

Auditions publiques à l'égard des projets de loi :
n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le
Règlement sur les points d'inaptitude et
n° 55, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et
d'autres dispositions législatives

MÉMOIRE DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement
de l'Assemblée nationale du Québec

Montréal 

Mercredi, le 5 décembre 2007

INTRODUCTION

La Ville de Montréal est très heureuse de participer aux travaux de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec afin de commenter les projets de loi n° 42 et n° 55.

Soulignons en premier lieu, l'objectif commun qui unit notre Administration au Gouvernement du Québec en matière de sécurité routière, soit la volonté ferme et avouée d'améliorer le bilan de sécurité du réseau routier au cours des prochaines années. La Ville de Montréal sera toujours aux côtés de ses partenaires afin d'atteindre cet objectif commun, et plus que jamais en cette année 2007 décrétée «Année de la sécurité routière».

La vision montréalaise

Depuis les dernières années, la Ville de Montréal pose des gestes significatifs pour préserver la sécurité et la vie des citoyens et citoyennes et particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables utilisateurs des rues en milieu urbain. Parmi ceux-ci, permettez-nous de mentionner :

1. Le Plan de transport, dévoilé en mai dernier, dont la vision est entre autres de réduire la dépendance à l'automobile en misant sur l'usage accru du transport en commun et des transports actifs (vélo et marche). Le Plan confirme de plus l'intention de la Ville de prioriser le piéton dans la gestion de la circulation, dans l'aménagement des rues et de préserver sa sécurité.
2. Le maintien de l'interdiction du virage à droite sur le feu rouge.
3. L'installation de lentilles à décomptes numériques aux feux de piétons existants sur le territoire de Montréal.
4. La création d'une *Table de concertation provinciale piéton* sous l'initiative du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) qui a déposé des recommandations en juin 2007.
5. Depuis le 31 janvier 2006, l'intervention de 133 nouveaux policiers sur le territoire de l'île de Montréal, dont les objectifs sont :
 - d'améliorer le bilan routier en modifiant les comportements des usagers;
 - d'améliorer le sentiment de sécurité des citoyens;
 - de favoriser la fluidité du réseau artériel par la cohabitation harmonieuse de tous les modes de transport.
6. De plus, depuis 2006, le SPVM a élaboré un plan quinquennal en matière de sécurité routière intitulé «*La sécurité routière et la circulation à Montréal vision et orientations stratégiques du SPVM de 2006 à 2010* ». Le plan présente la vision suivante : À Montréal, le réseau routier est sécuritaire pour tous les usagers,

notamment les passagers du transport en commun, automobilistes, cyclistes piétons et personnes à mobilité restreinte. La circulation est fluide sur l'ensemble du réseau, notamment autour des grands chantiers et des voies réservées.

Toutes ces mesures confirment notre volonté d'aborder la sécurité routière d'une manière globale afin, non seulement de sécuriser les sites accidentogènes, mais aussi et surtout de changer les comportements et notre approche face aux modes de transport en général.

Mémoire de la Ville de Montréal sur la sécurité routière au Québec

En mars 2006, la Ville de Montréal a présenté en commission parlementaire à l'Assemblée nationale un mémoire dans lequel elle suggérait plusieurs pistes de solution pour améliorer la sécurité routière au Québec. Entre autres, la Ville y proposait de:

- Introduire une nouvelle législation visant à contrôler le téléphone cellulaire au volant.
- Remplacer la vitesse de 50 km/h sur le réseau local par une vitesse de 40 km/h.
- Introduire une approche particulière pour les récidivistes en matière de vitesse.
- Implanter un projet pilote de radar photographique dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame.
- Obtenir le financement pour mettre en place des programmes de sécurité routière qui contribuent à diminuer les accidents de la route.
- Investir dans la création d'un bureau de la sécurité des déplacements qui aurait pour mandat d'analyser le bilan et de proposer des projets qui auront un impact réel sur la sécurité.

