



Sécurisation aux abords des écoles

Commission sur le transport et les travaux publics

Le chemin de l'école: sécurisation et déplacements actifs

Document de référence

Service de l'urbanisme et de la mobilité
25 octobre 2023

1

Mise en contexte

- Portrait de la sécurité des 0-17 ans

2

Programme de sécurisation aux abords des écoles

- Vision Zéro et présentation du PSAÉ
- 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
- Exemple d'initiative du centre d'écologie urbaine de Montréal



Mise en contexte

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 plusieurs acteurs en matière de sécurisation des déplacements aux abords des écoles.

1 Mise en contexte

- Portrait de la sécurité des 0-17 ans

Mise en contexte

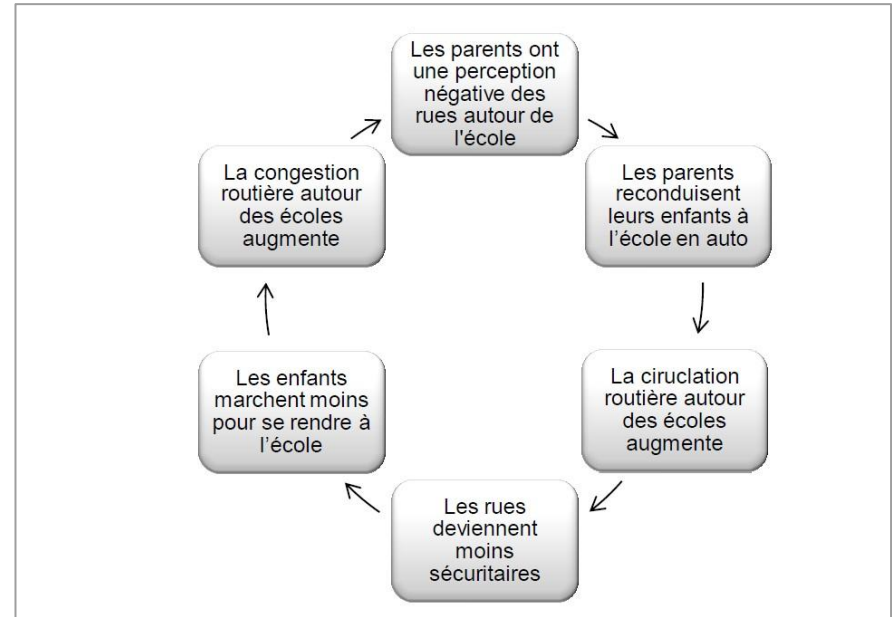
Augmentation de la circulation aux abords des écoles et part des déplacements en transport actif pour accéder à l'école

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)

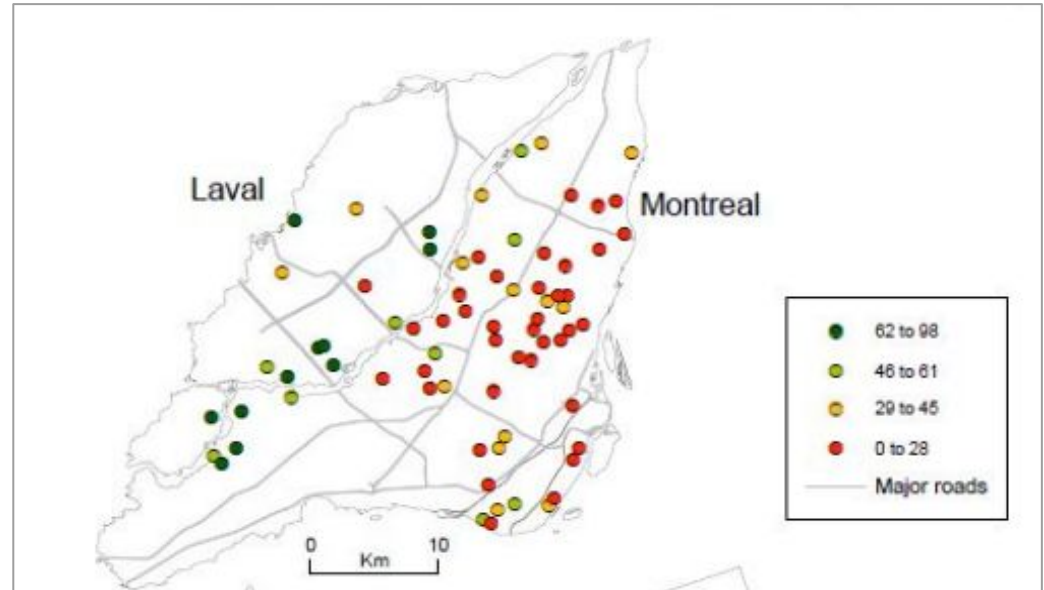
Mise en contexte

Données d'utilisation de la voiture

Les comptages par observation ont été effectués sur 60 écoles primaires à Montréal par des étudiants universitaires dans le cadre du projet en 2018. Les observateurs ont compté le nombre d'arrivants en voiture ou en mode actif.

Synthèse des données:

- À Montréal, le nombre d'enfants reconduits à l'école en voiture est faible.
- La majorité des écoles étudiées compte moins de 28% des élèves arrivant en voiture. Toutefois ce pourcentage varie selon les différents secteurs de la ville (quartiers centraux vs secteurs périphériques).
- On constate une différence claire entre la ville de Montréal et la banlieue en terme d'utilisation de la voiture. À Laval, 46 à 98% des enfants sont reconduits à l'école en voiture.



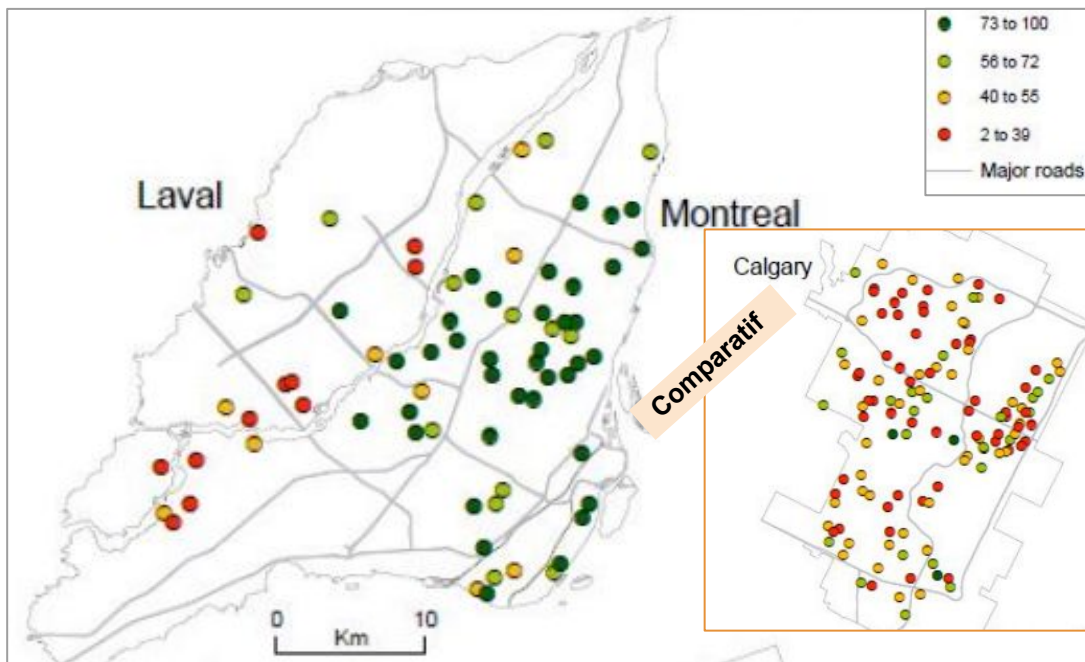
Pourcentage des arrivées à l'école par voiture en heure de pointe du matin- 2018. *

Mise en contexte

Données des déplacements actifs

Synthèse des données:

- La majorité des écoles étudiées compte plus de 73% des élèves qui utilisent la marche ou le vélo pour se rendre à l'école et particulièrement dans les arrondissements centraux;
- On constate une différence claire entre la ville de Montréal et la banlieue en terme d'utilisation des modes actifs;
- Comparativement à Montréal, la ville de Calgary compte moins de 39% des déplacements actifs vers les écoles et ceux sur une grande partie du territoire.



