



MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec
dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière

Le lundi 27 février 2017

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	5
2. La sécurité routière à Montréal	5
3. Vision zéro	7
4. Problématiques et pistes d'intervention	11
4.1. Aménagement, signalisation et entretien des routes	11
4.2. Vitesse au volant	15
4.3. Piétons.....	17
4.4. Cyclistes	20
4.5. Véhicules lourds	23
4.6. Distraction et inattention	24
4.7. Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogue ou fatigue).....	25
4.8. Jeunes conducteurs et éducation à la sécurité routière.....	27
4.9. Sécurité des véhicules.....	27
4.10. Contributions d'assurance	28
4.11. Prise en charge des victimes de collision routière	29
4.12. Données, outils et méthodes d'analyse	29
5. Conclusion	30

1. INTRODUCTION

La sécurité routière occupe une place prépondérante dans les préoccupations des gens à travers le monde. La décennie d'action 2011-2020 pour la sécurité routière proclamée par les Nations Unies est venue couronner de longues réflexions reconnaissant cette problématique comme un enjeu de santé publique.

Le Québec est au cœur de cette dynamique et ne cesse de multiplier les efforts pour améliorer continuellement son bilan de sécurité routière. En ce sens, la création de la Table québécoise de sécurité routière en 2005, l'année de la sécurité routière décrétée en 2007, ainsi que la mise en œuvre de multiples mesures en faveur de la sécurité routière ont donné d'excellents résultats.

Les résultats des toutes dernières années ayant cependant montré un certain ralentissement des améliorations, il est à espérer que la consultation publique lancée par le gouvernement permette l'identification de pistes d'action sur la sécurité routière et donne un nouvel élan pour poursuivre son amélioration à un rythme supérieur.

La Ville de Montréal, salue cette initiative et y participe avec le même degré d'intérêt qui l'anime depuis toujours dans ce domaine sensible pour les citoyens montréalais.

Le présent mémoire rappelle les spécificités de Montréal, sa vision de la sécurité des usagers de la voie publique, et suggère des pistes d'action pour un management efficace de la sécurité routière.

2. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À MONTRÉAL

Les efforts déployés par Montréal au cours des dernières années ont permis une amélioration substantielle du bilan de sécurité routière dans le réseau routier municipal de l'agglomération montréalaise. En effet, comme l'illustre la figure 1 de la page 2, les collisions mortelles ont été réduites de 53 % en 2015 comparativement à la moyenne de référence (2003-2007) et les collisions avec blessés graves ont été réduites de 41 % durant la même période.

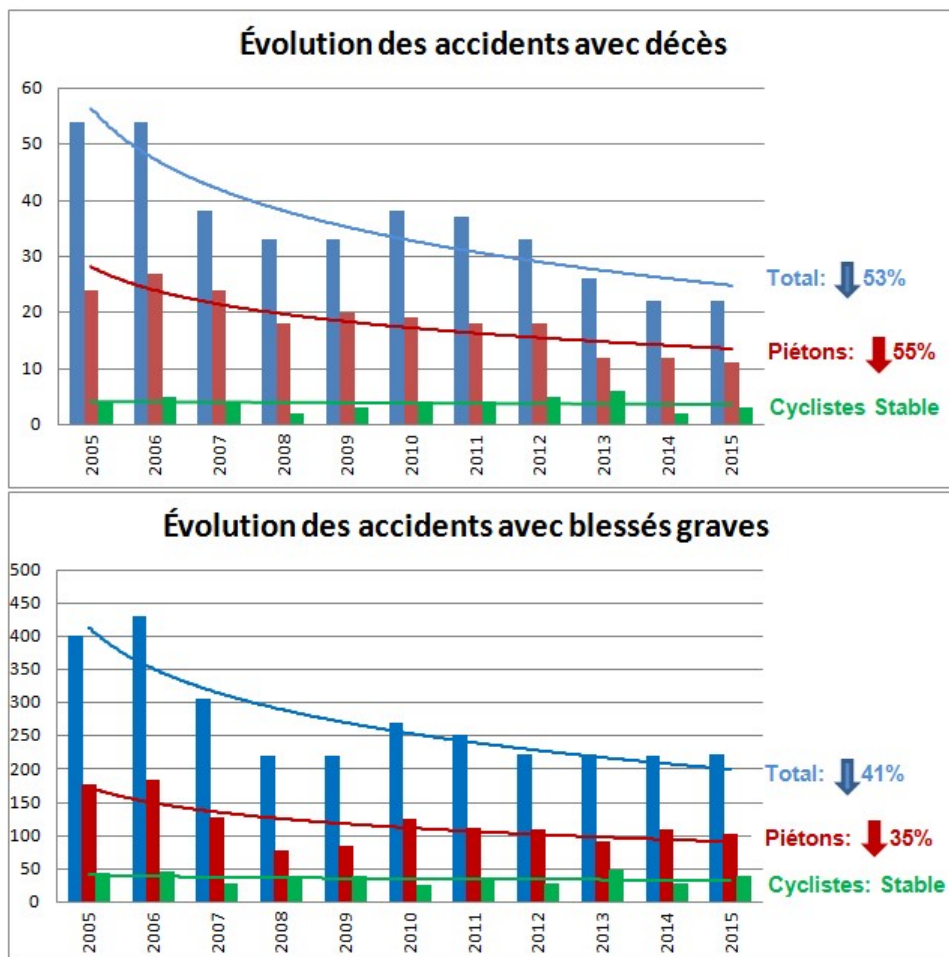
Ce bilan doit cependant être amélioré davantage. Le nombre de décès et de blessés graves sur nos routes municipales demeure inacceptable.

Le ralentissement affiché par les courbes de tendance de la figure ci-dessus signale le besoin d'un nouvel élan pour renouer avec une amélioration plus significative de ce bilan. Le redoublement des efforts et l'identification de nouvelles façons de faire s'imposent.

La densité du réseau routier montréalais et le très haut niveau d'activités génèrent des besoins très élevés de mobilité et conséquemment des conflits accompagnés de niveaux d'exposition élevés, notamment entre les usagers vulnérables et les véhicules routiers. L'arbitrage entre les besoins de mobilité et de sécurité (effective et perçue) s'avère alors un défi de taille aussi bien pour les concepteurs du système de déplacement, que pour les responsables de l'exploitation et l'entretien du réseau routier, ainsi que les usagers.

Parmi les problématiques qui occupent une place prépondérante dans les préoccupations des montréalais, les suivantes sont particulièrement d'actualité :

- Collisions impliquant des piétons;
- Défis nés de l'explosion de la pratique du vélo;
- Besoins de modernisation du Code de sécurité routière (CSR) pour améliorer la sécurité des cyclistes;
- Cohabitation entre véhicules lourds et usagers vulnérables (piétons et cyclistes);
- Vitesse au volant et apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels;
- Accessibilité universelle;
- Partage équitable et durable de la rue;
- Harmonisation des pratiques d'aménagement, incluant la signalisation routière et le mobilier urbain;
- Systèmes de transport intelligents et préparation à l'arrivée des véhicules autonomes et connectés.



% de variation basé sur la moyenne référence des années 2003 à 2007 et de l'année 2015

Figure 1 : Évolution des collisions mortelles et avec blessés graves Agglomération de Montréal

À titre de métropole du Québec, Montréal dispose d'atouts spécifiques qui lui permettent de s'acquitter de responsabilités plus grandes en matière de management de la sécurité routière sur son territoire :

- Forte volonté politique en faveur de la sécurité routière;
- Expertise de haut niveau au sein des diverses unités de la Ville : conception, exploitation et entretien du réseau routier municipal; sécurité routière; signalisation routière; contrôle automatisé de la circulation routière; systèmes de transport intelligents; contrôle policier; communications, etc.;
- Accès à un large bassin de chercheurs scientifiques (ville universitaire);
- Longue tradition de concertation et d'implication citoyenne;
- Bonne collaboration avec divers organismes représentant la société civile;
- Grande capacité d'investissement dans son système de transport.

Comme prévu à l'entente « Réflexe Montréal » signée le 8 décembre dernier avec le premier ministre, il importe pour Montréal d'être reconnu comme partenaire du gouvernement dans le domaine. Cela doit se traduire par un chapitre Montréal dans les projets de loi, politiques mesures et révision de normes en matière de sécurité routière. Le Code de sécurité routière devrait prévoir assez de flexibilité pour permettre ce réflexe Montréal, afin que la Ville puisse, de manière autonome, adapter les normes et règles aux réalités de son territoire.

L'ensemble de ses atouts pourra être mis à profit pour engager Montréal dans une Vision Zéro décès et blessés graves sur ses routes.

3. VISION ZÉRO

La Ville de Montréal s'est engagée formellement à la vision zéro par le biais d'une résolution de son conseil municipal le 26 septembre 2016 (résolution CM16 1019). Cet engagement signifie que l'objectif ultime devient «zéro décès et blessé grave» sur son réseau routier municipal.

