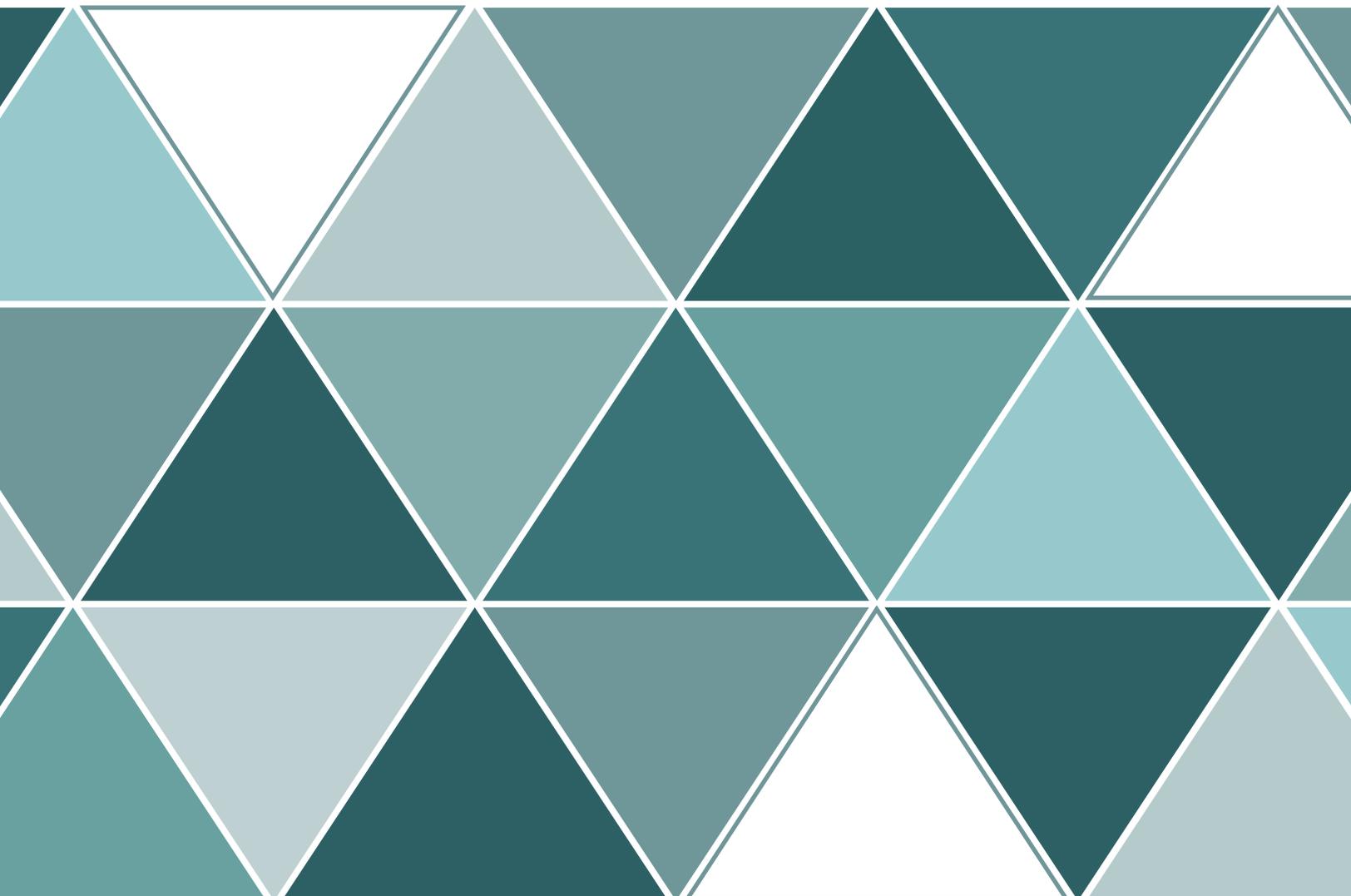


# Revalorisation des secteurs Turgeon et Fournier au sein du parc industriel de la Ville de Val-d'Or



## **03** Mise en contexte

## **04** Introduction

## **05** Méthodologie

## **06** Analyse et diagnostic

- 06 Domaine des Deux Lacs
- 08 Secteurs Turgeon & Fournier
- 13 Réseau cyclable actuel
- 13 Diagnostic

## **14** Analyse de précédents

- 14 Secteur & Technopôle Angus

## **17** Exemples d'implantations d'infrastructures de transport actif

- 17 Chaussée désignée
- 18 Bande cyclable unidirectionnelle
- 18 Bande cyclable bidirectionnelle
- 19 Piste cyclable
- 19 Piste multifonctionnelle

## **20** Vision et orientations

## **21** Scénario proposé

- 22 Pistes et sentiers multifonctionnels
- 27 Aire de repos
- 27 Prolongement du réseau cyclable
- 28 Nouveaux règlements

## **30** Conclusion

## **32** Bibliographie

## **34** Annexe

- 34 Liste des 48 entreprises des secteurs Turgeon & Fournier

# MISE EN CONTEXTE

Les parcs industriels sont des secteurs étant conçus de façon à faciliter les activités des entreprises qui s'y trouvent, naturellement. Bien qu'il s'agisse d'une logique très simple, les aménagements qui façonnent ces secteurs sont aujourd'hui appelés à évoluer afin de se décrocher du modèle industriel typique et de faire place à des modèles qui soient plus adaptés aux contextes urbains d'aujourd'hui. En effet, s'assurer d'avoir des rues suffisamment larges ainsi que des rayons de courbes minimaux permettant d'assurer une circulation fluide pour les camions figurent parmi les principales contraintes d'aménagement qui se doivent d'être respectées au sein des secteurs industriels, selon le modèle dominant (De Chiara, Koppelman, 1982). Il s'agit donc d'endroits dont la majorité des gens cherchent à éviter, surtout lorsqu'ils sont à pieds ou à vélo étant donné qu'aucune attention n'est accordée transport actif et encore à la qualité paysagère. De ce fait, l'absence de considérations à l'égard des dimensions sociales et environnementales en parallèle à l'importance donnée à l'aspect économique rend les parcs industriels de ce type, particulièrement désuets (Guide technique, 2017).

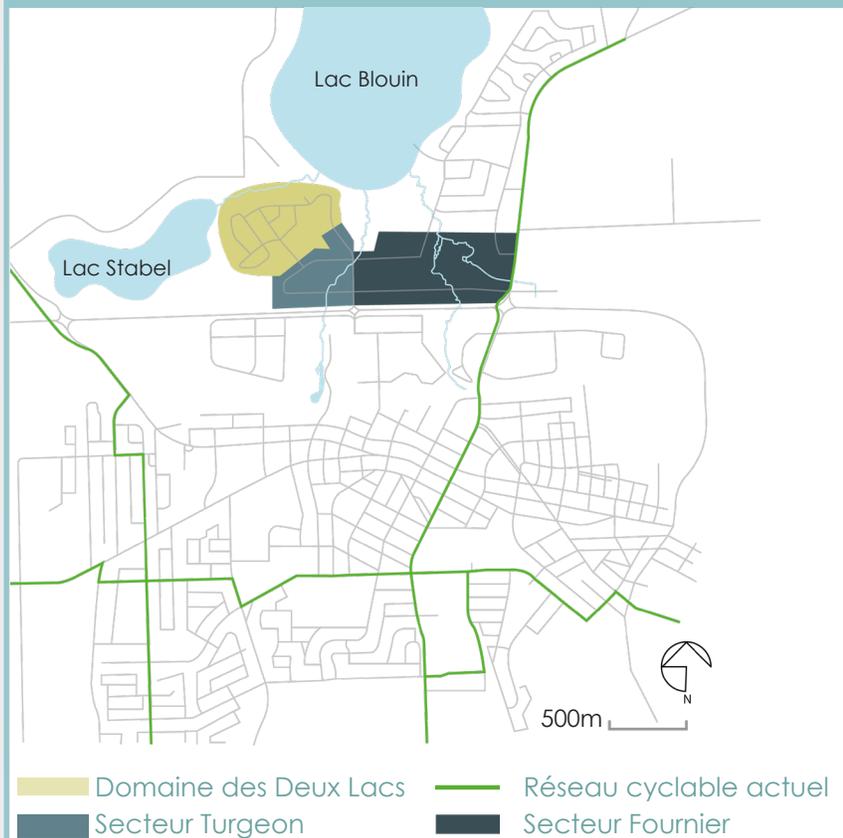
D'une part, il est impératif que le modèle selon lequel les secteurs industriels se développent évolue et permette aux dimensions sociales et environnementales de s'associer à la dimension économique et de prendre de l'importance. Cela permettrait donc à ces secteurs de s'inscrire dans le modèle du développement durable, ce qui est particulièrement important considérant le contexte de réchauffement climatique dans lequel nous nous trouvons actuellement (Guide technique, 2017). D'autre part, il est encore plus important que ce changement s'opère dans des cas où les activités industrielles engendrent des conflits de cohabitation des vocations avec les activités résidentielles, comme c'est actuellement le cas dans la municipalité de Val-d'Or, par exemple.

# INTRODUCTION

La Ville de Val-d'Or est une petite municipalité ressource située dans la MRC de la Vallée-de-l'Or et constitue la porte d'entrée de la région de l'Abitibi-Témiscamingue (Accueil - Ville de Val-d'Or, 2020). Comptant plus de 33 000 citoyens, en 2016, cette municipalité connaît depuis une dizaine d'années une croissance économique importante, notamment grâce à un boom minier qui coïncide avec une augmentation importante de demande en métaux en provenance de l'Asie (À qui profite le boom minier québécois ?, 2010). Cette effervescence de l'industrie minière a apporté des changements économiques et démographiques qui sont facilement observables au sein du territoire de la municipalité, notamment avec l'émergence de nouveaux projets de développement résidentiels et industriels. Il arrive même que ces projets de développement à vocation distincte soient contigus l'un à l'autre. Par exemple, le projet de développement résidentiel du Domaine des Deux Lacs ainsi que le projet de développement du secteur industriel Turgeon sont deux projets à vocations distinctes qui se développent l'un à côté de l'autre, de façon simultanée.

Pour ce qui est du Domaine des Deux Lacs, il s'agit d'un quartier résidentiel qui se retrouve dans une situation d'enclavement, d'une part par la présence des lacs Stabel et Blouin, ainsi que le ruisseau qui relie ces derniers, mais aussi par la présence des secteurs industriels Turgeon et Fournier (voir carte 1). Bien que cette situation d'enclavement permette aux résidents d'avoir l'impression de se trouver loin de la ville dans un milieu paisible et constitue un argument de vente majeur pour les promoteurs du quartier, celle-ci engendre tout de même une problématique majeure quant à l'accessibilité du quartier en transport actif. En effet, tel qu'illustré à

## Carte 1 - Plan de localisation



l'aide de la carte 1, les résidents du Domaine des Deux Lacs n'ont d'autre choix que de traverser les secteurs Turgeon et Fournier afin d'accéder ou de quitter leur quartier. Bien que ceci ne constitue pas un problème majeur pour ce qui est des transports motorisés, il reste néanmoins qu'on retrouve beaucoup de camionnage et aucune installation destinée aux transports actifs au sein de ces secteurs. De ce fait, on y retrouve un enjeu important quant à la sécurité et à l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs par le biais du transport actif.

D'autre part, toujours grâce à la carte 1, on remarque que le réseau cyclable actuel de la ville est loin de desservir le Domaine des Deux Lacs, ce qui freine encore plus le recours aux transports actifs de la part des résidents de ce quartier. Finalement, la minéralisation très importante du secteur industriel en question engendre aussi d'autres enjeux, notamment l'apparition d'îlots de chaleur ainsi qu'une mauvaise qualité paysagère, soit deux éléments négatifs qui découragent tout autant l'utilisation des transports actifs.

L'enjeu de l'accessibilité du Domaine de deux Lacs en transport actif est d'autant plus important dans l'idée où il est primordial de permettre aux familles et aux enfants d'accéder aux différents pôles de destinations quotidiennes ou de simplement pouvoir quitter leur quartier à l'aide du transport actif de façon sécuritaire et agréable. En effet, il est crucial que le choix du mode de transport des résidents soit issu d'un choix personnel et non de contraintes dues à de mauvais aménagements du parc industriel.

Dans ce contexte, il est possible de s'interroger quant aux conditions de cohabitation des vocations de ces deux secteurs, ainsi qu'à la qualité des aménagements du secteur industriel existant. L'objectif de ce travail sera donc de proposer un scénario d'interventions d'aménagement qui permettraient à la fois de sécuriser les transports actifs, d'améliorer la qualité paysagère du secteur industriel et d'atténuer ses impacts environnementaux dans le but de favoriser le recours au transport actif. De ce fait, le présent rapport comportera d'abord une analyse qualitative ainsi qu'un diagnostic de la situation actuelle, suivi de l'analyse du secteur Angus ainsi que d'exemples d'implantations d'infrastructures de transport actif. Ces étapes permettront par la suite d'élaborer une vision ainsi que des orientations qui guideront l'élaboration du scénario d'aménagement.

