

Service du greffe
Division du soutien aux commissions permanentes,
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidente du conseil
155, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée
Montréal (Québec) H2Y 1B5
Téléphone : 514-872-3000
commissions@montreal.ca
<https://montreal.ca/sujets/commissions-permanentes>

COMMISSION SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS

Consultation sur le chemin de l'école : sécurisation et déplacements actifs

RECOMMANDATIONS

La Commission sur le transport et les travaux publics a tenu, d'octobre 2023 à février 2024, une consultation publique sur la sécurisation et les déplacements actifs sur le chemin de l'école. La Commission s'est donnée pour objectif d'évaluer ce qui se fait en matière de sécurisation et de proposer des mesures structurantes pour que les cheminements vers l'école soient sécuritaires, apaisés et conviviaux et que les déplacements actifs puissent être favorisés pour se rendre à l'école.

À la suite de l'examen des opinions reçues, la Commission est mieux informée des préoccupations et des attentes des parents, des organismes, des brigadières et brigadiers, des directions d'écoles primaires et du grand public. Elle soumet à l'Administration des propositions pour s'assurer que la Ville de Montréal, et les villes de l'agglomération de Montréal, se donnent les moyens pour sécuriser le chemin entre la maison et l'école et favoriser des déplacements actifs sécuritaires chez les élèves de Montréal

La Commission remercie les citoyennes et les citoyens, de même que les représentantes et représentants d'organismes qui lui ont présenté une opinion lors de cette consultation. Elle remercie également les personnes-ressources du Service de l'urbanisme et de la mobilité et du Service de police de la Ville de Montréal pour leur précieuse collaboration tout au cours de la réalisation de ce mandat.

Après l'analyse de l'ensemble des propositions et des opinions reçues, la Commission soumet les recommandations suivantes :

Des aménagements sécuritaires, apaisés et conviviaux favorisant les déplacements actifs

CONSIDÉRANT que la hausse importante du nombre de véhicules en circulation constitue un facteur de risques pour les déplacements entre la maison et l'école;

CONSIDÉRANT l'importance de réduire ces risques en limitant la circulation sur le chemin de l'école par le biais d'aménagements sécuritaires, apaisés et conviviaux;

CONSIDÉRANT que les déplacements actifs constituent le principal mode de déplacement des élèves de Montréal¹;

CONSIDÉRANT qu'un programme de la Ville de Montréal est entièrement dédié à la sécurisation aux abords des écoles et a été lancé en 2020, le Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ);

CONSIDÉRANT que le Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ) a pour objectif d'accélérer la sécurisation aux abords des écoles primaires et secondaires, de même que d'autres lieux fréquentés par les enfants, tels que les parcs;

CONSIDÉRANT qu'un budget de fonctionnement, associé au PSAÉ, permettrait d'élargir la portée du programme;

CONSIDÉRANT que les arrondissements n'ont pas tous les mêmes ressources pour présenter un projet dans le cadre du PSAÉ;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R1 Que la Ville de Montréal révise et bonifie le Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ) en :

- a. ayant un budget de fonctionnement ajouté au PSAÉ;
- b. sécurisant les déplacements des élèves, au-delà des abords immédiats des écoles, c'est-à-dire le chemin de la maison à l'école;

¹ Les données proviennent d'une étude conduite entre 2018 et 2019 auprès d'élèves de la maternelle à la deuxième année du secondaire. Consulter l'article à l'adresse suivante : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0091743521000542>

- c. faisant de l'équité territoriale un principe qui devrait être considéré à la fois dans le déploiement du PSAÉ et comme critère de sélection des projets soumis;
- d. révisant les critères du PSAÉ, notamment pour financer des analyses préliminaires, élargir le périmètre d'intervention, prioriser la sécurisation de la traversée des rues artérielles et permettre des projets de mobilité active;
- e. permettant la soumission de projets provenant de plus d'un arrondissement;
- f. ne limitant pas les interventions aux projets présentés dans le cadre du PSAÉ et de réaliser des interventions, notamment pour sécuriser de manière plus urgente les lieux accidentogènes par lesquels cheminent les élèves;
- g. validant l'efficacité des mesures de sécurisation mise en place.