La force et la pérennité d'un tel engagement reposent sur un ensemble de neuf éléments, à savoir :

1. Engagement politique;
2. Plan d'action pour la vision zéro;
3. Approche-systèmes;
4. Données fiables à l'appui des choix et décisions;
5. Leadership multidisciplinaire,
6. Coopération et collaboration / divers organismes,
7. Implication communautaire,
8. Équité / Tous les usagers & tous les secteurs,
9. Transparence / mises à jours et rapports.

Dorénavant, il est clairement énoncé que la vie et la santé sur nos routes passent avant tout. C'est une responsabilité partagée entre concepteurs, gestionnaires et usagers de la route. Tous devront accepter les changements requis à cet égard.

Notre système routier devra tenir compte de la faillibilité des humains et pardonner leurs erreurs. En d'autres mots, ce système doit être conçu et géré de manière à ce que la conséquence de toute collision routière résultant d'une erreur humaine soit la moins grave possible (pas de décès ni de blessure grave).

Alors que cette vision prendra forme graduellement, ses principes fondamentaux constitueront un filtre incontournable de toutes nos réflexions sur la sécurité routière.

Un engagement politique fort

Le 14 septembre 2016, le maire de Montréal a annoncé l'engagement de la Ville à la vision zéro en matière de sécurité routière. Il a à cette occasion affirmé la volonté de la Ville de jouer un rôle de leader auprès des villes canadiennes en pilotant la création d'un réseau canadien des villes engagées à la vision zéro. Une déclaration du conseil municipal le 26 septembre 2016 est ensuite venue confirmer formellement cet engagement. Dans sa résolution, le conseil municipal a demandé aux services concernés de la Ville de tout mettre en œuvre pour mobiliser l'ensemble des partenaires et usagers afin d'atteindre l'objectif ultime de cette vision pour l'ensemble de son territoire au profit de toutes les citoyennes et citoyens.

Un plan d'action vision zéro à la hauteur des attentes

La vision zéro se veut une approche à long terme. Il est donc essentiel que le Plan d'actions soit défini dans le temps, que les cibles soient réalistes et progressives et qu'un processus de révisions périodiques soit mis en place. La crédibilité de la vision sera ainsi préservée.

À Montréal, l'élaboration du premier Plan d'action vision zéro de la Ville est déjà amorcée.

Ce Plan reposera sur des stratégies clairement définies et attribuées aux acteurs concernés et contiendra des cibles intermédiaires, un échéancier, ainsi que les mesures de performances qui serviront à l'évaluation du processus et des résultats.

Une approche-systèmes rigoureusement établie

Donnant suite à l'adoption de la vision zéro, les dirigeants de la Ville s'engagent à donner la priorité à une approche systèmes et à adopter un discours insistant sur le fait que les pertes occasionnées par les collisions routières sont évitables, donc inacceptables.

L'approche-systèmes mettra l'emphase sur l'environnement bâti, les systèmes, ainsi que les politiques agissant sur les comportements.

Cette approche a pour but de créer un système routier qui pardonne. Elle repose sur les quatre principes suivants :

1. Les gens commettent des erreurs. Il faut le reconnaître et admettre que certaines collisions sont inévitables. Cependant, les décès ou blessures graves résultant de telles collisions sont évitables.
2. Les personnes sont vulnérables. Le corps humain a une capacité limitée de résister aux forces d'impact sans être grièvement blessés ou tués. On doit partager la responsabilité. Les concepteurs, les gestionnaires et les usagers

doivent tous partager la responsabilité de créer un système routier où les forces d'impact lors de collisions n'engendrent pas un décès ou une blessure grave.

3. On doit renforcer toutes les composantes du système. La sécurité de toutes ces composantes doit être améliorée (route, abords de la route, vitesse, véhicules et usage de la route), de sorte que, lorsque l'une de celles-ci fait défaut, les autres puissent encore protéger les personnes impliquées.

Des données fiables à l'appui des choix et décisions

Les intervenants de la Ville s'engagent à collecter, analyser, utiliser et partager des données fiables pour : 1) comprendre les problèmes et enjeux de la sécurité routière et, 2) affecter les ressources selon un ordre de priorité défini en fonction de l'évidence des besoins les plus criants et de l'impact escompté.

Par données fiables on réfère à la pertinence, la validité, la précision, la cohérence et l'uniformité, l'intégrité et la sécurité, la complétude, l'actualité, et l'accessibilité des données pour toutes les parties prenantes.

Un leadership multidisciplinaire

Un groupe de travail dédié sera mis en place et aura le mandat de piloter les efforts de planification relatifs à la vision zéro de la Ville.

Les travaux de ce groupe de travail conduiront, grâce à l'approche globale (holistique), à la mise en place de comités et de sous-comités dédiés à des problématiques et enjeux spécifiques (ex. aménagement durable et partage de l'espace public, vitesse, cohabitation entre usagers vulnérables et véhicules routiers, distraction, facultés affaiblies, etc.).

Au fil du temps, cette dynamique fera émerger des «champions» provenant de diverses disciplines pour porter le Projet vision zéro.

Une coopération et une collaboration inspirantes

La Ville s'engage à encourager une coopération et collaboration significative pour la vision zéro parmi les organismes publics compétents et les intervenants communautaires afin d'élaborer, pour les diverses parties prenantes, un cadre pour définir des objectifs communs et mettre l'emphase sur la coordination et la responsabilité.

L'introduction du concept de responsabilité partagée entre les concepteurs, les gestionnaires et les usagers du système routier fait en sorte que l'engagement à la vision zéro doit être un effort collaboratif.

Pour que cet effort mène aux objectifs visés, il est nécessaire que tous les acteurs s'inscrivent dans une perspective de coopération où les relations et les échanges sont conduits de manière non conflictuelle et non concurrentielle.

Une implication communautaire significative et omniprésente

La Ville s'engage à créer des opportunités pour susciter une implication significative de la communauté montréalaise pour la réalisation des objectifs de la vision zéro.

Cela se traduira par exemple par la présence de représentants communautaires au sein du groupe de travail et de ses comités ou encore par une contribution élargie des acteurs communautaires lors de rencontres publiques, ateliers, sondages ou autres opportunités d'échanges.

Une équité au cœur des priorités

Les intervenants de la Ville s'engagent aussi bien à aborder la vision zéro de manière équitable – en mettant en place un processus inclusif et représentatif – qu'à assurer des résultats équitables – en définissant des critères et indicateurs de référence mesurables pour offrir des options de transport sécuritaire pour tous les usagers de la route et à travers tous le territoire de la Ville.

Pour l'équité du processus, on s'assurera que tous les acteurs puissent participer à l'effort collaboratif et que cette participation soit représentative des points de vue des groupes concernés. À titre indicatif, les personnes à mobilité réduite, les enfants écoliers, les piétons et les cyclistes devront faire partie de l'exercice.

En matière d'équité des résultats, il s'agira, entre autres, de croiser les données socio-économiques et géographiques aux données de sécurité routière pour évaluer les résultats et définir les actions à mettre en place et leur priorité (ex. comparaison des indicateurs entre divers groupes de la population ainsi que divers quartiers de la Ville).

Une transparence payante et éclairante pour tous

Le processus de la Ville sera transparent pour tous ses intervenants ainsi que pour l'ensemble de la communauté montréalaise.

Cette transparence s'applique aussi bien aux données qu'aux mises à jour concernant l'état d'avancement du plan d'action vision zéro et les indicateurs de performance (résultats).

La disponibilité de données transparentes sur le système de déplacement favorise une meilleure prise de décisions par les instances municipales et par les usagers du système routier.

La diffusion de mises à jour régulières sur l'état d'avancement des actions et les résultats et d'un rapport annuel permettront d'informer tous les acteurs et de préserver l'effort collaboratif dans le cadre de vision zéro.

Ainsi, l'ampleur de la tâche commande indéniablement la contribution de tous pour avancer à pas sûrs vers l'objectif ambitieux de la vision zéro. Ce voyage sera long mais les succès qui seront accomplis collectivement à chacune de ses étapes le rendront très utile et agréable.

4. PROBLÉMATIQUES ET PISTES D'INTERVENTION

La réflexion sur la sécurité routière, alors que nous assistons à un changement de paradigme en matière de mobilité durable, constitue une opportunité unique de revoir l'expression des besoins actuels et futurs des individus et groupes constituant notre collectivité.

Les points de vue recueillis au terme de la consultation publique élargie sur la sécurité routière au Québec permettront d'identifier dans un premier temps les principales préoccupations et souhaits ou aspirations en matière de sécurité effective ou ressentie sur nos routes. Les pistes d'action pour répondre à ces préoccupations et aspirations sont ensuite définies selon une approche-systèmes englobant l'ensemble des composantes pouvant générer des améliorations.

