

Rapport et recommandations

Le chemin de l'école : Sécurisation et déplacements actifs

Commission sur le transport
et les travaux publics



Commission sur le transport et les travaux publics

Le chemin de l'école : sécurisation et déplacements actifs

RAPPORT ET RECOMMANDATIONS


Rapport déposé au conseil municipal du 17 juin 2024
et au conseil d'agglomération du 20 juin 2024


Pour suivre les travaux et l'actualité des commissions permanentes

S'abonner à l'[infolettre](#) des commissions

Visitez le site Internet des commissions permanentes : <https://montreal.ca/sujets/commissions-permanentes>

Suivez-nous sur les réseaux sociaux

 @commissions.mtl

 @Comm_MTL

Service du greffe
Division du soutien aux commissions permanentes,
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil
155, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Présidence

Laurence Parent
Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Vice-présidences

Michel Bissonnet
Arrondissement de Saint-Léonard

Michel Gibson
Ville de Kirkland

Membres

Heidi Ektvedt
Ville de Baie-D'Urfé

Arij El Korbi
Arrondissement de Saint-Léonard

Benoit Gratton
Arrondissement de Verdun

Enrique Machado
Arrondissement de Verdun

Alex Norris
Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Laura-Ann Palestini
Arrondissement de LaSalle

Mindy Pollak
Arrondissement d'Outremont

Anne-Marie Sigouin
Arrondissement Le Sud-Ouest

Montréal, le 17 juin 2024

Madame Martine Musau Muele
Présidente du conseil municipal
Hôtel de ville de Montréal
2755, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Madame la Présidente,

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal* (06-009) ainsi qu'au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération* (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur le transport et les travaux publics, le rapport et les recommandations formulées à la suite de la consultation publique sur la sécurisation et les déplacements actifs sur le chemin de l'école pour laquelle la Commission a été mandatée par résolution du comité exécutif le 15 mars 2023 (CE23 0406).

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(ORIGINAL SIGNÉ)

Laurence Parent
Présidente

(ORIGINAL SIGNÉ)

Marie-Claude Haince
Coordonnatrice

Service du greffe
Division du soutien aux commissions permanentes,
aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil
155, rue Notre-Dame Est, rez-de-chaussée
Montréal (Québec) H2Y 1B5

Présidence

Laurence Parent
Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Vice-présidences

Michel Bissonnet
Arrondissement de Saint-Léonard

Michel Gibson
Ville de Kirkland

Membres

Heidi Ektvedt
Ville de Baie-D'Urfé

Arij El Korbi
Arrondissement de Saint-Léonard

Benoit Gratton
Arrondissement de Verdun

Enrique Machado
Arrondissement de Verdun

Alex Norris
Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal

Laura-Ann Palestini
Arrondissement de LaSalle

Mindy Pollak
Arrondissement d'Outremont

Anne-Marie Sigouin
Arrondissement Le Sud-Ouest

Montréal, le 20 juin 2024

Madame Nancy Blanchet
Présidente du conseil d'agglomération
Hôtel de ville de Montréal
275, rue Notre-Dame Est
Montréal (Québec) H2Y 1C6

Madame la Présidente,

Conformément au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal* (06-009) ainsi qu'au *Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération* (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission sur le transport et les travaux publics, le rapport et les recommandations formulées à la suite de la consultation publique sur la sécurisation et les déplacements actifs sur le chemin de l'école pour laquelle la Commission a été mandatée par résolution du comité exécutif le 15 mars 2023 (CE23 0406).

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

(ORIGINAL SIGNÉ)

Laurence Parent
Présidente

(ORIGINAL SIGNÉ)

Marie-Claude Haince
Coordonnatrice

TABLES DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
1. DÉMARCHE.....	6
1.1 Description du mandat	6
1.2 Déroulement de la consultation.....	7
1.2.1 Moyens de communication	9
1.2.2 Outils de consultation.....	11
1.2.3 Accessibilité universelle.....	13
1.2.4 Analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+).....	14
1.2.5 Bilan de la participation.....	16
1.3 Adoption des recommandations	19
2. ANALYSE ET RECOMMANDATIONS.....	20
2.1 Mise en contexte	20
2.2 Des aménagements sécuritaires, apaisés et conviviaux favorisant les déplacements actifs.....	28
2.3 Sensibilisation et éducation.....	49
2.4 Règlementation et encadrements.....	55
CONCLUSION.....	63
ANNEXE 1 : Résolution du comité exécutif	64
ANNEXE 2 : Résolution du conseil municipal	65
ANNEXE 3 : Liste des personnes-ressources.....	68
ANNEXE 4 : Liste des intervenantes et intervenants	69
ANNEXE 5 : Liste des personnes et des organismes ayant déposé une opinion écrite ou orale, sans présentation	70
ANNEXE 6 : Recommandations	71

INTRODUCTION

En 2023, la Commission sur le transport et les travaux publics a été mandatée par le comité exécutif (CE23 0406) pour tenir une consultation sur la sécurisation aux abords des écoles. Ce mandat a été transmis à la Commission à la suite d'une mobilisation citoyenne réclamant une consultation publique sur le sujet.

Rappelons que la consultation publique donne une voix aux citoyennes et citoyens et leur permet ainsi d'exercer une influence sur la prise de décision et sur l'élaboration des politiques publiques. Il importait donc, dans l'étude de ce dossier, de pouvoir entendre non seulement le grand public et les organisations de la société civile, mais plus particulièrement les parents, les brigadières et les brigadiers scolaires et les directions d'écoles primaires. La Commission s'est notamment intéressée à leurs perceptions quant à la sécurité aux abords des écoles et à leurs propositions pour à la fois sécuriser les cheminements des élèves et favoriser les déplacements actifs. Afin de rejoindre ces personnes, la Commission a proposé plusieurs outils de consultation pour favoriser la pleine participation des divers groupes et personnes concernées. Cette consultation publique est une occasion unique pour la Commission de proposer des recommandations qui auront un fort impact sur le quotidien de la population montréalaise et plus particulièrement sur celui des familles. En d'autres termes, ce type d'initiative de participation publique vise à mettre les citoyennes et les citoyens au cœur même des processus de décision.

Le présent rapport, qui s'articule autour de deux parties, fait état des travaux qui ont été réalisés dans le cadre de ce mandat. La première partie du rapport décrit la démarche qui a été privilégiée, incluant le déroulement de la consultation publique qui s'est tenue d'octobre 2023 à mars 2024. La seconde partie propose une mise en contexte des préoccupations et des propositions présentées lors de la consultation. Cette mise en contexte s'appuie principalement sur l'analyse des opinions recueillies lors de cette consultation, mais également sur la littérature disponible sur le sujet. L'analyse des opinions sert ainsi d'assise à la présentation des recommandations formulées par la Commission sur le transport et les travaux publics.

En annexe, outre la résolution du comité exécutif (annexe 1) et celle du conseil municipal (annexe 2), se trouvent la liste des personnes-ressources en appui à la Commission pour ce mandat (annexe 3), la liste des intervenantes et intervenants (annexe 4), la liste des personnes ayant déposé une opinion écrite sans présentation (annexe 5) et les recommandations (annexe 6).

1. DÉMARCHE

1.1 Description du mandat

En mars 2023, la Commission sur le transport et les travaux publics s'est vu confier le mandat (CE23 0406) de tenir une consultation publique sur la sécurisation aux abords des écoles. La Commission a souhaité profiter de l'occasion pour élargir son mandat afin de se pencher également sur les mesures pour favoriser les déplacements actifs sur le chemin de l'école. Dans le cadre de ce mandat, de compétence de l'agglomération¹, la Commission cherchait ainsi à rejoindre les parents, les brigadières et les brigadiers scolaires, ainsi que les directions d'écoles primaires pour les consulter à ce sujet.

Plus spécifiquement, la consultation se voulait une occasion de :

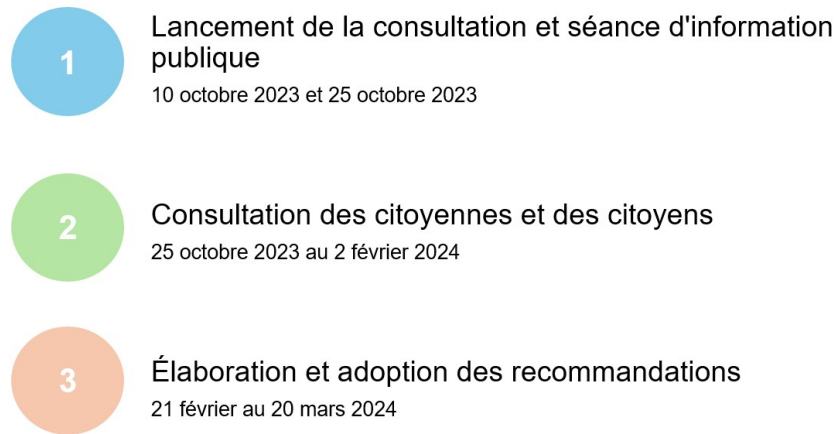
- Prendre connaissance des actions réalisées dans le cadre du Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ);
- Mieux comprendre les besoins et les attentes concernant la sécurisation aux abords des écoles et les déplacements actifs;
- Réfléchir collectivement à d'autres mesures qui pourraient être mises en place pour s'assurer que les abords des écoles soient sécuritaires, apaisés et conviviaux;
- Formuler des propositions pour s'assurer que les aménagements aux abords des écoles primaires et secondaires soient sécuritaires et favorisent les déplacements actifs tout en renforçant le sentiment de sécurité des élèves, des parents et des brigadières et brigadiers scolaires.

L'objectif de la Commission était donc double. Il s'agissait, d'une part, de comprendre les besoins, les attentes et les préoccupations et, d'autre part, de proposer des mesures pour sécuriser les abords des écoles et favoriser les déplacements actifs. L'idée était donc de faire une évaluation de ce qui se fait en matière de sécurisation et de s'inspirer de ce qui se fait déjà, ici ou ailleurs, pour s'assurer que le chemin de l'école soit à la fois sécuritaire, apaisé et convivial et qu'il permette les déplacements actifs.

¹ 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.

1.2 Déroulement de la consultation

La consultation publique sur *Le chemin de l'école : sécurisation et déplacements actifs* lancée le 10 octobre 2023 s'est déroulée en trois grandes étapes, entre août 2023 et mars 2024.



La première étape de la consultation a été celle de la prise de connaissance de l'information sur l'objet de la consultation. Le 30 août 2023, la Commission a tenu une séance à huis clos lors de laquelle le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) a présenté une contextualisation de la problématique, le Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ), d'autres initiatives en matière de sécurisation réalisées à l'extérieur de ce programme, de même que les initiatives de partenaires externes. Cette rencontre a permis aux membres de la Commission, d'avoir une idée plus juste de la problématique, de se familiariser avec le PSAÉ, de mieux comprendre ce que la Ville de Montréal fait et les défis qui demeurent. Lors d'une seconde séance de travail à huis clos s'étant tenue le 2 octobre 2023, les membres de la Commission ont pu prendre connaissance du document de consultation et échanger à la fois avec les équipes du Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) et celle du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM).

Lancée le 10 octobre 2023, la consultation s'est ouverte officiellement avec la séance d'information publique le 25 octobre 2023, lors de laquelle le SUM et le SPVM ont fait la présentation du [document de consultation](#).

La deuxième étape de la consultation, qui s'est principalement déroulée entre octobre 2023 et février 2024, a été dédiée à la collecte des opinions du public.



La Commission a tenu 3 séances d'audiences publiques les 16, 17 et 29 janvier 2024. La Commission a également reçu les opinions des Montréalaises et des Montréalais jusqu'au 2 février 2024. Du 10 octobre 2023 au 2 février 2024, le grand public, les parents, les adolescentes et adolescents pouvaient participer à la consultation au moyen des différents outils de consultation offerts sur les plateformes sur [Réalisons Montréal](#) / [Réalisons Montréal en anglais](#). Enfin, durant cette même période il était possible de soumettre une opinion écrite ou orale, soit par fichier audio ou par fichier vidéo.



En plus des opinions soumises par la population montréalaise et la société civile, la Commission a souhaité entendre, dans le cadre d'une séance de travail à huis clos, des personnes ayant une expertise sur le sujet de cette consultation. Marie-Soleil Cloutier, professeure à l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) et directrice du Laboratoire Piétons et Espace urbain, et Juan Torres, professeur à l'Université de

Montréal, ont présenté aux commissaires leurs travaux de recherche sur la sécurité routière et les piétons et sur la mobilité quotidienne des enfants et des adolescentes et adolescents. Cette séance de travail a ensuite permis aux membres de la Commission d’ancrer leurs réflexions sur des résultats de travaux scientifiques et sur des données probantes.

La troisième et dernière étape de la consultation a été consacrée à l’analyse des opinions et des informations recueillies et à l’élaboration des recommandations dans le cadre de 4 séances de travail à huis clos qui se sont tenues entre le 21 février et le 15 mars 2024.