## MÉTHODOLOGIE

Dans un premier temps, la méthode de travail utilisée dans le cadre de la rédaction de ce rapport avait comme objectif de permettre de dresser un diagnostic de la situation actuelle des territoires du Domaine des Deux Lacs ainsi que des secteurs Turgeon et Fournier en lien avec la problématique de l'accessibilité de ce premier en transport actif. C'est donc une analyse qualitative axée principalement sur les 5D permettant de favoriser l'utilisation des transports actifs, soit; la densité, la diversité des activités, le design, les destinations accessibles ainsi que les distances au transport en commun, qui fut réalisée afin d'identifier les principaux enjeux qui composent la problématique dont il est question dans ce rapport (INSPQ, 2015). De ce fait, il sera pertinent de s'attarder au projet du Domaine des Deux Lacs afin de connaître les composantes de son développement ainsi que les éléments à venir, tels que des parcs, des pistes cyclables, etc., de façon à ce que le scénario proposé puisse s'y adapter. D'autre part, une analyse des règlements et des normes municipales destinées au parc industriel sera réalisée de pair avec une compilation des entreprises présentes dans le secteur d'intervention a été réalisée afin d'en dégager les externalités négatives possibles. Finalement, des analyses environnementales et paysagères qualitatives seront entreprises afin de comprendre les impacts des aménagements actuels et de faciliter l'identification des méthodes permettant d'y remédier en lien avec la problématique. Pour être en mesure de réaliser cette étape, il fut entre autres nécessaire d'effectuer des

visites de terrain, d'avoir recours à des documents fournis par la ville ainsi que les promoteurs du Domaine des Deux Lacs ainsi que d'avoir des échanges courriel avec d'anciens collègues qui travaillent pour la municipalité.

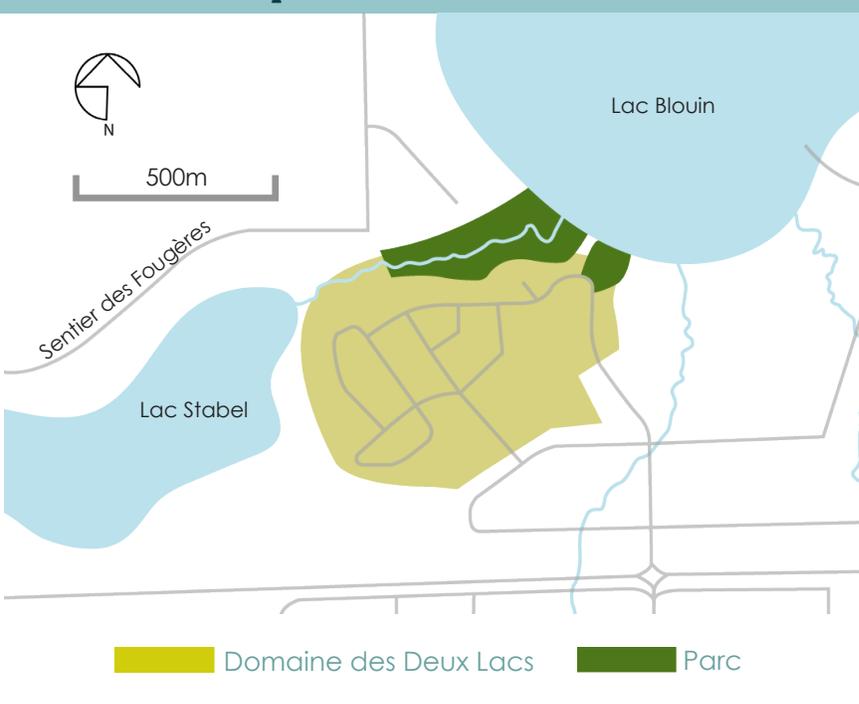
Par la suite, une analyse du secteur ainsi que du Technopôle Angus fut réalisée afin de cerner les éléments pertinents qui pourraient s'appliquer au territoire visé par le projet de revalorisation afin de répondre à la problématique de l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs. Aussi, diverses méthodes d'implantation d'infrastructures de transport actif furent comparées les unes aux autres afin de déterminer quelle méthode serait la mieux adaptée au territoire dont il est question, toujours dans le but de répondre à la problématique.

## ANALYSES & DIAGNOSTIC

### DOMAINE DES DEUX LACS

Le Domaine des deux Lacs est un projet résidentiel actuellement en développement situé à l'est du lac Stabel, au sud du Sentier des Fougères, soit une rue résidentielle bordée de maisons unifamiliales, à l'ouest du lac Blouin ainsi qu'au nord du secteur industriel Turgeon (voir carte 1). De plus, ce quartier se situe juste au nord de la voie de contournement, ce qui permet aux résidents d'avoir facilement accès aux extrémités est et ouest de la ville grâce à celle-ci en plus d'être à seulement 5 minutes du centre-ville, en automobile (Google Maps, s. d.). De ce fait, il s'agit d'un quartier résidentiel prisé considérant le fait que son emplacement géographique lui permet d'être enclavé par rapport au reste de la ville et donne donc aux résidents un sentiment d'intimité et de calme, tout en étant à proximité des services en automobile.

#### Carte 2 - Parcs prévus du Domaine des Deux Lacs

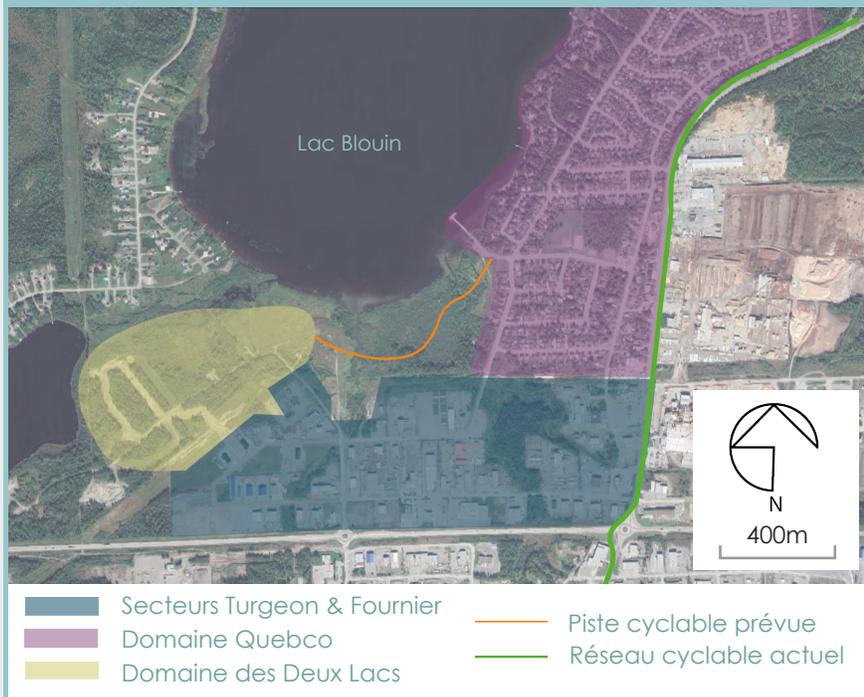


D'autre part, le Domaine des Deux-Lacs est un projet résidentiel d'envergure qui s'étend sur plus de 4 000 000 pi<sup>2</sup> et qui comprend plus de 157 terrains sur lesquels seront construits des maisons unifamiliales, des jumelés, des maisons de ville, des condos ainsi que des logements multifamiliaux (Les Développements des Grands Ducs MFP | Val-d'Or, s. d.). Un développement d'une telle envergure se doit d'être accompagné de parcs afin de permettre aux résidents de se récréer et donc celui-ci prévoit l'aménagement de deux parcs distincts. Le premier devrait se situer en bordure du lac Blouin afin de permettre l'accès au lac pour tous les résidents et la taille prévue

de celui-ci est de plus 100 000 pi<sup>2</sup> (Les Développements des Grands Ducs MFP | Val-d'Or, s. d.). Le second parc, quant à lui, devrait s'ériger entre le Sentier des Fougères et le quartier résidentiel de façon à border le ruisseau qui les sépare (voir carte 2) (Les Développements des Grands Ducs MFP | Val-d'Or, 2020). D'ailleurs, comme il s'agit d'un quartier résidentiel, les rues qui le composeront seront des rues locales, ce qui fait en sorte que selon le règlement municipal de lotissement, celles-ci devraient avoir une emprise d'une largeur minimale de 20 mètres (Ville de Val-d'Or, 2014). Toutefois, dû au manque

d'information, il a été impossible de savoir s'il était prévu d'aménager des trottoirs en bordure de celles-ci et donc de savoir si les déplacements à pieds seront favorisés au sein de ce quartier. Cependant, il est prévu qu'une piste cyclable soit aménagée au sein du quartier et permette de relier le Domaine des Deux Lacs au Domaine Quebeco, soit un quartier résidentiel d'importance situé à l'est du lac Blouin (voir carte 3). Celle-ci serait donc implantée dans le boisé qui sépare actuellement le lac Blouin du parc industriel, ce qui fait en sorte qu'il serait possible de passer d'un quartier à l'autre en moins de 4 minutes à vélo, en plus de permettre d'éviter d'avoir à passer par le secteur industriel (Google Maps, s. d.). D'autre part, le Domaine

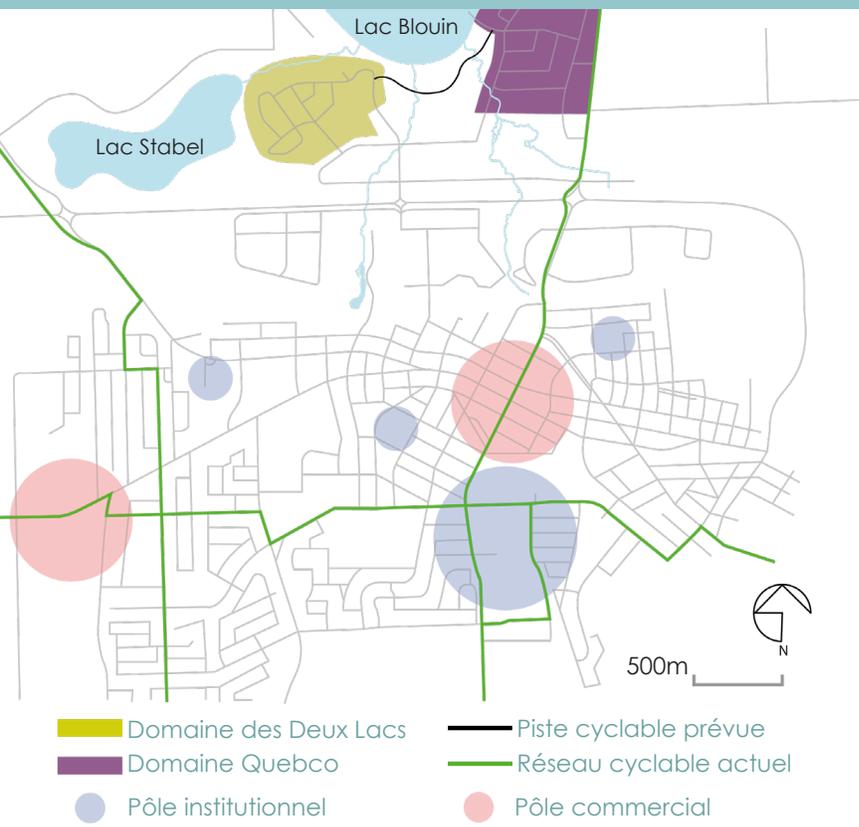
### Carte 3 - Lien cyclable prévu



Quebeco est un quartier résidentiel qui comprend une série d'équipements attrayants qu'une patinoire, un petit terrain de soccer, des modules de jeux pour enfants, un grand dépanneur accompagné d'une station-service ainsi qu'un grand quai permettant d'avoir un accès direct au lac Blouin. De plus, ce quartier donne facilement accès au réseau cyclable déjà mis en place par la Ville, qui lui, permet d'accéder au centre-ville situé au sud, en environ 7 minutes de vélo (Google Maps, s. d.).

Bien qu'il s'agisse d'une bonne idée de relier le Domaine des Deux-Lacs au Domaine Quebeco par le biais d'une piste cyclable en milieu boisé, il reste néanmoins que celle-ci sera principalement utilisée dans des objectifs de récréation et non de déplacements quotidiens, tels que pour se rendre au travail ou à l'école, par exemple. En effet, bien que celle-ci permette ultimement de donner accès au réseau cyclable de la ville suite à un passage au sein du Domaine Quebeco, il reste néanmoins que l'emprunt de ce trajet constitue un rallongement considérable pour avoir accès aux différents pôles de destinations quotidiennes, ce qui ne favorise aucunement l'utilisation du transport actif de la part des résidents du Domaine des Deux Lacs dans le cadre de leurs déplacements quotidiens (voir carte 4). De ce fait, les deux seules options qui s'offrent actuellement aux résidents du Domaine des Deux Lacs pour passer de leur quartier aux différents pôles de destinations quotidiennes en transport actif sont soit de se rallonger en passant par le Domaine Quebeco ou bien d'emprunter un chemin plus court en traversant le

## Carte 4 - Accessibilité actuelle des pôles



secteur industriel. Cette situation nous permet donc de mettre en lumière la problématique de l'accessibilité au Domaine des Deux Lacs en transport actif considérant le fait qu'à ce jour, il n'y a toujours pas de projet ayant pour but de relier ce quartier aux pôles de destinations quotidiennes par d'autres modes de transport que l'automobile de façon efficace et agréable.

De ce fait, la problématique de l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs en transport actif réside principalement dans le fait que ni la situation actuelle ni la mise en place d'une piste cyclable permettant d'accéder au Domaine Quebeco ne constituent des situations qui permettent d'accéder facilement et de façon sécuritaire au Domaine des Deux Lacs, autrement qu'en automobile. Donc malgré le fait que

les bienfaits apportés par l'utilisation des transports actifs soient de plus en plus reconnus et valorisés, il reste néanmoins qu'aucun effort convaincant n'a été déployé de la part de la ville afin d'encourager ses résidents à avoir recours à des modes de transport alternatifs à l'automobile, à ce jour.

De ce fait, l'enjeu de l'accessibilité au Domaine des Deux Lacs en transport actif est caractérisé par une situation d'enclavement problématique, l'absence de lien pertinent au réseau cyclable de la ville et est d'autant plus renforcée par les aménagements inadéquats des secteurs industriels Turgeon et Fournier. En effet, les aménagements qu'on y trouve posent problème à l'égard de la sécurité des déplacements, des îlots de chaleur et de la qualité paysagère, ce qui engendre une cohabitation inadéquate des vocations industrielles et résidentielles.