Les principales préoccupations et pistes d'actions identifiées par la Ville de Montréal se résument aux éléments suivants.

4.1. Aménagement, signalisation et entretien des routes

Les municipalités ont la responsabilité d'entretenir les chemins publics relevant de leur compétence. À ce titre, elles ont l'obligation d'offrir aux citoyens un environnement routier de bonne qualité afin que ces derniers prennent les meilleures décisions lors de leurs déplacements et commettent moins d'erreurs avec des conséquences moindres.

À la base, le réseau routier est aménagé afin de permettre le déplacement des personnes et des biens entre diverses origines et destinations. L'activité de transport qui en découle génère certaines nuisances dont les risques de collisions, la pollution, le bruit, la surconsommation énergétique, la perte de temps, etc.

L'adoption d'une hiérarchie fonctionnelle pour le réseau routier permet de réduire certaines nuisances. Par exemple, en offrant davantage de capacité de déplacement des personnes et des marchandises le long des collectrices et des artères, la quiétude des quartiers résidentiels se trouve augmentée.

La prise en compte de la fonction prépondérante de la route lors de sa conception est d'une importance capitale pour minimiser les risques de collisions et en réduire les conséquences.

Un aménagement adéquat combiné à une stratégie d'information efficace doit, en général, induire le bon comportement des usagers. L'allocation d'espace aux divers usagers (section transversale), le tracé géométrique, le traitement des intersections, les abords de la route, la signalisation routière, la qualité de la chaussée et de la surface de roulement et l'éclairage public sont autant d'éléments déterminant de la qualité de l'environnement routier.

La nouveauté découlant de la vision zéro consiste à tout mettre en œuvre pour que notre système routier en soit un qui pardonne l'erreur humaine. En ce sens, le concepteur et le gestionnaire du système routier ont la responsabilité de créer un système routier où les forces d'impact lors de collisions n'engendrent pas un décès ou une blessure grave. Pour ce faire, ils devront continuellement renforcer chacune des composantes du système. La sécurité de toutes ces composantes doit être

améliorée de sorte que, lorsque l'une de celles-ci fait défaut, les autres puissent encore protéger les personnes impliquées.

Pistes d'action

1. Adoption de la vision zéro décès et blessé grave par divers ordres de gouvernement et divers organismes œuvrant dans le domaine du transport

Compte tenu de la répartition des compétences en matière de gestion de la mobilité et de la sécurité routière entre diverses échelles de gouvernance (fédérale, provinciale et municipale) et divers acteurs publics, la Ville invite le Gouvernement du Québec à adopter officiellement la vision zéro et à élaborer rapidement un Plan d'action à cet effet. Cela constituerait une suite logique à l'adoption récente du gouvernement de l'objectif de système sûr. Elle invite également tous les fournisseurs de services de transport à adopter cette vision.

L'engagement à la vision zéro par l'ensemble des intervenants devra consacrer la valorisation de l'expertise à tous les niveaux. Qu'il s'agisse de comprendre une problématique ou un enjeu de sécurité routière ou de décider de l'affectation des ressources, il faudra s'appuyer sur des données fiables. Ensuite, pour atteindre un système routier qui pardonne, cible ultime de la vision zéro, une approche-systèmes globale est indispensable.

2. Révision des normes de conception pour assurer l'atteinte d'un système routier qui pardonne

Cette action concerne la collection de normes québécoises sur les ouvrages routiers et devrait faire partie du Plan d'action du gouvernement provincial. Une révision systématique des normes actuelles devrait être initiée le plus rapidement possible et complétée dans un horizon de moyen terme. Le milieu municipal devrait participer activement à un tel projet dans le cadre d'une structure de coopération et de collaboration qui devra être mise en place à cette fin.

Parmi les besoins de révision des normes la Ville soulève le cas des dispositifs de retenue longeant les passages supérieurs. Sur les ponts, la hauteur des dispositifs de retenue installés sur les trottoirs est déterminée, en respect des normes en vigueur, afin de répondre aux besoins d'utilisation des piétons. Cependant, dans un but d'assurer une plus grande sécurité aux cyclistes, la Ville permet depuis quelques années le passage des cyclistes sur les trottoirs à plusieurs endroits dont notamment certains ponts et passages inférieurs. Dans ces cas, la hauteur des dispositifs de retenue en place ne répond pas au niveau de sécurité nécessaire pour les cyclistes. La Ville de Montréal demande donc la collaboration du MTMDET dans le développement de nouveaux dispositifs de retenue, plus hauts, permettant d'assurer la sécurité des cyclistes et par le fait même d'augmenter le sentiment de sécurité des piétons.

Montréal demande à être impliquée dans la révision systématique des normes sur les ouvrages routiers et s'attend à ce que l'esprit de l'entente «réflexe Montréal» se concrétise dans les documents révisés par l'intégration des spécificités de son système routier et des particularités propres à ses milieux de vie.

3. Encadrement normatif pour la conception et la signalisation d'aménagements particuliers et sensibles

Cette action est complémentaire à l'action précédente. Elle met l'emphase sur la mise à jour des normes actuelles concernant des éléments sensibles tels que les rues piétonnes, les zones de travaux routiers, les zones scolaires et les passages piétons entre deux intersections (à mi-bloc), et sur l'introduction de nouveaux concepts d'aménagements tels que la rue partagée.

Il faudra également prévoir l'introduction dans le CSR (Code de la sécurité routière) des dispositions concernant les comportements attendus dans ces endroits, lorsque requis.

4. Élaboration d'un guide de bonnes pratiques pour la conception et la signalisation d'aménagements et de mesures d'apaisement de la circulation en milieu urbain

Un guide de bonnes pratiques en matière d'apaisement de la circulation en milieu urbain, respectant les principes de la vision zéro, aiderait les municipalités à améliorer la conception et l'entretien de leur système routier. À titre indicatif, ce guide couvrirait des éléments tels que déviations verticales, déviations horizontales, abords de rues et de routes, dispositifs d'information, etc.

En rapport avec l'entente «réflexe Montréal», la Ville demande au gouvernement de l'impliquer dans l'élaboration d'un tel guide.

5. Intégration des besoins d'accessibilité universelle dans les encadrements normatifs

Afin d'atteindre une offre de services de déplacement universellement accessible, il faut intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite dès la conception du système routier. L'adaptation des normes de conception doit donc se poursuivre à cette fin, notamment en ce qui concerne le milieu urbain.

6. Clarification de l'article 386 du CSR relatif à l'interdiction d'immobiliser un véhicule à certains endroits

Il s'agit pour cette action de préciser l'interprétation du texte légal, notamment en ce qui concerne la méthode de calcul de la distance de dégagement à respecter de part et d'autre d'une intersection, d'une borne-fontaine, d'un signal d'arrêt, ou d'un passage piéton.

Pour le cas particulier des bornes fontaines, la Ville recommande de donner suite à l'étude effectuée antérieurement en collaboration avec le ministère de la sécurité publique et les services de sécurité incendie (pompiers), en réduisant la distance minimale de dégagement de 5m à 3m.

7. Étude sur la compréhension et le respect des feux piétons et dispositifs connexes (bouton poussoir, signal sonore)

La Ville envisage de mener une étude pour évaluer la compréhension et le respect des feux piétons et définir les correctifs éventuels à mettre en place afin d'améliorer l'efficacité de cette signalisation. À cet effet, elle demande l'accompagnement du MTMDET (ministère des transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports) et invite l'ensemble des villes québécoises à y contribuer.

8. *Maintien de l'interdiction du virage à droite sur feu rouge (VDFR) à Montréal*

La Ville réaffirme son choix de maintenir l'interdiction du VDFR sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Ce choix s'explique par la spécificité de la réalité montréalaise, notamment le niveau élevé d'exposition des usagers vulnérables sur la voie publique. La charte du piéton énonce spécifiquement ce choix.

Le maintien de cette interdiction assure une plus grande compatibilité avec la vision zéro qui place la sécurité des usagers en avant de toute autre considération de mobilité.

9. *Recherche de produits de marquage plus performants pour le milieu urbain*

Le marquage de la chaussée représente un défi significatif pour les administrations municipales, notamment dans les quartiers centraux caractérisés par un réseau routier dense, un niveau d'utilisation élevé de la voirie et des conditions climatiques moins favorables à l'application et au séchage des produits de marquage (notamment en hiver).

La Ville demande au gouvernement d'investir dans des projets de recherche et développement (R&D) spécifiques aux besoins de marquage en milieu urbain. Des produits plus performants – visibilité, durabilité et facilité d'application – et à bons rapports qualité/prix doivent être inventés.

De tels travaux de R&D pourraient faire l'objet d'un pilotage conjoint Ville-MTMDDET.

10. *Responsabilisation de tous les acteurs quant à la qualité de la signalisation (état, conformité, pertinence, lisibilité...).*

La signalisation constitue l'outil de communication le plus important pour amener les usagers de la route à adopter les bons comportements. Lorsqu'un élément de signalisation fait défaut, cela augmente le risque d'occurrence de comportement à haut risque de collision.

