

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU QUÉBEC

Les cellulaires au volant, la vitesse excessive,
les motocyclistes et les conditions hivernales

Mémoire de la Ville de Montréal

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

Montréal 

Février 2006

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
LES CELLULAIRES AU VOLANT	5
Le contexte	5
LA VITESSE EXCESSIVE	7
Le contexte	7
Les pistes de solution.....	8
1. Les limites de vitesse.....	9
2. Le cinémomètre photographique	10
3. Les amendes et les sanctions.....	11
4. La coordination des feux de circulation	11
5. Projets et programmes en sécurité routière.....	12
6. Les campagnes de sensibilisation et le contrôle routier	13
7. Actions concertées en sécurité routière	14
LES MOTOCYCLISTES	15
LES CONDITIONS HIVERNALES	16
Le contexte	16
La réglementation sur les pneus d'hiver et la sensibilisation	16
CONCLUSION	18

INTRODUCTION

La Ville de Montréal est très heureuse de participer aux efforts de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale pour maintenir les acquis en matière de sécurité routière et améliorer le comportement des conducteurs lors de leurs déplacements.

L'Administration municipale se préoccupe de la sécurité routière sur son territoire et possède la volonté ferme d'améliorer son bilan de sécurité.

A cet égard, depuis les dernières années, la Ville de Montréal a fait des efforts significatifs pour préserver la vie des citoyens (nes) et particulièrement des piétons qui sont les plus vulnérables utilisateurs des rues en milieu urbain :

1. Le Plan de transport, en voie d'élaboration, 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) confirmera entre autres l'intention de la Ville de prioriser le piéton dans la gestion de la circulation et dans l'aménagement des rues ;
2. Le maintien de l'interdiction du virage à droite sur le feu rouge ;
3. L'installation en cours de décomptes numériques aux feux piétons existants sur le territoire de Montréal ;
4. La création de la *Table de concertation provinciale piéton* à laquelle participent le Service des infrastructures, transport et environnement (SITE), sous l'initiative du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM);
5. La participation du SITE et du Service de police à la nouvelle Table québécoise de la sécurité routière créée en décembre 2005
6. 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.

La réflexion qui suit porte sur les enjeux suivants : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales.

LES CELLULAIRES AU VOLANT

Le contexte

Conduire dans un milieu urbain comme celui de Montréal nécessite une vigilance accrue et soutenue en raison de la complexité de la tâche. A 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.

Comme les études le démontrent, il semble que le téléphone cellulaire constitue une source additionnelle de distraction susceptible de détourner l'attention du conducteur de sa tâche principale, soit la conduite.¹

En 2005, sur le territoire de l'île de Montréal seulement, 4 542 personnes ont été victime d'une collision suite à l'inattention ou la distraction des conducteurs, soit 43% des victimes. Selon les rapports des policiers du SPVM, plus de 30% de ces collisions sont survenues aux intersections et 11% entre les intersections.

Les distractions sont loin d'être exclusives au téléphone cellulaire. Nous pensons aux conducteurs qui ont causé des collisions en réglant la radio, en manipulant le lecteur de CD, en allumant une cigarette ou en mangeant tout simplement. Les nouvelles technologies comme le téléphone cellulaire, le télécopieur mobile, le téléavertisseur, le système de navigation de bord et les autres systèmes de transport intelligents (STI) ainsi que tout autre dispositif vidéo et audio sont aussi des sources de distraction à considérer dans la présente réflexion car elles aussi peuvent diminuer la capacité cognitive résiduelle et l'attention des conducteurs.

Actuellement au Québec, il est pratiquement impossible d'identifier le nombre de collisions imputables à l'usage du téléphone cellulaire à moins que le conducteur ne fasse une déclaration. Bien que le policier annotera les circonstances de la collision, le rapport d'accident ne permet pas de colliger numériquement ces informations. Notons aussi que les systèmes informatiques de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne sont pas conçus pour extraire ces données.

