



Dossier de candidature

Réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales de la Ville de Montréal



Présenté dans le cadre du
Prix d'ingénierie en sécurité routière
de l'Association des transports du Canada

Édition 2011

Montréal 

Service du développement et des opérations
Direction des transports





RÉSUMÉ

La réduction de la limite de vitesse à 40 km/h sur les rues locales de Montréal est une action inscrite dans le Plan de transport de notre Ville. Les objectifs de ce projet touchent trois volets : la sécurité des déplacements, la qualité de vie et l'harmonisation du déploiement.

Pour l'implantation du projet, la Ville-centre a fait face à plusieurs défis reliés à la décentralisation des pouvoirs entre 34 entités territoriales, à l'absence d'encadrement par un Plan directeur de circulation à jour, à la rareté des ressources financières, à la disparité des systèmes de gestion de données techniques et aux courts délais alloués par l'Administration.

Les réflexions menées conjointement par la Ville et le ministère des Transports du Québec pour la mise en œuvre de ce projet ont conduit à l'introduction dans les normes de signalisation routière du Québec d'un nouveau concept de signalisation «par secteur» des limites de vitesse.

Les facteurs qui ont contribué au succès de la mise en œuvre du projet incluent la volonté politique, l'approche participative consensuelle, l'adoption de principes directeurs communs et le respect de l'approche globale des 3E (Engineering, Enforcement, Education).

La solution implantée dans le cadre de ce projet se distingue par plusieurs innovations dont : l'harmonisation de la méthode de détermination des limites de vitesse à travers les 34 entités territoriales de l'agglomération ; l'amélioration des documents réglementaires ; l'amélioration de la visibilité des panneaux ; le contrôle de la qualité de la signalisation installée ; l'élaboration de nouveaux outils de communication ; et la mise en place d'un cadre évolutif de suivi-évaluation.

Pour l'évaluation de l'impact du projet sur les comportements des conducteurs, une étude d'évaluation avant-après est en cours. La Ville compte l'étendre aux volets perception et sécurité routière.

Les réalisations accomplies dans le cadre du projet à ce jour incluent notamment : une base de données géo-référencées de limites de vitesse ; un avancement significatif vers une gestion «globale» de la vitesse ; un renforcement de l'effet dissuasif de la réglementation de la vitesse ; une intégration de l'effet structurant du projet aux autres actions du Plan de transport ; une synergie fructueuse et prometteuse ; et un rayonnement du projet au-delà des limites de notre Ville.

Au coût de 1,7 M\$, ce projet place désormais notre Ville sur la voie de la gestion «globale» de la vitesse et traduit clairement notre choix de société en faveur d'une mobilité durable.



IMPLANTATION DU PROJET 40 KM/H

Plusieurs études publiées à l'échelle nationale et internationale, affirment que des mesures limitées à des dispositions légales ou réglementaires de réduction de la limite de vitesse permise et à l'installation de la signalisation routière ne donnent pas les résultats escomptés en termes de réduction des vitesses de roulement pratiquées par les conducteurs.

Partant de ce constat, le projet fut érigé autour des trois principes de base de détermination des limites de vitesse, à savoir : la crédibilité de la limite permise ; l'harmonisation des attentes à l'égard du conducteur ; et l'uniformisation de la réglementation à travers tous les arrondissements et villes liées de l'agglomération montréalaise.

Des défis de taille à relever

Pour l'implantation du projet dans l'ensemble de l'agglomération montréalaise, la Ville-centre devait relever plusieurs défis incluant :

- La décentralisation des compétences et pouvoirs entre 34 entités territoriales),
- L'absence d'encadrement par un plan directeur de circulation,
- La rareté des ressources financières,
- La disparité des systèmes de gestion de données techniques, et
- Les courts délais de réalisation.

Un nouveau concept de signalisation voit le jour

Compte tenu de la complexité du projet et des défis à relever, la Ville a initialement proposé au MTQ une démarche qui reposait essentiellement sur une modification au Code de la sécurité routière (CSR). À l'instar de l'exception faite pour l'île de Montréal dans le dossier du virage à droite sur feux rouge (VDFR), la Ville demandait l'introduction d'une exception pour ramener la vitesse par défaut à 40 km/h au lieu de 50 km/h sur le territoire montréalais.

Cette proposition de Montréal avait l'avantage de résoudre, en partie, le problème découlant de la décentralisation des pouvoirs sur l'île, et de réduire la quantité de nouveaux panneaux de limite de vitesse à installer. Après plusieurs échanges entre les professionnels de la Ville et du MTQ, Montréal a reçu une proposition alternative. Le ministère préférait éviter la multiplication des exceptions dans le CSR et mettre à la disposition du milieu municipal un nouvel outil qui simplifie la signalisation.

Fruit des discussions entre les professionnels de la Ville et du MTQ, un nouveau concept de signalisation des limites de vitesse «par secteur» fut introduit dans le tome V des normes de signalisation routière du Québec en décembre 2008 (voir annexe 4).

Une volonté politique confirmée

Compte tenu des engagements pris par l'Administration montréalaise envers ses citoyens dans le contexte des élections municipales de novembre 2009, la mise en œuvre du projet de réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales de Montréal ne pouvait pas être retardée. La Ville a donc choisi d'ajuster sa démarche en tenant compte de la réponse du MTQ et de procéder à l'implantation.



Afin de fournir un incitatif financier aux arrondissements, la Ville-centre a décidé de puiser dans son budget de fonctionnement pour financer l’implantation de ce projet sur son territoire. Les montants débloqués couvrent la quasi-totalité des coûts incluant : honoraires professionnels d’ingénierie, fabrication de panneaux de signalisation, travaux d’installation de la signalisation et actions communicationnelles.

Une démarche participative et consensuelle

L’implantation du projet 40 km/h fut annoncée aux élus des 34 entités territoriales de l’agglomération et ensuite lancée dans les 19 arrondissements de la Ville lors de la première rencontre de la table de concertation municipale des 19 arrondissements (TCMA), une structure faisant partie du Bureau de sécurité des déplacements dont la mise en place fait partie des actions consignées dans le Plan de transport.

Aux côtés de la Ville-centre et du SPVM, les 19 arrondissements, le Service des communications et des relations avec les citoyens de la Ville (SCRC) et le MTQ, ont pris part à cette réunion de lancement et à toutes les étapes subséquentes du projet.

Des principes directeurs communs d’uniformisation

Dès le lancement de l’implantation du projet, la Ville-centre a soumis aux arrondissements une proposition de principes directeurs. Un débat auxquels ces derniers ont participé activement a permis de tenir compte de leurs besoins et préoccupations et d’obtenir le consensus recherché autour d’une version finale. Celle-ci s’énonce comme suit :

Limite	S’applique à
50 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - Artères - Collectrices de 2 voies de circulation ou plus par sens - Secteurs industriels - Collectrice supportant des mesures préférentielles pour le TC
40 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - Rues locales résidentielles constituant des secteurs homogènes. - Collectrices d’une seule voie de circulation par sens et à dominante résidentielle et/ou commerciale.
30 km/h	<ul style="list-style-type: none"> - Zones parcs et écoles + futurs quartiers verts

Ces principes ont l’avantage de se traduire en un message simple et clair pour le conducteur «*Sur une artère, ne dépasse pas 50 km/h; arrivé sur une rue locale, baisse ta vitesse à 40 km/h; et face à un parc ou une école, réduit encore ta vitesse à 30 km/h*».

En plus d’aider à assurer l’harmonisation des attentes à l’égard du conducteur et l’uniformisation à travers l’ensemble du territoire montréalais, l’application de ces principes directeurs clarifie le concept du projet et contribue, lorsque assortie d’actions appropriées sur l’environnement routier, à assurer la crédibilité des limites de vitesse affichées.

Informés et conscientisés sur ces principes directeurs grâce à leur participation active à l’implantation du projet, les Services de communication et de police pourront jouer leurs rôles respectifs de manière plus efficace dans le cadre de l’approche basée sur les trois axes de



l'ingénierie, du contrôle-sanction et de l'éducation, mieux connue sous le vocable anglais «3E Approach : Engineering, Enforcement and Education».

Une solution innovatrice cohérente avec l'approche des 3E

La Ville de Montréal a choisi de procéder à l'implantation du projet 40 km/h en adoptant le tout nouveau concept de signalisation de la limite de vitesse par secteur. On parlera dorénavant de «secteurs 40 km/h» pour désigner les ensembles de rues homogènes auxquelles s'appliquera cette limite de vitesse.

L'implantation du projet 40 km/h comprend plusieurs étapes réparties entre la Ville-centre et les arrondissements (voir détails à l'annexe 11 et logigrammes à l'annexe 5) :

Production des plans de limites de vitesse : une même méthode appliquée par tous

Deux éléments de base ont servi à la détermination de la limite de vitesse, tronçon par tronçon : les principes directeurs adoptés de manière consensuelle, et la classification hiérarchique du réseau routier telle qu'établie en 2001.

Dans un premier temps, les principes directeurs sont appliqués à chaque tronçon de rue compte tenu de sa fonction hiérarchique. Ensuite, la limite de vitesse obtenue est validée compte tenu des éventuelles contraintes liées à l'aménagement des rues et aux considérations de viabilité hivernale. Les recommandations des guides de bonnes pratiques publiés par le MTQ sont suivies pour identifier, au besoin, des mesures d'accompagnement visant à assurer la crédibilité des limites de vitesse choisies.

Les limites de vitesse souhaitées par les arrondissements sont ensuite validées par la Direction des transports et les secteurs 40 km/h délimités en regroupant les rues homogènes à l'intérieur de polygones fermés.

Le plan de vitesse est ainsi généré en identifiant chaque limite de vitesse par un code de couleur qui lui est spécifique. D'un seul coup d'œil, il permet d'avoir un aperçu des limites de vitesse permises sur le réseau municipal (voir exemple à l'annexe 6).

Adoption de la nouvelle réglementation : des documents légaux plus accessibles

Contrairement aux méthodes anciennes de formulation de ces documents légaux, la Direction des transports et le Contentieux de la Ville ont produit un nouveau modèle de dossier décisionnel qui remplace la mention énumérative des rues et des limites de vitesse qui s'y appliquent par un renvoi au Plan de limites de vitesse. Ce dernier est annexé au règlement ou ordonnance et en fait partie intégrante. Cette nouvelle approche a permis d'améliorer les documents légaux, ce qui les rend plus clairs et plus facile à consulter, à assimiler et à appliquer.

Production du plan de signalisation : une application homogène des normes

Pour chaque plan de limites de vitesse, les normes de signalisation en vigueur sont appliquées. Tous les panneaux de signalisation de limite de vitesse sont illustrés, chacun par le symbole qui lui est dédié.

