

Sommaire du bilan routier et rapport d'activités de l'an 2
du Plan d'action Vision Zéro 2019-2021

État de la sécurité routière 2020

**vision
zéro**



Table des matières

1. Introduction	4
2. Un premier cycle Vision Zéro en deux temps	5
3. Bilan des collisions	7
Faits saillants des collisions mortelles en 2020	12
Faits saillants des collisions avec blessés graves en 2020	14
Scénarios de collision	16
Analyse des impacts de la pandémie de COVID-19 sur le bilan des collisions	18
Autres collisions	24
4. Équipe d'analyse postcollision mortelle	25
5. Bilan des arrondissements	28
6. Bilan du Programme de sécurisation aux abords des écoles	31
7. Bilan des activités des comités et des groupes de travail Vision Zéro	32
Comité directeur Vision Zéro	32
Comité consultatif des usagers vulnérables	32
Groupes de travail thématique	33
Comité de gestion des données	33
8. Projets collectifs réalisés en collaboration avec les partenaires de la Ville de Montréal	34
9. Suivi des actions prioritaires de la Ville de Montréal	37
10. Conclusion	43
11. Acronymes	44

1. Introduction

En novembre 2018, la Ville de Montréal et 33 de ses partenaires se sont engagés à réduire à zéro le nombre de morts et de blessés graves sur le système routier de compétence municipale d'ici à 2040. En mars 2019, la Ville adoptait son premier *Plan d'action Vision Zéro*, composé de 22 actions fédératrices. Ces actions sont dites «fédératrices», car elles sont inspirées d'un travail de synthèse de plus de 430 initiatives de la collectivité montréalaise en sécurité routière. Dans le cadre de chacune de ces actions, la Ville a proposé divers engagements afin de démontrer son leadership en la matière.

La Ville de Montréal s'est notamment engagée à publier annuellement un «État de la sécurité routière». Il s'agit d'une reddition de compte visant à développer des canaux de communication efficaces entre la Ville, les partenaires et les citoyens. La première édition, État de la sécurité routière 2019, a d'ailleurs été mise en ligne en novembre 2020.

Voici donc le deuxième État de la sécurité routière, qui rend compte du bilan de l'année 2020. Dans un premier temps, les données sur les collisions mortelles et avec blessures seront présentées, puis analysées dans le contexte de la pandémie de COVID-19. La deuxième partie de l'État s'attardera aux principales activités menées par la Ville de Montréal et ses partenaires.



vision
zéro

2. Un premier cycle Vision Zéro en deux temps

Le *Plan d'action Vision Zéro* constitue l'une des plus ambitieuses opérations de concertation des parties prenantes en sécurité routière à Montréal. Puisque la Ville a besoin de la collaboration de toute la collectivité montréalaise pour l'atteinte de ses objectifs, et ce, à long terme, il a été convenu que le premier cycle de trois ans du Plan d'action serait divisé en deux temps : une première année pour se doter d'équipes de travail et de coalitions fortes et mobilisées, puis deux autres années pour mettre en œuvre les engagements de la Ville et les projets collectifs en collaboration avec les partenaires Vision Zéro.

2019 : Concertation entre les partenaires	2020-2021 : Mise en œuvre de Vision Zéro en tant que projet collectif
<p>Début des 60 engagements institutionnels de la Ville répartis dans les 22 actions fédératrices.</p> <p>Création de la Division de la sécurité et de l'aménagement durable à la Direction de la mobilité, responsable de coordonner Vision Zéro.</p> <p>Concertation avec la collectivité.</p> <p>Moyens :</p> <ul style="list-style-type: none">• Comité directeur• Comité consultatif des usagers vulnérables (CCUV)• Trois groupes de travail thématique• Comité de gestion des données	<p>La Ville poursuit la réalisation des 60 engagements et continue la collaboration avec ses partenaires.</p> <p>Elle met en place avec ses partenaires :</p> <ul style="list-style-type: none">• des projets collectifs concrets et des cibles spécifiques pour chaque engagement collectif;• un système de gestion de partage de données;• des mécanismes de suivi collectif de l'avancement du Plan d'action, notamment avec le CCUV. <p>Elle soutient la mise en marche des projets collectifs et leurs porteurs dans leur réalisation, qu'ils soient de la Ville ou de l'externe.</p> <p>Elle procède régulièrement à une reddition de compte, notamment par la tenue d'un Sommet des partenaires et la publication annuelle d'un État de la sécurité routière.</p>

Liste des organisations ayant signé la déclaration

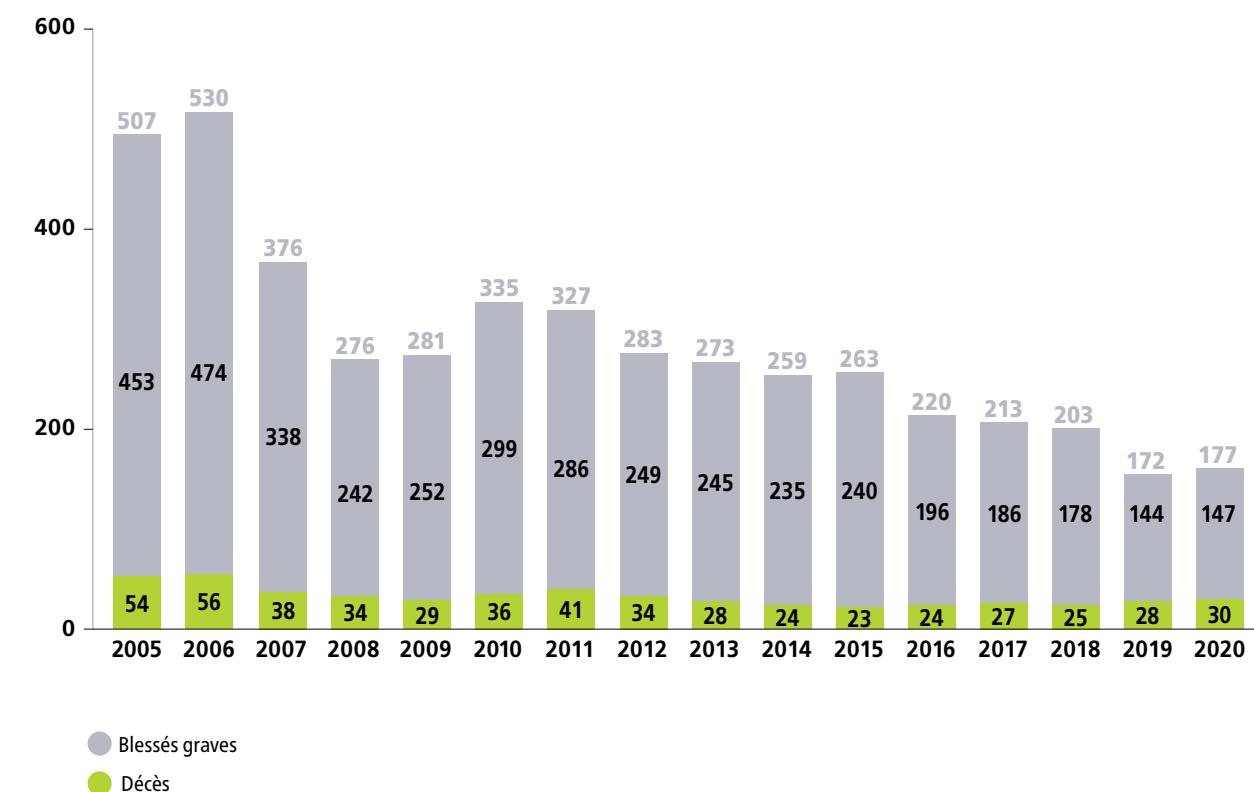
- Association du camionnage du Québec
- Bureau des relations gouvernementales et municipales
- Bureau du taxi de Montréal
- CAA-Québec
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Centre de services scolaire de Montréal
- Coalition mobilité active Montréal
- Conseil régional de l'environnement de Montréal
- Direction régionale de santé publique
- Fédération motocycliste du Québec*
- Équipe Salut Clément
- Ex aequo
- Exo
- Fondation CAA-Québec
- Fondation David Suzuki
- Institut Nazareth et Louis-Braille
- Piétons Québec
- Regroupement des activistes pour l'inclusion au Québec
- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain
- Service de l'urbanisme et de la mobilité
- Service de la concertation des arrondissements
- Service de police de la Ville de Montréal
- Service de sécurité incendie de Montréal
- Service des infrastructures du réseau routier
- Service des technologies de l'information
- Service du matériel roulant et des ateliers
- Société canadienne du cancer
- Société de l'assurance automobile du Québec
- Société de transport de Montréal
- Société Logique
- Stationnement de Montréal
- Table de concertation des aînés de l'île de Montréal
- Trajectoire Québec
- Transports Canada
- Vélo fantôme
- Vélo Québec
- Vivre en Ville