Dans un tel contexte, il est important de se questionner sur la démarche à adopter pour obtenir un consensus social à l'effet que l'utilisation du téléphone

¹ Fondation de recherche sur les blessures de la route, sondage sur la sécurité routière, distraction au volant 2002

cellulaire ou de tout autre nouvelle technologie au volant a un impact sur le comportement sécuritaire du conducteur et augmente les risques d'être impliqué dans une collision. Et ce en sachant qu'une étude produite par l'Université de Montréal démontre que le risque d'avoir une collision augmente de 38% lors de son utilisation.²

De plus, il est important de préciser que l'utilisation du système main libre diminue peu la distraction occasionnée par une conversation au téléphone cellulaire. En effet, ce dispositif n'élimine pas la nécessité pour le conducteur de penser à la conversation, ce qui le distrait aussi de sa conduite.

La Ville de Montréal est favorable à l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du téléphone cellulaire. À cet égard, elle est également disposée à collaborer avec le gouvernement du Québec dans le but d'élaborer une démarche qui permettrait de préciser la portée d'une telle législation.

² Les téléphones mobiles /cellulaires et le risque d'accidents, Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal. Janvier 2001

LA VITESSE EXCESSIVE

Le contexte

Comme partout ailleurs au Québec, la Ville de Montréal reconnaît qu'elle a sur son territoire un problème de vitesse. Cette affirmation est confirmée par le SPVM qui a émis plus de 56 132 constats d'infraction pour excès de vitesse en 2005 soit 17% de l'ensemble des constats émis sur son territoire. Ces interventions visaient à réduire le bilan routier qui s'est élevé à 10 553 victimes en 2005.

C'est également en ce sens que nous avons renforcé de 133 nouveaux policiers notre escouade affectée à la sécurité routière en janvier 2006. L'un de ses principaux mandats est de contrer la vitesse excessive par la mise en œuvre d'opérations de contrôle de vitesse. Cette action est largement appuyée (80%) par la population montréalaise.

On constate que la vitesse excessive est l'un des facteurs aggravants des accidents à Montréal, particulièrement dans la zone d'interface entre les autoroutes et les artères municipales et sur les principales artères du réseau de rues. Sur les artères, la vitesse permise est de 50 km/h et exceptionnellement 60 km/h et 70 km/h.

L'analyse des accidents entre 1996 et 2003 permet de constater que la gravité des collisions augmente sur les artères dont la vitesse de circulation est plus élevée. À titre d'exemple, mentionnons que sur la rue Notre-Dame, où la vitesse affichée était de 70km/h, 14 accidents mortels sont survenus sur un tronçon comportant 16 carrefours. Durant la même période, il y a eu 10 accidents mortels sur un tronçon d'une longueur équivalente de la rue Sherbrooke, mais comportant 46 carrefours et où la vitesse affichée est de 50km/h.

Malgré l'ajout récent de ressources supplémentaires au Service de la police dédiées à la sécurité routière il n'en demeure pas moins qu'il est impossible de contrôler en permanence tous les sites accidentogènes. Une étude interne indique qu'entre 1989 et 1996, 3 000 collisions avec blessés sont survenues alors que la vitesse était identifiée comme facteur contributif dans 764 rues différentes de l'ancien territoire de la Ville de Montréal. Ce portrait est encore plus important à l'échelle de l'Île.

D'autres part, la majorité des plaintes émane des quartiers où la quiétude et le sentiment de sécurité sont menacés par les conducteurs circulant trop rapidement dans les zones de 50km/h.

De ce fait, certains arrondissements en périphérie du centre-ville ont implanté des mesures d'apaisement de la circulation, comme sur les rues Bernard, Hutchison, Clark et Parthenais. Ces mesures comprennent entre autres des dos d'âne allongés, des traverses surélevées, du stationnement à angle, des saillies de trottoirs aux intersections, etc.

Bien que ces mesures d'apaisement de la circulation sont efficaces et favorables aux cyclistes et aux piétons, elles sont coûteuses et l'effet bénéfique sur la réduction des vitesses est limité uniquement aux endroits visés.

Depuis plusieurs années, la Ville de Westmount a implanté sur les rues locales une limite de vitesse de 40km/h. Notons également, que des projets pilotes de 40km/h ont présentement lieu dans les arrondissements du Plateau Mont-Royal et de Notre-Dame-de-Grâce / Côtes-des-Neiges.