CONSIDÉRANT que les enfants font partie des personnes usagères de la route parmi les plus vulnérables;

CONSIDÉRANT le besoin de limiter la circulation et la vitesse sur le chemin de l'école et d'assurer une meilleure cohabitation entre les diverses personnes usagères de la route;

CONSIDÉRANT que les aménagements peuvent influencer les choix modaux des parents et les comportements des diverses personnes usagères de la route;

CONSIDÉRANT les demandes exprimées, lors de la consultation publique, pour des aménagements sécuritaires tels que des traverses piétonnes sur les rues artérielles, l'élargissement des trottoirs, des arrêts ou des feux à décompte numérique sur le chemin de l'école, l'augmentation du temps de traverse aux intersections se trouvant sur le chemin de l'école et des dispositifs, comme des passerelles aériennes ou des passages à niveau, permettant le franchissement des voies ferrées;

CONSIDÉRANT les besoins mis de l'avant par des personnes ayant pris part à la consultation pour des mesures d'apaisement de la circulation telles que la réduction de la largeur des chaussées et du nombre de voies ou la mise en place de rues à sens unique devant les écoles;

CONSIDÉRANT le besoin de sécuriser les sorties de ruelles et les passages à niveau;

CONSIDÉRANT le besoin de réguler le stationnement et les débarcadères aux abords des écoles;

CONSIDÉRANT que des projets d'aménagements transitoires (comme des saillies virtuelles), qui sont généralement moins coûteux et dont la réalisation peut être rapide, permettent de sécuriser les abords des écoles;

CONSIDÉRANT que les mesures auto-applicables², comme les dos d'âne ou les saillies de trottoir, ont pour effet d'induire des changements de comportements chez les usagères et usagers de la route, de créer un sentiment de sécurité chez les enfants³ et qu'elles peuvent être mises en place sans autres besoins d'intervention;

CONSIDÉRANT que les aménagements du chemin de l'école doivent aussi permettre aux enfants de jouer, d'expérimenter et de socialiser;

CONSIDÉRANT l'importance de rendre les déplacements actifs encore plus attrayants, conviviaux et sécuritaires;

CONSIDÉRANT le besoin de pistes ou voies cyclables sécurisées permettant de se rendre à l'école;

CONSIDÉRANT les défis associés à la cohabitation entre les automobilistes, les piétons et les cyclistes, liés à tout projet d'aménagement de la route;

CONSIDÉRANT le besoin d'une signalisation plus visible, plus claire et uniforme dans tous les arrondissements ainsi que d'un marquage au sol plus visible et réalisé dès que possible;

CONSIDÉRANT le besoin d'intégrer systématiquement des mesures de sécurisation à tout projet de réaménagement et de réfection de rue sur le chemin de l'école afin d'accélérer la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et de réduction de la vitesse;

CONSIDÉRANT l'importance de prioriser les projets de réaménagement et de réfection qui permettraient de répondre à des enjeux de sécurisation pressants;

² Concernant les mesures auto-applicables, Jacques Bergeron, Marie-Soleil Cloutier, Juan Torres et Annick Denis mentionnent que « les interventions ayant pour but l'apaisement de la circulation présentent d'ailleurs l'avantage d'être des mesures auto-applicables, ne demandant pas de surveillance extérieure pour être opérantes (Bellefleur & Gagnon, 2012) ». Consulter l'article à l'adresse suivante : https://www.researchgate.net/publication/350567645_La_securite_des_enfants_aux_abords_des_ecoles_et_des_terrains_de_jeu

³ L'étude de Jacques Bergeron, Marie-Soleil Cloutier, Juan Torres et Annick Denis montre que les enfants se sentent en confiance en présence de tels dispositifs (2017 : 32). Consulter l'étude à la page suivante : https://www.researchgate.net/publication/350567645_La_securite_des_enfants_aux_abords_des_ecoles_et_des_terrains_de_jeu

CONSIDÉRANT l'importance de tenir compte des impacts de la saison hivernale sur les aménagements sur le chemin de l'école et du déneigement;

CONSIDÉRANT que les arrondissements doivent disposer d'outils en matière de sécurisation sur le chemin de l'école;

CONSIDÉRANT que les bonnes pratiques en matière d'aménagements sur le chemin de l'école doivent à la fois prendre en compte les principes de la Vision zéro et de l'accessibilité universelle;

CONSIDÉRANT que les bonnes pratiques en matière d'aménagements sur le chemin de l'école doivent être à la fois accessibles et disponibles et portées à l'attention des villes de l'agglomération de Montréal⁴, notamment;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R2 Que la Ville de Montréal élabore un fascicule au sein du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal afin de proposer des bonnes pratiques pour les aménagements sur le chemin de l'école, tout en tenant compte des principes de la Vision zéro et de l'accessibilité universelle.