Le point culminant de cette étape a été l’adoption publique des recommandations lors d’une assemblée ayant eu lieu le 20 mars 2024 dans la salle du conseil de l’hôtel de ville.

1.2.1 Moyens de communication

Tous les détails relatifs à cette démarche de consultation ont d’abord été annoncés dans un avis public paru le 10 octobre 2023 dans deux quotidiens montréalais, l’un en français et l’autre en anglais, et par la diffusion d’un communiqué de presse à tous les médias, également le 10 octobre 2023.

De même, l’ensemble de la documentation afférente à cette consultation a été rendu disponible le 10 octobre 2023 sur le site web des commissions permanentes à l’adresse ville.montreal.qc.ca/cheminecole, de même que sur la plateforme *Réalisons Montréal* à l’adresse realisonsmtl.ca/cheminecole et sur *Réalisons Montréal en anglais* à l’adresse

makingmtl.ca/waytoschool. Les personnes n'ayant pas d'accès Internet ou n'utilisant pas ce médium avaient quant à elles la possibilité de demander que la documentation leur soit transmise par la poste en communiquant avec le secrétariat des commissions permanentes, par téléphone ou par courriel.

Afin de rejoindre les parents, les jeunes et les organismes pouvant être intéressés par le sujet de la consultation, des communications ciblées ont été diffusées par divers canaux.

Une invitation de la présidente a été adressée aux personnes abonnées à l'infolettre des commissions permanentes le 10 octobre 2023. Le 12 octobre, cette invitation a aussi été transmise à des comités de parents de l'agglomération de Montréal, à des organismes pouvant être intéressés par le sujet de la consultation, notamment des organismes œuvrant à la promotion de la mobilité active et à des groupes de recherche et des universitaires.

Un courriel, une affiche promotionnelle et des visuels pour les médias sociaux ont été transmis, le 11 novembre 2023, à plus de 100 organismes jeunesse et maison des jeunes afin de faire la promotion de la consultation auprès des jeunes de 12 à 17 ans, et plus spécifiquement pour les inviter à prendre part à la consultation au moyen de l'outil qui leur était dédié sur les plateformes [Réalisons Montréal](#) / [Réalisons Montréal en anglais](#). Une relance a aussi été faite le 21 novembre 2023.



Le 13 novembre 2023, une communication et une affiche promotionnelle ont été relayées auprès des bibliothèques et des maisons de la culture des 19 arrondissements montréalais afin de faire la promotion de la consultation auprès des familles et des personnes fréquentant les bibliothèques et les maisons de la culture.

Le 15 novembre 2023, un communiqué présentant le déroulement de la consultation et les divers moyens pour y prendre part a été transmis aux journaux locaux et communautaires.

Afin de mobiliser la population montréalaise autour de cette consultation, une invitation à prendre part aux séances d'audition des opinions a été transmise aux personnes abonnées

à l'infolettre des commissions permanentes le 20 novembre 2023. Cette même communication a été relayée à une soixantaine d'organismes le 21 novembre et aux comités de parents de l'agglomération de Montréal le 27 novembre 2023.

Enfin, cette consultation a en outre été promue par 25 publications sur les réseaux sociaux des commissions permanentes.

En chiffres



1.2.2 Outils de consultation

La Commission sur le transport et les travaux publics a souhaité mettre à la disposition de la population montréalaise divers outils de consultation afin de favoriser leur participation à cette consultation publique. La diversité des outils de consultation était nécessaire puisque la Commission souhaitait rejoindre des personnes ne participant pas nécessairement aux travaux des commissions permanentes et plus particulièrement les parents, les brigadières et les brigadiers scolaires, ainsi que les directions d'écoles primaires. Dans le déploiement des outils de consultation, la Commission sur le transport et les travaux publics s'est également assurée de leur accessibilité.

D'emblée, la Commission sur le transport et les travaux publics a souhaité utiliser les plateformes [Réalisons Montréal](#) et [Réalisons Montréal en anglais](#) pour faire la promotion de la consultation et mobiliser la population montréalaise autour de ce sujet d'actualité. Ces plateformes ont été rendues disponibles dès le lancement de la consultation le 10 octobre.

Par le biais de ces plateformes, un questionnaire, disponible en français et en anglais, donnait l'opportunité au grand public de s'exprimer sur leurs préoccupations et leurs propositions. Un second questionnaire était quant à lui dédié aux parents et cherchait à recueillir des informations à la fois sur les habitudes de déplacements des parents, leurs préoccupations et leurs propositions. L'outil boîte à idées, disponible sur ces plateformes, a été pensé pour tenter de rejoindre les adolescentes et les adolescents et leur permettre de partager une idée pour favoriser les déplacements actifs. Aussi, par l'intermédiaire de ces plateformes, il était possible d'identifier des lieux sur une carte de Montréal pour mettre en évidence des préoccupations ou dangers, ou encore pour identifier un lieu accidentogène.

Les citoyennes et citoyens, de même que les organisations de la société civile de l'agglomération de Montréal ont aussi eu l'occasion de faire part de leur opinion aux membres de la Commission lors des audiences publiques ou encore en transmettant une opinion écrite. À cela s'est ajoutée la possibilité de transmettre une opinion par vidéo ou par fichier audio.

Les membres de la Commission ont également exprimé leur désir de consulter directement les brigadières et les brigadiers scolaires. Avec la collaboration du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), un questionnaire en format papier, accompagné d'une enveloppe de retour préaffranchie, a été transmis en novembre 2023 aux 649 brigadières et brigadiers alors à l'emploi du SPVM. Il était aussi possible de remplir le questionnaire en ligne, en français ou en anglais. Les réponses ont été recueillies jusqu'en janvier 2024.

Enfin, pour avoir une idée plus juste des problématiques vécues sur le terrain et pour prendre connaissance de solutions mises en place au niveau local, un questionnaire a été transmis le 23 octobre 2023 aux directions d'écoles primaires, par l'intermédiaire des 3 centres de services scolaires² et des 2 commissions scolaires anglophones³ de l'agglomération de Montréal, de même que directement aux directions d'écoles primaires privées de ce territoire. Il était possible de répondre au questionnaire en français ou en anglais.

² Il s'agit du Centre de services scolaire de la Pointe-de-l'Île, du Centre de services scolaire de Montréal et du Centre de services scolaire Marguerite-Bourgeoys.

³ Il s'agit de la Commission scolaire English-Montréal et de la Commission scolaire Lester-B.-Pearson.

En chiffres



3
Séances
d'audition des
opinions



4
Questionnaires



1
Boîte à idées



1
Carte
interactive

1.2.3 Accessibilité universelle

Les commissions permanentes mettent en place différentes mesures d'accessibilité universelle pour favoriser une participation inclusive aux consultations publiques.

Notons d'abord qu'il est possible de recevoir la documentation en lien avec la consultation par la poste et de s'inscrire en ligne ou par téléphone aux périodes de questions du public et aux audiences publiques.

Lors de l'inscription aux assemblées publiques et aux séances d'audition des opinions, une section du formulaire décrit les mesures en place et permet d'identifier des besoins spécifiques en matière d'accessibilité.

L'édifice Lucien-Saulnier, où ont lieu les séances publiques, est notamment accessible aux personnes à mobilité réduite, disposant d'une entrée de plain-pied, d'une porte automatique, de stationnements et de salles de bain accessibles. La salle du conseil est également accessible aux personnes à mobilité réduite et est équipée de mesures d'aide à l'audition.

Enfin, la plateforme en ligne [Réalisons Montréal](#), qui héberge plusieurs outils de consultation, comporte plusieurs composantes pour garantir l'accessibilité universelle.

1.2.4 Analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+)

En amont de la consultation, à l'étape de la planification, une analyse a été réalisée pour identifier les obstacles à la participation et s'assurer de rejoindre inclusivement la population montréalaise et plus particulièrement les parents, les brigadières et les brigadiers scolaires et les directions d'écoles primaires. La prise en compte des besoins différenciés et aussi des enjeux et capacités spécifiques aux femmes et à d'autres groupes participant moins aux consultations publiques des commissions permanentes a été au cœur des réflexions.

Dans le choix des créneaux horaires et des modalités de participation aux assemblées publiques et aux audiences publiques, une attention particulière a été portée aux obstacles à la participation, plus précisément en ce qui concerne la conciliation entre vie personnelle, vie professionnelle et implication citoyenne. La séance d'information publique du 25 octobre 2023 a eu lieu à 19 h et était webdiffusée pour faciliter la participation des parents. Quant aux séances d'audition des opinions, toujours dans l'optique de prendre en compte des besoins des parents, elles ont eu lieu à divers moments de la journée, soit en matinée, en après-midi et en soirée. De même, 2 des 3 séances ont eu lieu en visioconférence, pour faciliter la conciliation d'horaire et permettre la participation à distance des personnes résidant dans les arrondissements ou villes plus excentrées et de celles ayant des limitations fonctionnelles, notamment les personnes à mobilité réduite. En outre, les commissions permanentes ont offert d'emblée, pour cette consultation, un service de halte-garderie pour l'ensemble des séances publiques, et ce, afin de faciliter la participation des familles et plus particulièrement celles avec de jeunes enfants.

Quant aux prises de parole lors des périodes de questions du public, les personnes souhaitant s'exprimer pouvaient s'inscrire à l'avance ou sur place pour poser leur question ou émettre un commentaire. Elles pouvaient aussi transmettre leur question ou commentaire par écrit, via un formulaire web, afin que la question soit lue par la présidence, et ce, que la personne soit présente ou non en salle. Cette mesure permet de favoriser la participation à distance pour les personnes ne pouvant se déplacer au moment de l'assemblée publique et facilite la participation des personnes qui rencontrent des obstacles à s'exprimer en public comme des barrières linguistiques. Cette façon de faire permet par ailleurs une meilleure conciliation entre vie personnelle, vie professionnelle et implication citoyenne.

Le choix des outils de consultation a aussi été pensé de manière à lever le plus possible les freins à la participation et à offrir une diversité d'outils de consultation, notamment en

fonction des groupes et des personnes que la Commission souhaitait rejoindre et entendre. Reconnaissant que les modes de consultation usuels que sont la soumission d'une opinion écrite et la prise de parole lors d'audiences publiques favorisent des groupes et des personnes habituées à participer à ce type de démarche et qu'ils ne sont peut-être pas à la portée de toutes et de tous, la Commission a souhaité mettre à profit la plateforme numérique [Réalisons Montréal](#) pour favoriser une participation plus inclusive à cette consultation. Les données de participation recueillies lors de consultations précédentes ont montré qu'une proportion importante de femmes prenait part aux consultations publiques des commissions permanentes au moyen de questionnaires en ligne. Ainsi, pour rejoindre les parents, et plus particulièrement les femmes, un questionnaire en ligne a été mis à disposition sur les plateformes [Réalisons Montréal](#) et [Réalisons Montréal en anglais](#). Un questionnaire destiné au grand public était aussi disponible sur ces plateformes. Pour rejoindre les jeunes de 12 à 17 ans, l'outil « Boîte à idées », disponible sur ces plateformes, a été privilégié. Plus convivial et disponible en ligne, cet outil de consultation semblait mieux convenir au public visé. Afin de rejoindre les brigadières et les brigadiers scolaires qui, dans le cadre de leur travail n'ont pas accès à des outils numériques, un questionnaire en format papier leur a été transmis par l'intermédiaire de leur employeur, le SPVM. La prise en compte de la fracture numérique a été centrale dans le choix de cet outil, bien qu'un questionnaire en ligne, en anglais et en français, était également disponible. Enfin, pour rejoindre les directions d'écoles primaires de l'agglomération de Montréal, un questionnaire en ligne a été élaboré, leur permettant de prendre part à la consultation sans avoir à déployer des efforts trop importants.

Afin de mobiliser la population montréalaise, et plus particulièrement les parents et les jeunes, le Commission a opté pour des communications ciblées et adaptées aux divers publics qu'elle souhaitait rejoindre. De même, la rédaction épiciène a été privilégiée pour refléter le caractère inclusif de la consultation.

Cherchant à mieux accompagner les personnes participant aux consultations, l'équipe des commissions permanentes a élaboré un petit feuillet, en français et en anglais, comprenant des informations simples et vulgarisées sur la manière de rédiger une opinion écrite. Ce document, qui était disponible à la fois sur la [page de la consultation](#) et sur les pages [Réalisons Montréal](#) et [Réalisons Montréal en anglais](#), permet aux personnes participantes d'être mieux à même de pouvoir organiser et présenter leurs idées.

Bref, pour être en mesure de mieux rejoindre, accompagner, faire participer la population montréalaise, des données d'auto-identification⁴, genrées et intersectionnelles, ont été recueillies. Elles permettent d'avoir une idée toujours plus juste des personnes prenant part aux consultations publiques des commissions permanentes. Ces données aident aussi à mieux cibler les efforts de mobilisation et à mettre en place des mesures facilitant la participation de toutes et de tous.

