



AMAAC

ASSOCIATION POUR LA MOBILITÉ ACTIVE
AHUNTSIC-CARTIERVILLE

Mémoire pour la promotion des déplacements actifs autour des écoles de la région métropolitaine de Montréal

Un plaidoyer pour des parcours sécuritaires, accessibles et conviviaux



PRÉAMBULE

Qui sommes-nous?



L'Association pour la mobilité active Ahuntsic-Cartierville (AMAAC) est une organisation citoyenne qui repose sur l'engagement bénévole de ses membres. Elle promeut l'utilisation de modes de transports actifs et écologiques au sein de l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, via l'implantation d'aménagements sécuritaires, accessibles et conviviaux.

Elle soutient les initiatives portées par des citoyen.nes et des organisations dans le but de favoriser la mobilité active et la transition écologique.

Notre implication prend plusieurs formes : nous collaborons avec les élu.es et membres de l'administration sur plusieurs dossiers importants, comme le défi vélo d'hiver, les saillies citoyennes, la planification cyclable annuelle, etc. Nous participons activement aux réflexions plus structurantes, comme la révision du règlement d'urbanisme.

Nous formulons des propositions pour dynamiser les discussions publiques, via notre Cahier de proposition, des propositions pour l'accès au futur REM ou encore pour une rue-école sur Sauriol. Nous prenons aussi la parole dans les conseils d'arrondissement, les médias et les réseaux sociaux, pour souligner les bons coups et les choses à améliorer. Nous contribuons positivement à la démocratie ahuntsicoise et montréalaise pour faire avancer la mobilité active.



AMAAC

ASSOCIATION POUR LA MOBILITÉ ACTIVE
AHUNTSIC-CARTIERVILLE

INTRODUCTION

L'AMAAC exprime sa reconnaissance envers la mobilisation des élus des arrondissements et de la Ville Centre face aux enjeux de sécurité des enfants autour des écoles de la région métropolitaine de Montréal. Nous soutenons d'ailleurs le plan d'action Vision zéro décès et blessés graves 2022-2024 de la Ville de Montréal (Ville de Montréal, 2022) et les mesures en découlant pour sécuriser les accès de plusieurs écoles (Journal des Voisins, 2023).

Ce mémoire se positionne en faveur de mesures intensives, basées sur des critères de sécurité dans l'intérêt supérieur de l'enfant, pour transformer la culture des déplacements autour des écoles. L'objectif ultime est de créer des environnements sécurisés, mais également accessibles et conviviaux, propices à la mobilité active. À la lumière de cette vision, nous proposons de faire du parcours vers l'école un trajet agréable et inclusif dans un environnement sécuritaire.





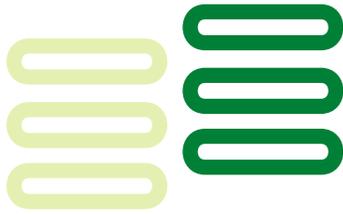
BIENFAITS POUR LA SANTÉ: LA MOBILITÉ ACTIVE COMME SOLUTION À DES ENJEUX DE SANTÉ PUBLIQUE COMME L'INACTIVITÉ, L'OBÉSITÉ ET LE STRESS

L'importance d'un environnement propice à l'activité physique pour le bien-être des enfants n'est plus à démontrer. La mobilité active est un déterminant majeur du bien-être social. Or, les données du panel Parlons Mobilité (ARTM, 2023) soulignent la prédominance de l'automobile alors que 69 % des répondant.es utilisent celle-ci au moins une fois par semaine, ce qui contribue au manque d'activité physique. En complément, le rapport de l'Institut de la statistique du Québec intitulé *Que vivent les enfants avant de faire leur entrée à la maternelle?* (Institut de la statistique du Québec, 2023) révèle que plus de la moitié des enfants de maternelle 5 ans sont peu ou pas actifs. La promotion des déplacements actifs (comme la marche, le vélo, la trottinette ou la planche à roulette) peut jouer un rôle crucial dans la lutte contre l'obésité infantile en encourageant un mode de vie sain. Le transport actif permet également de réduire le stress et est un levier positif pour la santé mentale des jeunes (McDonald, 2015). Ces mesures contribuent à façonner une génération en meilleure santé.

SÉCURITÉ DES ENFANTS: UN IMPÉRATIF MINIMAL POUR TOUTES ET TOUS

Il est crucial de reconnaître l'importance de la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Particulièrement vulnérables, les jeunes subissent des blessures plus sévères en cas d'accident (Cloutier, 2016). Les récents incidents autour des écoles de Montréal soulignent la nécessité de mesures proactives (Radio-Canada, 2022). Dans notre arrondissement, la recrudescence de la circulation de transit avec des automobilistes parfois irrespectueux des règles soulève des inquiétudes pour la sécurité des piéton.nes, en particulier les jeunes enfants. En janvier 2023, une brigadière a même été happée par un véhicule près de l'école de la Visitation, malgré son gilet de sécurité à haute visibilité (Journal des Voisins, 2023).