Le 5 juillet 2007, le premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière a été rendu public par la ministre des Transports, madame Julie Boulet. Ce rapport contient 23 recommandations qui ont toutes été entérinées par les 41 membres de la Table dont la Ville de Montréal.

Suite au dépôt du rapport, la ministre des Transports a présenté une série de mesures auxquelles le gouvernement entend donner suite rapidement. Il s'agit des six mesures suivantes :

- Mesures plus sévères pour contrer la vitesse excessive.
- Mesures plus sévères pour contrer l'alcool au volant.
- Projet pilote de radars photographiques et de caméras aux feux rouges à certains endroits.
- Interdiction pour le conducteur d'utiliser un téléphone cellulaire (combiné) au volant d'un véhicule en mouvement.
- Introduction des limiteurs de vitesse à 105 km/h pour les camions lourds.
- Obligation pour les nouveaux conducteurs de suivre un cours de conduite et introduction de nouvelles mesures d'accès graduel au permis de conduire.

C'est dans ce contexte que deux projets de loi ont été déposés à l'Assemblée nationale du Québec et pour lesquels la Commission des transports et de l'environnement procède à des consultations particulières.

POSITION DE LA VILLE À L'ÉGARD DES SIX MESURES PROPOSÉES

La Ville de Montréal est, pour l'essentiel, en accord avec les changements réglementaires proposés au Code de la sécurité routière et aux autres règlements et dispositions législatives afin d'implanter dans les meilleurs délais les six mesures prioritaires retenues par le Gouvernement du Québec. Ces changements fourniront aux municipalités des outils essentiels afin d'améliorer leur bilan routier. Certains aspects spécifiques amènent cependant de notre part les commentaires suivants. Ces commentaires s'ajoutent à ceux déjà effectués mercredi dernier à cette même commission par monsieur Yvan Delorme, directeur du Service de police de la Ville de Montréal.

Vitesse excessive

Cette nouvelle mesure sera utile pour contrer les grands excès de vitesse qui sont particulièrement observés, en ce qui concerne le milieu municipal, dans les zones d'interface entre les autoroutes et les artères et sur certains grands axes de transit du réseau de la Ville. Par contre, cette nouvelle disposition ne règle en rien la problématique concernant le sentiment de sécurité des résidents par rapport à la vitesse jugée excessive dans leurs milieux de vie. Il ressort que la vitesse affichée joue un rôle déterminant et c'est pourquoi la Ville de Montréal proposait dans son mémoire de mars 2006 que le Code de la sécurité routière soit modifié afin que la limite de vitesse en milieu municipal soit réduite de 50 à 40 km/h. Nous reviendrons sur ce sujet un peu plus loin dans ce mémoire.

Alcool au volant

La Ville de Montréal est en accord avec cette mesure, mais s'interroge sur le fait que cette suspension de 24 heures n'est pas assortie d'une sanction pénale. Quelle est la portée de cette mesure dissuasive si la sévérité de la sanction n'est pas conséquente avec la gravité de l'offense? Les policiers souhaitent davantage investir leur temps sur des mesures porteuses qui améliorent le bilan routier compte tenu du temps et des ressources que nécessite l'application de mesures liées à l'alcool au volant.

Projet pilote - radars photographiques et caméras aux feux rouges

Le contrôle automatisé de la vitesse et du respect des feux de circulation sur le territoire de l'île de Montréal peut procurer des gains importants en matière de sécurité routière, d'autant plus que la vitesse augmente la gravité des blessures et que la majorité des collisions impliquant un piéton surviennent aux intersections. La Ville est donc favorable à ce projet pilote et intéressée à y participer activement. La Ville se réjouit d'ailleurs

qu'un certain nombre des 15 sites retenus par chacun des types d'appareils (radars et caméras) soient sur l'île de Montréal, l'endroit précis restant à être déterminé.

