent sur la zone de traversée pour piétons et parfois celle des cyclistes.

**Fiche 4 :**  
 Traversée difficile du boulevard Forest : rue très large, vitesse au-dessus de la limite et pas de passage piéton pour se rendre sur le trottoir du côté nord uniquement entre la rue Giguère et Dupuis.

**Fiche 5 :**  
 Le stationnement du dépanneur Lemoyne avec ses entrées charretières nombreuses, les déplacements à reculons des véhicules et le transport lourd (livraison) sont en conflit avec la circulation des piétons.

**Fiche 8 (général) :**  
 Les trottoirs ne sont pas déneigés sur les rues Dorion et Sylvestre.

**Fiche 7 (général) :**  
 À plusieurs endroits, il a été noté que des arbres ou aménagements paysagers empiètent sur les trottoirs et/ou nuisent à la visibilité (piétons et automobilistes).

**Fiche 6 :**  
 Intersection à éviter pour les piétons et cyclistes. La visibilité est réduite par la dénivellation, quelques arbres, la neige en hiver et les voitures qui empiètent sur les passages réservés aux piétons.

### Identification des obstacles autour de l'école Sainte-Marie

**Légende**

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

**Signalisation:**

- ⊙ ARRÊT
- ⚠ Approche d'une zone scolaire
- ⚠ Zone scolaire
- ⚠ Zone parc
- 🚶 Passage pour piétons
- 🚲 Passage pour cyclistes
- 30 50 Limite de vitesse maximum
- 🚫 Accès interdit
- ⚠ Cédez le passage
- 🚫 Stat. interdit / Débarcadère autobus
- 🚦 Feu de circulation
- 🚶 Feu piéton
- 🛑 Fin de la voie
- 🚲 Bande réservée aux cyclistes
- 🚶 Bande réservée aux piétons
- 🛣️ Chaussée partagée
- ⋯ Ruelles/sentiers piétonniers

0 25 50 100 200 250m

N



**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 : Utilisation accrue et non sécuritaire du débarcadère de parents</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Risque de conflit élevé entre les piétons et automobilistes aux heures de pointe puisque la zone de débarcadère des parents n'est pas respectée à cause du trop grand achalandage et le comportement des conducteurs qui ne respectent pas la réglementation. La discontinuité du trottoir devant l'église entre la rue et le stationnement font les voitures circulent librement et peuvent surgir de partout.</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. Informer régulièrement les parents et élèves des limites du débarcadère et des comportements sécuritaires aux abords de l'école; 2-Revoir la configuration de la rue par rapport aux différents usagers. Prévoir les aménagements afin de créer une limite claire entre les zones réservées aux débarcadères (parents et autobus) et assurer la sécurité des piétons et cyclistes qui circulent le long de la rue. Assurer la continuité du trottoir du côté est de la rue devant l'église; 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 (2015-2019) : 2</p>

<b>Fiche 2 : Ruelles et/ou sentiers piétons ni aménagés, ni déneigés</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Les passages piétonniers permettent aux différents utilisateurs cyclistes et piétons de réduire considérablement la distance de parcours. Un aménagement convivial et le déneigement permettraient de les rendre utiles sur plus longue période pour l'ensemble de la population.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité; 2-École et Commission scolaire.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Améliorer les aménagements et la signalisation favorisant la visibilité des passages. Entretien hivernal des passages; 2-Valider s'il s'agit d'un passage clé, par l'établissement de corridors scolaires avec la municipalité. Informer les parents et écoliers des trajets sécuritaires à emprunter pour se rendre à l'école. Assurer la continuité du parcours à l'intérieur des limites de l'école (déneigement, surface de marche propre).</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : 2 Moyen terme (2015-2016) : 1</p>

<b>Fiche 3 : Visibilité réduite à l'intersection Sylvestre/Baie Carrière</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Les automobilistes empiètent sur la zone de traverse pour piétons et parfois celle des cyclistes afin d'effectuer un virage obligatoire (intersection en T) dû à la configuration de l'intersection et potentiellement de la végétation.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Effectuer les aménagements et établir la signalisation requise selon les orientations choisies concernant cette intersection. Aviser les propriétaires de la situation afin d'effectuer l'élagage nécessaire pour assurer une bonne visibilité.</p> <p><b>Échéancier :</b> Moyen/long terme : selon la réfection de la rue pour les aménagements</p>