Il est donc essentiel d'identifier des moyens efficaces pour responsabiliser tous les acteurs agissant sur la signalisation (concepteurs, gestionnaires du réseau routier – centres de services du MTMDDET, villes et arrondissements – entrepreneurs et fournisseurs de dispositifs de contrôle et de signalisation).

11. *Meilleur contrôle de la conformité des produits vendus par divers fournisseurs de matériel de signalisation*

La Ville demande au MTMDDET d'agir auprès des fournisseurs concernés afin de prévenir la présence de dispositifs de signalisation non homologués le long des routes municipales. Le MTMDDET doit avoir une meilleure prise en charge des protocoles d'évaluation de la performance des nouveaux dispositifs particulièrement en ce qui a trait à la capacité à induire le bon comportement des usagers et ne pas occasionner des impacts négatifs. Au besoin, des mesures dissuasives devront être mises en place.

12. *Développement de l'expertise en matière d'entretien routier en milieu urbain, notamment en saison hivernale.*

La Ville souligne l'importance de l'accompagnement du gouvernement pour développer les connaissances et le savoir-faire en matière d'entretien routier. La

mise en commun des moyens (ex. laboratoires d'essais et de recherche) et des connaissances créerait une synergie profitable pour tous.

4.2. Vitesse au volant

Dans la vision zéro, la gestion de la vitesse prend davantage en considération la faillibilité et la vulnérabilité de l'être humain. La vitesse, en plus de représenter souvent un facteur causal des collisions routières, a un impact direct sur les conséquences de celles-ci (décès et blessures graves ou légères).

À Montréal, entre 2011 et 2015, les décès attribuables à la vitesse représentaient 27,5 % de l'ensemble des victimes des collisions routières toutes causes confondues¹. En plus de ces impacts sur la sécurité effective des usagers, la vitesse est aussi source d'inconfort et de sentiment d'insécurité chez les usagers vulnérables.

Malgré ce constat, le dépassement des limites de vitesse affichée demeure un phénomène largement répandu, voir socialement acceptable.

Pistes d'action

1. Demande de Montréal concernant l'autonomie en matière de gestion de la vitesse de circulation sur son territoire

Ultimement, Montréal vise des limites de vitesse sécuritaires et crédibles dans l'ensemble de son réseau routier municipal. Pour ce faire, on agira sur l'aménagement des rues afin que celui-ci dicte des vitesses pratiquées cohérentes avec la réglementation en vigueur. Des encadrements spécifiques seront mis en place afin de supporter cette approche de gestion de la vitesse.

À cet effet, Montréal salue la volonté du Gouvernement du Québec de donner une autonomie en matière de gestion de la vitesse sur son réseau routier dans le cadre du projet de loi 122. Les décisions de la Ville en la matière ne devraient pas être assujetties à l'approbation ni au désaveu du MTMDET.

2. Demande de Montréal concernant l'autonomie de gestion du contrôle automatisé de la circulation routière (vitesse et passages sur feu rouge)

Disposant d'atouts suffisants pour s'acquitter adéquatement de l'ensemble des tâches de contrôle automatisé de la circulation routière, Montréal en a réclamé une autonomie de gestion au Gouvernement du Québec.

Ayant collaboré étroitement avec le MTMDET depuis la mise en œuvre du premier projet pilote de contrôle automatisé, la Ville de Montréal reconnaît l'importance de s'assurer de la crédibilité des critères de justification du choix des sites de contrôle automatisé et de leur impact sur l'acceptabilité sociale de ce mode de contrôle.

Montréal conçoit également que le recours au contrôle automatisé doit se limiter aux situations et cas rigoureusement justifiés (mesure de dernier recours, lorsque les mesures conventionnelles ont été épuisées sans atteindre le résultat escompté en matière de sécurité routière).

1. Source : Bilan routier 2015, SAAQ, Direction de la recherche et du développement en sécurité routière, avril 2016.

3. *Campagnes de sensibilisation pour contrer la culture de la vitesse*

En adoptant la vision zéro, l'engagement collectif ramène au sommet des priorités la nécessité de mettre en vigueur des limites de vitesse sécuritaires et crédibles et de les faire respecter par tous les usagers. Pour respecter cet engagement, il est nécessaire d'éduquer le public et de l'encourager à s'informer au départ de son déplacement sur les conditions de circulation et de prévoir en conséquence un temps suffisant pour son trajet. Cela revient à se donner une marge de manœuvre suffisante en fonction des conditions annoncées. Parallèlement à cette sensibilisation, la Ville devra redoubler d'effort pour améliorer la fiabilité du système de déplacement (réduction de la variabilité des temps de déplacements), notamment par une meilleure gestion des entraves et des événements spéciaux (incidents imprévus).

La Ville demande la collaboration Gouvernement du Québec pour réaliser cette action.

4. *Contrôle des messages publicitaires de l'industrie automobile favorisant la culture de la vitesse*

La Ville de Montréal demande au Gouvernement du Québec d'agir et de faire les représentations nécessaires à cet effet auprès des instances compétentes en la matière au niveau fédéral. L'industrie automobile est aussi invitée à adopter la vision zéro à titre de concepteur d'un élément important du système de mobilité, soit le véhicule routier. Cette industrie conçoit des véhicules de plus en plus sécuritaires. Toutefois, certains de ses messages publicitaires vantent la puissance et la vitesse, ce qui peut donner aux conducteurs un faux sentiment de sécurité et engendrer ainsi des comportements téméraires, voire dangereux. Les autorités gouvernementales compétentes doivent interpellier les constructeurs automobiles pour pallier cette incohérence.

5. *Mise à jour de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier de l'agglomération montréalaise datant de 2001*

Pour rationaliser et faciliter l'arbitrage entre le besoin de mobilité (fluidité de déplacement) et de sécurité effective et perçue, la Ville de Montréal souhaite mettre à jour la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Cette hiérarchie date de l'année 2001 et ne répond plus aux nouveaux besoins.

Pour réaliser cet exercice, la Ville demande la collaboration de la communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et du MTMDET en ce qui a trait aux actions suivantes :

- Réviser et mettre à jour les paramètres et critères de définition des fonctions de la route (artère, collectrice, locale) en tenant compte de la nouvelle réalité en ce qui concerne la nécessité d'intégration à part entière des modes actifs de déplacement dont la marche et le vélo ainsi que des transports collectifs (voies réservées).
- Réviser la hiérarchie fonctionnelle du réseau (nouveau Plan).

6. On pourra ainsi tenir compte de la fonction de la route pour l'arbitrage entre besoins de mobilité et de sécurité dans l'exercice de détermination des limites de vitesse.

4.3. Piétons

Comme l'illustre la figure 1 (page XXX du présent mémoire), en dépit de l'amélioration significative du bilan routier des piétons au cours des dernières années, ceux-ci demeurent depuis longtemps fortement surreprésentés dans les collisions mortelles ou avec blessures graves sur le réseau municipal de l'île de Montréal (environ 50 % et 45 %, respectivement). Ce constat confirme une plus grande vulnérabilité de ce groupe d'utilisateurs.

Rappelons que la Charte montréalaise du piéton adoptée en 2006 traduisait la volonté de l'administration municipale « de reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain et en même temps d'affirmer la nécessité, pour le piéton, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le Code de sécurité routière ».

Pour ce faire, la Charte stipulait que des actions immédiates énumérées ci-dessous soient poursuivies par la Ville :

- L'élaboration d'un Plan d'action et de mise en œuvre de la Charte par tous les arrondissements et les villes reconstituées;
- La diminution de la vitesse maximale à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales et collectrices (réalisée en 2009-2010);
- Le déploiement de mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro, des gares de trains de banlieue et des points d'embarquement majeurs au réseau de transport en commun;
- L'identification d'axes privilégiés pour le piéton au centre-ville, pouvant conduire à la piétonisation de certains tronçons de rues;
- L'élaboration d'un guide des mesures de modération de la circulation, d'un guide d'aménagement routier ainsi que d'un guide d'aménagement pour le transport en commun, favorables aux piétons et de normes applicables par la Ville;
- La mise en œuvre du Plan d'action en matière d'accessibilité universelle;
- L'organisation de campagnes de sensibilisation au partage de la rue et au respect du Code de sécurité routière par le piéton et l'automobiliste, en étroite collaboration avec les partenaires de la Ville;
- La mise sur pied d'un bureau de la sécurité routière;
- L'identification et la promotion des meilleures pratiques par divers moyens, incluant le site internet de la Ville.

La sécurité des piétons est depuis longtemps au cœur des préoccupations des gestionnaires du système routier. En effet, en 2007, un rapport a été produit par la table de concertation provinciale sur les piétons, mise en place par le service de police de la Ville de Montréal (SPVM).

