



## *Les corridors scolaires actifs de Sherbrooke*

*Denis Marcotte,  
Coordonnateur,  
Commission scolaire de la Région-de-Sherbrooke*



## Les élèves non transportés, Pourquoi?

- ◆ Pression des parents
- ◆ Pression des municipalités
- ◆ Perception de danger

Cette présentation a été effectuée le 17 novembre 2005, au cours de la journée « Le santé par le transport : encourager le transport actif en alliant l'aménagement urbain à la santé publique » dans le cadre des Journées annuelles de santé publique (JASP) 2005. L'ensemble des présentations est disponible sur le site des JASP, à l'adresse <http://www.inspq.qc.ca/jasp/archives/>.



## Transport scolaire zones dangereuses

- ◆ Rôle et responsabilité
  - Commission scolaire
  - Ville
  - Parents



## Décision juridique rendue en 1991 Ville de Ste-Foy vs CS des Découvreurs

- ◆ Identifier les responsabilités des deux parties
  - Le juge répondit comme suit:
    - *Comment, juridiquement, imposer à la CS une obligation qu'elle n'a pas. Elle doit bien sûr assurer la sécurité des enfants à l'école et dans leurs activités scolaires, comme les parents doivent assurer la sécurité de leurs enfants et comme les villes doivent assurer la sécurité de leurs citoyens.*



## Historique 1er corridor scolaire

- ◆ École LaRocque le 25 janvier 1996
  - Mise en place de la structure
  - **Partenariat :**
  - Ingénierie, Urbanisme, Police, Service communautaire, Politique (conseillère), Parents-secours, Comité d'école.



## Ensembles d'éléments indissociables

- ◆ **Conditions de réussite**
  1. Aménagement physique  
*ex: (avancé de trottoir, point bleu)*
  2. Partenariat de tous les intervenants internes et externes *ex: (trains)*
  3. Les élèves, sensibilisations et brigade juvénile
  4. Brigadier scolaire adulte
  5. Collaboration des directions d'écoles
  6. Commission scolaire



## ÉCOLE NOTRE-DAME-DU-ROSAIRE

- ◆ 3 Objectifs
  - Amélioration de la sécurité des piétons
  - Sensibilisation des écoliers, parents et automobilistes
  - Implantation d'une brigade juvénile



## MÉTHODOLOGIE

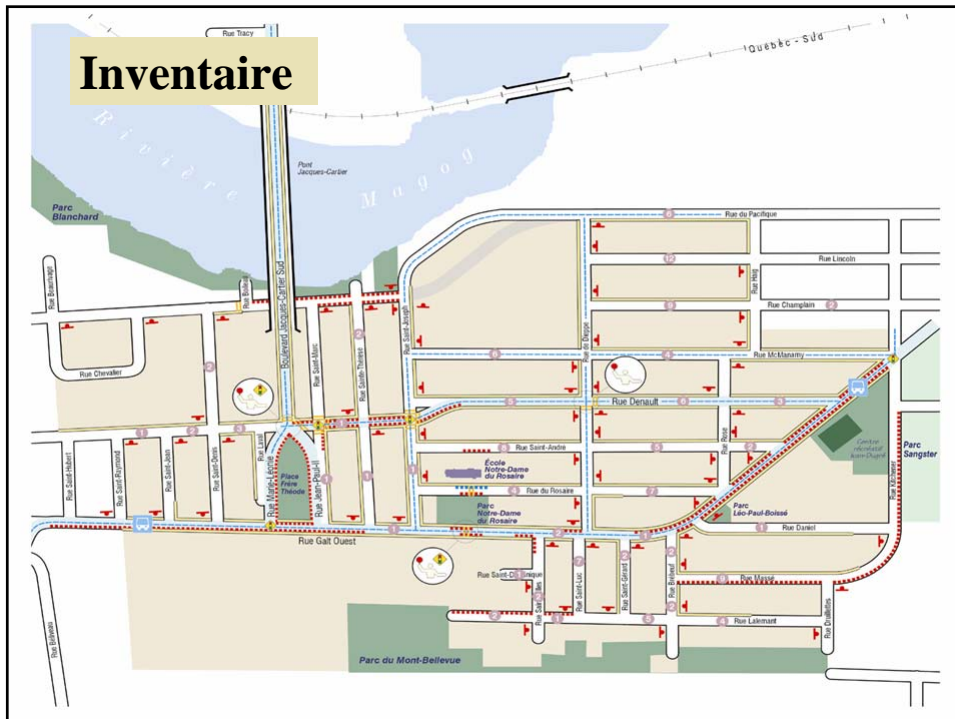
- ◆ Périmètre de 1,6 km
- ◆ Inventaire des lieux
- ◆ Identification de la problématique
- ◆ Propositions
  - en respect avec les normes et critères, etc.
- ◆ Programme d'information et de sensibilisation