Fabrication des panneaux : signalisation plus visible et succès logistique

La Direction des transports a profité de l'implantation du projet 40 km/h pour remplacer l'ancienne pellicule (grade ingénieur), généralement utilisée pour les panneaux de



signalisation de prescription, par une nouvelle pellicule plus réfléchissante de type IV. Ce choix repose sur l'analyse des pratiques dans les villes canadiennes et des tendances dans ce domaine, dont en particulier une récente politique interne du MTQ.

Il a aussi fallu tenir compte de la variation des spécifications techniques de fabrication des panneaux (nombre, dimensions et emplacement des trous de fixation). Alors que les neuf arrondissements de l'ancienne Ville avaient des spécifications identiques, chacun des 10 autres arrondissements avait ses propres spécifications.

Installation et inspection de la signalisation : un double contrôle de la qualité

Afin d'assurer la conformité de la signalisation installée sur le terrain à celle inscrite dans les plans de signalisation, deux actions ont été décidées :

- Contrôle en amont : des directives ont été partagées quant à l'emplacement des panneaux aux entrées et au pourtour des secteurs 40 km/h. Celles-ci avaient pour but de s'assurer que le panneau soit immanquablement visible pour le conducteur au moment où celui-ci entre dans le secteur, et qu'à la sortie, un autre panneau lui indique à l'intérieur d'une distance raisonnable qu'il vient de le quitter.
- Contrôle en aval : une inspection sur le terrain a été décidée pour relever les éventuelles anomalies et commander les modifications qui s'imposent. À ce jour, cette inspection, réalisée partiellement, a déjà permis d'apporter certaines corrections sur le terrain. Elle sera complétée de façon plus systématique en 2011.

L'annexe 10 présente quelques photos de la signalisation installée.

Élaboration des Plans d'information : une communication efficace

En plus de répondre aux exigences légales d'information des usagers de la route sur les modifications de limites de vitesse, la Direction des transports a jugé pertinent d'adopter une approche plus globale incluant éducation, information et sensibilisation. Pour ce faire, les outils suivants ont été développés (voir annexe 7) :

- Une animation vidéo montrant la simulation d'un parcours en voiture à travers un secteur 40 km/h. Elle est affichée sur la page Web du projet 40 km/h à l'adresse : www.ville.montreal.qc.ca/maximum40, ou www.ville.montreal.qc.ca/max40 en anglais.
- Une affiche ayant comme message principal «*Ma rue a ses limites*» et un thème en fonds de toile «*En sécurité dans nos quartiers*». Cette affiche produite en deux formats (paysage et portrait) est offerte en plusieurs dimensions.
- Cartes de limites de vitesse publiées sur la page Web susmentionnée en format PDF. D'une qualité graphique supérieure, elles permettent une consultation facile par les citoyens. Une carte globale des 19 arrondissements sera bientôt mise en ligne. Ultiment, elle couvrira la totalité de l'île.

En plus de produire ces supports communicationnels et de réaliser quelques actions médiatiques, la Ville-centre a assisté les arrondissements lors de l'élaboration et du déploiement de leurs plans respectifs d'information en accordant à chacun d'entre un budget de communication d'environ 5 000\$.

Évaluation avant-après : un cadre évolutif de suivi-évaluation

Dès le départ, la Direction des transports a mandaté un consultant pour l'évaluation des effets du projet 40 km/h sur les comportements des conducteurs en termes de vitesses



pratiquées. À cet effet, une première série de mesures des vitesses pratiquées a été réalisée à l'automne 2009. Une deuxième série de mesures est programmée au printemps 2011 pour élaborer un premier portrait des comportements après l'implantation du projet. D'autres mesures sont à prévoir ultérieurement afin de poursuivre l'observation des comportements des conducteurs.

Cette étude constituera le cœur du cadre de suivi-évaluation préconisée par la Direction des transports. Les conclusions qui en découleront seront prises en considération pour l'identification des mesures complémentaires à mettre en application afin d'assurer et d'accélérer le cheminement vers l'objectif principal du projet.

RÉSULTATS

Les résultats escomptés par la mise en œuvre du projet 40 km/h sont multiples. En haut de la liste, vient le changement des comportements des conducteurs. Toutefois, ce résultat ne pourra pas se concrétiser avec un simple changement de la réglementation et de la signalisation des limites de vitesse. Les mesures d'accompagnement qui seront mises en application en matière d'aménagement de la voirie, de contrôle-sanction et de communication seront aussi déterminantes.

Tenant compte des particularités du contexte montréalais, l'étude d'évaluation avant-après confiée à un consultant et entamée à l'automne 2009 comporte deux méthodes d'analyse. Dans un premier temps, une **étude transversale** a été réalisée. Celle-ci a comparé la distribution des vitesses pratiquées à des sites similaires choisis à travers tout le territoire de l'agglomération mais qui se caractérisent par des limites de vitesse différentes. Pour ce faire un exercice de modélisation avec régression linéaire a été réalisé. L'étude a, entre autres permis de confirmer que la limite de 40 km/h est bien adaptée au contexte des rues locales.

Dans un deuxième temps, une **étude avant-après avec sites de contrôle** a été entamée pour comparer la distribution des vitesses pratiquées avant et après la réduction de la limite de vitesse de 50km/h à 40 km/h.

L'équipe mise en place par le consultant pour réaliser l'étude d'évaluation comprend des experts en évaluation de la sécurité routière qui proviennent autant du milieu privé que de celui de la recherche universitaire. Cela assurera la rigueur scientifique de l'exercice.

En plus de l'évaluation des comportements des conducteurs, objet de l'étude susmentionnée la Ville compte étendre son évaluation aux volets perception et sécurité routière. D'un côté, le sentiment de sécurité sera mesuré par voie de sondage auprès des résidents et autres usagers de la voie publique et de l'autre, une analyse des statistiques d'accidents avant et après l'implantation du projet révélera ses effets sur le bilan routier.

Une base de données géo-référencées des limites de vitesse voit le jour De nouvelles avenues à l'appui de la recherche

Pour la première fois, les limites de vitesse réglementaires sont consignées dans une base de données géo-référencées. Cet outil permettra d'alimenter plusieurs applications aussi bien au niveau de la planification que de la gestion de la circulation routière. Par ailleurs, le milieu



de la recherche scientifique en transport a déjà manifesté son intérêt et demandé d'accéder à ladite base.

Les cartes de limites de vitesse déjà publiée sur le Web constituent la première application découlant de ce nouvel outil. La carte globale des limites de vitesse sur l'ensemble du territoire de la Ville est présentée à l'annexe 8.

Avec l'évolution rapide de la technologie et des applications informatiques, cette base de données ouvre la porte à d'innombrables applications dans le domaine des systèmes de transport intelligents (STI). À cet effet, la Ville de Montréal est entrain d'installer un centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) et préconise déjà l'intégration des données de divers systèmes de gestion de la mobilité sur son territoire.

Outre les applications intéressantes qu'elle permettra, cette base de données facilitera aussi les futures mises à jour des règlements.

Un premier pas vers une gestion «globale» de la vitesse

Une gestion «globale» de la vitesse commence par un exercice d'évaluation pour déterminer quelle limite de vitesse serait adaptée à chaque élément du réseau routier et par un examen conséquent des limites en vigueur. Elle s'étend ensuite aux actions de prévention routière et d'information du public et des décideurs, à l'aménagement sûr et lisible des infrastructures, au contrôle-sanction dissuasif, et à la mise à contribution de l'innovation technologique appliquée au génie automobile et aux systèmes intelligents de transport (STI).

En participant activement aux discussions et travaux de recherche sur la vitesse qui ont lieu aux niveaux provincial et fédéral et en adhérant à l'approche des 3E dans tous les projets de sécurité routière, y compris celui du 40 km/h, la Ville fait un premier pas vers la gestion de la vitesse comme composante essentielle de toute politique de sécurité routière. La modernisation des outils de gestion de la circulation, la collaboration avec tous les partenaires et la mise en œuvre par la Ville et ses arrondissements de diverses mesures favorisant l'apaisement de la circulation (mesures d'aménagement, contrôle policier, campagnes de sensibilisation, afficheurs de vitesse...) permettront d'avancer vers l'objectif du projet et d'obtenir les changements de comportements escomptés auprès des conducteurs.

Un projet qui renforce l'effet dissuasif de la réglementation

La nouvelle signalisation par secteur rendra les interventions de la police plus cohérentes et compréhensibles. Les panneaux installés aux entrées d'un secteur permettent d'effectuer les contrôles à n'importe quel endroit situé à l'intérieur d'un secteur donné, alors qu'à l'extérieur des secteurs, les points de contrôle sont en général choisis en aval d'un panneau de limite de vitesse. Le contrôle policier sera ainsi plus efficace puisque qu'il sera plus difficile de contester les constats émis.

Par ailleurs, la limite pour laquelle les sanctions pour «grands excès de vitesse» s'appliquent s'établi à 80 km/h à l'intérieur des secteurs 40 km/h, soit 10 km/h de moins que là où la vitesse par défaut s'applique. Il s'agit dans ce cas d'une sanction multipliée par 2 (amende et points d'inaptitude) pour une première infraction et de majorations supplémentaires en cas de récidives.



Une intégration qui tient compte des effets structurants du projet

Le projet 40 km/h aura un effet direct sur une multitude d'actions prévues au Plan de transport. Sa mise en œuvre est donc portée à la connaissance de toutes les équipes œuvrant à la réalisation de ce Plan. Celles-ci tiendront compte des modifications découlant de ce projet lors de la planification et de la réalisation de leurs actions et activités.

À titre indicatif, la cohérence entre le concept du projet 40 km/h et ceux préconisés pour la création des futurs quartiers verts a été validée. Pour ce qui est de la gestion de la circulation, il est prévu d'apporter les ajustements requis au niveau de la synchronisation des feux de circulation sur certains axes. Quant au service de transport en commun de surface, la concertation avec la Société de transport de Montréal (STM) se poursuivra pour tenir compte de l'évolution des besoins de cet opérateur. Tout autre ajustement demandé par les services d'urgence (police, sécurité incendie, ambulance d'Urgences-Santé) pourra également être pris en compte.

Un projet qui s'avère «contagieux»

Depuis l'introduction du concept de signalisation par secteur des limites de vitesse, plusieurs municipalités québécoises ont engagé des projets similaires au notre. Sur l'île de Montréal, outre l'adhésion des arrondissements, les villes reconstituées se lancent graduellement sur la même voie. Il faut souligner à cet effet les rôles importants joués par le MTQ et la Ville en termes d'encadrement et d'assistance technique.

L'annexe 9 présente une revue de Presse illustrant la visibilité dont a bénéficié ce projet.

