

RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF AU RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE SUR LE TRANSPORT ET LES TRAVAUX PUBLICS, INTITULÉ LE CHEMIN DE L'ÉCOLE : SÉCURISATION ET DÉPLACEMENTS ACTIFS RAPPORT ET RECOMMANDATIONS

La Commission permanente sur le transport et les travaux publics a initié des travaux visant à étudier la sécurisation et les déplacements actifs sur le chemin de l'école. Le document intitulé [Le chemin de l'école: sécurisation et déplacements actifs: rapport et recommandations](#), déposé à la conclusion de ces travaux, a été déposé à la séance du conseil municipal du 17 juin 2024 et du conseil d'agglomération du 20 juin 2024.

Le comité exécutif remercie les membres de la Commission permanente sur le transport et les travaux publics ainsi que les personnes entendues dans le cadre de ses travaux, pour la qualité de ce rapport et pour la pertinence des recommandations qui en découlent.

Dans les pages suivantes, le comité exécutif apporte une réponse à chacune des quatorze (14) recommandations émises par la Commission.

Des aménagements sécuritaires, apaisés et conviviaux favorisant les déplacements actifs.....	2
Recommandation 1.....	2
Recommandation 2.....	4
Recommandation 3.....	5
Recommandation 4.....	5
Recommandation 5.....	5
Recommandation 6.....	6
Recommandation 7.....	6
Recommandation 8.....	7
Sensibilisation et éducation.....	7
Recommandation 9.....	7
Recommandation 10.....	8
Règlementation et encadrements.....	8

Recommandation 11	8
Recommandation 12.....	9
Recommandation 13.....	9
Recommandation 14.....	10

Des aménagements sécuritaires, apaisés et conviviaux favorisant les déplacements actifs

Recommandation 1

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

1. ayant un budget de fonctionnement ajouté au PSAÉ ;
2. sécurisant les déplacements des élèves, au-delà des abords immédiats des écoles, c'est-à-dire le chemin de la maison à l'école ;
3. 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 ;
4. 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 ;
5. permettant la soumission de projets provenant de plus d'un arrondissement ;
6. 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 ;
7. validant l'efficacité des mesures de sécurisation mise en place.

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires :

Le comité exécutif est en accord avec l'esprit de la recommandation et informe la Commission que :

1. La Ville poursuit ces initiatives dans les limites des budgets qui y sont alloués. En 2024, elle a lancé une étude d'élaboration de concepts d'aménagement dans certains arrondissements grâce à un budget de fonctionnement ponctuel. En 2025, un budget renouvelé nous permet de poursuivre une démarche similaire pour sécuriser les abords des écoles, en élargissant l'analyse au-delà du périmètre immédiat des établissements.
2. La Ville a révisé le cadre de référence du PSAÉ afin d'élargir le périmètre d'intervention pour sécuriser les déplacements actifs vers les écoles. Ces modifications ont pour but de permettre des interventions au-delà des abords immédiats des écoles. Les demandes soumises par les arrondissements n'ont plus à se limiter aux abords immédiats des écoles ; une intervention visant à sécuriser le chemin des élèves vers l'école peut dorénavant être déposée.
3. Depuis 2023, la Ville peut limiter le nombre de projets par arrondissement pour assurer une meilleure équité. Les projets provenant d'arrondissements ayant été moins favorisés par ce programme dans le passé seront priorisés, à condition qu'ils respectent les exigences du programme. L'équité sera également prise en compte en considérant des paramètres tels que la taille de la population et le nombre d'écoles par arrondissement. La Ville souhaite prioriser les projets situés dans des secteurs sensibles, comme les quartiers inclusifs et résilients (QIR), qui cumulent plusieurs types de vulnérabilité (sociale, économique, environnementale, sécurité).
4. L'élargissement du périmètre d'intervention est désormais pris en compte dans le cadre de référence. Quant aux rues artérielles, bien que le programme soit ouvert au financement de projets sur le réseau local et artériel, les projets sur le réseau artériel sont privilégiés de façon globale compte tenu des enjeux de sécurité généralement plus importants. Les projets de mobilité active sont de compétence d'agglomération, ce qui en complique l'intégration au programme. La Ville envisage de modifier la planification de ces interventions pour en simplifier le financement et faciliter leur implantation près des écoles.
5. Le programme permet ce type de projet, mais en raison de la complexité et de la coordination nécessaire, ces initiatives émanent rarement des arrondissements. À cet effet, le comité exécutif mandate le Service de l'urbanisme et de la mobilité afin d'analyser la faisabilité d'une coordination centrale pour l'implantation de ce type d'interventions.
6. Les projets de sécurisation aux abords d'écoles ne cheminent pas exclusivement par le PSAÉ. Dans la planification des grands projets, notamment les projets de réaménagement de rues ou de pistes cyclables, une attention particulière est portée à la sécurisation des abords des écoles. Plusieurs initiatives sont également menées par les arrondissements pour sécuriser des abords d'écoles principalement sur le réseau local sans nécessairement avoir recours au PSAÉ.

