

Montréal 

Sécurisation aux abords des écoles

Commission sur le transport et les travaux publics
Le chemin de l'école: sécurisation et déplacements actifs

Division Planification des réseaux et programmation des aménagements

25 octobre 2023

Objectifs

- ❖ Présenter certains constats et données en matière de sécurité aux abords des écoles
- ❖ Mettre en lumière différentes interventions ou initiatives mises en oeuvre et/ou planifiées par différents acteurs en matière de sécurisation des déplacements aux abords des écoles

1

Mise en contexte

- Portrait de la sécurité des 0-17 ans

2

Programme de sécurisation aux abords des écoles

- Présentation du PSAÉ et Vision zéro
- Bilan des projets réalisés dans le cadre du PSAÉ
- Exemple de projet réalisé dans le cadre du PSAÉ
- Résultats d'évaluation des mesures PSAÉ

3

Autres initiatives de sécurisation des écoles - Ville

- Autres projets réalisés par la ville de Montréal
- Exemples de projets planifiés et réalisés par la ville centre (SUM)
- Initiatives des arrondissements
- Initiatives du SPVM
- Autres initiatives (Projet BADGE)

4

Initiatives des autres partenaires

- Initiatives des centres de services scolaire
- Données STM (bus écoles)
- Initiatives des villes liées
- Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (MTMD)
- Autres initiatives



1 Mise en contexte

Portrait de la sécurité des 0-17 ans

Mise en contexte

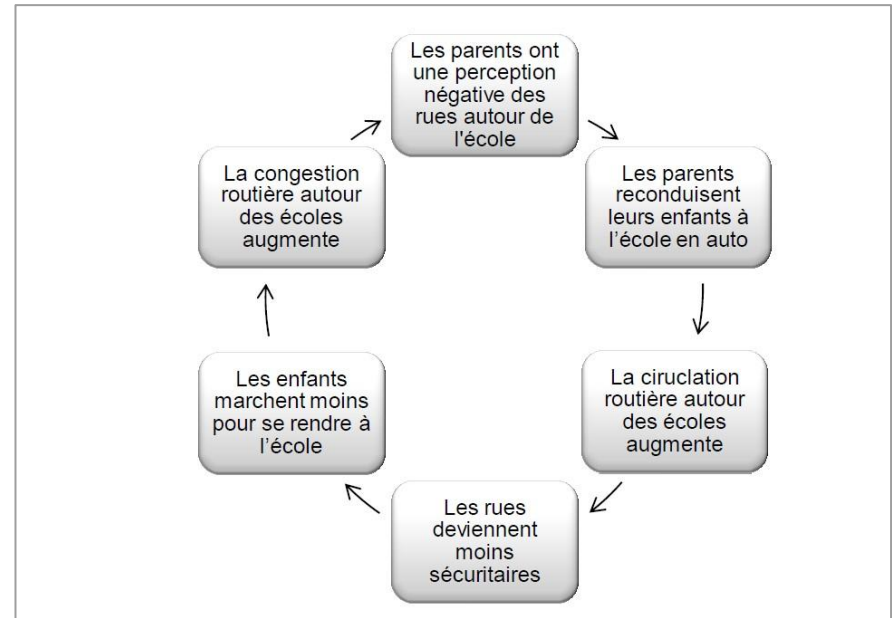
Augmentation de la circulation aux abords des écoles et part des déplacements en transport actif pour accéder à l'école

La part modale de la marche et du vélo pour se rendre à l'école est en déclin depuis les années 1970. (Vélo Québec 2012)

Montréal reste une ville où la part modale des transports actifs est élevée pour l'accès à l'école

- Plus de 73% dans une majorité d'écoles des quartiers centraux *

Le cercle vicieux de l'augmentation du trafic sur le chemin de l'école



Le cercle vicieux de l'augmentation du trafic sur le chemin de l'école (adaptée par Karine Lachapelle 2013 de OMS 2002, p.11)

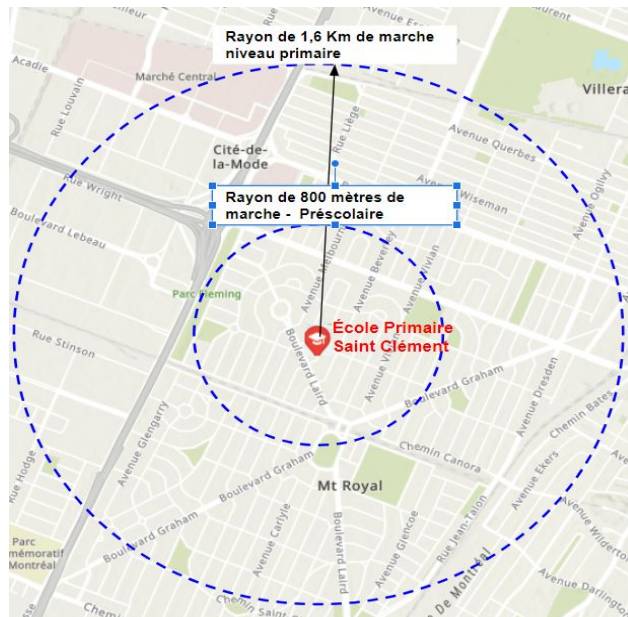
Mise en contexte

Critères de marchabilité

Le Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys (CSSMB) a établi la distance de marche à:



Distance de marche à l'école secondaire Mont-Royal (CSSMB)