Toutefois, nous sommes d'avis, tout comme nos collègues de l'UMQ, que les municipalités et particulièrement la Ville de Montréal doivent être partie intégrante du projet-pilote de photo-radar et de caméras aux feux rouges. Des amendements devront être apportés au projet de loi 42 afin de permettre que les constats émis sur le territoire de l'agglomération de Montréal le soit par le SPVM et que le traitement de ces constats soit fait par la Cour municipale de la Ville de Montréal. Présentement, tel que rédigé la Ville de Montréal ne pourra être poursuivante pour les infractions commises sur son territoire. L'ensemble des opérations sera sous la responsabilité du gouvernement provincial : les constats seront émis par la Sûreté du Québec, traités par le Bureau des infractions et amendes (B.I.A.) du ministère de la Justice et, si un défendeur conteste son constat d'infraction, l'audition aura lieu à la Cour du Québec.

Le projet de loi doit donner à la Ville de Montréal pleine capacité de gérer les photo-radars et les caméras aux feux rouges sur son territoire. Le constat doit être émis sous l'autorité du SPVM, notamment grâce à la nouvelle technologie du SÉCI et transmis par la suite à la Cour municipale pour son traitement. La Cour municipale est une cour de proximité présente sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Présentement, tel que rédigé, le projet de loi obligera un défendeur qui conteste ou qui veut payer un constat d'infraction émis dans l'ouest de l'île de Montréal à se présenter au Palais de Justice de Montréal. Lorsqu'un constat est émis par le SPVM, le défendeur peut payer celui-ci à l'un des 19 bureaux d'arrondissement de la Ville de Montréal, à l'un des 15 hôtels de ville des municipalités reconstituées, à l'un des six points de services de la cour municipale ou au chef-lieu de la cour; il peut donc effectuer ses transactions à l'un des 41 comptoirs prévus en plus de pouvoir payer par internet ou à une institution bancaire. S'il conteste, il peut obtenir grâce à notre procédure de procès sur rendez-vous une audition à l'endroit de son choix (chef-lieu ou un des six points de service) à la date et à l'heure qui lui conviennent.

Pour ces raisons, nous demandons le retrait de l'article 62 du projet de loi afin de permettre aux municipalités d'être poursuivantes dans le cadre du projet-pilote. Cette décentralisation permettra de traiter à meilleurs coûts et dans des délais plus rapides les constats émis; les citoyens de l'agglomération de Montréal sortiront gagnants de cette décentralisation

Nous sommes d'avis que les sommes perçues (amendes et frais) sur le territoire de l'agglomération de Montréal doivent revenir à Montréal et être investies en sécurité routière. Nous devons opter pour la solution la plus efficace et la plus économique afin de nous assurer que nous réinvestirons le plus de fonds possible afin d'améliorer notre bilan routier.

Téléphone cellulaire

Conduire dans un milieu urbain comme celui de la Ville de Montréal nécessite une vigilance accrue et soutenue en raison de la complexité de la tâche. À tout moment, les

conducteurs doivent interagir avec le milieu environnant pour éviter une collision avec les piétons, les cyclistes, les véhicules lourds et les autres usagers avec qui ils partagent le réseau routier. Dans ce contexte, la Ville de Montréal est donc favorable à l'introduction d'une législation pour contrôler l'usage du téléphone cellulaire au volant.

Limiteurs de vitesse pour camions lourds

Cette nouvelle mesure n'aura, en principe, pas ou peu d'incidence sur les excès de vitesse commis en milieu urbain, là où les limites de vitesse varient entre 30 et 70 km/h.

Mesures concernant les nouveaux conducteurs

La Ville de Montréal, à l'instar de l'ensemble des organisations policières, est favorable à cette mesure. Au-delà des statistiques, nous croyons qu'il est possible d'améliorer le contenu des cours de conduite de façon à y introduire des notions de courtoisie au volant pour améliorer le comportement des conducteurs et les sensibiliser aux particularités de la conduite en milieu fortement urbanisé. En plus d'apprendre les règles de circulation, le contenu des cours doit aussi traiter de comportements et d'attitudes responsables pour réduire le nombre d'événements associés au non respect des autres usagers de la chaussée et à l'insouciance des conducteurs.

