

Colloque « De la zone scolaire à la ville active : Mieux intervenir pour sécuriser les déplacements actifs »

Montréal, 15 mai 2013

Compte-rendu (Version 6.00) écrit par

Bernard Darveau (Conseil de quartier Saint-Louis) et

Damien de Halleux (Conseil de quartier et Commission scolaire des Découvreurs)

Introduction

Le Colloque intitulé « De la zone scolaire à la ville active : mieux intervenir pour sécuriser les déplacements actifs » a été organisé par l'Association québécoise des transports (AQTr) avec comme partenaire de l'événement la Société de l'assurance automobile du Québec.

L'objectif de cet événement était de rassembler plusieurs intervenants (experts et usagers) afin de dresser un état des lieux des éléments clés pour accroître la sécurité des élèves lors de leurs déplacements actifs, de partager les connaissances et les expériences en matière de sécurité routière, et enfin, de pousser plus loin la réflexion sur les mesures pour créer des environnements favorables à la marche et au vélo en élargissant le territoire d'intervention à partir des zones scolaires.

Ce colloque s'adressait aux gestionnaires, aux planificateurs et aux praticiens de la circulation, de la signalisation, de la sécurité routière et de l'aménagement du territoire, issus des secteurs public et privé (les différents paliers de gouvernement, les corps policiers, les firmes de génie-conseil...). Ce colloque s'adressait également aux intervenants dans les commissions scolaires, les directions d'école, les comités de parents et les associations concernées par le sujet.

Participants

Environ 100 personnes étaient présentes dont 18 personnes de la ville de Montréal ainsi que des représentants des principales villes du Québec (Laval, Sherbrooke, Drummondville, Repentigny, Saint-Jean-sur-Richelieu, Terrebonne, Granby, Saguenay, Gatineau, Saint-Bruno, Sainte-Julie...).

Site internet

Le lecteur intéressé qui désirerait prendre connaissance des présentations (format pdf) pourra se rendre au site internet à l'adresse suivante :

<http://www.aqtr.qc.ca/index.php/fr/activites/resume-dactivites/2013/item/378>

Animatrices et mise en contexte

» **Louise Bonneau**, Lieutenant conseillère
Service de police de la Ville de Montréal

» **Hélène Bourdeau**, Chef de division, Circulation et transport
Ville de Laval

Conférences

1) Bilan des accidents dans les zones scolaires et retour sur les mesures en faveur de la sécurité des écoliers

» Carole **Leclerc**, Aménagiste, Direction de la sécurité en transport
Ministère des Transports du Québec (MTQ)
et

» Julie **Béliveau**, Statisticienne, Direction des études et stratégies en sécurité routière
Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

- Présentation des statistiques des accidents en zones scolaires durant les 10 dernières années.

Accidents piétons 5 à 17 ans : 572 victimes/an, 7 décès, 43 blessés graves, 521 blessés légers

Accidents vélos 5 à 17 ans : 591 victimes/an, 3 décès, 19 blessés graves, 381 blessés légers.

En zone scolaire : 1765 accidents/ an, 3 décès, 26 blessés graves, 703 blessés légers.

- L'insécurité et le sentiment d'insécurité sont déterminants sur les modes de déplacements et l'utilisation de l'espace.
- Important facteur d'accident : la vitesse.
- Il existe des guides d'aménagements de voies de circulation en zone scolaire et de la signalisation normalisée. Voir sites internet :
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/guide_sec_trajets_scol.pdf
<http://www.velo.qc.ca/fr/expertise/publications-techniques>
- La tendance est à réduire la vitesse à 30 km/h dans les zones scolaires.
- Les zones de réduction de la vitesse à 30 km/h peuvent comprendre les zones scolaires des écoles secondaires ainsi que la proximité des parcs.

2) Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec

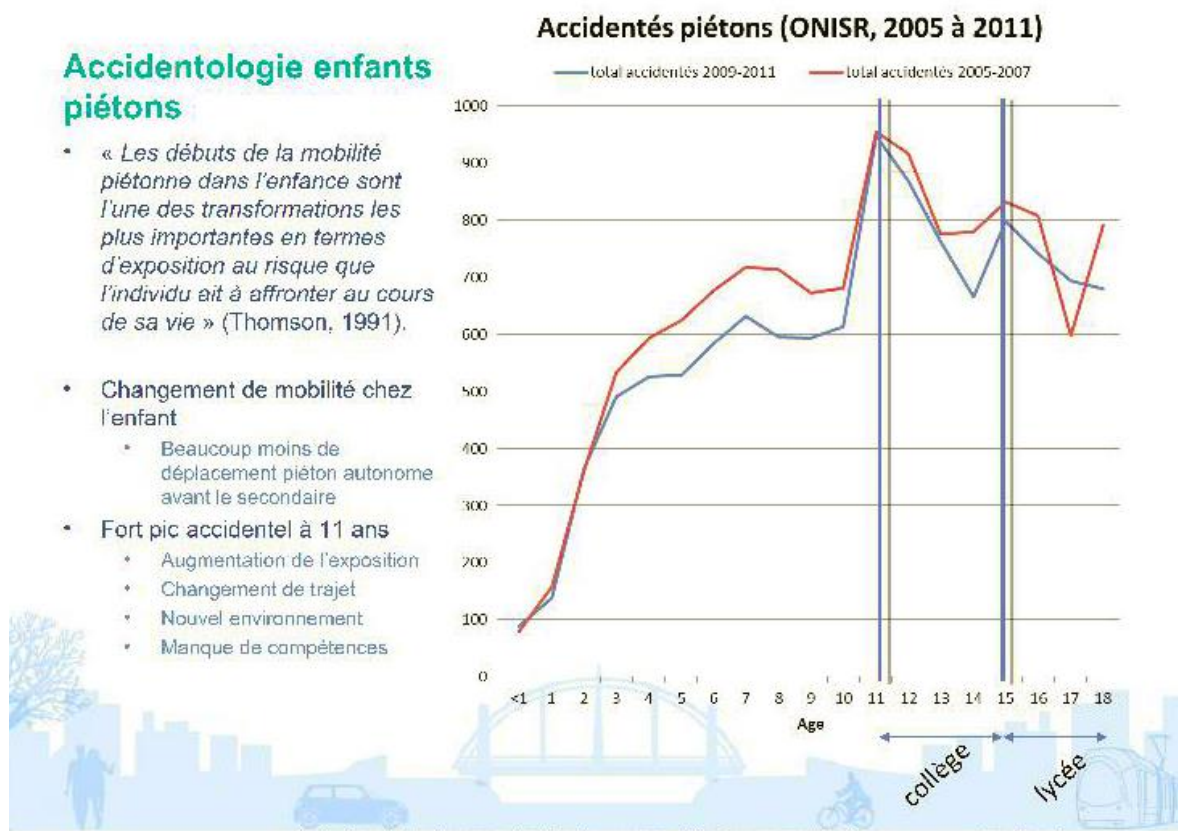
» Guillaume **Burigusa**, Agent de planification, de programmation et de recherche
Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)

- Plusieurs enquêtes démontraient que l'insécurité routière est l'une des principales raisons invoquées par les parents pour choisir l'automobile comme mode de déplacement de leur enfant entre la maison et l'école.
- Une priorité est accordée aux mesures relatives à l'aménagement de l'environnement routier parce qu'elles ont été démontrées efficaces et parce qu'une fois implantées, leur effet protecteur est toujours présent, quel que soit l'âge ou le sexe des enfants.
 - o Sécurisation de l'ensemble du quartier.
 - o Sécurisation des corridors scolaires.
 - o Sécurisation des abords de l'école.
- Encourager et soutenir les municipalités à travailler de concert avec le milieu scolaire afin d'aménager des corridors scolaires sécuritaires pour les enfants qui se déplacent à pied ou à vélo, entre la maison et l'école, en s'inspirant de la démarche et des critères proposés dans le guide publié par le MTQ.
- La circulation des automobiles et des autobus scolaires aux abords des écoles est une source importante de conflits avec les piétons et les cyclistes, en particulier les mouvements des véhicules utilisés par les parents des élèves.
- La vitesse des véhicules motorisés est un important facteur de risque de blessures pour les enfants surtout lorsqu'elle est supérieure à 30 km/h.
- Le 30 km/h en zone scolaire est fréquent, mais non généralisé.