Un projet au cœur de notre quête de développement durable

Grâce à notre démarche visant une gestion globale et intégrée de la vitesse, le projet 40 km/h aura des conséquences positives sur les conditions de vie des générations actuelle et futures tout en assurant des conditions favorables à leur développement en termes de viabilité économique et de préservation de l'environnement.

Au niveau social, la réduction de la limite de vitesse dans les rues locales aura un effet significatif sur la sécurité des déplacements et le sentiment de sécurité. Il en résultera un partage plus équitable de la voie publique.

L'effet structurant de ce projet et son arrimage à d'autres mesures prévues au Plan de transport de la Ville telles que les quartiers verts, l'apaisement de la circulation et les systèmes de transports intelligents contribuera aussi à des gains indirects d'ordre économique et environnemental.

La démarche innovatrice adoptée pour l'implantation du projet 40 km/h respecte la vision de notre Plan de transport et traduit clairement le choix de société fait par notre ville pour évoluer vers une mobilité durable.



ANNEXES



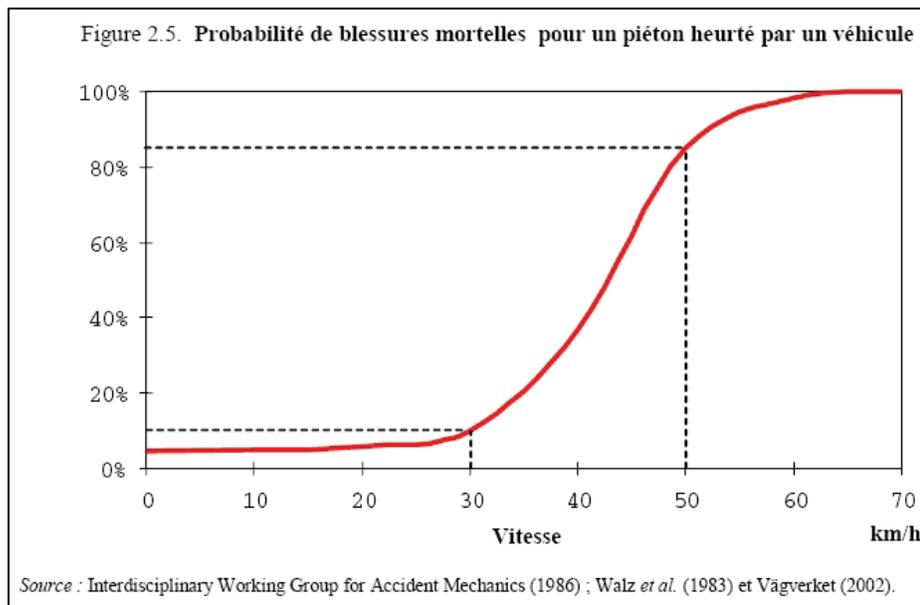
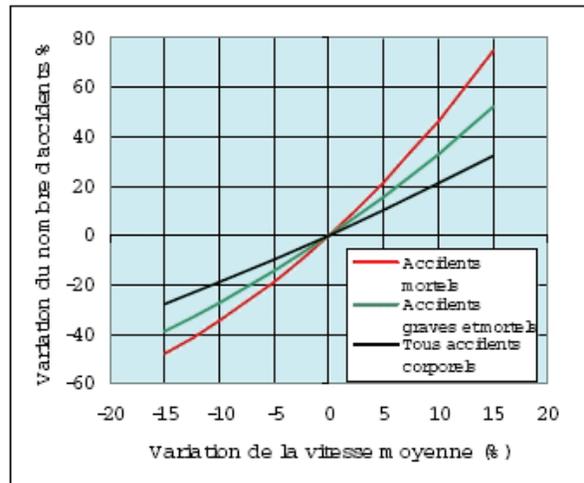
Annexe 1

Corrélation entre la vitesse et la gravité des blessures résultant d'accidents de la route¹

- Une augmentation de 5 % de la vitesse moyenne entraîne approximativement une hausse de 10 % du nombre total d'accidents corporels et de 20 % du nombre d'accidents mortels.

La même étude fait ressortir l'influence positive de la diminution des vitesses de circulation :

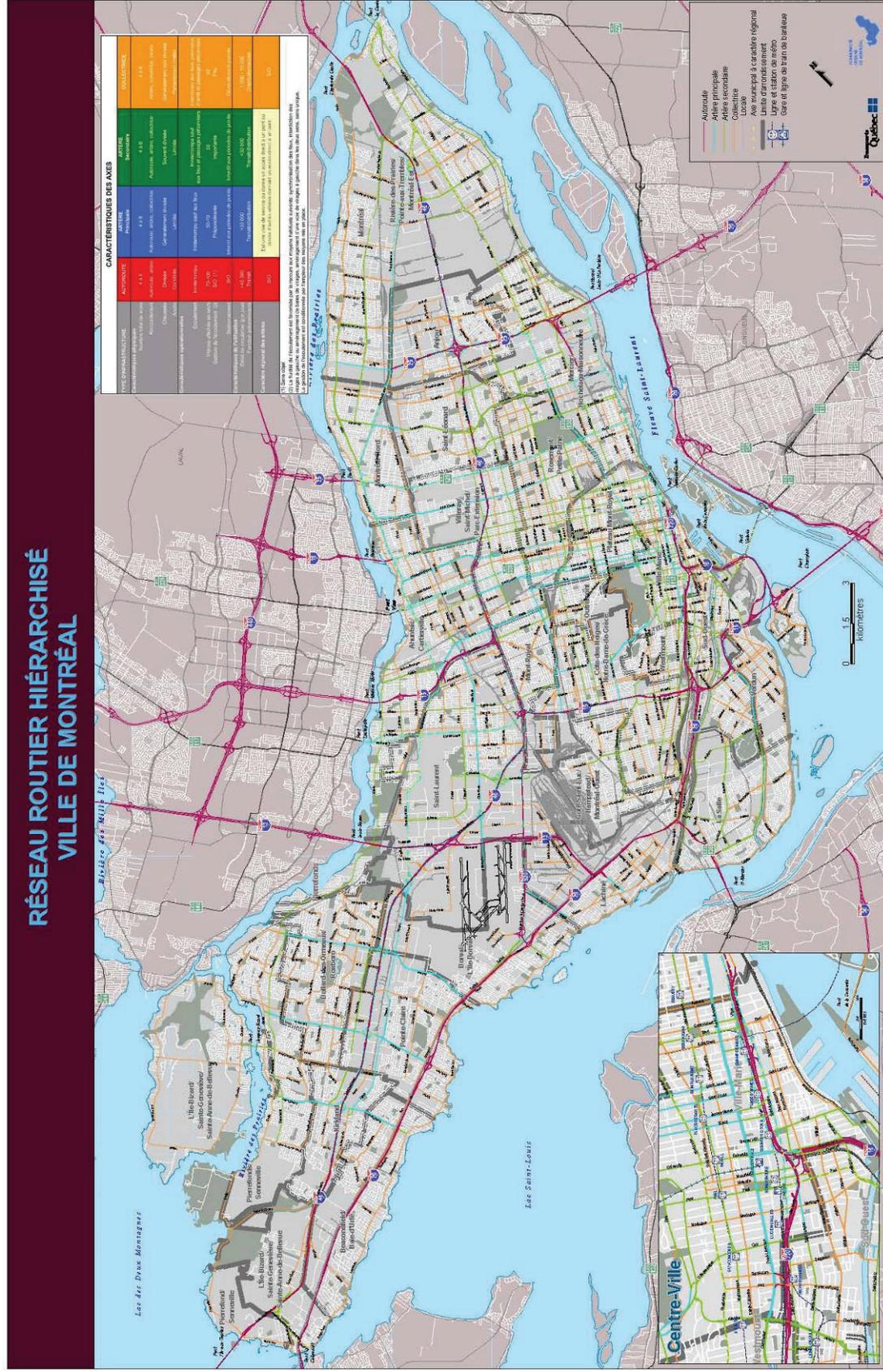
- Une diminution de 5 % de la vitesse moyenne entraîne approximativement une baisse de 10 % du nombre d'accidents corporels et de 20 % du nombre d'accidents mortels.



¹ Source : La gestion de la vitesse ; Centre de recherche sur les transports ; OCDE ; 2006 ; 310 pages



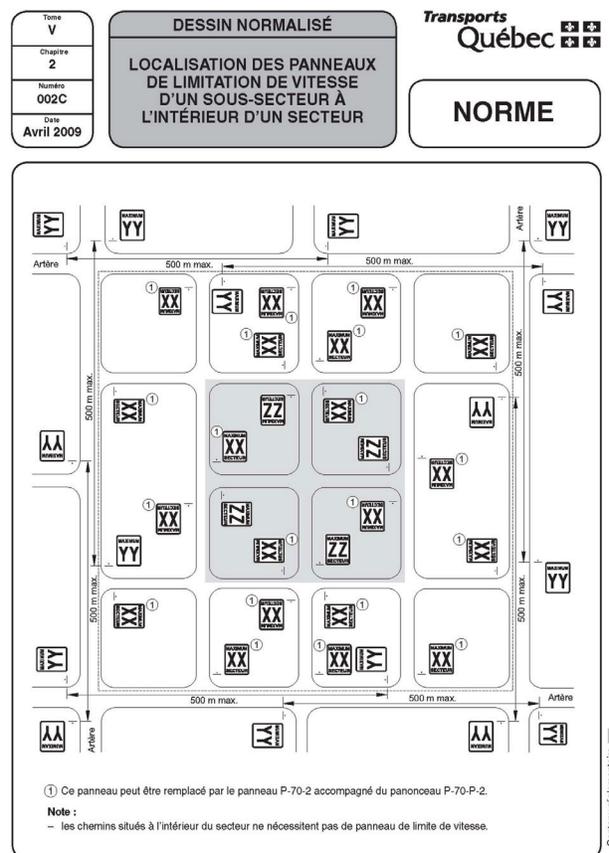
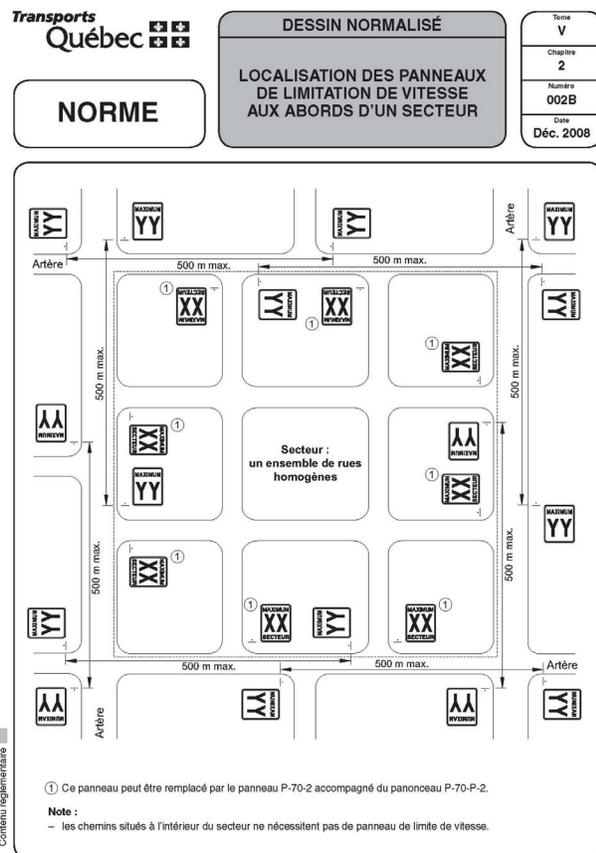
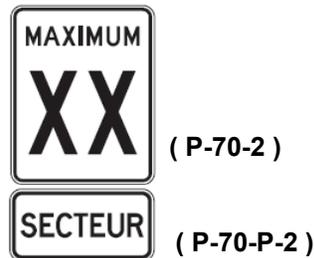
Annexe 3 : Carte du réseau routier hiérarchisé de Montréal