DEMANDES PARTICULIÈRES DE LA VILLE DE MONTRÉAL EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Ville de Montréal profite de l'occasion que lui offre la Commission dans le cadre de la présentation de ce présent mémoire pour faire part de certaines autres mesures de sécurité routière que l'Administration souhaite mettre en place et qui répondent à une problématique propre à un milieu aussi densément peuplé que Montréal.

- **Bureau de la sécurité des déplacements**

La Ville de Montréal s'est donnée un objectif clair en matière de sécurité routière: réduire de 40 % le nombre d'accidents à survenir sur le territoire de l'île de Montréal d'ici dix ans. Nous considérons que la mise en place d'un Bureau de la sécurité des déplacements constitue, à cet égard, une priorité pour la Ville de Montréal. Ce bureau représentera l'instance municipale traitant l'ensemble des enjeux relatifs à la sécurité des déplacements sur le territoire de l'agglomération. Relevant de la Ville, le Bureau constituera à cet effet une table d'échange permanente pour, conjointement avec nos partenaires, élaborer, implanter et suivre les stratégies afin de réduire le nombre de blessés et de morts tout en assurant un lien permanent avec la Table québécoise de la sécurité routière.

Nous prévoyons que le fonctionnement du Bureau de la sécurité des déplacements nécessitera un investissement de 1,5 M\$ par année afin de mettre en place le

personnel et les outils techniques nécessaires (saisies d'accidents, comptage, analyse, etc.) qui permettront de prioriser et d'identifier les interventions à apporter. Une contribution financière du gouvernement du Québec s'avère essentielle à sa réalisation.

Parallèlement, la Ville s'affaire à mettre en place un programme d'amélioration de la sécurité aux carrefours les plus accidentés. Ce programme permettra de sécuriser 500 carrefours sur le territoire de l'agglomération de Montréal d'ici 10 ans. Précisons à cet égard que les travaux reliés à la sécurisation des 50 carrefours amorcés au cours de 2007 auront nécessité un investissement de près de 9 M\$ à même notre programme triennal d'immobilisation.

Tel que mentionné dans notre Plan de transport, ce programme, ainsi que les autres mesures qui auront été identifiées par le Bureau de la sécurité des déplacements, nécessitent des investissements estimés à 60 M\$ sur une période de 10 ans. En tenant compte des coûts des accidents (selon les sources de la SAAQ : 432 600 \$ - victime décédée ; 114 425 \$ - victime blessée grièvement ; 12 900 \$ - victime blessée légèrement ; 7 355 \$ - accidents avec dommages matériels seulement) et d'une annualisation sur 10 ans de l'objectif de réduction de la Ville de 40%, les accidents évités à Montréal permettraient des économies d'environ un milliard de dollars à la société québécoise, ou de 100 M \$ par année sur 10 ans.

- **Réduction de la limite de vitesse de 50 à 40 km/h**

Les expériences américaine et européenne ont prouvé que l'abaissement des vitesses légales a eu un effet positif sur celles fixées et sur le nombre de vies sauvées. À cet égard, les études tendent à démontrer qu'une baisse de 10 km/h réduira non seulement le nombre d'accidents à survenir, mais aussi et surtout leur gravité. La littérature est d'ailleurs assez éloquent à ce sujet. Mentionnons qu'une réduction de la vitesse de roulement de 50 à 40 km/h diminue la distance de freinage de 65 à 45 m et l'énergie de choc de 36 %, diminuant ainsi la gravité potentielle des accidents. Mentionnons également, selon le premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière, que chaque diminution de 1 km/h de la vitesse moyenne pratiquée sur les routes entraîne une diminution d'environ 3% des accidents avec blessés.