3) Apprentissage cognitif et social de l'espace routier chez les enfants

» Marie-Axelle **Granié**, Chargée de recherche en psychologie sociale du développement
Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

- Quatre compétences (savoir et savoir-faire) nécessaires à la traversée en sécurité
 - o 1. Choisir un site de traversée sûr: voir et être vu.
 - o 2. Analyser le trafic: informations sur les mouvements des véhicules.
 - o 3. Déterminer le moment de la traversée: estimation de l'espace entre les véhicules.
 - o 4. Anticiper le comportement d'autrui: prise de point de vue cognitive, attribution d'intention à autrui.
- Être piéton, ça s'apprend. Mais l'enfant connaît des limites d'apprentissage selon son âge.



4) Les zones scolaires à Montréal : Quelques exemples de bonnes pratiques

» Katie **Tremblay**, Chef d'équipe
Ville de Montréal

- Le choix de Montréal : 3 priorités décrites dans 3 documents pdf disponibles sur internet
 - o 1. La primauté du piéton.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/commissions_perm_v2_fr/MEDIA/DOCUMENTS/CHARTE%20DU%20PI%C9TON_JUIN%202006_20060613.PDF
 - o 2. Le plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PES_PUBLICATIONS_FR/PUBLICATIONS/PLAN_2010_2015.PDF
 - o 3. Le plan de transport.
http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT.PDF

- Mesures préconisées par Montréal :
 - o 1. Interdiction de virage à droite au feu rouge.
 - o 2. Feux de circulation favorisant le piéton.
 - o 3. Entretien, déneigement, déglacage et marquage.
 - o 4. Adaptation des vitesses de circulation.
 - o 5. Aménagement favorisant le piéton.
 - o 6. Apaisement de la circulation.
- Exemple d'aménagement à Montréal (voir site internet pour d'autres exemples disponibles)

École Saint-Germain d'Outremont

Avant



Après (simulation)



Après (Réalisé)



5) État des lieux des pratiques pour l'aménagement des « corridors scolaires»

» Hélène **Bourdeau**, Chef de division, Circulation et transport
Ville de Laval

Guide du ministère des Transports pour l'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire :

http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/guide_sec_trajets_scol.pdf

La méthodologie :

- Former un comité avec tous les partenaires autour de la table.
- Établir l'aire de desserte de l'école.
- Établir le portrait des habitudes de déplacement des élèves.
- Identifier les endroits non sécuritaires et sécuritaires.

Procédure de mise en place des parcours sécuritaires vers l'école :

- Le plan des parcours sécuritaires.
- Le financement du projet des mesures à mettre en place.
- Le programme de sensibilisation.
- La structure de parrainage.

Les conditions de réussite :

- L'implication du comité et de l'école.
- Le maintien des objectifs fixés.
 - La sécurité
 - L'activité physique
- Une compréhension des enjeux par tous les membres du comité.
- Des discussions ouvertes, franches et sans confrontations.
- Un comité actif de mise en œuvre.
- La promotion du trajet sécuritaire.
- La pérennité du projet.