* Déclaration d'engagement signée en 2020

3. Bilan des collisions

Depuis l'adoption du Plan de transport de la Ville de Montréal en 2008, le bilan des collisions s'est grandement amélioré. Toutefois, un ralentissement s'est produit au cours des dernières années et le nombre annuel de personnes qui décèdent est relativement stable depuis 2014. Néanmoins, la dernière décennie a vu le nombre de blessés graves par collision diminuer progressivement, puis se maintenir au même niveau depuis deux ans.

Nombre total des décès et des blessés graves dans l'agglomération de Montréal (réseau sous la responsabilité du SPVM)

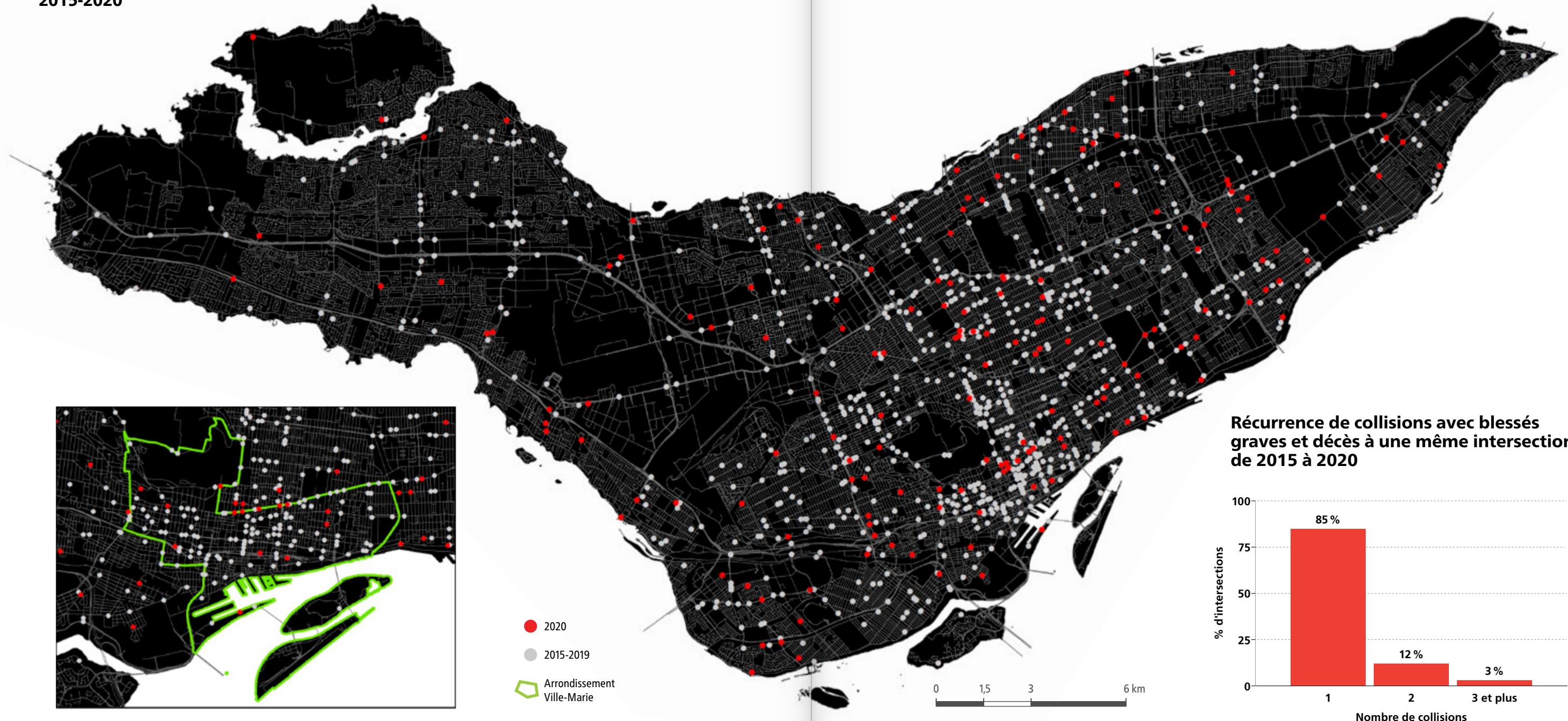


* Les données sur les collisions pour la période 2016-2019 ont été révisées en mai 2021, de sorte qu'elles peuvent différer de celles publiées antérieurement. En 2018, il y a eu une collision mortelle et une collision avec blessures graves qui n'ont pas été enregistrées et qui s'ajoutent donc au bilan.

La carte ci-dessous illustre les sites où sont survenues des collisions avec décès ou blessés graves en 2020, ainsi que durant la période de référence 2015-2019. Bien qu'une large part de ces collisions aient eu lieu dans le centre de Montréal en raison de la densité de la population et de la concentration de générateurs de déplacements, on remarque que les collisions graves se produisent rarement deux fois au même endroit. En effet, 85 % des collisions

causant la mort ou des blessures graves se sont produites à des intersections ne présentant pas de récurrence d'événements comparables entre 2015 et 2020. Au cours de cette période, des collisions avec blessures graves ou mortelles se sont produites à 787 intersections différentes. En 2020 seulement, 90 nouvelles intersections se sont ajoutées au nombre total par rapport à la période 2015-2019. Ce constat renforce la nécessité d'agir sur l'ensemble du système routier plutôt que sur des sites réputés «accidentogènes».

Localisation des collisions avec blessés graves ou décès pour la période 2015-2020



Bilan des collisions en 2020

Par rapport à la moyenne des 5 dernières années (2015-2019), le nombre total de collisions avec décès ou blessures graves en 2020 a diminué de 17%. Cette baisse est plus marquée lorsque l'on considère l'ensemble des victimes ayant subi des blessures légères ou graves (-37%). Il faut toutefois noter que le nombre de décès est en hausse de 18% par rapport à la période 2015-2019, tandis que le nombre de personnes blessées gravement a diminué de 22%.