Les pistes de solution

Compte tenu de tous les efforts déployés ces dernières années, le Québec et particulièrement la Ville de Montréal ont réussi à améliorer le bilan routier. Par contre, un seuil, difficile à abaisser au plan des victimes et des collisions a été atteint.³

Cependant, certains programmes spécifiques tels que les programmes d'études des carrefours les plus accidentés, les programmes de mises aux normes des feux de circulation et de programmation dynamique de ces feux sur certains axes sont des programmes efficaces permettant d'améliorer le contrôle de la circulation et peuvent contribuer grandement à améliorer le bilan de sécurité. Ces programmes qui ont été mis en œuvre par le passé soit dans le cadre de programmes partagés de financement (Transport et infrastructure Canada, Québec, Montréal) ou de l'initiative de la Ville de Montréal sont des programmes dispendieux qui lorsque assumés seules par la Ville viennent grever les budgets municipaux. À notre avis, une assistance des paliers supérieurs qui désirent accélérer l'amélioration du bilan de sécurité est essentielle à l'atteinte d'un tel objectif.

Dans un tel contexte la Ville a déjà entrepris certaines mesures qui permettront de faire de nouveaux gains dans un avenir rapproché. Toutefois, certaines de ces mesures qui visent particulièrement le réseau routier et les conducteurs

³ Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 volet routier, MTQ 2001

requièrent au préalable l'intervention de l'État. À titre d'exemple, nous énumérons ci-dessous quelques champs d'actions où les différents services de la Ville de Montréal peuvent intervenir en partenariat avec le MTQ et la SAAQ.

1. Les limites de vitesse

En ce qui a trait aux requêtes des arrondissements en regard du 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.⁴

« En effet, l'expérience américaine et européenne a prouvé que l'abaissement des vitesses légales a un effet positif sur celles pratiquées et sur le nombre de vies sauvées. Des vitesses crédibles incitent fortement les conducteurs à les respecter et pour ce faire, elles doivent être adaptées au milieu et à l'ensemble des usagers ».

Ainsi pour différencier les limites de vitesse selon les milieux sensibles, la Ville de Montréal propose de remplacer la vitesse de 50 km/h sur l'ensemble du réseau municipal par une vitesse maximale de 40 km/h. Cette vitesse serait adoptée par une modification au Code de sécurité routière. Cette démarche fait également partie des réflexions du Plan de transport qui est en voie d'élaboration, concernant des mesures visant à améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers résidentiels.

Conséquemment la nouvelle gamme des vitesses affichées sur le territoire de l'île de Montréal serait :

- 40 km/h : partout
- 30 km/h : dans les milieux sensibles (écoles, parcs, foyers pour personnes âgées)
- 50 km/h : l'exception sur les artères
- 60 km/h : les rues d'interface avec les autoroutes urbaines du MTQ
- 70 km/h : autoroutes urbaines du MTQ

A notre avis il est requis que les représentants techniques de nos organisations respectives puissent travailler conjointement à la réalisation de ce projet et que les changements législatifs requis soient apportés le cas échéant.

⁴ La vitesse au volant : son impact sur la santé et des mesures pour y remédier par l'Institut national de santé publique du Québec, novembre 2005

2. Le cinémomètre photographique

Chacun d'entre nous constate quotidiennement que la majorité des véhicules se font dépasser lorsque leur conducteur respecte les limites légales de vitesse. Ce qui veut dire que les excès de vitesse sont banalisés et acceptés socialement car plus de 75% des conducteurs excèdent les limites permises. Également, cette réalité est attribuable au fait que le conducteur perçoit un très faible risque d'être interpellé par un policier lorsqu'il commet une infraction de vitesse. En effet, dans le cadre d'une opération cinémomètre conventionnel, les études évaluent les risques d'être intercepté à moins de 1 sur 7 600, soit une fois à tous les 13 ans⁵.

Ce dernier constat nous amène à traiter de l'importance des contrôles routiers en prévention des collisions et à ce sujet, nous aimerions rappeler un extrait d'une revue de littérature produite par la SAAQ sur les conducteurs à haut risque⁶ :

« En complément de la promotion et de la législation, il y a une autre dimension importante à considérer et c'est le contrôle. Le contrôle joue probablement le rôle le plus important en matière de dissuasion parce qu'il contribue à la certitude de la peine. En effet, bien que la sévérité des sanctions et la promptitude soient deux dimensions très importantes, elles auront peu d'impact si les règles ne sont pas appliquées ».