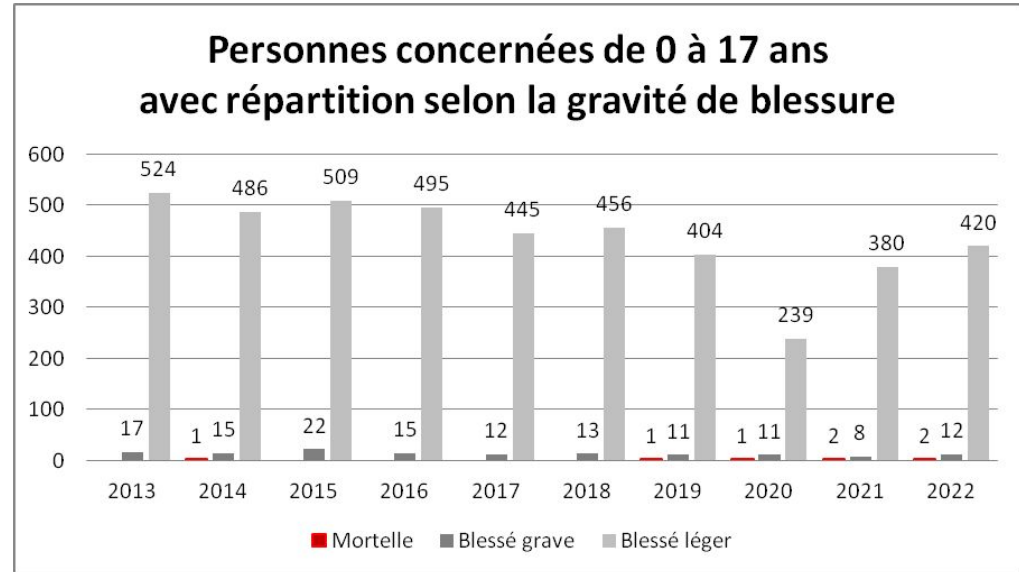
Distance de marche à l'école primaire Saint-Clément (CSSMB)

Mise en contexte

Données de collision pour les 0-17 ans (2013-2022)

Répartition selon la gravité

- La grande **majorité** des jeunes impliqués et blessés lors d'une collision sont **blessés légèrement**;
- Le nombre de jeunes **blessés gravement** est relativement **stable** (environ 3%);
- On observe par contre une **hausse** dans les **décès**.



Mise en contexte

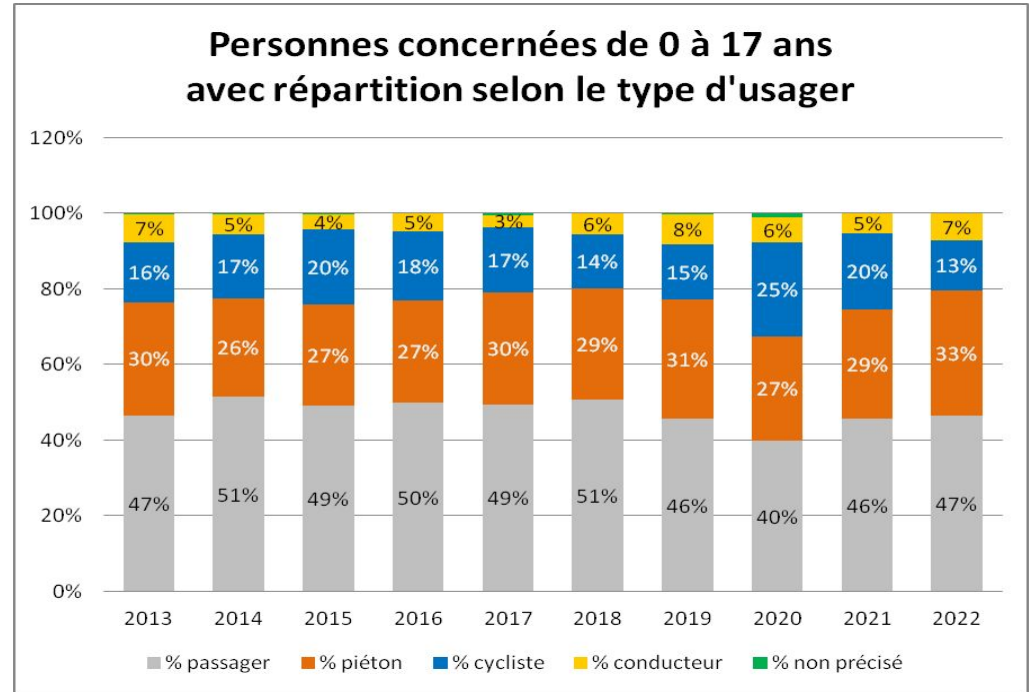
Données de collision pour les 0-17 ans (2013-2022)

Répartition selon le type d'usager

- Parmi tous les jeunes blessés lors de collisions, entre **43% et 52%** sont des **usagers vulnérables** (piétons et cyclistes)

Données spécifiques à la période scolaire

- **36,6%** des jeunes blessés le sont durant la **période scolaire**
- De ce nombre, plus de la moitié (**57,4%**) sont des **piétons ou cyclistes**



Mise en contexte

Données de collision pour les 0-17 ans (2013-2022)

Répartition des usagers blessés gravement selon le type d'usager

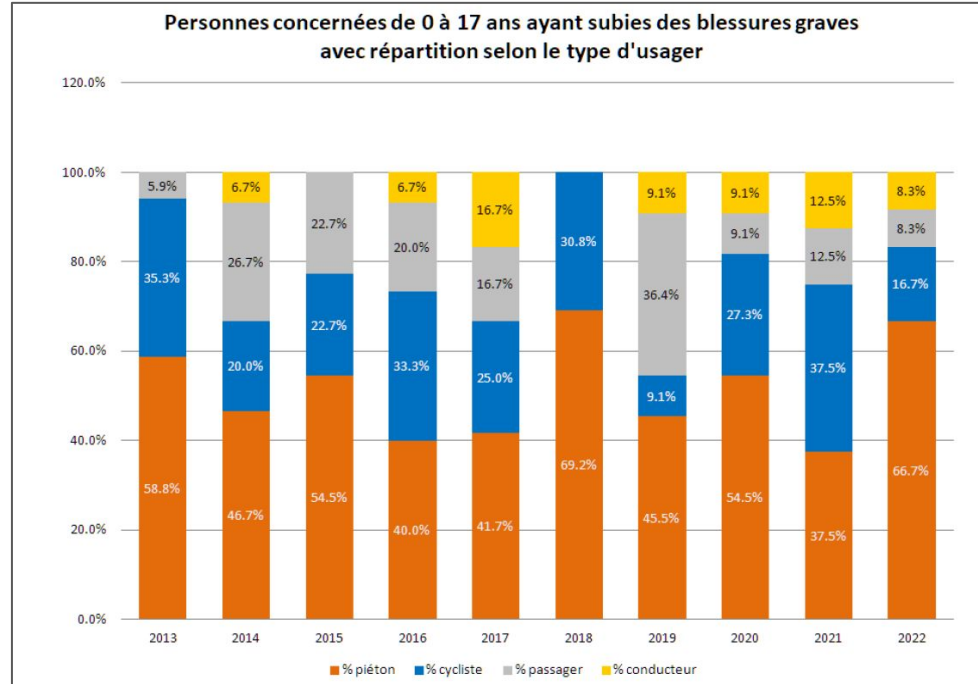
- **78%** des jeunes blessés gravement étaient piétons ou cyclistes