## Plan d'action Corridors scolaires

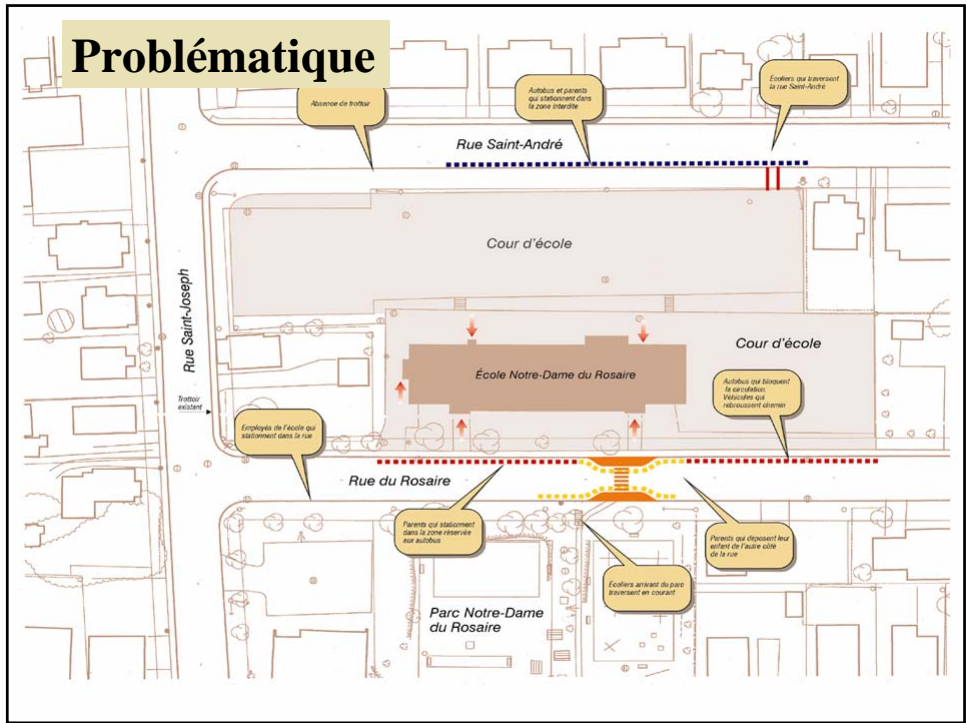
### Définition des groupes de travail et des comités

Nom	Description
S.P.T.P.	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Personnel de la division Ingénierie et de la division Urbanisme, permis et inspection de la Ville</li> </ul>
Comité technique, Ville de Sherbrooke	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Division Ingénierie</li> <li>. Division Urbanisme, permis et inspection</li> <li>. Division Voirie et parcs</li> <li>. Service de police de la région sherbrookoise</li> <li>. Division des communications</li> <li>. Représentant de la CSRS</li> </ul>
Comité d'école	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Comité technique</li> <li>. Directeur d'école</li> <li>. Conseiller municipal</li> <li>. Représentant(s) du conseil d'établissement</li> </ul>
C.M., Ville de Sherbrooke	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Conseil municipal</li> </ul>
C.S.P., Ville de Sherbrooke	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Comité des services à la population</li> </ul>