1.2.5 Bilan de la participation

La diversité des outils de consultation proposés a été le gage d'une diversité d'opinions. La consultation a été en mesure de favoriser la participation de près de 449 personnes ou organismes au moyen des 8 outils offerts. Selon les données recueillies au moyen du formulaire d'auto-identification, une proportion plus importante de femmes que d'hommes ont pris part à la consultation et la majorité des personnes participantes sont détentrices d'un diplôme universitaire.

Parmi les outils disponibles sur les plateformes [Réalisons Montréal](#) et [Réalisons Montréal en anglais](#), le questionnaire en ligne destiné aux parents est celui qui a le plus de succès dans le cadre de cette consultation. Au total, ce sont 116 personnes qui ont utilisé le questionnaire pour transmettre leur opinion aux membres de la Commission. 112 personnes ont répondu au questionnaire en français, alors que 4 l'ont fait en anglais. Une proportion plus importante de femmes que d'hommes y ont répondu, soit 72 femmes, 37 hommes, de même que 1 personne non-binaire et 3 personnes s'identifiant autrement. Le questionnaire a aussi permis de rejoindre 27 personnes nées à l'extérieur du Canada, 4 personnes s'identifiant comme appartenant à une minorité visible, 5 personnes s'identifiant comme appartenant à une minorité ethnique et 4 personnes s'identifiant comme appartenant à la communauté LGBTQ2+. C'est donc dire que le questionnaire en ligne destiné aux parents a permis de rejoindre des personnes aux profils plus variés qu'à l'aide des autres outils de consultation propres aux commissions permanentes, comme les audiences publiques. Toutefois, l'on constate qu'une très grande majorité de personnes ayant renseigné ce questionnaire sont détentrices d'un diplôme universitaire : 18 personnes ont affirmé avoir un diplôme de premier cycle, 32 personnes un diplôme de deuxième cycle et 13 personnes un diplôme de troisième cycle. Les efforts doivent donc se poursuivre pour tenter de rejoindre d'autres publics.

⁴ Une section d'auto-identification a permis de recueillir des données sur le profil des personnes ayant rempli les 2 questionnaires de la plateforme [Réalisons Montréal](#) et [Réalisons Montréal en anglais](#), de même que les personnes s'étant inscrites aux audiences publiques et aux périodes de questions du public du 25 octobre 2023 et du 20 mars 2024.

Quant au questionnaire destiné au grand public, 20 personnes, 10 femmes et 10 hommes, ont choisi cet outil pour partager leurs préoccupations et leurs propositions. Les personnes ayant choisi cet outil sont principalement des personnes ayant un diplôme universitaire : 9 ayant un diplôme de premier cycle, 9 un diplôme de deuxième cycle, une personne ayant un diplôme de troisième cycle et une seule personne détentrice d'un diplôme secondaire. Enfin, une très grande majorité de personnes ont renseigné le questionnaire en français : 19 en français et 1 en anglais.

Les plateformes [Réalisons Montréal](#) et [Réalisons Montréal en anglais](#) donnaient aussi l'opportunité aux adolescentes et aux adolescents de soumettre une proposition pour favoriser les déplacements actifs entre la maison et l'école. Malgré les efforts de diffusion déployés, ce sont seulement 2 personnes qui se sont exprimées en français au moyen de cet outil.

Une carte interactive était également à la disposition des citoyennes et des citoyens sur ces plateformes numériques, leur permettant d'identifier sur la carte de l'agglomération de Montréal des préoccupations, des dangers ou des accidents. Ce sont 10 personnes qui ont utilisé la carte interactive en français.

Un questionnaire en ligne a circulé auprès des directions d'écoles primaires entre octobre et décembre. Ce sont 34 réponses, 32 en français et 2 en anglais, qui ont été reçues par la Commission. Il est à noter que le contexte de grève des enseignants de l'automne 2023 a très certainement eu une incidence sur le taux de réponse, et ce, en plus du fait que les directions d'écoles primaires ont été rejointes indirectement, par l'intermédiaire des centres de services scolaires.

Parmi tous les outils déployés pour cette consultation, le questionnaire à l'intention des brigadières et brigadiers scolaires a été de loin le plus engageant, avec un taux de réponse de 39 %; il s'agit d'un taux impressionnant pour ce type d'exercice. La Commission a effectivement reçu 255 réponses sur 649, soit 197 en format papier⁵ et 58 en ligne. Parmi les réponses en ligne, 46 en français et 12 en anglais.

⁵ Il est à noter que ces questionnaires ont été saisis manuellement et intégré aux réponses du formulaire en ligne.

Les 16, 17 et 29 janvier 2024, la Commission a tenu 3 séances publiques d’audition des opinions, 2 en virtuel, l’autre en personne dans la salle du conseil de l’hôtel de ville. La Commission a ainsi entendu 9 organismes⁶ lors de ces séances.

Jusqu’au 2 février 2024, la Commission recueillait également les opinions écrites ou orales des personnes souhaitant transmettre leur avis, sans prendre part aux audiences publiques. Ce sont 3 personnes ou organismes qui se sont prévalus de cette possibilité, comme en fait foi l’Annexe 5 de ce rapport.

Il est à noter que toutes les opinions qui ont été transmises ont été déposées sur le site web des commissions permanentes et qu’elles peuvent être consultées à l’adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/cheminecole.

Le public a également été invité à formuler des questions ou des commentaires à deux reprises, soit lors de la séance publique d’information du 25 octobre 2023 et lors de la séance publique d’adoption des recommandations du 20 mars 2024. Dans les deux cas, les personnes souhaitant intervenir ont pu utiliser le formulaire web mis à leur disposition ou encore poser leur question ou émettre leur commentaire en personne. Au total, ce sont 6 personnes qui ont pris part aux périodes de questions du public, soit 4 personnes le 25 octobre 2023 et 2 personnes le 20 mars 2024.

Enfin, bien qu’il soit difficile d’estimer avec exactitude le nombre de personnes ayant assisté virtuellement aux séances publiques, notamment en raison de leur diffusion sur différentes plateformes, le nombre de visionnements cumulés des 5 séances publiques sur la chaîne YouTube de la Ville de Montréal⁷, en direct ou en différé, s’élevait à 895 au terme de la consultation⁸.

À la lumière de ces résultats, on peut ainsi penser que la diversité des modalités de participation, les efforts de communication déployés et le souci de rendre cette

⁶ La liste des personnes qui sont intervenues lors des audiences publiques est disponible en annexe 4 de ce rapport.

⁷ Accessible à l’adresse suivante :

https://www.youtube.com/playlist?list=PLTCuXtmZ_Ew4NBFXwKAE4g6faW_m5M55Q

⁸ Soit en date du 10 juin 2024; 262 visionnements pour la séance d’information du 25 octobre 2023, 92 pour la séance d’audition des opinions du 16 janvier 2024, 363 pour la séance d’audition des opinions du 17 janvier 2024, 65 pour la séance d’audition des opinions du 29 janvier 2024 et 113 pour la séance d’adoption des recommandations du 20 mars 2024.

consultation inclusive et accessible ont certainement favorisé la participation d'un grand nombre de personnes.

1.3 Adoption des recommandations

Cette consultation sur la participation aux élections municipales à Montréal s'est clôturée le 20 mars 2024 par une assemblée publique au cours de laquelle les membres de la Commission ont fait la lecture des 14 recommandations proposées à l'Administration. Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité à la suite d'une proposition de M. Alex Norris, appuyée par M. Michel Gibson.

2. ANALYSE ET RECOMMANDATIONS

Cette seconde partie fait état de l'analyse de la Commission à l'issue de cette démarche de consultation. S'appuyant sur 8 corpus de données⁹, la Commission formule 14 recommandations au terme de ses travaux d'analyse, recommandations qui permettront de sécuriser les cheminements des élèves de l'agglomération de Montréal et de favoriser les déplacements actifs entre la maison et l'école.

2.1 Mise en contexte

« En rendant les trajets scolaires sécuritaires pour tous les modes de transport actifs, nous posons les bases pour encourager l'utilisation de modes de transports autres que la voiture ». – Opinion écrite de l'Association pour la mobilité active Ahuntsic-Cartierville

La démarche de consultation publique sur le chemin de l'école initiée par la Commission sur le transport et les travaux publics s'inscrit donc dans une volonté de s'assurer que le chemin entre la maison et l'école soit, pour les élèves de Montréal, à la fois sécuritaire, apaisé, convivial. Pour ce faire, il importait de consulter la population sur ce qui devrait être fait pour y parvenir et aussi pour identifier ce qui peut être mis en place pour favoriser les déplacements actifs.

Pour examiner cette problématique, il s'agissait d'abord d'en savoir davantage sur les modes de déplacements entre la maison et l'école. Un survol de la littérature sur le sujet permet de constater que plusieurs facteurs peuvent déterminer le choix des modes de déplacements. Parmi ceux-ci, on compte les variables socio-économiques et démographiques, comme le genre et l'âge de l'enfant, les caractéristiques de la composition du ménage, le revenu du ménage, le type d'habitation et le nombre de voitures ou de vélos du ménage. Les variables environnementales ont également un impact important sur le choix du mode de transport, que l'on pense à la distance entre la

⁹ Il s'agit des données des 2 questionnaires en ligne, de la carte interactive et de l'outil boîte à idées recueillies sur la plateforme [Réalisons Montréal](#), celles du questionnaire pour les directions d'écoles primaires, celles du questionnaire pour les brigadières et les brigadiers scolaires et enfin celles provenant des opinions orales et écrites soumises à la Commission.

maison et l'école, aux caractéristiques du quartier, des infrastructures routières, des aménagements sur le chemin et le terrain de l'école, de la circulation, le type d'école fréquenté ou encore à la présence ou non de brigadières et de brigadiers scolaires et d'une offre d'accompagnement comme un trottibus. Enfin, les variables psychologiques influencent aussi les décisions en matière de déplacement, parmi lesquelles, les préoccupations ou perceptions parentales de la sécurité routière et de la sécurité du quartier, les habitudes de déplacements des parents, la logistique des déplacements familiaux, ainsi que les connaissances des mesures de sécurité par l'enfant et son degré d'autonomie.

Les études s'accordent pour dire que la mobilité des enfants, et plus particulièrement celle des enfants du primaire, est non seulement déterminée par les parents, mais plus encore, elle est fortement dépendante de celle des parents¹⁰. Ce contrôle sur la mobilité des enfants est déterminé par les variables socio-économiques, environnementales et psychologiques décrites précédemment, et plus particulièrement la perception qu'ont les parents de l'environnement (quartier, chemin de l'école, circulation, etc.) et aussi des capacités ou compétences de l'enfant, à savoir si l'enfant est à même ou non de se déplacer sans accompagnement¹¹.

Par ailleurs, plusieurs recherches ont montré, depuis les années 1980, un déclin progressif et significatif de la marche au profit de l'automobile¹² et une motorisation constante des ménages qui impacte sans contredit le choix des modes de déplacements entre la maison et l'école. L'Association pour la mobilité active Ahuntsic-Cartierville (AMAAC) soulignait, dans son mémoire, que « l'absence d'alternatives adaptées et sécurisées est un des facteurs qui font que l'automobile demeure le mode de transport vers l'école privilégié par de nombreux parents ».

Plus encore, comme le mentionnait la Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP) dans son mémoire soumis à la Commission, « l'enjeu de la sécurité, réelle ou perçue, est un [...] aspect central dans la décision des parents de reconduire leurs enfants

¹⁰ Consulter, entre autres, l'article de Sébastien Gagné et de Paul Lewis à l'adresse suivante : <http://www.villeetmobilite.ca>

¹¹ À ce sujet, consulter l'article de Paul Lewis et de Juan Torres à l'adresse suivante : <https://www.erudit.org/fr/revues/efg/2010-n12-efg3899/044392ar/>.

¹² Marie-Soleil Cloutier et Philippe Apparicio notaient dans leur article de 2008 intitulé « [L'environnement autour des écoles a-t-il un impact sur le risque routier impliquant des enfants piétons à Montréal?](#) » que « bien que Montréal semble favorisé au plan de la marche chez les enfants en comparaison avec d'autres grandes villes occidentales (Roberts et al. 1997), elle n'est pas à l'abri de la tendance mondiale qui démontre une diminution constante des modes de transport actif au profit de la voiture, notamment pour se rendre à l'école (Morency et Chapleau 2005, Gagné et Lewis 2008) ».

à l'école en automobile. En fait, l'appréhension du danger constitue un frein important à l'utilisation du transport actif chez les jeunes. [Le] risque d'accident mène les parents à adopter des modes de transport motorisés pour les trajets vers l'école. Ce faisant, le trafic dans les zones scolaires devient de plus en plus dense, les rendant ainsi plus dangereuses et réduisant d'autant plus la propension des jeunes à utiliser le transport actif ». Ce constat est partagé par Marie-Soleil Cloutier et Philippe Apparicio dans leur article de 2008 intitulé « [L'environnement autour des écoles a-t-il un impact sur le risque routier impliquant des enfants piétons à Montréal?](#) » où ils rappelaient que « le risque d'accident accru pour certains jeunes piétons crée des appréhensions envers les modes de transports actifs que sont la marche et le vélo, réduisant ainsi la pratique d'activité physique, notamment sur le chemin de l'école ». C'est donc dire que le sentiment d'insécurité induit des changements dans les habitudes de déplacements des enfants.