6) Commission scolaire de Laval : J'embarque dans le mouvement

» France **David**, Directrice du Service de l'organisation scolaire et du transport
Commission scolaire de Laval

- La commission scolaire de Laval (CSDL) en bref : 45 000 élèves avec forte croissance démographique (+ 4000 jeunes d'ici 2017).
- Élément déclencheur : rapport du vérificateur général du Québec relatif au transport scolaire.
- Les actions entreprises par la CSDL :
 - o 1. Plan d'action : nouvelle politique de transport scolaire (distances de marche allongées : + 2200 nouveaux marcheurs au préscolaire et au primaire).
 - o 2. Augmentation du nombre d'élèves véhiculés en transport en commun (+2400 nouveaux élèves au secondaire).

- 3. Mandat pour favoriser les déplacements actifs et sécuritaires (valorisation des déplacements actifs, mobilisation de la communauté pour la promotion des saines habitudes de vie, campagne de sécurité routière aux abords des écoles primaires).
- Une démarche novatrice et concertée
 - 1. Une porte-parole engagée et fière de promouvoir le déplacement actif : Sylvie Bernier.
 - 2. Un plan de communication pour les déplacements sains et sécuritaires.
 - 3. Correspondances, partenariats, relations publiques, internet, réseaux sociaux, objets promotionnels, campagne de sensibilisation, rencontres dans les écoles...
 - 4. Trousse du marcheur offerte aux élèves marcheurs.
 - 5. Visuel d'engagement (autocollant) distribué à + de 23 000 élèves.
 - 6. Implication des partenaires : Ville de Laval, Police, ASSS, CRÉ, Québec en forme...
 - 7. Brigadiers et corridors scolaires, Trottibus, brigade scolaire du CAA, Guide d'animation de la SAAQ (*Sur la route des dragons*), *Mon école à pied, à vélo, Plans de déplacement* de Sports Laval.

7) Vancouver's school active transportation program

» Lisa **Leblanc**, Senior Civil Engineer
City of Vancouver

- 1. La Ville de Vancouver a opté pour limiter au niveau de 2008 le volume des déplacements motorisés pour les années futures. Il est planifié que des déplacements actifs (piétons, cyclistes et transport en commun) passe de 40 % à 66% en 2040.
- 2. Des aménagements vraiment conviviaux pour piétons et cyclistes ainsi qu'un système de transport en commun efficace sont mis en place :
- 3. « **Make walking safe, convenient, comfortable & delightful** »
- 4. « **Make cycling safe, convenient, comfortable & fun for people of all ages and abilities** ».
- 5. Les mesures de restriction de la circulation motorisée qui ont entouré les Jeux olympiques d'hiver de 2010 ont été déterminantes.
- 6. « **What we think makes our experience unique. A combination of:**
 - High degree of political support
 - Strong policy direction
 - Synchronizing school safety with pedestrian/cyclist improvements
 - Direct link to capital plan**Active involvement of engineers.**



8) Comment encourager les déplacements actifs vers l'école?

» Myriam **Lalancette**, Chargée de recherche, transport actif
Vélo Québec

À PIED, À VÉLO, VILLE ACTIVE!



Programme de Vélo Québec visant à favoriser les déplacements actifs et sécuritaires dans les municipalités, notamment à proximité des écoles, afin d'améliorer **la santé, l'environnement et le bien-être** des citoyens.

LES CONDITIONS GAGNANTES :

Les partenariats

Complémentarité et pérennité

- Trottoirs
- Regroupements locaux de partenaires
- OBNL en environnement
- Fédérations et associations
- Santé publique et école en santé
- Service des loisirs municipaux

UN EXEMPLE INSPIRANT : MONTRÉAL

Méthodologie favorisant le déploiement

- Engagement des arrondissements
- Implication de la commission scolaire
- Rencontres sectorielles des écoles
- Rencontres individuelles des écoles
- Mobilisation des organismes locaux
- Opportunités à saisir pour la sensibilisation

Le plan de déplacement scolaire

Le contexte actuel : cercle vicieux (insécurité → enfant en voiture → inactivité physique → ↑↑ circulation → pollution → insécurité → ...)