Annexe 4 : Nouvelle norme de signalisation de la limite de vitesse Le concept de secteur ²

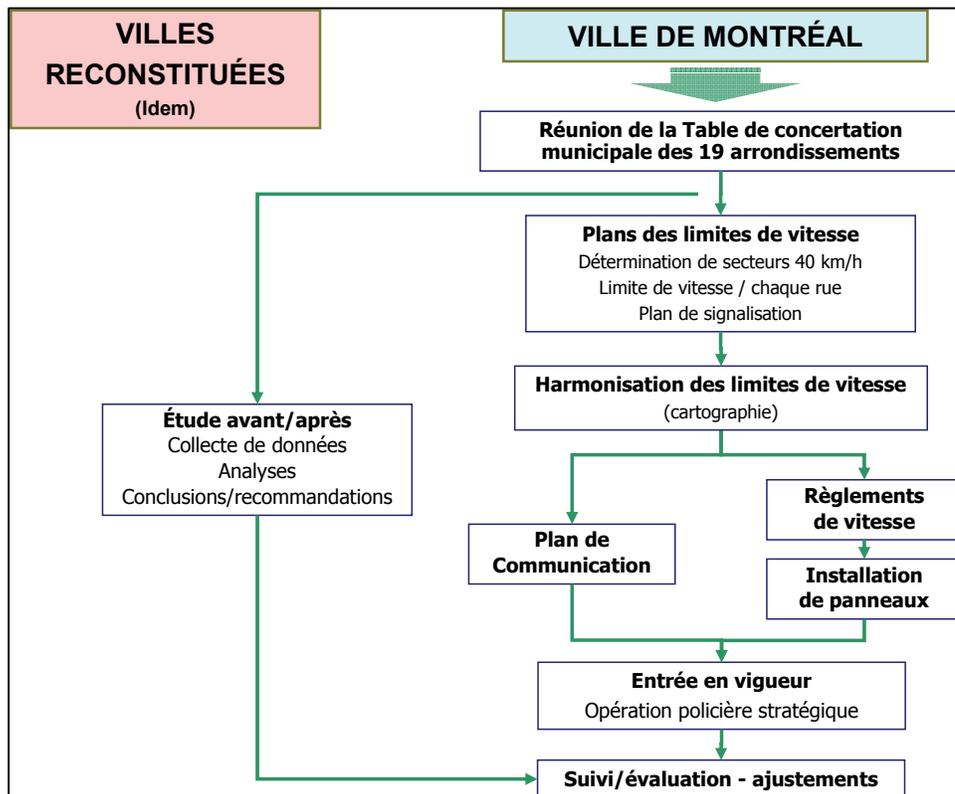
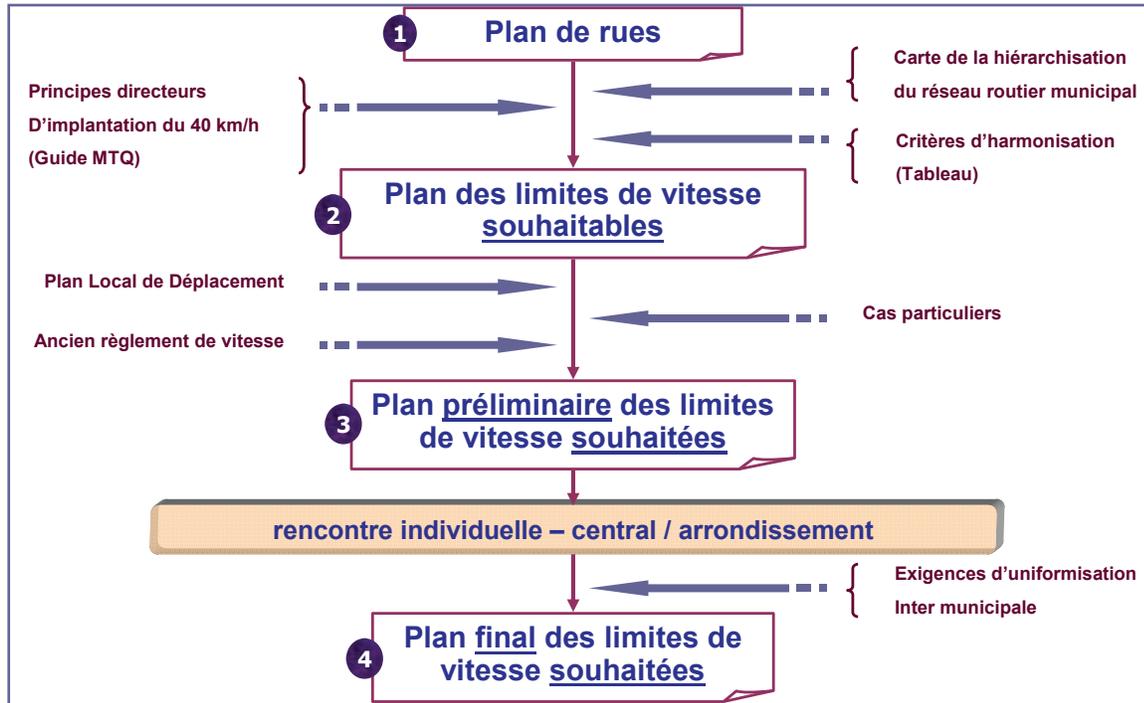
« ... Lorsqu'une limite de vitesse est prescrite pour un ensemble de rues homogènes comprises à l'intérieur d'un secteur généralement urbain, le panneau P-70-4 (ou le panneau P-70-2 accompagné du panneau P-70-P-2) doit être installé à tous les accès du secteur, conformément aux dessins normalisés 002B et 002C... À l'intérieur d'un secteur, il ne peut y avoir une rue ou un sous-secteur ayant une limite de vitesse supérieure à celle prescrite pour le secteur. »



² Source : Tome V – Normes de signalisation routière, chap.2- Prescription ; Pages 8.1 et 8.2 ; MTQ – Décembre 2008



Annexe 5 : Logigrammes méthodologiques d'implantation du projet 40 km/h

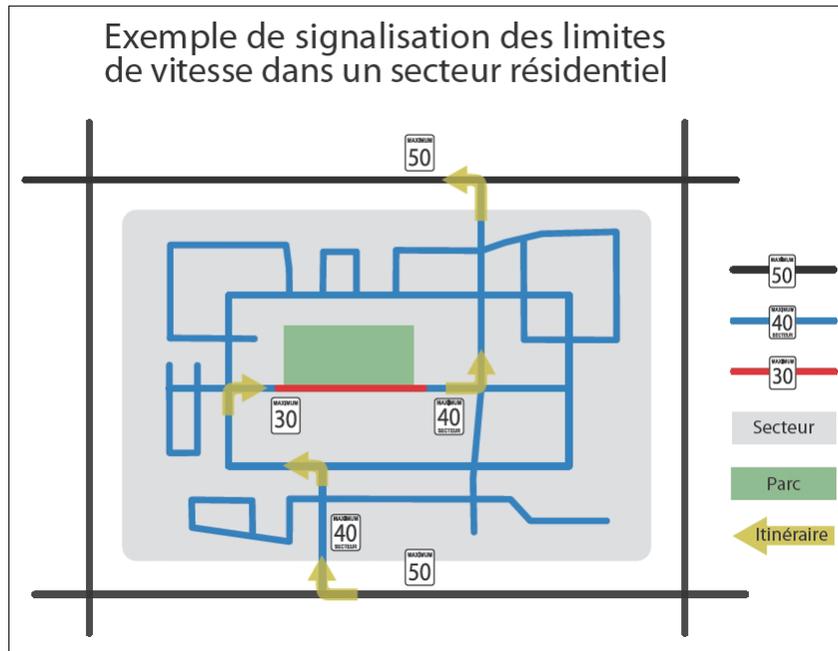




Annexe 7 : Outils communicationnels

(Développés pour le déploiement des plans d'information)

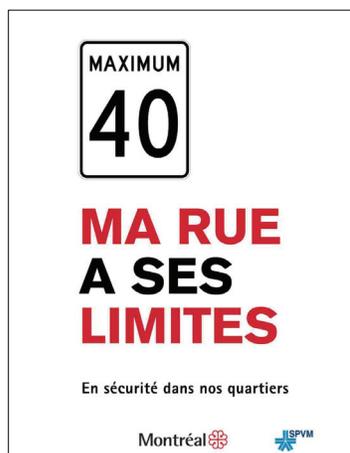
1) Une animation vidéo simulant un parcours à travers le secteur de 40 km/h ci-dessous :



L'animation peut être visualisée sur la page Web du projet aux adresses suivantes :