Dans cette foulée des contrôles l'utilisation et la médiatisation du cinémomètre photographique apparaissent comme des solutions susceptibles de modifier le comportement des conducteurs vers le respect des limites de vitesse. Selon la littérature disponible, ces outils apparaissent comme des solutions susceptibles de modifier le comportement des conducteurs. Il peut d'une part, pallier à ce faible risque d'être interpellé et d'autre part, demeurer le seul moyen d'effectuer des contrôles à des endroits ciblés là où la surveillance classique au moyen d'appareils traditionnels est problématique.

Quelques pays européens et provinces canadiennes ont connu des résultats intéressants avec l'usage du cinémomètre photographique. Un projet pilote d'installation de cinémomètres photographiques du gouvernement du Québec permettrait dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame d'imposer un contrôle constant qui rendrait les possibilités de délinquance presque nulles.

⁵ Source : SAAQ

⁶ Les conducteurs à haut risque: une revue de littérature, Lyne Vézina, Service des études et des stratégies en sécurité routière SAAQ, mars 2001

3. Les amendes et les sanctions

La Ville de Montréal ne croit pas utile pour l'instant de revoir les amendes et les sanctions. Par ailleurs, il serait approprié à notre avis que le gouvernement se penche rapidement sur la problématique des récidivistes dont le comportement nécessite une approche particulière en ce qui concerne les excès de vitesse.

4. La coordination des feux de circulation

Afin de restreindre les vitesses pratiquées sur le réseau artériel, un des moyens privilégiés par la Ville de Montréal dans sa stratégie de gestion de la circulation est l'utilisation de la coordination des feux de circulation. Il importe de mentionner que la régulation de la vitesse de progression des véhicules permet aussi de réduire l'émission des gaz à effet de serre et ainsi contribuer à atteindre l'objectif de réduction de ces gaz prévus au protocole de Kyoto, tout en optimisant l'efficacité du réseau routier et assurer entre autres une gestion efficace et sécuritaire de la circulation pour les usagers du réseau routier (piétons, cyclistes et véhicules).

Ainsi, les automobilistes qui excéderont la vitesse de coordination⁷ se buteront à des feux rouges répétitifs aux intersections qu'ils atteindront. Les automobilistes comprennent rapidement l'intérêt de modifier leurs habitudes et de circuler à la vitesse de coordination puisqu'ils bénéficieront alors de l'effet de progression des pelotons de véhicules dans les bandes vertes de coordination implantées sur rues.

L'«Institute of Transportation Engineers» (ITE) recommande de revoir la coordination des feux aux 5 ans. Cette recommandation est basée sur le fait que les plans de coordination des feux se dégradent rapidement à cause de la variabilité des patrons de circulation découlant principalement du niveau de l'activité économique et de la vitalité du développement urbain.

Il sera possible en 2006 de mettre en place de nouveaux plans de coordination des feux dans 800 carrefours munis de feux de circulation sur les 2 300 situés sur le territoire de la Ville de Montréal grâce à un récent programme d'infrastructures Canada-Québec pour lequel une aide financière des gouvernements supérieurs a été obtenue. Par contre, si ce programme n'est pas reconduit en 2007, il sera impossible d'en faire profiter les autres secteurs de

⁷ Cette vitesse est généralement celle de la vitesse affichée

l'agglomération. Sans une aide financière, la Ville ne peut pas à elle seule réaliser un tel projet qui profiterait à l'ensemble des utilisateurs.

Compte tenu de la dégradation de l'efficacité de ces plans de coordination des feux avec le temps, les bénéfices découlant de ce programme (meilleur contrôle de la vitesse et réduction de la consommation d'essence) ne pourront être considérés comme des acquis. De tels projets sont complexes et dispendieux et nous ne pouvons consacrer nos ressources à cette seule tâche.

Un programme de mise à jour régulier mis sur pied avec l'aide du gouvernement du Québec permettrait d'optimiser les problèmes d'interface entre nos réseaux respectifs et d'améliorer le contrôle de la vitesse sur le réseau de la Ville.