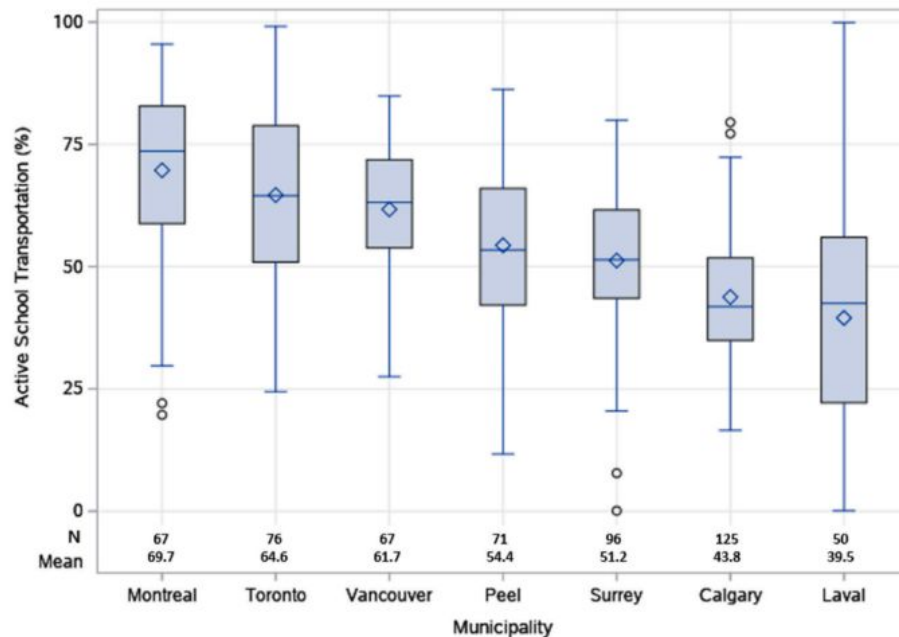
Pourcentage des arrivées à l'école par le vélo et la marche en heure de pointe du matin- 2018. *

Mise en contexte

Données des déplacements actifs

Comparatif: Montréal avec les autres villes canadiennes

Comparativement aux autres villes canadiennes, Montréal ressort avec la moyenne la plus élevée en terme de déplacements actifs vers les écoles. Selon le graphique, la moyenne des déplacements actifs à Montréal est estimée à 70% environ.



Répartition des déplacements actifs scolaires par ville *

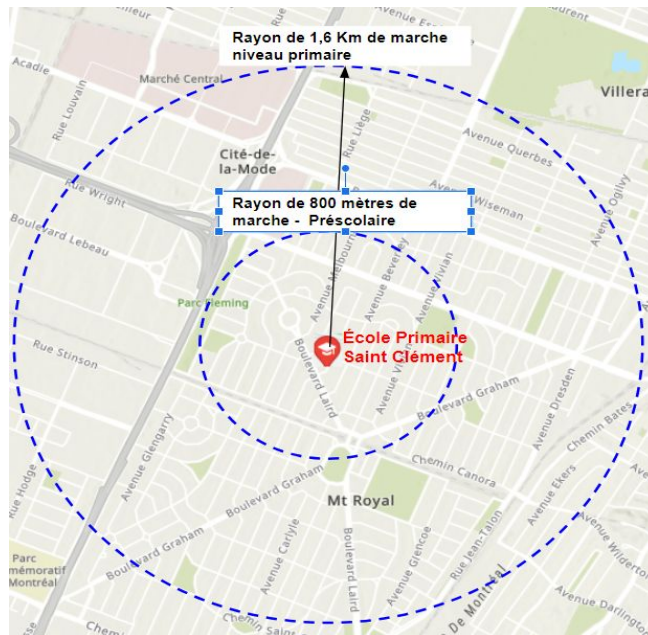
Mise en contexte

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 Mount-Royal (CSSMB)



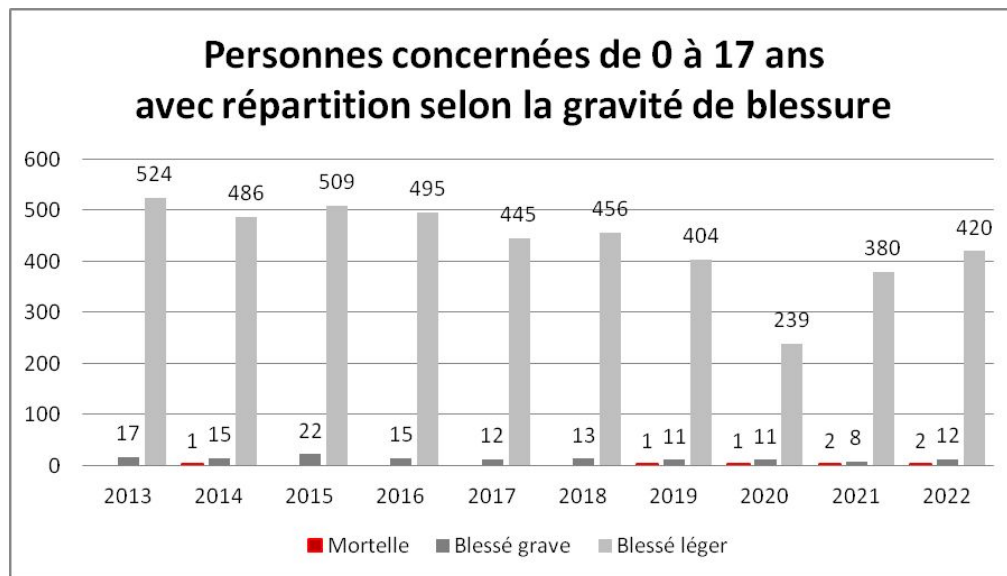
Distance de marche à l'école primaire Saint-Clément (CSSMB)

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

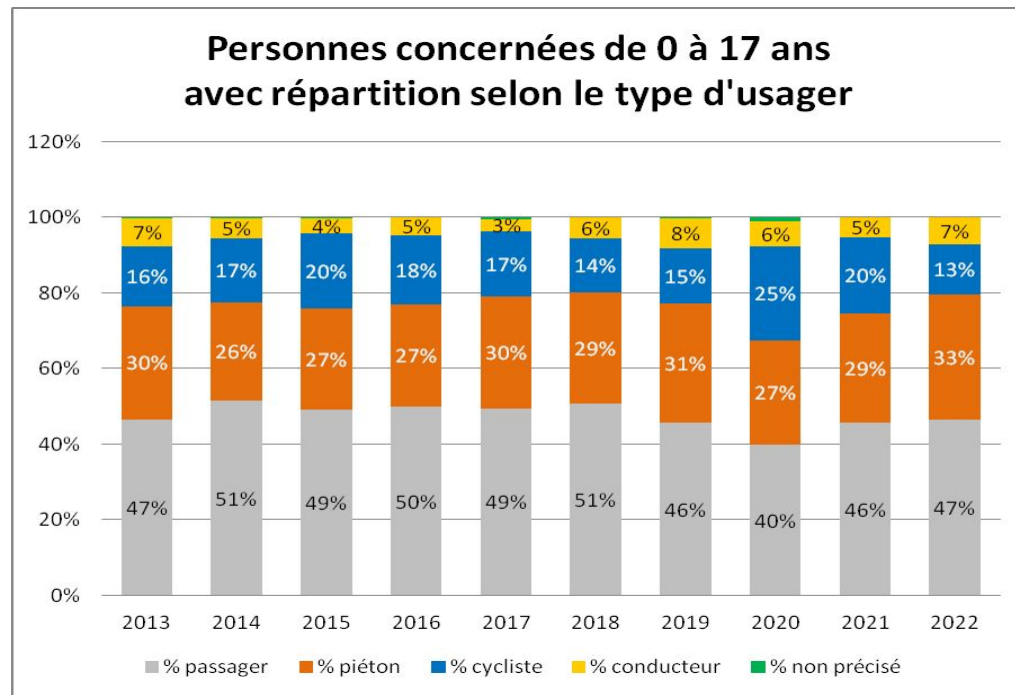
Données de collision pour les 0-17 ans (2013-2022)