Exemples de réalisation

Les facteurs influents

- L'environnement
- L'aménagement
- Le sentiment de sécurité



9) Le brigadier scolaire adulte : un acteur clé dans la sécurité routière aux abords des écoles

» Marie-Soleil **Cloutier**, Professeure adjointe
Institut national de la recherche scientifique INRS

- Pourquoi s'intéresser aux brigadiers scolaires (BS)?
 - o 1. Risque d'accident = sources de préoccupation des parents.
 - o 2. Dilemme entre prévention des accidents et promotion des transports actifs.
- Projet de recherche en 2 volets :
 - o 1. Questionnaire auprès de 500 BS (Ville de Mtl): environnement de travail, perception...
 - o 2. Groupes de discussion : aménagement et réseau routier; risque d'accident pour eux et les enfants, relations avec les autres (usagers, population, école...).
- Efficacité d'intervention des BS : auprès des enfants : 61% ; auprès des parents : 55%.
- Ce qu'ils aiment le plus : les enfants ; le moins : le manque de respect (des parents en particulier).
- Risque d'accident : quotidien, non respect des règles, zone de danger.
- Communication : enfant comme informateur (ex. congé pédagogique...) et suivi des enfants à l'école et auprès des parents (ex. intimidations...).
- Brigadiers scolaires : anges gardiens pour petits diables
 - o 1. Expérience du terrain à intégrer pour améliorer la configuration des intersections.
 - o 2. Rôle important pour l'apprentissage de la sécurité routière.
 - o 3. Mieux faire connaître leur travail au grand public pour un meilleur respect.

10) Trottibus, l'autobus qui marche

» Véronique **Gallant**, Coordinatrice Trottibus
Société canadienne du cancer, Division du Québec

Depuis 75 ans, la Société canadienne du cancer (SCC) travaille à prévenir le cancer, à financer la recherche et à soutenir les personnes touchées par la maladie. La SCC est un organisme bénévole, qui investit dans cinq champs d'action pour lutter contre le cancer : Recherche, soutien, information, défense de l'intérêt du public, prévention.



Qu'est-ce que le trottibus ?

Dans une école, le Trottibus est l'autobus qui marche! Un moyen de transport en commun peu commun... Des bénévoles accompagnent des élèves du primaire pour qu'ils puissent se rendre de leur résidence à l'école à pied, de manière sécuritaire et encadrée.

La SCC agit à titre de « facilitatrice » dans la mise en place du Trottibus. Son rôle comporte trois volets :

- Former – Transférer les connaissances
- Outiller – Fournir tous les outils nécessaires
- Aider – Recruter des bénévoles

Constats :

- Les jeunes d'aujourd'hui, comparativement à ceux d'il y a trente ans, sont 40 % moins actifs et l'obésité juvénile a augmenté de 50 %. Par ailleurs, un jeune sur cinq souffre d'un surplus de poids.
- Les déplacements actifs pour se rendre à l'école sont une occasion pour les jeunes de faire en moyenne 16 minutes d'activité physique par jour.
- Aujourd'hui, pour plusieurs raisons, les parents sont effrayés à l'idée de laisser marcher leur enfant seul vers l'école : augmentation de la circulation automobile, information médiatique, intimidation...
- Un programme d'autobus pédestres augmente le nombre d'enfants qui se déplacent à pied entre la maison et l'école, réduisant ainsi le nombre de voitures qui se trouvent aux abords de l'école et permettant une sécurité plus accrue dans la zone scolaire.

Recommandations pour mettre en place un Trottibus :

Un transport qui vise principalement les enfants de la maternelle à la 3^e année.

Mise en place d'un comité organisateur dans l'école (4 à 5 personnes idéalement)

Un trajet à l'aller seulement du lundi au vendredi en préconisant les mois de septembre à décembre et de mars à juin.

Un minimum de 6 à 10 enfants inscrits par trajet.

Recrutement de retraités pour accompagner les enfants.

Port du dossard pour les enfants.

Un minimum de 2 bénévoles accompagnateurs par trajet comptant 6 enfants et plus

Approbation des trajets par le service de police.