CONSIDÉRANT que chaque intervention en matière d'aménagement est une occasion incontournable pour sécuriser le chemin de l'école;

CONSIDÉRANT l'importance de mettre en place rapidement des mesures pour sécuriser les abords et le chemin de l'école;

CONSIDÉRANT que Montréal dénombre plus de 550 établissements, incluant les établissements de petite enfance, primaire et secondaire, ce qui représente environ 800 zones scolaires;

CONSIDÉRANT que 79 % des établissements, soit 455 établissements scolaires privés et publics de niveau primaire ou secondaire sur 577, occupent un lot bordé par au moins un tronçon du Réseau artériel administratif de la Ville de Montréal (RAAV)⁵;

⁴ Le territoire de l'agglomération de Montréal comprend l'entièreté de l'île de Montréal. L'agglomération est composée de la Ville de Montréal et de 15 autres municipalités, soit Baie-d'Urfé, Beaconsfield, Côte-Saint-Luc, Dollard-des-Ormeaux, Dorval, Hampstead, Kirkland, l'Île de Dorval, Mont-Royal, Montréal-Est, Montréal-Ouest, Pointe-Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue, Senneville et Westmount.

⁵ Consulter à ce sujet la page 15 du document de consultation à l'adresse suivante : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DOCUMENTATION_V2_CHEMINECOLE_20231013.PDF

CONSIDÉRANT que les rues artérielles et les intersections sont les lieux dans le réseau routier montréalais où se produisent un nombre important de collisions avec décès et blessés graves⁶;

CONSIDÉRANT que le PSAÉ s'est surtout concentré, jusqu'à présent, sur les mesures de sécurisation sur les rues locales;

CONSIDÉRANT le besoin d'apaiser la circulation sur les rues artérielles sur le chemin de l'école;

CONSIDÉRANT le besoin de sécuriser en priorité les rues artérielles;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R3 Que la Ville de Montréal et les villes de l'agglomération de Montréal priorisent la mise en place de mesures de sécurisation sur les rues artérielles qui n'en bénéficient pas déjà.

CONSIDÉRANT que les mesures transitoires, comme des saillies virtuelles, peuvent, dans certains cas, permettre de sécuriser rapidement et à moindre coût des secteurs problématiques;

CONSIDÉRANT que la mise en place de mesures transitoires et temporaires est une façon de sécuriser le chemin de l'école, avant le déploiement de mesures permanentes;

CONSIDÉRANT que des mesures transitoires et temporaires permettent aussi de tester les impacts et l'efficacité des aménagements;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R4 Que la Ville de Montréal et les villes de l'agglomération de Montréal envisagent la mise en place de mesures transitoires et temporaires sur le chemin de l'école lorsque des interventions rapides sont nécessaires.

⁶ Consulter à ce sujet le site l'État de la sécurité routière 2022 à l'adresse suivante : <https://storymaps.arcgis.com/stories/fa5144dbaf3c4237b47536c41de9537b>, ainsi que les mémoires déposés par la Direction régionale de santé publique de Montréal et Piétons Québec dans le cadre de cette consultation.

CONSIDÉRANT l'importance d'avoir une vue d'ensemble sur les problématiques, les besoins et les solutions à apporter en matière d'urbanisme, de déplacements actifs et sécuritaires et d'accessibilité;

CONSIDÉRANT le besoin d'avoir un outil de planification pour guider les interventions à réaliser en arrondissement en matière d'urbanisme et de mobilité;

CONSIDÉRANT le besoin d'avoir des données à jour sur le nombre d'écoles primaires et secondaires desservies par des pistes ou des voies cyclables;

CONSIDÉRANT que les plans de déplacements scolaires (PDS) sont à la fois des outils de diagnostic et des outils de gestion locale des déplacements;

CONSIDÉRANT que les PDS permettent d'identifier les obstacles à la mobilité active des élèves et d'émettre des recommandations pour sécuriser leurs déplacements;

CONSIDÉRANT l'importance de susciter la concertation des milieux scolaires, des groupes communautaires et des municipalités en vue de planifier la réalisation d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes;