L'absence d'alternatives adaptées et sécurisées est un des facteurs qui font que l'automobile demeure le mode de transport vers l'école privilégié par de nombreux parents. En effet, les parents ont des appréhensions alors qu'ils savent que leurs enfants sont vulnérables aux accidents. En rendant les trajets scolaires sécuritaires pour tous les modes de transport actifs, nous posons les bases pour encourager l'utilisation de modes de transports autres que la voiture.



Notre vision citoyenne

3 PLAIDOYER POUR DES PARCOURS SÉCURITAIRES, ACCESSIBLES ET CONVIVIAUX

Au-delà de la sécurité, nous aspirons à des trajets scolaires favorables à la mobilité active. Nous envisageons des parcours accessibles, incorporant des éléments rendant le trajet non seulement sûr, mais aussi convivial. Ces initiatives ne sont pas simplement une question de déplacement, mais plutôt une invitation à apprécier la marche et le vélo au quotidien dans des lieux agréables, faisant de ces modes de transport une partie intégrante de notre ADN urbain. Un trajet convivial et plaisant facilitera l'adhésion de la communauté.

Ces parcours doivent encourager le transport actif vers l'école pour tous et toutes, beau temps ou mauvais temps. Les écoles sont des lieux importants au sein des quartiers, et il ne faut pas négliger le fort potentiel de socialisation, de rassemblement et de vie communautaire qui émergent de ces rencontres quotidiennes.

D'ailleurs, les cours d'écoles sont souvent ouvertes hors des heures scolaires pour que les jeunes de la communauté puissent en profiter. Ainsi, ces trajets devraient être accessibles pour favoriser l'inclusivité et la connexion sociale, accueillant les jeunes comme les aînés, les parents avec des poussettes comme les personnes utilisant des aides à la mobilité. En effet, avec les changements démographiques, il faut se rappeler que la majorité des aînés québécois souhaitent vieillir à domicile et continuent de participer activement à la vie communautaire. Des trajets scolaires apaisés permettraient aux grands-parents de reconduire leurs petits-enfants.

4 PROPOSITIONS POUR DES PARCOURS SÉCURITAIRES, ACCESSIBLES ET CONVIVIAUX

Il est essentiel de se rappeler que l'importance du trafic automobile autour de l'école est un facteur déterminant dans le choix de mode de transport (Bergeron, 2017). En plus d'une signalétique et d'un marquage optimal de la route, il serait donc idéal de couper autant que faire se peut toute circulation automobile aux abords des écoles. Lorsqu'on ne peut interdire la circulation automobile autour des écoles, et pour l'ensemble du corridor scolaire, nous suggérons les mesures suivantes.



Pour sécuriser les traverses piétonnes, nous rêvons à des **traverses piétonnes** et des **trottoirs surélevés**. En plus d'assurer une continuité du trottoir pour les piétons, ces traverses piétonnes rehaussées agissent comme « dos d'âne » en ralentissant les automobilistes.

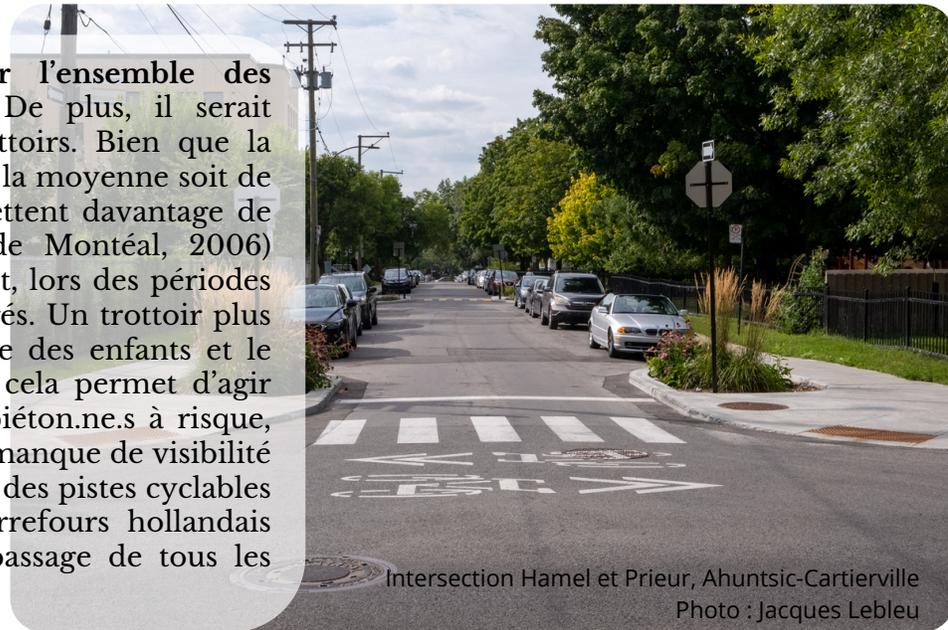
Certaines de ces traverses ont également des textures différentes en surface pour attirer davantage l'attention des automobilistes. En plus de délimiter l'espace sécuritaire de traverse pour les piétons, il s'agit d'une mesure d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.