La densité de la circulation aux abords des écoles a bien été identifiée par les parents ayant répondu au questionnaire en ligne :

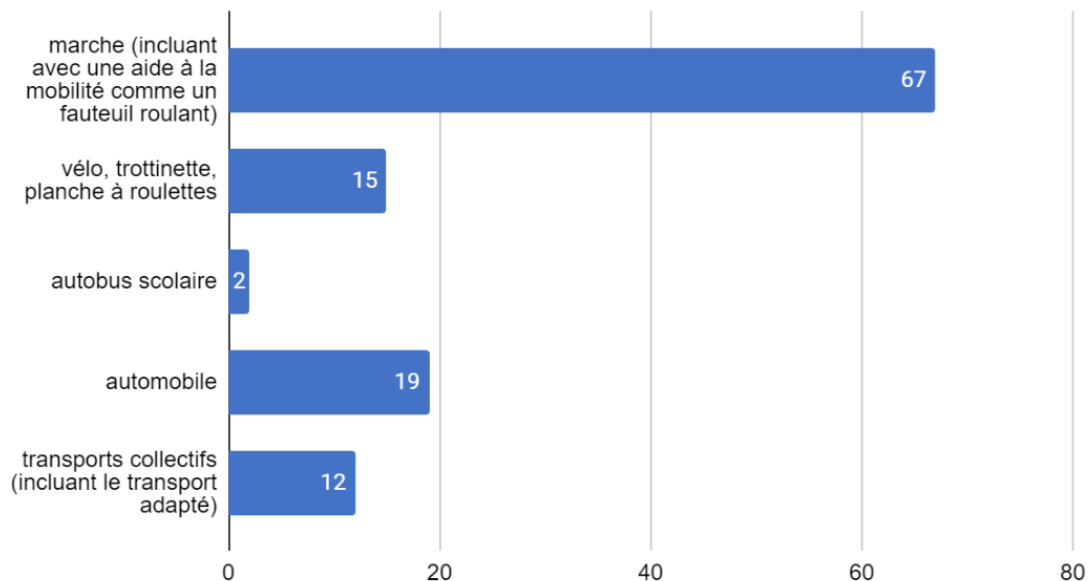
« La quantité d'automobiles aux heures d'entrée et de sortie de classe sont un vrai souci. D'autant plus que les automobilistes sont souvent pressés ».

« Un nombre impressionnant de parents viennent porter leur enfant en voiture. Au moins une centaine de parents. C'est un mystère pour moi, puisque le territoire de l'école est petit (± 1 km). Les parents en voiture qui sont pressés, causent de nombreuses situations dangereuses [...] ».

« Beaucoup de parents déposent les enfants en voiture dans un court laps de temps, ce qui est très dangereux aux bords de l'école ».

Les résultats du questionnaire destiné aux parents montrent aussi que même si la marche demeure le mode de transport généralement privilégié, l'automobile occupe une place importante. Le graphique ci-après montre la répartition des réponses au questionnaire en ligne concernant le mode de déplacement le plus fréquemment utilisé par les parents pour accompagner leur enfant à l'école.

Mode de transport le plus fréquemment utilisé

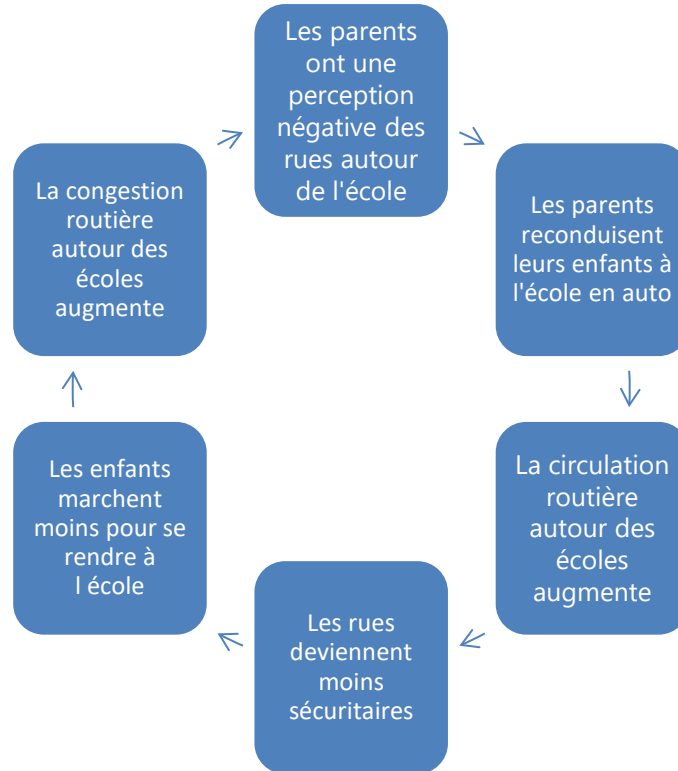


Nous avons voulu connaître les raisons qui poussent les parents à privilégier l'automobile pour l'accompagnement de leur enfant à l'école. Nous avons demandé aux parents d'identifier toutes les raisons expliquant l'utilisation de l'automobile. En voici le détail par ordre d'importance :

- Permet de sauver du temps;
- La distance ou la durée du parcours;
- Éviter que l'enfant se rende seul-e à l'école;
- Incompatibilité des horaires (familial, parascolaire ou service de garde);
- Autres motifs;
- Les dangers associés à la circulation;
- Transport de matériel scolaire ou d'équipement sportif requis;
- Les autres dangers associés au milieu ou à l'environnement.

Peu importe les raisons qui poussent les parents à utiliser la voiture pour déposer les enfants à l'école, il s'agit là d'un élément central à l'activation d'un cercle vicieux dont il est difficile de se défaire, comme le montre le schéma¹³ ci-après.

¹³ Il s'agit du schéma représentant le cercle vicieux de l'augmentation du trafic sur le chemin de l'école, adapté par Karine Lachapelle en 2013 d'un document publié par l'Organisation mondiale de la santé en 2002, page 11. Il apparaît dans le document de consultation à la page 5.



Si les données présentées dans le document de consultation montrent que « la grande majorité des jeunes blessés lors des 10 dernières années et les 7 décès de jeunes se sont produits en dehors de l'école », il n'en demeure pas moins que si, comme le faisait remarquer Piétons Québec, « la zone scolaire est peu accidentogène, c'est le cheminement qui l'est ». Un constat également partagé par la professeure Marie-Soleil Cloutier qui, à la suite d'une recherche qui a analysé des collisions impliquant des piétons de 5 à 12 ans, estime que les collisions et blessures n'arrivent pas uniquement près des écoles¹⁴.

Par ailleurs, des études ont aussi démontré un lien de causalité entre une augmentation des déplacements motorisés et une augmentation du risque routier, qu'il soit réel ou perçu¹⁵. Ces études viennent également corroborer les témoignages livrés à la Commission, notamment lors des audiences publiques.

¹⁴ Consulter à ce sujet les travaux de recherche de Marie-Soleil Cloutier et plus particulièrement les publications en lien avec le projet de recherche ESSAIM : Environnement scolaire sécuritaire et analyses des interventions municipales.

¹⁵ Consulter les travaux de Marie-Soleil Cloutier sur le risque routier et les perceptions des parents et des enfants et plus particulièrement son article co-écrit avec Sylvanie Godillon en 2018 intitulé « [Sur le chemin de l'école : perceptions de parents et d'enfants du primaire face au risque routier lors de la mise en place d'un Trotibus au Québec](#) ».

Face à ces constats et face aux dangers et aux risques que représente la présence de véhicules sur le chemin de l'école et aux abords des écoles, plusieurs personnes ou organismes ayant pris part à la consultation suggérait, comme Vélo Québec, de « viser un transfert modal pour réduire le risque à la source », en proposant d'autres alternatives pour remplacer l'automobile sur le chemin de l'école.

En effet, plusieurs des opinions entendues dans le cadre de cette consultation convergent en demandant à ce que des moyens soient pris pour diminuer le nombre de voitures près des écoles, comme le recommandaient explicitement l'Association pour la mobilité sécuritaire de Montréal-Nord, Hoodstock et Parole d'excluEs dans le document présenté à la Commission.

Ces demandes sont intimement liées aux préoccupations de la population montréalaise. En effet, parmi les préoccupations exprimées par les personnes ayant pris part à la consultation, il y en a 3 qui se distinguent plus particulièrement, aussi bien auprès des parents, des brigadières et brigadiers scolaires, des directions d'écoles primaires que du grand public :

- L'augmentation et la densité de la circulation aux abords des écoles;
- Le comportement des usagères et usagers de la route, particulièrement les automobilistes;
- Les limites de vitesse et le non-respect de la signalisation.

Parmi les principales préoccupations exprimées par les brigadières et les brigadiers scolaires, notons les comportements des automobilistes, la vitesse et la signalisation, suivi des comportements des cyclistes, des comportements des parents et la circulation, particulièrement la densité et l'augmentation de celle-ci. Voici quelques extraits des réponses reçues.

« C'est très dense comme circulation entre 8h15 à 8h45 et le soir entre 16h et 17h ».

« La limite de vitesse est de 30km/h...mais elle n'est pas respectée par 90% des automobilistes ».

« Je sens beaucoup d'impatience de la part des automobilistes. Dans certains cas, ils ne respectent pas la priorité des piétons, ni la présence des brigadiers ».

« Je trouve que c'est les parents les moins prudents, surtout en voiture. Ils arrivent à la dernière minute et font traverser leurs enfants n'importe où. Même si le brigadier les a avertis de prendre la traverse de piétons ».

« Le non-respect des automobilistes, cyclistes, mobilettes, planchistes face aux règlements, code de conduite routière. C'est vraiment choquant de faire notre important travail à assurer la sécurité des élèves et que certain(e)s automobilistes croient que la route leur appartient. De détenir un permis de conduite est un privilège et non un droit ».

« La circulation des cyclistes devient de plus en plus dangereuse que celle des voitures. Si les cyclistes pouvaient me passer entre les jambes pendant mes traverses d'enfants, ils le feraient, d'autant plus que plusieurs ne respectent en aucun point le code de sécurité routière ».

Pour les directions d'écoles primaires, l'augmentation de la circulation automobile est surtout attribuable aux parents qui viennent déposer leur enfant.

« Beaucoup de parents viennent reconduire leurs enfants en voiture causant une congestion aux heures d'entrée et de sortie ».

« Les parents conduisent leurs enfants à l'école en voiture soit parce qu'ils sont en retard, soit parce qu'ils sont craintifs que leur enfant fasse le chemin à pied ».

« Les abords de l'école ne sont pas sécuritaires. Les infractions sont surtout commises par les parents de nos enfants (incroyable). Plus ils sont en retard, plus ils sont dangereux ».

« Circulation très difficile aux abords de l'école avec de nombreux parents qui déposent leurs enfants à des endroits inappropriés. Nous avons créé un espace débarcadère pour les parents, mais celui-ci n'est pas respecté malgré de nombreux rappels ».

« Il ne nous est pas permis d'interdire la circulation sur le tronçon de rue en cul-de-sac qui monte à l'école. Même si nous décourageons les parents de conduire sur ce tronçon aux heures de dépôt et de collecte des élèves, plusieurs véhicules contournent nos demandes ».

« Il faut aussi mettre des signalisations pour que les parents puissent débarquer les élèves le matin de 8h00 jusqu'à 8h30 et à la sortie les récupérer de 15h00 jusqu'à 15h30 ».

Les parents font sensiblement le même constat d'une augmentation du nombre de véhicules circulant près des écoles, notamment la circulation de transit, et ce, en plus des automobilistes ne respectant pas toujours le Code de la sécurité routière :

« Cela fait 5 ans que nous sommes à Outremont et malgré tout ce qui a été fait pour décourager les gens à y circuler sans raison (rues à sens unique, baisse limite de vitesse), c'est encore très achalandé les matins d'école et les après-midi après l'école ».

« Plus d'enfants viennent en voiture à l'école. Les voitures doivent éviter celles garées en double file pour déposer leurs enfants. Et donc regardent moins les élèves qui traversent. Et pas toujours respect des feux orange ».

« Beaucoup de parents véhiculés ne respectent pas les signalisations : demi-tour aux abords de l'école, tourne à gauche alors qu'interdit, stationnement sur zones arrêt interdit, passage piétonnier, arrêts de bus. Disons que c'est la jungle et les véhicules se croient tout permis ».

« Il y a de nombreux chantiers près de l'école, ce qui concentre le trafic sur les artères principales où est justement située l'école ».

Un nombre important de personnes entendues dans le cadre de cette consultation souhaite limiter le nombre de véhicules circulant aux abords des écoles et que les modes de transports actifs soient davantage privilégiés, comme le proposait l'organisme Pour Nos Enfants / For Our Kids, Montréal : « dans la mesure du possible, les voitures devraient être détournées des écoles vers des zones locales à cinq minutes de marche des écoles. En ajoutant des obstacles pour les conducteurs, on encourage davantage de personnes à renoncer à la voiture et à trouver d'autres modes de transport, ce qui réduit l'encombrement dans la zone scolaire et encourage l'adoption d'autres modes de transport ».