Données spécifiques à la période scolaire

- **51** jeunes ont été gravement blessés lors de collisions dans les **dix dernières années**.

De ce nombre:

- Près des deux tiers (**64,7%**) sont des **piétons**
- **15,7%** des enfants sont des **cyclistes**
- **19,6%** sont des passagers et conducteurs .



Mise en contexte

Données de collision pour les 0-17 ans (2013-2022)

Proportion des jeunes blessés dans le périmètre de l'école

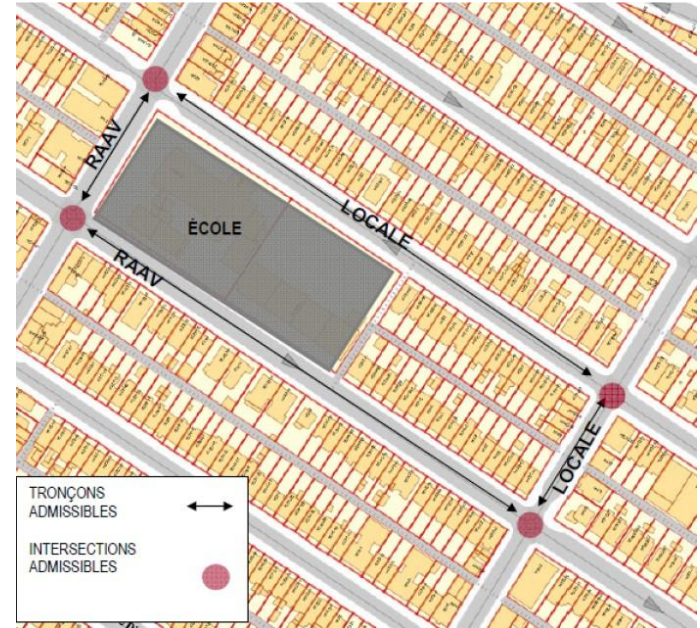
22,8% des jeunes blessés dans une collision le sont dans le périmètre de l'école *;

Répartition selon la gravité:

- La grande majorité (96,2%) des jeunes blessés sont des **blessés légers**;
- **3,8%** des jeunes blessés sont des **blessés graves**;
- Aucune **collision mortelle** dans le périmètre de l'école.

Répartition selon le type d'usagers:

- 38,1% sont des piétons;
- 19,1% sont des cyclistes;
- 37,2% sont des passagers;
- 5,4% sont des conducteurs.



Mise en contexte

Données de collision pour les 0-17 ans (2013-2022)

Observations spécifiques aux décès

Des 7 jeunes blessés mortellement dans les 10 dernières années lors d'une collision:

Type d'usagers

- 6 piétons
- 1 passager

Période scolaire

- 3 sur 7 durant la période scolaire*

Conclusion

- La grande majorité des jeunes blessés lors des 10 dernières années et les 7 décès de jeunes se sont produits en dehors du périmètre de l'école.
- Nous avons également constaté l'augmentation des décès dans les trois dernières années malgré les efforts déployés pour sécuriser les jeunes.
- Sur l'ensemble des jeunes blessés durant la période scolaire, il a été constaté que plus de la moitié (57,4%) de ces jeunes était des piétons et des cyclistes et plus du deux tiers (69,7%) si on restreint au périmètre de l'école.
- 78% des jeunes blessés gravement sont des piétons ou des cyclistes.

2 Programme de sécurisation aux abords des écoles

- Vision Zéro et présentation du PSAÉ
- Bilan des projets réalisés dans le cadre du PSAÉ
- Résultats d'évaluation des mesures PSAÉ

Programme de sécurisation aux abords des écoles

Vision Zéro de la ville de Montréal

Qu'est-ce que Vision zéro?

- Approche de gestion de la sécurité routière née en Suède dans les années 90 et en pleine croissance en Amérique du Nord
- **Objectif 2040:** zéro décès ou blessé grave sur le réseau routier
- Pour ce faire, il faut identifier et agir sur les enjeux systémiques qui causent des collisions graves exigeant l'implication de toute la collectivité, d'où le besoin d'un Plan d'action
- **11 objectifs en quatre axes:**
 - Les enjeux prioritaires
 - Le niveau de risque global
 - La connaissance des enjeux et de l'efficacité des actions
 - La portée de la Vision Zéro
- L'engagement de l'administration pour **sécuriser les abords des écoles** est inscrit au sous-objectif 7.5 qui vise à poursuivre le **Programme de sécurisation aux abords des écoles**.



Programme de sécurisation aux abords des écoles

Présentation du programme PSAÉ

Objectif:

Permettre aux arrondissements d'accélérer les interventions de sécurisation aux abords des écoles.