Ainsi pour différencier les limites de vitesse selon les milieux sensibles, la Ville de Montréal avait proposé dans son mémoire de mars 2006 que le Code de la sécurité routière soit modifié afin que la limite de vitesse en milieu municipal soit réduite de 50 à 40 km/h. Cette mesure s'appliquerait partout en territoire municipal, sauf là où la vitesse serait fixée par règlement à 50 km/h, par exemple sur les artères, ou à 30 km/h, par exemple devant les écoles et les parcs.

Déjà certains arrondissements de la Ville de Montréal ont obtenu du ministère des Transports l'autorisation de diminuer la vitesse dans leurs rues locales. Si la mesure est valable pour ces territoires, nous estimons que la démonstration a été faite pour

l'ensemble de Montréal. Par contre, pour qu'une telle mesure s'avère efficace il faut qu'elle soit comprise et respectée par les conducteurs. Or, l'introduction de cette mesure à la pièce sur le territoire de l'île n'est pas de nature à assurer une bonne compréhension de la part des usagers de la route.

Dans ce contexte et compte tenu que nous croyons qu'une mesure généralisée à la grandeur de l'agglomération est essentielle, nous demandons au Gouvernement du Québec d'amender le Code de la sécurité routière afin que la limite de vitesse sur l'île de Montréal soit fixée par défaut à 40 km/h.

- **Campagne de sensibilisation résolument urbaine**

En tant qu'Administration responsable, la Ville de Montréal a pour principal objectif de sécuriser l'ensemble de son réseau et d'améliorer son bilan routier. Pour y arriver, la Ville désire, entre autres choses, changer les comportements à risques des usagers de la route. Pour ce faire, diverses campagnes de sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière doivent être organisées; elles auront comme objectif de modifier les comportements qui constituent un risque à la population. La volonté de la Ville est d'établir à long terme un consensus social sur le respect du Code de la sécurité routière et le partage de la route.

Pour ce faire, la Ville de Montréal propose au Gouvernement du Québec de réaliser conjointement un certain nombre de campagnes de sensibilisation à caractère résolument urbain. Les campagnes réalisées par la SAAQ au cours des dernières années s'adressent principalement aux comportements des conducteurs automobiles. Peu de campagnes s'adressant aux comportements des divers usagers en milieu urbain ont été réalisées. Le civisme des conducteurs face aux piétons et cyclistes, le respect des feux de circulation par les piétons, le comportement des cyclistes, par exemple, sont tous des sujets qui mériteraient d'être abordés par des campagnes de sensibilisation à caractère urbain.

- **Respect des passages pour piétons**

Un des problèmes majeurs à Montréal de non respect de la signalisation par les conducteurs de véhicules sont les passages pour piétons, particulièrement les passages situés entre les intersections. À ce titre, la Table de concertation provinciale sur les piétons propose une série de recommandations dont :

- Clarifier et simplifier les règles de circulation de façon à mieux identifier les priorités de passages accordées aux piétons.
- Rendre plus dissuasives les amendes pour infractions au CSR affectant la sécurité des piétons.

L'application de ces recommandations nécessite toutefois des modifications à la législation et aux normes en vigueur. Nous proposons donc au Gouvernement de prioriser au sein des divers comités de normalisation sous sa responsabilité la

question des passages pour piétons et de modifier en conséquence, s'il y a lieu, le CSR.

- **Respect du feu rouge**

La majorité des accidents en milieu urbain surviennent aux intersections. Un certain nombre de ces accidents est causé par le fait qu'un conducteur traverse le carrefour durant le feu rouge. Ce type d'accident qui résulte en une collision à angle droit est généralement grave. La Ville de Montréal croit que cette problématique est suffisamment importante pour s'y attaquer en priorité.

La Ville de Montréal procède depuis deux ans à une mise aux normes de ces feux de circulation et corrige les situations où la visibilité des têtes de feux pourrait être en cause dans ce type d'accident. Reste les conducteurs qui transgressent volontairement le feu rouge, principalement lors des secondes qui suivent la disparition du feu jaune. La Ville de Montréal est favorable au projet pilote de caméra aux feux rouges et compte y participer activement. Cependant, nous croyons que l'installation de ce type de dispositif ne sera pas suffisante pour discipliner les conducteurs récalcitrants et récidivistes.