En somme, au terme de cette consultation, la Commission est mieux informée des préoccupations et des attentes des parents, des organismes, des brigadières et des brigadiers scolaires, des directions d'écoles primaires et du grand public. La Commission a

ainsi identifié diverses mesures et actions pouvant sécuriser, à court, moyen et long termes, les cheminements des élèves, en plus de favoriser les déplacements actifs. Les prochaines sections présenteront les recommandations inspirées des suggestions transmises par la population pour contrer le cercle vicieux évoqué plus haut. Les recommandations sont ainsi regroupées autour des 3 thématiques suivantes¹⁶ :

- 1) Aménagements sécuritaires, apaisés et conviviaux;
- 2) Sensibilisation et éducation;
- 3) Règlementation et encadrements.

Bref, les recommandations ont été élaborées avec le souci de répondre le mieux possible aux besoins exprimés lors de la consultation. Elles visent à s'assurer que la Ville de Montréal soit à même d'offrir aux élèves de Montréal des cheminements sécuritaires, apaisés et conviviaux.

2.2 Des aménagements sécuritaires, apaisés et conviviaux favorisant les déplacements actifs



« Pour favoriser l'utilisation du transport actif par les jeunes, il est nécessaire de sécuriser leurs déplacements vers l'école, ce qui passe en grande partie par un réaménagement de l'espace urbain ». – Opinion écrite de la Direction régionale de la santé publique de Montréal

Cette consultation publique fut d'abord l'occasion pour les membres de la Commission de prendre connaissance de ce qui se fait en matière de sécurisation et d'être au fait des

¹⁶ Le choix des thématiques est inspiré du paradigme des trois E, pour *Engineering, Education, Enforcement*, autour desquels, depuis les années 1920, le design urbain s'est organisé. Depuis, le paradigme a été élargi pour inclure d'autres aspects comme la mobilisation et l'évaluation.

meilleures pratiques qui sont mises en place, ici comme ailleurs. Elle a aussi été à même de mieux cerner les limites des interventions municipales en matière de sécurisation.

Parmi les limites identifiées, se trouvent celles inerrantes au Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAÉ), à la sécurisation des artères, à la mise en place de mesures temporaires et transitoires pour sécuriser rapidement, ainsi qu'à la diffusion des bonnes pratiques et des informations concernant la sécurisation des trajets scolaire.

Le [document](#) préparé par le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM), en collaboration avec le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), présentait le PSAÉ, en plus de fournir un bilan des projets réalisés via de programme. Rappelons que le PSAÉ permet aux arrondissements « d'accélérer les interventions de sécurisation aux abords des écoles » par la soumission d'un projet lors d'un des 2 appels d'offres annuels. Depuis entre 2019 et 2023, ce sont 15 arrondissements qui ont pu bénéficier du financement du PSAÉ, et plus particulièrement 92 écoles, 2 centres de la petite enfance et 2 parcs. Notons toutefois que malgré le fait que ces projets ont touché plus de 56 000 élèves, il n'en demeure pas moins que le programme semble rester peu connu des parents et du grand public. Les 2 questionnaires disponibles sur Réalisons Montréal | Réalisons Montréal en anglais ont montré que 85 % des parents ayant répondu au questionnaire en ligne et que 70 % du grand public ne connaissent pas ce programme.

Plusieurs personnes et organisations entendues lors de la consultation ont relevé un besoin de réaliser des interventions préventives et d'agir de manière proactive sur l'ensemble du territoire, sans attendre que des demandes soient formulées, et ce, par-delà les abords immédiats des écoles.

Concernant le PSAÉ, dans son mémoire déposé à la Commission l'Association pour la mobilité active Ahuntsic-Cartierville (AMAAC) mentionnait que « [...] le programme de sécurisation actuel déployé autour des écoles, bien qu'utile, ne semble pas suffire pour garantir une mobilité active et sécurisée. Dans ce contexte, il est impératif de dépasser la logique actuelle avec l'adoption de critères objectifs pour prioriser les projets de mobilité active. Ceux-ci devraient présenter des mesures de sécurisation intensifiées, suivie d'une validation de l'efficacité de celles-ci ».

La consultation a aussi permis de prendre conscience d'un besoin, exprimé à de nombreuses reprises, **d'élargir le périmètre d'intervention du PSAÉ** pour sécuriser les cheminements des élèves. Piéton Québec recommandait à cet égard de « favoriser les projets déposés au PSAÉ qui permettent de sécuriser les élèves tout au long de leurs

cheminements vers l'école ». Abondant dans le même sens, Vélo Québec encourageait la Ville à « poursuivre, accélérer les mesures d'apaisement de la circulation (PSAÉ) et élargir le périmètre d'intervention ». Quant à AMMAC, l'organisation estime qu'« une intensification des projets est nécessaire, en incluant annuellement un plus grand nombre d'écoles et en sécurisant un périmètre beaucoup plus large au pourtour de ces écoles (ex. sécuriser les corridors scolaires au lieu de se concentrer uniquement sur les abords immédiats de l'école) ». La sécurisation des cheminements a aussi été relevée par les parents ayant répondu au questionnaire en ligne comme étant l'une des conditions essentielles pour favoriser les déplacements actifs.

Si le PSAÉ a été bonifié ces dernières années pour sécuriser d'autres lieux, comme des parcs ou les abords des centres de la petite enfance, la consultation a cependant permis de comprendre que **ce programme n'était pas à même de financer des projets dans tous les arrondissements montréalais**, notamment parce que ceux-ci ne disposent pas tous des mêmes ressources pour réaliser les études préalables au dépôt de projets. AMMAC en faisait d'ailleurs mention dans son mémoire, soulignant que « les arrondissements n'ont pas tous accès aux ressources internes pour réaliser ces études et doivent octroyer des contrats à des firmes d'ingénieries. Le coût associé à ces études peut être prohibitif pour la réalisation des projets » et insistant sur « la nécessité d'initier des programmes de sécurisation des écoles indépendamment de la demande des parents et des arrondissements. Cette approche objective garanti une évaluation uniforme et assure la sécurité de tous les enfants, indépendamment des préférences individuelles ou encore d'autres facteurs socio-économiques ».

Des organismes ont aussi insisté sur l'importance **d'une plus grande équité territoriale dans l'octroi des financements**. Cette préoccupation pour l'équité territoriale est ressortie dans le mémoire de Piétons Québec qui enjoignait la Ville de Montréal à « assurer l'équité territoriale des interventions afin que tous les élèves montréalais puissent se rendre en sécurité à l'école ». L'Association pour la mobilité sécuritaire de Montréal-Nord, Hoodstock et Parole d'excluEs allaient encore plus loin, suggérant de « prioriser les milieux excentrés et [de] concevoir des moyens adaptés aux enjeux locaux ». Une position partagée par la DRSP qui recommandait de « déployer des mesures d'apaisement de la circulation à l'échelle des quartiers en priorisant les secteurs où résident les populations les plus vulnérables ».

Plusieurs **préoccupations concernant les rues artérielles** ont été évoquées lors de la consultation. Les récents résultats du projet de recherche « À pied en sécurité : aménager la traversée des artères », réalisé par Piétons Québec et l'équipe de la professeure Marie-

Soleil Cloutier, ont mis en évidence le fait que « les artères sont le type de lieu le plus accidentogène pour les piétons ».¹⁷ Or, dans le cadre de cette consultation, la Commission a été à même de constater que, dans son fonctionnement actuel, le PSAÉ ne finance que très peu d'interventions sur les rues artérielles, et ce, bien que 79 % des écoles montréalaises se trouvent sur une artère et que plus d'une centaine d'entre elles ont une limite de vitesse de plus de 40 km/h.¹⁸

Plusieurs groupes et personnes rencontrés lors de la consultation ont d'ailleurs réclamé des interventions prioritaires sur les rues artérielles. En effet, l'organisme Piétons Québec recommandait de « prioriser les projets permettant de sécuriser la traversée des rues artérielles aux abords des établissements scolaires ou sur les cheminements des élèves ». L'Association pour la mobilité sécuritaire de Montréal-Nord, Hoodstock et Parole d'excluEs partageaient cette idée, suggérant de « transformer les infrastructures prioritairement sur les artères principales, principalement en diminuant le nombre et la largeur des voies à traverser ». Le Collectif Apaisement pour Sainte-Marie proposait, quant à lui, de « déployer une série de mesures évolutives et transitoires sur les artères problématiques tel qu'énoncé dans la politique Vision zéro à laquelle la Ville de Montréal adhère déjà ».

Plusieurs personnes et organismes ont demandé à ce que la Ville de Montréal **accélère la mise en place des mesures de sécurisation et d'apaisement de la circulation**. Le Collectif Apaisement pour Sainte-Marie suggérait de favoriser les mesures temporaires et transitoires comme les saillies virtuelles ou encore la bonification des temps de traverses, comme le préconisait aussi AMAAC. L'Association pour la mobilité sécuritaire de Montréal-Nord, Hoodstock et Parole d'excluEs proposaient, quant à eux, de « prioriser les aménagements rapides, peu coûteux qui verdissent ».

Parmi les mesures temporaires, évolutives et transitoires, **les rues-écoles se sont nettement démarquées parmi les solutions à préconiser** pour détourner la circulation des abords des écoles, réduire l'espace dédié aux véhicules et favoriser les déplacements actifs. En effet, une majorité d'organismes entendus lors des audiences publiques ont

¹⁷ Consulter la fiche numéro 4 qui présente les constats et les pistes de solutions à l'adresse suivante : https://www.pietons.quebec/sites/default/files/documents/arteres_fiche4.pdf

¹⁸ Informations tirées du [mémoire déposé par la Ville de Montréal](#) dans le cadre des consultations particulières et des auditions publiques sur le projet de loi n°48, *Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière*.

demandé à ce que les initiatives de rues-écoles¹⁹ soient déployées plus largement sur le territoire montréalais, non seulement pour sécuriser les abords des écoles, mais aussi pour permettre les déplacements actifs.

Piétons Québec recommandait de « favoriser les déplacements actifs des élèves par la multiplication des initiatives comme les rues-écoles ». Vélo Québec, quant à lui, proposait de « réserver des rues aux abords des écoles exclusivement aux modes actifs ».

Pour limiter la circulation aux abords des écoles, la rue-école s'avère être un moyen efficace, comme le faisait remarquer AMAAC qui soulignait que « l'aménagement de rues-écoles, où la circulation automobile est entièrement proscrite, est une mesure additionnelle pour agir en ce sens dans la périphérie immédiate d'une école ». Le Collectif Apaisement pour Sainte-Marie voyait dans la rue-école un moyen de « favoriser le transfert modal aux abords des établissements scolaires ».

Quant au Centre d'écologie urbaine de Montréal, il prônait pour sa part une pérennisation des rues-écoles en proposant un modèle pour « assurer la transition vers des rues à l'école permanentes ». Ce qui rejoint aussi la proposition de l'Association pour la mobilité sécuritaire de Montréal-Nord, Hoodstock et Parole d'excluEs qui demandaient la création de « rues-écoles permanentes, sans besoin de bénévoles, dans tous les arrondissements ».

La rue-école vient aussi répondre à des préoccupations de plusieurs parents ayant répondu au questionnaire en ligne et qui ont demandé à ce que la circulation aux abords des écoles soit limitée, voire interdite :

« Fermeture de certaines rues au trafic automobile, aménagement des débarcadères à plus de 50 m de l'école au lieu de laisser les autos arriver devant la porte de l'école et ainsi nuisant à la sécurité de l'ensemble des enfants ».

« Fermeture de rue à proximité des écoles, création de zones piétonnes dans un rayon de 300 mètres des écoles. Impossibilité pour les parents de se stationnement directement à proximité de l'école ».

¹⁹ Rappelons qu'une rue-école fait référence à une rue bordant une école et qui est fermée à la circulation automobile durant l'arrivée et le départ des enfants.

« Le plus de rue-école possibles ».

« Rue école à l'année et à 100 % du temps ».

« Rue piétonne autour de l'école le matin et le soir (aux heures des cloches) ».

« Fermer la rue à l'heure de l'arrivée et de départ des enfants ».

« Fermeture de rue et ajouter espace de jeu libre/vélo/trottinette ».

Bref, en plus de favoriser les déplacements actifs, les rues-écoles permettent aux enfants de socialiser dans des espaces permettant le jeu et l'exploration, tout en se déplaçant de manière plus autonome.

Il est à noter que d'autres initiatives sont aussi à même de permettre la mobilité autonome des enfants. Nous l'avons mentionné précédemment, pour que les enfants puissent être à même de se rendre à l'école de manière autonome, un certain nombre de préoccupations, des parents plus particulièrement, se doivent d'être adressées.