<b>Fiche 4 : Traversée de boulevard Forest dangereuse au coin de la rue Courchesne</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Les écoliers demeurant principalement sur la rue Courchesne doivent traverser le boulevard pour pouvoir circuler sur le trottoir du côté sud exclusivement. Par contre, la vitesse et les dépassements par la droite de certains automobilistes pressés rendent ce geste dangereux. Circuler le long du boulevard Forest côté nord pour traverser avec le brigadier scolaire comporte également des risques étant donné la circulation élevée et rapide sur cette voie, particulièrement l'hiver.</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-Effectuer les aménagements et établir la signalisation requise selon les orientations choisies concernant cette intersection.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : 1 Moyen/long terme : 2, selon la réfection de la rue pour les aménagements</p>

<b>Fiche 5 : Va-et-vient fréquent et entrées charretières larges dans le stationnement du dépanneur Lemoyne</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> Le stationnement du dépanneur Lemoyne avec ses nombreux accès et les véhicules de livraison sont des dangers potentiels pour les jeunes qui empruntent ce parcours.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité; 2-École et Commission scolaire.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Prévoir des aménagements ou éléments qui réduisent la largeur des entrées charretières; 2-Aviser le propriétaire de la situation et des préoccupations de sécurité (heures de livraison, sensibilisation de la clientèle, etc.).</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014) : 2 Moyen terme (2015-2018) : 1</p>

<b>Fiche 6 : Intersection boulevard Forest et rue Dorion</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> L'intersection du boulevard Forest et de la rue Dorion par sa configuration (dénivellation, type de rue, débit élevé, vitesse élevée) devrait être évitée sur le trajet maison-école.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-École et Commission scolaire; 2-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Prévoir 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 et au parc; 2-Aviser les propriétaires des obstacles (arbres et branches) nuisant à la visibilité pour permettre une traversée sécuritaire. Offrir des îlots de refuge de plus grandes dimensions au centre du boulevard.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne-hiver 2014) : 1 et 2 Moyen/long terme : 2, selon la réfection de la rue pour les aménagements</p>

<b>Fiche 7 : Visibilité réduite par les arbres et aménagements paysagers</b>	
	<p><b>Enjeux :</b> La visibilité, la sécurité et le confort des piétons sont réduits par des arbres ou des aménagements paysagers qui empiètent sur le trottoir ou la voie de circulation. La visibilité des piétons et de la signalisation est également réduite pour les automobilistes dans certains cas.</p> <p><b>Acteurs concernés :</b> 1-Municipalité.</p> <p><b>Piste de solutions :</b> 1-Aviser les propriétaires de la situation afin d'effectuer l'élagage nécessaire pour assurer une bonne visibilité.</p> <p><b>Échéancier :</b> Court terme (automne 2014)</p>

**Fiche 8 : Déneigement des rues et trottoirs**



**Enjeux :** Trottoirs enneigés rue Sylvestre et Dorion. Visibilité réduite aux intersections.

**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)

<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.



#### 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 Sainte-Marie et visent à accroître le sentiment de sécurité des élèves et parents aux abords de l'école.

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

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

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

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

L'analyse de la répartition des élèves de l'école Sainte-Marie laisse croire que celle-ci possède le potentiel pour mettre en place un ou plusieurs corridors scolaires. Le chemin de la Baie Carrière et le boulevard Hôtel de Ville sont les parcours principaux menant à l'école où un nombre important d'élèves circulent le matin, le midi et à la fin des classes.

Afin de poursuivre la démarche, nous recommandons de voir la démarche complète suggérée par le ministère des Transports 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<sup>4</sup> (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 Sainte-Marie 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 Sainte-Marie, tous les élèves ayant répondu au sondage possèdent un vélo et plusieurs d'entre eux 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, ce qui n'est pas le cas présentement.

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 en site propre à proximité de l'école ou dans les corridors scolaires.