Compte tenu qu'il y a près de 2400 intersections sur le territoire de l'agglomération munies de feux de circulation, nous demandons au Gouvernement du Québec d'évaluer la possibilité d'augmenter les sanctions liées à la transgression du feu rouge et d'amender le CSR en conséquence.

CONCLUSION

En résumé, la Ville de Montréal salue la détermination du Gouvernement de s'attaquer de front au problème de la sécurité routière et d'en faire une de ses priorités. La mise sur pied d'une table provinciale en sécurité routière en est la preuve. Elle constitue un lieu privilégié d'échanges et de discussions et il ne fait aucun doute qu'elle doit continuer son travail sur une base permanente.

La Ville de Montréal est, pour l'essentiel, en accord avec les changements réglementaires proposés au Code de la sécurité routière et aux autres règlements et dispositions législatives afin d'implanter dans les meilleurs délais les six mesures prioritaires retenues par le Gouvernement du Québec. Ces changements fourniront aux municipalités des outils essentiels afin d'améliorer la sécurité des personnes. Certains aspects spécifiques ont cependant fait l'objet de commentaires et devraient, à notre avis, être pris en considération afin de s'assurer que les six nouvelles mesures proposées ici soient pleinement efficaces aussi bien sur le réseau autoroutier que dans les réseaux municipaux.

Ces premiers changements sont un pas dans la bonne direction afin d'améliorer le bilan routier sur les routes du Québec et permettre aux municipalités d'atteindre leurs propres objectifs en matière de sécurité routière. Toutefois, le contexte particulier d'une ville

aussi densément peuplée que Montréal, nécessite l'implantation de mesures spécifiques adaptées à une réalité où les clientèles vulnérables, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, etc., côtoient de près les véhicules automobiles, camions, autobus et autres; c'est pour cette raison que la Ville de Montréal propose dans ce mémoire quelques nouvelles mesures en ce sens. Ces mesures feront l'objet de représentations de notre part au sein des divers comités et sous comités mis sur pied dans la foulée de la Table québécoise sur la sécurité routière. Nous souhaitons que ces demandes trouveront écho dans les futurs changements réglementaires que le Gouvernement du Québec proposera au Code de la sécurité routière.

Commission parlementaire sur la sécurité routière

Montréal appuie les actions de la Ministre des Transports et propose des mesures particulières pour la métropole

Montréal, le 5 décembre 2007 – C'est dans le cadre de la Commission parlementaire sur la sécurité routière tenue par le gouvernement du Québec que la Ville de Montréal a salué la détermination de la ministre des Transports, madame Julie Boulet, à s'attaquer de front au problème de la sécurité routière. La Ville a aussi profité de son passage à cette commission pour soutenir les grandes mesures proposées par le gouvernement et rappeler ses principales demandes dans le domaine de la sécurité des déplacements.

« Pour l'essentiel, notre Administration est en accord avec les changements réglementaires proposés au *Code de la sécurité routière* et aux autres règlements et dispositions législatives. En 2006, nous avons mis en place un plan quinquennal en matière de sécurité routière et nous avons ajouté 133 policiers à la Division de la sécurité routière et ces actions portent déjà fruits. En 2007, de janvier à octobre, on a enregistré une baisse de 23,4% des collisions mortelles ainsi qu'une baisse de 25,6% des collisions avec blessés graves par rapport à 2006 », de mentionner monsieur Claude Dauphin, vice-président du comité exécutif responsable de la sécurité publique et des relations gouvernementales.

« Toutefois, dans le contexte de densité urbaine qui caractérise Montréal, nous réitérons notre demande auprès du gouvernement du Québec de modifier le *Code de la sécurité routière* et d'abaisser la limite de vitesse à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales. L'application d'une telle mesure permettra de réduire davantage le risque d'accidents de même que la gravité des blessures », de rajouter monsieur André Lavallée, membre du comité exécutif, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain.