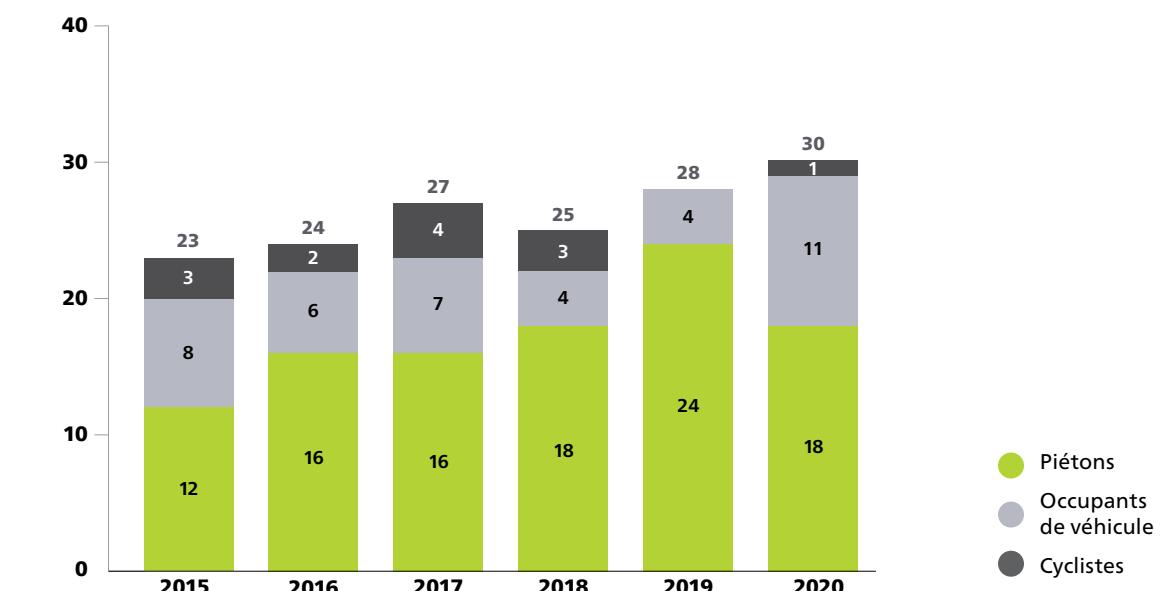
L'année 2020 aura certes été marquée par la pandémie de COVID-19. Les confinements décrétés au cours de l'année ont eu un impact non seulement sur nos habitudes de déplacement, mais également sur le bilan des collisions.

Le nombre de victimes décédées est légèrement à la hausse pour une seconde année consécutive (deux collisions mortelles de plus qu'en 2019), tandis que le nombre de personnes blessées gravement est comparable au bilan de 2019. Davantage de collisions ont causé des blessures graves ou mortelles à des occupants de véhicule, inversant du même coup la tendance qui était à la

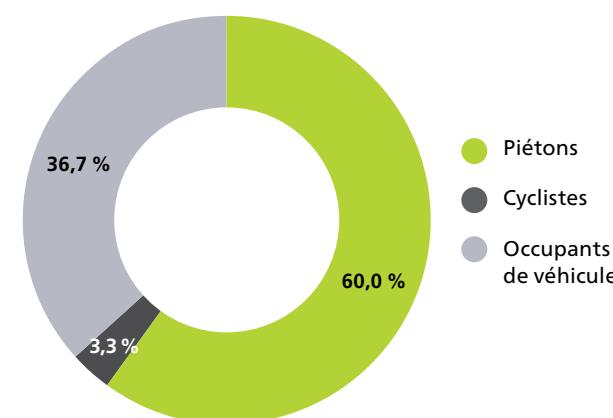
baisse au cours des cinq dernières années. Le nombre de cyclistes ayant subi des blessures mortelles ou graves est également en hausse par rapport à 2019.

Il y a toutefois quelques améliorations à souligner. Alors que la hausse des décès de piétons et de personnes âgées de 65 ans et plus retenait l'attention en 2019, le bilan de l'année 2020 est en rupture par rapport à ces constats. Le nombre de piétons ayant subi des blessures mortelles ou graves est en baisse par rapport à 2019. Il en est de même pour les victimes âgées de 65 ans et plus impliquées dans des collisions mortelles.

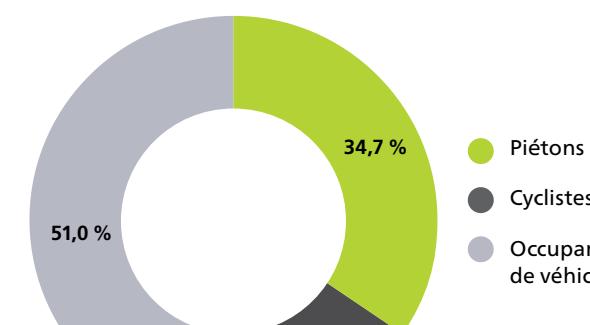
Nombre de victimes décédées (2015-2020)



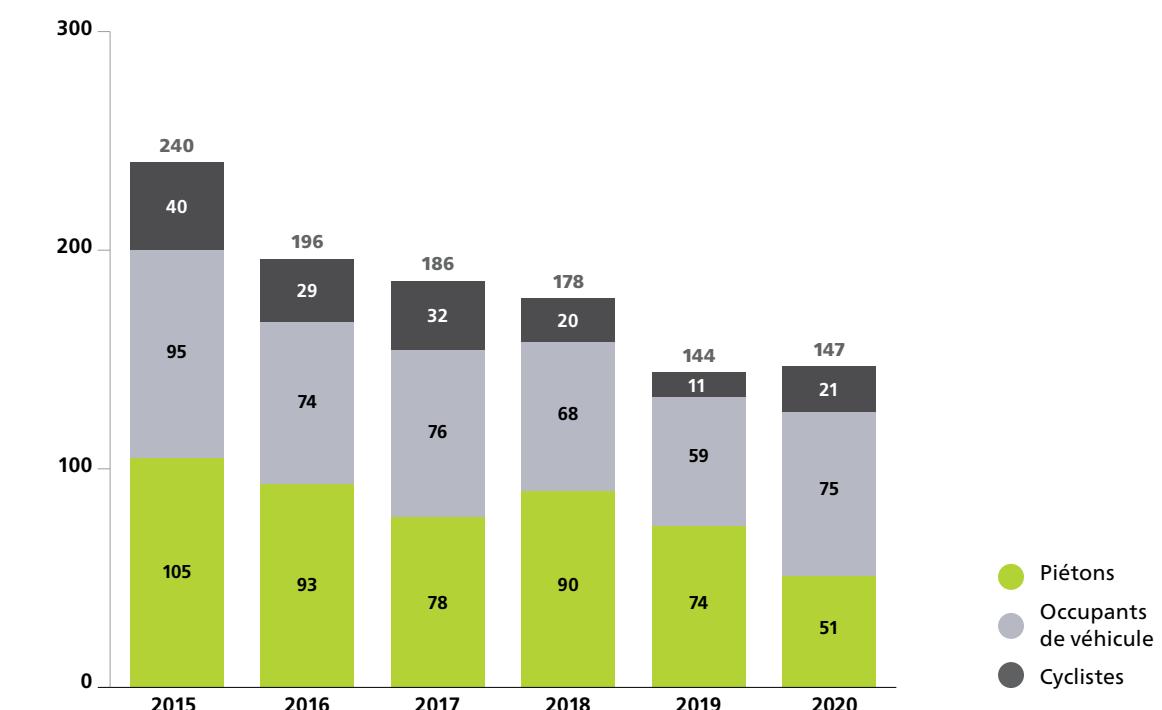
Type d'usager décédé en 2020



Type d'usager blessé gravement en 2020



Nombre de victimes blessées gravement (2015-2020)



* Les données sur les collisions pour la période 2016-2019 ont été révisées en mai 2021, de sorte qu'elles peuvent différer de celles publiées antérieurement. S'ajoutent au bilan de 2018 le décès d'un occupant de véhicule et un piéton blessé gravement.