La traversée de la rue a fait l'objet d'une consultation publique menée par la commission municipale permanente sur les transports et les travaux publics (2012-2013). Un diagnostic de la sécurité des piétons et sondage d'opinion sur ce même thème ont été réalisés et la démarche a abouti à 13 recommandations pour améliorer directement ou indirectement la sécurité et le confort du piéton.

Plus récemment, la Ville a lancé et mis en œuvre le Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées. Ce programme offre un soutien financier et technique

aux arrondissements afin qu'ils conçoivent et réalisent des projets de piétonisation de rues, dont les concepts, uniques à chacun et élaborés avec et pour le milieu, répondent aux besoins des résidents. Depuis son lancement en 2015, le programme a permis la réalisation de neuf projets de piétonisation pour redonner la place aux piétons dans l'espace public. À Montréal, plus de quarante-cinq rues font déjà l'objet d'une piétonisation temporaire, saisonnière ou permanente.

Pistes d'action

1. Introduction du principe de prudence dans le CSR

Le principe de prudence concrétise la prise en compte de la vulnérabilité relative de chaque usager de la route en obligeant le plus fort ou le mieux protégé à faire preuve de prudence accrue face à l'utilisateur plus faible ou le moins protégé.

L'introduction de ce principe dans le CSR fait l'objet d'un consensus parmi la grande majorité des acteurs concernés par la sécurité routière au Québec. Les travaux menés par le groupe provincial de discussion sur la sécurité des cyclistes (2014-2015) ont clairement dégagé un consensus autour de ce principe. Dans un document rendant compte des discussions du groupe, on peut lire «l'ensemble des membres est en accord avec le principe de prudence, en préambule au CSR. Cela ne devrait toutefois pas être dissocié de l'inclusion des comportements attendus chez chaque usager dans les articles du CSR».

En conformité avec les principes fondamentaux de la vision zéro, l'introduction du principe de prudence doit cependant être accompagnée d'une responsabilisation de tous les usagers quant à la nécessité d'un partage équitable et harmonieux de l'espace public.

La Ville demande donc au gouvernement de modifier le CSR pour y introduire ce principe et de réaliser simultanément à l'entrée en vigueur de ces modifications des campagnes d'information et de sensibilisation à cet effet.

2. Développement d'encadrements normatifs pour assurer des infrastructures piétonnes universellement accessibles

En rapport avec les aménagements destinés aux piétons, la Ville invite le MTMDET à poursuivre la définition d'exigences minimales en matière d'accessibilité universelle et à les inclure dans les normes sur les ouvrages routiers (conception, construction, entretien, matériaux et signalisation).

Ce travail devra porter sur l'ensemble des composantes de l'environnement routier incluant les routes, les ouvrages d'art, les abords de routes et les dispositifs de retenue, notamment ceux destinés aux chantiers routiers.

3. Éducation des usagers lorsque de nouveaux concepts d'aménagement sont introduits

À l'occasion de l'ajout dans les normes de nouveaux concepts d'aménagements tels que la rue partagée, la Ville invite le gouvernement à éduquer les usagers en vulgarisant les concepts en question et en expliquant les comportements qui y sont attendus et prescrits dans le CSR. La Ville de Montréal offre au gouvernement sa collaboration à cet effet.

4. Renforcement de la priorité des piétons

La notion d'engagement du piéton sur la chaussée est utilisée dans certaines dispositions du CSR d'une manière qui ne favorise pas clairement la priorité du piéton qui désire traverser la rue. (Ex. art. 410, art 446 et art. 447).

La Ville demande au gouvernement d'effectuer une révision de cette notion d'engagement dans le CSR afin d'accroître la priorité du piéton et de réaliser des campagnes de sensibilisation et développer des outils d'information et d'éducation à cet effet.

5. Amélioration de la sécurité aux abords des aménagements de transport collectif

Le transport collectif génère une forte activité piétonne le long de ses corridors de services et particulièrement concentrée aux points d'embarquement et de débarquement des voyageurs (arrêts et terminus). Cette concentration de piétons aux abords des aménagements de transport collectif nécessite une attention accrue pour éviter que l'exposition de ces usagers vulnérables aux véhicules routiers (autobus et autres) ne se traduise pas par des collisions avec des conséquences graves.

À cet effet, la Ville demande au gouvernement de l'accompagner pour développer des normes et des guides de bonnes pratiques dédiés à des aménagements favorables aux piétons à proximité du réseau de transport collectif (Ex. Le long des voies réservées et ligne express d'autobus, ainsi qu'aux arrêts et terminus de bus et métro).

6. Réglementation de l'utilisation des téléphones, baladeurs ou écrans par les piétons lorsque ces derniers empruntent la chaussée

La distraction est souvent à l'origine des collisions routières car elle dévie totalement ou en partie l'attention des usagers de leur tâche principale de déplacement. Cela ne concerne pas uniquement le conducteur d'un véhicule routier ou d'un vélo. Le piéton, dès qu'il s'engage sur la chaussée doit aussi être attentif pour s'assurer de respecter les règles de comportement qui s'appliquent mais aussi pour se donner une chance de réagir à une éventuelle erreur commise par les usagers avec lesquels il partage la chaussée.

À cet effet, la Ville de Montréal demande au gouvernement de modifier le CSR pour y inclure un encadrement de l'utilisation des téléphones, baladeurs ou écrans par les piétons lorsque ces derniers empruntent la chaussée.

7. Réalisation de campagnes de sensibilisation mettant l'emphase sur la responsabilisation des usagers

Donnant suite à l'adoption de la vision zéro, la Ville mettra l'accent sur la responsabilité partagée dans ses discours et campagnes de sensibilisation. Alors que le piéton sera encouragé à adopter un comportement conforme aux règles de sécurité routière, les concepteurs, les gestionnaires et les autres usagers du système routier seront invités à respecter la priorité du piéton et à tenir compte de sa vulnérabilité.

La Ville demande la collaboration du gouvernement (MTMDET et SAAQ) à cette fin.

4.4. Cyclistes

Montréal est la plus grande ville cyclable en Amérique du nord. Elle planifie, à terme, porter son réseau cyclable à un total de 1280 km, soit plus de trois fois sa longueur en 2008, et souhaite en assurer la continuité, la connectivité, le confort, la sécurité, l'accessibilité, l'intégration modale et la rapidité.

Le système de vélo en libre-service BIXI mis en place depuis 2009 a modifié considérablement les habitudes de déplacement des montréalais. Il compte actuellement plus de 230 000 usagers, dont près de 40 000 membres abonnés, qui effectuent chaque saison près de 4,1 millions déplacements et parcourent plus de 12 millions de kilomètres. Plus d'un adulte sur 2 utilise le vélo comme moyen de transport dans la métropole et la croissance de l'utilisation du réseau cyclable depuis 2008 dépasse 40 %.

Le bilan des collisions impliquant des cyclistes à Montréal est stable depuis 2010² en dépit de la croissance significative de la pratique du vélo, et un cycliste blessé sur 5 l'est à la suite d'un événement d'emportierage.

La sécurité des cyclistes a été largement débattue (2014-2015) au sein du groupe provincial de discussion sur la sécurité des cyclistes. Bien que l'exercice visait à cette époque essentiellement la modernisation du CSR, il a permis de faire le tour des préoccupations et aspirations de la communauté cyclistes ainsi que des gestionnaires du système routier.

En plus de sa participation active aux discussions du groupe provincial, la Ville de Montréal a complété sa réflexion au sein d'un groupe de travail interne et a formulé ses demandes à ce sujet à l'automne 2015. Celles-ci sont réitérées dans le présent mémoire.

La Ville profite de l'occasion pour saluer l'adoption par le gouvernement de deux mesures importantes, soit l'augmentation du montant d'amende associé à une infraction d'emportierage et la distance minimale à respecter lors du dépassement d'un cycliste.

Pistes d'action

1. Stop Idaho

Le stop Idaho permet au cycliste de considérer le panneau d'arrêt comme un cédez-le-passage. Le cycliste doit ralentir à l'approche du panneau d'arrêt et céder le passage aux autres usagers engagés sur la chaussée qu'il s'apprête à emprunter avant de poursuivre son chemin, ce qui facilite les déplacements à vélo et les rend plus efficaces grâce au gain de temps qui en découle.

En permettant cette manœuvre face à un panneau d'arrêt pour le cycliste, on légalise un comportement largement répandu et généralement toléré par les policiers lorsqu'effectué de manière prudente.

Cependant, face à un feu rouge, bien qu'une telle mesure faciliterait les déplacements à vélo et en améliorerait l'efficacité, elle rendrait la gestion des conflits entre usagers de la route plus difficile puisque les intersections avec feux se distinguent généralement par des débits de voitures et de piétons plus élevés.