Rappelons que l'administration montréalaise est très impliquée dans le domaine de la sécurité des déplacements depuis de nombreuses années. Le Plan de transport de Montréal propose des objectifs élevés d'amélioration de la sécurité des déplacements des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun et des automobilistes.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Ville de Montréal demande le soutien du gouvernement du Québec pour lui permettre de créer un bureau de la sécurité des déplacements. Ce bureau traitera des enjeux relatifs à la sécurité des déplacements et mettra en place les outils techniques nécessaires pour élaborer, implanter et suivre les stratégies visant à réduire le nombre de blessés et de décès sur les routes de l'agglomération montréalaise.

La Ville de Montréal propose également de réaliser des campagnes de sensibilisation au respect du *Code de la sécurité routière* à caractère résolument urbain.

« Par la mise en œuvre de son Plan de transport, notre Administration compte démontrer qu'elle a déjà pris plusieurs mesures et qu'elle compte accentuer sa volonté de faire de la sécurité des déplacements une priorité. La sécurisation de 500 intersections en dix ans, l'installation de feux piétons à décompte numérique ainsi que la création de quartiers verts destinés à tempérer la circulation des véhicules dans certains quartiers montréalais font d'ailleurs partie de ces mesures concrètes», de rappeler monsieur André Lavallée.

« De plus, nous travaillerons à ce que les usagers du réseau respectent davantage les passages piétonniers et mettrons l'accent sur les conducteurs contrevenant au *Code de la sécurité routière* par le non-respect des feux rouges. Nous continuerons d'appuyer la volonté de la ministre des Transports d'interdire l'usage du téléphone cellulaire au volant et finalement, nous appuierons sous certaines conditions le projet visant à implanter sur le territoire montréalais des caméras photographiques ainsi que des caméras aux feux de circulation », de conclure monsieur Dauphin.

Par l'application de ces diverses mesures et en collaboration avec les principaux acteurs dans le domaine de la sécurité des déplacements, Montréal se donne pour cible de réduire de 40% les accidents d'ici les dix prochaines années.

-30-

Source : Darren Becker
Ville de Montréal
514-872-6412

Information : Julie Beauvilliers
Service des communications et des relations avec les citoyens
514-872-2897

L'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie lance une vaste campagne de sécurité routière sur son territoire

Montréal, le 23 octobre 2007 – À compter de cette semaine, les automobilistes et les piétons qui empruntent les rues de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie seront encouragés à modifier leurs comportements dans le cadre d'une vaste campagne de sécurité routière.

Le maire de l'arrondissement, André Lavallée, a profité du lancement de cette campagne pour rappeler que Rosemont–La Petite-Patrie, même s'il est densément peuplé et quadrillé de vingt voies de transit importantes, est un milieu de vie exceptionnel qui mérite d'être préservé.

« L'apaisement de la circulation dans nos rues constitue un enjeu majeur pour nos concitoyens. Avec cette campagne, nous posons des gestes concrets pour assurer leur sécurité, diminuer le nombre d'accidents et sauver des vies », a expliqué le maire.

Ma rue n'est pas une piste de course !

La campagne qui débute immédiatement et connaîtra une deuxième phase au printemps cible évidemment les conducteurs de véhicules motorisés, mais aussi les piétons et les cyclistes.

« Ma rue n'est pas une piste de course », « Le feu rouge, un feu sacré » et « Attention à nos p'tits vites » sont parmi les messages retenus. Au cours de l'automne, la campagne sera présentée au moyen de quelque 80 panneaux grand format et d'abribus, de publicités dans le journal local et d'affiches disposées dans toutes les installations de l'arrondissement.