CONSIDÉRANT que l'élaboration des PDS s'appuie sur une méthodologie impliquant plusieurs intervenantes et intervenants, dont les équipes-écoles, les Centres de services scolaires, les Commissions scolaires et les arrondissements;

CONSIDÉRANT les besoins qu'ont les parents d'avoir des informations sur le chemin de l'école pour choisir leurs trajets;

CONSIDÉRANT que les plans de déplacements scolaires (PDS) peuvent être directement communiqués aux parents par les écoles;

CONSIDÉRANT que le PDS est un outil de choix pour informer les parents sur les trajets les plus sécuritaires et sur la dangerosité des rues locales et des rues artérielles;

CONSIDÉRANT que la connaissance des cheminements sécuritaires permet de désengorger les abords immédiats des écoles et de privilégier les déplacements actifs;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R5 Que la Ville de Montréal et les villes de l'agglomération de Montréal se dotent de plans d'action locaux d'urbanisme et de mobilité qui intègrent les plans de déplacements scolaires (PDS), préalablement réalisés, pour chacune des écoles situées sur leur territoire.

CONSIDÉRANT que des écoles peuvent se situer à la fois sur des rues locales, qui sont sous la responsabilité de l'arrondissement, et des rues artérielles, qui, elles, sont sous la responsabilité de la Ville;

CONSIDÉRANT que les parents mobilisés pour sécuriser les déplacements de leurs enfants vers leur école ont parfois de la difficulté à transmettre leurs demandes et préoccupations et, par la suite, à avoir des suivis sur celles-ci;

CONSIDÉRANT le besoin, pour la Ville de Montréal, d'avoir un point de contact unique en arrondissement pour prendre en charge les demandes de la population et faire les suivis nécessaires;

CONSIDÉRANT que les arrondissements offrent des services de proximité à la population montréalaise;

CONSIDÉRANT que ce point de contact unique doit être connu de l'ensemble des intervenantes et intervenants des milieux scolaires, incluant les postes de quartier et les brigadières et brigadiers scolaires;

CONSIDÉRANT le besoin d'une concertation optimale entre les diverses parties prenantes;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R6 Que la Ville de Montréal et les villes de l'agglomération de Montréal mettent en place un mécanisme formalisé, de type tableau de bord, pour la réception et le suivi des demandes en lien avec la sécurisation du chemin de l'école.

CONSIDÉRANT l'importance de rendre plus sécuritaires non seulement les cheminements vers l'école, mais aussi les abords immédiats de l'école;

CONSIDÉRANT l'importance d'inciter les parents et les enfants à favoriser des modes de déplacements actifs comme la marche, le vélo ou la trottinette;

CONSIDÉRANT que la rue-école encourage les déplacements actifs;

CONSIDÉRANT que la rue-école favorise les interactions sociales, notamment les interactions intergénérationnelles;

CONSIDÉRANT que la rue-école permet le jeu libre des enfants;

CONSIDÉRANT que la rue-école permet de favoriser l'implantation de projets artistiques et éducatifs aux abords de l'école;

CONSIDÉRANT que la rue-école ne peut entièrement reposer sur l'implication de bénévoles;

CONSIDÉRANT le besoin d'accompagnement pour la mise en place d'une rue-école et la collaboration d'organismes tels que le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM);

CONSIDÉRANT l'importance d'impliquer le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM) dans la planification et le déploiement des rues-écoles;

CONSIDÉRANT le besoin d'expérimentation pour passer d'une rue-école transitoire à une rue-école permanente;

CONSIDÉRANT la récente implantation de la rue-école Saint-Benoît à Ahuntsic-Cartierville et de la place-école Lanaudière sur le Plateau-Mont-Royal;

CONSIDÉRANT qu'un cadre pour la mise en place d'une rue-école pourrait servir de référence et d'inspiration à d'autres villes, notamment aux villes de l'agglomération de Montréal;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R7 Que la Ville de Montréal établisse un cadre de référence pour l'implantation de rues-écoles.

CONSIDÉRANT les bienfaits des déplacements actifs pour la santé des enfants;

CONSIDÉRANT que la moyenne des déplacements actifs pour se rendre à l'école à Montréal est estimée à environ 70 %⁷;

CONSIDÉRANT que Montréal se classe première au Canada en matière de déplacements actifs vers les écoles⁸;

CONSIDÉRANT le besoin d'avoir des pistes cyclables sécuritaires sur le chemin de l'école;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R8 De poursuivre les efforts de déploiement du réseau cyclable pour desservir les écoles primaires et secondaires, selon les résultats des analyses réalisées dans le cadre des plans de déplacements scolaires et des plans d'action locaux d'urbanisme et de mobilité.