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

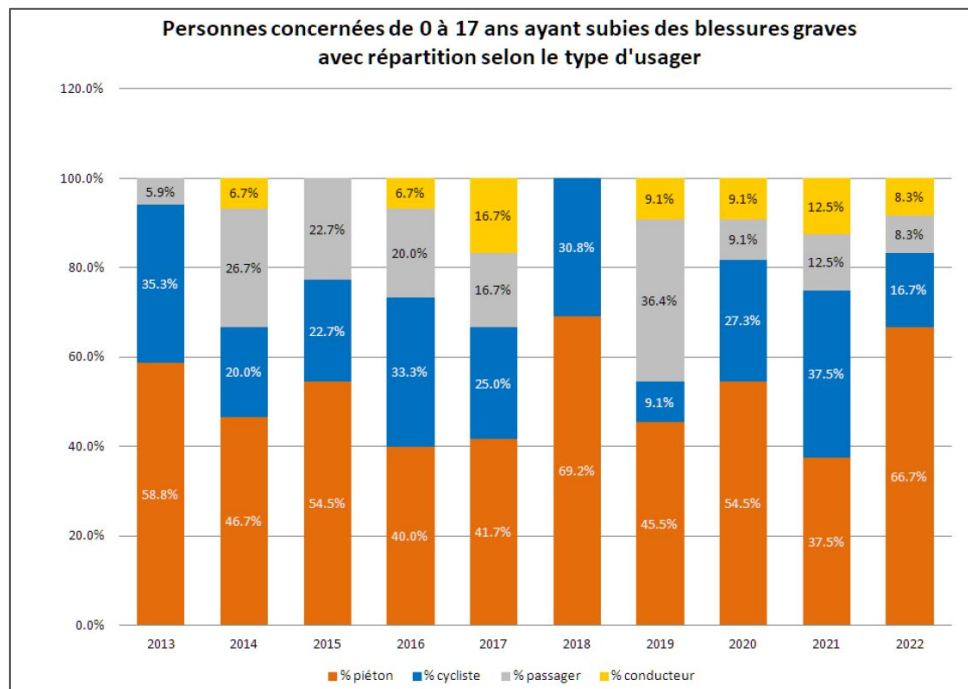
- 78% des jeunes blessés gravement étaient piétons ou cyclistes;

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

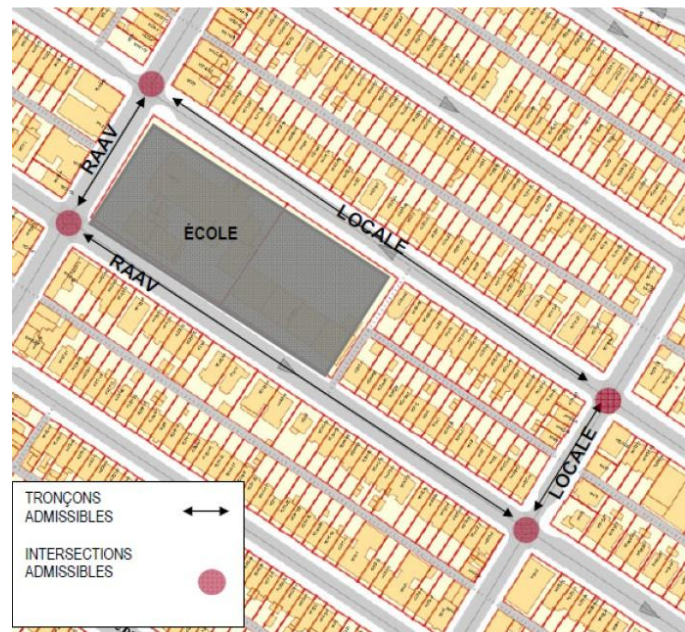
22,8% des jeunes blessés dans une collision le sont dans le périmètre de l'école *;

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% piétons;
- 19,1% cyclistes;
- 37,2% passagers;
- 5,4% 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 des 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 de ces jeunes était des piétons et des cyclistes que ce soit sur tout le territoire (57,4%) ou dans le périmètre de l'école (57,2%);
- 78% des jeunes blessés gravement sont des piétons ou des cyclistes.

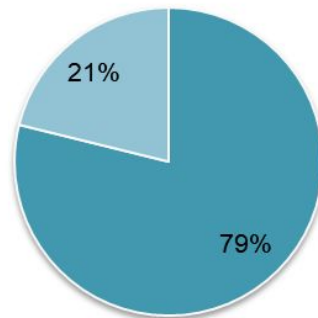
Mise en contexte

Données de localisation des écoles

Synthèse des données :

- 577 établissements scolaires privés et publics de niveau primaire ou secondaire dans la Ville de Montréal;
- 455 établissements occupant un lot bordé par au moins un tronçon du Réseau Artériel Administratif de la Ville de Montréal (RAAV) (79%);
- 122 établissements occupant un lot bordant uniquement des axes locaux sous la responsabilité d'un arrondissement (21%).

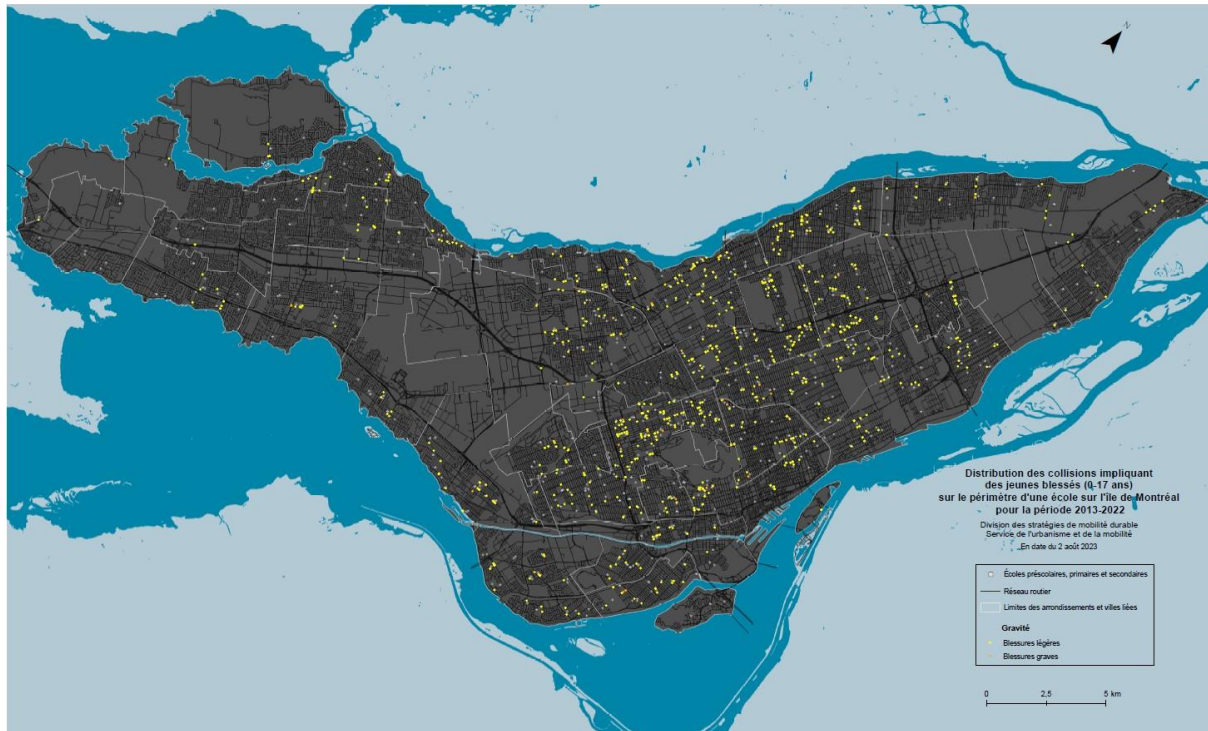
Part des lots d'établissements scolaires bordés par au moins un axe du RAAV



- Lot bordé par au moins un axe du RAAV
- Lot bordé seulement par des axes locaux sous la responsabilité d'un arrondissement