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

D'ailleurs, lors de la marche de repérage, plusieurs élèves préféreraient rouler sur le trottoir que dans la bande cyclable, ce qui est contraire aux règlements municipaux. Dans le cas de l'école Sainte-Marie, lors du chemin entre la maison et l'école, les élèves qui traversent à l'intersection boulevard Forest et chemin de la Baie Carrière circulent en sens contraire sur la bande cyclable principalement à cause de la trajectoire définie par le brigadier scolaire. Cette situation s'avère conflictuelle. Également, lorsque les écoliers vont stationner leurs vélos, ils doivent circuler dans une bande cyclable en conflit avec les débarcadères d'autobus et des parents où le va-et-vient des voitures sur la voie cyclable est très important aux heures d'entrée et de sortie des classes.



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



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

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

## 5.0 CONCLUSION

Le plan de déplacements de l'école Sainte-Marie 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 réaménagement 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 terme 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 Sainte-Marie**

**Légende**

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

**Signalisation:**

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

0 25 50 100 200 250m

**Loisir et Sport**  
Abitibi-Témiscamingue

**A PIED 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 (Photocartothèque Québécoise), Orthophotographies 2012 au 1 : 20 000

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



## RAPPORT D'EXPERTISE DE STATIONNEMENTS DE VÉLOS

### SOMMAIRE DU RAPPORT DE VISITE

École Sainte-Marie

---

---

Adresse :	15, chemin de la Baie Carrière, Val-d'Or
Contact :	Christine Nolet, directrice
Nombre d'élèves :	252
Nombres d'employés :	35
Date de la visite :	7 mai 2014, 10 h

---

---

#### Sommaire :

Nombre de places lors de la visite :	Il y a 2 stationnements de vélos avec 2 supports et une capacité de 31 places chacun. Ils sont situés à l'extérieur de la cour d'école longeant le chemin de la Baie Carrière. Le positionnement des supports permet l'utilisation de toutes les places.
Nombre recommandé de places :	Entre 14 et 54 (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 le nombre recommandé de places. Toutefois, il y a une demande de la part des élèves et les supports sont parfois pleins. Les supports existants sont de types différents; éventuellement, le remplacement des supports de type clôture au profit ceux de type râtelier est à prévoir.

---

---

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 Sainte-Marie se trouve dans un environnement urbain de densité moyenne de la Ville de Val-d'Or. Située sur le chemin de la Baie Carrière, elle est bordée au nord par les commerces de la 3e Avenue, à l'est par un secteur résidentiel mixte et un parc, au sud par un secteur résidentiel principalement unifamilial et à l'ouest, par un secteur mixte résidentiel et commercial. Une seule rue donne accès au bâtiment, le chemin de la Baie Carrière. Toutefois, le boulevard Hôtel de Ville se termine face à l'école et une ruelle donne également sur la rue St-Jean derrière l'école.

Le secteur à proximité de l'école comprend une bonne mixité d'usage. À l'intérieur d'un rayon de 500 m, le secteur est au sud-est résidentiel avec une bonne diversité dans le choix d'habitations allant de l'unifamilial au multi logement. Au nord-ouest, il est composé de commerces variés, une bonne proportion du secteur commercial de la ville étant situé sur la 3e Avenue, ainsi qu'une partie de la rue Giguère (Carrefour du Nord-Ouest) fait partie prenante du secteur. Les bâtiments sont en retrait par rapport aux rues parfois larges. Les artères principales du secteur créent de gros îlots à l'intérieur desquels se dessinent les rues résidentielles. Cette configuration réduit la perméabilité du secteur, toutefois, la présence de plusieurs ruelles piétonnes tend à atténuer cet effet.



### Légende:

- A Entrée élèves
- B Entrée élèves
- C Entrée élèves et gymnase
- D Entrée élèves
- E Entrée principale, personnel, visiteurs et livraison
- F Entrée service de garde
- G Entrée personnel
- V1 Stationnement vélos existant
- V2 Stationnement vélos existant
- Clôture
- Réseau cyclable existant
- ... Ruelle ou sentier piétonnier

## 1.2 Particularités de l'école

### 1.2.1 Habitudes de transport des élèves

À l'école Sainte-Marie, le transport scolaire est offert uniquement aux élèves du préscolaire, puisque l'ensemble des élèves demeure à l'intérieur d'un rayon de 1,6 km. Selon la direction, environ 50 % des écoliers se rendent à l'école à pied, 20 % en vélo lorsque la température le permet et 30 % seraient déposés par les parents.