4

PROPOSITIONS POUR DES PARCOURS SÉCURITAIRES, ACCESSIBLES ET CONVIVIAUX

Ajouter des saillies de trottoir pour l'ensemble des intersections sur les trajets scolaires. De plus, il serait pertinent d'optimiser la largeur des trottoirs. Bien que la largeur minimale soit de 1,5 mètre, et que la moyenne soit de 1,7 mètre, des trottoirs plus larges permettent davantage de sécurité aux abords des écoles (Ville de Montréal, 2006) (Ombudsman de Montréal, 2018). En effet, lors des périodes de pointe, les trottoirs deviennent engorgés. Un trottoir plus spacieux permet de favoriser l'autonomie des enfants et le bien-être des utilisatrices. De plus, cela permet d'agir sur deux éléments majeurs mettant les piéton.ne.s à risque, soit la largeur de la route à traverser et le manque de visibilité (Cloutier, 2016). Certaines artères croisent des pistes cyclables unidirectionnelles. Dans ces cas, des carrefours hollandais protégés permettraient de sécuriser le passage de tous les usager-ère-s de la route.



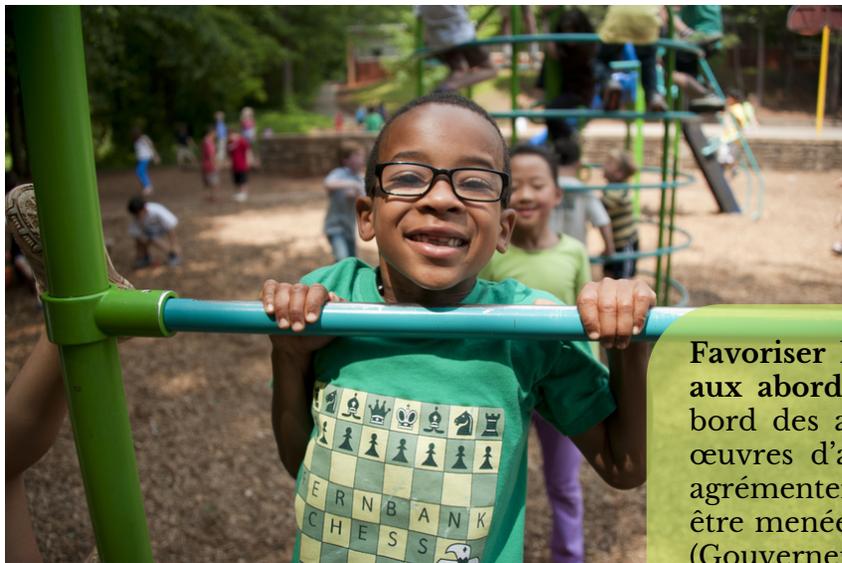
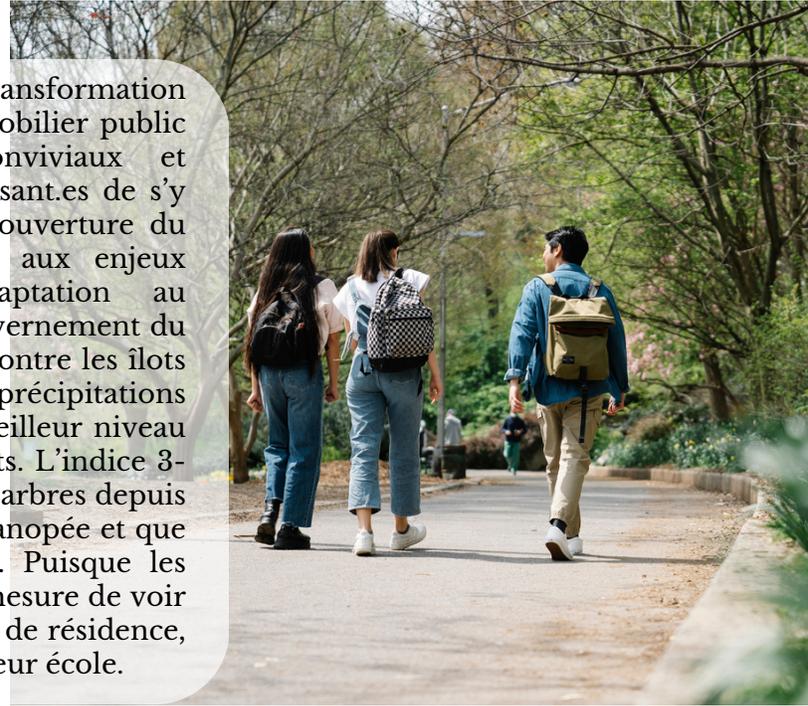
Intersection Hamel et Prieur, Ahuntsic-Cartierville
Photo : Jacques Lebleu



Augmenter la durée de temps accordé à la traverse piétonne, particulièrement aux abords des parcs et des écoles. Cette durée doit être cohérente avec la vitesse de marche d'un jeune enfant, donc plus longue. D'ailleurs, plusieurs brigadières ont rapporté que le temps de traverse n'était pas suffisant pour les enfants, particulièrement en hiver (Cloutier, 2016). Des phases de feu dédiées aux piétons uniquement aux heures scolaires permettant la traversée des écoliers en diagonales pourraient être envisagées. Des feux sonores seraient également une mesure d'accessibilité visant à mieux sécuriser les intersections. La Ville s'est d'ailleurs engagée dans cette direction. (Ouellet-Vézina, 2023) En effet, plus du tiers des feux de circulation répondent à ce standard de déplacement universel.