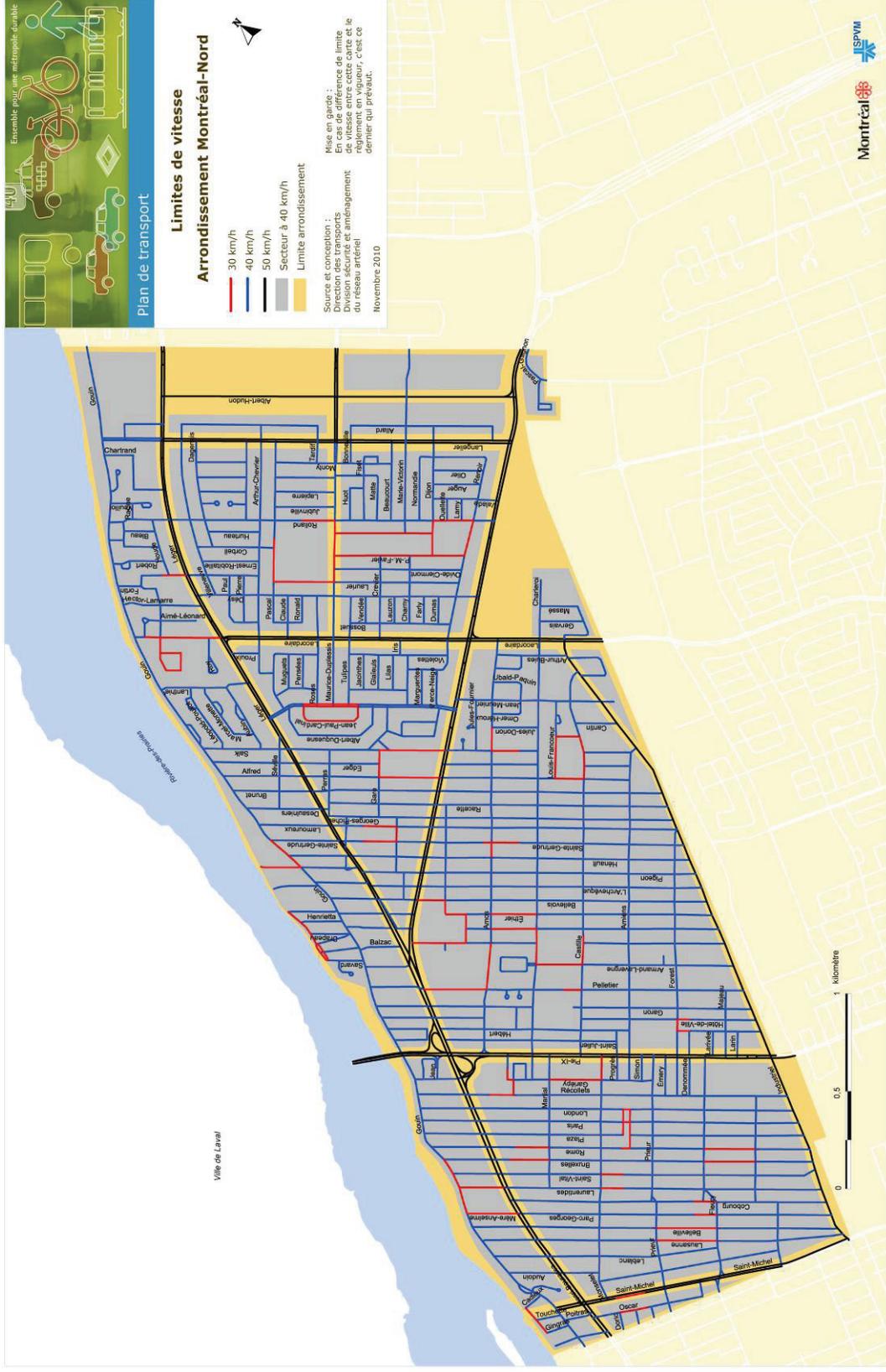
- En français : www.ville.montreal.qc.ca/maximum40, ou
- En anglais : www.ville.montreal.qc.ca/max40

2) Affiche du slogan du projet :





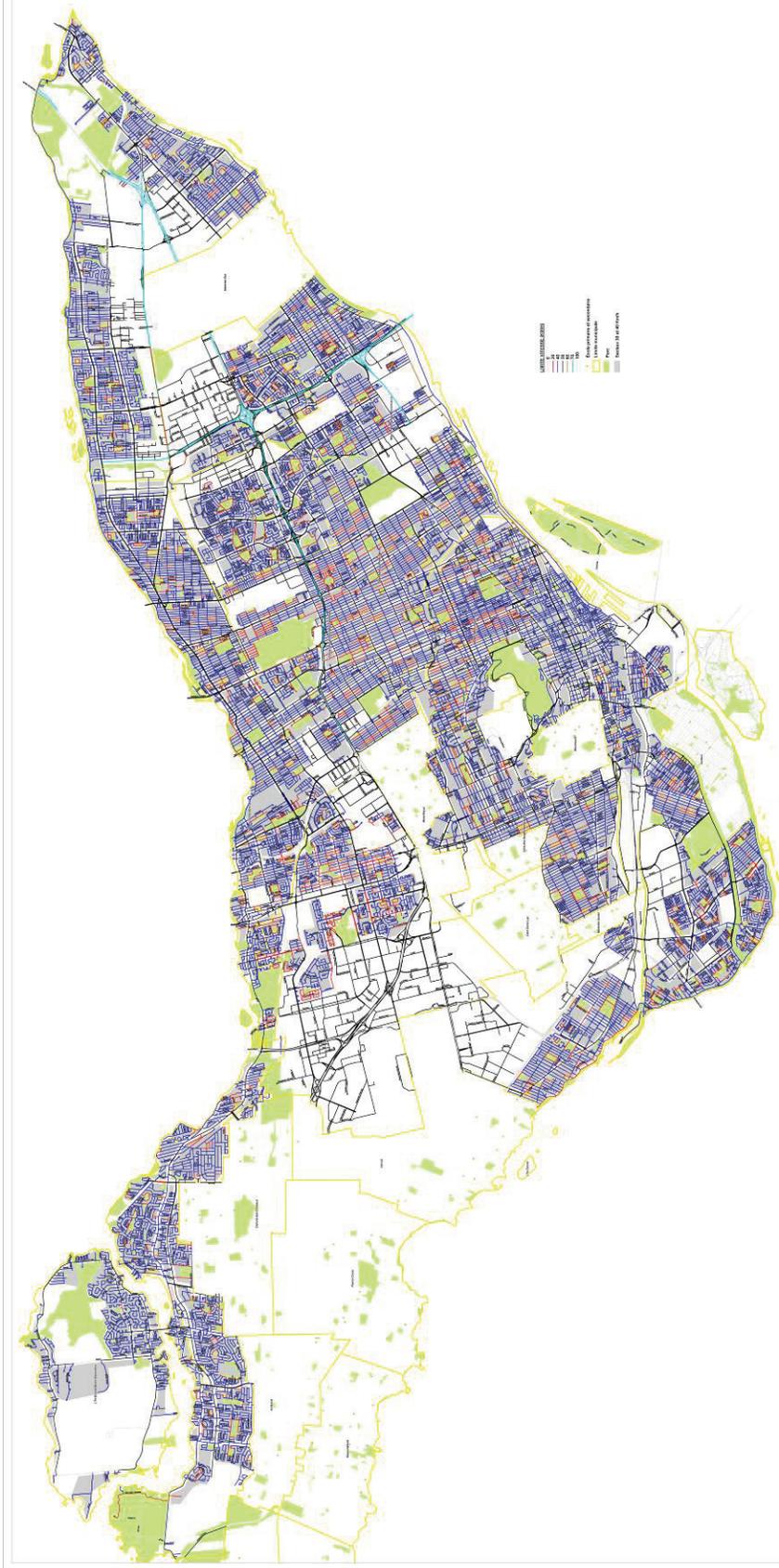
3) Exemple de carte de limite de vitesse (publiées sur la page Web susmentionnée) ;





Annexe 8

Carte globale des limites de vitesse – Ville de Montréal





Annexe 9

Revue de Presse sur le Projet 40 km/h

**Il se passe
aujourd'hui**

**Des mesures
pour réduire
la vitesse**

MONTRÉAL. La Ville de Montréal dévoile aujourd'hui des mesures d'implantation de la réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales des arrondissements de la ville.

MÉTRO

**Lancement du plan
d'action de Québec
en matière
d'itinérance.**



MONTREAL

Nouvelle limite de 40 km/h

Le changement sera en vigueur à la fin décembre

Agence QMI | Afin de sécuriser les secteurs résidentiels de Montréal, la Ville a annoncé hier que l'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h sur son territoire débutera dans les prochains jours.

La transition vers le 40 km/h sera effectuée en deux phases. Dans un premier temps, les arrondissements de Lachine, Pierrefonds-Roxboro, Saint-Laurent, Rosemont-La-Petite-Patrie et Ville-Marie appliqueront la nouvelle règle dans la dernière semaine de décembre.

Les 14 autres arrondissements emboîteront le pas au cours de l'année 2010, eux qui n'ont toujours pas traversé le processus législatif pour effectuer la transition.

Ainsi, à l'entrée de secteurs constitués de rues locales résidentielles, des panneaux de signalisation indiquant «Maximum 40 - SECTEUR» mettront en garde les automobilistes qui devront se conformer à cette règle tant qu'ils n'auront pas vu de panneaux indiquant une autre limite de vitesse.

La limite de vitesse demeurera à 50 km/h sur les artères, secteurs industriels et dans les rues où circule le transport collectif. La limite de 30 km/h demeure également dans les zones scolaires et aux abords des parcs.

Les conducteurs qui ne respecteront pas la limite de vitesse ne bénéficieront pas d'une période de grâce comme ce fut le cas lors de l'installation des radars photo. «Il ne s'agit pas d'un nouveau règlement, mais bien d'une simple modification à ce qui existe déjà», a expliqué l'inspecteur André Durocher, de la Division de la sécurité routière et de la circulation au Service de police de Montréal.

Une précision a toutefois été apportée du côté de la Ville. Bien que des panneaux affichant la limite de 40 km/h seront posés avant l'entrée en vigueur officielle de la nouvelle limite, les forces de l'ordre appliqueront l'ancienne réglementation jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle limite.

Amende de 35 \$

Sous la nouvelle règle, un automobiliste qui circulerait à exactement 50 km/h serait passible d'une amende de 35 \$, mais aucun point d'inaptitude ne serait ajouté à son dossier, ces points étant attribués aux conducteurs dont la vitesse excède la limite permise par plus de 10 km/h.

Dans une zone de 40 km/h, circuler à 80 km/h sera considéré comme un grand excès de vitesse, qui entraîne un billet de 350 \$, 6 points d'inaptitude et la suspension immédiate du permis pour une période de 7 jours lors d'une première infraction de ce type.

En plus de réduire les conséquences d'une collision impliquant un automobiliste et un piéton, l'approche sectorielle permettra de réduire le nombre d'enseignes, qui constituent une «pollution visuelle» selon Manon Barbe, responsable du Transport au Comité exécutif.

Ainsi, on estime à 7000 le nombre de panneaux de signalisation qui devront être mis en place, ce qui se traduira par une facture de 2,2 millions \$, qui sera assumée par la Ville centre. À noter que ce montant inclut une campagne d'information au coût de 100 000 \$.



SECURITE ROUTIERE

Déjà 40 km/h dans certaines petites rues

ÉRIC CLÉMENT

L'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues résidentielles commence en douceur à Montréal.