Faits saillants des collisions mortelles en 2020

Portrait des victimes

- 18 piétons (contre 17 en moyenne pour 2015-2019)
- 11 occupants (contre 6 en moyenne pour 2015-2019)
- 1 cycliste (contre 2 en moyenne pour 2015-2019)

30

personnes décédées à la suite d'une collision mortelle en 2020

Piétons

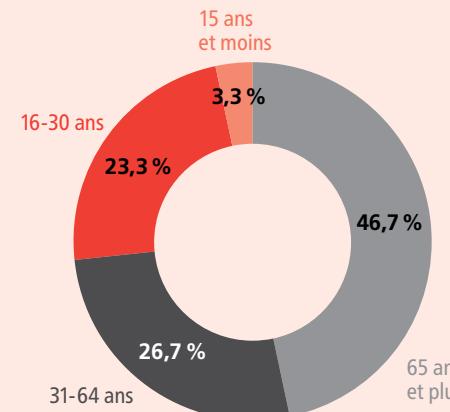
Action du piéton au moment de la collision

- 11 piétons qui se trouvaient à une intersection
- 7 piétons qui ne traversaient pas la rue à l'endroit désigné
- 5 piétons décédés alors qu'ils ne traversaient pas la rue



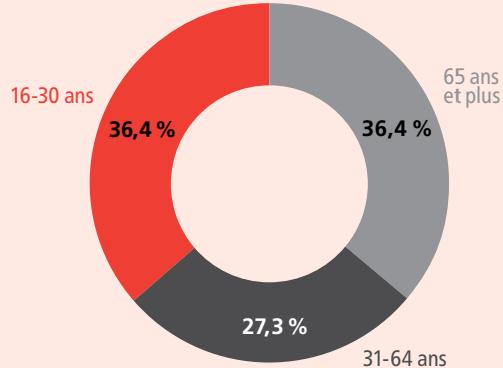
Âge

- 30 victimes âgées de 8 à 93 ans
- 8 victimes âgées de 30 ans et moins (contre 2 en 2019)



11
occupants de véhicule décédés

- Victimes âgées de 19 à 91 ans
- 6 conducteurs et 5 passagers
- 10 de sexe masculin
- Ceinture de sécurité portée par l'ensemble des victimes dans les cas applicables, sauf dans un cas où l'information n'est pas connue



Victimes aînées

Parmi les 30 décès, 14 personnes âgées de 65 ans et plus (contre 19 en 2019)

- 10 piétons
- 55,6 % des piétons décédés : âgés de 65 ans et plus (contre 66 % en 2019)
- 7 hommes et 7 femmes
- 6 décès de piétons des suites d'une collision lors d'un virage à droite ou à gauche

14

personnes âgées de 65 ans et plus décédées

Victimes de collisions survenues lors d'un virage à droite ou à gauche : toutes âgées de 65 ans et plus

Conducteurs et véhicules impliqués

23 véhicules impliqués

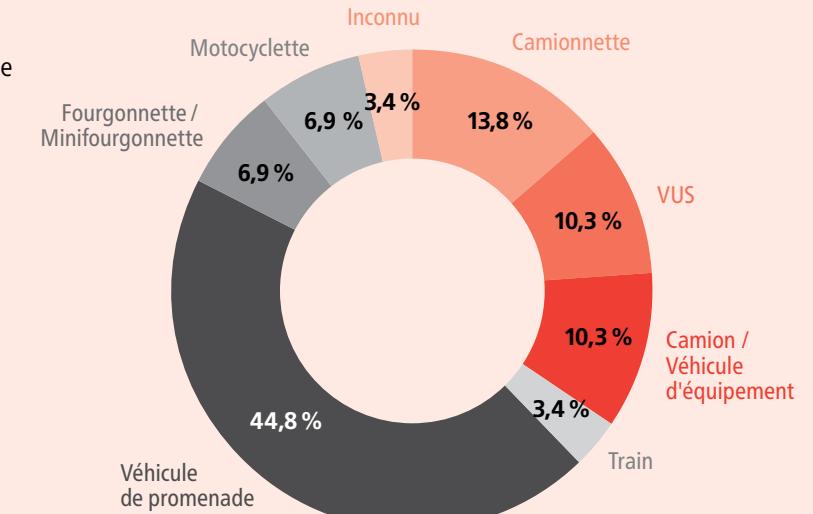
- 4 VUS et 4 camionnettes de style pick-up
- 7 véhicules lourds
- 7 collisions impliquant plus d'un véhicule

Âge des conducteurs impliqués

- Âge moyen de 47,6 ans
- Conducteurs âgés de 19 à 88 ans
- 10 conducteurs âgés de 65 ans et plus
- 9 conducteurs âgés de moins de 30 ans

Sexe des conducteurs impliqués

- 26 de sexe masculin
- 4 de sexe féminin
- 4 conducteurs non identifiés



8 collisions mortelles avec délit de fuite

Localisation

Localisation de la collision

- À l'intersection (16/29)
 - Avec feux (11/16)
 - Arrêts toutes directions (2/16)
 - Aucun mode de gestion (3/16)
- Entre deux intersections (10/29)
- Terrain privé (1/29)
- Stationnement (2/29)



55 %
des collisions sont survenues à une intersection

Autres informations

Nature des blessures au moment du transport en ambulance

- 15 personnes décédées sur place ou dans les heures suivant la collision
- 13 personnes blessées gravement puis décédées
- 2 personnes blessées légèrement puis décédées

Vitesse

- 9 piétons décédés à la suite de collisions à une vitesse présumée basse (mouvement du véhicule : 6 en mouvement de virage, 2 en mouvement tout droit et 1 en manœuvre de recul)
- 1 piéton et 5 occupants décédés à la suite de collisions impliquant une vitesse élevée ou un comportement agressif

Faits saillants des collisions avec blessés graves en 2020

Portrait des victimes

- 75 occupants (contre 75 en moyenne)*
- 51 piétons (contre 88 en moyenne)*
- 21 cyclistes (contre 26 en moyenne)*

3 occupants blessés gravement lors d'une collision mortelle

* 2015-2019

147
personnes blessées
gravement en 2020

Âge des victimes

- 6,8 % : moins de 15 ans
- 24,5 % : entre 15 et 29 ans
- 46,3 % : entre 30 et 64 ans
- 17,0 % : 65 ans ou plus
- 5,4 % : âge non précisé



Victimes PIÉTONS

- 9,8 % : moins de 15 ans
- 15,7 % : entre 15 et 29 ans
- 37,3 % : entre 30 et 64 ans
- 25,5 % : 65 ans et plus
- 11,8 % : un âge non précisé

25,5 %
65 ans ou plus

Victimes CYCLISTES

- 14,3 % : moins de 15 ans
- 14,3 % : entre 15 et 29 ans
- 57,1 % : entre 30 et 64 ans
- 14,3 % : 65 ans ou plus
- 28,6 % des victimes âgées de 55 à 74 ans (contre 9,0 % en 2019)
- 4,8 % des victimes âgées de 25 à 34 ans (contre près de 45,0 % en 2019)



Victimes OCCUPANTS

- 2,7 % : moins de 15 ans
- 33,3 % : de 15 à 29 ans
- 49,3 % : de 30 à 64 ans
- 12,0 % : 65 ans ou plus
- 2,7 % : âge non précisé



Conducteurs et véhicules impliqués

- 2,1 % : moins de 15 ans
- 37,5 % : de 15 à 29 ans
- 47,9 % : de 30 à 64 ans
- 12,5 % : 65 ans ou plus

37,5 % de 15 à 29 ans

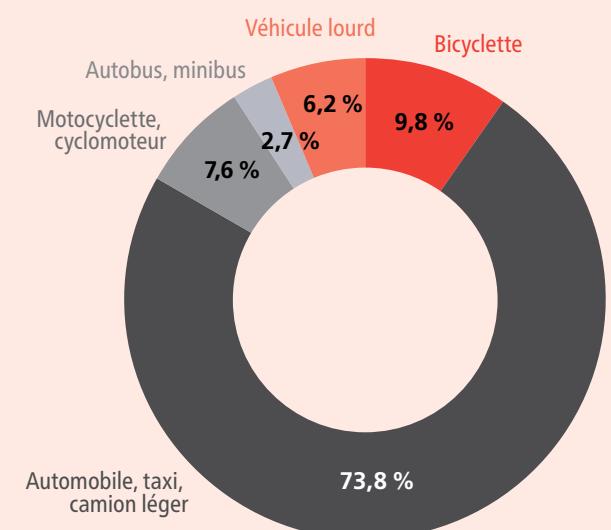
Véhicules

16 collisions avec une motocyclette

- 225 véhicules impliqués
- 16 collisions avec une motocyclette (contre 12 en moyenne)* ; hausse de 78 % par rapport à 2019 pour les collisions impliquant un motocycliste
- 19 collisions avec un véhicule lourd* (contre 21 en moyenne)**