11) Les déplacements actifs dans la mobilité quotidienne d'adolescents d'écoles secondaires de Québec

» Nabila **Bachiri**, Conseillère sénior en mobilité durable

Communauté métropolitaine de Québec

La conférencière a présenté les résultats de son doctorat obtenu récemment (juin 2012) à l'Université Laval et dont la thématique de recherche porte sur les déplacements actifs dans la mobilité quotidienne des adolescents de la région de Québec.

173 adolescents inscrits en secondaire IV venant de trois écoles publiques (toutes de la commission scolaire des Découvreurs) et de deux écoles privées (initialement trois écoles privées mais une école a été retirée) de la région de Québec ont participé à l'enquête internet de cette étude. 40 participants parmi les 173 ont répertorié leurs déplacements quotidiens dans un journal durant une semaine du printemps 2010.

Il apparaît que la plupart des adolescents participant à l'étude sont fortement dépendants du transport motorisé. D'après cette étude, l'école fréquentée est généralement choisie en fonction de la réputation ou du programme particulier offert plutôt qu'en fonction de la proximité du domicile. La marche comme transport actif est utilisée préférentiellement pour se déplacer autour de l'école (centres d'achat, restaurants...) plutôt que pour se déplacer autour du

domicile. La trame urbaine (présence de trottoirs, barrières naturelles ou anthropiques) ainsi que l'offre d'attraits de proximité (commerces, restaurants « fast-food ») ont une forte influence sur les déplacements actifs des adolescents.

En raison des contraintes éthiques et légales, la conférencière mentionne la difficulté d'obtenir un nombre suffisant de participants en vue d'avoir un échantillon représentatif pour mener une telle étude.

Conclusion

Les présentations qui ont été faites durant ce colloque ont permis de constater que la sécurité des piétons et des cyclistes dans les zones scolaires est une préoccupation importante et qu'elle fait l'objet d'une attention particulière de la part d'un grand nombre d'organisations communautaires, institutionnelles, municipales et scientifiques. Ce colloque nous a permis de voir des exemples de plusieurs villes du Québec et d'ailleurs qui se sont dotées de véritables plans de déplacement sécuritaires autour des zones scolaires et qui se sont donné les moyens de répondre à cette problématique.

Nous en retenons principalement ce qui suit :

- Compte-tenu du milieu où se situe l'école, de son environnement et de sa clientèle, il est possible d'aménager des corridors et des environnements scolaires non seulement sécuritaires mais conviviaux et agréables
- Des guides d'aménagements et des normes de signalisation sont disponibles et se sont avérés efficaces une fois adaptés aux contextes où ils ont été appliqués
- L'intensité de la circulation et la vitesse élevée sont des facteurs contribuant à l'insécurité réelle ou ressentie dans les zones scolaires
- Parmi les conditions de réussite en vue d'aménagements adaptés aux corridors et zones scolaires, on note principalement ;
 - o Une réelle priorité donnée au transport actif, par les autorités municipales
 - o Une forte implication du milieu scolaire et d'organismes voués à la santé et à l'activité physique
 - o Une mobilisation des personnes impliquées dans la sécurité des piétons et des cyclistes (les parents, les comités de citoyens, les services policiers, les concepteurs routiers)
 - o Une organisation assurant la pérennité du projet.

La Ville de Québec a adopté en novembre 2011 son Plan de mobilité durable. À terme, d'ici 20 ans (en 2031), ce plan « vise à placer Québec et sa région dans le peloton de tête des régions urbaines du monde qui sont *modernes*, *attrayantes* et *respectueuses* de leur environnement » (Site internet Ville de Québec, 2013).

Il nous semble que les mesures mises en place jusqu'à présent dans notre quartier autour des zones scolaires en regard de cet objectif sont plutôt timides par rapport aux gestes qui nous ont été exposés ici. L'atteinte des objectifs fixés passe par une réelle priorité qui doit être donnée aux transports actifs par les autorités de la Ville de Québec.