- 2 appels à projets / année
- Encadrement, suivi et financement du programme par le SUM
- Réalisation des projets par les arrondissements

Critères d'évaluation

- Identification et description des enjeux et des problèmes de sécurité liés aux déplacements des jeunes
- Pertinence des aménagements proposés:
 - Adéquation entre l'enjeu et la solution proposée;
 - Ampleur de l'impact des aménagements sur l'enjeu de sécurité;
 - Intégration d'aménagement favorisant l'accès aux générateurs de déplacements visés à pied et à vélo;
 - Aménagement correspondant aux bonnes pratiques de la Ville de Montréal et aux conditions climatiques
- Qualité du dossier en général



Programme de sécurisation aux abords des écoles

Présentation du programme PSAÉ

Objectifs spécifiques du programme

- Améliorer la sécurité des jeunes aux abords des écoles primaires et secondaires de la Ville de Montréal par des interventions physiques
- Soutenir l'implantation d'aménagements permanents dans les rues aux abords des écoles afin :
 - de réduire l'**exposition aux risques** dans les passages piétons;
 - d'assurer le **respect des limites de vitesse** et de réduire la circulation de transit;
 - de corriger des **lacunes géométriques**;
 - d'améliorer la **visibilité** et **faciliter les traverses**
 - de contribuer à rendre le **quartier plus convivial** et le recours à la marche et au vélo plus confortable



École primaire Philippe-Labarre à l'arrondissement M.H.M



Dos d'âne aménagés près des écoles de RDP-PAT en 2021.

Programme de sécurisation aux abords des écoles

Bilan des projets réalisés dans le cadre du PSAÉ

92 écoles, 2 CPE et 2 parcs sécurisés de 2019 à 2023

96 Interventions aux abords des écoles

Plus de **56 000 élèves** touchés par ces projets

15 arrondissements

Ahunatic- Cartierville
CDN-NDG
Lachine
LaSalle
Le Plateau Mont-Royal
Le Sud-Ouest
Mercier-Hochelaga- Maisonneuve
Montréal-Nord
Pierrefonds-Roxboro
RDP-PAT
Rosemont-La Petite-Patrie
Saint-Laurent
Saint-Léonard
Verdun
Villeray-St- Michel - Parc-Extension

Exemples d'aménagements mis en place:

- Saillies de trottoir ou saillies drainantes
- Construction de dos d'âne
- Débarcadère aux entrées d'école
- Traverses piétonnes sécuritaires
- Aménagement des Îlots de refuge
- Installation de feu à décompte numérique
- Réduction des voies de circulation

Tous les aménagements doivent être universellement accessible

N.B De manière générale, il a été constaté que la capacité des arrondissements à soumettre des projets est inégale, pour des raisons de ressources et d'expertise. Certains arrondissements n'ont jamais bénéficié du financement du programme du PSAÉ, ce qui pose un enjeu d'équité territoriale.

Programme de sécurisation aux abords des écoles

Assurer un suivi des pratiques innovantes

Objectif:

Dans un principe d'amélioration continue et de bonification des encadrements administratifs, la Ville de Montréal observe les tendances et les innovations qui se développent partout ailleurs.

Par exemple :




- *Rues aux enfants pour tous!*;
- Aménagements de rues écoles au Québec et à l'international;
- Revue de littérature;
- Visites terrain;
- Etc



Programme de sécurisation aux abords des écoles






Exemple de projet réalisé dans le cadre du PSAÉ

Avant

-  La rue de Teck est à double sens
- Largueur de 12 m environ
-  Stationnement permis des deux côtés
- Trottoirs étroits : < 2m
-  Présence de dos d'âne sur la rue
- Marquage effacé dans l'intersection Teck/Fletcher



Après

-  Mise à sens unique en direction est
-  Restriction du stationnement
- Diminution de la largeur des voies
-  Élargissement des trottoirs
- Aménagement de saillies drainantes
-  Aménagement d'une bande cyclable des deux côtés de la rue
-  Aménagement d'un quai pour le débarcadère des élèves



Programme de sécurisation aux abords des écoles

Résultats d'évaluation des mesures PSAÉ

Projet BADGE- Impact des interventions aux abords des écoles

Objectif: Faire un portrait des comportements avant/après pour un échantillon d'intersections aménagées dans le cadre du PSAÉ à partir d'observations près de 13 écoles (primaires et secondaires) en 2020 et 2021.

Critères d'évaluation

1. Le respect des feux de circulation et des feux piétons par les piétons;
2. La présence d'interactions entre un piéton et un véhicule;
3. La présence de comportement dangereux de la part des conducteurs et des piétons.

Conclusion

Bien que les résultats ne soient pas toujours concluants sur l'effet des aménagements en raison du contexte pandémique, on peut tout de même voir que la situation des intersections observées s'est améliorée pour presque tous les indicateurs après les réaménagements dans le cadre du programme PSAÉ

3 Autres initiatives de sécurisation des écoles - Ville

- Autres projets réalisés par la ville de Montréal
- Exemples des projets planifiés par la ville centre (SUM)
- Initiatives des arrondissements
- Initiatives du SPVM
- Autres initiatives - Ville (projet BADGE)

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Autres projets réalisés par la ville de Montréal



**École Joseph-Charbonneau:
Jarry/Rousselot (VSMPE)**
- Saillies drainantes



Avant

**École primaire Saint-Clément:
Rue Théodore (MHM)**
-Rue partagée surélevée.
-Lien entre le parc et l'école.
-Placette commune.



Après

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Exemple de projets planifiés par la ville centre (SUM) sur Maurice-Duplessis

Contexte

Projet planifié pour 2025 dans le cadre du projet **des corridors de mobilité durable** sur Maurice-Duplessis à l'arrondissement Montréal Nord.

⚠ Enjeux de sécurité pour les modes actifs observés dans le secteur

Écoles concernées

- École primaire Jules-Verne
- Gerald McShane Elementary School
- École secondaire Henri-Bourassa



Implantation d'un lien cyclable unidirectionnel



Sécuriser les secteurs jugés problématiques pour les modes actifs



Maintenir/améliorer la desserte et la performance actuelle du transport en commun



Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Initiatives arrondissements

Actions réalisées par l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce (CDN-NDG)

Chaque année l'arrondissement CDN-NDG réalise des mesures physiques aux abords des écoles dans le cadre des:

- Projets de réfection de rue en bonifiant l'état des aménagements aux abords des écoles;
- Mandats de mesures d'apaisement ponctuelles, telles que la réalisation des saillies et des dos d'âne;
- Consultations des écoles touchées par les projets planifiés seulement;
- Autres mesures réalisées grâce au programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) du Ministère des transports.