* 2015-2019

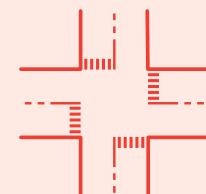
** Autobus, véhicules d'équipement et camions lourds



Localisation des collisions

- 76,5 % aux intersections (104/136)
- 23,5 % hors intersection (32/136)
 - Entre deux intersections (19/136)
 - Terrain privé (1/136)
 - Stationnement (6/136)
 - Autres (6/136)

76,5 %
aux intersections



Scénarios de collision

Les neuf scénarios de collision ci-dessous ont été retenus en raison de leur récurrence afin de cibler les types de collision à analyser en priorité dans le *Plan d'action Vision Zéro* publié en mars 2019. Ils ont été bâtis principalement à partir des types d'impact de collision et de mouvements des parties impliquées ainsi que des types de véhicules. Cette information a été collectée à partir de la base de données issues des rapports d'accident de la SAAQ.

Ces neuf scénarios englobent :

- 2/3 des collisions mortelles;
- 1/2 des collisions causant des blessures graves;
- 1/3 des collisions causant des blessures légères.

Les données ont été mises à jour pour refléter les collisions s'étant produites au cours de la période 2015-2020 dans le but de permettre l'analyse plus en détail des événements liés à ces neuf scénarios.

Scénarios de collision récurrents et prioritaires pour la période 2015-2020*

		
<p>Faits saillants relatifs aux trois scénarios avec une victime piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> • 52,6 % des décès et 30,2 % des blessés graves correspondent à ces 3 scénarios. • Les femmes septuagénaires sont surreprésentées chez les victimes de 65 ans ou plus. • 65 % des collisions surviennent entre midi et 23 h 	<p>Faits saillants relatifs aux trois scénarios avec une victime cycliste</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3,2 % des décès et 4,5 % des blessés graves correspondent à ces 3 scénarios. • 1 collision sur 2 est survenue à une intersection avec des feux de circulation. • Les collisions surviennent surtout aux périodes de pointe en début et en fin de journée. • Il y a eu davantage de collisions causant des blessures entre midi et 18 h 59 en 2020 (60 %) qu'en 2015-2019 (51 % en moyenne). 	<p>Faits saillants relatifs aux trois scénarios avec une victime occupant un véhicule</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7,1 % des décès et 12 % des blessés graves correspondent à ces 3 scénarios. • 83 % des collisions se produisent à une intersection. • 78 % des victimes sont de sexe masculin. • 58 % des victimes sont âgées de 15 à 34 ans; la tranche d'âge des 20 à 24 ans est surreprésentée.

<p>Virage à gauche avec piéton qui traverse 10,2 % (tendance à la baisse)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 65 % des collisions se sont produites durant le jour. • 48 % des piétons traversaient la rue conformément à la signalisation. • 48 % des piétons étaient âgés de 65 ans et plus. 	<p>Virage à gauche sens opposé** 1,3 % (tendance à la baisse)</p>	<p>Virage à gauche sens opposé 4,2 % (tendance à la hausse)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 58 % des collisions sont survenues durant le jour. • 40 % des collisions se sont produites durant la période de pointe de fin de journée, soit entre 15 h et 18 h 59, et 10 % entre 9 h et 9 h 59.
<p>Virage à droite avec piéton qui traverse 3,2 % (stable)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 46 % des piétons traversaient la rue conformément à la signalisation. • 68 % des collisions sont survenues durant le jour. 	<p>Virage à droite avec cycliste qui traverse** 1,2 % (tendance à la baisse)</p>	<p>Angle droit entre deux véhicules 2,3 % (tendance à la baisse)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les collisions surviennent à toute heure de la journée. • 75 % des collisions se sont produites à une intersection avec feux de circulation. • 33 % des collisions corporelles dans ce scénario sont survenues à des intersections avec panneaux d'arrêt.
<p>Véhicule qui avance tout droit et frappe un piéton qui traverse devant, à une intersection ou non 19,8 % (tendance à la hausse)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 30 % des piétons traversaient la rue à l'encontre de la signalisation. • Près du tiers des victimes étaient âgées de 15 à 29 ans. • Il y a eu un délit de fuite dans 17 % de ces collisions. • 53 % des collisions sont survenues à la noirceur, sur un chemin éclairé. 	<p>Angle droit entre cycliste et véhicule** 2,1 % (tendance à la baisse)</p>	<p>Véhicule seul qui frappe un objet 5,5 % (tendance à la baisse)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plus des deux tiers de ces collisions sont survenus durant la fin de semaine ainsi que durant les jours fériés. • Une collision sur deux s'est produite entre 22 h et 4 h 59. • 66 % des collisions sont survenues durant la nuit sur un chemin éclairé. • 52 % des collisions sont survenues où il n'y avait pas de mode de gestion de la circulation.

* Les tendances observées pour chacun des scénarios de collision sont le résultat de la comparaison entre les données de la période 2015-2020 et celles de la période 2011-2016 qui ont été publiées dans le *Plan d'action Vision Zéro 2019-2021*.

** En raison du petit nombre de données, aucun constat particulier ne peut être extrait pour les scénarios de collision impliquant un cycliste.

En 2019, les travaux de l'Équipe d'analyse postcollision mortelle permettaient de confirmer la pertinence des scénarios élaborés, puisque l'ensemble des décès par collision survenus sur un chemin public entre juillet 2018 et décembre 2019 correspondaient à l'un ou l'autre de ces scénarios. En 2020, si la majorité des collisions s'apparentaient encore à un de ces neuf scénarios, d'autres cas de collision ont émergé. En effet, quatre victimes ont perdu la vie dans les circonstances décrites ci-dessous :