Les nouveaux panneaux de signalisation « MAXIMUM 40 SECTEUR » seront installés d'ici au 31 décembre dans cinq arrondissements. Les 14 autres et des villes de banlieue ne participeront qu'en 2010 à cette mesure qui vise à améliorer la sécurité des piétons.

La première phase d'installation aura lieu dans Lachine, Pierrefonds-Roxboro, Saint-Laurent, Rosemont-La Petite-Patrie et Ville-Marie du 27 au 31 décembre. L'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie a déjà commencé son installation, a constaté *La Presse*. Les autres arrondissements n'ayant pas encore adopté de règlement sur l'application de cette mesure, ils ne seront équipés des nouveaux panneaux qu'au cours de l'an prochain.

La limite de vitesse de 50 km/h continuera de s'appliquer dans les artères les plus importantes, dans les secteurs industriels ainsi que dans les rues où circulent des véhicules de transports en commun. La limite de vitesse de 30 km/h continuera également de s'appliquer près des écoles et des parcs.

« Plus qu'une simple mesure, c'est un choix de notre administration qui conditionnera les futures réfections routières », a dit hier Manon Barbe, mairesse de LaSalle et conseillère responsable du transport

au comité exécutif. Elle a ajouté que l'impact de cette implantation sera évalué dans le futur afin de « voir si les objectifs d'une meilleure sécurité routière seront atteints ».

Tolérance zéro

Claude Trudel, maire de Verdun et responsable de la sécurité publique au comité exécutif, a dit que la réduction de la vitesse à 40 km/h s'ajoute « à une série de mesures prises par la Ville depuis quatre ans, comme le programme de sécurisation des intersections, l'installation de feux à décompte numérique, l'intensification des campagnes de sécurité routière et l'embauche de 133 policiers consacrés à la sécurité routière et à la circulation ».

Quel sera l'effet premier de cette nouvelle mesure? a-t-on demandé à M. Trudel. « La sécurité des piétons », a-t-il répondu, ajoutant qu'un choc entre un piéton et une automobile à 40 km/h cause beaucoup moins de blessures qu'un accident à 50 km/h.

M. Trudel a dit qu'il n'y aura pas de période de tolérance à l'égard des automobilistes qui ne respecteront pas la diminution de vitesse dans les rues résidentielles. Dans les cinq premiers arrondissements, les contraventions pourront être données aux automobilistes dès le 1^{er} janvier prochain.

« Ce sera tolérance zéro dans la mesure où on peut l'appliquer, a dit M. Trudel. On ne peut pas mettre un policier derrière chaque arbre et derrière chaque voiture. Les policiers sont

extrêmement sévères dans les zones scolaires. Ce sont les commandants de quartier qui vont faire appliquer cette mesure. »

Manque de civisme

Le Service de police de la Ville de Montréal nous a transmis des données d'octobre sur les constats d'infraction remis aux conducteurs qui ne respectent pas le Code de la sécurité routière (voir capsule), notamment aux passages piétonniers. « On a beaucoup insisté sur les passages piétonniers au cours des dernières années », a répondu la lieutenant Louise Bonneau à une question de *La Presse* sur la réelle surveillance policière des conducteurs montréalais qui, contrairement à ceux des États-Unis ou d'autres provinces canadiennes, ne s'arrêtent pas toujours quand un citoyen traverse la rue.

« C'est aussi une question de civisme, a ajouté l'inspecteur du SPVM André Durocher. On part de loin au Québec là-dessus. »



Pour joindre notre journaliste: eric.clement@lapresse.ca



Le Devoir (Montreal, QC)			Order/Commande 604405
Date 15.12.2009	Circ. 26552	Page A4	1 / 1

Le pied léger

La limite de vitesse dans la plupart des rues locales résidentielles de la Ville de Montréal passera progressivement de 50 km/h à 40 km/h. Des panneaux de signalisation indiquant «Maximum 40 - SEC-TEUR» feront leur apparition dans les arrondissements de Lachine, de Pierrefonds-Roxboro, de Saint-Laurent, de Rosemont-La Petite-Patrie, ainsi que dans l'arrondissement de Ville-Marie à compter du 27 décembre prochain. La signalisation sur le reste du territoire de la ville sera installée au cours de l'année 2010. La limite de vitesse de 50 km/h continuera de s'appliquer sur les artères de deux voies et plus par sens, dans les secteurs industriels ainsi que dans les rues où des mesures préférentielles pour le transport en commun sont en vigueur. La limite de vitesse de 30 km/h s'appliquera quant à elle toujours dans les zones scolaires et à proximité des parcs. — *Le Devoir*



Lower speed limits pull in

Variations can be tricky for drivers

JAMES MENNIE
THE GAZETTE

All they're talking about is a 10-kilometre-an-hour reduction in the speed limit in residential neighbourhoods.

But it's becoming clear the job of getting Montrealers to slow down will not be speedily completed.

"It's simply a question of procedure," said LaSalle borough mayor Manon Barbe, also the executive committee member responsible for transportation. "The first five boroughs that are ready to enforce this new measure are the five we've announced today.

"First, the borough must submit to (the provincial government) a plan ... showing which streets will be subject to the new regulation. The five boroughs have submitted their plan, received approval, and tabled a motion (saying the speed limit will be changed) ... 90 days later, the bylaw goes into effect.

"This is also the first time

we're posting the speed limit by sector ... across the city of Montreal, we'll be talking about 7,000 signs. It will take a certain amount of time."

Between Dec. 27 and 31, the boroughs of Lachine, Pierrefonds-Roxboro, Saint Laurent and Rosemont La Petite Patrie, as well as two sectors of the borough of Ville Marie will join the 40-kilometre-an-hour club, and Barbe said the city plans to extend the speed limit to the rest of its boroughs in 2010.

Rather than increase "visual pollution" by posting speed limit signs at regular intervals, Barbe said, signs would be posted at entrance points to neighbourhoods.

The reduction of the speed limit on residential streets to 40 from 50 kilometres an hour has been part of the city's major transportation plan for the past year. But some boroughs have already moved ahead of the curve when it comes to

slowing traffic. Barbe's borough of LaSalle has had a 40-kilometre limit for two years, while Côte des Neiges/Notre Dame de Grâce and Île Bizard/Ste. Geneviève also have a 40-kilometre limit.

That's led to a situation where some residential streets have a higher speed limit than others as the remaining boroughs process their bylaws. But lawyer Jordan Charness, who specializes in traffic law,

said drivers tempted to plead that being ticketed on a residential street in a 40-kilometre borough is unfair while residential streets in other areas have a 50-kilometre limit would be wasting their breath.

"Each borough and city and suburb has the right to regulate its speed limit," he said. "You could be on the same street and change boroughs and the speed limit drops."

jmennie@
thegazette.canwest.com





MARCOS TOWNSEND THE GAZETTE
 Manon Barbe, executive committee member responsible for transportation, and Claude Trudel, member responsible for public security, check out a new speed sign in Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, a Ville Marie district where the limit is dropping.

QUEBEC ON WHEELS

NO SPEEDING Lower limit slow going

It's becoming clear that the job of getting Montreal motorists to slow down to 40 kilometres an hour in residential neighbourhoods will not be speedily completed. **James Mennie reports, Page A6**



POUR ACCROITRE LA SÉCURITÉ

40 km/h dans les rues de Montréal

SERGE FORGUES
serge.forgues@24-heures.ca

Afin de sécuriser les secteurs résidentiels de Montréal, la Ville a annoncé que l'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h sur son territoire débutera dans les prochains jours.

La transition vers le 40 km/h sera effectuée en deux phases. Dans un premier temps, les arrondissements de Lachine, Pierre-fo n d s - R o x b o r o , Saint-Laurent, Rosemont-La Petite-Patrie et Ville-Marie appliqueront la nouvelle règle dans la dernière semaine de décembre.

Les 14 autres arrondissements embolteront le pas au cours de l'année 2010; eux qui n'ont toujours pas traversé le processus législatif pour effectuer la transition.

Ainsi, à l'entrée de secteurs constitués de rues locales résidentielles, des panneaux de signalisation indiquant « Maximum 40 - SECTEUR » mettront en garde les automobilistes qui devront se conformer à cette règle tant qu'ils n'auront pas vu de panneaux in-

diquant une autre limite de vitesse.

La limite de vitesse demeurera à 50 km/h sur les artères, secteurs industriels et dans les rues où circule du transport collectif. Le 30 km/h demeure également dans les zones scolaires et aux abords des parcs.

Pas de période de grâce

Les conducteurs qui ne respecteront pas la limite de vitesse ne bénéficieront pas d'une période de grâce comme ce fut le cas lors de l'installation des radars photo. « Il ne s'agit pas d'un nouveau règlement, mais

bien d'une simple modification à ce qui existe déjà », a expliqué l'inspecteur André Durocher, de la Division de la sécurité routière et de la circulation au Service de police de Montréal. Sous la nouvelle règle, un automobiliste qui circulerait à exactement 50 km/h serait passible d'une amende de 35 \$ mais aucun point d'inaptitude ne serait ajouté à son dossier.

Dans une zone de 40 km/h, circuler à 80 km/h sera considéré comme

un grand excès de vitesse, qui entraîne un billet de 350 \$, 6 points d'inaptitude et la suspension immédiate du permis pour une période de 7 jours lors d'une première infraction de ce type.

On estime à 7 000 le nombre de panneaux de signalisation qui devront être mis en place, ce qui se traduira par une facture de 2,2 millions \$, qui sera assumée par la ville centre. Ce montant inclut une campagne d'information au coût de 100 000 \$.



Manon Barbe et Claude Trudel ont annoncé la nouvelle réglementation.

OVO SÉBASTIEN S.-JEAN



Bientôt dans vos rues

Vitesse limitée à 40 km/h

MATHIAS MARCHAL
mathias.marchal@journalmetro.com

Environ 7 000 panneaux seront remplacés, à Montréal, pour refléter la nouvelle limitation de vitesse à 40 km/h dans certains secteurs résidentiels.

Dès la fin décembre, cinq arrondissements seront concernés : Ville-Marie, Rosemont, Pierrefonds-Roxboro, Saint-Laurent et Lachine. Les autres suivront d'ici la fin 2010.

«À chaque entrée d'un secteur concerné, les automobilistes verront un panneau 40 km/h - Secteur. Ils devront

respecter cette limite jusqu'à un nouveau panneau indiquant une autre limite de vitesse», a indiqué hier Manon Barbe, nouvelle responsable du Transport à la Ville.

Pour minimiser la pollution visuelle et le nombre de panneaux à installer, c'est l'affichage par secteur (et non par rue) qui a été choisi. À 200 \$ le panneau, installation comprise, on comprend pourquoi.