### 1.2.2 Habitudes de transport des employés

Selon la direction, il y a environ 4 membres du personnel qui utilisent occasionnellement le vélo comme moyen de transport. Le moyen de transport principal des employés est l'automobile. Toutefois, une demande pour avoir un stationnement de vélos réservé au personnel a déjà été faite. Présentement, certains d'entre eux préfèrent garder leur vélo à l'intérieur de l'école.

### 1.2.3 Réalité de l'école

L'école Sainte-Marie ne souligne pas de problème particulier de vol ou de vandalisme. Les supports sont localisés dans un secteur à la vue de la rue et de l'école. Lorsque le nombre de vélos excède le nombre de places disponibles, la direction tolère que les élèves utilisent la clôture pour y accrocher leur vélo. La trottinette et la planche à roulettes sont également des moyens utilisés pour se déplacer vers l'école. En septembre et en mai, une tournée des classes est organisée afin d'informer les écoliers sur les règles concernant la pratique du vélo, ces dernières sont également inscrites dans l'agenda scolaire.

## 1.3 Stationnements existants

L'école Sainte-Marie possède deux stationnements de vélos sur son territoire actuellement. Lors de la visite, le nombre de vélos était de 38 : il y avait également cinq trottinettes et deux planches à roulettes de stationnées à même les supports à vélo.



Le stationnement V1 comporte deux supports, un de type clôture de 24 places et un râtelier 7 places. Ils apparaissent tous les deux en bon état et sont ancrés sur le gazon. Situé en façade de l'école près de l'entrée de la cour au sud, le stationnement est à la vue des classes ainsi que 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.



Le stationnement V2 comporte deux supports, un de type clôture de 24 places et un râtelier 7 places. Ils apparaissent tous les deux en bon état et sont ancrés sur le gazon. Situé en façade de l'école près de l'entrée du service de garde, le stationnement est à la vue des classes, bureaux de l'école ainsi que de la rue. Le seul bémol dans l'emplacement noté lors de la visite et par la direction est que la proximité avec le débarcadère des parents en rend parfois l'accès dangereux (parents pressés et bandes cyclables sur rue entre la voie de circulation et le stationnement).



## 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 Sainte-Marie, cette norme représente un minimum de 14 places de stationnement et un maximum de 54.

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

- Ajouter des supports;
- Remplacer les supports à vélo de type clôture;
- Ajouter un support pour les employés près de l'entrée principale.

Et ce, pour les raisons suivantes :

- Selon la direction et le professeur d'éducation physique, le support est souvent plein et il y a une demande de la part des élèves.
- Éviter que les élèves utilisent le mobilier urbain ou les arbres.
- Aucun support disponible pour le personnel.
- Les supports de type clôture ne permettent pas de cadenasser le cadre et la roue avant avec un cadenas en U et ils peuvent tordre la roue et endommager les vélos. Le remplacement par un type râtelier permet d'avoir un maximum de places dans un minimum d'espace.