Le **plan de déplacement scolaire**, en plus d'être un excellent outil de diagnostic comme nous le rappelait Piétons Québec, permet d'informer les parents sur le cheminement à emprunter pour se rendre à l'école de manière sécuritaire, que ce soit à pied ou encore à vélo.

Il faut savoir que depuis 2005, Vélo Québec réalise ces plans de déplacement scolaire. Ce dernier « dresse la liste des obstacles aux déplacements à pied et à vélo sur le chemin de l'école et propose des mesures correctrices pour le rendre sécuritaire et agréable. Un rapport d'expertise recommandant l'emplacement de supports à vélo, en fonction des besoins de l'école, est également joint au plan ».²⁰

Malgré le fait que les plans de déplacements scolaires sont une source d'information importante, la consultation a permis de constater qu'ils sont très peu connus, notamment des directions d'écoles primaires et des brigadières et des brigadiers scolaires.

²⁰ Pour plus d'information concernant les plans de déplacement scolaire réalisés par Vélo-Québec, consulter la page de l'organisme à l'adresse suivante : <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/plan-de-deplacement-scolaire/>

En effet, parmi les directions d'écoles primaires ayant répondu au questionnaire, seulement 26,5 % d'entre elles ont indiqué avoir un plan de déplacement scolaire (soit 9 sur 34). Parmi les brigadières et brigadiers ayant répondu au questionnaire, seulement 20% ont indiqué que l'école desservie aurait, selon elles et eux, un plan de déplacement scolaire (soit 51 sur 254).

En somme, les opinions ont généralement convergé pour mettre en lumière le besoin d'avoir des interventions encore plus ciblées pour pouvoir aller encore plus loin dans la sécurisation des cheminements vers l'école. Les recommandations présentées dans cette section s'attachent précisément à ces préoccupations et proposent des mesures structurantes pour y répondre.

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 Montréal²¹;

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;

²¹ 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>

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 revise 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;
- 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.

« Merci de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière pour nos enfants ! Et de faire que tous les moyens de transport puissent cohabiter ». – Personne ayant répondu au questionnaire destiné aux parents sur Réalisons Montréal

La sécurisation du chemin de l'école passe aussi par la connaissance et la diffusion des bonnes pratiques. Le choix des aménagements a un impact sur les modes de transports privilégiés pour les déplacements entre la maison et l'école et plus particulièrement pour favoriser les déplacements actifs. Ces choix ont également une incidence sur la cohabitation entre les divers usagères et usagers de la route.

À ce jour, il n'existe pas de normes précises encadrant les mesures de sécurisations aux abords des écoles. La consultation a mis en lumière le besoin de mettre en place des mesures répondant aux réalités locales, dont les besoins et les enjeux diffèrent grandement.

De même, les personnes rencontrées dans le cadre de la consultation demandaient à ce que la Ville de Montréal fasse preuve d'une plus grande proactivité à cet égard et que des mesures puissent être considérées par-delà les demandes et au-delà du PSAÉ. D'ailleurs, le Comité de parents des écoles de Montréal demandait, dans son document soumis à la Commission, « d'inclure la sécurité aux abords des écoles et l'aménagement urbain nécessaire dans la planification de la construction d'une nouvelle école ou d'une annexe ».

La Commission estime qu'un outil disponible à l'ensemble des arrondissements montréalais permettrait de mettre en place les meilleures pratiques en matière de sécurisation.

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-applicables²², 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 enfants²³ 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;

²² 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_de_s_ecoles_et_des_terrains_de_jeu.

²³ 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_de_s_ecoles_et_des_terrains_de_jeu.

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;

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 Montréal, 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.

« La traversée de rues achalandées est difficile pour les jeunes enfants (exemples : ch. de la côte St Luc, chemin Queen Mary, boulevard Décarie) ». – Personne ayant répondu au questionnaire destiné aux parents sur Réalisons Montréal

« Personnellement je dois accompagner ma fille à l'école car le trajet n'est pas sécuritaire. Elle devrait traverser seule l'intersection Crémazie/Christophe Colomb et la nouvelle mode est de passer sur la rouge à vive allure. Les gens roulent comme des dingues, sont impatients, sur leurs cell en toute impunité. Et l'entrée sortie du AW représente un danger. Alors c'est triste qu'une enfant de 11 ans ne puisse pas être autonome dans ses déplacements. Je suis très en colère de cette situation ». - Personne ayant répondu au questionnaire destiné aux parents sur Réalisons Montréal

Nous l'avons relevé précédemment, les rues artérielles sont une source importante de préoccupations, et ce, d'autant plus qu'elles sont peu visées par les projets déposés dans le cadre du PSAÉ.

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).²⁴;

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 graves.²⁵;

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.

La consultation a mis en évidence le besoin d'intervenir rapidement dans certaines situations plus problématiques. Parmi les solutions à court terme, la mise en place de mesures temporaires ou transitoires s'avère être une option à envisager, d'autant plus que leurs effets, en matière d'apaisement de la circulation notamment, seraient sensiblement les mêmes que ceux des mesures permanentes.

²⁴ 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.

²⁵ 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 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.

« La Ville de Montréal devrait déterminer quelles sont les rues les plus utilisées pour le transport actif vers les écoles, et désigner ces rues comme des « itinéraires sûrs ». Les rues à itinéraire sûr comprendraient des trottoirs sécurisés, avec des pistes cyclables clairement marquées et protégées ». – Opinion écrite de Pour Nos Enfants / For Our Kids, Montréal

Nous l'avons souligné précédemment, « la démarche des plans de déplacement vise à identifier les obstacles aux déplacements actifs dans les quartiers autour des écoles et à proposer des pistes de solutions pour atténuer les obstacles et créer des milieux plus conviviaux pour les déplacements actifs »²⁶.

Ces plans sont réalisés en concertation avec des actrices et des acteurs clés du milieu, comme les directions d'écoles, les parents, les organismes communautaires, les services des arrondissements et le poste de police du quartier. Des questionnaires sont distribués et des analyses terrain sont effectuées pour recueillir un ensemble de données

²⁶ Pour plus d'information concernant les plans de déplacement scolaire réalisés par Vélo-Québec, consulter la page de l'organisme à l'adresse suivante : <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/plan-de-deplacement-scolaire/>

permettant d'avoir un portrait plus juste de la situation. Une cartographie des cheminements des élèves, entre la maison et l'école, est aussi réalisée pour avoir une idée plus précise des chemins empruntés. Cette méthodologie permet d'identifier ce qui est en place pour favoriser les déplacements actifs et ce qui devrait être fait pour corriger certaines situations.

À la suite de ce travail d'évaluation, une carte est réalisée. Cette carte identifie les mesures de sécurisation en place (présence de brigadières et brigadiers scolaires, feux piétons, passage piéton, sentier piéton, saillie de trottoir, intersection surélevée, etc.), le réseau cyclable, en plus des obstacles.

Les cartes produites lors de l'élaboration des plans de déplacement scolaire sont une source d'informations très utiles pour les parents qui gagneraient à être plus largement diffusées.

En effet, plusieurs parents ont manifesté le souhait d'avoir davantage d'information à ce sujet. La Commission estime que les plans de déplacement scolaire sont des outils essentiels pouvant être facilement intégrés aux plans d'action locaux d'urbanisme et de mobilité.

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.

« Restez à l'écoute des retours d'information de la communauté et adaptez les mesures de sécurité en fonction des évolutions des besoins et des circonstances locales ». – Personne ayant répondu au questionnaire destiné aux parents sur Réalisons Montréal

Au-delà du besoin d'information, la consultation a mis en évidence le besoin, pour les parents notamment, de pouvoir adresser leurs demandes et d'avoir un suivi adéquat. Comme le faisait remarquer une personne ayant répondu au questionnaire en ligne

destiné aux parents, « la sécurité des élèves et des piétons est une responsabilité collective qui nécessite la participation active de la communauté, des autorités locales, des écoles et des parents ». Les multiples personnes intervenant sur un dossier, selon leurs champs de compétences, ne facilitent pas la prise en charge des demandes.

C'est effectivement ce que le Comité sécurité des parents de l'école Sainte-Bibiane a mis en évidence lors de son intervention du 17 janvier 2024 en audiences publiques. Le Comité soulignait que malgré l'envoi d'un rapport faisant état des préoccupations des parents aux personnes élues de l'arrondissement en août 2023 et d'une rencontre avec celles-ci en novembre 2023, les parents du Comité avaient le sentiment de ne pas être entendus. Le Comité a aussi fait mention des délais trop longs et du manque de suivi de leur demande.

Ces préoccupations, exprimées aussi par d'autres parents, a amené la Commission à proposer une solution pour assurer une meilleure prise en charge et un meilleur suivi des demandes.

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.

« La mise en place d'un programme de rues-écoles [...] pourrait créer des environnements sécurisés pour les enfants montréalais.es. Les résultats positifs de telles initiatives devraient encourager leur mise en œuvre à l'échelle locale ». – Opinion écrite de l'Association pour la mobilité active Ahuntsic-Cartierville

Nous l'avons mentionné, la rue-école, comme mesure de sécurisation, d'apaisement de la circulation et comme dispositif favorisant les déplacements actifs, a été fort appréciée des personnes ayant pris part à la consultation.

La rue-école permet de créer un environnement à la fois sécuritaire, apaisé et convivial aux abords de l'école, en plus d'encourager la mobilité active et autonome des élèves. Comme le souligne le Centre d'écologie urbaine de Montréal, la rue-école contribue « à améliorer la sécurité dans le quartier tout en encourageant la tranquillité, le jeu libre, les déplacements actifs et les interactions sociales entre les différents membres de la communauté scolaire et du voisinage »²⁷.

Pour favoriser un déploiement à plus grande échelle, la Commission est d'avis que des balises sont nécessaires pour s'assurer de la pérennité des rues-écoles. En établissant un cadre pour la mise en œuvre, on s'assure ainsi que l'ensemble des parties prenantes est concerté et que les meilleures pratiques sont mises en œuvre. Les membres de la Commission estiment aussi que ce cadre aura le potentiel d'inspirer d'autres villes dans la mise en place de rues-écoles.

²⁷ Consulter la boîte à outils du projet *Changer les règles du jeu* initié par le Centre d'écologie urbaine de Montréal à l'adresse suivante : <https://www.changerlesreglesdujeu.ca/fr/rue-ecole>.

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.

« Intensifier les investissements dans les infrastructures piétonnes et cyclables accessibles, conviviales et sécuritaires pour l'ensemble de la population tout au long de l'année sur tout le territoire de l'agglomération de Montréal ». – Opinion écrite de la Direction régionale de santé publique de Montréal

« J'aimerais qu'il y ait des corridors de pistes cyclables autour de l'école ». – Personne ayant répondu au questionnaire destiné aux parents sur Réalisons Montréal

Comme le faisait remarquer l'organisme Pour Nos Enfants / For Our Kids, Montréal, « L'activité physique est une composante nécessaire à la santé de nos enfants et à leur capacité d'apprentissage. Les enfants font jusqu'à 45 minutes d'exercice rigoureux de plus s'ils se rendent à l'école à pied. Cela a un impact positif sur leur santé physique et mentale. Si les enfants ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils se rendent à l'école à pied ou à vélo, ils ne peuvent pas bénéficier de cet important déterminant de la santé ».

Pour favoriser les déplacements actifs, plusieurs personnes et organismes souhaitent que l'on mise sur le développement du réseau cyclable montréalais. Se composant de pistes et de bandes cyclables, saisonnières ou 4 saisons, le réseau de Montréal s'étend sur 1065 kilomètres²⁸. Plusieurs personnes, dont les parents, ont néanmoins souhaité un accès plus important au réseau cyclable et que les pistes soient sécuritaires :

« Création des pistes cyclables connectées (celles de mon arrondissement ne le sont pas toujours, et il y en a une qui arrête juste devant l'école de mes enfants, sans se poursuivre) ».

²⁸ Consulter la carte des pistes cyclables à l'adresse suivante : <https://montreal.ca/services/carte-des-pistes-cyclables>.

« Pistes cyclables sécuritaires et bien connectées les unes aux autres ».

« Améliorer la continuité des pistes cyclables (par ex, pour passer de la piste cyclable de Saint Dominique à la piste cyclable de Beaubien ouest, ou le morceau de piste manquant pour passer de Côte Sainte Catherine à l'avenue du Parc) ».

« Améliorer la qualité des revêtements des pistes cyclables, dont certaines sont indigentes et donc très dangereuses (par ex, boulevard de Maisonneuve ouest, Hutchison, Saint Dominique est limite correcte avec tous les trous qui ont été très mal rebouchés) ».

« Pistes cyclables protégées 4 saisons ».

« Supports à vélos près des écoles, pistes cyclables sécuritaires ».

Par-delà le développement du réseau, la Commission a aussi été sensibilisée au fait d'offrir et d'aménager des espaces pour entreposer les vélos ou les trottinettes des élèves, alors qu'elles et ils sont en classe. En effet, AMAAC insistait dans son mémoire sur l'importance de mettre à disposition « un espace sécurisé et accessible doit être prévu aux abords des écoles pour l'aménagement de supports pour les vélos, les trottinettes, etc. ».