2. Il faut noter que ces conclusions sont basées sur un portrait incomplet de l'accidentologie des cyclistes.

En conséquence, Montréal ne souhaite pas que les cyclistes puissent considérer le feu rouge comme un panneau d'arrêt. Par contre, la Ville est favorable à permettre le virage à droite au feu rouge pour les cyclistes.

Cette mesure pose cependant un défi important concernant la sécurité effective et perçue des piétons et des usagers à mobilité réduite. Afin de préserver le sentiment de sécurité des ces usagers plus vulnérables que le cycliste, des encadrements réglementaires devront être mis en place. Un cadre de suivi-évaluation devra aussi être défini afin de procéder à une analyse avant-après et de mesurer les impacts d'une telle mesure.

À la lumière des leçons tirées de cette évaluation, les encadrements initiaux pourront être améliorés.

La Ville demande que le gouvernement autorise cette mesure et offre sa collaboration pour définir les encadrements réglementaires requis à cet effet.

2. Révision de la définition d'un accident

La Ville de Montréal est favorable à inclure les cas d'emportierage dans la définition d'un accident. Ceci permettrait aussi d'avoir un meilleur portrait statistique de l'accidentologie impliquant les cyclistes. Cela pourrait se faire en considérant le véhicule comme étant en mouvement lors de l'ouverture d'une porte alors qu'il est stationné.

3. Définition dans le CSR de règles de partage du réseau cyclable entre les vélos et les autres moyens de transport actif

À ce sujet, Montréal a déjà autorisé les bicyclettes assistées (excluant le scooter), les patins à roues alignées, les skateboards et les AMM (aides à la mobilité motorisés) à accéder à son réseau cyclable.

4. Autorisation d'une circulation «restreinte» des cyclistes sur le trottoir

La Ville de Montréal est d'avis qu'il faut, sauf dans le cas d'une signalisation autorisant expressément la circulation des vélos sur le trottoir, restreindre leur accès aux enfants ou selon certaines conditions (ex : danger évident pour le cycliste de circuler sur la chaussée). Dans tous les cas, il faudra limiter la vitesse des vélos circulant sur les trottoirs et responsabiliser le cycliste quant à la priorité du piéton sur le trottoir et sa vulnérabilité.

5. Autorisation de l'utilisation des feux piétons par les cyclistes

Cette mesure favorisera la sécurité des déplacements cyclistes en permettant une traversée protégée sans conflit avec les véhicules motorisés. Elle légalisera un comportement largement répandu. Cependant elle pose un défi important concernant la sécurité effective et perçue des piétons et des personnes à mobilité réduite. Afin de préserver le sentiment de sécurité des ces usagers plus vulnérables que le cycliste, des encadrements réglementaires devront être mis en place. Un cadre de suivi-évaluation devra aussi être défini afin de procéder à une analyse avant-après et de mesurer les impacts d'une telle mesure. À la lumière des leçons tirées de cette évaluation, les encadrements initiaux pourront être améliorés. La Ville demande au gouvernement d'autoriser cette mesure et offre sa collaboration pour définir les encadrements réglementaires requis à cet effet.

6. Réglementation de l'utilisation des téléphones, baladeurs ou écrans par les cyclistes

Il s'agit ici d'étendre au cycliste l'application des articles 439, 439.1 et 440 du CSR, relatifs aux écrans, aux téléphones cellulaires, et aux baladeurs ou écouteurs. Ce faisant, il faut cependant prendre en considération les particularités de la pratique du vélo, le cas échéant (ex: application GPS intégrée).

7. Interdiction aux cyclistes de circuler à vélo avec les facultés affaiblies

Une telle règle serait cohérente avec le code criminel qui interdit de conduire un véhicule avec les facultés affaiblies

8. Maintien de l'interdiction de circulation des cyclistes dans les voies réservées aux autobus, sauf si autorisée par une signalisation spécifique

Montréal privilégie à cet effet une interdiction par défaut et un accès permis par une signalisation spécifique selon des conditions et des critères de viabilité et de sécurité définis conjointement avec le fournisseur de service d'autobus (STM à Montréal).

9. Introduction de l'obligation de protections latérales pour les véhicules lourds

Montréal demande au Gouvernement du Québec de rendre obligatoire l'installation de protections latérales sur les véhicules lourds afin de réduire la gravité des blessures en cas de collision impliquant un usager vulnérables (piéton ou cycliste). Par ailleurs, La Ville est d'avis qu'il faut, en complément à cette mesure encourager le recours à d'autre système plus préventifs permettant la détection des cyclistes en améliorant leur visibilité (notamment dans les angles morts).

10. Non obligation du port du casque par les cyclistes

Tenant compte des avis de santé publique produits à ce sujet, Montréal privilégie la promotion et la sensibilisation aux bienfaits du port du casque sans pour autant en faire une obligation légale.

11. Maintien du code gestuel du cycliste actuel

La Ville n'est pas favorable au retrait de l'obligation des cyclistes à signaler leurs intentions à l'aide d'un code gestuel. Elle recommande cependant d'introduire dans le code gestuel en vigueur une exemption si le signallement compromet le contrôle du vélo.

12. Réglementation de la circulation des vélos dans les parcs

La Ville ne souhaite pas astreindre les cyclistes circulant dans les parcs aux prescriptions du CSR. Elle est plutôt d'avis que le Gouvernement du Québec doit laisser aux villes le soin de réglementer au cas par cas, comme c'est la situation actuellement.

13. Non obligation de pneus d'hiver pour les cyclistes

La Ville ne souhaite pas obliger les cyclistes à utiliser des pneus à crampons en conditions hivernales. Elle privilégie, à court terme, la promotion de cette mesure et suggère de réévaluer la pertinence d'une telle disposition ultérieurement.

14. Modification d'autres dispositions du CSR

Voici les nombreuses dispositions du CSR qui devraient être modifiées afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et de favoriser la pratique du vélo :

- Retirer l'obligation pour les cyclistes de circuler à l'extrême droite de la chaussée et leur permettre de circuler à une distance jugée sécuritaire des voitures stationnées et autres obstacles. Ainsi, on offrirait davantage de sécurité et de confort aux cyclistes, notamment en réduisant les risques d'emportierage.
- Permettre aux cyclistes, lorsque la voie de droite est une voie réservée aux autobus (VRB) qui lui est interdite d'accès ou une voie de virage à droite, de circuler entre 2 rangées de véhicules. Dans ce cas, l'obligation de respecter un dégagement suffisant entre le vélo et les véhicules routiers à ses côtés devra être clarifiée dans le CSR.
- Renforcer l'obligation de respecter la priorité des cyclistes allant tout droit aux intersections en précisant la notion de manœuvre sans danger lorsqu'un véhicule tourne à droite. La Ville de Montréal propose l'ajout de précisions plus explicites à l'article 349 du CSR. Notons cependant que pour ce cas de figure, il est aussi nécessaire d'agir à d'autres niveaux pour la sécurité des cyclistes (aménagement, sensibilisation et contrôle policier).
- Moderniser les dispositions du CSR concernant les réflecteurs, les phares et les feux en ajoutant des choix alternatifs aux prescriptions existantes. À cet effet, la Ville de Montréal est favorable à toute nouvelle disposition visant à améliorer la visibilité des cyclistes.
- Introduire une définition de la bicyclette permettant de tenir compte de multiples aspects opérationnels (dont le panier avant et la remorque) et excluant le scooter électrique de la catégorie bicyclette. Il faudra aussi statuer sur la définition de véhicules jouets.
- Modifier les dispositions concernant les freins en permettant l'installation d'un système de frein sur n'importe laquelle des deux roues (avant ou arrière). À ce sujet, la première préoccupation de la Ville de Montréal concerne l'efficacité du système de freinage. La pertinence de toutes nouvelles dispositions concernant le freinage devra être démontrée en termes d'efficacité.
- Augmenter les sanctions visant les cyclistes en s'assurant que les amendes demeurent dissuasives, mais non abusives. À cet effet, la Ville de Montréal est défavorable à l'inscription de points d'inaptitude à l'égard des cyclistes.
- Permettre la circulation des cyclistes côte-à-côte (à deux de front) à condition que les cyclistes aient l'obligation de s'assurer de le faire en toute sécurité et sans gêner le déplacement des autres usagers. Sinon, la règle de circulation en file s'applique.

4.5. Véhicules lourds

Bien que la circulation des camions en milieu urbain soit assujettie aux règlements sur le camionnage qui interdisent l'accès à certaines routes sauf pour des livraisons locales, la cohabitation entre les camions et les autres usagers du système routier, notamment les plus vulnérables, demeure problématique.

Les caractéristiques particulières du camion (grandes dimensions, grand rayon de virage, angles morts et visibilité autour du véhicule, masse et distance de freinage) augmentent les risques d'accidents et la gravité de ces derniers. Les statistiques de collisions routières confirment cette affirmation. En effet, le camion est surreprésenté aussi bien au niveau de la proportion des victimes de collisions que de la gravité des blessures qui en découlent, notamment les décès.