École Saint-Luc - Projet de sécurisation de l'école intégré dans le projet PRR West Broadway/Terrebonne

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Initiatives arrondissements

Actions réalisées par l'arrondissement de CDN-NDG

L'arrondissement CDN-NDG lance chaque année:

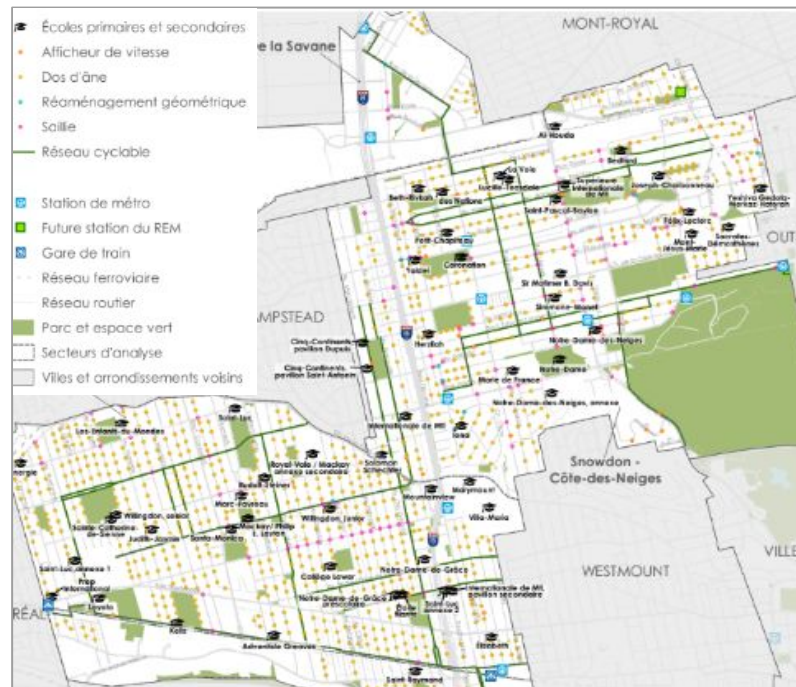
- Mandat à l'externe pour la mise en place de balises centrales (30 km/h);
- Mandat d'ajout de photos radars à l'externe;
- Mandat de marquage aux abords des écoles à l'interne.

Projets planifiés prévus par les élus de l'arrondissement:

- Diminuer la limite de vitesse à 30 km/h aux alentours des écoles secondaires.;
- Sécurisation des liens cyclables et création d'autres sur le réseau de l'arrondissement et aux abords des écoles.

Nombre d'écoles	Nbr d'afficheurs de vitesse	Nbr de dos d'âne	Nbr d'aménagements géométriques	Nbr de saillies	Total des mesures d'apaisement
59 écoles publiques/privées primaires et secondaires	47	530	6	99	682

Inventaire des mesures d'apaisement dans un rayon de 250 mètres autour des écoles fait par CDN-NDG (2022)



Carte réalisée dans le cadre du PLD: mesures d'apaisement de la circulation et réseau cyclable. Source: Arrondissement CDN-NDG

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

En plus des aménagements physiques d'autres initiatives comme....

- Marquage des trottoirs "Marche-ta-zone" à Rivières-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles
- Consultations avec les citoyens et commerçants - Anjou
- Consultation d'écoles primaires et secondaires- Ville-Marie
- Évaluation et suivi de l'efficacité des mesures d'apaisement réalisées par la police du quartier - Anjou (PDQ)
- Campagne de sensibilisation et communiqués dans les médias - SPVM
- Plan local de déplacement, Plan directeur piétonnier, Comité de circulation, Comité de mobilité
- Une trentaine de silhouettes grandeur nature seront installées à l'approche de la rentrée scolaire- Montréal-Nord



Silhouette grandeur nature- arrondissement M.N



Manifestation devant l'école de la Visitation

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Initiatives du SPVM

- Procède annuellement à l'élaboration d'objectifs d'intervention en matière de sécurité routière selon les nouvelles réalités de la métropole.
- En partenariat avec la Ville de Montréal, les villes liées et la SAAQ, oriente ses actions afin de rendre le réseau routier montréalais plus sécuritaire pour les écoliers et les usagers vulnérables.
- Réalise des activités de communication, de prévention, de dissuasion et d'aménagement.

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Initiatives et actions du SPVM

Activités de communication:

- Création et diffusion de capsules ludiques de sensibilisation en matière de sécurité routière aux abords des écoles - médias sociaux;
- Collaboration avec l'Équipe post-collision mortelle (EPCM);
- Promotion de la philosophie d'intervention "PILE"*.

*Philosophie "PILE": intervenir en sécurité routière auprès d'une Personne commettant une Infraction ciblée, dans un Lieu pertinent et Exécutée au bon moment.

Activités de prévention:

- Nouveauté cette année : "Radar vivant" sollicitant l'implication des écoliers;
- Sensibilisation des écoliers par les agents sociocommunautaires sur les bonnes pratiques à adopter en matière de sécurité routière;
- Installation d'affiches aux abords des écoles;
- Distribution de dépliants d'information aux parents et écoliers;
- Distribution aux écoles d'une lettre traitant des bons comportements à adopter aux traverses scolaires.



Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Initiatives et actions du SPVM

Activités relatives à l'aménagement:

- Vérification et évaluation de traverses et corridors scolaires;
- Collaboration avec les comités de circulation locaux;
- Participation au comité "Vision Zéro".

Activités dissuasives:

- Interventions ponctuelles des agents de quartier spécialisés en sécurité routière (AQSR), de l'unité motard et des patrouilleurs;
- Élaboration d'un calendrier annuel d'opérations planifiées pour un partage sécuritaire de la rue;
- Défi Vigilance - intensification des interventions en sécurité routière à la suite d'une collision causant la mort ou des blessures graves.



Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Initiatives et actions du SPVM

Corridors scolaires

Plusieurs écoles de Montréal bénéficient d'un corridor scolaire sécurisant le parcours des enfants vers les écoles.