## Secteurs industriels Turgeon & Fournier

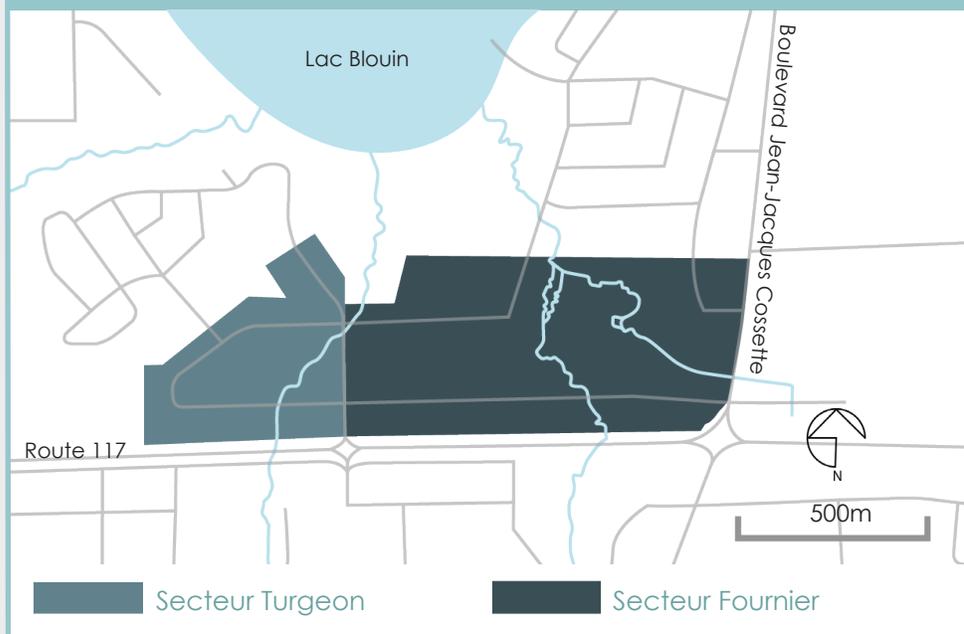
Les secteurs Turgeon et Fournier sont les deux secteurs du parc industriel de la municipalité qui sont visés par le projet de revalorisation. Avant tout, il est primordial de préciser que leur présence n'est pas problématique en soi, mais que c'est plutôt le fait que les résidents du Domaine des Deux Lacs soient contraints de les traverser pour avoir accès à leur quartier qui les rend inadéquats. De ce fait, l'analyse qualitative suivante n'a pas pour objectif de dire que les entreprises qui s'y trouvent n'ont pas leur place, mais plutôt de mettre en lumière les aspects sur lesquels il est nécessaire d'intervenir dans le cadre de ce projet de revalorisation et pourquoi.

Tout d'abord, les secteurs Turgeon et Fournier sont deux secteurs contigus appartenant au parc industriel de la ville de Val-d'Or et sont situés au nord-ouest de l'intersection entre la voie de contournement, soit la Route 117, et le Boulevard Jean-Jacques Cossette (voir carte 5). Le secteur Fournier fait partie de la ville depuis plusieurs années, alors que le secteur Turgeon est un nouveau projet de développement du parc industriel, toujours en construction (Budget annuel - Ville de Val-d'Or, 2019).

D'ailleurs, bien que ces secteurs ne représentent que deux des neuf secteurs composant l'entièreté du parc industriel de la Ville, ceux-ci comptent tout de même plus de 48 entreprises et ce nombre est susceptible d'augmenter considérant le fait que le secteur Turgeon est encore incomplet à ce jour (Accueil CDIVD, 2019). D'autre part, la liste des 48 entreprises<sup>1</sup> en question permet de remarquer qu'une grande majorité d'entre elles sont destinées à offrir des services spécialisés dont beaucoup s'adressent aux activités en lien avec le domaine de la construction. De ce fait, les entreprises présentes au sein des secteurs Turgeon et Fournier disposent toutes de cours arrière au sein desquelles elles entreposent leurs matériaux et équipements, en plus de stationnements à l'avant. Bien que ces éléments s'avèrent utiles pour les entreprises, il reste néanmoins que ceux-ci engendrent des externalités négatives à l'égard de la qualité paysagère du secteur, en plus d'encourager la formation d'îlots de chaleur.

Tout d'abord, compte tenu du fait que la majorité des cours arrière des entreprises soient clôturées à l'aide de clôture en grillage métallique, permet au matériel d'être vu depuis la rue, donne un aspect de désordre au parc industriel, tel qu'en témoignent les figures 1 et 2. Ceci a non seulement un impact considérable à l'égard du paysage du secteur en le rendant fort peu attrayant, mais ceci entraîne aussi un sentiment d'inconfort chez

### Carte 5 - Localisation des secteurs Turgeon & Fournier



### Figures 1 & 2 - Exemples d'entreposage de matériel, secteur Turgeon



les passants, qu'ils soient en automobile ou non. De plus, les clôtures en grillage de pair avec la présence de grands stationnements à l'avant des bâtiments implantés de façon ponctuelle empêchent la création d'un encadrement qui soit adéquat et en mesure de créer une ambiance confortable. L'absence quasi totale d'arbres en bordure de rue a aussi un impact sur la qualité paysagère ainsi que l'ambiance, puisque la plantation d'arbres permet à la fois de contribuer à la mise en place d'un bon encadrement, en plus d'améliorer la qualité paysagère (Guide\_Aménagement\_Fascicule 1\_Rues et liens.pdf, s. d.). D'ailleurs, l'entreprise *L. Fournier & fils* est la seule entreprise du secteur à revaloriser qui dispose d'espaces gazonnés et plantés d'arbres à l'avant de ses parcelles. Bien qu'il soit impossible d'améliorer la qualité paysagère d'un secteur en entier par des efforts déployés par une seule entreprise, celle-ci témoigne tout de même d'une certaine volonté d'améliorer la qualité paysagère de territoire duquel elle fait partie et peut donc servir d'exemple pour les autres entreprises.

Aussi, compte tenu du fait que les cours arrière des entreprises sont en majorité destinées à l'entreposage, celles-ci sont en grande majorité dépourvues de toute végétalisation. De ce fait, on retrouve un taux de minéralisation sur les parcelles des entreprises du secteur revalorisé qui pourrait être estimé entre 95% et 100% (Google Maps, s. d.). De ce fait, la majorité de la végétalisation que l'on retrouve au sein de ce territoire est celle qui se trouve aux abords des ruisseaux qui le

**Figure 3 - Façade de l'entreprise L. Fournier & fils**



## Carte 6 - Minéralisation du secteur



traversent (voir figure 4). L'absence marquée de végétalisation au sein de ce territoire engendre un taux de minéralisation très élevé, qui lui, nuit grandement à l'agrément du secteur, considérant le fait que ceci encourage la formation d'îlot de chaleur lors des journées chaudes d'été (Îlots de chaleur urbains - Collectivités viables, s. d.). En effet, les îlots de chaleurs se forment dans des endroits où on retrouve une omniprésence de matériaux tels que le béton et l'asphalte, soit des matériaux qui emmagasinent la chaleur au lieu de la refléter (Îlots de chaleur urbains - Collectivités viables, s. d.). De ce fait, les îlots de chaleur sont des secteurs où les températures deviennent plus élevées et donc où il est plus inconfortable de trouver, surtout pour les piétons et cyclistes. En effet, comparativement aux automobilistes, ceux-ci ne peuvent éviter de subir cette augmentation de chaleur et compte tenu du fait que leurs déplacements sont plus lents, ceux-ci subissent les effets accablants de la chaleur durant de plus longues périodes, ce qui rend leur expérience désagréable (Îlots de chaleur urbains - Collectivités viables, s. d.). Bien que l'absence de végétalisation soit un

problème marqué au sein du parc industriel, il reste néanmoins que cette situation est loin d'être surprenante compte tenu du fait que les entreprises sont seulement soumises à des normes qui demandent un taux de végétalisation de seulement 5% par parcelle. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'une norme et non d'un règlement, les entreprises sont encouragées à respecter ce 5%, mais ne sont d'aucune manière forcées de faire ainsi. D'autre part, même s'il s'agissait d'un règlement que les entreprises seraient tenues de respecter, le taux de 5% reste insuffisant pour freiner la formation d'îlot de chaleur et permettre d'améliorer la qualité paysagère.

De ce fait, la mauvaise qualité paysagère des secteurs Turgeon et Fournier, de pair avec le taux de minéralisation très élevé sont deux éléments qui découragent considérablement l'utilisation du transport actif. En effet, l'expérience désagréable qu'ils offrent a pour effet d'accentuer la problématique de l'accessibilité au Domaine des Deux Lacs en transport actif puisque l'ambiance joue un rôle crucial dans la promotion du transport actif (Potentiel piétonnier - Collectivités viables, s.

d.). Toutefois, il reste néanmoins que le plus grand obstacle à l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs en transport actif est l'absence totale d'installations destinées aux piétons et cyclistes au sein des secteurs Turgeon et Fournier.

En effet, considérant le fait qu'on ne retrouve ni trottoir ni bande ou piste cyclable au sein de ces secteurs, les utilisateurs du transport actif se doivent de circuler en bordure de la chaussée, ce qui constitue un enjeu de sécurité important, puisque ceux-ci doivent partager la voie avec les voitures et camions. Bien que les voies de circulation retrouvées au sein des secteurs Turgeon et Fournier soient larges, soit entre 10 et 12 mètres, il reste néanmoins que ce sont des secteurs au sein desquels on retrouve beaucoup de camionnage dû à la présence des nombreuses entreprises. Donc malgré le fait que les voies de circulation automobile soient larges, il reste tout de même dangereux pour les piétons et cyclistes de partager la voie avec des automobiles, mais surtout avec des véhicules lourds, puisque ceux-ci ont des angles morts beaucoup plus importants, ce qui augmente le risque d'accident avec des piétons ou cyclistes (Angles morts des véhicules lourds - Soyez vigilant!, s. d.). Cette situation renforce d'autant plus la problématique de l'accessibilité du Domaine des deux lacs étant donné que l'absence d'installations destinées au transport actif démontre bien que la voiture est le seul mode de transport valorisé dans les aménagements actuels. Il s'agit donc d'un

**Figure 4 - Paysage secteur Turgeon**



Credit photo: Marianne Bédard

**Figure 5 - Exemple d'aménagement actuel**



Credit photo: Marianne Bédard

autre élément qui contraint les résidents du Domaine des Deux Lacs à avoir recours à l'automobile au lieu du transport actif dans le cadre de leurs déplacements quotidiens.

Finalement, selon le rapport *Potentiel piétonnier et utilisation des modes de transport actif pour aller au travail au Québec* publié par l'INSPQ en 2015, l'accessibilité à un réseau de transport en commun figure parmi les cinq éléments qui permettent d'augmenter le potentiel piétonnier d'un secteur donné (Robitaille et al., 2015). Donc pour ce qui est du réseau de transport en commun de la ville de Val-d'Or, celui-ci porte le nom de TAXIBUS, soit « un service dispensé par voitures-taxi, autocars et autobus scolaires sous la direction de la Corporation Taxibus de Val-d'Or » (Corporation Taxibus Val-d'Or – Service de transport en commun, 2020). Ce service s'étend à l'échelle de la municipalité, ce qui permet d'accéder autant aux secteurs ruraux qu'aux secteurs centraux. Pour ce qui est du fonctionnement de celui-ci, les utilisateurs doivent téléphoner une heure avant l'heure de leur déplacement afin de réserver doivent ensuite se présenter cinq minutes avant l'heure à laquelle le Taxibus devrait arriver de façon à éviter d'être en retard et de causer des perturbations (Corporation Taxibus Val-d'Or – Service de transport en commun, 2020). Le problème rencontré avec ce fonctionnement est