Baisse des accidents

Interrogé par les journalistes sur la pertinence d'une telle mesure, alors que de nombreux automobilistes ne respectent même pas la limite de 50 km/h, Claude Trudel, responsable de la Sécurité publique à la Ville, répond ceci : «On ne

peut pas mettre un policier derrière chaque auto.» D'après lui, les feux à décompte numérique, la sécurisation des intersections et les 133 nouveaux policiers dédiés à la sécurité publique ont donné des résultats, puisque le nombre de décès attribuables à des collisions a baissé de 13 % en 2008, de même que les accidents graves (- 29 %).

Daniel Bouchard, porte-parole de la Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation, applaudit la limitation à 40 km/h ; mais il ajoute que «plusieurs études démontrent que sans réaménagement des rues (dos d'ânes, chicanes, saillies de trottoir...) en parallèle, la nouvelle limitation n'aura que peu d'impact.»

25 %

Un accident entre une voiture et un piéton est mortel dans 25 % des cas à 40 km/h et dans 45 % des cas à 50 km/h.



La limite reste à 50 km/h sur les artères, et dans les zones industrielles, et à 30 km/h autour des parcs et des écoles.



Attention : nouvelle signalisation

Les policiers feront respecter dès demain la limite de vitesse de 40 km/h dans cinq arrondissements

MARTIN CROTEAU

La limite de vitesse a baissé à 40 km/h dans certains quartiers résidentiels de l'arrondissement de Ville-Marie, hier, et les panneaux de la nouvelle signalisation seront installés aujourd'hui à Saint-Laurent. Les automobilistes devront se le tenir pour dit: il faudra ralentir dans cinq arrondissements montréalais à partir de demain.

La mesure, qui vise à augmenter la sécurité dans les rues, entrera en vigueur à différents moments dans les prochains mois, selon les délais administratifs requis pour chaque arrondissement. Lachine, Pierrefonds-Roxboro et Rosemont-La Petite Patrie ont déjà installé de nouveaux panneaux, ce week-end, sur lesquels on peut lire que la limite est de 40 km/h dans le secteur.

Tous les autres arrondissements de Montréal doivent emboîter le pas en 2010.

«Les panneaux sont là, mais ils n'ont pas nécessairement force de loi encore», a expliqué hier la responsable des

transports au comité exécutif, Manon Barbe.

Dès demain, le 30 décembre, les policiers commenceront toutefois à faire respecter la nouvelle signalisation dans les cinq arrondissements où elle a été mise en place.

La limite de vitesse sera toujours de 30 km/h près des écoles et des parcs. Quant aux artères principales, la limite restera fixée à 50 km/h.

Lors de l'implantation des radars photo, à la fin du mois de mai, les automobilistes ont eu droit à une période de grâce de trois mois. Jusqu'au mois d'août, ceux qui étaient photographiés en excès de vitesse par les appareils ne recevaient qu'un avertissement. À Montréal, toutefois, les policiers séviront dès demain contre les chauffeurs qui violent la nouvelle limite de vitesse.

«Le but premier de cette application, c'est de réduire le nombre d'accidents et de réduire les décès à l'occasion de collisions», a indiqué M^{me} Barbe. On ne veut pas jouer avec ça. Le plus tôt cette mesure

sera appliquée, le plus vite on va atteindre notre objectif.»

Elle a fait valoir qu'un piéton qui est frappé par une voiture roulant à 50 km/h a 70 % de risques de mourir. Ce taux baisse à 25 % lorsque le véhicule arrive à 40 km/h.

Le Service de police de la Ville de Montréal prévient que tout automobiliste qui violera la nouvelle limite de vitesse recevra une contravention. Mais André Durocher, inspecteur à la section de la circulation, a expliqué que les policiers ne changeront pas la manière dont ils travaillent au quotidien. Les patrouilleurs continueront de surveiller les secteurs jugés à risque et ceux où les résidents se plaignent de la vitesse des automobilistes, a-t-il dit.

«Concrètement, a indiqué M. Durocher, on ne commencera pas à faire tous azimuts des opérations dans les zones de 40 km/h demain matin, ça c'est certain.»



« **Êtes-vous d'accord avec les nouvelles limites de vitesse à 40km/h en secteur résidentiel, qui entrent en vigueur aujourd'hui dans quatre arrondissements ?** »



« Oui, si on roule moins vite, l'impact sera moins grand en cas de collision. »
- Yanique Mercer



« Je n'étais pas au courant et je n'ai pas vu de panneau l'annonçant. Ça pourrait être mélangé. »
- Mylène Legault



« Je me demande si ça vaut la peine de passer d'une limite de 50 à 40, mais si c'est plus sécuritaire, alors tant mieux. »
- Nathalie Shlikov



« C'est au conducteur de faire attention. Changer la limite, ce n'est pas ça qui va changer le comportement des conducteurs. »
- Maxime Servant



« J'ai déjà failli me faire écraser alors oui, je crois que c'est une bonne idée. »
- Anabelle Crawshaw

Photos et propos recueillis par Agence GMI.



NOUVELLE
SIGNALISATION...
ET NOUVELLES
AMENDES

Les automobilistes montréalais devront maintenant être à l'affût d'une nouvelle pancarte qui indique «MAXIMUM 40 SECTEUR». Ne la ratez pas, elle sera essentiellement installée à l'entrée des zones résidentielles. D'abord instaurée dans cinq arrondissements, cette limite s'étendra graduellement dans toute l'île de Montréal cette année. Depuis le 1^{er} janvier, elle peut valoir une forte amende à tout automobiliste qui aurait le pied trop lourd en secteur résidentiel. Les limites de 50 km/h dans les grandes artères et de 30 km/h aux abords des parcs et des écoles continuent de s'appliquer.



Le gouvernement a décidé de prendre les grands moyens pour obliger les employeurs à respecter les lois sur la santé et la sécurité du travail et les inciter à la prévention. Les amendes pour des infractions à la Loi sur la santé et la sécurité du travail doubleront à compter de 2010 et tripleront à compter de 2011. L'amende minimale pour une première infraction sera donc de 1500\$ pour une personne physique et de 15 000\$ pour une personne morale. En cas de récidive, les amendes pourraient atteindre 6000\$ pour une personne physique et 60 000\$ pour une personne morale.



Bulletin d'information

Regards

sur Anjou

Volume 37, numéro 9 — Novembre 2010

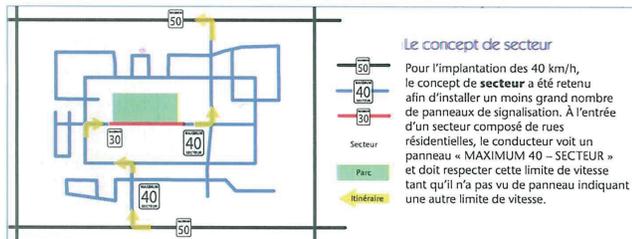


Prochainement: implantation de la vitesse à 40 km/h

Lors de la séance ordinaire du 5 octobre dernier, le conseil d'arrondissement a adopté un règlement visant à modifier le règlement relatif à la circulation dans les limites de l'arrondissement d'Anjou, afin de fixer de nouvelles limites de vitesse. Ces dernières seront en vigueur à Anjou à compter du 3 janvier 2011. Au cours des prochaines semaines, les nouveaux panneaux seront progressivement installés dans les rues.

Ainsi, de nouvelles limites de vitesse s'appliqueront dans l'arrondissement:

- la limite de 30 km/h continuera de s'appliquer à proximité des écoles et des parcs;
- la limite de 40 km/h sera en vigueur dans la plupart des secteurs résidentiels;
- la vitesse sera limitée à 50 km/h dans la plupart des autres artères, ainsi que dans les zones industrielles;
- enfin, sur les boulevards Henri-Bourassa en direction est, Métropolitain en direction ouest, entre Bourget et Ray-Lawson, et en direction est, de l'avenue Jean-Desprez aux limites de l'arrondissement, les automobilistes pourront rouler à 60 km/h.



Ces nouvelles mesures résultent du Plan de transport de Montréal qui a pour objectif de diminuer de 40% les accidents d'ici 2018. Elles font partie du 17^e chantier qui porte plus particulièrement sur la sécurité des déplacements et dont certaines mesures (programme de sécurisation des intersections, installation de feux à décompte numérique et intensification des campagnes de sécurité routière) sont déjà mises en œuvre et ont contribué à réduire de façon significative les accidents sur le territoire de l'agglomération depuis 2007.

Rappelons que cette implantation se poursuivra graduellement dans l'ensemble des arrondissements de Montréal d'ici la fin de 2010 et que la Ville consultera les 15 autres villes reconstituées afin de coordonner l'implantation de ce projet sur l'ensemble de l'agglomération montréalaise.

Enfin, n'oubliez pas que les conducteurs doivent en tout temps respecter la signalisation et les limites de vitesse en vigueur. La réduction de la limite de vitesse à 40 km/h est un pas de plus pour améliorer la qualité de vie des Montréalais. Elle permettra de réduire les risques d'accident et la gravité des blessures. La probabilité de décès d'un piéton heurté par un véhicule est de 70% à 50 km/h, tandis qu'elle est de 25%, à 40 km/h!

Renseignements sur les limites de vitesse:
311 ou www.ville.montreal.qc.ca/maximum40.

Message de Luis Miranda
Maire d'arrondissement et conseiller de la Ville de Montréal



Luis Miranda

HORAIRE À LA MAIRIE D'ARRONDISSEMENT

Veillez prendre note que la mairie d'arrondissement est ouverte du lundi au vendredi de 8 h 30 à 16 h 30.

Anjou
Montréal

DES QUESTIONS ?

Accueil, information et orientation
514 493-8000



Annexe 10

**Photos illustrant la signalisation installée
dans le cadre du projet 40 km/h**







ANNEXE 11 : NOTES COMPLÉMENTAIRES



Diagnostic et objectifs

Dans le débat sur la mobilité durable en milieu urbain, la vitesse excessive – que ce soit par rapport à la limite permise ou aux conditions de circulation – ressort comme une nuisance aussi bien en termes de sécurité des déplacements que de qualité de vie en agglomération.

En plus d'être identifiée comme l'une des principales causes d'accidents de la route, la vitesse est reconnue comme facteur déterminant sur la gravité des blessures. Au Québec, entre 2005 et 2009, la vitesse était en cause dans 23% des accidents avec blessés légers, 34% des accidents avec blessés graves et 41% des accidents mortels¹.

Toutefois, en dépit du fait que les excès de vitesse soient décriés par la quasi-totalité des citoyens, il est reconnu que plus de 50% des conducteurs roulent à des vitesses supérieures aux limites affichées en ville. Il s'agit d'un phénomène social paradoxal qui résulte du difficile arbitrage entre les effets positifs de la vitesse associés à la réduction des temps de parcours, et ses conséquences néfastes en termes d'accidents de la route et d'atteinte à la qualité de vie (bruit et sentiment d'insécurité).