Mise en contexte

Données de collision aux abords des écoles



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

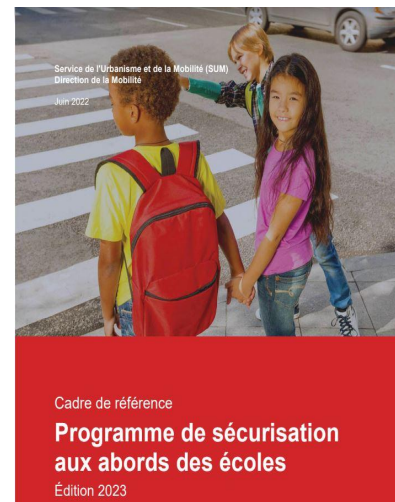
Objectif:

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

16 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
Anjou

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 accessibles

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

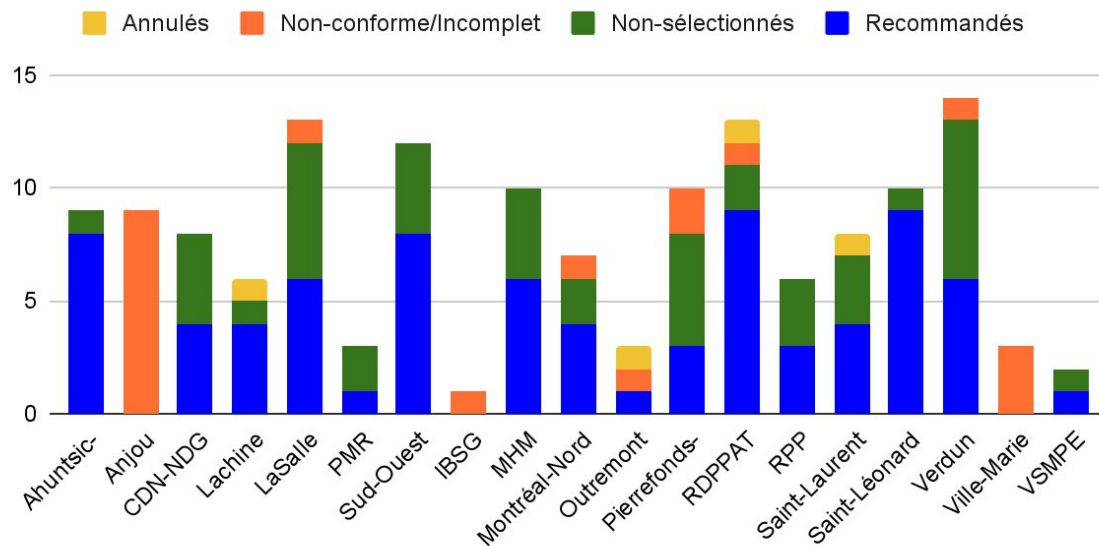
Bilan des projets réalisés dans le cadre du PSAÉ

Sommaire des 19 arrondissements 2019-2023

Recommandés, Non-sélectionnés, Non-conforme/Incomplet et Annulés

184 projets
104 recommandés
5 annulés
2 évolutifs
48 non-sélectionnés
22 incomplets

66 réalisés
30 en cours de réalisation



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.



Projet de rue école à Lyon



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
Largeur 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



Montréal 

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



École primaire Philippe-Labarre, arrondissement MHM

Programme de sécurisation aux abords des écoles

Résultats d'évaluation des mesures PSAÉ

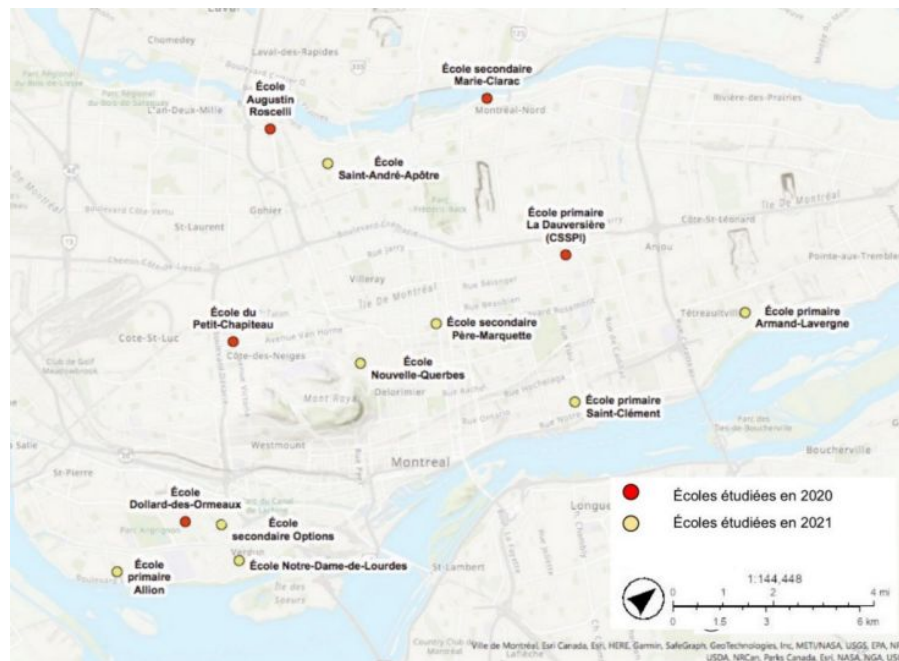
Projet BADGE- Impact des interventions aux abords des écoles

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.

Vu l'effet de la période pandémique sur les résultats qui ne sont pas représentatifs en 2020, nous allons nous concentrer sur les données 2021.



Localisation des écoles ciblées par l'étude*

Programme de sécurisation aux abords des écoles

Résultats d'évaluation des mesures PSAÉ

1. Respect des feux de circulation et des feux piétons par les piétons (tout âge confondu)

- De façon générale, et pour tous les types de site et périodes d'observation, les piétons respectent la signalisation à 63% en traversant lorsque la silhouette blanche est active du début à la fin ou en terminant sur la main rouge clignotante.

Les proportions ont changé entre la période « avant » et celle « après », celles-ci passent de 63% à 69% en 2021.

2. Présence d'interactions entre un piéton et un véhicule

En effet, lors des observations en 2021, il a été constaté que le nombre d'interactions diminue à la suite des travaux, particulièrement aux intersections de Pierre-de Coubertin / Pierre-Bernard (diminution de 17,6%) ainsi que de Verdun / Rielle (diminution de 11,9%).

Accompagnement des enfants: Les enfants marchant seuls vers l'école représentent entre 0% et 36% des observations selon le site. Avant les travaux, très peu d'enfants étaient seuls lors de nos observations tandis qu'ils étaient plus nombreux sans accompagnement après les travaux.

Programme de sécurisation aux abords des écoles

Résultats d'évaluation des mesures PSAÉ

3. Présence de comportements dangereux de la part des conducteurs et des piétons

Les comportements dangereux les plus fréquents de la part des conducteurs sont:

- de ne pas respecter la signalisation (4,6 cas par minute au total);
- d'attendre dans une zone interdite (0,42 cas par minute au total);
- d'effectuer un virage en «U» (0,4 cas par minute au total).

Par ailleurs, nous avons observé que le nombre de ces comportements dangereux a diminué notamment pour le non respect de la signalisation qui a vu le nombre de cas passé de 1,584 cas/min à 0,371 cas/min après intervention.

Les comportements dangereux les plus fréquents chez les piétons, étaient:

- de traverser à plus d'un mètre de la traverse;
- de ne pas respecter la signalisation (0,8 par minute).