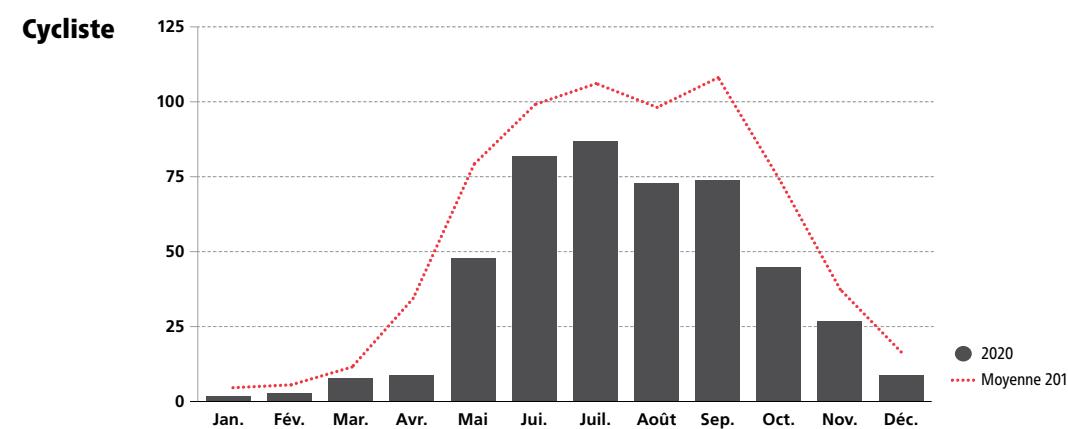
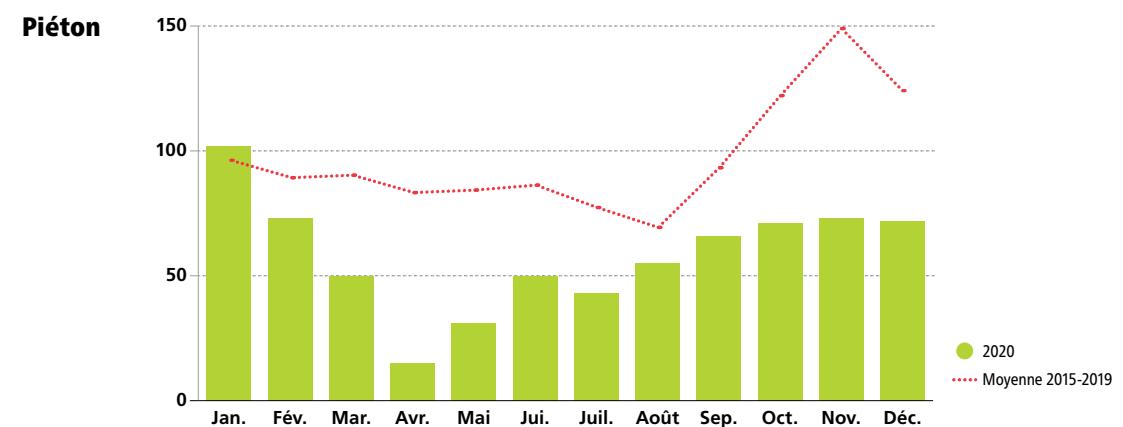
- Collision entre un véhicule et un train (une victime);
- Collision arrière entre deux véhicules (deux victimes);
- Collision entre un piéton et un véhicule au deuxième impact, suivant une première collision entre deux véhicules (une victime).

Analyse des impacts de la pandémie de COVID-19 sur le bilan des collisions

Comme constaté précédemment, le bilan des collisions pour l'année 2020 est plutôt atypique et en contraste par rapport aux principaux constats tirés du bilan de l'année 2019. La pandémie de COVID-19 a bouleversé nos habitudes de déplacement à partir du mois de mars 2020 alors que les écoles, services de garde et lieux de travail et de commerce en tous genres étaient fermés et que seuls les services essentiels étaient maintenus.

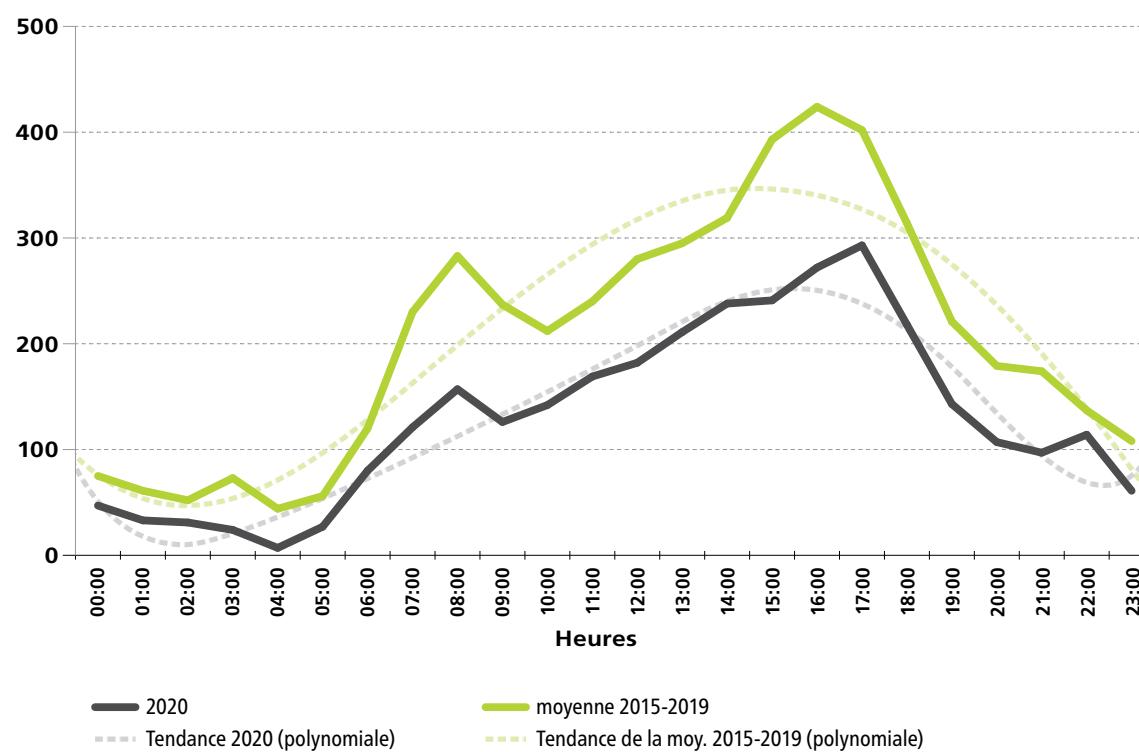
Ces changements se sont répercus sur les collisions routières causant des blessures corporelles. Le nombre d'accidents survenus au cours des mois de mars, avril et mai a été beaucoup plus bas que la moyenne à cette période puisque les gens étaient appelés à éviter tout déplacement non essentiel. À partir du déconfinement progressif amorcé au cours du mois de mai, les collisions se sont produites à un rythme plus proche des moyennes observables. Alors qu'il y a normalement plusieurs collisions impliquant des piétons au cours des mois d'automne en raison des périodes de noirceur plus longues, ce nombre a été plus bas qu'à l'habitude en 2020. Effectivement, un second confinement s'est amorcé au début du mois d'octobre, entraînant notamment la fermeture des bars et restaurants, ce qui a vraisemblablement réduit le nombre de piétons présents sur la voie publique en soirée et durant la nuit.