L'implication des camions dans des collisions avec des piétons et des cyclistes fait particulièrement réagir compte tenu des graves conséquences qui en découlent. À cet effet, il est à noter que la Ville de Montréal a équipé tous ses camions de barres latérales et qu'un mandat vient d'être donné par le comité exécutif de la Ville à la Commission municipale permanente sur les transports et les travaux publics afin d'étudier la cohabitation entre les véhicules lourds (camions et autobus) et les usagers vulnérables dans le réseau routier municipal.

Pistes d'action

1. Étude de la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables.

La Ville invite le Gouvernement du Québec et les villes québécoises à collaborer à l'étude de la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables en milieu urbain. Cette étude porterait sur les points suivants :

- L'examen de la problématique de cohabitation : consultation publique à mener par la commission municipale mandatée à cette fin et à laquelle le gouvernement et les autres villes québécoises sont invités à participer.
- L'amélioration de la visibilité entre véhicules lourds et usagers vulnérables (encourager la R&D, renforcer les normes de sécurité des véhicules lourds : prise en charge du dossier par le gouvernement provincial qui ferait les représentations auprès du gouvernement fédéral).
- L'investissement dans la formation des conducteurs et la sensibilisation du public (collaboration avec la SAAQ et l'industrie du transport, appuyer les campagnes de sensibilisation et les programmes de formation sur des analyses poussées de données fiables).
- L'évaluation de la performance des équipements de sécurité à bord des camions et des autobus.
- Les adaptations requises au niveau de l'aménagement des routes et la précision des règles dans le CSR pour mieux tenir compte de la présence des véhicules lourds. Par exemple, les besoins en lien avec les déplacements et l'immobilisation des camions en milieu urbain (ex. aires de chargement et de déchargement).

4.6 Distraction et inattention

L'attention de l'utilisateur de la route peut être affectée par diverses sources de distraction que l'on peut classer en trois catégories : les sources externes émanant du milieu environnant (ex. affiches publicitaires, diverses manifestations culturelles ou de toute autre nature, éléments de paysage, etc.) ; les sources à bord du véhicule (ex. dispositifs embarqués tels que radio, écrans et autres dispositifs multimédia et de télécommunication) ; et l'occupation volontaire ou involontaire du conducteur à

des tâches autres que la conduite (ex. interaction du conducteur avec ses passagers, lecture, manger, etc.).

La distraction comme principale cause de collision constitue un sujet omniprésent dans toute réflexion sur la sécurité routière. La présence de plus en plus forte des outils technologiques dans la vie quotidienne des gens fait en sorte que l'évolution des sources de distraction se poursuit, ce qui nécessite la continuation des efforts pour contrer leur effet sur la sécurité des usagers du système routier.

Pistes d'action

1. Encadrement normatif et réglementaire de l'affichage publicitaire dynamique le long des routes.

De plus en plus, on assiste à une prolifération de l'affichage publicitaire dynamique en bordure de la voirie, au dessus de la chaussée ou même sur des véhicules en circulation au milieu du trafic. Les images animées projetées par ces affiches attire l'attention des usagers et détourne leur attention de leur tâche principale de déplacement.

À part quelques lignes directrices utilisées par le MTMDET, il n'existe pas d'encadrement formel de l'utilisation de ce type d'affichage. La Ville demande donc au gouvernement de développer les encadrements requis à cet effet et offre sa collaboration en ce qui concerne le volet municipal de ce dossier. Il faudra ensuite en assurer une application rigoureuse.

Il faudra également réfléchir à l'encadrement réglementaire et normatif de l'entretien des dispositifs d'affichage dynamique pour prévenir les risques d'éblouissement et de distraction pouvant être causés par une défectuosité de ces dispositifs.

2. Introduction de sanctions visant toute action susceptible de détourner l'attention du conducteur de sa tâche de conduire son véhicule moteur (ex. manger et lire au volant).

La Ville serait favorable à l'introduction de dispositions spécifiques à cet effet dans le CSR.

4.7. Conduite avec facultés affaiblies (alcool, drogue ou fatigue)

Les conséquences des collisions impliquant des conducteurs avec des facultés affaiblies sont souvent majeures (décès et blessures graves), vu leur incapacité à maîtriser leur véhicule et leur temps de réaction plus long que la normale. Cela est encore plus vrai en milieu urbain où les usagers du système routier subissent davantage de stimulation en provenance d'un environnement plus souvent qu'autrement très fortement animé. Les tâches de conduite d'un véhicule ou de traversée de la rue y est ainsi plus exigeante en termes d'attention et de vigilance.

Pour identifier les mesures les plus adéquates pour contrer ce phénomène il est nécessaire de bien comprendre la problématique y afférente. Pour ce faire, il faut commencer par la collecte de données fiables et les analyser. Les constats et conclusions découlant de ces analyses serviront ensuite à définir des mesures d'interventions préventives et correctives.

Pistes d'action

1. *Analyses plus poussées de données pour l'élaboration des stratégies opérationnelles de contrôle policier sur les routes (infractions et collisions reliées à l'alcool et aux drogues)*

En conformité avec l'engagement à la vision zéro, des analyses approfondies de données fiables relatives à la consommation d'alcool ou de drogues par les usagers du système routier doivent être effectuées afin de d'améliorer la compréhension de cette problématique, de définir une stratégie opérationnelle de contrôle policier plus efficace et de mieux affecter les ressources requises pour l'appliquer. À cet effet, la Ville invite le gouvernement à l'accompagner lorsque requis.

2. *Recours à la technologie embarquée (antidémarrreur éthylométrique).*

La Ville est favorable au recours à toute technologie pouvant contribuer à l'amélioration de la sécurité des usagers du système routier, pourvu qu'il soit démontré à l'avance que la probabilité d'atteindre les résultats escomptés soit suffisamment élevée. En ce sens, elle est favorable à ce que le gouvernement fasse les représentations requises auprès du gouvernement fédéral pour inclure l'antidémarrreur éthylométrique dans les exigences de sécurité des véhicules.

3. *Pouvoir d'exercer certains contrôles par la Ville sur la consommation d'alcool et de drogues «légales» dans les établissements détenteurs de licences*

Le projet de loi 121 déposé à l'assemblée nationale prévoit permettre à la ville de Montréal de déterminer, sur son territoire, des périodes légales d'admission pour les établissements commerciaux ainsi que des heures d'exploitation des permis autorisant la vente ou le service de boissons alcooliques pour consommation sur place. Ce pouvoir constituera un outil supplémentaire permettant à la Ville d'agir de façon préventive à certains endroits problématique sur son territoire afin de limiter les conséquences des facultés affaiblies des usagers de son système routier.

4. *Encouragement des initiatives de fournisseurs de services de transport visant à offrir un choix alternatif de déplacement aux personnes en état de facultés affaiblies*

La Ville encourage ce type d'initiative sur son territoire, notamment lorsqu'elle vise des événements, périodes et endroits problématiques (ex. prolongement des services de métro et d'autobus de nuit par la STM, lorsque les contraintes d'exploitation et de maintenance le permettent).

5. *Élaboration d'encadrements réglementaires en prévision de la légalisation de la consommation de certaines drogues par le gouvernement fédéral*

La Ville suivra attentivement le développement de ce dossier afin d'en déterminer l'impact potentiel sur la sécurité des usagers du système routier. Lorsque le cadre sera dévoilé, il faudra se pencher sur aspects suivants :

- Le contrôle policier et les sanctions.
- La sensibilisation et l'éducation du public.
- La formation des policiers et l'acquisition des équipements nécessaires à leurs interventions.

- Le suivi-évaluation des effets de la nouvelle loi (collecte de données et analyses).

La Ville offre au Gouvernement du Québec sa collaboration dans ce dossier.

6. Développement des connaissances pour mieux comprendre les causes et effets de la fatigue au volant en milieu urbain

La Ville est prête à collaborer avec le gouvernement pour faire avancer la recherche dans ce domaine et développer des solutions pour contrer les effets de la fatigue au volant.

7. Campagnes de sensibilisation reliées aux effets de la conduite avec facultés affaiblies

Les campagnes de sensibilisation concernant la conduite avec facultés affaiblies et ses conséquences doit se poursuivre. La Ville continuera à collaborer avec le gouvernement dans ce dossier.

4.8. Jeunes conducteurs et éducation à la sécurité routière

Compte tenu de la surreprésentation des jeunes dans les collisions routières mortelles et avec blessures graves, des actions spécifiques doivent leur être destinées. Il s'agit de contrôler leur arrivée dans le système routier comme conducteurs en leur offrant le meilleur accompagnement jusqu'à ce qu'ils acquièrent suffisamment d'expérience sur la route et qu'ils adoptent de bons comportements pour s'acquitter pleinement de leur responsabilité comme usagers du système routier.

Pistes d'action

1. Ajout d'une formation en sécurité routière au programme du ministère de l'éducation

La Ville recommande l'introduction d'une telle formation entre la fin du primaire et la deuxième année du secondaire.