La mise à jour des plans de coordination des feux permettrait également l'utilisation optimale du réseau artériel municipal :

- réseau fonctionnel et compétitif comparable sinon supérieur aux autres grandes villes nord-américaines;
- permet de contenir la circulation de transit sur les artères;
- évite les débordements dans les quartiers résidentiels (quiétude);
- permet de privilégier et de prioriser les services de transports en commun (RPM, voies réservées);
- permet de mieux gérer les conflits aux carrefours et ainsi améliorer la sécurité des clientèles vulnérables (piétons et cyclistes).

5. *Projets et programmes en sécurité routière*

Selon les expériences du passé, nous pouvons affirmer que les investissements dans les projets et les programmes mis en œuvre par la Ville de Montréal en matière de sécurité routière ont permis de diminuer le nombre et la gravité des accidents sur le réseau montréalais aux endroits où les études avaient démontré une concentration anormale d'accidents.

Les ratios bénéfiques (coûts sociaux) / coûts (ingénierie et exécution) obtenus en 1994 lors de l'évaluation du bilan de réalisation d'un programme d'amélioration de la sécurité à 12 carrefours sont en moyenne de 14 pour 1 dès la première année où sont appliquées les mesures correctives. Il faut ajouter que les gains sont ensuite récurrents d'année en année, contrairement aux coûts d'ingénierie et d'exécution qui sont ponctuels. Précisons que les frais liés aux améliorations apportées sont à la charge de la Ville alors que les retombées financières profitent principalement à l'État québécois. Ainsi, le programme de sécurité aux

carrefours les plus accidentés sur le réseau de la Ville de Montréal réalisé en 1994 a coûté 40 000\$ en coûts d'ingénierie, 75 000\$ en coûts d'exécution et aura généré des économies en coûts sociaux de 1 300 000\$ selon une évaluation faite par la SAAQ des coûts sociaux moyens en vigueur en 1994. (6736\$/dommages matériels et de 18 060\$/personne blessée) et de 350 000\$ en coût moyen annuel pour les dommages matériel (ces frais sont généralement assumés par les compagnies d'assurance)

D'autre part, des analyses effectuées en 1989 ont démontrées que certaines catégories d'usagers étaient plus à risque et surreprésentées parmi les victimes de la route. Des programmes sur mesure ont donc été mis en place au début des années 1990 pour améliorer la sécurité et des objectifs ont été ciblés.⁸

Ainsi, les programmes d'amélioration de la sécurité des piétons aux abords des écoles, des parcs et des institutions ainsi que l'introduction de la flèche verte lumineuse et l'implantation de nouveaux paramètres de design pour les feux de circulation ont permis de diminuer de 25% les accidents piétons entre 1989 et 1994. Cette amélioration du bilan a été encore plus remarquable pour les clientèles les plus à risque à cette époque, les 5-9 ans, 10-14 ans et les 65 ans et plus.

De tels programmes n'ont plus été mis en place depuis 1995 et la Ville de Montréal souhaite ardemment l'appui du gouvernement du Québec pour remettre sur pieds ces programmes. Par ailleurs, compte tenu que le seuil qui a été atteint au plan des victimes et des collisions est difficile à abaisser, nous croyons que les intervenants du milieu en matière de sécurité routière doivent être mis à contribution dans la recherche des solutions à mettre en œuvre pour abaisser le bilan de sécurité. Un forum approprié doit être mis en place à cet effet.

6. *Les campagnes de sensibilisation et le contrôle routier*

De nombreuses évaluations ont montré que la combinaison « publicité et contrôle » produit un effet important sur les comportements, alors que chacune de ces composantes, prises isolément, produit au mieux des effets à court terme.

Pour cette raison, il importe que les contrôles policiers soient supportés par des campagnes de sensibilisation afin d'augmenter « la perception du risque d'être arrêté » lorsque les conducteurs circulent sur le réseau routier.

8 Réalisations majeures de 1989 à 1994 Ville de Montréal, division de la circulation

Enfin, comme le démontre les sondages, la population en général est favorable aux actions gouvernementales en terme de campagne publicitaire. De plus, la Colombie-Britannique a démontré dans une étude que chaque dollar investi en prévention, sensibilisation et contrôle policier diminue les coûts d'indemnisation selon un ratio de 2 pour 1.