Nombre de collisions causant des blessures par mois, selon le type de victime



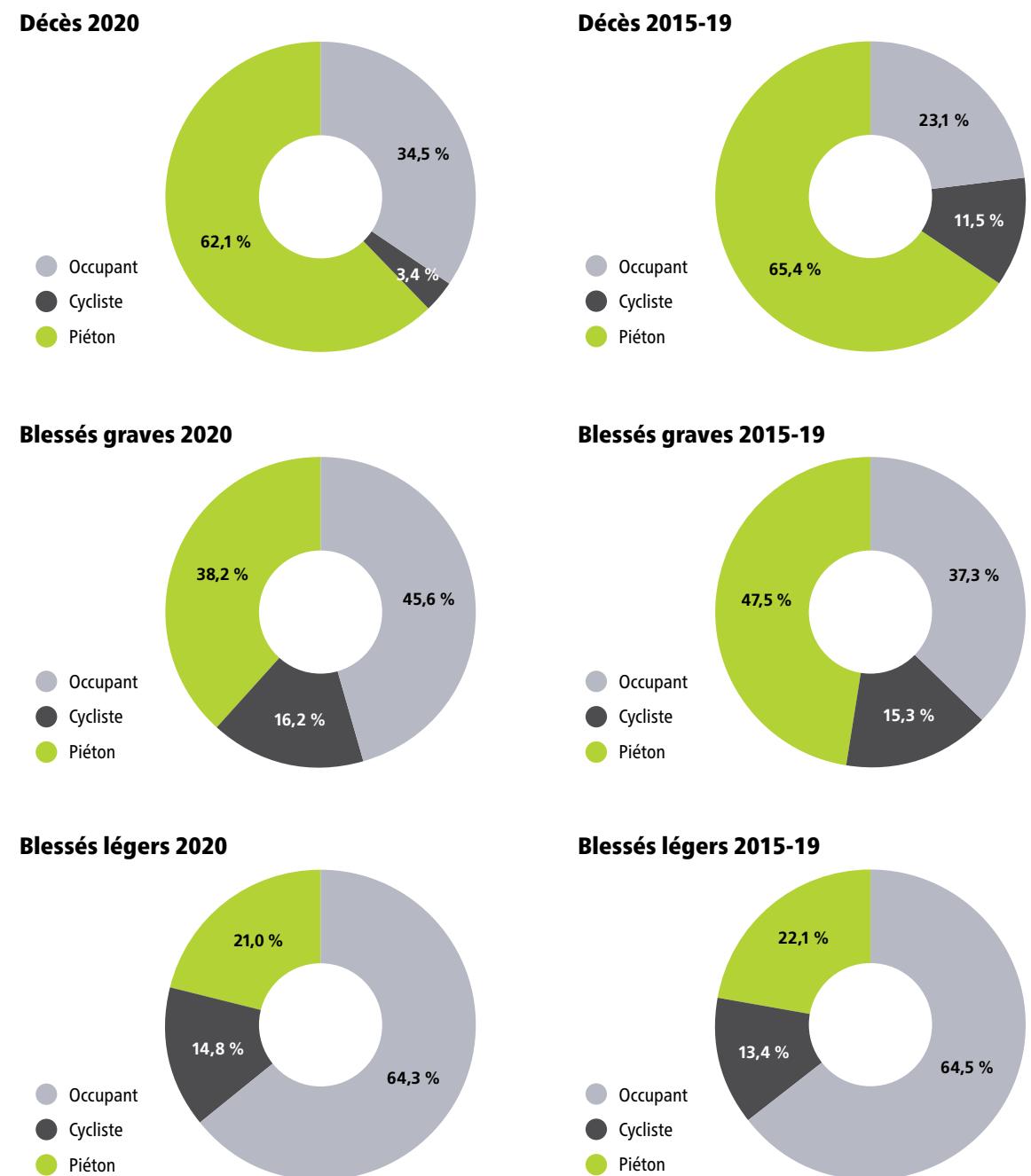
À l'échelle des heures de la journée, nous observons aussi des changements pour ce qui est des collisions. Si auparavant il y avait davantage d'accidents qui se produisaient aux heures de pointe en début et en fin de journée, cette tendance a été moins marquée en 2020. Il y a eu aussi moins de collisions durant la nuit.

Collisions causant des blessures selon l'heure de la journée



D'ailleurs, le profil des victimes de collisions mortelles ou causant des blessures graves n'est absolument pas le même en 2020. La proportion des piétons impliqués dans ces types de collisions est à la baisse en 2020, alors que celle des occupants de véhicule est à la hausse. La proportion des cyclistes parmi les blessés graves est semblable à la proportion moyenne de la période 2015-2019. Par contre, le profil des victimes blessées légèrement en 2020 est semblable à celui des cinq dernières années en moyenne.

Répartition des usagers selon la gravité de la collision



COVID-19

Collisions mortelles — avant et pendant la pandémie

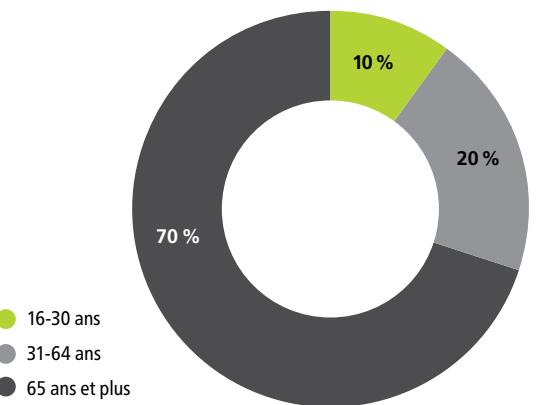
L'année 2020 a débuté comme l'année 2019 s'est achevée. Plusieurs collisions mortelles se sont produites dans les premiers mois de l'année, impliquant surtout des piétons âgés de 65 ans et plus. Le premier confinement annoncé a mené à une diminution des déplacements et aucun événement ne s'est produit entre le 13 mars et le 15 juin. Par la suite, la pandémie a impacté le profil des victimes décédées. Près de la moitié étaient des occupants de véhicule, et près des deux tiers étaient de sexe masculin. Les victimes sont également plus jeunes. Si les personnes âgées de 65 ans et plus représentaient 70 % des victimes de collisions mortelles en 2019 et au début de l'année 2020, la proportion des personnes de ce groupe d'âge chute à 35 % durant la seconde partie de l'année 2020. Les conducteurs impliqués dans une collision étaient en moyenne beaucoup plus jeunes (37 ans contre 61 ans avant la pandémie).

Sommaire des collisions mortelles en 2020 survenues avant et pendant la pandémie de COVID-19

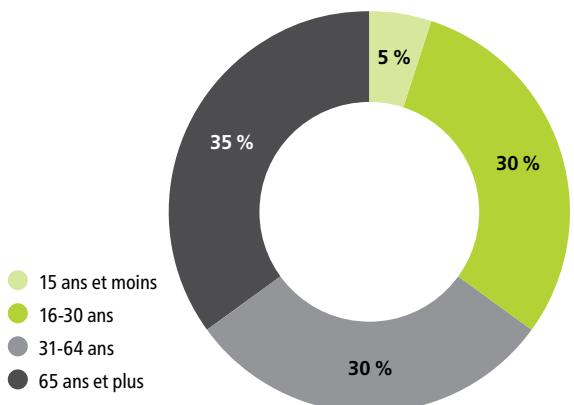
1 ^{er} janvier – 12 mars	15 juin – 31 décembre
10 événements	19 événements (20 victimes)
8 piétons	10 piétons
2 occupants de véhicule	9 occupants de véhicule
0 cycliste	1 cycliste
5 victimes de sexe masculin et 5 de sexe féminin	13 victimes de sexe masculin et 7 de sexe féminin
7 victimes âgées de 65 ans et plus (70 % des victimes)	7 victimes âgées de 65 ans et plus (35 % des victimes)
Âge moyen du conducteur impliqué : 61 ans 90 % de sexe masculin	Âge moyen du conducteur impliqué : 37 ans 87 % de sexe masculin
0 délit de fuite	8 délit de fuite

Variation de la répartition de l'âge des victimes de collisions mortelles en 2020