7. À travers le Plan d'action Vision Zéro 2025-2027, la Ville propose de réaliser un diagnostic des problématiques de sécurité routière sur le réseau artériel de l'agglomération pour cibler les sites d'intervention prioritaires (action 1 - Réaliser un Plan d'intervention de sécurité routière pour le réseau artériel). Elle prévoit également des ressources pour réaliser les interventions de sécurisation sur le réseau artériel (action 2 - Accélérer le déploiement de mesures de sécurisation sur les artères et les collectrices).

La Ville travaille sur l'identification et la priorisation d'interventions en tenant compte de la proximité avec les écoles. Dans un premier temps, des projets temporaires et transitoires seront réalisés dans des endroits nécessitant une intervention rapide. Ensuite, des projets permanents pourront être envisagés.

Le Plan d'action Vision Zéro 2025-2027 prévoit également des ressources pour identifier les trajets les plus fréquentés reliant les lieux de résidence des élèves aux écoles et cibler les problématiques de sécurité (action 7 - Identifier les parcours prioritaires pour sécuriser le chemin vers l'école). La Ville a déjà amorcé un travail de collaboration avec des chercheurs de Polytechnique pour développer un outil d'analyse multicritère d'aide à la décision pour identifier les endroits qui représentent les plus grands risques pour les jeunes et les usagers vulnérables.

La Ville souhaite réaliser l'évaluation et le monitoring des projets comme indiqué à l'action 6 du Plan d'action Vision Zéro 2025-2027 récemment adopté par le conseil municipal. De plus, l'action 30 de l'axe 4 propose d'avoir recours à l'intelligence artificielle afin d'évaluer si les interventions ont permis d'améliorer la sécurité des usagers ou si des correctifs sont nécessaires.

Depuis sa création, le PSAÉ a permis de sécuriser les abords de 119 écoles, 4 garderies et 3 parcs, répartis dans 16 arrondissements.

Recommandation 2

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.

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires : La Ville collabore avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) afin d'actualiser le guide « Redécouvrir le chemin de l'école » à la suite des modifications exigées par le projet de loi 48. Conformément aux résultats de ces travaux, la Ville produira une fiche qui sera intégrée au Répertoire des pratiques d'aménagement de la rue.

Recommandation 3

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.

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires : Compte tenu des enjeux de sécurité généralement plus importants sur le réseau artériel, les interventions visant ce réseau sont déjà privilégiées, bien que le programme permette le financement tant sur le réseau local qu'artériel.

Le comité exécutif informe par ailleurs les membres de la Commission que le Plan d'action Vision Zéro 2025-2027 propose de réaliser un diagnostic des problématiques de sécurité routière sur le réseau artériel de l'agglomération pour cibler les sites d'intervention prioritaires comme mentionné dans la réponse à la recommandation 1.6. À la suite de ces travaux, le cadre de référence pourrait être modifié afin de préciser que les projets sur le réseau artériel seront priorités.

Recommandation 4

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.

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires : La Ville prévoit de réaliser des aménagements transitoires ou temporaires à certaines intersections, notamment autour des générateurs de déplacement comme les corridors scolaires, afin d'intervenir rapidement avant de mettre en place des aménagements permanents. Certains de ces aménagements seront réalisés dès 2025.

Recommandation 5

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.

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires : Dans le cadre du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 (PUM) de la Ville de Montréal, les arrondissements sont responsables de se doter de Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM). Ces PLUM peuvent inclure diverses actions liées à la mobilité, visant à améliorer la sécurité et l'accessibilité aux ressources quotidiennes, telles que les écoles et les bibliothèques. Parmi ces actions, figure la collaboration à l'élaboration de plans de déplacements scolaires (PDS).

Pour soutenir les arrondissements, le Plan d'action Vision Zéro 2025-2027 propose d'identifier les parcours prioritaires pour sécuriser le chemin vers l'école. Cette approche, complémentaire aux plans de déplacements scolaires, est réalisée à l'échelle de la Ville plutôt qu'individuellement pour chaque école. Elle permettra d'identifier les projets de sécurisation du chemin vers l'école à réaliser en priorité. En collaboration avec le Service de police de la Ville Montréal (SPVM), cette démarche contribuera également à la mise à jour des corridors scolaires, déterminant ainsi la répartition des brigadiers scolaires sur le territoire.

Recommandation 6

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.

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires : Le comité exécutif mandate le Service de l'urbanisme et de la mobilité afin d'évaluer la faisabilité de cette recommandation, et rappelle aux membres de la Commission que le carrefour mobilité du SUM assure déjà la prise en charge de toutes les demandes provenant des arrondissements.

Recommandation 7

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

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires : Le comité exécutif est en accord avec cette recommandation et informe les membres de la Commission que la Ville réfléchit actuellement à une proposition d'encadrement du concept de rues-écoles, dont la définition est en cours d'élaboration afin d'en préciser les paramètres et les implications.