PROPOSITIONS POUR DES PARCOURS SÉCURITAIRES, ACCESSIBLES ET CONVIVIAUX

Aménager le parcours. Des aires de repos ou la transformation de terre-pleins en parc linéaires en incluant du mobilier public (bancs) et diverses plantations seraient conviviaux et rassembleurs. Le mobilier urbain permet aux passant.es de s'y reposer. Les plantations assurent une canopée (couverture du feuillage des arbres) permettant de faire face aux enjeux climatiques et d'avoir une meilleure adaptation au réchauffement. (Milieux de vie en santé, s.d.) (Gouvernement du Québec, 2020) Le verdissement permet de lutter contre les îlots de chaleur et offre une protection contre les précipitations abondantes. De plus, la population présente un meilleur niveau de santé et de bonheur dans les quartiers plus verts. L'indice 3-30-300 propose que les citoyen.nes puissent voir 3 arbres depuis leur lieu de résidence, que 30% de la ville ait une canopée et que tous demeurent à 300 mètres d'un espace vert. Puisque les écolier.ères montréalais.es ne sont pas tous.tes en mesure de voir au moins 3 arbres de taille décente depuis leur lieu de résidence, il serait souhaitable de le leur offrir sur le trajet de leur école.



Favoriser l'implantation de projets artistiques et éducatifs aux abords de ces couloirs scolaires. Des pancartes sur le bord des arbres pour en présenter les caractéristiques, des œuvres d'art publiques ou encore de la poésie pourraient agrémenter les couloirs scolaires. Ces initiatives pourraient être menées par les organismes communautaires du quartier (Gouvernement du Québec, 2023), par la Ville Centre, les arrondissements ou même par les écoles.

5 URGENCE D'AGIR: DÉPLOYER PLUSIEURS LEVIERS D'ACTION SIMULTANÉMENT

Des trajets scolaires sécurisés et la promotion d'une mobilité active peuvent être des leviers essentiels pour contrer la vulnérabilité précoce des enfants. Or, le programme de sécurisation actuel déployé autour des écoles, bien qu'utile, ne semble pas suffire pour garantir une mobilité active et sécurisée. Dans ce contexte, il est impératif de dépasser la logique actuelle avec l'adoption de critères objectifs pour prioriser les projets de mobilité active. Ceux-ci devraient présenter des mesures de sécurisation intensifiées, suivie d'une validation de l'efficacité de celles-ci. De plus, il est important de viser la réduction générale du nombre de véhicules en circulation. L'éducation, la sensibilisation et le déploiement de mesures renforçant l'adhésion de la communauté sont des éléments essentiels pour créer un changement culturel. La coordination intergouvernementale et la mobilisation continue des citoyen.nes sont également des piliers indispensables.



5.1 DÉPASSER LA LOGIQUE ACTUELLE POUR BONIFIER LE PROGRAMME DE SÉCURISATION AUX ABORDS DES ÉCOLES

Selon l'AMAAC, les mesures de sécurisation des écoles pourraient être plus ambitieuses. Premièrement, il est temps de dépasser la logique actuelle selon laquelle la demande des écoles et des parents est nécessaire pour initier des projets de mobilité active. Nous préconisons l'adoption de critères factuels de sécurité dans l'intérêt supérieur de l'enfant pour identifier les projets prioritaires. Les risques peuvent être documentés de multiple façon (ex. analyse de risque lié à l'infrastructure routière, attitude, perception et sentiment d'insécurité des parents et des enfants) (Bergeron, 2017). Nous insistons sur la nécessité d'initier des programmes de sécurisation des écoles indépendamment de la demande des parents ou des arrondissements. Cette approche objective garantit une évaluation uniforme et assure la sécurité de tous les enfants, indépendamment des préférences individuelles ou encore d'autres facteurs socio-économiques. Deuxièmement, une intensification des projets est nécessaire, en incluant annuellement un plus grand nombre d'écoles et en sécurisant un périmètre beaucoup plus large au pourtour de ces écoles (ex. sécuriser les corridors scolaires au lieu de se concentrer uniquement sur les abords immédiats de l'école)*. Troisièmement, il serait impératif de valider l'efficacité des mesures de sécurisation sur le sentiment de sécurité des utilisatrices, sur la diminution des accidents ou des quasi-accidents, ainsi que sur l'accroissement réel du transport actif.