Par ailleurs, grâce à la collaboration de la Commission scolaire de Montréal, les 23 secteurs environnant les écoles primaires de l'arrondissement feront l'objet d'une campagne d'affichage particulière. « L'école est partie prenante d'un quartier et fait une large place à la famille et à la sécurité », a tenu à préciser la présidente de la Commission scolaire de Montréal, madame Diane De Courcy.

De plus, pour l'Halloween, les quelque 5 000 élèves des écoles primaires du territoire recevront également un feuillet de consignes de prudence à observer. Au printemps, les parcs et les pistes cyclables seront plus spécifiquement ciblés, de même que les étudiants des niveaux secondaire et collégial.

Les trois postes de police de quartier ont contribué de près à l'élaboration de la

campagne et vont l'appuyer en procédant régulièrement à des opérations sur le territoire.

Apaisement de la circulation

Le maire de Rosemont–La Petite-Patrie a également profité du lancement de la campagne de sécurité routière pour rappeler les différentes mesures déjà mises en œuvre dans le but d'apaiser la circulation sur le territoire de l'arrondissement.

Le marché Jean-Talon, de même que les rues Christophe-Colomb et de Bellechasse font aujourd'hui l'objet de mesures de ralentissement, dont l'installation de stèles indicatrices de vitesse et le rétrécissement de voies de circulation. Ces modifications ont permis d'améliorer significativement la sécurité aux abords des différentes institutions scolaires et sportives qui bordent ces rues.

En 2007, l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie procède à l'installation de 12 stèles radars permanentes; 10 autres stèles radars vont s'ajouter au cours des prochaines semaines, notamment sur les boulevards Rosemont et de l'Assomption et la rue Beaubien. Le marquage de tous les passages piétons et des corridors scolaires a été entièrement réalisé dans des délais exceptionnels. L'arrondissement a aussi complété le remplacement de la quasi-totalité des feux piétons existants par des feux à décompte numérique.

Mentionnons aussi qu'une équipe de l'arrondissement complète actuellement une tournée de chacune des écoles de l'arrondissement pour procéder avec la direction et les comités de parents à une analyse fine de chacun des secteurs et pour apporter les modifications nécessaires, au besoin.

Partenaires majeurs

La campagne de sécurité routière de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie compte sur deux partenaires importants, soit le Service de police de la Ville de Montréal et la Commission scolaire de Montréal. « Avec cette campagne, nous voulons améliorer significativement la sécurité dans les rues de Rosemont–La Petite-Patrie. En cette année de la sécurité routière au Québec, nous avons voulu contribuer à notre façon en proposant une campagne mieux adaptée au milieu urbain. Je ne peux que souhaiter que cette initiative fasse boule de neige », de conclure le maire Lavallée.

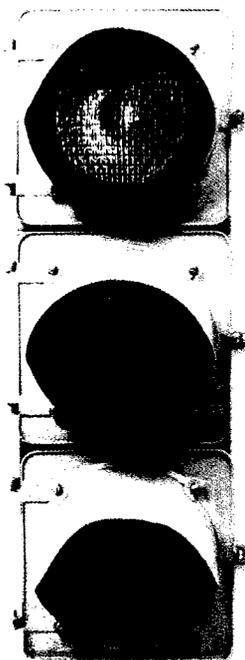
Source : Arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie
Rens. : Serge Fortin
514 872-1776



NE TRAVERSE COMME UN

**La prudence, une priorité
dans notre arrondissement.**

Rosemont
La Petite-Patrie
Montréal 



LA LUMIÈRE

FEU SACRÉ

La prudence, une priorité
dans notre arrondissement.

Rosemont
La Petite-Patrie
Montréal 



ATTENTION AUX P'TITS VITES

**La prudence, une priorité
dans notre arrondissement.**



MA RUE N'EST PAS UNE PISTE DE COURSE

**La prudence, une priorité
dans notre arrondissement.**

Rosemont
La Petite-Patrie
Montréal 



LA PRUDENCE
DANS LA RUE
C'EST PAS
SORCIER

**La prudence, une priorité
dans notre arrondissement.**