7. Actions concertées en sécurité routière

Au cours des dernières années, plusieurs comités de travail ont été mis sur pied dans le but de diminuer en particulier le nombre d'accidents impliquant des piétons. Une table de concertation provinciale « Piéton » pilotée par notre service de la police a été formée entre autres à cet effet. Cet exercice a permis de rapprocher l'ensemble des intervenants en sécurité routière autour d'un objectif commun. Les solutions qui se dégagent portent évidemment sur l'ensemble des interventions sur lesquelles nous pouvons interagir soit l'ingénierie, l'éducation et l'application réglementaire (3E).

À cet égard, nous croyons qu'il est rentable pour l'État québécois d'investir dans la création d'un bureau municipal de la sécurité routière qui aurait pour mandat d'effectuer des bilans de sécurité, d'effectuer les analyses de données, de proposer des programmes et des projets qui pourront avoir un réel impact sur la sécurité et finalement d'en faire l'évaluation et les suivis requis.

Un tel bureau municipal de la sécurité routière saurait mettre à profil l'expertise disponible (services municipaux, SAAQ, MTQ (direction territoriale de MTL), MTQ (sécurité publique), direction de la santé publique, etc.) afin de couvrir tous les aspects de la problématique.

La structure de ce bureau permanent ainsi que le cadre de fonctionnement de même que les sources de financement restent à définir. Toutefois, nous croyons qu'un partenariat municipal - provincial permettra de mieux cibler les objectifs et les projets pertinents et pourra éventuellement en faciliter sa mise en œuvre (projets, programmes, campagne de sécurité, etc.) et également collaborer à une meilleure compréhension et acceptation de la part du public.

LES MOTOCYCLISTES

A Montréal, la problématique des motocyclettes est davantage perçue comme une nuisance en raison du bruit qu'elles produisent lorsqu'elles circulent. Pour ces raisons, certains secteurs de la Ville tels que le Vieux Montréal et le parc du Mont-Royal sont visés par des interdictions de circuler aux motocyclettes. Dans le but d'identifier des solutions à ces problèmes environnementaux, le SPVM participe à la Table de concertation d'homologation des motocyclettes dirigée par le ministère des Transports.

L'analyse du bilan routier indique que la problématique de sécurité routière liée au motocycliste est beaucoup moins importante sur le territoire de l'Île de Montréal que dans l'ensemble de la province. Il y a en effet, plus de piétons et de cyclistes victimes d'une collision sur notre réseau.

LES CONDITIONS HIVERNALES

Le contexte

La Ville de Montréal est soucieuse d'offrir des conditions de circulation sécuritaires sur son réseau routier en période hivernale, autant pour les automobilistes que pour les piétons. Les changements climatiques que l'on connaît depuis quelques années ont pour impact d'augmenter les cycles de gel et dégel. Les phénomènes de grand écart de température autour du point de congélation, de verglas et de pluies abondantes seront de plus en plus fréquents, selon Environnement Canada. Ceci est susceptible d'augmenter la présence de glace sur les voies publiques (chaussée et trottoir).

En conséquence, il faut prévoir dans les processus d'entretien du réseau, des méthodes pour contrer les dangers causés par la présence de glace sur la chaussée et les trottoirs et ce, dans des délais très courts. La rapidité de ces changements de température a également un impact sur la difficulté à prévoir exactement le type de précipitation auquel il faut faire face.

Dans ce contexte, la Ville, qui a déjà une politique d'épandage des abrasifs et des sels de voirie éprouvée, a amorcé la révision de cette politique de gestion en vue d'en valider l'adéquation face aux changements climatiques, tout en tenant compte des nouvelles technologies développées dans ce domaine au cours des dernières années.

La réglementation sur les pneus d'hiver et la sensibilisation

Le rapport du Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leurs véhicules de pneus d'hiver de 2005 démontre sans équivoque, que la grande majorité des usagers du réseau routier, soit 90% munissent de façon volontaire leurs véhicules de pneus d'hiver. Cette proportion est aussi importante dans la grande région de Montréal (86%) malgré les bonnes conditions d'entretien hivernal et la présence de chaussées dégagées.