	2020 (n= 1 365 minutes)				2021 (n=1440 minutes)			
	AVANT LES TRAVAUX (n=765 minutes)		APRÈS LES TRAVAUX (n=600 minutes)		AVANT LES TRAVAUX (n=735 minutes)		APRÈS LES TRAVAUX (n=705 minutes)	
Comportement (par minute)	Cas (n=225 min)	Témoin (n=540 min)	Cas (n=180 min)	Témoin (n=420 min)	Cas (n=315 minutes)	Témoin (n=420 min)	Cas (n=315 min)	Témoin (n=390 min)
Attendent (dans la voiture) dans une zone interdite, bloquant la vision	0,004	0,006	0,05	0,071	0,076	0,045	0,076	0,1
Se stationnent en double	0,009	0,006	0,078	0,167	0,016	0,026	0,003	0,010
Se stationnent dans une zone interdite, bloquant la vision	0,009	0,033	0,172	0,048	0,029	0,045	0,067	0,026
Ne respectent pas adéquatement les signalisations	0,338	0,080	0,35	0,081	1,584	0,921	0,371	0,877
Reculent à contresens	0	0,004	0	0,007	0,029	0,050	0,029	0,026
Parlent ou textent en conduisant	0,013	0,019	0,017	0,014	0,032	0,033	0,048	0,077
Effectuent un U-turn ou un virage en trois points	0,022	0,022	0,044	0,036	0,054	0,086	0,035	0,097

Observation des comportements dangereux des conducteurs*

Programme de sécurisation aux abords des écoles

Résultats d'évaluation des mesures PSAÉ

En 2021, il a été constaté que les comportements dangereux étaient plus élevés aux intersections observées avant les travaux et ont vu une diminution significative après les travaux, passant de 2,6 comportements par minute à 1,3 après les interventions.

2021 (n=1584)	Cas (n = 770)	
	Avant (n=455)	Après (n=315)
Respect du feu pour piétons*	21 (72,4% n=29)	14 (53,8% n = 26)
Présence d'une interaction	33 (7,3%)	14 (4,4%)
Comportements dangereux par minute	2,644	1,276

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.

École/ intersection	Aménagement	Avant	Après
La Dauversière(Jean Talon/Des Angevins	Saillies, terre-plein		

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,

Monitorés par AGIR (Assistant à la Gestion des Interventions dans la Rue)

Année de réalisation	NBr prj intégrés	Arrondissements	Nombre d'école touchées - rayon 500m	État du projet	Exemple de projet intégré monitorés par AGIR		
					Nature du projet	Rue	École sécurisée
2020	33	15	105	Réalisés	Projet de réhabilitation d'égout - Aménagement: élargissement trottoirs, fosses verdissement, saillies, marquage	D'Iberville à Ville Marie	École primaire Jean-Baptiste-Meilleur présence d'un corridor scolaire
					Travaux de conduite d'eau- Réaménagement majeur, incluant élargissements de trottoir, saillies, fosses verdissement, etc	Jarry à Villeray St Michel	École spécialisée Henri-Julien- École Victor-Doré - École Joseph-Charbonneau - École Georges-Vanier - Académie De Roberval
2021	11	8	12	Réalisés	Travaux sur Pierre-De Coubertin, de De La Salle à boul Viau	Pierre De Coubertin à MHM	Notre-Dame-Des-Victoires École des métiers de l'aérospatiale de Montréal
					PRR ART Saint-Grégoire. Aménagements prévus	St Grégoire au PMR	450m de Centre Champagnat
2022	27	9	43	25 réalisés 1 en conception Avant projet	Reconstruction de l'AQ principal. Aménagement des allées, fosses verdissement	St Urbain à Villeray St Michel	École St-Pierre-Apôtre École secondaire Lucien-Pagé
					mise en place d'un puitsard linéaire. Réaménagement complet impliquant verdissement majeur	Berri au Plateau Mont Royal	École primaire Arc-en-Ciel Centre St-Louis
2023	17	7	57	12 en réalisation 4 en conception avant projet	2 MIL Montréal - Parc des Gorilles. Aménagements prévus	Waverly à Rosemont	École de l'Étincelle Ecole Petite Patrie
					Travaux d'égout, de conduite d'eau, de voirie, d'éclairage. Réaménagement	St Viateur à Outremont	Paul-Gérin-Lajoie d'Outremont Nouvelle-Querbes Collège Français École des Premières Lettres

17 Arrondissements

Ahunstic- Cartierville

Anjou

CDN-NDG

Lachine

LaSalle

Le Plateau Mont-Royal

Le Sud-Ouest

Mercier-Hochelaga- Maisonneuve

Outremont

Pierrefonds-Roxboro

RDP-PAT

Rosemont-La Petite-Patrie

Saint-Laurent

Saint-Léonard

Verdun

Ville-Marie

Villeray-St- Michel -

Parc-Extension



À noter que la liste des projets intégrés présentée dans le tableau est non exhaustive.

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Autres projets réalisés par la Ville de Montréal



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



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



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



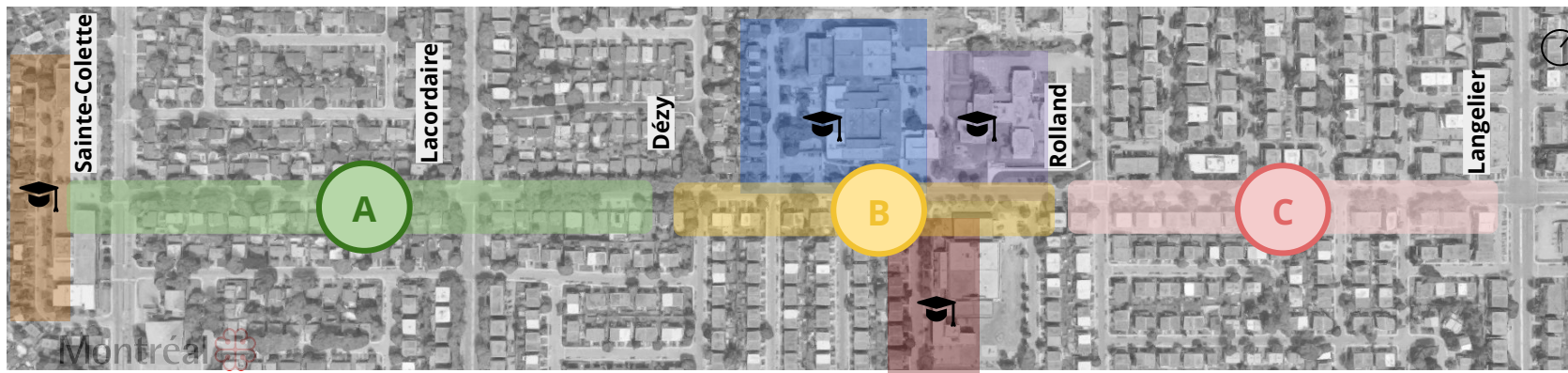
Implantation d'un lien cyclable unidirectionnel



Sécuriser les secteurs jugés problématiques pour les modes actifs



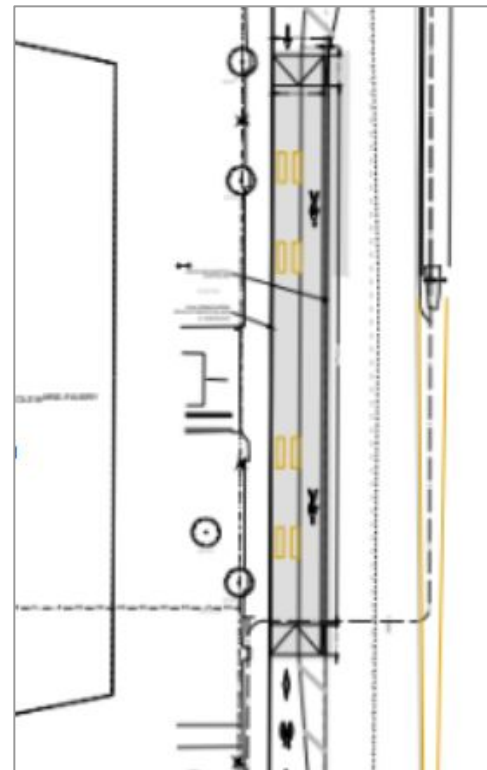
Maintenir/améliorer la desserte et la performance actuelle du transport en commun



Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Exemple des projets ville centre (SUM) - Christophe-Colomb - Accessibilité universelle