Sensibilisation et éducation

CONSIDÉRANT que des campagnes de sensibilisation à grande échelle et visant l'ensemble des usagères et usagers de la route sont réalisées par d'autres paliers de gouvernement;

CONSIDÉRANT le besoin de mener des campagnes de sensibilisation sur la sécurité aux abords des écoles;

CONSIDÉRANT que les activités de sensibilisation réalisées auprès des parents et des élèves doivent se faire avec la collaboration de l'ensemble des intervenantes et intervenants;

CONSIDÉRANT le besoin de collaboration entre les établissements scolaires et les postes de quartier, notamment pour la planification des opérations et des activités de sensibilisation;

⁷ Les données proviennent d'une étude conduite entre 2018 et 2019 auprès d'élèves de la maternelle à la deuxième année du secondaire. Consulter l'article à l'adresse suivante : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0091743521000542>

⁸ Idem.

CONSIDÉRANT que le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) réalise des activités de communication et de prévention dans les écoles de l'agglomération de Montréal;

CONSIDÉRANT le besoin de sensibiliser les parents aux dangers en lien avec l'utilisation de l'automobile comme moyen pour accompagner les enfants à l'école;

CONSIDÉRANT que le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) produit des communications à l'intention des parents et des enfants, particulièrement en ce qui a trait à la sécurité routière;

CONSIDÉRANT le besoin de mieux faire connaître aux parents le rôle de brigadières et brigadiers scolaires, actrices et acteurs clés de la sécurisation des déplacements vers l'école;

CONSIDÉRANT que des brigadières et brigadiers scolaires ont souhaité une plus grande implication dans le quotidien de l'école et plus particulièrement lors des activités de sensibilisation;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R9 Que le Service de police de la Ville Montréal (SPVM) poursuive ses efforts pour s'assurer d'une concertation optimale entre les établissements scolaires et les postes de quartier, notamment pour les activités de sensibilisation à la sécurité routière à l'attention des parents et des élèves.

CONSIDÉRANT que l'acquisition de compétences est nécessaire pour favoriser les déplacements actifs;

CONSIDÉRANT que des organismes, comme Vélo-Québec, ont une expertise en matière d'éducation cycliste;

CONSIDÉRANT le besoin de déployer des initiatives touchant le plus grand nombre de personnes, dont les enfants et leur famille;

CONSIDÉRANT que des espaces déjà asphaltés peuvent être disponibles pour l'implantation de parcs d'éducation cycliste;

CONSIDÉRANT que la Ville de Montréal a, en 2020, inauguré un parc d'éducation cycliste au cœur du parc La Fontaine;

CONSIDÉRANT le besoin de financer des initiatives d'éducation cycliste, comme le programme « Cycliste averti » déployé par Vélo-Québec;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R10 Que la Ville de Montréal et les villes de l'agglomération de Montréal se donnent les moyens de déployer des initiatives d'éducation cycliste, comme des parcs et des programmes d'éducation cycliste, afin de soutenir le développement de compétences chez les élèves et leur famille.

CONSIDÉRANT que l'éducation est de la compétence du gouvernement du Québec;

CONSIDÉRANT que l'éducation cycliste devrait faire partie du cursus scolaire;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R11 Que la Ville de Montréal fasse des représentations auprès du gouvernement du Québec afin d'inclure, dans les programmes d'éducation primaire, une formation en matière d'éducation cycliste.

Règlementation et encadrements

CONSIDÉRANT que la limite de vitesse actuelle dans les municipalités du Québec est, par défaut, de 50 km/h;

CONSIDÉRANT que plus d'une centaine d'écoles se trouvent sur des artères où la limite de vitesse est de 40 km/h et plus⁹;

CONSIDÉRANT que la Ville de Vancouver a réduit, en 2019, la limite de vitesse à 30 km/h pour les rues locales et les zones résidentielles;

⁹ Consulter à ce sujet le mémoire de la Ville de Montréal déposé à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières et auditions sur le projet de loi n° 48 disponible à l'adresse suivante : https://www.assnat.qc.ca/Media/Process.aspx?MediaId=ANQ.Vigie.BI.DocumentGenerique_196161&process=Default&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRKYwPCjWwKwg+vlv9rjj7p3xLGTZDmLVSmJLoqe/vG7/YWzz

CONSIDÉRANT que la vitesse est l'un des principaux facteurs de risque de blessures et de décès chez les enfants en tant que piéton et cycliste¹⁰;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R12 De réduire la vitesse à 30 km/h sur les rues artérielles, dans les zones et les corridors scolaires, et sur les rues locales, dans les zones résidentielles, de Montréal.