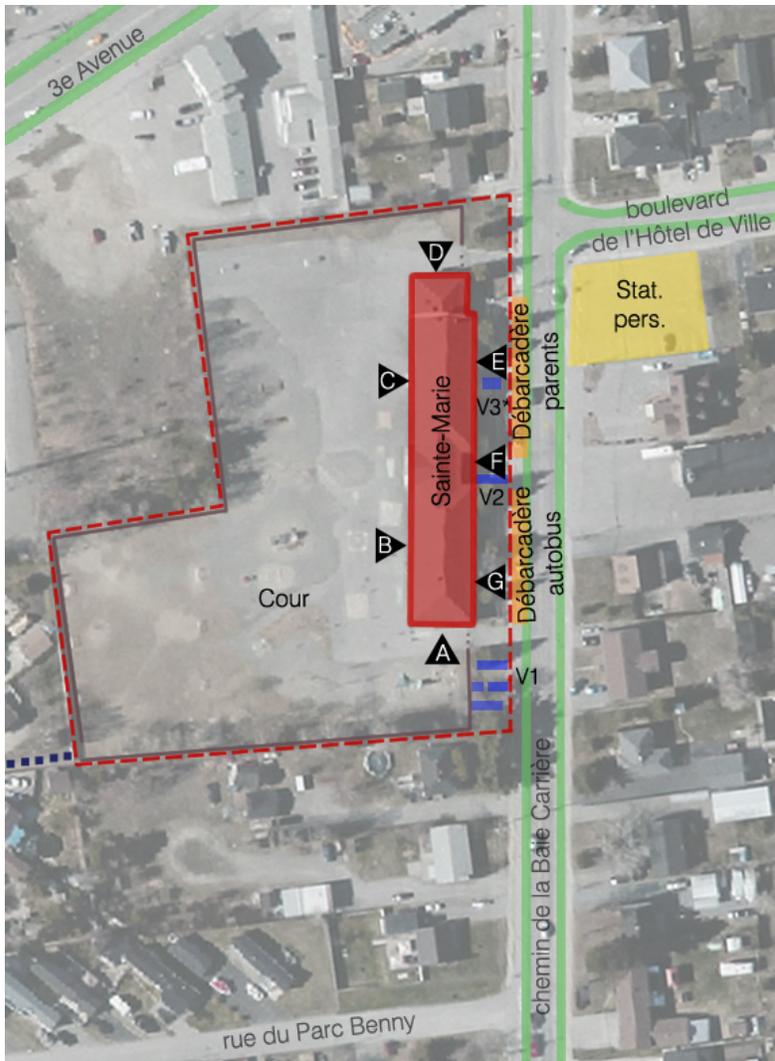
Autres considérations : L'emplacement V2 est convenable, toutefois la circulation à vélo près du débarcadère des parents est problématique pour la sécurité des enfants. Ils doivent circuler entre la circulation et les voitures stationnées où le va-et-vient est important et les parents pressés ou sur le trottoir même si cela est interdit à moins de marcher à côté de son vélo.

### 2.1 Sites recommandés

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

- Un support 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, idéalement à moins de 15 m. Il fait 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 et/ou l'ajout de supports dans les stationnements existants, aux endroits suivants V1, V2 et V3\* :



Légende:

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

**Plan d'implantation proposé**

Emplacement : V1, voir plan d'implantation proposé  
 Accès : Chemin de la Baie Carrière  
 Revêtement : Gazon  
 Nombres de places : 31 existantes + 7 nouvelles places  
 Type de support : Râtelier 7 places



Emplacement : V2, voir plan d'implantation proposé  
Accès : Chemin de la Baie Carrière  
Revêtement : Gazon  
Nombres de places : 31 existantes + 7 nouvelles places  
Type de support : Râtelier 7 places



Emplacement : V3\*, voir plan d'implantation proposé  
Accès : Chemin de la Baie Carrière  
Revêtement : Gazon  
Nombres de places : 3 ou 7 nouvelles places  
Type de support : Râtelier 3 ou 7 places



MLS et Associés, architectes inc. recommande d'offrir un nombre de places suffisant à la demande puisque le maximum de places recommandé pour l'usage de cet édifice, soit 54, ne suffit pas toujours pour répondre à la demande. Les nouveaux supports devraient être de type râtelier.

Dans un premier temps, les supports existants de type clôture peuvent être conservés aux endroits existants. Il serait préférable de remplacer ces supports, tel que mentionné précédemment, lorsqu'ils seront en mauvais état.

## 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 événement d'inauguration des supports à vélo est aussi un excellent moyen de faire connaître cette nouvelle installation. En plus d'informer les élèves et les membres du personnel de cette nouvelle infrastructure, cela démontrera que l'école a répondu à une préoccupation qu'est le vol de vélos.