Recommandation 8

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.

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires : La Ville a déjà identifié, dans son Plan vélo, les grands générateurs de déplacements que sont les écoles. Conséquemment, plusieurs liens cyclables sont proposés afin de permettre l'aménagement d'itinéraires confortables et sécuritaires pour les élèves du primaire et du secondaire. La révision du Plan vélo devra s'arrimer avec les intentions fixées ou les actions inscrites dans les plans d'action locaux d'urbanisme et de mobilité en matière de transport actif.

Sensibilisation et éducation

Recommandation 9

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.

Service responsable : Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)

Commentaires : Les agents sociocommunautaires des postes de quartier (PDQ) participent aux opérations « rentrées scolaires » et collaborent avec les intervenants scolaires tout au long de l'année. De plus, un membre de l'équipe de gestion des PDQ assure quotidiennement le lien avec les administrations scolaires pour gérer les problématiques et les enjeux. Les agents de quartier en sécurité routière (AQSR) sont présents sur le terrain, aux abords des écoles et des traverses scolaires, pour veiller à la conformité et effectuer une évaluation annuelle des brigadiers, ainsi qu'une évaluation des traverses tous les deux ans.

Recommandation 10

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.

Service responsable : Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports (SGPMRS)

Commentaires : Le comité exécutif informe les membres de la Commission que la formation Cyclistes avertis est offerte par Vélo Québec dans plus d'une centaine de classes montréalaises par année. Le projet de formation Ça marche! vers des déplacements à pied sécuritaires au Québec est offert par Piétons Québec dans une dizaine de classes montréalaises depuis le printemps 2024. Afin d'offrir ce type de programme au plus grand nombre d'enfants et de desservir les secteurs à forte vulnérabilité socioéconomique de la Ville, Montréal offrira un soutien financier à Vélo Québec et à Piétons Québec, comme inscrit dans le Plan d'action Vision Zéro 2025-2027 (action 25).

Le comité exécutif encourage par ailleurs les arrondissements à mettre en place ou soutenir des initiatives d'éducation cycliste afin de favoriser le développement de compétences chez les élèves et leur famille, comme le font déjà certains arrondissements (camps de jour).

Règlementation et encadrements

Recommandation 11

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.

Service responsable : Bureau des relations gouvernementales et municipales (BRGM)

Commentaires : Le comité exécutif est en accord avec cette recommandation. Des représentations seront faites auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable ainsi que le ministère de l'Éducation, afin de proposer l'inclusion d'une formation en matière de sécurité routière et cycliste dans les programmes d'éducation primaire, comme cela se fait dans certains pays d'Europe.

Recommandation 12

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.

Service responsable : Service de l'urbanisme et de la mobilité

Commentaires : En 2024, la Ville a brossé un portrait des zones scolaires sur son territoire. Selon les données recueillies, en septembre 2024, on comptait 33 zones scolaires où la limite de vitesse dépassait 30 km/h. Le Plan d'action Vision Zéro 2025-2027 prévoit l'abaissement à 30 km/h de la limite de vitesse dans ces zones scolaires. Par ailleurs, en début d'année, la mairesse a annoncé que la Ville réduirait cette limite dans ces zones scolaires au cours des prochains mois.

Le comité exécutif rappelle aux membres de la Commission que les arrondissements ont la responsabilité de réaliser un diagnostic afin d'identifier les mesures à implanter afin d'assurer la crédibilité d'une limite de 30 km/h en cohérence avec le cadre légal et règlementaire provincial, actuel et à venir.

Recommandation 13

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.

Service responsable : Bureau des relations gouvernementales et municipales (BRGM)

Commentaires : Le Bureau des relations gouvernementales et municipales (BRGM) continuera de porter ces demandes lors de sa participation au Forum Mobilité-Municipalité et dans ses rencontres avec le MTMD. Le SUM siège également au comité qui gère le Fonds de la sécurité routière, où il pourra continuer de soulever ce point. Des représentants de la Ville et du SPVM participent aux ateliers et groupes de travail organisés par le MTMD en vue des futurs appels d'offres d'appareils. Ils collaborent afin d'exprimer et de défendre les besoins et contraintes opérationnelles du contrôle automatisé à Montréal, notamment dans les zones scolaires.

Recommandation 14

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.

Service responsable : Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)

Commentaires : Le SPVM utilise toujours la méthode de la SAAQ en plus de recourir à la méthode BADGE pour chacune des analyses de création de traverses. Toutefois, la méthode BADGE n'a pas franchi l'épreuve du terrain à Montréal. Les informations disponibles démontrent que son application ne permettrait que rarement de créer de nouvelles traverses. En effet, son indice de risque est généralement inférieur à celui utilisé avec la méthode de la SAAQ. De plus, la carte (BADGE) n'a pas été mise à jour par l'Institut national de recherche scientifique (INRS). En 2025, le SPVM continuera d'analyser la création de traverses à l'aide des deux méthodes.