** Malgré que cela représente un chantier de taille, si nous souhaitons réellement favoriser le transport actif, les parents déposant les enfants à l'école devraient également pouvoir se rendre sur leur milieu de travail de façon sécuritaire, et ce, dans toute la métropole.*

Le programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ) est un excellent levier et une source de financement important pour les arrondissements désirant sécuriser les abords d'une école. Ce programme a été bonifié au cours des dernières années, notamment en étendant l'éligibilité à d'autres lieux que les écoles comme les parcs et les garderies. L'enveloppe budgétaire allouée au programme a un impact direct sur le nombre d'interventions réalisées annuellement. Ce programme pourrait être bonifié pour accélérer la réalisation des projets des arrondissements.

Le PSAÉ est d'abord conçu pour appuyer les projets d'aménagements physiques de la rue (saillies de trottoir, dos d'âne, îlots de refuge, etc.). Cependant, ce programme ne soutient pas un arrondissement qui souhaiterait réduire la circulation de transit sur la rue d'une école ou d'un corridor scolaire (ex. fermetures de rues, changements de sens de circulation). Selon l'envergure de ces travaux, ce type d'intervention peut nécessiter des études d'ingénierie (ex. analyse de circulations). Les arrondissements n'ont pas tous accès aux ressources internes pour réaliser ces études et doivent octroyer des contrats à des firmes d'ingénieries. Le coût associé à ces études peut être prohibitif pour la réalisation des projets. Un mécanisme de financement en provenance de la Ville Centre pour la réalisation de ce type de projet serait très intéressant.



Il faut également poser un regard critique sur la qualité des projets réalisés grâce au PSAÉ. Certains projets sont plus ambitieux que d'autres, sécurisent davantage le déplacement des utilisateurs.trices et font une place importante au verdissement et à l'embellissement de la ville. D'autres projets sont plus minimalistes et se contentent d'aménager des saillies de trottoir aux dimensions modestes. Les critères devraient-ils être revus à la hausse pour les projets financés via le PSAÉ? Est-ce que des équipes spécialisées dans la sécurisation des écoles pourraient supporter les équipes des arrondissements? Une réflexion s'impose pour que les meilleures pratiques se partagent entre les arrondissements.

DES TRANSFORMATIONS MAJEURES QUI ENCOURAGENT RÉELLEMENT LA MOBILITÉ ACTIVE



Avant/après, rue Fairmount devant l'école Robert Gravel,
Plateau-Mont-Royal, Montréal
Source : Google Maps



Avant/après, avenue Laurier devant l'école Laurier,
Plateau-Mont-Royal, Montréal
Source : Google Maps



Saillies de trottoir, piste cyclable, verdissement, dos d'âne autour de l'école Philippe-Labarre (Mercier-Hochelaga-Maisonneuve), financé par le PSAÉ (2023).
Source : Google Maps

... ET D'AUTRES MODIFICATIONS PLUS LÉGÈRES, QUI NE CHANGENT PAS LES COMPORTEMENTS EN PROFONDEUR



À gauche :
Avant/après de réaménagement léger, école Saint-André Apôtre (Ahuntsic-Cartierville) financé par le PSAÉ (2021)
Source : Google Maps



À droite :
Aménagement de saillies de trottoir autour de l'école Saint-Isaac-Jogues (Ahuntsic-Cartierville) financé par le PSAÉ (2023)
Source : Page Facebook de la mairesse d'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