## Figure 6 - Arrêt Taxibus, rue de l'Hydro

Crédit photo: Marianne Bédard



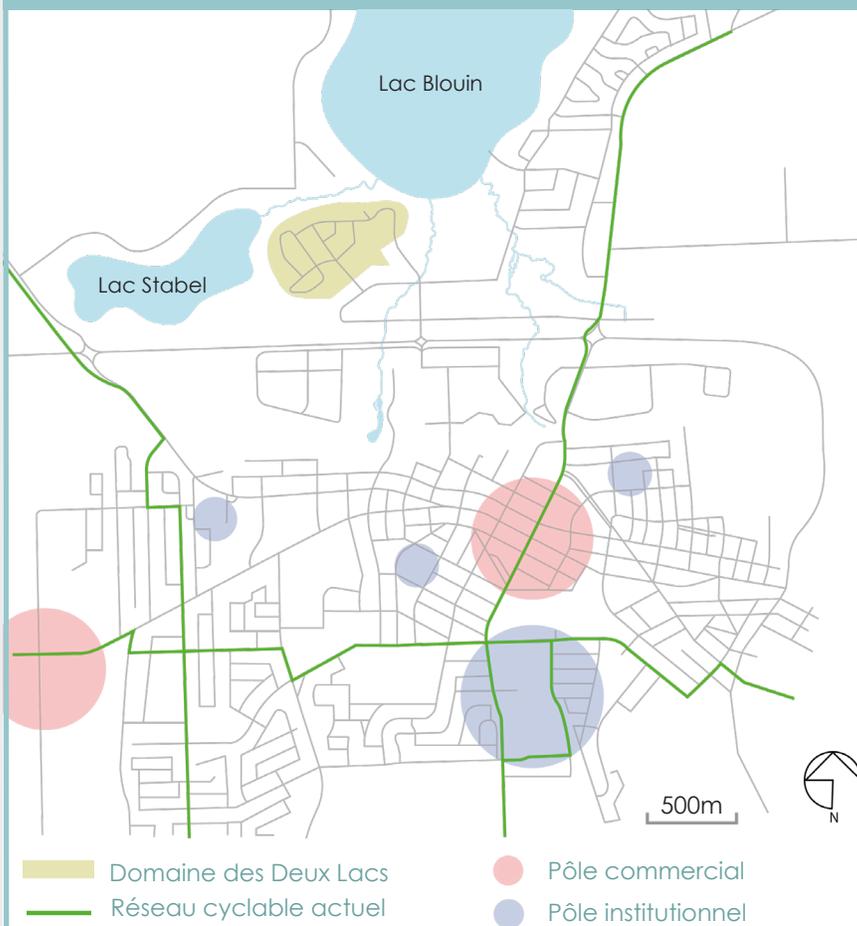
que les arrêts du réseau de Taxibus sont non seulement très peu visibles, mais ne disposent d'aucun abri ou banc qui permettraient de rendre l'attente des utilisateurs plus agréable et de les protéger des diverses intempéries. De ce fait, on retrouve un seul arrêt de Taxibus au sein du territoire à revaloriser et celui-ci se trouve sur la rue de l'Hydro, soit à la frontière entre les secteurs Turgeon et Fournier. La figure 6 illustre ce à quoi cet arrêt ressemble actuellement. Non seulement celui-ci est peu visible et non protégé, mais celui-ci ne permet même pas aux utilisateurs d'attendre leur chauffeur sur une surface pavée. De ce fait, le service de transport en commun de la ville n'est d'aucune façon valorisé au sein de ce secteur du parc industriel, puisque non seulement la qualité paysagère et l'ambiance y sont médiocres et découragent sont utilisation, mais tel que mentionné précédemment, aucun trottoir ne permettent d'y avoir accès. Ainsi, la façon la plus sécuritaire pour se rendre à cet arrêt est de le faire en automobile, ce qui va à l'encontre de l'objectif encouru par la mise en place d'un réseau de transport en commun. En

somme, une intervention à l'égard des arrêts du réseau de Taxibus de la Ville pourrait s'avérer très pertinente afin de permettre à ce mode de transport de gagner en intérêt et de favoriser l'utilisation des transports en commun et actifs. Ceci de pair avec l'ajout d'arrêts dans le quartier du Domaine des Deux Lacs pourrait ultimement permettre de favoriser l'accessibilité de ce dernier à l'aide des transports actifs (Robitaille et al., 2015).

## Réseau cyclable actuel

Tel que mentionné précédemment, le réseau cyclable de la ville de Val-d'Or reste encore très peu développé à ce jour et gagnerait à être prolongé (voir carte 7). Toutefois, le point fort de celui-ci est qu'il dessert déjà les principaux pôles commerciaux et institutionnels de la ville, ce qui facilite leur accessibilité en transport actif (Ville de Val-d'Or, s. d.). Toutefois, dans le cadre de la problématique de l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs, l'objectif est de permettre aux résidents d'avoir accès aux différents pôles de destinations quotidiennes par des modes de transport alternatifs à l'automobile. De ce fait, les écoles primaires à proximité du Domaine des Deux Lacs ainsi que l'école secondaire Le Transit sont des lieux de destinations quotidiennes qui se doivent aussi d'être facilement accessibles, ce qui n'est pas le cas actuellement. De ce fait, le projet de revalorisation devrait aussi inclure un scénario de prolongement du réseau cyclable de la ville afin de permettre de raccorder le Domaine des Deux Lacs au réseau cyclable, en plus de permettre à l'ensemble de la ville d'être accessible à vélo de façon sécuritaire afin de favoriser l'utilisation de ce mode de transport.

Carte 7 - Étendue du réseau cyclable actuel



## Diagnostic

À la lumière de ce qui précède, la problématique de l'accessibilité au Domaine des Deux Lacs en transport actif est engendrée par une multitude de facteurs. En effet, celle-ci est à la fois engendrée par la situation d'enclavement du quartier, de par le passage forcé au sein du parc industriel ainsi que par les aménagements absents et inadéquats qu'on y trouve. D'autre part, l'absence d'accès direct au réseau cyclable de la ville à partir du Domaine des Deux Lacs accentue d'autant plus cette problématique, surtout considérant le fait que celui-ci est actuellement inadéquat, puisqu'il ne dessert qu'une partie de la ville. De ce fait, il s'agit d'une problématique importante qui mérite d'être résolue afin de permettre aux résidents d'avoir le choix quant au mode de transport

qu'ils choisissent d'utiliser, sans que leur expérience ou leur sécurité soient compromises. Le projet de revalorisation devra donc miser sur l'augmentation de la qualité paysagère ainsi que de l'ambiance des secteurs Turgeon et Fournier, en plus de mettre en place des mesures d'atténuation des nuisances associées à la circulation des véhicules lourds ainsi que la mise en place d'infrastructures de transport actif qui soient facilement accessibles, sécuritaires et agréables, afin de remédier à la problématique.

## ANALYSE DE PRÉCÉDENTS

Bien que les parcs industriels aient depuis longtemps une mauvaise réputation due à leur mauvaise qualité architecturale, à leur absence de végétation, à leur absence d'aménagements destinés aux transports actifs ainsi qu'à leurs rues strictement dédiées au camionnage, il semblerait que cette réalité soit en train de changer, petit à petit, grâce à de nouveaux projets innovateurs (Guide-technique\_Planification-industrielle\_vfinale.pdf, 2017). Le secteur ainsi que le Technopôle Angus en sont de bons exemples et seront donc analysés afin de cibler certains éléments pertinents qui pourraient servir d'inspiration pour la réalisation de scénario pour le projet de revalorisation des secteurs Turgeon et Fournier.

### Secteur & Technopôle Angus

Le secteur Angus est un important pôle d'emplois situé dans l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie, plus précisément sur le site d'anciennes usines de fabrication de matériaux ferroviaires, communément appelées les « Shops Angus ». Suite à la fermeture de ce pôle industriel en 1992, la Corporation de développement économique communautaire de Rosemont – Petite-Patrie (CDEC) a créé la Société de Développement Angus (SDA), en 1995 (Ville de Montréal, 2013). Cette société est celle ayant procédé à l'acquisition des terrains délaissés par la fermeture des usines et les ayant redéveloppés afin de stimuler l'économie locale et de diminuer le taux de chômage. Bien qu'il s'agisse aujourd'hui d'un secteur dont la vocation principale est l'emploi, on retrouve tout de même au sein de ce secteur un zonage hétérogène, ce qui explique sa mixité. En effet, bien que plus de 75% de sa superficie soit zonée industriel léger, on retrouve aussi des plus petits secteurs zonés résidentiel, commercial ainsi qu'équipements publics et institutionnels (Ville de Montréal, 2013).

Ce secteur a donc subi plusieurs transformations au fil des années, mais a toujours su conserver le développement économique au sein de ses préoccupations, ce qui explique notamment que le nombre d'emplois de ce secteur croît d'année en année. Toutefois, considérant le fait que la superficie de ce secteur dépasse les 300 000 m<sup>2</sup> et qu'il restait encore plus de 53 000 m<sup>2</sup> d'espaces disponibles à développer en 2013, les fortes pressions provenant du secteur résidentiel se sont fait sentir et ont engendré la mise en place de plusieurs projets résidentiels (Ville de Montréal, 2013). Ces projets comprennent à la fois la construction de résidences de type condominiums (Angus

Nord, Müv Condos, Avenue du Mont-Royal, U-31) ainsi que de logements locatifs (Rosemont les Quartiers, Habitations Loggia-Pélican, Coopératives) comptabilisant un total de plus de 2 400 nouvelles unités résidentielles. Non seulement l'émergence de ces projets résidentiels a amoindri le potentiel de création d'emploi du secteur, mais a aussi entraîné diverses contraintes à l'égard de la cohabitation des usages. Toutefois, compte tenu du fait qu'une pluralité des 66 entreprises présentes dans ce secteur en 2013 appartenaient à trois secteurs prédominants, soit aux secteurs des soins de santé et d'assistance sociale, des services professionnels, scientifiques et techniques ainsi que du commerce de détail, les contraintes apportées par la cohabitation des usages industriels légers et résidentiels sont donc bien différentes que celles du territoire visé par le projet de revalorisation. En dépit de cela, c'est la consolidation des secteurs économiques et résidentiels de pair avec une conscience environnementale dont fait preuve le secteur Angus qui lui ont permis de devenir un pilier du développement durable, selon la ville de Montréal (Ville de Montréal, 2013).

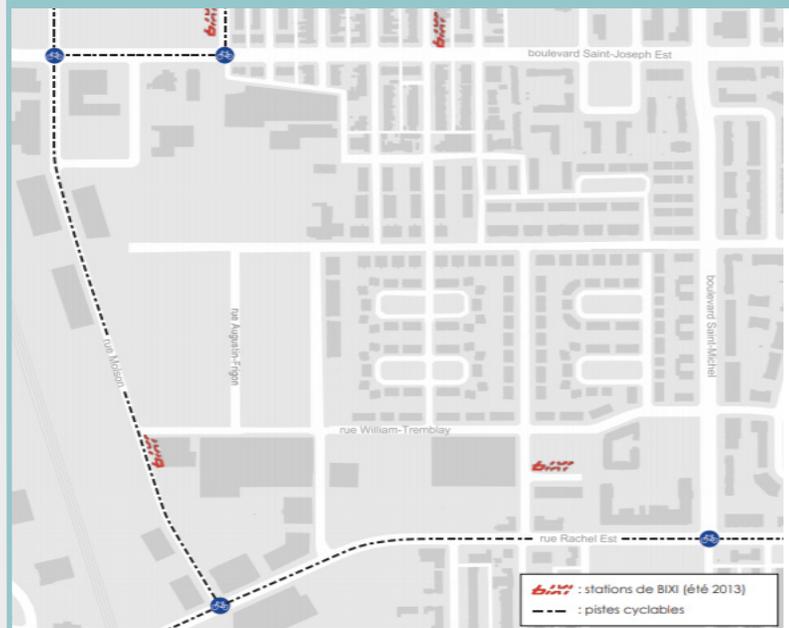
Dans le même ordre d'idées, cette conscience environnementale se traduit notamment par la mise en place d'une desserte de transport actif efficace au sein du secteur Angus. Cette desserte comprend des trottoirs en bordure de l'ensemble des rues du secteur ainsi que quelques bandes et pistes cyclables.

D'ailleurs, la raison pour laquelle ces bandes et pistes cyclables sont considérées comme étant performantes alors qu'elles sont présentes que sur un nombre limité de voies, est le fait qu'elles permettent de relier des points stratégiques du territoire. On remarque donc que ce n'est pas seulement le nombre de pistes et de bandes cyclables qui fait en sorte qu'un réseau est considéré comme étant performant, mais que les endroits où elles sont implantées et qu'elles desservent sont tout aussi importants (Ville de Montréal, 2013).

**Figure 7 - Aménagement cyclable, secteur Angus**



**Carte 8 - Réseau cyclable, secteur Angus**



Source: Ville de Montréal, 2013

De plus, on retrouve au sein du Parc Angus le Technopôle Angus, soit un projet qui témoigne fortement que la conscience environnementale de ce secteur. Ce technopôle est pôle d'emploi important dans l'arrondissement de Rosemont-La-Petite-Patrie, mais ce qui le différencie du reste du secteur Angus, c'est sa qualification d'Écoquartier et donc ses engagements marqués envers le développement durable. En effet, il s'agit du premier écoquartier mixte au Québec, en plus d'être certifié LEED ND Platine. La certification LEED® est un système d'évaluation d'excellence pour les bâtiments et quartiers durables reconnue dans plus de 160 pays et « a pour objectif de réduire les impacts de la croissance urbaine sur l'environnement et sur les citoyens, en favorisant une conception intelligente des quartiers, une mobilité soutenable et une vitalité économique » (Certification LEED v4 pour les habitations - LEED Habitations Québec - Écohabitation, 2020 ; Le Technopôle Angus obtient la certification LEED-ND v4 Platine, 2018). De plus, les espaces verts comptent pour plus de 25% de la superficie du Technopôle grâce à la présence d'aires de vie extérieures végétalisées, d'une rue piétonne bordée d'arbres, d'un boisé urbain, de deux places publiques ainsi que des couloirs écologiques ayant pour but de préserver la biodiversité (Technopôle Angus, 2018).

**Figure 8 - Espace vert, Technopôle Angus**



**Figure 9 - Technopôle Angus**



Le Technopôle Angus porte donc une attention particulière à la qualité de ses bâtiments et de ses aménagements tout en mettant l'accent sur une présence accrue d'espaces verts afin de créer des milieux de vie et de travail qui soient à la fois durables, efficaces et agréables. Cette attention particulière, de pair avec la présence d'installations sécuritaires destinées au transport actif telles que des pistes et bandes cyclables, des trottoirs ainsi qu'une rue piétonne, permet de favoriser l'utilisation des transports actifs par les résidents et les travailleurs (Technopôle Angus, 2018).