La problématique de la vitesse excessive a fait l'objet d'innombrables études à travers le monde et les diagnostics ont prouvé sans équivoque depuis très longtemps qu'elle constitue une des principales causes des accidents de la route. L'impact de la vitesse sur la gravité des blessures résultant des accidents de la route a notamment été démontré et mesuré. Les figures présentées dans un rapport de l'organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur la gestion de la vitesse illustrent la forte corrélation entre la vitesse au moment de l'impact et la probabilité de décès (voir annexe 1). Cette problématique est à ce point sérieuse qu'elle fait l'objet de discours de très haut niveau, dont ceux des Nations Unies. L'assemblée générale des Nations Unies a en effet déclaré les années 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière. Un Plan mondial préparé par l'Organisation Mondiale de la Santé sert de document d'orientation pour faciliter sa mise en œuvre. La problématique de la vitesse y est mentionnée à plusieurs reprises.

À Montréal, la pression du public pour l'apaisement de la circulation, entre autres, par la réduction des limites de vitesse permises, s'est manifestée depuis plusieurs décennies. La décentralisation des compétences et des pouvoirs sur l'île a eu pour effet de mener à des limites de vitesse réduites de manière éparpillée d'une ville à l'autre, voire d'un arrondissement à l'autre. C'est ainsi qu'à l'arrondissement de Verdun, la limite permise sur les rues locales est de 30 km/h depuis plus de 75 ans, et que la quasi-totalité des villes de l'ouest de l'île affichent une limite de 40 km/h depuis près de 30 ans, pendant que plusieurs villes et arrondissements maintenaient toujours la limite par défaut de 50 km/h.

Consciente de l'importance de la gestion de la vitesse de circulation dans une politique de sécurité routière, la Ville de Montréal s'est impliquée dans plusieurs forums portant sur cette question (Table québécoise de sécurité routière (TQSR), Association québécoise du transport et des routes (AQTR), Association des transports du Canada (ATC)).

Ainsi, la Direction des transports et le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) ont contribué de façon significative à l'élaboration d'importants outils de travail tels que :

¹ Source : SAAQ, septembre 2010.



- Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal (Ministère des transports du Québec (MTQ) – 1995, 1997, 1999, et 2002).
- Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal (MTQ – novembre 2008).
- Lignes directrices pour la détermination des limites de vitesse affichées (Association des transports du Canada (ATC) – en cours de développement).
- Premier rapport de recommandations de la TQSR qui fut à l'origine de plusieurs mesures dont la nouvelle loi sur les grands excès de vitesse et le projet pilote de cinémomètres photographiques visant le contrôle automatisé de la vitesse (TQSR – juin 2007).

En 1996, un projet pilote a été réalisé dans deux arrondissements de la Ville de Montréal (Notre-Dame-de-Grâce/Côte-des-Neiges et le Plateau Mont-Royal/Centre-Sud) afin d'évaluer l'impact d'une réduction de la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h dans les rues résidentielles sur la vitesse de roulement pratiquée par les conducteurs. Les résultats publiés en 2001 ont révélé des effets mitigés. Alors que dans le secteur du Plateau Mont-Royal les relevés de vitesse avant et après l'implantation de la mesure révèlent une baisse de 1,55 km/h et de 1,96 km/h de la vitesse moyenne et du 85^e centile, respectivement, des augmentations de l'ordre de 3,5 à 5,7 km/h de ces deux indicateurs ont été révélées dans les secteurs de Notre-Dame-de-Grâce et de Côte-des-Neiges. Par contre, le sondage effectué auprès des résidents rapporte un intérêt marqué de ces derniers à généraliser la mesure et à la renforcer. La Ville a donc poursuivi sa réflexion en vue d'élaborer une approche plus efficace.

Le diagnostic de sécurité routière effectué dans le cadre de l'élaboration du premier Plan de transport de la Ville de Montréal a particulièrement mis en évidence la vulnérabilité des piétons. De 2005 à 2009, ceux-ci représentent au total plus de 51% des décès dans des accidents de la circulation sur le réseau routier municipal couvert par le SPVM. En 2010 le nombre de collisions impliquant des piétons a atteint 1359, dont 18 mortelles, 120 avec blessures graves et 1221 avec blessures légères. Ce constat justifie l'intérêt de la Ville de Montréal à implanter le projet 40 km/h dans le but d'agir sur le risque d'accidents et surtout sur la gravité des blessures infligées aux piétons. À cet effet, notons que les études citées dans le rapport de l'OCDE sur la gestion de la vitesse concluent que la probabilité de décès d'un piéton baisse de 82% à 38% lorsque la vitesse à l'impact passe de 50 km/h à 40 km/h (voir annexe 1).

Le Plan de transport adopté en 2008 par les conseils de la Ville de Montréal et de l'agglomération recommande de réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h dans toutes les rues locales de l'agglomération. Pour répondre aux besoins et préoccupations exprimés par diverses parties réclamant la mise en œuvre de ce projet, la Ville l'a inscrit dans son Plan d'action avec les trois objectifs suivants :

1. Sécurité : réduire le risque d'accidents de la route et la gravité des blessures,
2. Qualité de vie : accroître le sentiment de sécurité,
3. Déploiement : favoriser une harmonisation à la grandeur de l'agglomération pour une plus grande crédibilité de la réglementation de vitesse.



Des défis de taille à relever

Pour l'implantation du projet dans l'ensemble de l'agglomération montréalaise, la Ville-centre devait relever plusieurs défis :

Compétences et pouvoirs décentralisés :

Conformément aux dispositions du code de la sécurité routière du Québec (CSR), chaque municipalité a le pouvoir de déterminer les limites de vitesse sur le réseau assujéti à son autorité. En d'autres mots, chacune des 15 villes liées de l'agglomération détient le pouvoir de déterminer les limites de vitesse sur son réseau municipal.

En outre, les 19 arrondissements de la Ville de Montréal détiennent les compétences de gestion de la circulation, y compris la détermination des limites de vitesse, et ce, conformément à la Charte de la Ville en ce qui concerne le réseau local, et à un règlement de délégation, en ce qui concerne le réseau artériel.

Donc, au total, 34 entités territoriales sont habilitées à régler les limites de vitesse sur l'ensemble du territoire de l'agglomération (voir carte administrative à l'annexe 2). Pour réussir son mandat de pilotage du projet, la Ville-centre devait motiver chacune de ses entités et la convaincre de la pertinence de sa démarche. Le succès du projet dépendait en grande partie de la coopération obtenue de ces dernières.

Absence d'encadrement par un plan directeur de circulation :

En l'absence d'un encadrement par un plan directeur de circulation à jour, certaines autorités locales avaient pris des initiatives visant à repousser la circulation de transit à l'extérieur de leur territoire. Au moment où le projet 40 km/h devait être implanté, certains «acquis» rendaient difficiles les changements envisagés. Le recours à la carte du réseau routier hiérarchisé élaborée en 2001 conjointement par le MTQ et la communauté métropolitaine de Montréal (CMM), a constitué la meilleure référence d'encadrement (voir annexe 3). Celle-ci a été utilisée avec minutie compte tenu de certaines incohérences entre la classification hiérarchique qu'elle propose et la «nouvelle» réalité de certains axes routiers.

Rareté des ressources financières :

En dépit de la rareté des ressources financières, l'Administration montréalaise a consenti les efforts nécessaires pour débloquer les montants requis pour la réalisation du projet. N'ayant pas pu bénéficier des programmes liés au partenariat du gouvernement du Québec avec le milieu municipal, l'exercice s'est avéré particulièrement exigeant pour notre Ville.

Disparité des systèmes de gestion de données techniques :

Au sein même de la Ville de Montréal, seuls les neuf arrondissements de l'ancienne Ville de Montréal disposaient de systèmes informatisés similaires de gestion de données techniques. Les 10 autres arrondissements et les 14 villes reconstituées avaient leurs propres systèmes, souvent non informatisés. À cela s'ajoutaient des écarts importants quant à la disponibilité et à l'expertise des ressources humaines de chaque entité territoriale.

Courts délais de réalisation :

Compte tenu des engagements pris par l'Administration montréalaise envers ses citoyens quant à la mise en œuvre de son Plan de transport, les délais alloués pour l'implantation du projet 40 km/h dans les arrondissements de la Ville de Montréal furent très courts. Dans la première phase qui a coïncidé avec les élections municipales de novembre 2009, on devait



compléter l'implantation dans 5 arrondissements en moins de 6 mois. La deuxième phase portant sur les 14 autres arrondissements devait être complétée en 12 mois (2010).

Une implantation à plusieurs volets qui cadre avec l'approche 3E

La Ville de Montréal a choisi de procéder à l'implantation du projet 40 km/h en adoptant le tout nouveau concept de signalisation de la limite de vitesse par secteur. On parlera dorénavant de «secteurs 40 km/h» pour désigner les ensembles de rues homogènes auxquelles s'appliquera cette limite de vitesse.

L'implantation du projet 40 km/h comprend pour chaque entité territoriale les volets suivants :

1. Détermination de la limite de vitesse pour chaque tronçon du réseau routier,
2. Définition des secteurs de rues homogènes à 40 km/h,
3. Production du Plan de limites de vitesse,
4. Adoption de nouveaux règlements ou ordonnances de limites de vitesse,
5. Production du Plan de signalisation des limites de vitesse,
6. Élaboration et déploiement d'un Plan d'information,
7. Transmission du dossier de réglementation au MTQ pour approbation,
8. Installation de la signalisation.

La Direction des transports, de part son mandat de pilotage du projet et d'assistance aux arrondissements, s'est chargé des volets suivants :

1. Validation des plans de limites de vitesse et de signalisation,
2. Assistance à l'élaboration des dossiers décisionnels en vue de l'adoption des nouveaux règlements ou ordonnances de vitesse,
3. Achat des panneaux de signalisation,
4. Inspection de la signalisation installée,
5. Élaboration d'outils de communication,
6. Étude d'évaluation avant-Après.

Une synergie bien engagée

Le lancement de ce projet dans le cadre de la première rencontre de la TCMA et l'assistance individuelle offerte par la suite aux arrondissements a créé une dynamique très intéressante de collaboration entre la Ville-centre et les arrondissements. Depuis, quatre autres rencontres de la TCMA ont eu lieu sur divers sujets directement liés aux besoins et préoccupations des arrondissements, et la liste des sujets à traiter ne cesse de s'accroître.

La synergie ainsi créée profite à toutes les parties et permet un meilleur partage de l'information et des connaissances. Il en résulte une utilisation des plus efficaces des ressources de la Ville et un cheminement sûr et plus rapide vers la mobilité durable à laquelle aspirent les montréalais.