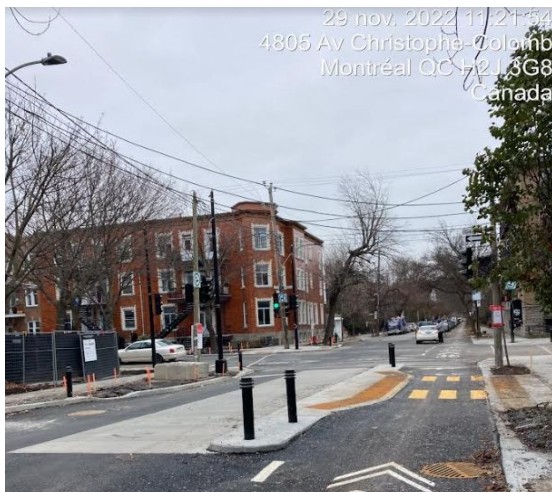
- Le projet de piste cyclable sur l'avenue Christophe-Colomb s'étend sur une distance de 7 km allant de la rue Saint-Grégoire au boulevard Gouin et traverse 4 arrondissements : AHU, VSMPE, RPP et PMR
- Trois écoles se trouvant sur l'axe soit: Marie-Favery, Saint-Étienne et Saint-Arsène sont prises en considération dans le projets.
- Afin de faciliter l'accès pour les écoliers qui utilisent le service de transport scolaire; des quais d'autobus construits devant les écoles au même niveau que la piste cyclable et le trottoir avec des passages piétons marqués au sol.
- Le débarcadère aménagé pour les enfants à mobilité réduite a été maintenu et desservi par le quai aménagé à côté du lien cyclable (mesure A.U).



Plan du projet de piste cyclable 2023 sur Christophe-Colomb

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Exemple des projets ville centre (SUM) - Christophe-Colomb - Accessibilité universelle



Exemple de quai d'autobus en béton - avenue Christophe-Colomb



Coupe Schématique de l'aménagement du quai d'autobus sur l'avenue Christophe-Colomb



Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Initiatives des arrondissements

Carte interactive

Traversée de la rue

- Avancée de trottoir
- Passage piéton
- Balise amovible
- Refuge piéton
- Avancée de trottoir temporaire
- Intersection surélevée

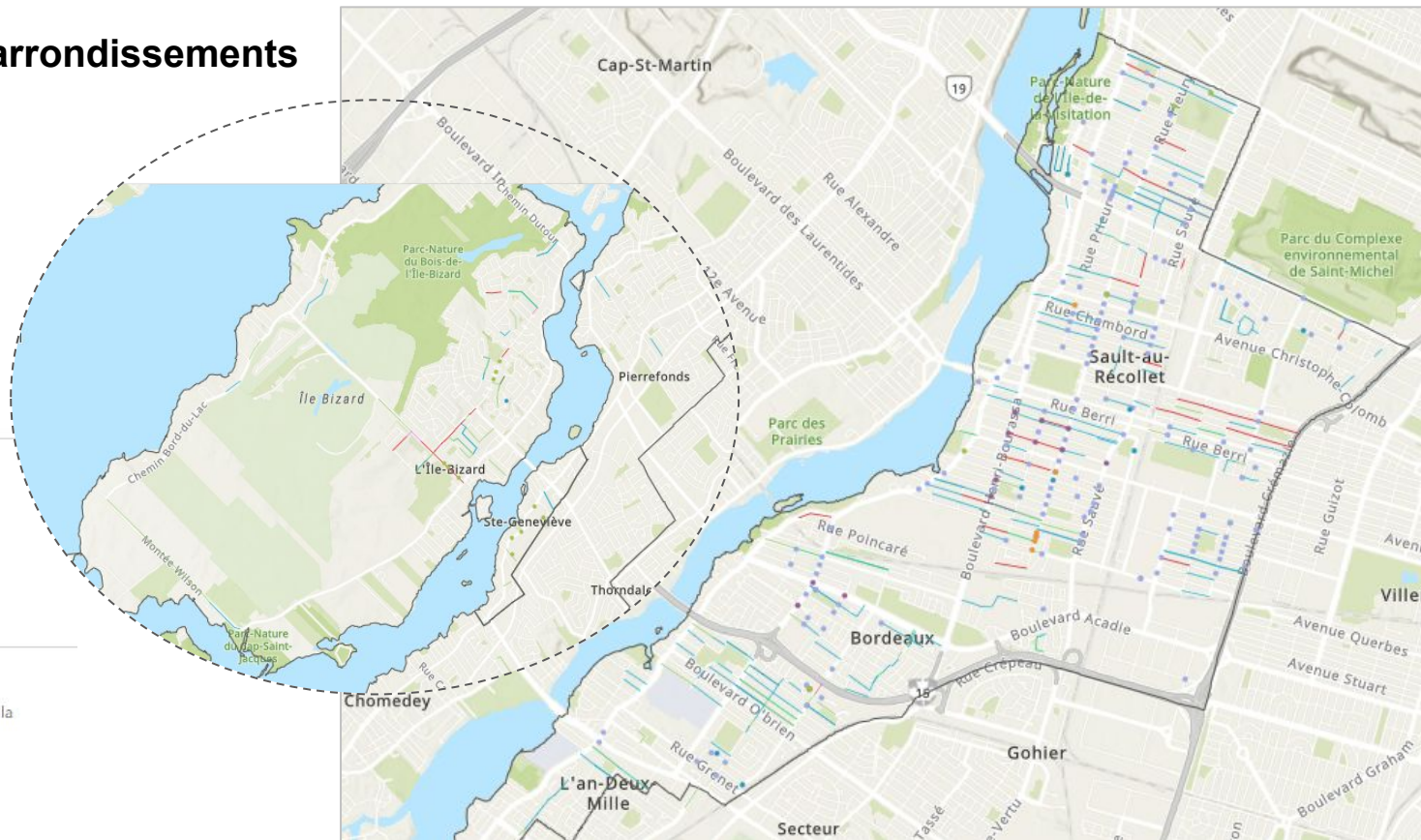
Gestion de la vitesse

- Dos d'âne permanent
- Balise
- Afficheur de vitesse
- Dos d'âne temporaire

Gestion de la circulation

- Modification du sens de la circulation

Montréal 



Carte interactive des mesures d'apaisement - arrondissements Ahuntsic-Cartierville et L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève
source: Équipe vision zéro

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:

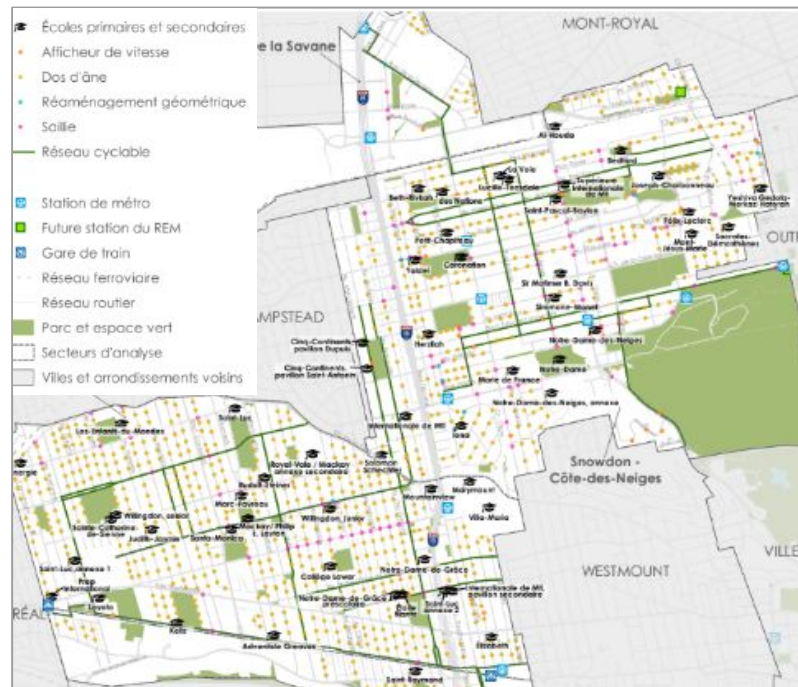
- Mandat à l'externe pour la mise en place de balises centrales (30 km/h);
- Mandat d'ajout de photos radars à l'externe;
- Mandat de marquage aux abords des écoles à l'interne.