Le principal enseignement qu'il est possible de tirer des exemples du secteur Angus ainsi que du Technopôle du même nom est que la clef du succès dans l'élaboration et la réalisation d'un projet où la cohabitation de vocations industrielles, d'emploi et résidentielle est à prendre en compte, c'est de créer des milieux qui soient agréables et dynamiques à la fois pour les entreprises, les travailleurs et les résidents. En effet, selon l'*Étude économique du secteur Rosemont d'emplois Angus* réalisée par la ville de Montréal en 2013, la qualité des services offerts ainsi que des équipements publics est grandement responsable du niveau de satisfaction des locataires, des

employés ainsi que des usagers du secteur, à l'égard de la qualité du secteur. Aussi, ce sont plus de 92% des participants de cette étude qui affirment être satisfaits ou très satisfaits de l'état extérieur des bâtiments présents dans le secteur d'étude et ces mêmes personnes affirment être satisfaites de l'état du mobilier urbain, de la qualité de l'espace environnemental ainsi que des infrastructures destinées au transport actif (Ville de Montréal, 2013). Ce sondage permet donc de supporter le fait que la qualité paysagère, la présence de mobilier urbain, la présence d'infrastructures de transport actif pertinentes ainsi que la qualité architecturale des bâtiments constituent toutes des éléments qui ont une influence importante sur l'appréciation des citoyens sur leur milieu. De ce fait, il s'agit bel et bien d'éléments qui pourraient permettre de répondre à la problématique de l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs, une fois adapté au territoire dont il est question. Finalement, bien que le secteur Angus comprenne une densité ainsi qu'une diversité d'usages non égalée par les secteurs Turgeon et Fournier, il reste néanmoins que les éléments qui font en sorte que ses résidents le considèrent comme étant un milieu de qualité sont des éléments qui s'adaptent facilement aux différents territoires et donc qui seraient faciles à inclure dans les interventions proposées par le scénario de revalorisation.

## Comparaisons d'infrastructures de transport actif

La présente section a pour objectif de comparer divers types de voies cyclables de façon à permettre de faire un choix éclairé quant au type d'implantation qui sera choisi dans le cadre du scénario de revalorisation proposé.

### Chaussée désignée

Tout d'abord, il y a la chaussée désignée, soit une chaussée automobile sur laquelle un pictogramme de vélo est peint au sol de façon à encourager le partage de la voie par les cyclistes et automobilistes. Ce type d'implantation est le moins coûteux, puisqu'il ne nécessite aucune intervention autre que de la peinture au sol. Il est donc recommandé d'utiliser ce type d'implantation seulement sur des rues locales où on retrouve un débit automobile ainsi que des vitesses plus faibles compte tenu du fait qu'on retrouve une forte proximité entre les cyclistes et les automobiles (Ville de Longueuil, 2013). De ce fait, ce type d'implantation ne semble pas convenable pour être implanté au sein du parc industriel de la Ville de Val-d'Or, puisque le simple fait d'ajouter de la peinture au sol ne bonifie d'aucune façon la sécurité des cyclistes qui devront tout de même circuler aux côtés de véhicules lourds.

**Figure 10 - Chaussée désignée**



## **Bande cyclable unidirectionnelle**

Ensuite, il y a les bandes cyclables unidirectionnelles. Ces bandes sont réservées aux cyclistes et aménagées directement à même la chaussée, toujours du côté droit. Ces bandes sont donc délimitées au sol à l'aide de peinture et des bollards peuvent être ajoutés afin d'empêcher les automobiles d'y circuler. Comme ce type d'implantation permet aux cyclistes et aux automobilistes d'avoir chacun un espace qui est réservé à leur circulation, on considère que les bandes sont un type d'implantation plus sécuritaire que les chaussées partagées, ce qui fait en sorte qu'il est possible de les aménager sur les voies où la vitesse et le débit automobile varient entre faible et moyen (Ville de Longueuil, 2013). Il s'agit donc d'un autre type d'implantation peu coûteux puisqu'il ne nécessite que de la peinture au sol ou des bollards, ce qui n'entraîne pas une transformation importante au niveau de la voirie. Ce type d'implantation serait plus adapté au territoire du parc industriel que la chaussée partagée, mais considérant le fait qu'il y aurait tout de même une grande proximité entre les cyclistes et véhicules lourds, des mesures plus importantes pourraient être nécessaires afin de permettre aux cyclistes de réellement se sentir en sécurité lors de leurs déplacements.

**Figure 11 - Bandes cyclables unidirectionnelles**



## **Bande cyclable bidirectionnelle**

Dans le même ordre d'idées, les bandes cyclables bidirectionnelles respectent le même principe que les bandes cyclables unidirectionnelles à l'exception du fait qu'il est permis d'y circuler dans les deux sens. De ce fait, ce type d'installation n'est présent que sur un côté de la rue, alors que les bandes unidirectionnelles s'implantent des deux côtés de la rue (Ville de Longueuil, 2013).

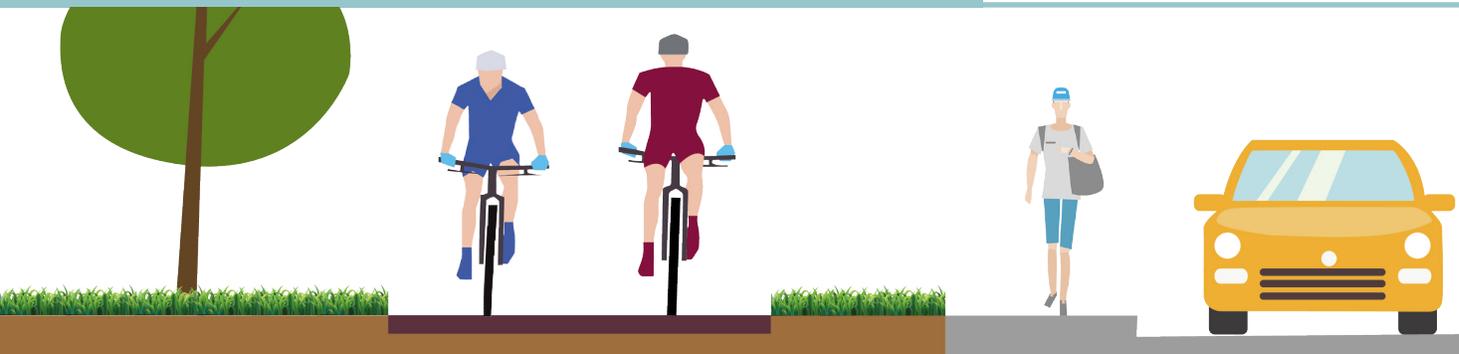
**Figure 12 - Bande cyclable bidirectionnelle**



## Piste cyclable

Ensuite, il y a les pistes cyclables, soit des voies cyclables bidirectionnelles. La principale distinction entre ce type d'implantation et deux présentés précédemment est que les pistes cyclables sont implantées à la même hauteur que le trottoir et ne sont donc pas implantées à même la voie. D'autre part, ce type d'installation comprend une barrière physique entre la rue et la piste où circulent les cyclistes (Ville de Longueuil, 2013). Quoique beaucoup plus sécuritaire que les types d'implantations précédents, il reste néanmoins que la mise en place d'une piste cyclable engendre des coûts beaucoup plus importants. Malgré des coûts plus élevés, les pistes cyclables semblent être un type d'implantation qui s'adapterait beaucoup mieux au territoire du parc industriel. En effet, ce modèle permettrait d'augmenter considérablement la sécurité des cyclistes grâce à une barrière physique qui permet de les séparer des véhicules. De plus, il est possible d'aménager ces barrières de façon à ce qu'elles contribuent à augmenter la qualité paysagère, ce qui permet de joindre l'utile à l'agréable.

**Figure 13 - Piste cyclable**



## Piste multifonctionnelle

Finalement, les pistes multifonctionnelles sont un autre type d'implantation possible, mais comparativement aux précédents, celles-ci sont destinées à l'ensemble des transports actifs et non seulement au vélo. De ce fait, celles-ci peuvent être utilisées de façon sécuritaire par les piétons, les cyclistes, les gens en patins à roulettes, en fauteuil roulant, etc (Ville de Longueuil, 2013). Tout comme les pistes cyclables, les pistes multifonctionnelles engendrent des coûts plus importants, mais compte tenu du

fait qu'elles permettent à l'ensemble des usagers du transport actif d'avoir un endroit où circuler en toute sécurité sans avoir à se préoccuper des véhicules qui circulent près d'eux, il peut s'agir d'un investissement intéressant pour encourager l'utilisation des transports actifs. Donc tout comme les pistes cyclables, les pistes multifonctionnelles constituent une option idéale pour la mise en place d'infrastructure de transport actif au sein du parc industriel de Val-d'Or.

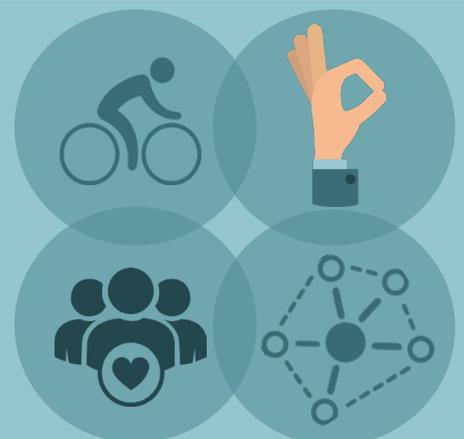
**Figure 13 - Piste cyclable**



## VISION & ORIENTATIONS

À la lumière de ce qui précède, l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs en transport actif est une problématique importante à laquelle il est primordial de répondre afin de permettre aux résidents de ce quartier d'avoir recours au transport actif de façon sécuritaire et agréable, dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. Afin de construire un scénario de revalorisation qui permette réellement d'y répondre, il est important qu'une vision ainsi que des orientations soient établies afin de guider les différentes interventions qui seront proposées. La vision centrale de ce projet de revalorisation est de **réaménager le territoire des secteurs Turgeon et Fournier de façon à favoriser les déplacements actifs entre le Domaine des Deux Lacs et les principaux pôles de destinations de la ville**. Pour ce qui est des orientations permettant de guider les interventions proposées, celles-ci sont:

1. Mise en place d'Infrastructures de transport actif qui soient agréables et sécuritaires
2. Amélioration de la qualité paysagère
3. Favoriser l'émergence d'un sentiment d'appartenance au territoire de la part des entreprises
4. Créer des liens et prolongements pertinents avec le réseau cyclable actuel



Une série d'actions concrètes propres à chacune des orientations seront donc incluses au scénario proposé afin de s'assurer qu'elles soient respectées et de ne pas s'écarter de l'objectif encouru par le projet de revalorisation.

- Pistes multifonctionnelles en site propre
- Traverses à priorité piétonne et cycliste
- Pistes à surfaces imperméables et facilement déneigeables



- Zones tampons végétalisées en bordure des voies de circulation
- Taux de végétalisation de 20% minimum
- Clôture opaques végétalisées ou en bois sur les terrains des entreprises



- Mise en place d'un PPU
- Adoption de nouveaux règlements portant sur l'aménagement du secteur



- Liaisons entre les différents lieux générateurs de déplacements
- Accessibilité aux différents pôles institutionnels
- Liens nord-sud et est-ouest
- Mise en place d'un Plan de mobilité durable



## SCÉNARIO PROPOSÉ

Suite aux diverses analyses réalisées préalablement, voici donc une proposition de scénario de réaménagement qui permettrait de répondre à la problématique de l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs grâce à une revalorisation du territoire des secteurs Turgeon et Fournier. Ce scénario est donc composé de quatre interventions principales visant à répondre aux divers enjeux, soit la mise en place de pistes multifonctionnelles, l'aménagement d'une aire de repos, la mise en place

de règlements à l'égard des clôtures et des taux de végétalisation ainsi qu'un prolongement du réseau cyclable de la ville de Val-d'Or.

Avant de procéder à la présentation des différents éléments qui composent le scénario de revalorisation, il est important de mentionner que ce sont deux outils distincts qui permettraient la mise en place des différentes interventions.

D'abord, ce serait un Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) qui aurait pour but de permettre la mise en place des interventions visant les secteurs Turgeon et Fournier. Cet outil a été choisi pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il s'agit d'une composante du Plan d'urbanisme (PU) de la municipalité qui a pour objectif de planifier un secteur spécifique du territoire qui nécessite une attention particulière de la part du conseil municipal (Programme particulier d'urbanisme, 2010). Aussi, un PPU permet aux municipalités de « préciser les modalités d'aménagement et les types de normes souhaitées en matière d'usages, d'affichage, de profondeur et d'aménagement de la marge avant, de localisation des accès aux terrains et des stationnements, de localisation des rues, de largeurs minimales des terrains, etc. » (Programme particulier d'urbanisme, 2010), en plus d'affecter la nature, l'emplacement et le type des équipements et des infrastructures. De ce fait, le PPU peut s'avérer un outil de choix pour les municipalités qui souhaitent « orienter le développement du territoire en fonction du développement durable, plus précisément la convivialité pour les piétons et cyclistes, des dessertes de transport en commun, [...] » (Programme particulier d'urbanisme, 2010). Donc dans le cadre du projet de revalorisation des secteurs Turgeon et Fournier, le PPU semble être l'outil parfait pour permettre un réaménagement du territoire qui favorise l'utilisation des transports actifs.

D'autre part, pour ce qui est de l'intervention visant un prolongement considérable du réseau cyclable de la municipalité, cette intervention pourrait s'inscrire dans un plan de mobilité durable de la ville. En effet, l'élaboration ainsi que la mise en place d'un Plan de mobilité pourraient permettre à la Ville de Val-d'Or de se doter d'objectifs concrets à l'égard de la mobilité durable et donc favoriser l'utilisation des transports actifs à l'échelle de son territoire.