Campagne d'information et de sensibilisation

- Dans le cadre du programme *À pied, à vélo, ville active*, nous encourageons 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 : Sainte-Marie  
15, Chemin de la Baie Carrière, 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

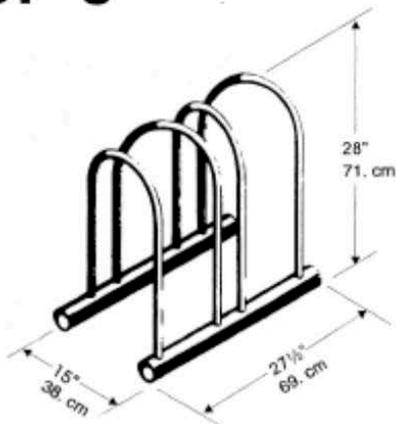
Les prix sont sujets à changements sans préavis

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)



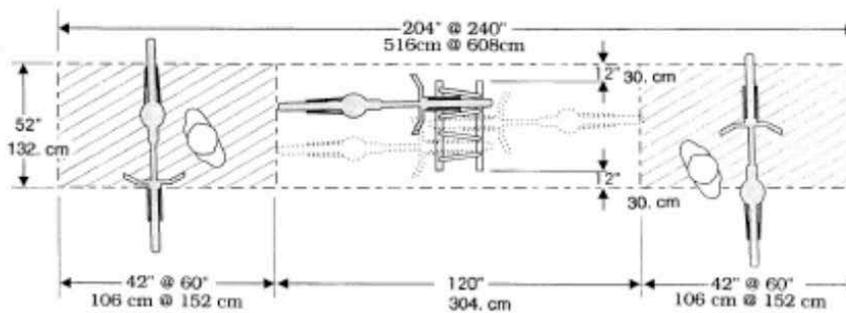
## DONNÉES TECHNIQUES

### CP-3



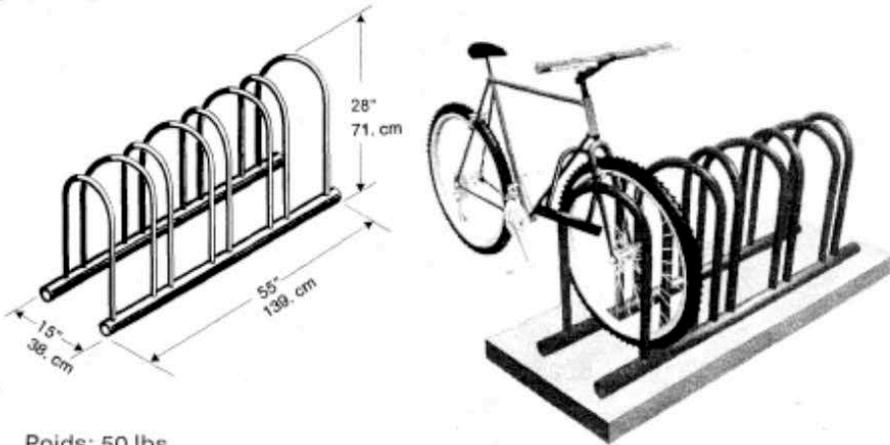
Poids: 25 lbs.  
Ancrage: Béton, Gazon ou Asphalte

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



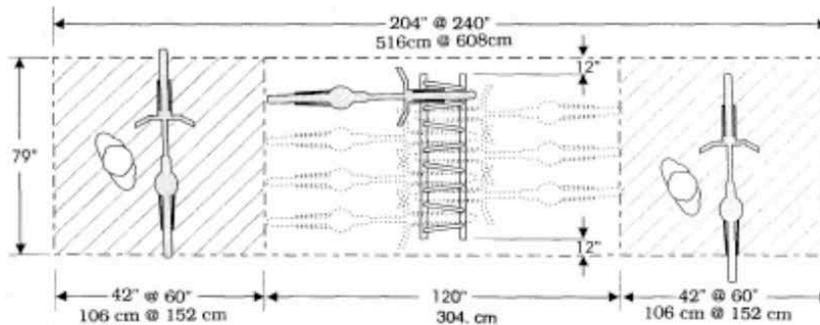
Pour une soumission ou pour commander :  
Vélo Québec – 1251, Rachel Est, Montréal, QC, H2J 2J9  
Courriel : [boutiquevq@velo.qc.ca](mailto:boutiquevq@velo.qc.ca) - 514-521-8356, poste 344  
[www.velo.qc.ca/fr/boutique.php](http://www.velo.qc.ca/fr/boutique.php)

## 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)