CONSIDÉRANT que 96 % des conductrices et conducteurs à Montréal ne respectent pas la limite de vitesse en zone scolaire¹¹;

CONSIDÉRANT que plusieurs personnes et organismes, dans le cadre de cette consultation, ont manifesté le souhait d'avoir des radars photo, c'est-à-dire des appareils de contrôle automatisés (ACA), installés dans les zones scolaires;

CONSIDÉRANT que les besoins de la métropole, en matière d'appareils de contrôle automatisés (ACA), sont nettement plus conséquents que ceux d'autres villes du Québec;

CONSIDÉRANT que le déploiement des appareils de contrôle automatisés (ACA) nécessite une analyse préliminaire afin d'identifier les lieux prioritaires d'installation, notamment les sites accidentogènes;

CONSIDÉRANT le besoin, pour la Ville de Montréal, d'avoir une autonomie dans le choix et la désignation des sites d'opération des appareils de contrôle automatisés (ACA) en s'appuyant sur des critères objectifs, sans avoir à obtenir l'approbation du gouvernement du Québec;

CONSIDÉRANT l'intérêt de pouvoir utiliser des appareils de contrôle automatisés (ACA) en rotation entre plusieurs sites;

CONSIDÉRANT que la mise en place d'appareils de contrôle automatisés (ACA) augmente la perception du risque d'être contrôlé;

¹⁰ Consulter à ce sujet le document de l'Institut national de santé publique du Québec intitulé « Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec » disponible à l'adresse suivante : <https://www.inspq.qc.ca/es/node/3441>.

¹¹ Consulter à ce sujet le communiqué de presse émis par CAA Québec le 31 octobre 2022 : <https://www.caaquebec.com/fr/actualite/communiqués-de-presse/article/la-vitesse-dans-les-zones-scolaires-ca-fait-peur>

CONSIDÉRANT que les enjeux de sécurisation des usagères et usagers vulnérables sur le chemin de l'école dépassent le périmètre immédiat des zones scolaires;

CONSIDÉRANT le besoin affirmé, par des personnes ayant pris part à la consultation, d'un plus grand contrôle et d'une plus grande surveillance aux abords des écoles;

CONSIDÉRANT le besoin d'opération de surveillance au-delà de la période de la rentrée scolaire;

CONSIDÉRANT que le Service de police de Montréal (SPVM) procède annuellement à l'élaboration d'objectifs d'intervention en matière de sécurité routière selon les nouvelles réalités de la métropole;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R13 Que la Ville de Montréal poursuive ses représentations auprès du gouvernement du Québec afin que les conditions de déploiement des appareils de contrôle automatisés (ACA) en milieu municipal soient simplifiées et que le nombre d'appareils puisse être augmenté et qu'ils puissent être stratégiquement localisés sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Montréal.

CONSIDÉRANT qu'une équipe de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) a été mandatée par la Ville de Montréal pour réaliser une étude pour évaluer le niveau de risque et le besoin de brigadières et brigadiers scolaires;

CONSIDÉRANT que le projet BADGE¹², réalisé par une équipe l'Institut national de la recherche scientifique (INRS), a permis de développer un outil d'aide à la décision, la carte d'indice de risques;

CONSIDÉRANT que la carte d'indice de risques nécessite néanmoins une mise à jour à partir de données plus récentes, puis d'une mise à jour récurrente;

La Commission sur le transport et les travaux publics recommande :

R14 Que le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) utilise, dès que possible, la carte d'indice de risques élaborée dans le cadre du projet BADGE afin de déterminer les besoins de brigadières et brigadiers scolaires.

¹² Pour en savoir plus sur ce projet, consulter le site à l'adresse suivante : <http://www.laps.ucs.inrs.ca/projet/badge-brigadier-scolaire-adulte-environnement-routier-repartition-geographique-et-securite-routiere-pres-des-ecoles/>