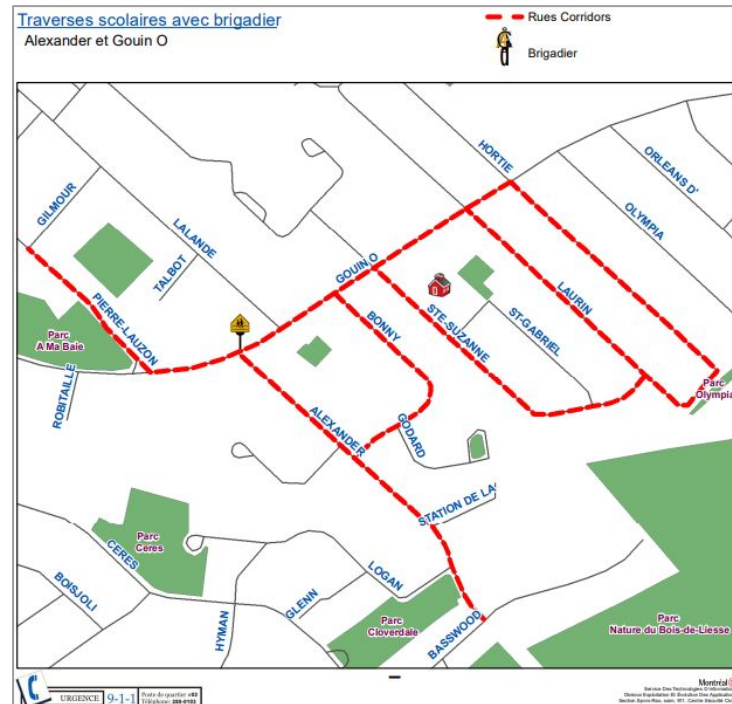
Critères d'évaluation d'une traverse scolaire utilisés par le SPVM

La méthodologie d'évaluation des traverses scolaires utilisée actuellement par le SPVM repose sur la détermination d'un l'indice de risque basé sur de nombreux critères tels que :

- le débit de la circulation croisant le passage,
- l'âge et le nombre d'écoliers,
- la vitesse de circulation,
- la largeur de la rue à traverser,
- la distance sécuritaire de freinage.

Vitesse et radars

Outre les activités de contrôle de vitesse conventionnelles, le SPVM, en partenariat avec le SUM, procède au contrôle automatisé de la vitesse près des écoles à l'aide de radars photo (ACA) mobiles financés par le MTQ afin de resserrer le respect des limites de vitesse dans les zones scolaires.



Exemple du corridor scolaire -SPVM, poste de quartier 03- École Harfang-des-Neiges

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Autres initiatives - Ville

Projet BADGE - Analyse du risque et des besoins en brigadiers scolaires

Mandaté par la ville de Montréal, l'INRS propose une nouvelle méthodologie d'identification des besoins en brigadiers scolaires.

Conclusion

- Environ la moitié du réseau routier a été classé à faible risque (45%), ce qui est conséquent avec les 9% de brigadiers affectés à ces zones.
- L'indice de risque moyen regroupe la plus grande proportion du réseau routier (54%) et des brigadiers sur le terrain (88%).
- L'indice de risque élevé représente une faible proportion du réseau routier (1%) et des brigadiers (3%).

Évolution du projet

- Analyse ciblée de traverses scolaires effectuée
- Réexamen de la méthode de calcul prévue au rapport « Badge » en collaboration avec l'INRS

Indice de risque	Longueur du réseau routier (km)	% réseau routier	# de brigadiers	% brigadiers	Densité de brigadiers
Faible (vert)	2399 km	45 %	46	9%	0,02 brigadier/km
Moyen (jaune)	2929 km	54 %	461	88%	0,16 brigadier/km
Élevé (rouge)	52 km	1 %	18	3%	0,35 brigadier/km
Total	5380 km	100 %	526	100%	0,10 brigadier/km

Comparaison de la cartographie du risque avec les traverses de brigadiers actuelles

4 Initiatives des autres partenaires

- Initiatives des centres de services scolaire de Montréal
- Données STM (bus écoles)
- Initiatives des villes liées
- Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (MTMD)
- Autres initiatives
- Exemple d'initiative du centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM)

Initiatives des autres Partenaires

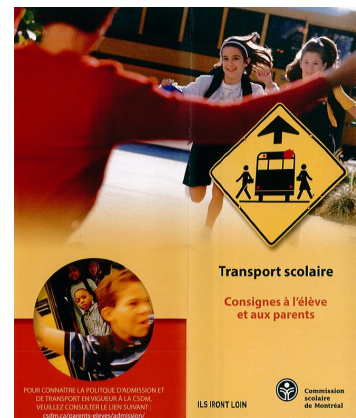
Initiatives des centres de services scolaire

Les CSS ont mis en œuvre plusieurs mesures afin d'améliorer la mobilité et la sécurité des déplacements scolaires et parmi ces mesures, on note:

- Les aménagements extérieurs afin d'assurer un accès plus facile à la cour;
- Un guide pour les élèves et les parents sur le transport scolaire
- La surveillance lors des embarquements et des débarquements d'autobus aux écoles;
- La concertation avec le SPVM et la STM pour les entrées et sorties des écoles secondaires;
- Des ateliers en classe sur la sécurité avec le SPVM
- La planification des parcours d'autobus pour assurer la sécurité des embarquements et débarquements (proximité, regroupement, etc.)
- Des ateliers en classe de Vélo-Québec;
- Une collaboration avec les parents et autres partenaires pour la mise en place de trottibus
- Des programmes d'aide au transport



Site web CSSDM- Service du Trottibus - Société canadienne du cancer



Initiatives des autres Partenaires

Données STM (bus écoles)

Pour la desserte des élèves du niveau secondaire et parfois postsecondaire, la STM compte sur son réseau régulier de bus et de métro pour offrir un service de qualité pour transporter les élèves à leurs écoles

Lorsque le réseau régulier ne dessert pas suffisamment les besoins des élèves d'une école ou on constate une surcharge, une desserte scolaire peut être déployée sous trois types^(*).