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 existants et création de nouveaux liens, notamment 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

Initiatives arrondissements

Plan d'action 2023 réalisé par l'arrondissement Ville-Marie

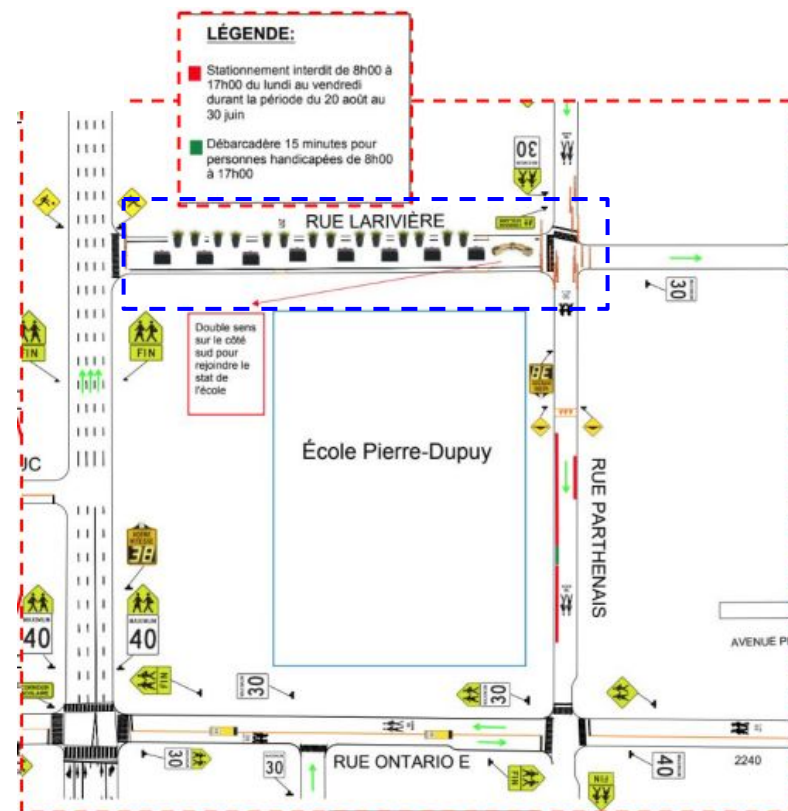
En 2023, Ville-Marie a consulté 13 écoles primaires et secondaires dans le but de:

- Soulever les enjeux et observations des directions scolaires;
- Effectuer des visites terrain en complément d'information.

Plusieurs mesures mises en oeuvre devant chaque école, exemple:

École secondaire Pierre-Dupuy:

- Fermeture de la rue Larivière entre de Lorimier et Parthenais (terminé);
- Mise à sens unique rue Parthenais entre De Rouen et Sherbrooke (terminé);
- Dos d'âne sur la rue Parthenais entre Larivière et Ontario (terminé);
- Ajout de pictogramme écolier 30 km/h approche est et ouest sur Ontario;
- Ajout de pictogramme écolier 30 km/h intersection Larivière/Parthenais.



École secondaire Pierre-Dupuy à Ville-Marie : Plan d'intervention devant l'école

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Initiatives arrondissements

Actions réalisées par l'arrondissement Ville-Marie - Fermeture rue Larivière entre De Lorimier et Parthenais

Signalisation:

- Mise aux normes signalisation "zone scolaire" et émondage pour la visibilité;
- Ajout de 2 mini-balises 30 km/h pour chaque approche.

Stationnement:

- Remplacement des termes «jours d'écoles» par la période couvrant du 20 août au 30 juin afin de répondre aux besoins d'accessibilité;
- Ajout d'une zone réglementée pour le stationnement réservé aux usagers à mobilité réduite devant l'école.



**École secondaire
Pierre-Dupuy**



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;
- Consultations 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 **P**ersonne commettant une **I**nfraction ciblée, dans un **L**ieu pertinent et **E**xécutée au bon moment.

Activités de prévention:

- Nouveauté rentrée 2023 : "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 destinée aux parents et élèves traitant des bons comportements à adopter aux traverses scolaires.



Crédit photo Patrick Sanfaçon, La Presse

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

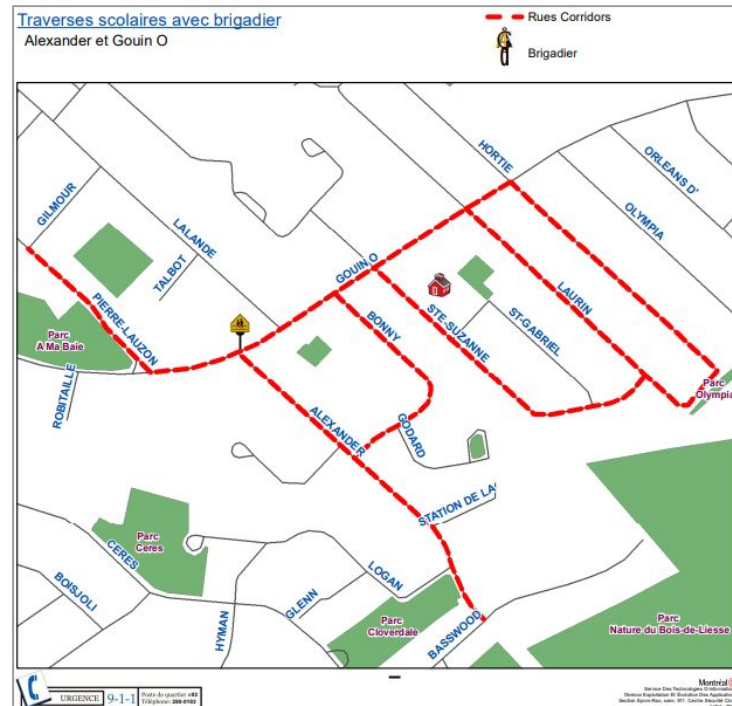
La méthodologie d'évaluation des traverses scolaires utilisée actuellement par le SPVM repose sur la détermination de l'indice de risque basé sur de nombreux critères tels que :

- le débit de la circulation croisant le passage;
- l'âge et le nombre d'écopiers;
- 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.

Montréal 



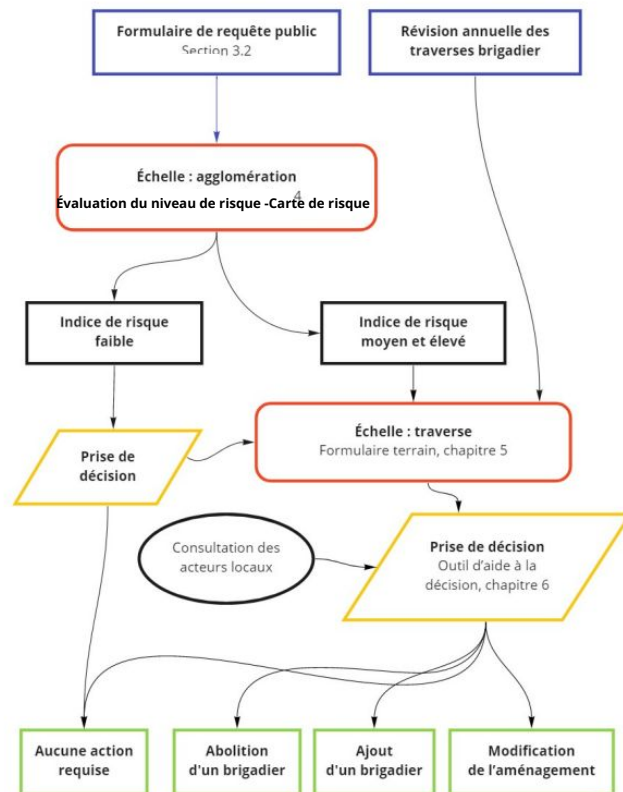
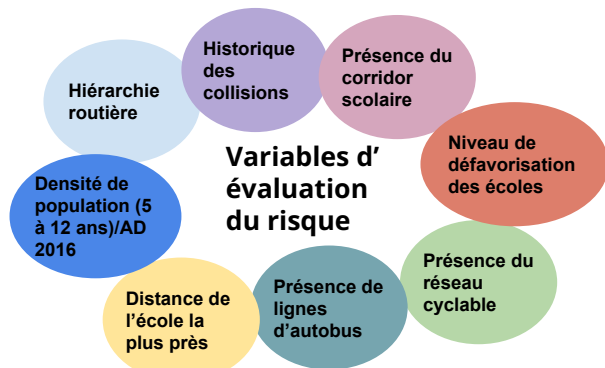
Exemple du corridor scolaire -SPVM, poste de quartier 03- École Harfang-des-Neiges

Autres initiatives de sécurisation des écoles - Ville

Autres initiatives - Ville

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

L'INRS a été mandaté par la Ville de Montréal pour réaliser une étude et proposer une nouvelle méthode pour évaluer le niveau de risque et le besoin des brigadiers.