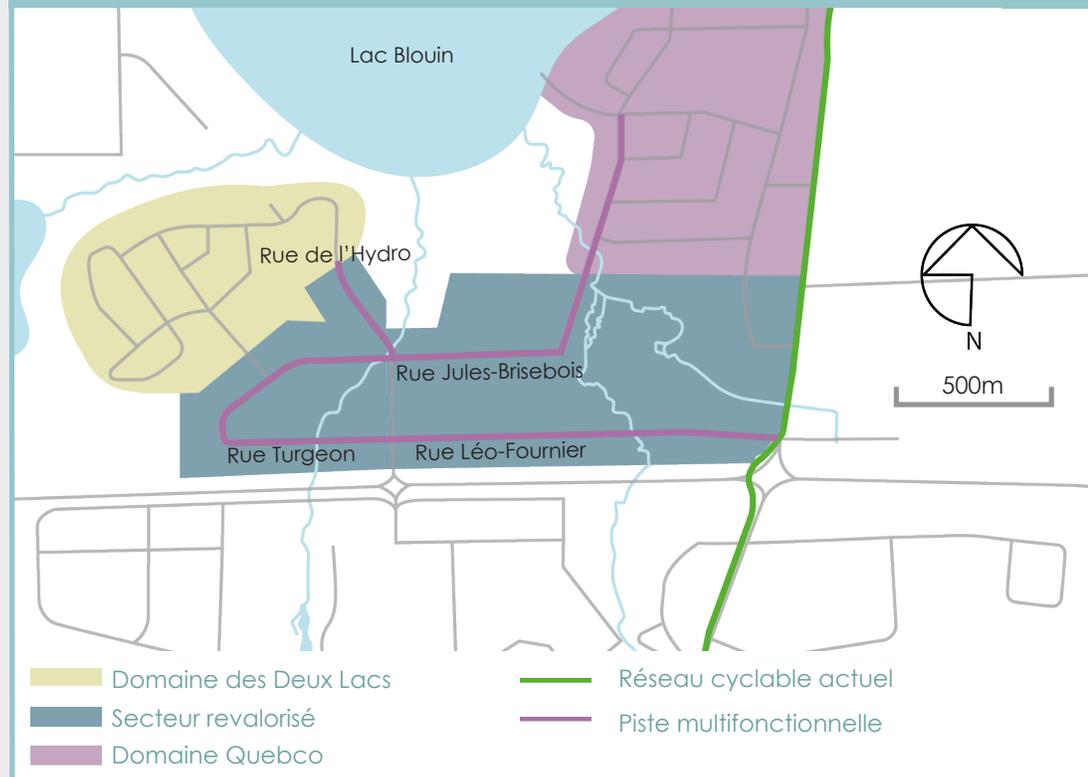
## **Pistes et sentiers multifonctionnels**

La première intervention proposée au sein du territoire des secteurs Turgeon et Fournier est la mise en place de pistes et de sentiers multifonctionnels ayant pour but de favoriser l'accessibilité au Domaine des Deux Lacs en transport actif, sans qu'il y ait de discrimination quant au mode choisi. Cette même intervention est composée de trois volets distincts. Les deux premiers volets sont des pistes multifonctionnelles distinctes implantées au sein du secteur revalorisé, alors que le troisième volet comporte l'implantation de sentiers multifonctionnels en bordure de ce secteur.

Donc dans un premier temps, le scénario propose l'aménagement de pistes multifonctionnelles en site propre en bordure d'un seul côté des rues Turgeon, Jules-

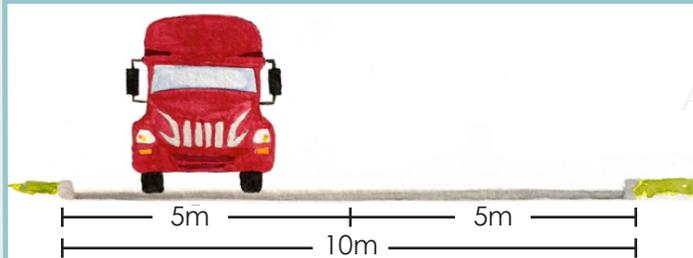
Brisebois, Léo-Fournier ainsi que de l'hydro, mais seulement sur le tronçon nord de cette dernière. L'aménagement de pistes multifonctionnelles sur ces rues permettra non seulement de traverser les secteurs Turgeon et Fournier, mais aussi de relier le Domaine des Deux Lacs au Domaine Quebeco ainsi qu'au réseau cyclable actuel. La largeur actuelle de ces rues est de 10 mètres, ce qui fait en sorte qu'elles disposent chacune de deux voies d'une largeur de 5 mètres (voir figure 14). La proposition d'aménagement est donc de réduire la largeur des voies de circulation à 4 mètres, puis de récupérer une largeur de 2 mètres appartenant à l'emprise de la rue, grâce au PPU. De cette façon, un espace d'une largeur de 4 mètres devient disponible pour l'aménagement d'une piste multifonctionnelle ainsi que d'une zone tampon d'une largeur de 2 mètres chacune (voir figure 15).

### Carte 9 - Localisation première piste multifonctionnelle

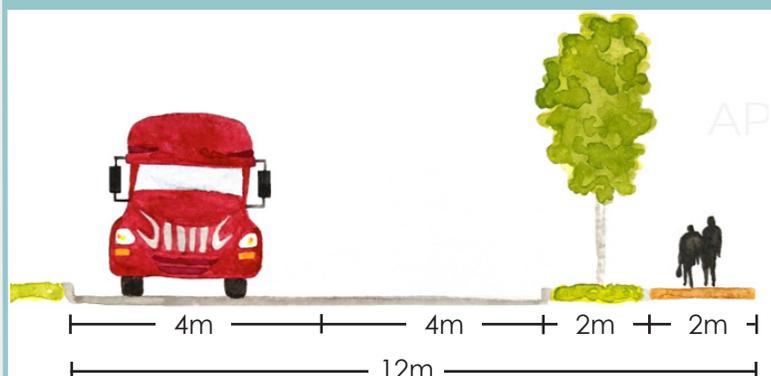


Ceci permettrait donc d'offrir un endroit sécuritaire pour la circulation en transport actif, en plus de permettre de bonifier la qualité paysagère et l'agréabilité du secteur. En effet, la zone tampon qui sépare la chaussée de la piste multifonctionnelle serait plantée d'arbres ce qui permettrait de créer une barrière physique entre les véhicules et les utilisateurs en plus d'augmenter la présence de végétalisation et de créer de l'ombre, ce qui permettrait de diminuer les effets négatifs associés aux îlots de chaleur. Aussi, les deux intersections qui se trouvent dans le secteur à revaloriser, soit les intersections entre la rue de l'Hydro et les rues Jules-

### Figure 14 - Avant



### Figure 15 - Après



Brisebois et Léo-Fournier, seraient munies de panneaux d'arrêts dans chaque direction, en plus de traverses à priorité aux transports actifs, à chacune des intersections. Ces traverses seraient marquées au sol et disposeraient de panneaux lumineux qui s'allument lorsqu'une personne s'apprête à traverser la rue. Ces panneaux ont été installés ailleurs dans la ville, tels que sur la 6e rue, où de nouvelles traverses à priorité piétonnes ont été aménagées. Ceux-ci permettent d'attirer l'attention des automobilistes de façon à ce qu'ils soient plus alertes et permettent donc de rendre les traverses plus sécuritaires, surtout lorsque celles-ci sont nouvellement implantées.

D'autre part, la diminution de la largeur des voies à 4 mètres reste suffisante pour permettre aux véhicules lourds de bien circuler, mais le fait qu'ils disposent d'un espace plus étroit devrait les amener à diminuer leur vitesse et à adopter une conduite plus prudente (Collectivités viables, s. d.). Il s'agit donc d'une mesure d'apaisement de la circulation qui permette d'augmenter l'agrément et la sécurité des transports actifs, d'autant plus qu'une diminution des limites de vitesse à 40km/h au lieu de 50km/h sur l'ensemble du territoire des secteurs Turgeon et Fournier constitue une autre mesure pertinente à inclure au PPU.

Finalement, un des grands avantages que présente le territoire du secteur Turgeon est que celui-ci est toujours en développement à l'heure actuelle, ce qui fait en sorte que ses chaussées ne sont toujours pas pavées (voir figure 16). Cela permet donc d'engendrer des coûts plus faibles et de faciliter la mise en place de tels aménagements sur la rue Turgeon ainsi que sur le tronçon nord de la rue de l'Hydro, puisque rien n'est à défaire.

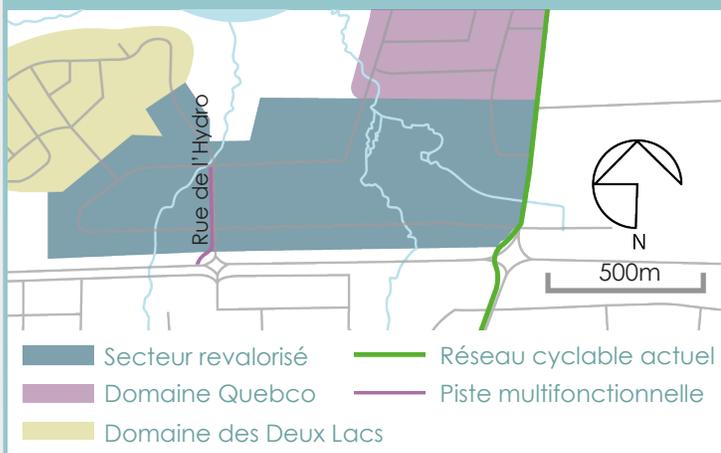
Dans un deuxième temps, le scénario propose la mise en place d'une piste multifonctionnelle beaucoup plus large sur la rue de l'Hydro, entre l'intersection avec la rue Turgeon et la voie de contournement, soit la route 117 (voir carte 10). Actuellement, cette rue est d'une largeur de 12 mètres et dispose donc de deux voies d'une largeur de 6 mètres chacune (voir figure 18). D'ailleurs, tel que mentionné précédemment, on ne retrouve aucun trottoir au sein du territoire à revaloriser, ce qui fait en

**Figure 16 - Chaussée rue Turgeon**



Credit photo: Marianne Bédard

**Carte 10 - 2e intervention rue de l'Hydro**



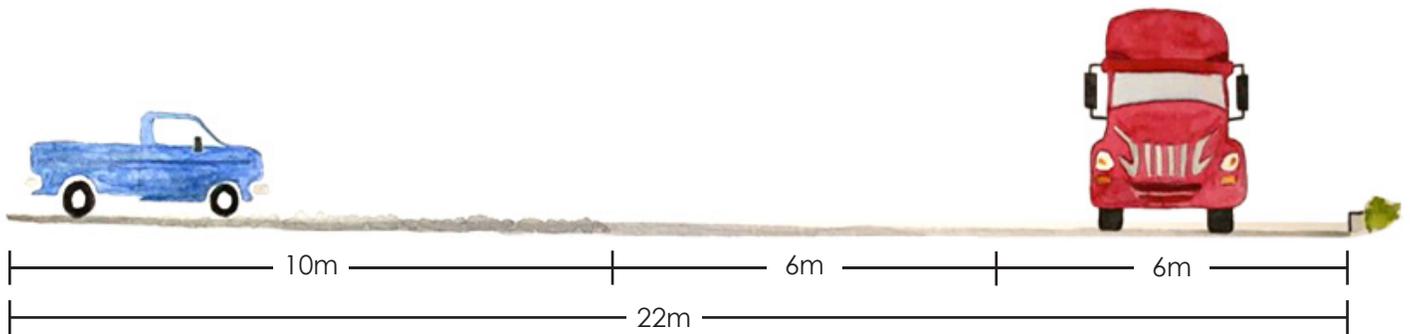
**Figure 17 - Rue de l'Hydro, tronçon sud**



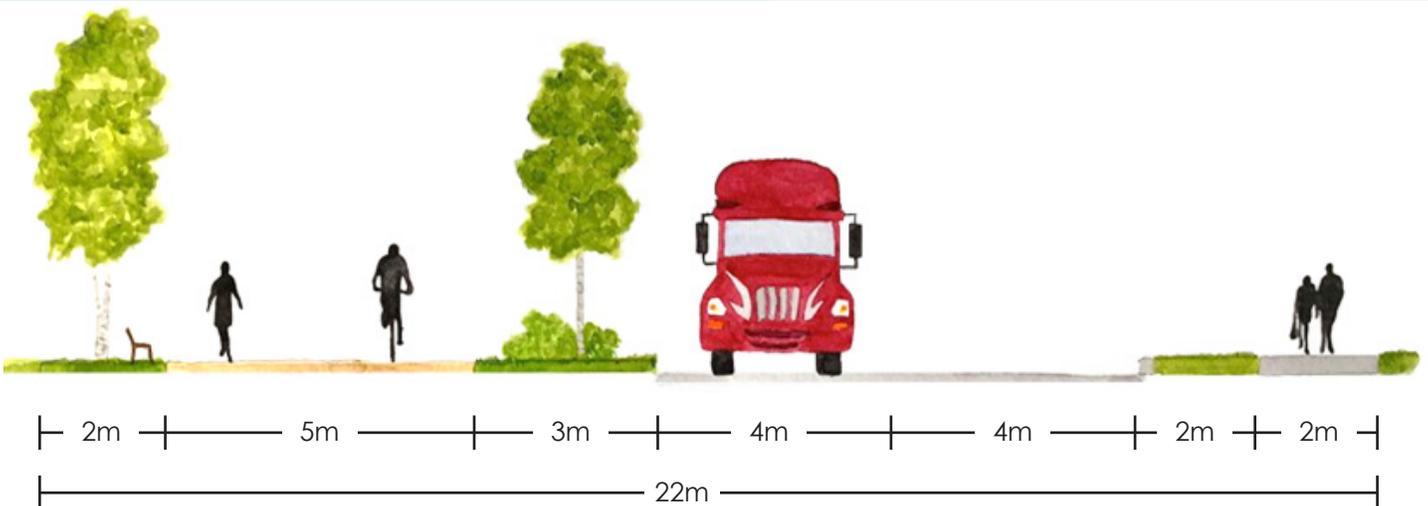
Credit photo: Marianne Bédard

sorte que la rue de l'hydro est bordée d'espaces de stationnement en gravier ou encore de cours d'entreposage qui brime la qualité paysagère (voir figure 17). Le scénario propose donc de récupérer une bande de terrain d'une largeur de 10 mètres en bordure de la rue du côté ouest grâce au PPU, afin de disposer de suffisamment d'espace pour mettre en place des aménagements de qualité. La proposition est donc d'implanter une rangée d'arbres d'une largeur de deux mètres entre le terrain des entreprises et une piste multifonctionnelle d'une largeur de 5 mètres. Ensuite, une zone tampon bordée d'arbres d'une largeur de 3 mètres serait aménagée afin de créer une barrière physique entre la chaussée et la piste en question. Finalement, la largeur de la chaussée serait réduite à 8 mètres de façon à ce qu'il reste suffisamment d'espace pour implanter une seconde zone tampon végétalisée ainsi qu'un trottoir, tous deux d'une largeur de 2 mètres (voir figure 19).