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 %²⁹;

CONSIDÉRANT que Montréal se classe première au Canada en matière de déplacements actifs vers les écoles³⁰;

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

²⁹ 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>.

³⁰ Idem.

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.

2.3 Sensibilisation et éducation



« Des campagnes de sensibilisation aux alentours des écoles sont essentielles, les propres parents mettent en danger leurs enfants et celle des autres enfants ». – Personne ayant répondu au questionnaire destiné aux parents sur Réalisons Montréal

« Des programmes éducatifs et des campagnes de sensibilisation sont essentiels pour encourager les parents, les enseignant.es et les élèves à embrasser la mobilité active [...] ». – Opinion écrite de l'Association pour la mobilité active Ahuntsic-Cartierville

Un nombre important de personnes ayant pris part à la consultation estiment que de la sensibilisation sur la sécurité en zone scolaire doit être faite.

Des directions d'écoles primaires ayant rempli le questionnaire ont mentionné que malgré des efforts de sensibilisation déjà déployés, celle-ci demeure essentielle, particulièrement auprès des parents :

« Le danger est présent à tous les jours. Les comportements des adultes sont inadéquats malgré les activités de sensibilisation ».

« Des mesures de ralentissement ont contribué, mais il reste des comportements imprudents. La surveillance policière donne de bons effets aussi! »

« Le SPVM a envoyé des informations aux parents, et ils sont présents à certaines occasions, à continuer ».

« Radar vivant a eu un bel impact ».

« Nous aurions besoin de mesures fortes, au-delà de la sensibilisation et des rappels ordinaires, des personnes qui viennent régulièrement donner des contraventions aux contrevenants ».

Plusieurs brigadières et les brigadiers scolaires souhaitent que la sensibilisation s'adresse de manière plus ciblée à certains parents. Elles et ils sont aussi intéressés à prendre part plus activement aux activités de sensibilisation et ont souhaité que leur rôle soit aussi mieux connu des parents :

« Promouvoir au parent de faire [le] bon exemple à leurs enfants, ceux-ci ayant tendance à répliquer leurs actions sans justifications (traverser en rouge par exemple) ».

« Leurs demander de suivre le « chemin des brigadiers » pour se rendre à l'école puisque certains empruntent un chemin différent plus d'une fois par jour ».

« Une séance d'information de la sécurité aux abords de l'école, donnée aux parents lors des réunions scolaires. Les parents doivent être sensibilisés ».

« Envoyer une lettre aux parents pour leur expliquer le rôle du brigadier scolaire ».

« Déjà leur expliquer notre rôle, Certains parents ont très peu de considération pour notre travail. Heureusement, ils sont peu nombreux ».

« Insister d'utiliser les passages piétonniers pour traverser la rue et insister pour que les parents respectent aussi les consignes du brigadier. Les parents doivent collaborer avec le brigadier ».

« La présence de la brigadière pour la première réunion de parents à la rentrée ».

Les brigadières et brigadiers scolaires proposent aussi des pistes pour la sensibilisation des élèves :

« Permettre une rencontre annuelle entre le brigadier et les élèves ».

« Une séance d'information de la sécurité, donnée aux élèves, par le SPVM dans les classes ».

« Rencontre avec police ou vidéo expliquant le renforcement du code de la route. Parents-enfants ».

« Création d'une escouade de prévention formée par les brigadiers et la police, afin de créer des activités scolaires ».

« Un agent de police ou un brigadier scolaire pourrait faire une petite conférence pour leur faire comprendre l'importance du rôle du brigadier scolaire ».

« Présentation du rôle de brigadier/brigadière en classe avec description des règles élémentaires de sécurité. Quiz ludique par la suite ».

« Récompenses, certificat, macaron, brassard, réflecteur. Des cahiers d'exercices sur la sécurité routière. Un jeu interactif. Un questionnaire en ligne. Classes en marche d'observation dans le quartier. Identification des panneaux ».

Les activités de sensibilisation et de prévention sont une composante essentielle de la sécurisation puisqu'elles peuvent avoir un impact sur le comportement des automobilistes. La Commission estime qu'elles doivent se poursuivre et encourage les écoles et les postes de quartier à maintenir et renforcer leur collaboration à cet égard.

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;

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.

« Le programme Bienvélo et les ateliers de vélo communautaires permettent aux nouveaux arrivants de prendre rapidement contact avec le transport actif ». – Opinion écrite de l'Association pour la mobilité sécuritaire de Montréal-Nord, Hoodstock et Parole d'excluEs

Les programmes d'éducation cyclistes ont fait leurs preuves et permettent l'acquisition de compétences au moyen d'apprentissages à la fois théoriques et pratiques, en plus de constituer une bonne occasion de s'approprier des notions de sécurité routière.

De plus, la pratique dans un milieu fermé et sécuritaire favorise le développement des habiletés et permet de se familiariser avec les diverses manœuvres.

La Commission est convaincue que ce type d'initiative a le potentiel de faire une différence et de favoriser le transfert modal vers les modes de transport actifs comme le vélo.

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.

Pour favoriser la mobilité active, il faut s'attacher à la mobilité autonome des enfants en développant leurs compétences. L'acquisition de compétences a un impact significatif sur le sentiment de sécurité, des parents aussi bien que des enfants.

Dans le cadre de la consultation, Vélo Québec recommandait de « soutenir l'éducation des jeunes générations à la mobilité active » et le Collectif Apaisement pour Sainte-Marie privilégiait, quant à lui, le soutien financier de « tout programme visant l'apprentissage sécuritaire des déplacements à vélo ».

Si à l'échelle des écoles des initiatives sont parfois réalisées dans le cadre des cours d'éducation physique pour faire la promotion des déplacements actifs, la Commission est d'avis que les programmes d'éducation primaire, déployés à l'échelle du Québec, sont des véhicules idéaux pour offrir aux élèves une formation en matière d'éducation cycliste et développer leurs habiletés et compétences à cet égard.

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.

2.4 Règlementation et encadrements



« La Ville de Montréal doit faire davantage pression sur les conducteurs pour qu'ils améliorent leur conduite et mettent l'accent sur leur sens des responsabilités. Cela pourrait passer par un renforcement du nombre de policiers chargés de faire respecter le code de la route et par une augmentation des sanctions financières, notamment aux abords des zones scolaires ». – Opinion écrite de Pour Nos Enfants / For Our Kids, Montréal

Il existe une corrélation directe entre la vitesse et le risque de blessures et de décès chez les enfants, piétons ou cyclistes. Plus la vitesse est élevée, plus le risque augmente.

La vitesse sur le chemin de l'école représente une source de préoccupations importante, aussi bien pour une grande majorité de personnes, dont les brigadières et brigadiers scolaires, que d'organismes qui ont pris part à la consultation.

Les directions d'écoles primaires qui ont rempli le questionnaire l'ont relevé :

« Les voitures roulent trop vite et il manque de la surveillance policière ».

« Vitesse des voitures. Notre emplacement est particulier et les feux de circulation ne sont pas ajustés pour les heures de pointe de sorte que les parents deviennent impatients ».

« La rue Notre-Dame est très passante. La zone de vitesse est rarement respectée ».

« Des parents passent sur les feux des autobus scolaires et ne respectent pas la limite de vitesse ».

Plusieurs parents ont également exhorté la Ville à diminuer la vitesse aux abords des écoles. L'Association pour la mobilité sécuritaire de Montréal-Nord, Hoodstock et Parole d'excluEs insistaient, pour leur part, sur le fait que « la limite de 30 km/h doit s'appliquer sur le trajet et doit être accompagnée d'aménagements qui induisent cette vitesse ».

Au moment où la Commission tenait sa consultation, le gouvernement du Québec tenait des audiences publiques autour du projet de loi n° 48 proposant des modifications en lien avec la sécurité routière.

L'adoption du projet de loi n° 48 en avril dernier³¹ apporte des modifications au Code de la sécurité routière afin d'abaisser la limite de vitesse dans toutes les zones scolaires à 30 km/h. Les municipalités auront ainsi plus de latitude dans la fixation des limites de vitesse pour sécuriser les cheminements des élèves.

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 plus³²;

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;

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 cycliste³³;

³¹ Il est à noter que la Commission a adopté ses recommandations le 20 mars 2024, avant l'adoption du projet de loi n° 48.

³² 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.Bll.DocumentGenerique_196161&process=Default&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRKYwPCjWrKwg+vlv9rjij7p3xLGTZDmLVSmJLoqe/vG7/YWZZ.

³³ 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>.

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.

Dans le cadre de la consultation, plusieurs personnes ont souhaité un plus grand contrôle et une plus grande présence policière aux abords des écoles, et ce, afin de faire respecter la signalisation et les limites de vitesse en zone scolaire. Plusieurs ont aussi souhaité des sanctions plus sévères pour agir sur les comportements des automobilistes.

Le comportement des automobilistes et la vitesse ont effectivement été identifiés comme une source de préoccupation importante, notamment pour les parents et les brigadières et brigadiers scolaires.

Lorsque nous avons demandé aux parents qu'elles étaient leurs préoccupations concernant l'environnement scolaire, ces réponses sont revenues souvent dans le questionnaire en ligne :

« Les véhicules roulent vite et souvent je vois des véhicules freiner fort et au dernier moment quand des élèves traversent ».

« Le fait qu'il y ait énormément de véhicules qui circulent autour de l'école et que les lumières ne soient pas suffisamment respectées par leurs conducteurs ».

« Il y a beaucoup d'interblocage aux intersections, de voitures qui passent au rouge. Nous avons souvent des frayeurs... ».

« Quand je passe à ce coin j'ai toujours un mauvais moment. Je vois plein de manœuvres illégales des conducteurs qui veulent passer. Les conducteurs de ce quartier ne respectent pas beaucoup la signalisation et les règles de la conduite automobile ».

« J'ai vu régulièrement dans mon quartier les cyclistes et les autos ne respectent pas le sens de la rue, arrêt et feux ».

« Certains parents pressés tentent de s'imposer et s'impatientent auprès des brigadiers car ils sont pressés ».

Les brigadières et brigadiers scolaires s'inquiètent particulièrement des écarts de conduites des automobilistes :

« Quand ils sont pressés, ils en oublient la vitesse dépasse la limite permise. Ils sont téméraires dans leur conduite ».

« The drivers are in a rush and also the pedestrians that nobody really looks seriously at the rules or lights in that matter. The brigadiers try to protect the children and remind them continuously their security. But we need to be heard and make changes ».

« Les automobilistes qui descendent Côte-des-Neiges pour prendre Dr Penfield accélèrent beaucoup et ne prennent pas en considération les piétons au bord du trottoir. La vitesse des voitures fait peur des fois ».

« Parfois il y a des conducteurs qui ne respectent pas les signalisations ».

« Il y a beaucoup d'automobilistes impatients. Souvent j'ai mon stop dans les airs et les voitures passent quand même ».

Les radars photo ou appareils de contrôle automatisés (ACA) ont été mentionnés comme piste de solution pour réguler les conduites des automobilistes aux abords des écoles :

« Des photo-radars, car je trouve qu'il y a beaucoup d'automobilistes impatients ».

« Radar automatique dont la présence serait signalée pour sanctionner les conducteurs qui ne respectent pas les limites de vitesse ».

« Radars photos pour le respect des limites de vitesse et des arrêts obligatoires ».

« Installation de caméras de surveillance aux endroits stratégiques pour dissuader les comportements dangereux et faciliter la surveillance des abords des écoles ».

Dans son mémoire présenté lors des consultations particulières et des auditions publiques en lien avec le projet de loi n° 48, la Ville de Montréal soulignait que les appareils de contrôle automatisés (ACA) sont « un outil essentiel au cœur des stratégies de sécurité routière ». La Ville insistait aussi sur le fait que ces appareils sont « efficaces lorsqu'ils sont installés et opérés aux bons endroits ».³⁴

La Commission est d'avis que ces appareils ont le potentiel d'offrir un dispositif de surveillance efficient et qu'ils gagneraient à être déployés à grande échelle sur le territoire de l'agglomération de Montréal, en fonction des objectifs d'intervention en matière de sécurité routière et d'analyses préliminaires.

CONSIDÉRANT que 96 % des conductrices et conducteurs à Montréal ne respectent pas la limite de vitesse en zone scolaire.³⁵;

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;

³⁴ Consulter le mémoire de la Ville de Montréal à l'adresse suivante :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PRT_VDM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEMOIRE_VILLE_MONTR%20PL-48.PDF.

³⁵ 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 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;

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.

Afin de pouvoir « améliorer la répartition spatiale des brigadiers scolaires sur le territoire de la Ville de Montréal à partir d'une méthodologie améliorée »³⁶, la Ville de Montréal a financé un projet de recherche sur le sujet. Le projet BADGE, Brigadier scolaire adulte : environnement routier, répartition géographique et sécurité routière près des écoles, a démarré en 2019 et est réalisé sous la gouverne du Laboratoire Piétons et eSpace urbains

³⁶ Consulter le site web du projet BADGE à l'adresse suivante : <http://www.laps.uqs.inrs.ca/projet/badge-brigadier-scolaire-adulte-environnement-routier-repartition-geographique-et-securite-routiere-pres-des-ecoles/>.