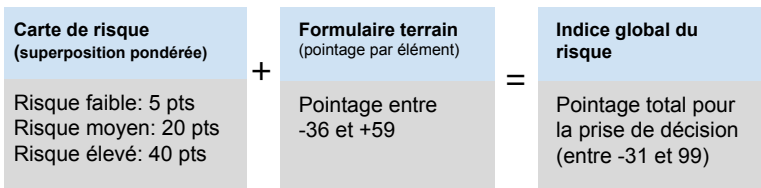


Séquence des événements lors d'une requête ou d'une révision annuelle des traverses brigadiers.

Autres initiatives de sécurisation des écoles- Ville

Autres initiatives - Ville

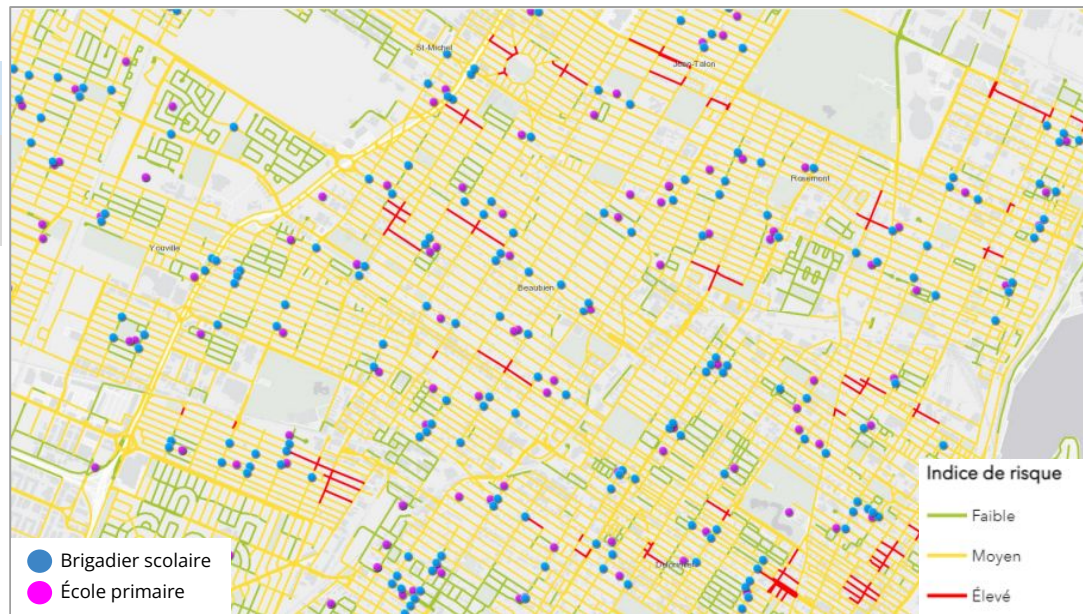
Projet BADGE - analyse du risque et des besoins en brigadiers scolaires



L'outil d'aide à la décision fonctionne par cumul de points

Pointage de l'indice global du risque	Actions à entreprendre	Palier (selon l'importance du risque et des actions à entreprendre)
entre -31 et 0	Aucune action requise et/ou abolition de la traversée avec brigadier	1
entre 1 et 19	Modification de l'aménagement et/ou abolition de la traversée avec brigadier	2
entre 20 et 39	Modification de l'aménagement	3
entre 40 et 59	Ajout d'un brigadier	4
entre 60 et 99	Modification de l'aménagement et ajout d'un brigadier	5

L'outil d'aide à la décision : actions à entreprendre en fonction de l'indice global du risque



Carte d'indice de risque par tronçon de rue développée dans le projet Badge

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 le 9% des brigadiers sur le terrain. Une réévaluation des besoins en brigadiers dans cette catégorie serait pertinente.
- 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 scolaires 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

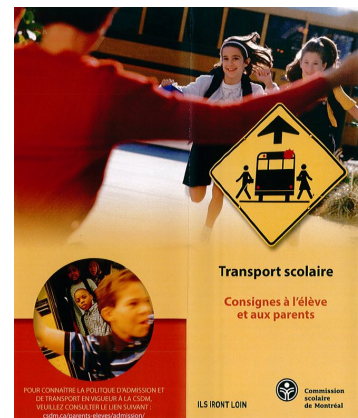
Initiatives des centres de services scolaires

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^(*).

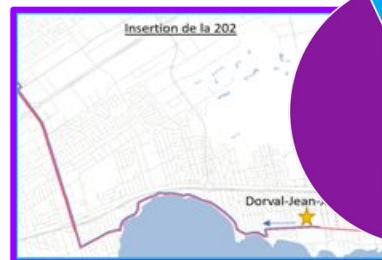
Desserte scolaire en plus du réseau régulier

- 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.



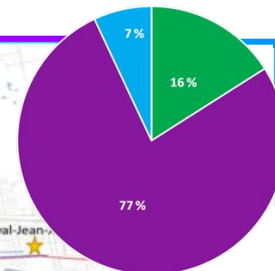
Ligne école

- 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 (déviation, prolongée ou raccourcie)
- Horaires et tracés non publics

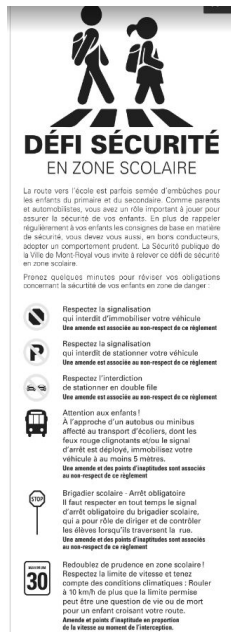


Départ école

- Tracé régulier (typiquement), horaires arrimés aux besoins scolaires
- Horaires ajustés selon les besoins des écoles sur un tracé public

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 durant 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. #votreservice #securite #circulation #VMR



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

51

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.

Montréal 



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

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 l'université de Montréal (ESPUM) et le centre de recherche en santé publique (CReSP).



Rues écoles et ludique à Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension 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.

Enjeux STM

Le détour de la ligne 146 a engendré des conséquences pour les chauffeurs et sur la compréhension et les déplacements de la clientèle.

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 UDM

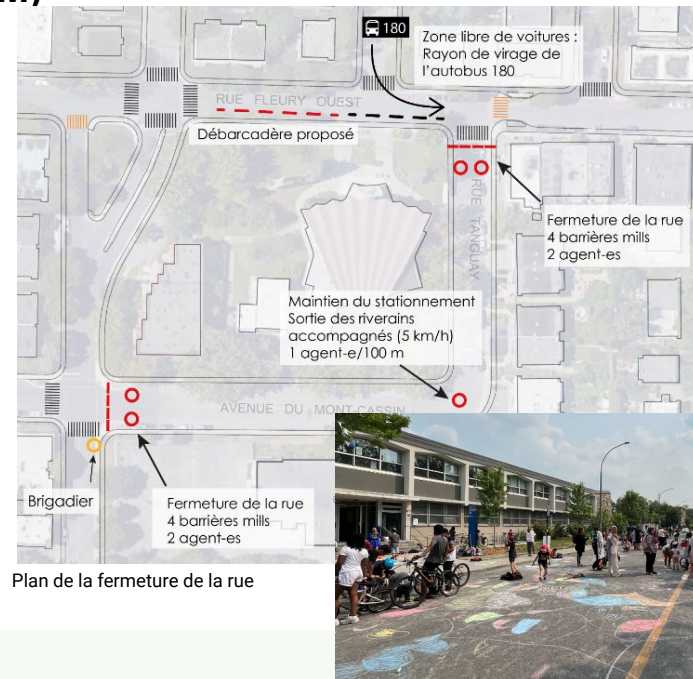


Tableau bilan

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.

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;