**Figure 18 - Avant**



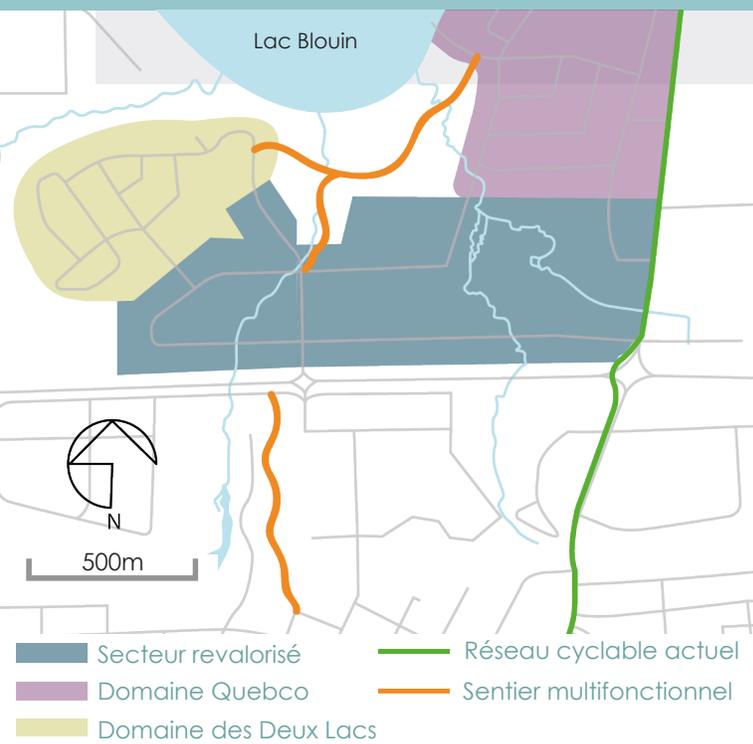
**Figure 19 - Après**



Aussi, afin de favoriser le recours au transport actif au cours des quatre saisons, il est primordial que les pistes multifonctionnelles soient pavées afin qu'il soit facile de les déneiger en hiver. Ainsi, afin de permettre au projet de diminuer son empreinte écologique en lien avec le pavage des pistes multifonctionnelles, le scénario propose d'avoir recours à un revêtement fait de plastique recyclé. Il s'agit d'une alternative déjà utilisée aux Pays-Bas et qui présente une série d'avantages par rapport aux

revêtements classiques. En effet, en plus d'être préfabriquées et encastrables, les pistes cyclables faites à base de plastique recyclé sont « quatre fois plus légères, facilement transportables et 70% plus rapides à installer. [...] [Leur] durée de vie est trois fois supérieure à celle d'une route classique et nécessite peu d'entretien et de maintenance » (Deluzarche, 2018). En plus d'être fait à partir de matériaux recyclés et d'avoir une durée de vie plus longue, ce type de revêtement empêche aussi la formation de trous dans la chaussée, de flaques d'eau ainsi que l'apparition de mauvaises herbes. De ce fait, la surface reste en bon état beaucoup plus longtemps, ce qui permet de rendre son utilisation plus sécuritaire pour tous, puisque les gens en fauteuil roulant, en vélo, en patins ou en planche à roulettes ne risquent plus d'être incommodés par la dégradation de la piste cyclable. Il s'agit donc d'une solution qui pourrait à la fois permettre de diminuer l'empreinte écologique du projet, de diminuer le temps associé à sa mise en place en plus d'assurer des déplacements sécuritaires sur une plus longue période de temps.

### Carte 11 - Localisation des sentiers



Enfin, cette première intervention se complète par la mise en place de deux sentiers multifonctionnels qui seraient aménagés en milieu boisé plutôt qu'en bordure de rue. Le premier sentier serait celui proposé par les promoteurs du Domaine des Deux Lacs, c'est-à-dire que celui-ci serait aménagé dans le boisé qui sépare le lac Blouin du parc industriel afin de relier le Domaine des Deux Lacs au Domaine Quebeco. Le second sentier serait aménagé au sud de la voie de contournement, dans le boisé qui sépare actuellement le parc industriel de la résidence adaptée la Maison de la Source Gabriel. L'objectif de ces sentiers multifonctionnels de permettre aux usagers du transport actif d'avoir une forte proximité avec la nature lors de leurs déplacements afin d'agrémenter leur expérience.

D'ailleurs, l'ensemble des pistes et sentiers multifonctionnels aménagés comprendraient aussi la mise en place de lampadaires et d'abreuvoirs, afin d'éviter que la chaleur et la noirceur ne constituent des freins à l'utilisation du transport actif. Toutefois, afin que le sentier aménagé au sud de la voie de contournement s'avère pertinent, il est nécessaire que celui-ci donne accès à un réseau cyclable, sans quoi celui-ci n'aura aucune raison d'être aménagé.

## Aire de repos

La seconde intervention proposée, soit l'aménagement d'une aire de repos est intimement liée à la première, plus particulièrement à l'implantation de la seconde piste multifonctionnelle en bordure de la rue de l'Hydro. En effet, l'aire de repos serait aménagée entre le ruisseau qui traverse actuellement le secteur Turgeon et la piste multifonctionnelle. L'objectif derrière l'aménagement de cette aire de repos serait de permettre aux utilisateurs du transport actif, aux employés du secteur ainsi qu'aux usagers du Taxibus d'avoir un endroit où ils peuvent s'asseoir, relaxer et socialiser en plus de pouvoir profiter de la présence du ruisseau. En étant à l'écart des voies de circulation et bordé d'arbres, cette aire de repos permettra de créer un espace agréable où il sera possible de faire fi des activités industrielles environnantes. D'autre part, un banc couvert d'un abri bus vitré serait aménagé dans la zone tampon qui sépare la piste multifonctionnelle de la rue de l'Hydro, à la hauteur de l'aire de repos de façon à ce que les utilisateurs du service de transport en commun bénéficient enfin un endroit où ils peuvent attendre en toute sécurité, en plus d'être à l'abri des intempéries.

**Figure 20 - Aire de repos**

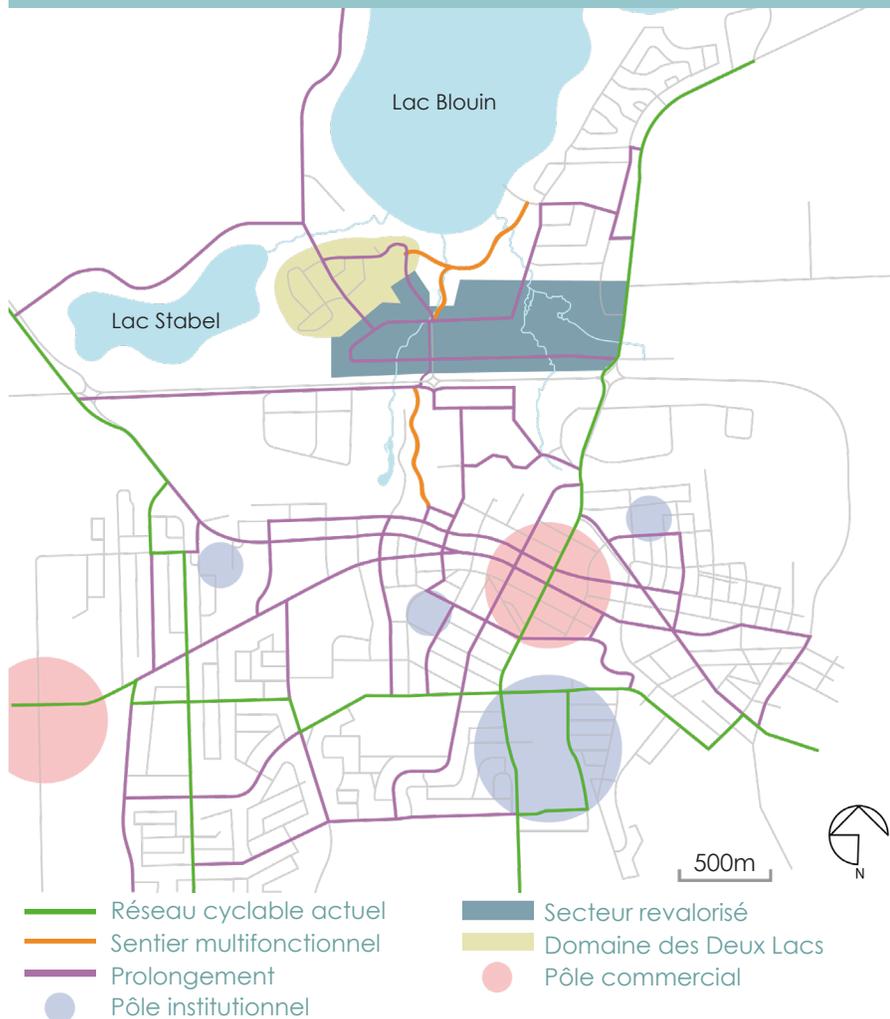


## Prolongement du réseau cyclable

Tel qu'expliqué précédemment, l'aménagement des secteurs Turgeon et Fournier constitue l'enjeu principal face à l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs en transport actif et c'est pourquoi les interventions proposées par le scénario visent principalement à transformer ce territoire afin que celui-ci favorise l'utilisation des transports actifs. Toutefois, afin de réellement favoriser l'utilisation du transport actif dans le cadre des déplacements quotidiens des résidents du Domaine des Deux Lacs, mais aussi de l'ensemble des citoyens de la ville, il est important d'avoir un réseau cyclable qui permette des déplacements sécuritaires à l'échelle de la ville en plus de permettre d'avoir facilement accès aux différents pôles de destinations quotidiennes.

De ce fait, la carte 12 illustre la troisième intervention proposée par le scénario de réaménagement, soit une esquisse de ce à quoi le réseau cyclable pourrait ressembler une fois prolongé. L'objectif de cette intervention est donc de favoriser un accès aux

## Carte 12 - Prolongement du réseau cyclable



différents pôles institutionnels et commerciaux de la ville, de créer des liens entre ces derniers et de permettre d'étendre le réseau à l'échelle de la ville. Quant à ce qui a trait aux modes d'implantations utilisés pour les prolongements du réseau, ceux-ci seraient laissés à la discrétion de la ville, mais celle-ci serait tout de même encouragée à avoir recours à des modes d'implantations qui permettent d'éviter un partage de la chaussée entre les cyclistes et les automobiles. En ayant un espace qui est réservé à la circulation des cyclistes, cela permet de positionner le vélo comme étant un mode de transport à part entière et non seulement une alternative à la voiture en cas de dépannage, ce qui contribue aussi à encourager les gens à avoir recours à ce mode de transport en plus

d'être plus sécuritaire.

## Nouveaux règlements

Finalement, la quatrième et dernière intervention proposée par le scénario de réaménagement est la mise en place de nouveaux règlements joints au PPU qui seraient destinés aux terrains des entreprises du territoire des secteurs Turgeon et Fournier.

En effet, bien que les deux premières interventions proposées, soit la mise en place de pistes multifonctionnelles ainsi que l'aménagement d'une aire de repos, permettent une certaine amélioration de la qualité paysagère ainsi que de l'agréabilité du secteur, il reste néanmoins que celles-ci ne sont pas suffisantes pour avoir un réel impact à cet égard. En effet, la mise en place de rangées d'arbres en bordure des chaussées ne constitue pas une intervention suffisante pour permettre à la qualité paysagère et à l'agréabilité du secteur d'évoluer suffisamment au point de favoriser l'utilisation du transport actif. En effet, si les parcelles des entreprises restent autant minéralisées

qu'elles le sont actuellement et qu'il reste possible de voir tout le matériel entreposé dans les cours arrière depuis la rue, le paysage restera de qualité insuffisante dans son ensemble. De ce fait, il est primordial que les entreprises prennent part au projet de façon à permettre une revalorisation complète du territoire et c'est d'ailleurs ce qui explique le choix de ce terme, puisque celui-ci correspond à « une amélioration des propriétés par les propriétaires ainsi qu'une amélioration des services municipaux par la municipalité » (Savard, 2012), ce qui signifie que les acteurs privés et publics se doivent tous les deux de mettre du leur.

De ce fait, le premier règlement aurait pour objectif d'exiger la mise en place de clôtures opaques par les entreprises de façon à ce que les matériaux entreposés en cours arrière ne soient plus visibles depuis la rue. D'ailleurs, afin que ces clôtures puissent ajouter à la qualité paysagère du secteur, celles-ci devraient soit être végétalisées ou en bois. De plus, afin de créer un secteur qui soit plus uniforme, il serait préférable que les entreprises utilisent toutes le même modèle de clôture. Donc en cachant les matériaux avec des clôtures opaques de qualité, cela permettra une bonification du paysage, mais aussi de l'ambiance, car celles-ci devraient permettre de favoriser un meilleur encadrement.