2. Bonification des cours de conduite automobile

Afin de renforcer l'assimilation des notions et règles de sécurité routière par les jeunes conducteurs, la Ville recommande l'ajout dans les cours de conduite de simulations sur circuit de certains comportements (ex. textos au volant). Cela augmentera la conscience chez les jeunes des risques qui en découlent.

3. Appui aux initiatives encourageant les jeunes à adopter le transport actif

La Ville de Montréal demande au gouvernement de maintenir son appui aux programmes faisant la promotion des transports actifs et des comportements sécuritaires auprès des jeunes (ex. programmes «mon école à pied, à vélo» et «à pied, à vélo, ville active», pilotés par Vélo Québec).

4.9. Sécurité des véhicules

La conception des véhicules routiers a considérablement évolué au cours des dernières années, notamment en ce qui concerne les équipements de sécurité. Les

développements technologiques récents et à venir permettront de nouvelles avancées en matière de connectivité et d'autonomie des véhicules. À terme, on s'attend un changement majeur de paradigme en matière de mobilité des biens et des personnes.

Le développement technologique produit également de nouveaux appareils de transport personnel motorisés (ATPM) tels que le gyropode (Segway), la trottinette motorisée et les aides à la mobilité motorisées, comme le fauteuil roulant motorisé, le triporteur ou le quadriporteur.

Pistes d'action

1. *Réflexion sur la circulation des ATPM (appareils de transport personnel motorisés) sur les chemins publics*

Cette catégorie de véhicule n'est pas définie dans le CSR. L'article 499 du code interdit cependant la circulation de véhicule-jouet sur la chaussée.

La Ville recommande donc de se pencher sur ce dossier afin de définir les conditions d'utilisation de ces appareils et de s'assurer de prendre en considération les principes de la vision zéro à cet effet (besoin de séparation physique et conditions d'utilisation) ainsi que les moyens de gestion et de contrôle de l'usage des ATPM.

2. *Nécessité de se préparer à l'arrivée des véhicules autonomes et connectés*

Parmi les projets envisagés par la Ville de Montréal dans sa stratégie d'électrification des transports 2016-2020, figure la mise en œuvre d'un Plan d'action en développement économique visant le développement d'une filière locale en électrification des transports et en transport intelligent ainsi que la création d'un institut spécialisé en la matière.

3. *Modification de l'article 523 du CSR afin de permettre la saisie du véhicule dont le propriétaire ne procède pas à la vérification mécanique exigée suite à une infraction*

La Ville propose qu'une inscription au dossier véhicule soit faite par la SAAQ (société d'assurance automobile du Québec) lorsque le défendeur ne respecte pas l'exigence de se rendre chez un mandataire pour effectuer une inspection suite à l'émission d'un constat d'infraction. Cela permettrait à la police de saisir le véhicule comme dans le cas de l'assurance des véhicules.

4.10. Contributions d'assurance

De plus en plus de régimes d'assurance couvrant les dommages matériels et corporels causés par les collisions routières, autant publics que privés, mettent en place des systèmes de promotion des bons comportements sur la route. Les régimes publics le font par le biais des points d'inaptitude, alors que les assureurs privés ont recours à des applications de télémétrie permettant d'enregistrer divers paramètres de la conduite du véhicule (vitesse et autres).

Pistes d'action

1. Appui de toute mesure incitative permettant d'encourager les bons comportements des conducteurs

La Ville ne s'opposerait pas à une réduction éventuelle de la contribution d'assurance pour les conducteurs qui n'ont pas de points d'inaptitude à leur dossier au moment du renouvellement de leur permis de conduire. Il appartiendra cependant à la SAAQ de démontrer la pertinence d'une telle mesure et d'en évaluer l'impact.

2. Suggestion d'élargir l'indemnisation à l'ensemble des usagers du réseau routier

Le système d'indemnisation en vigueur devrait être révisé pour élargir et faciliter la couverture des cas de collisions impliquant les modes de déplacements non motorisés (cycliste- cycliste et cycliste-piéton). La Ville invite le gouvernement à étudier cette proposition et reste disponible pour participer à cette réflexion.

4.11.Prise en charge des victimes de collisions routières

Dans l'approche-systèmes préconisée par la vision zéro, il faut aussi prévoir des mesures pour l'après-collision. L'intervention des services d'urgences pour transporter les victimes vers les hôpitaux, la prise en charge des victimes par le personnel médical et le rétablissement rapide d'une circulation normalement sur le lieu de l'accident peut en effet améliorer le sort des victimes des collisions et éviter que la perturbation causée par une collision ne génère d'autres collisions dans les environs.

Pistes d'action

1. Amélioration des pratiques actuelles de prise en charge des victimes et du système routier durant l'après-collision

La Ville demande au gouvernement de renforcer la collaboration avec les services d'urgences concernés afin d'identifier et de mettre en place les améliorations potentielles aux pratiques actuelles de prise en charge des victimes et du système routier durant l'après-collision. Cet exercice nécessitera dans un premier temps la constitution de bases de données fiables concernant les interventions des services d'urgences et l'hospitalisation des victimes de collisions routières.

La réflexion permettra aussi d'identifier les parties prenantes concernées ainsi que leurs participations respectives (ambulanciers, policiers, pompiers, assureurs, services en charge de la gestion de la circulation, etc.).

4.12.Données et outils et méthodes d'analyse

Pour s'inscrire dans la démarche vision zéro, il faut adopter une approche-systèmes appuyée sur des données fiables. Le développement et le partage des connaissances dans ce domaine est souhaitable pour une relance plus rapide de l'amélioration continue de la sécurité routière.

Pistes d'action

1. Mise en place de systèmes de données fiables et développement des connaissances en management de la sécurité routière

La Ville invite le gouvernement à mettre en place un groupe de travail sur les systèmes de données sur la sécurité routière. Le mandat d'un tel groupe pourrait comprendre, sans s'y limiter, les sujets suivants :

- Fiabilité des données : analyse de la pertinence, la validité, la précision, la cohérence et l'uniformité, l'intégrité et la sécurité, la complétude, l'actualité et l'accessibilité.
- Rapport d'accident électronique : développement d'un outil de saisie électronique des données de collisions routières en y intégrant l'automatisation de certaines tâches telle que la localisation GPS et la validation préliminaire des données saisies.
- Intégration des bases de données de diverses sources : police, système de santé, assurances, gestionnaires des systèmes routiers, etc.
- Spatialisation des données : la création de bases de données géo-référencées facilitera les traitements et analyses. La Ville invite l'ensemble des acteurs en sécurité routière à conjuguer les efforts dans ce domaine et en partager les fruits.
- Accessibilité des données : à l'ère des données ouvertes, Montréal invite tous les partenaires à un partage efficace des données sur la sécurité routière.

5. CONCLUSION

En s'engageant à la vision zéro, Montréal souhaite jouer un rôle de leader parmi les villes québécoises et canadiennes en matière de sécurité routière. À cet effet, elle encouragera les échanges et le partage des connaissances en matière de management de la sécurité routière dans le but de mieux préparer nos villes au changement de paradigme déjà amorcé dans le domaine de la mobilité.

Cette consultation publique sur la sécurité routière arrive à point nommé pour évaluer et revoir notre vision et nos stratégies en sécurité routière. Elle permettra une mise à niveau des perceptions et une mise en évidence des problématiques de la sécurité routière. Il s'agit en ce sens d'une opportunité unique pour amener tous les intervenants, qu'ils soient usagers du système routier, concepteurs, ou gestionnaires, à s'inscrire dans cet effort collaboratif et à s'acquitter de leurs responsabilités respectives.

Montréal s'attend à ce que cet exercice débouche sur des conclusions solides et des recommandations concrètes pour déclencher un nouveau départ sur le chemin de l'amélioration continue de la sécurité routière sur nos routes au profit de tous les usagers et à travers tous les secteurs de notre territoire.

Les points de vue exprimés par notre Ville dans le présent mémoire s'inscrivent dans la continuité de notre récent engagement politique à la vision zéro en quête d'un système routier sûr où les décès et les blessures graves sont tout simplement inacceptables.

Il est indéniable que pour atteindre l'ambitieux et ultime objectif de la vision zéro, la Ville de Montréal, au même titre que les autres municipalités québécoises, auront besoin d'être accompagnées par le Gouvernement du Québec. Outre les encadrements réglementaires et normatifs, un effort collaboratif est requis de la part des deux niveaux de gouvernement pour rendre disponibles des données fiables pour le management de la sécurité routière en milieu urbain et développer les connaissances requises pour asseoir une approche systémique holistique (globale) d'analyse et de recherche de solutions. L'accompagnement du gouvernement sera aussi utile pour l'allocation de ressources selon un ordre de priorité défini sur la base de l'évidence des besoins les plus criants et des impacts escomptés.