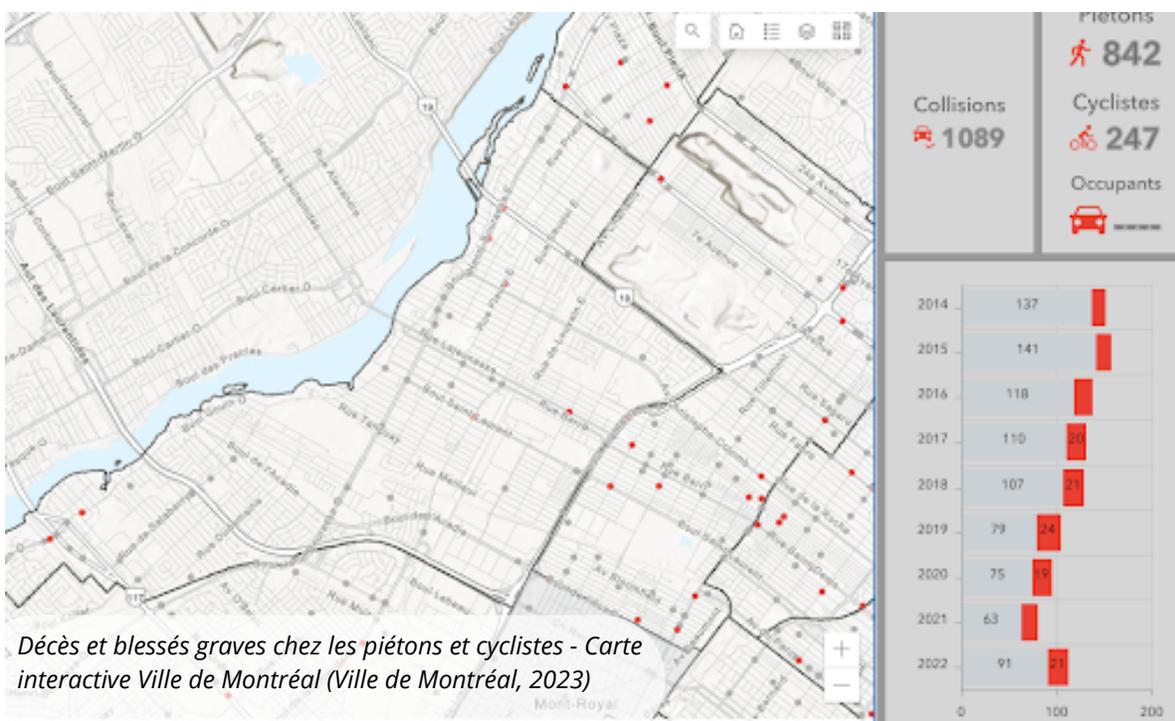
5.2

VISER LA RÉDUCTION DU NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION

Les mesures de sécurisation et d'apaisement (ex. dos-d'âne, saillies de trottoir, rétrécissement de chaussée, etc.) sont des interventions efficaces en matière de sécurité routière. Bien qu'elles aient un impact favorable sur la diminution de la vitesse de circulation ainsi que l'amélioration de la visibilité des usagers vulnérables, ce type de mesures n'a pas d'impact sur le nombre de véhicules en circulation sur un axe routier. Pourtant, le nombre de véhicules circulant sur une rue est un déterminant majeur du risque d'accident. En ce sens, des mesures visant spécifiquement leur diminution devraient être envisagées. Des mesures comme l'installation de déviateurs de circulation ou la modification du sens de circulation d'une rue pour créer des têtes-bêches peuvent permettre d'éliminer la circulation de transit en conservant un accès local pour les résident.es et les automobilistes en direction de l'école.

L'aménagement de rues-écoles, où la circulation automobile est entièrement proscrite, est une mesure additionnelle pour agir en ce sens dans la périphérie immédiate d'une école. La mise en place d'un programme de rues-écoles inspiré de Paris, où 57 nouvelles rues aux écoles ont été aménagées, pourrait créer des environnements sécurisés pour les enfants montréalais.es. Les résultats positifs de telles initiatives devraient encourager leur mise en œuvre à l'échelle locale. D'ailleurs, les rues-écoles réussies sur le Plateau-Mont Royal démontrent que de telles initiatives peuvent être fructueuses localement. Étendre ces réussites à d'autres quartiers est non seulement réalisable, mais également bénéfique pour l'ensemble de la communauté. L'AMAAC a récemment fait des propositions en ce sens (AMAAC, 2023).

Cependant, il est bien reconnu que la majorité des accidents impliquant les élèves ne se produisent pas directement autour de l'école. L'ensemble du parcours de l'enfant doit être analysé, mais une attention particulière devrait être portée aux artères. La carte interactive des collisions de la Ville de Montréal montre bien que les collisions avec blessés graves et décès chez les piéton.es et cyclistes (de tous âges, pas seulement chez les enfants) se produisent en grande majorité sur les artères principales.



Certaines mesures de sécurisation peuvent être mises en place sur des artères, comme l'aménagement d'îlots-refuge ou la programmation des feux de circulation pour assurer des traverses piétonnes protégées. Cependant, les mesures possibles sur le réseau artériel restent limitées. Ainsi, il nous apparaît primordial d'aller plus loin et de viser directement la réduction du nombre de véhicules circulant sur les artères. Les rues présentant deux voies de circulations ou plus par direction devraient demeurer des exceptions plutôt que la norme. Pour y parvenir, la transformation de voies de circulation véhiculaires en voies réservées au transport collectif ou en infrastructure cyclable devrait être prévue sur l'ensemble des artères de la ville de Montréal. Le projet de corridor de mobilité Henri-Bourassa et le REV sur l'axe Saint-Denis/Berri/Lajeunesse sont à ce titre des exemples de projets allant dans la bonne direction.

Un autre exemple d'une telle transformation est l'implantation des pistes cyclables unidirectionnelles sur Christophe-Colomb dans les quartiers Rosemont et Villeray. Dans ces tronçons de Christophe-Colomb, la rue compte maintenant une voie de circulation par direction plutôt que deux. La rue est moins achalandée, plus sécuritaire et la nature d'axe de transit moins perceptible. Au contraire, l'impact du projet dans Ahuntsic-Cartierville est plus mitigé. Deux voies de circulation en période de pointe ont été conservées dans la portion au nord de Sauvé alors que la portion entre Louvain et Crémazie passe de trois voies à deux voies. Un nombre élevé de voitures demeure présent sur la rue et la nature de l'axe est peu modifiée. Les élèves des écoles Louis-Collin et Saint-Isaac-Jogues devant traverser le boulevard sur leur cheminement scolaire croisent encore un nombre trop important de véhicules. Nous appelons donc à une sécurisation plus ambitieuse du réseau artériel en y diminuant la capacité véhiculaire.