Pour ce qui est du second règlement, celui-ci aurait pour objectif d'engendrer une importante hausse du taux de végétalisation sur le terrain des entreprises. Ce règlement viendra donc en remplacement de la norme actuelle qui demande un minimum de 5% de végétalisation sur le terrain des entreprises (Ville de Val-d'Or, 2014). En effet, comme il n'est pas obligatoire pour les entreprises de s'en tenir à cette norme et que le taux de 5% est très faible, celle-ci s'est avérée inefficace. De ce fait, le règlement portant sur la végétalisation des terrains des entreprises exigerait un minimum de 15% de végétalisation des parcelles. Non seulement ce règlement permettrait d'augmenter la qualité paysagère et d'atténuer la problématique en lien avec la formation d'îlots de chaleur, mais ce dernier pourrait aussi amener les entreprises à utiliser leur terrain à meilleur escient et d'en faire une meilleure gestion. Le taux de 15% a donc pour but d'apporter des bénéfices sans toutefois contraindre les entreprises dans la réalisation de leurs tâches, puisque l'objectif n'est en aucun cas de nuire aux entreprises locales. En somme, l'objectif de ces deux règlements est bien entendu d'augmenter la qualité paysagère ainsi que l'ambiance du secteur de façon à favoriser l'utilisation des transports actifs en permettant de créer un milieu agréable, mais il y a plus. En effet, ces règlements ont aussi comme objectif d'amener les entreprises à développer un sentiment d'appartenance envers leur territoire, en leur permettant de prendre part à la revalorisation de leur territoire. En amenant les entreprises à prendre part dans un projet visant l'amélioration de leur territoire, celles-ci verraient le potentiel de leurs actions et devraient être amenées à être plus conscientes de l'impact de leurs gestes.

# CONCLUSION

À la lumière de ce qui précède, la problématique de l'accessibilité du Domaine des Deux Lacs en transport actif est une problématique engendrée à la fois par la position géographique de ce dernier ainsi que par les aménagements actuels des secteurs industriels Turgeon et Fournier. En effet, le passage forcé au sein de cet espace de mauvaise qualité paysagère, à l'ambiance inconfortable et dépourvu d'infrastructures de transport actif, contraint grandement les résidents du Domaine des Deux Lacs quant au mode de transport utilisé dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. Afin d'être en mesure de proposer un scénario de réaménagement qui permette de répondre concrètement à la problématique évoquée, des analyses qualitatives à l'égard du Domaine des Deux Lacs et des secteurs Turgeon et Fournier furent nécessaires afin de mettre en lumière les éléments qui constituent des enjeux importants afin d'y remédier à l'aide d'interventions concrètes. Le secteur et le Technopôle Angus ainsi que différents types d'implantations d'infrastructures de transports actifs furent également analysés afin que leurs points forts puissent servir d'inspirations pour les interventions proposées.

De ce fait, le scénario proposé a pour objectif de favoriser l'utilisation des transports actifs dans le cadre des déplacements quotidiens des résidents du Domaine des Deux Lacs et propose donc l'aménagement de pistes et de sentiers multifonctionnels, l'aménagement d'une aire de repos ainsi que l'adoption de nouveaux règlements portants sur les clôtures et les taux de végétalisation des entreprises des secteurs Turgeon et Fournier. Ces interventions permettraient donc aux secteurs visés de devenir agréables et sécuritaires de façon à ce qu'ils puissent favoriser l'utilisation des transports actifs. Aussi, afin d'encourager l'utilisation des transports actifs dans le cadre des déplacements quotidiens des résidents du Domaine des Deux Lacs, le scénario comprend aussi une proposition de prolongement du réseau cyclable de la ville ayant pour but de desservir les principaux pôles commerciaux et institutionnels de la ville à l'aide du transport actif. De ce fait, le projet de revalorisation comprend aussi des interventions qui pourraient s'avérer bénéfiques pour l'ensemble de la population et non uniquement pour les résidents du Domaine des Deux Lacs.

Finalement, non seulement ce projet permettrait d'augmenter la qualité paysagère des secteurs Turgeon et Fournier en plus de les rendre plus agréables, mais en favorisant l'utilisation des transports actifs à l'échelle de la ville, ce projet pourrait également permettre de diminuer la dépendance à l'automobile des Valdoriens. Ceci pourrait à la fois diminuer leur risque de maladies cardiovasculaires associées à un mode de vie inactif, en plus de permettre de diminuer les émissions de GES associées à l'utilisation de l'automobile (Canada, 2012).

**Figure 21 - Frontière des secteurs Turgeon et Fournier, avant**



**Figure 21 - Frontière des secteurs Turgeon et Fournier, après**



# BIBLIOGRAPHIE

- Blais, P., Fontaine, N., Québec (Province), & Ministère des affaires municipales, des régions et de l'occupation du territoire. (2012). Les écoparcs industriels document de veille. Affaires municipales, régions et occupation du territoire. <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2218600>
- Borde, V. (2010). À qui profite le boom minier québécois?, Actualité, repéré à : <http://meteopolitique.com/Fiches/mine/analyses/Boom-minier/A-qui-profite-le-boom-minier.htm>
- CDIVD (2019). Accueil, repéré à : <http://www.cddivd.ca/>
- Commission de la construction du Québec (2020) Secteurs de l'industrie, repéré à : <https://www.ccq.org/fr-CA/loi-r20/conventions-collectives/secteurs>
- De Chiara, Joseph, Koppelman, Lee (1982). Urban Planning and design criteria, New York: Van Nostrand Reinhold, Toronto, 3rd ed.
- Deluzarche, C. (2018). La première piste cyclable en plastique inaugurée aux Pays-Bas, Futura, repéré à : <https://www.futura-sciences.com/sciences/actualites/matiere-premiere-piste-cyclable-plastique-inauguree-pays-bas-72906/>
- Éco habitation (2020). Certification LEED® V4 pour les habitations, repéré à : <https://www.ecohabitation.com/leed/>
- Google Maps. (s. d.). Val-d'Or, <https://www.google.ca/maps/dir/48.1025949,-77.7873123/ABI-QUIP,+24+Rue+Turgeon,+Val-d'Or,+Quebec+J9P+0A5/@48.1082221,-77.8005127,2457m/data=!3m2!1e3!4b1!4m1!3!4m1!2!1m0!1m5!1m1!1s0x4cdf53a5a8648cdd:0xcc1dae7b1d33926b!2m2!1d-77.8012116!2d48.1138854!2m3!6e0!7e2!8j1583847000!3e0?hl=fr>
- Gouvernement du Canada (2014). Le transport actif, repéré à : <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/etre-actif/transport-actif.html>
- Institut national de santé publique (s.d.) Îlots de chaleur, repéré à : <http://www.monclimatmasante.qc.ca/public/ilots-de-chaleur.aspx>
- L'Atelier urbain (2017). Guide Technique, le développement des parcs industriels, repéré à : [http://www.latelierurbain.com/wp-content/uploads/2017/11/Guide-technique\\_Planification-industrielle\\_vfinale.pdf](http://www.latelierurbain.com/wp-content/uploads/2017/11/Guide-technique_Planification-industrielle_vfinale.pdf)
- Les Développements des Grands Ducs (2020). Domaine des Deux Lacs, repéré à : <https://www.ddgd.ca/domaine-des-deux-lacs>
- MAMH (2010). Programme particulier d'urbanisme, repéré à : <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/programme-particulier-durbanisme/>
- Paquette, S., Poullaouec-Gonidec, P., Domon, G., Québec (Province), Ministère de la culture, des communications et de la condition féminine, Université de Montréal, Chaire en paysage et environnement, & Chaire UNESCO paysage et environnement. (2008). Guide de gestion des paysages au Québec : Lire, comprendre et valoriser le paysage. Culture, communications et condition féminine Québec] ; [Université de Montréal, Chaire en paysage et environnement]: [Université de Montréal, Chaire UNESCO paysage et environnement.
- Robitaille, É., Institut national de santé publique du Québec, & Direction du

développement des individus et des communautés. (2015).  
Potentiel piétonnier et utilisation des modes de transport actif pour aller  
au travail au Québec : État des lieux et perspectives d'interventions. Institut  
national de santé publique du Québec.

Savard, M. (2012). Le développement de quartiers durables dans les municipalités  
du Québec, Université de Sherbrooke, repéré à : [https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais2012/Savard\\_M\\_\\_18-07-2012\\_.pdf](https://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais2012/Savard_M__18-07-2012_.pdf)

Société de l'assurance automobile (2020). Visibilité en présence d'un véhicule lourd,  
repéré à : <https://saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/angles-morts/visibilite-presence-vehicule-lourd/>

Taxibus Val-d'Or (2020). Service de transport en commun, procédures d'utilisation,  
repéré à : <https://taxibusvaldor.qc.ca/procedures-dutilisation/>

Technopôle Angus (2018) Le Technopôle Angus obtient la certification LEED-ND v4  
Platine, repéré à : <https://www.technopoleangus.com/blogue/le-technopole-angus-obtient-la-certification-leed-nd-v4-platine>

Technopôle Angus (2018) Milieu de vie sain et dynamique, repéré à : <https://www.technopoleangus.com/>

Ville de Candiac (2015). Guide d'aménagement - Rues et liens, repéré à : [https://candiac.ca/uploads/html\\_content/docs/Urbanisme/Guide\\_Am%C3%A9nagement\\_Fascicule%201\\_Rues%20et%20liens.pdf](https://candiac.ca/uploads/html_content/docs/Urbanisme/Guide_Am%C3%A9nagement_Fascicule%201_Rues%20et%20liens.pdf)

Ville de Longueuil (2013). Plan de mobilité active, repéré à : [https://www.longueuil.quebec/sites/longueuil/files/communiqués/2014/plan\\_de\\_mobilite\\_active\\_2013.pdf](https://www.longueuil.quebec/sites/longueuil/files/communiqués/2014/plan_de_mobilite_active_2013.pdf)

Ville de Montréal (2013). Étude économique du secteur d'emplois Angus, Ville de  
Montréal, repéré à : [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND\\_RPP\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT%20ANGUS%20V13-09.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_RPP_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT%20ANGUS%20V13-09.PDF)

Ville de Val-d'Or (2014). Règlement 2012-10, repéré à : [https://www.ville.valdor.qc.ca/uploads/2\\_Services%20aux%20citoyens/Permis/Urbanisme/201410Lotissement.pdf](https://www.ville.valdor.qc.ca/uploads/2_Services%20aux%20citoyens/Permis/Urbanisme/201410Lotissement.pdf)

Ville de Val-d'Or (s.d.). Portrait et statistiques, repéré à : <http://ville.valdor.qc.ca/la-ville/information/portrait-et-statistiques>

Ville de Val-d'Or (2019). Budget annuel, repéré à : <https://www.ville.valdor.qc.ca/la-ville/finances-et-taxes/budget-annuel>

Ville de Val-d'Or (s.d.) Carte des sentiers récréatifs de Val-d'Or, repéré à : [http://ville.valdor.qc.ca/uploads/3\\_Culture,%20sports%20et%20loisirs/Activit%C3%A9s/Foret/Carte-piste-web\\_final.pdf](http://ville.valdor.qc.ca/uploads/3_Culture,%20sports%20et%20loisirs/Activit%C3%A9s/Foret/Carte-piste-web_final.pdf)

Vivre en ville (s.d.) Îlots de chaleur urbains, Collectivités viables, repéré à : <http://collectivitesviables.org/articles/ilots-de-chaleur-urbains.aspx>

Vivre en ville (s.d.) Potentiel piétonnier, Collectivités viables, repéré à : <http://collectivitesviables.org/articles/potentiel-pietonnier.aspx>

Vivre en ville (s.d.). Apaisement de la circulation, Collectivités viables, repéré à :  
<http://collectivitesviables.org/articles/apaisement-de-la-circulation.aspx>

## Liste des 48 entreprises des secteurs Turgeon & Fournier

### Secteur Turgeon

1. ABI-QUIP
2. Entreprises Alfred Morris
3. Équipement SML
4. Guillevin International co
5. LMS industrie
6. Location d'équipement Battlefields
7. Machinerie & Équipements MJ
8. Mini-Entrepôts Pratik Pratik
9. Nedco
10. OK Pneus
11. Pompe A Eau René Rochefort
12. Radiateurs KCL inc
13. Remorquage Belzile Val-d'Or
14. Remorquage Débosselage Val-d'Or
15. Remorquage KMG
16. Saine-Ville Environnement
17. SPCA
18. Stongco Limited Partnership

### Secteur Fournier

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| 1. Atelier Val-d'Or                 | 19. Major                                |
| 2. BDI Canada Inc                   | 20. Parlec                               |
| 3. Brasserie Labatt Co Ltee         | 21. Petro-Pass relais routier            |
| 4. CIMDAT                           | 22. Produits miniers Wilson              |
| 5. Club Ski Moteur de Val-d'Or      | 23. Réseau CB Division Canadian Bearings |
| 6. CMAC-Thyssen – Atelier mécanique | 24. Sling-Choker Ltée                    |
| 7. DR Fabrication                   | 25. Temispal                             |
| 8. Dynamitage Castonguay Ltée       | 26. Traçage Abitibi                      |
| 9. Dyno Nobel Canada                | 27. Traction pièces pour véhicules       |
| 10. Entreprises Gilbert             | 28. Trim-Line De l'Abitibi               |
| 11. Entreprises Guay                | 29. Usinage X-Spec                       |
| 12. Forage G4 Ltée                  | 30. Wolseley – Groupe de plomberie       |
| 13. Groupe Morneau                  |  |
| 14. Hydraulique Val-d'Or Enr        |  |
| 15. Imprimerie Lebonfon             |  |
| 16. Joresco                         |  |
| 17. Kenworth Val-d'Or               |  |
| 18. L. Fournier & Fils              |  |