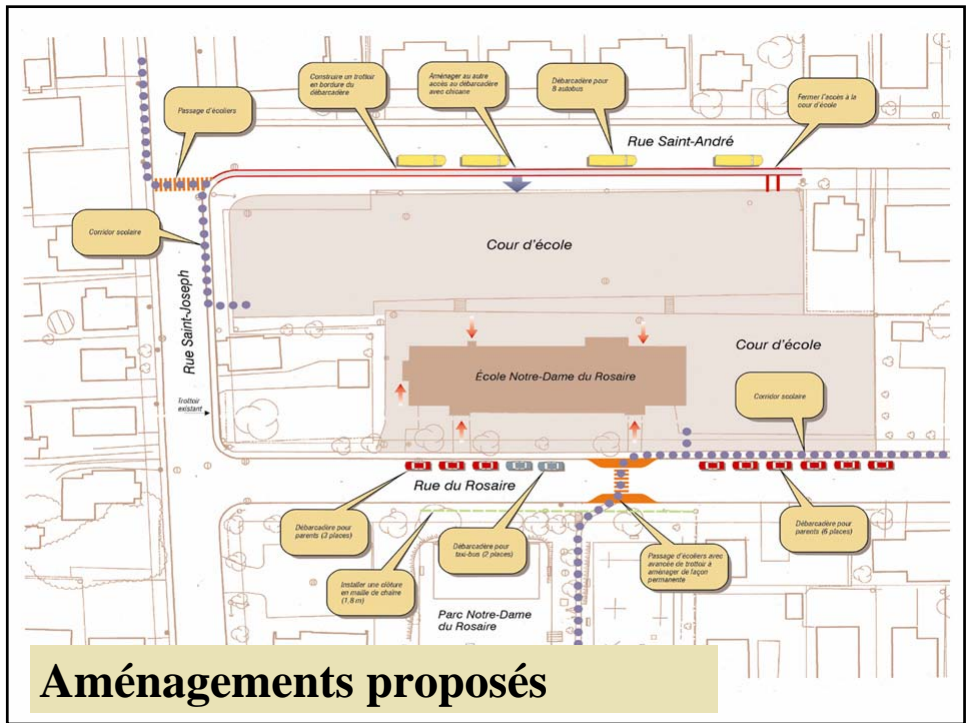




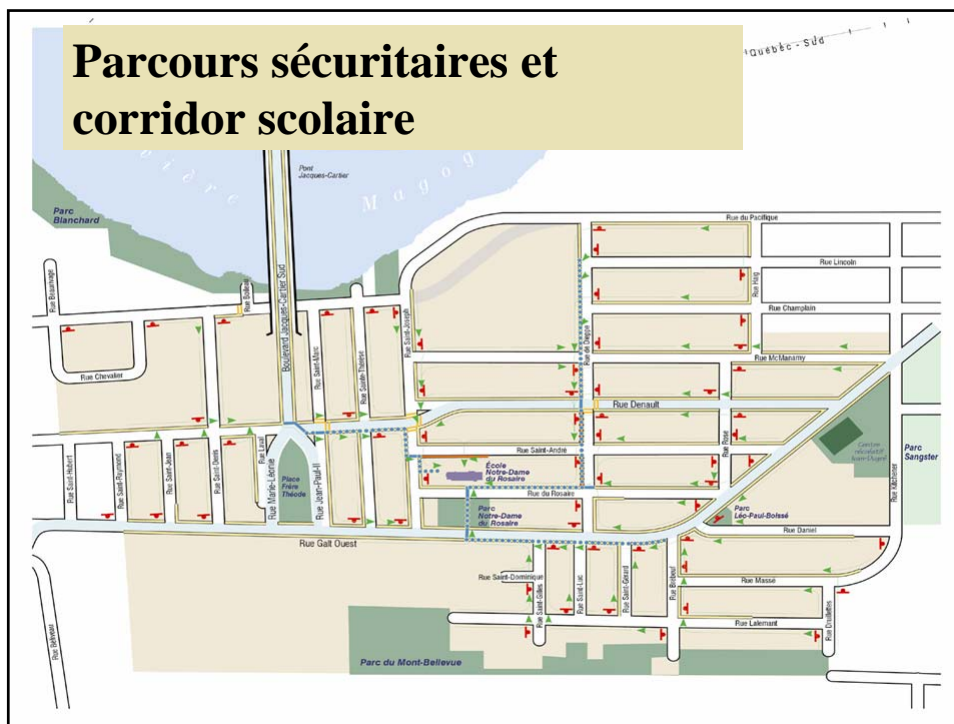
# Problématique



# Aménagements proposés







## Implication des services de police

- ◆ Formation et suivi des brigades juvéniles
- ◆ Rencontre de tous les élèves de l'école
- ◆ Invitation aux patrouilleurs de circuler dans les secteurs des corridors scolaires (visibilité et prévention)





## 7.2 Les accidents impliquant des piétons d'âge scolaire à Sherbrooke

La comparaison des données entre les deux périodes considérées (tableau 2) montre une diminution considérable des victimes d'accidents, particulièrement des victimes blessées gravement; moins importante, la réduction du nombre de blessés légers est quand même de 50 %!

Tableau 2 : Les piétons victimes d'accidents à Sherbrooke

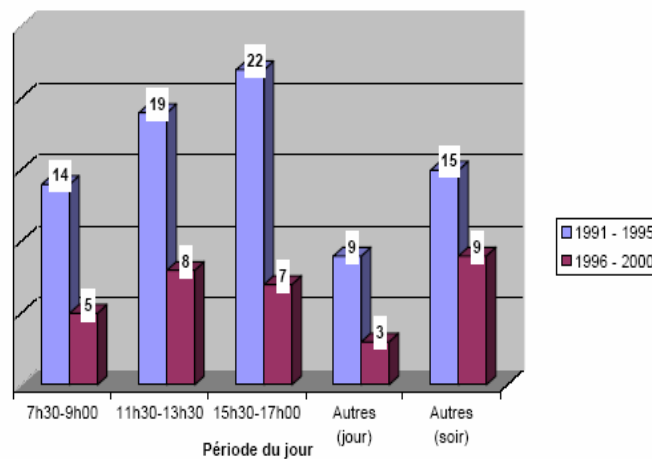
Piétons d'âge scolaire victimes d'accidents ...	Mortels	Graves	Mortels et graves	Légers	Total
de 1991 à 1995	1	18	19	60	79
de 1996 à 2000	0	2	2	30	32
Total	1	20	21	90	111

- Répartition selon l'heure de l'accident

Une analyse des accidents impliquant les piétons d'âge scolaire selon l'heure (graphique 1) montre qu'environ les deux tiers des victimes ont été blessées à des périodes correspondant à l'entrée et la sortie des écoles. Quel que soit le moment de la journée, le nombre de victimes a notablement diminué après 1995.



Graphique 1 : Les piétons victimes d'accidents à Sherbrooke  
- Répartition selon l'heure





*Merci pour votre attention !*