5.3 ÉDUCATION, SENSIBILISATION ET DÉPLOIEMENT DE MESURES RENFORÇANT L'ADHÉSION DE LA COMMUNAUTÉ: UN INVESTISSEMENT NÉCESSAIRE

Des programmes éducatifs et des campagnes de sensibilisation sont essentiels pour encourager les parents, les enseignant.es et les élèves à embrasser la mobilité active (ex. APAVVA (Accès Transports Viable, 2024)). Cela peut notamment se faire via le financement de vélo-autobus électriques pour organiser du transport actif scolaire en partenariat avec des organismes locaux (Ville de Saint-Sébastien-sur-Loire, 2023)). En mettant de l'avant les avantages sur la santé et pour l'environnement, nous pouvons créer une culture du déplacement actif.

Pour encourager le transport actif, il est important de s'intéresser à la perception des utilisateurs.trices des différentes mesures d'apaisement de la circulation autours des écoles pour déployer des mesures facilitant l'adhésion de la communauté. Selon une étude québécoise récente, les enfants perçoivent la vitesse des véhicules comme une menace . Alors que ces jeunes font confiance aux mesures d'apaisement physiques, ils et elles sont plus sceptiques devant l'utilité des panneaux ou de la signalétique (Torres, 2020). Enfin, un espace sécurisé et accessible doit être prévu aux abords des écoles pour l'aménagement de supports pour les vélos, les trottinettes, etc.



5.4

COORDINATION INTERGOUVERNEMENTALE : UN APPEL À L'ACTION CONCERTÉE

Nous encourageons une coordination étroite entre la Ville Centre, les arrondissements et les administrations scolaires pour garantir une mise en œuvre cohérente des programmes de mobilité active autour des écoles. Des ressources financières dédiées devraient être allouées pour soutenir ces initiatives à l'échelle locale. En effet, les données factuelles montrent les multiples avantages, tels que des économies financières, des améliorations environnementales et des retombées sociales positives liées à la promotion de la mobilité active autour des écoles. Par exemple, la chercheuse Marion Voisin de l'Université Laval démontre dans des travaux récents qu'il est moins coûteux d'investir dans les modes de transports actifs que dans le transport automobile (Dugal, 2023) (Journal de Québec, 2021). Ainsi, pour un dollar dépensé par un individu pour se déplacer en véhicule automobile, la société doit payer 5,77\$ (en coût social et en infrastructure) contre 0,22\$ pour les modes de transport actifs.

5.5

MOBILISATION CITOYENNE : UN APPEL À L'ENGAGEMENT CONTINU

Nous saluons les initiatives comme le panel Parlons Mobilité, où plus de 50 000 résident.es ont partagé leurs habitudes et besoins en matière de mobilité. Ces données riches nous éclairent sur les réalités de la région métropolitaine de Montréal et peuvent être utilisées pour favoriser des décisions éclairées en matière de déplacements actifs. De plus, nous reconnaissons la mobilisation citoyenne qui a conduit à des actions telles que le Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (Gouvernement du Québec, 2023). Il est essentiel pour les citoyen.nes de maintenir leur engagement pour que ces plans répondent aux besoins réels de la communauté, en particulier en ce qui concerne l'apaisement de la circulation routière à l'intérieur des périmètres urbains.



CONCLUSION



AMAAC

ASSOCIATION POUR LA MOBILITÉ ACTIVE
AHUNTSIC-CARTIERVILLE

En conclusion, l'AMAAC encourage la mise en œuvre de mesures plus intensives visant la mobilité active autour et vers les écoles à Montréal. En adoptant une approche proactive, en s'inspirant de modèles locaux et internationaux et en promouvant un changement culturel, nous pouvons créer des environnements propices pour la santé et pour la sécurité des enfants, tout en contribuant à une société plus durable. Nous appelons à une coordination étroite entre les instances pour garantir une mise en œuvre cohérente des programmes de mobilité active autour des écoles.

Nous souhaitons un engagement de la ville de Montréal pour sortir de la logique actuelle de la demande et en exigeant des critères factuels pour la création de mesures d'apaisement de la circulation ou de rues-écoles tout en assortissant ceux-ci des budgets financiers requis dès maintenant. Nous appelons à une action concertée pour sécuriser les trajets scolaires et pour promouvoir la mobilité active par des trajets accessibles et conviviaux afin de soutenir la santé, le bien-être et le développement harmonieux des enfants et leurs proches dans la région métropolitaine de Montréal.