(LAPS) dirigé par Marie-Soleil Cloutier, professeure à l'équipe l'Institut national de la recherche scientifique (INRS).

Le projet a permis de faire une analyse ciblée de traverses scolaires afin d'identifier le niveau de risque qu'elles représentent et de revoir les besoins en brigadières et brigadiers scolaires en s'appuyant sur la nouvelle méthodologie développée.

Le document de consultation faisait état des conclusions du projet qui se présentent ainsi :

- Environ la moitié du réseau routier a été classé à faible risque (45 %), ce qui est conséquent avec les 9 % de brigadières et brigadiers en place dans ces zones;
- L'indice de risque moyen regroupe la plus grande proportion du réseau routier (54 %) et des brigadières et brigadiers sur le terrain (88 %);
- L'indice de risque élevé représente une faible proportion du réseau routier (1 %) et de brigadières et brigadiers (3 %).

La Commission est d'avis que les résultats de cette recherche et l'outil méthodologique développé par cette équipe experte seront à même d'améliorer la répartition et le positionnement stratégiques des brigadières et brigadiers scolaires, une fois les données actualisées.

Cet outil vient également répondre au besoin qui a été exprimé lors de la consultation, à savoir de positionner des brigadières et des brigadiers scolaires sur des traverses représentant un risque plus important.

La Commission estime qu'une meilleure répartition des effectifs sera le gage d'une plus grande sécurisation des traverses scolaires.

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 BADGE³⁷, 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.

³⁷ 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/>.

CONCLUSION

Au terme de cette consultation, la Commission a été en mesure de formuler un ensemble de propositions pour mieux outiller la Ville dans la poursuite de la sécurisation du chemin de l'école. Les mesures proposées ont le potentiel de faire une réelle différence pour favoriser les déplacements actifs, autonomes et sécuritaires des élèves de Montréal.

La Commission sur le transport et les travaux publics remercie sincèrement toutes les personnes-ressources de la Ville de Montréal qui l'ont soutenue dans la réalisation de ce mandat et dont les noms sont présentés en annexe. Elle tient également à saluer le travail du personnel de la Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidente du Service du greffe qui a coordonné cette consultation, de même que les équipes de l'hôtel de ville en soutien.

La Commission remercie également les citoyennes et les citoyens, de même que les représentantes et représentants d'organismes qui lui ont présenté une opinion lors de cette consultation. Les propositions soumises ont grandement inspiré les membres de la Commission dans la formulation des recommandations.

Les membres de la Commission souhaitent profiter de l'occasion pour remercier leurs collègues commissaires qui ont pris part à la consultation et qui ont siégé à la Commission sur le transport et les travaux publics jusqu'en février 2024. Il s'agit de Younes Boukala et de Peter McQueen.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), le présent rapport peut être consulté sur la page internet des commissions permanentes : ville.montreal.qc.ca/cheminecole, de même qu'à la Division du soutien aux commissions permanentes, aux conseils consultatifs et au Bureau de la présidence du conseil du Service du greffe.

ANNEXE 1 : Résolution du comité exécutif



Extrait authentique du procès-verbal d'une séance du comité exécutif

Séance ordinaire du mercredi 15 mars 2023

Résolution: CE23 0406

Il est

RÉSOLU :

de prendre acte de la réponse transmise par le greffier adjoint de la Ville, le 31 janvier 2023, sur la recevabilité du projet de pétition « Mieux sécuriser les abords des écoles primaires à Montréal », conformément à l'article 9 de l'annexe B du « Règlement sur la Charte montréalaise des droits et responsabilités et sur le droit d'initiative (05-056) ».

Adopté à l'unanimité.

60.001 1233599001
/ab

Benoit DORAIS

Emmanuel TANI-MOORE

Vice-président du comité exécutif

Greffier de la Ville

(certifié conforme)

Emmanuel TANI-MOORE

Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 17 mars 2023

ANNEXE 2 : Résolution du conseil municipal



CODIFICATION INTÉGRANT LES AMENDEMENTS QUI ONT ÉTÉ APPORTÉS LORS DES DÉLIBÉRATIONS ENTOURANT L'ADOPTION DE LA RÉOLUTION CM23 0971

ASSEMBLÉE ORDINAIRE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 21 AOÛT 2023

MOTION DE L'OPPOSITION OFFICIELLE POUR SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DES ÉCOLES SITUÉES SUR LE TERRITOIRE MONTRÉALAIS

Attendu qu'en septembre 2016, la Ville de Montréal a dévoilé sa stratégie « Vision Zéro », qui vise à réduire à zéro le nombre de décès et blessés graves sur ses routes d'ici 2040, et que l'administration Plante a présenté deux plans d'action;

Attendu que le nombre de piétons et cyclistes grièvement blessés ainsi que le nombre de piétons et cyclistes décédés dans le cadre d'une collision entre 2018 à 2022 s'élèvent respectivement à 427 et 101, selon les rapports annuels du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM);

Attendu que 71 % des conducteurs québécois dépassent les limites de vitesse près des écoles et des parcs, selon un rapport de l'Association des directeurs de police du Québec dévoilé en juin 2023;

Attendu que la vitesse excessive représente environ 40 % de toutes les infractions observées en zones scolaires, selon les données du SPVM;

Attendu que la voirie identifiée de type « artérielle » sous le *Règlement identifiant les réseaux de voirie artérielle et locale* (02-003), qui relève de la ville-centre, présente généralement un niveau de dangerosité plus élevé que la voirie « locale »;

Attendu que le réaménagement de la voirie « artérielle » s'avère généralement plus coûteux;

Attendu que lors d'une séance extraordinaire de son conseil d'administration le 14 mars 2023, le Comité de parents des écoles de Montréal a adopté 12 demandes à la Ville de Montréal en lien avec leurs revendications en termes de sécurité des déplacements et de sécurité routière aux abords des écoles;

Attendu que, parmi les demandes du Comité de parents des écoles de Montréal, on compte celles « d'assurer la sécurité aux abords de TOUTES les écoles du territoire », « la création de nouvelles traverses », « d'avoir des interventions policières plus fréquentes autour des écoles » et « d'établir une collaboration entre le Ministère des transports [du] Québec, le Service de police de la Ville de Montréal, le Centre de services scolaire de Montréal, les écoles et leur conseil d'établissement afin

de planifier des mesures de sécurité supplémentaires lorsque des travaux majeurs peuvent affecter la circulation aux abords des écoles »;

Attendu qu'en octobre 2018, la Commission scolaire de Montréal (CSDM) – désormais nommée Centre de services scolaire de Montréal – a lancé une pétition pour l'ajout de brigadiers, dont le nombre n'avait pas augmenté depuis 15 ans, et que depuis 2001, l'ajout de toute traverse scolaire mène automatiquement à la disparition d'une autre;

Attendu que 22 projets de construction d'établissements d'enseignement primaire et secondaires sont actuellement autorisés dans la région administrative de Montréal, selon le Ministère de l'Éducation, ce qui augmente le nombre de brigadiers scolaires nécessaires;

Attendu qu'en août 2018, le conseil municipal a adopté une motion présentée par Ensemble Montréal pour revoir les pratiques entourant les brigadiers scolaires à Montréal, dans laquelle il était notamment demandé que la Commission de la sécurité publique (CSP) tienne une séance publique sur l'amélioration des pratiques relatives à la sécurisation des déplacements entre la maison et l'école;

Attendu que, dans son mémoire présenté lors de cette consultation, la CSDM évaluait qu'une hausse de 22 % du nombre de brigadiers était souhaitable sur son territoire;

Attendu que la Ville de Montréal a lancé le Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAE) en 2020 et que les projets réalisés dans le cadre du programme ont permis de sécuriser 92 écoles, touchant ainsi plus de 56 000 élèves;

Attendu que, à partir du 10 octobre 2023, la Commission sur les transports et les travaux publics de la Ville de Montréal tiendra une consultation publique portant sur la sécurité routière aux abords des écoles;

Il est proposé par Mme Alba Zuniga Ramos

appuyé par M. Abdelhaq Sari

Et résolu :

Bonification du programme de sécurisation aux abords des écoles

que, dans le cadre de la consultation prévue au mois d'octobre par la Commission sur les transports et les travaux publics, les commissaires évaluent des modifications aux critères de planification des aménagements aux abords des écoles situées sur le réseau artériel afin de prioriser leur réfection en fonction des intersections à proximité desquelles il y a eu un plus grand nombre de collisions;

que, lors de sa planification des travaux sur des voies publiques, la Ville de Montréal et les arrondissements poursuivent leur collaboration avec les comités de parents, les centres de services scolaires, les écoles ainsi que leur direction et les conseils d'établissement, le SPVM et le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, afin d'analyser et de planifier les mesures de

sécurisation aux abords des écoles;

que le conseil municipal reconnaisse que la sécurisation du réseau routier, notamment aux abords des écoles, passe d'abord et avant tout par un repartage de l'espace public qui priorise la sécurité sur la fluidité, et qu'il supporte sans réserve tous les projets qui seront basés sur ce principe.

Bonification du service des traverses scolaires offert par le SPVM

que, dans le cadre de la consultation prévue au mois d'octobre par la Commission sur les transports et les travaux publics, les commissaires évaluent les améliorations possibles par le SPVM pour sécuriser davantage les abords des écoles, dont l'augmentation du nombre de traverses scolaires sécurisées par des brigadiers, les effectifs policiers aux abords des écoles, et ses communications avec l'ensemble des partenaires sur ses initiatives de sécurisation; tel que demandé par les comités de parents, afin de répondre aux demandes de chaque école sur le territoire montréalais;

Adopté à l'unanimité.

65.02

ANNEXE 3 : Liste des personnes-ressources

Représentantes et représentants de la Ville de Montréal

Louis-Henri Bourque, directeur – planification et mise en valeur du territoire, Service de l’urbanisme et de la mobilité

Floriane Vayssière, cheffe de division – planification des réseaux et programmation des aménagements, Service de l’urbanisme et de la mobilité

Thomas Bissuel-Roy, chef d’équipe – planification des réseaux et programmation des aménagements, Service de l’urbanisme et de la mobilité

Philippe Desrosiers, conseiller en aménagement – planification des réseaux et programmation des aménagements, Service de l’urbanisme et de la mobilité

Safia Ait Abdelkoui, conseillère en aménagement – planification des réseaux et programmation des aménagements, Service de l’urbanisme et de la mobilité

Irena Nedeva, conseillère en planification – stratégies de mobilité durable, Service de l’urbanisme et de la mobilité

Michel Lebrun, commandant et chef de la section de la sécurité routière, Service de police de la Ville de Montréal

Marc-André Dorion, inspecteur, chef de la division des patrouilles spécialisées et de la sécurité routière, Service de police de la Ville de Montréal

Karine Naja-Ajam, cheffe de section, mandataire dossier brigadier, Service de police de la Ville de Montréal

ANNEXE 4 : Liste des intervenantes et intervenants

Intervenantes et intervenants à l'assemblée publique du 16 janvier 2024

Christopher McCray et Carl St-Denis, Collectif : Apaisement pour Sainte-Marie

Jaclyn Jacobsen, For Our Kids / Pour Nos Enfants

Intervenantes et intervenants à l'assemblée publique du 17 janvier 2024

Mikael St-Pierre, Sonia Daly et Manuel Moreau, Centre d'écologie urbaine de Montréal

Sandrine Cabana-Degani, Piétons Québec

Maude Laliberté, Elisabeth Plante et Philip Oneson, Association pour la mobilité active
Ahuntsic-Cartierville

Violaine Campo, Kilélka Coulibaly et Ulrich Habay, Comité de parents des écoles de
Montréal

Magali Bebronne, Vélo Québec

Jo-Ann Hamon Bourget, Olivier Douville, Véronique Dauphinais et Amal Bouhara, Comité
sécurité de l'école Sainte-Bibiane

Intervenantes et intervenants à l'assemblée publique du 29 janvier 2024

Jean-François Gagné, Nomez Najac et Yakout Choukrad, Association pour la mobilité
sécuritaire de Montréal-Nord, Hoodstock et Paroles d'excluEs

ANNEXE 5 : Liste des personnes et des organismes ayant déposé une opinion écrite ou orale, sans présentation

- Christina Snow
- Direction régionale de santé publique de Montréal (DRSP)
- Ville de Côte Saint-Luc

ANNEXE 6 : Recommandations

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 :

- b. ayant un budget de fonctionnement ajouté au PSAÉ;
- c. sécurisant les déplacements des élèves, au-delà des abords immédiats des écoles, c'est-à-dire le chemin de la maison à l'école;
- d. 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;
- e. 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;
- f. permettant la soumission de projets provenant de plus d'un arrondissement;
- g. 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;
- h. validant l'efficacité des mesures de sécurisation mise en place.

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.

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.

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.

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.

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.

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

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Montréal 

Montréal.ca