La Ville de Montréal apprécie les efforts de promotion dans lesquels le gouvernement du Québec a investi (conduite hivernale) puisque la population est maintenant sensibilisée, entre autres, aux bienfaits des pneus d'hiver et en particulier à leurs contributions dans la réduction du nombre d'accidents pendant

la période hivernale. D'autre part, puisque les véhicules munis de pneus d'hiver permettent aux conducteurs un meilleur contrôle de leur véhicule et que cela ne peut que contribuer à diminuer le nombre d'accidents qui résultent des pertes de contrôle, la Ville de Montréal est favorable à ce qu'une législation soit adoptée pour amener le taux d'utilisation des pneus d'hiver à 100%. Dans l'éventualité où le gouvernement désirerait légiférer en cette matière, la Ville de Montréal est disposée à collaborer afin de définir les modalités qui permettraient d'appliquer cette législation en milieu urbain.

Finalement, notre réflexion porte également sur les comportements que les usagers doivent adopter dans des conditions hivernales. Ce n'est pas tout d'équiper son véhicule de pneus d'hiver, mais il faut également que le véhicule soit bien dégagé de matières pouvant nuire à la visibilité du conducteur. Aussi, tous les équipements doivent être en bon état de fonctionnement tels essuie-glaces et liquide lave vitre en quantité suffisante afin de limiter les risques de collisions. En outre, il est important de rappeler les principes de conduite préventive de façon à ce que les conducteurs adaptent leur conduite aux conditions routières, réduisent leur vitesse et maintiennent une vigilance accrue dans de telles circonstances.

CONCLUSION

En résumé, ce mémoire présente les préoccupations suivantes de la Ville de Montréal relativement aux divers enjeux de cette Commission :

La Ville de Montréal est favorable à l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du téléphone cellulaire. À cet égard, elle est disposée à collaborer avec le gouvernement du Québec dans le but d'élaborer une démarche qui permettrait de préciser la portée d'une telle législation.

La problématique de la vitesse constitue une problématique majeure pour la Ville de Montréal et celle-ci suggère diverses pistes de solutions où la Ville et le gouvernement du Québec peuvent agir en partenariat. La réduction de la vitesse à 40km dans les rues résidentielles, l'utilisation du cinémomètre photographique, la coordination des feux de circulation, la réalisation de projets et de programme ciblés en sécurité routière, les campagnes de sensibilisation et le contrôle routier ainsi que les actions concertées en sécurité routière constituent des avenues de solutions prometteuses pour réduire le nombre et la gravité des collisions attribuables à la vitesse.

En ce qui concerne la motocyclette, la Ville Montréal estime que cette problématique est de moindre envergure sur son territoire que sur celui du reste de la province de Québec et entend poursuivre sa collaboration avec la Commission en matière d'encadrement.

Finalement, la Ville de Montréal est favorable au maintien des campagnes de sensibilisation à la conduite hivernale et est favorable à ce qu'une législation soit adoptée pour amener le taux d'utilisation des pneus d'hiver à 100%. Dans l'éventualité où le gouvernement désirerait légiférer en cette matière, la Ville de Montréal est disposée à collaborer afin de définir les modalités qui permettraient d'appliquer cette législation en milieu urbain.

La Ville de Montréal tient à rappeler à la Commission que la sécurité des piétons demeure la plus grande priorité en matière de sécurité routière autant au Service des infrastructures, du transport et de l'environnement qu'au Service de police de la Ville de Montréal. Cette orientation est d'ailleurs un des enjeux majeurs du *Plan de transport* de Montréal en voie d'élaboration, qui mise sur l'utilisation accrue du transport en commun et des transports actifs (vélo et marche). Le SPVM quant à lui, mise sur l'apport de ces 133 nouveaux policiers pour augmenter la sécurité des piétons en intervenant directement auprès des usagers qui contreviennent aux règles de sécurité.

En terminant, la Ville de Montréal croit qu'il est de l'intérêt du gouvernement du Québec de mettre en place des programmes conjoints et de soutenir la mise sur pied du bureau municipal de la sécurité routière de la Ville de Montréal. À cet égard, précisons que l'État québécois est le principal bénéficiaire des retombées sociales et financières suite à l'amélioration du bilan routier.

À cette fin, une contribution de l'État québécois serait souhaitable pour les municipalités qui sont bien placées pour repérer les problèmes et identifier les piste de solutions. Pour le moment, les villes sont seules à assumer cette charge en plus de toutes les autres priorités avec lesquelles elles ont à composer sans pour autant bénéficier financièrement de ces améliorations.