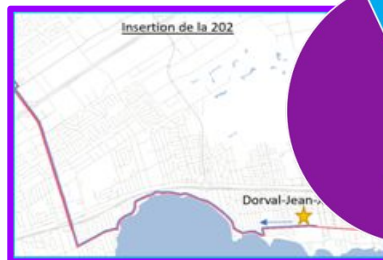
Desserte scolaire en plus du réseau régulier

- Environ 90 établissements scolaires bénéficiaires des lignes de desserte école autres que ceux qui bénéficient du réseau régulier
- Environ 700 voyages scolaires quotidiens
- Environ 21 000 déplacements quotidiens



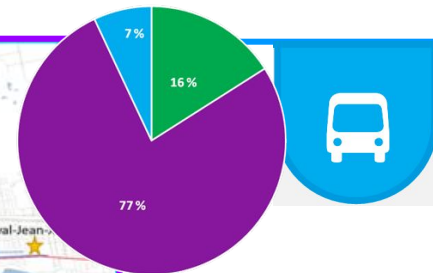
Ligne école

- Lignes dont le tracé est dédié à la desserte d'un établissement scolaire
- Très peu nombreuses (lignes 56, 126 et 444)
- Horaires et tracés publics



Voyage scolaire

- Variante du tracé principal d'une ligne régulière (déviiée, prolongée ou raccourcie)
- Horaires et tracés non publics



Départ école

- Tracé régulier (typiquement), horaire arrimé aux besoins scolaires
- Horaires ajustés selon les besoins des écoles sur un tracés publics

Initiatives des autres Partenaires

Initiatives des villes liées - ville Mont-Royal



En complément avec les aménagements physiques, la direction de la sécurité publique joue un rôle important dans la sensibilisation et l'éducation des parents et des citoyens à travers:

- Des consultations de toutes les directions d'écoles chaque année;
- De la surveillance des corridors scolaires en assurant une présence aux heures d'entrée et de sortie des classes des écoles primaires;
- Des opérations "BLITZ" sur une période de 5 semaines de concert avec le SPVM pour faire respecter les règlements de stationnement;
- Communiqués de sensibilisation affichés dans les journaux locaux;
- Distribution des pamphlets "défi scolaire" pour une prise de conscience avant de procéder à des moyens de répression;
- Des lettres préparées par la direction de la sécurité pour éduquer les parents;
- Des afficheurs de vitesse mobiles implantés en période d'une semaine devant chaque école;
- Des photos-radars déployées selon les endroits problématiques désignés par l'école;
- Calendrier de sensibilisation avec des dessins faits par de jeunes enfants.

Sécurité publique VMR/Public Security T... @SPV... · 5 nov. 2021 ...
Nos agents et officiers sont très présents aux abords du pont Laird, au centre-ville et près des écoles pour faciliter la fluidité de la circulation et assurer un environnement sécuritaire à tous les usagers de la voie publique. #avotreservice #securite #circulation #VMR



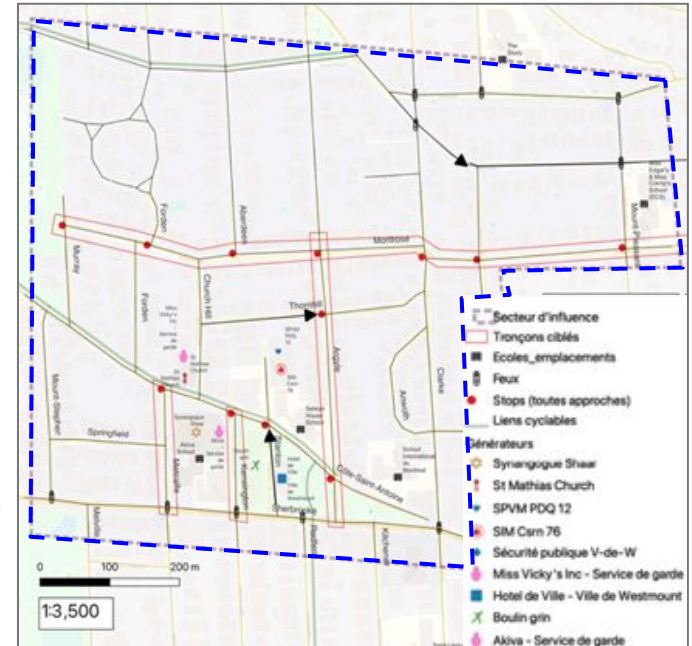
Communiqué de resserrement des règles dans le journal-source: Direction de la sécurité publique, Ville Mont Royal

Initiatives des autres Partenaires

Initiatives des villes liées - ville de Westmount

Plusieurs mesures afin d'améliorer la sécurité aux abords des écoles notamment:

- Changements géométriques aux intersections pour mieux répondre aux besoins des écoles:
 - Introduction d'avancées de trottoir ;
 - Passages piétons surélevés et/ou intersections surélevées;
 - Réduction de la largeur de la chaussée pour diminuer la vitesse;
 - Installation de dos d'âne et de barrières physiques.
- Modifications de la signalisation pour délimiter les zones scolaires;
- Rencontrer les écoles afin d'améliorer les zones de débarcadère des autobus scolaires et les zones d'attentes des parents;
- Installation des feux de circulation avec des phases exclusives aux piétons
- Nouvelle étude de mobilité et sécurité en cours pour étudier la situation actuelle aux abords des écoles, et produire des recommandations afin d'améliorer la situation en intégrant l'approche Vision zéro.



Secteur d'étude- Tronçons ciblés avec la configuration actuelle Ville de Westmount

Initiatives des autres Partenaires



Plan d'action en sécurité routière (PASR) 2023-2028 : Afin d'assurer la mise en oeuvre des bonnes pratiques en matière d'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires, le MTMD et ses partenaires seront en action pour:

- Rendre obligatoire une limite de vitesse maximale de 30 km/h dans les zones scolaires, en tout temps;
- Rendre obligatoire l'aménagement sécuritaire des zones et des corridors scolaires conformément au guide Redécouvrir le chemin de l'école (celui-ci sera actualisée prochainement)
- Injecter 68 millions de dollars supplémentaires sur 5 ans pour financer les aménagements qui visent à améliorer la sécurité des transports actifs dans les zones et les corridors scolaires.
- Hausser les amendes et les points d'inaptitude pour les infractions commises à l'égard d'un usager vulnérable.
- Déployer de façon ciblée des radars photo pour accroître la sécurité dans les zones scolaires.
- Établir un diagnostic de la sécurité en zone scolaire.
- Optimiser la sécurité des brigadiers scolaires.



Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire-MTMD et ses partenaires 2009*

Montréal

Initiatives des autres Partenaires

D'autres initiatives comme....

- Programme de reconnaissance qui souligne l'engagement des municipalités à respecter et faire progresser les droits des enfants - Municipalités amies des enfants (MAE) accompagne les milieux municipaux dans l'amélioration de la sécurité et de la qualité des abords des écoles
- Plan de déplacement scolaire pour les municipalités (PDS) - Vélo Québec
- Rues écoles et rues ludiques - Site Web pour outiller les municipalités - CEUM en partenariat avec l'École de santé publique de Montréal (ESPUM) et le centre de recherche en santé publique (CRéSP)



Rues écoles et ludique à Villeray-St-Michel devant l'école Marie-Rivier par le CEUM

Initiatives des autres Partenaires

Initiative du centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM)

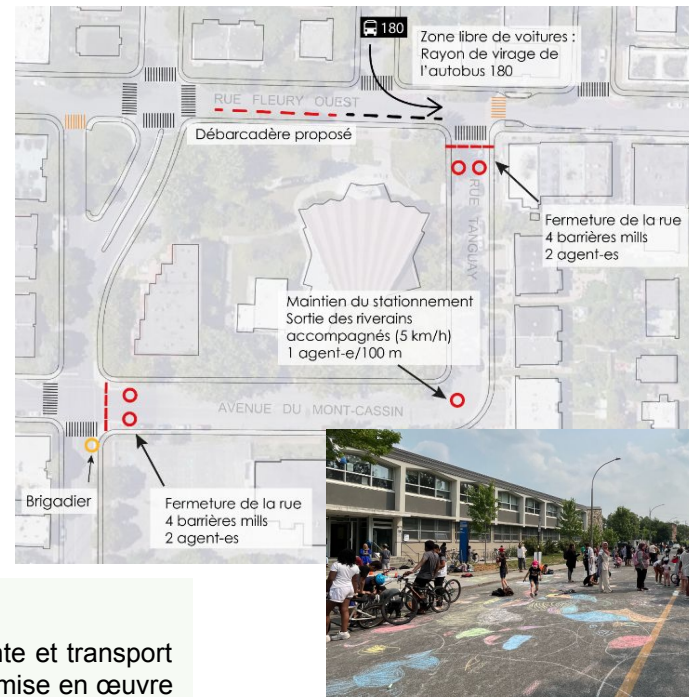
Projet pilote de rue-école

Dans le cadre du programme « Changer les Règles du jeu », en partenariat avec l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, le CEUM a lancé le projet pilote de rue-école, cela implique:

- La fermeture de la rue à la circulation automobile, tous les vendredis, de 7h25 à 8h05 et de 15h à 15h55, sur l'avenue du Mont-Cassin et la rue Tanguay, entre les rues Meilleur et Fleury Ouest à la rentrée et la sortie des classes.
- Les étudiants de Saint-Benoît auront l'occasion d'avoir accès libre et sécuritaire à l'école et de jouer devant leur école
- La circulation locale des résidents est gérée par les bénévoles du CEUM
- La STM a accepté de changer la trajectoire de la ligne de bus 146.

Parmi les objectifs du projet pilote, le programme vise à:

Mesurer les changements dans les niveaux de jeu libre à l'extérieur, mobilité indépendante et transport actif indépendant auprès d'un échantillon d'enfants âgés de 6 à 12 ans, avant et après la mise en œuvre des interventions. Cet exercice sera fait en collaboration avec les chercheurs de l'U de M



Plan de la fermeture de la rue et mesures de mitigation

Tableau bilan

La sécurité routière aux abords des écoles: La responsabilité de tous!

Poursuivre la collaboration afin d'atteindre l'objectif 2040 de Vision Zéro de zéro décès ou blessé grave sur le réseau routier

Service de l'urbanisme de la mobilité (SUM):

- Programmes (vision zéro et PSAÉ/PSPA)
- Planification des projets sur le réseau artériel (géométrie, feux de circulation, accès universelle)

Arrondissements:

- Planification et réalisation des projets sur le réseau local
- Signalisation, marquage

SPVM:

- Brigadiers, corridors scolaires, sensibilisation / communication, coercition

STM:

- Desserte régulière et desserte scolaire

Villes liées:

- Planification et réalisation des projets sur le réseau local

Autres partenaires:

- Sensibilisation, projets pilotes, recherches etc.

MERCI!

Mont

Sécurisation aux abords des écoles

Acronymes

PSAÉ: Programme de Sécurisation aux Abords des Écoles
SUM: Service de l'Urbanisme et de Mobilité (ville de Montréal)
AGIR: Assistant à la Gestion des Interventions dans la Rue
SPVM: Service de Police de la Ville de Montréal
CSSDM: Centre de Services Scolaire de Montréal
CSSMB: Centre de Services Scolaire de Marguerite Bourgeoys

MTMD: Ministère des transports et de la mobilité durable
RAAV: Réseau Artériel Administratif de la Ville
CHASE: the Child Active transportation Safety and the Environment
BADGE: Brigadier scolaire adulte : environnement routier, répartition géographique et sécurité routière près des écoles

Définitions

La période scolaire: est le laps de temps qui débute à 7 h et se termine à 17 h, chaque jour du lundi au vendredi pendant les mois de septembre à juin.

Périmètre de l'école: toute partie d'un chemin public longeant un terrain ou un bâtiment qui est contigu au terrain d'un établissement offrant un service d'enseignement primaire ou secondaire et qui est utilisé pour des activités scolaires;