MÉDIAGRAPHIE

Accès Transports Viable. (2024). À pied, à vélo, ville active (APAVVA). Récupéré sur <https://transportsviables.org/projets/a-pied-a-velo-ville-active>

AMAAC. (2023, Janvier). Proposition pour bonifier la rue Sauriol et augmenter la sécurité autour des écoles Fernand-Séguin, Louis-Colin et du collège Regina Assumpta. Récupéré sur <https://drive.google.com/file/d/19TOnHauwT48vyQYWHo1bjkclYBY-Npzo/view?usp=sharing>

ARTM. (2023). Parlons Mobilité. Récupéré sur <https://panel.parlonsmobilite.quebec/api/faq/fr>

Bergeron, J. (2017, 07). La sécurité des enfants aux abords des écoles. Récupéré sur https://www.researchgate.net/profile/Jacques-Bergeron/publication/350567645_La_securite_des_enfants_aux_abords_des_ecoles_et_des_terrains_de_jeu/links/64cc17c4d394182ab3a134d4/La-securite-des-enfants-aux-abords-des-ecoles-et-des-terrains-de-jeu.pdf

Cloutier, M.-S. (2016, Mars). La sécurité routière près des écoles : quel rôle pour le brigadier scolaire adulte? Récupéré sur https://espace.inrs.ca/id/eprint/3372/1/Rapport%20brigadier_VF%2030%20mars.pdf

Dugal, M. (2023, Septembre 12). Moto-normativité: Un biais culturel diminuant l'impact des automobiles. (I. P. Tout un matin, Intervieweur)

Gouvernement du Québec. (2020). Plan pour une économie verte 2030. Récupéré sur <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>

Gouvernement du Québec. (2023, Novembre). Plan d'action en sécurité routière 2023-2028. Récupéré sur <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-action-securite-routiere>

Gouvernement du Québec. (2023, Décembre). Programme de prévention de la délinquance par les sports, les arts et la culture. Récupéré sur Programme de prévention de la délinquance par les sports, les arts et la culture | Gouvernement du Québec (quebec.ca)

Institut de la statistique du Québec. (2023). Que vivent les enfants avant de faire leur entrée à la maternelle? Récupéré sur <https://statistique.quebec.ca/fr/communiquer/que-vivent-enfants-avant-entree-maternelle>

Journal de Québec. (2021, Mai). Le transport routier coûte 5 fois plus cher à la société que le transport collectif. Récupéré sur <https://www.tvanouvelles.ca/2021/05/20/le-transport-routier-coute-5-fois-plus-cher-a-la-societe-que-le-transport-collectif>

Journal des Voisins. (2023). Six écoles sécurisées en 2023 à Ahuntsic-Cartierville. Récupéré sur <https://journaldesvoisins.com/six-ecoles-securisees-en-2023-a-ahuntsic-cartierville/>

Journal des Voisins. (2023, Janvier). Une brigadière heurtée par une voiture à la sortie des écoles. Récupéré sur <https://journaldesvoisins.com/une-brigadiere-heurtee-par-une-voiture-a-la-sortie-des-ecoles/>

McDonald, N. (2015, Mai). Impact of Safe Routes to School programs. Active Living Research, pp. 1-5.

Milieux de vie en santé. (s.d.). L'approche 3-30-300 pour des villes plus saines, plus vertes et plus équitables. Récupéré sur <https://milieuxdevieensante.org/approche-3-30-300-villes-saines-vertes-equitables/>

NACTO. (s.d.). Urban Street Design Guide: Neighborhood street & Midblock Crosswalks. Récupéré sur <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/streets/neighborhood-street/>

Ombudsman de Montréal. (2018, Septembre). Dossier enfin réglé! L'accessibilité et la sécurité du trottoir de la rue Brébeuf. Récupéré sur <https://ombudsmandemontreal.com/dossier-enfin-regle-laccessibilite-et-la-securite-du-trottoir-de-la-rue-brebeuf/5924>

Ouellet-Vézina, H. (2023). Une centaine de feux sonores en attente d'installation à Montréal. La Presse.

Radio-Canada. (2022, Décembre). La fillette victime d'un délit de fuite près d'une école à Montréal est décédée. Récupéré sur <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1940863/enfant-gravement-blesse-delit-fuite-montreal>

Torres, J. (2020). They installed a speed bump': children's perceptions of traffic-calming measures around elementary schools. *Children's geographics*, pp. 477-489.

Ville de Montréal. (2006, Juin). Charte du piéton. Récupéré sur https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/commissions_perm_v2_fr/MEDIA/DOCUMENTS/CHARTE%20DU%20PI%20TON_JUIN%202006_20060613.PDF

Ville de Montréal. (2022). Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave. Récupéré sur https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_daction_vision_zero_2022-2024.pdf

Ville de Montréal. (2023). Collisions - Vision Zéro. Récupéré sur <https://experience.arcgis.com/experience/5a9178ca2ab2418bab12ed61bc229580/page/COLLISIONS/>

Ville de Saint-Sébastien-sur-Loire. (2023, Juin). Le CME nous présente le Vélobus. Récupéré sur <https://www.youtube.com/watch?v=PLj9fMgyLh0>

Les photos sans mention de source sont tirées de Canva.