1^{er} janvier – 12 mars

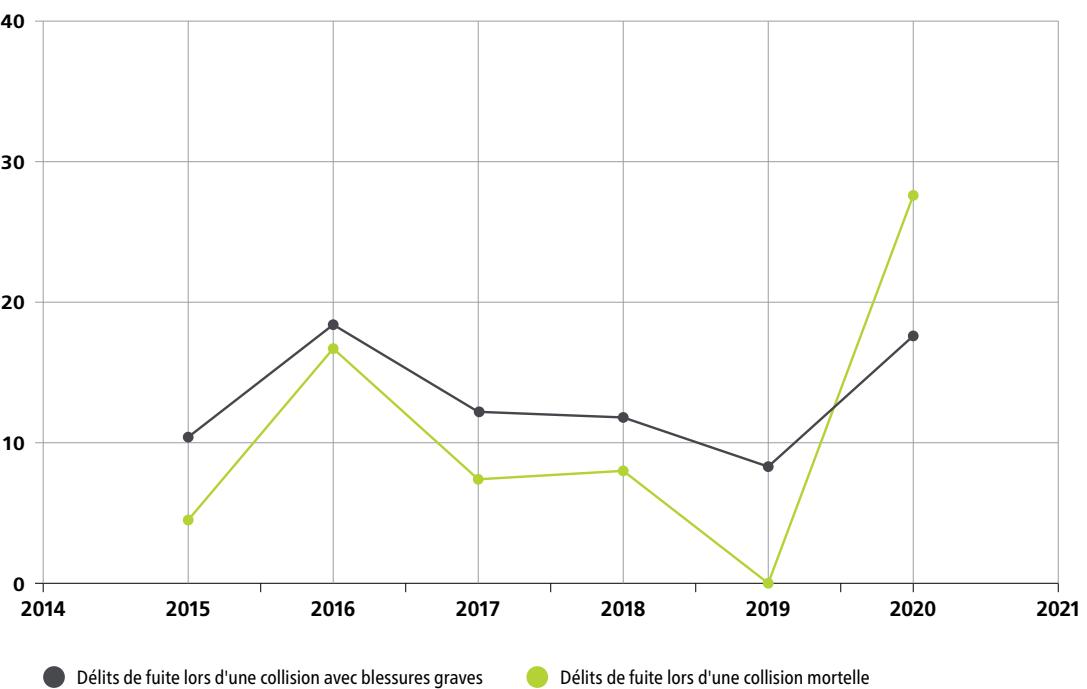


15 juin – 31 décembre



Ce sont huit délits de fuite mortels qui se sont produits après le 15 juin, alors qu'il n'y en avait pas eu depuis l'année 2018. Dans les faits, le conducteur impliqué a quitté les lieux de l'accident dans près du tiers des collisions mortelles, ce qui constitue un sommet des cinq dernières années. Cette tendance à la hausse s'est aussi manifestée dans le cas des collisions causant des blessures graves. Pour l'ensemble des collisions mortelles ou avec blessures graves, le nombre de délits de fuite est en hausse de 30 % par rapport à la moyenne de la période 2015-2019.

Proportion des collisions avec délit de fuite pour la période 2015-2020



Autres collisions

Le bilan des collisions sur le réseau des rues de Montréal est essentiellement basé sur les rapports d'accidents du SPVM qui impliquent un véhicule en mouvement. Il existe néanmoins d'autres types de collision causant des blessures graves ou mortelles. Une revue des rapports de coroner reçus permet de dénombrer 12 événements survenus dans d'autres circonstances entre 2015 et 2020. Par exemple, il peut s'agir d'une collision :

- entre un piéton et un cycliste ;
- entre un piéton et un train ;
- quand un cycliste ou un piéton fait une chute.

La Ville de Montréal reçoit aussi les données du SPVM sur les cas d'emportéage, mais la gravité des blessures subies par les cyclistes n'est pas recensée. Selon les données fournies, 61 cas d'emportéage ont été rapportés en 2020.

Au cours de l'année 2020, deux cyclistes sont décédés dans des scénarios autres que ceux impliquant un véhicule en mouvement. Toutefois, les données pour les autres types de collision demeurent incomplètes et il est difficile de les intégrer au bilan annuel.

Les travaux du Comité de gestion des données permettront, à terme, d'élargir le bilan des collisions en compilant les informations des différentes organisations qui jouent un rôle soit au cours des interventions d'urgence sur le site d'une collision, soit dans le traitement des données.

4. Équipe d'analyse postcollision mortelle

L'équipe d'analyse postcollision mortelle (EPCM) a été mise en place en juillet 2018. Cette action découle d'un engagement de la Ville dont le but est de partager entre tous les partenaires la responsabilité de la sécurité du réseau des rues. Lorsqu'une collision mortelle se produit, des fonctionnaires de la Ville de Montréal analysent d'abord l'information relative aux collisions antérieures survenues au même endroit. Dans les jours suivants, une équipe constituée de représentants de la Direction de la mobilité et de l'arrondissement où est survenue la collision effectue une visite des lieux afin de faire un portrait de l'aménagement en place et d'observer les comportements des usagers. Suivant les constats sur le terrain, des recommandations sont formulées, qu'elles soient en lien direct ou non avec la collision. La composition de l'équipe change selon l'emplacement de la collision : le but est de réunir des personnes pouvant intervenir rapidement si l'aménagement est déficient.

Dans les 10 jours suivant la collision mortelle, un comité de révision auquel participent le SPVM, la Ville de Montréal, le coroner et la Direction de la santé publique se réunit pour échanger des données relatives à la collision. Ces discussions permettent aux participants de mieux comprendre les circonstances de la collision et de mieux cibler les actions selon les champs de compétence de chacun.

L'EPCM a ainsi réalisé sa troisième année d'activités en 2020 et a visité 22 sites de collisions mortelles. Malgré les différentes périodes de confinement, l'équipe a poursuivi ses activités, bien que le respect des mesures sanitaires ait modifié le déroulement des visites sur le terrain et que l'équipe ait dû adapter ses pratiques. Certaines visites n'ont pu être planifiées lors du premier confinement en mars 2020, et d'autres ont été menées en groupe restreint sur le terrain. Au cours de l'automne, les visites de groupe ont été remplacées par des visites individuelles sur le terrain, qui étaient suivies d'une rencontre d'échange virtuelle entre les différents intervenants.

Les données collectées autant sur le terrain que lors des discussions du Comité de révision des collisions mortelles permettent d'en savoir plus sur les circonstances de la collision, mais aussi d'affiner les données sur les collisions mortelles. Ces connaissances ont aussi permis d'identifier des failles récurrentes sur lesquelles il importe d'agir. Éventuellement, ces constats permettent non seulement de corriger les lacunes sur le terrain, mais aussi d'éviter qu'une collision mortelle survienne à un autre endroit présentant des lacunes similaires.

Mobilisation de l'Équipe d'analyse postcollision mortelle (2018-2020)

	Nombre d'événements	Nombre de visites*	Nombre d'arrondissements (+ villes liées)	Nombre de personnes-heures mobilisées
2020	29	22	12 (+2)	99
2019	28	26	12	145
2018	24	13	8	44

* L'EPCM visite les sites pour chaque collision mortelle, sauf lorsque la collision est survenue sur un terrain privé et dans certains autres cas d'exception. En 2020, deux visites n'ont pas eu lieu en raison de la pandémie, deux sites de collision se trouvaient sur un terrain privé, deux collisions ont fait l'objet d'une enquête particulière et une collision mortelle n'a pas été signalée à l'EPCM.

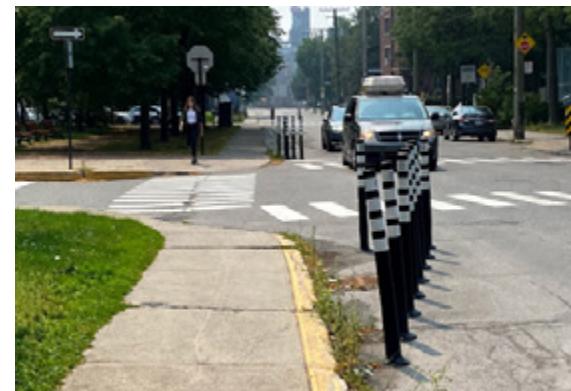
Suivi des actions recommandées en 2020

Catégorie d'actions recommandées	Nombre d'actions recommandées	Actions entreprises ou terminées*
Signalisation	29	90 %
Marquage	6	67 %
Dégagement de cinq mètres	3	67 %
Végétation	4	100 %
Contrôle policier	2	100 %
Réglementation et normes	3	100 %
Aménagement	2	100 %
Feux de circulation	13	54 %
Éclairage	7	100 %
Étude	3	100 %
Entretien de la chaussée et du trottoir	2	50 %
Total	74	84 %

* Actions terminées, en cours et à l'étude

Exemples d'actions réalisées en 2020 à la suite d'une visite sur le terrain

Du marquage sur la chaussée a été ajouté aux passages piétons pour rendre davantage visibles les corridors de traversée à cette intersection avec des panneaux d'arrêt à toutes les approches. Des saillies virtuelles délimitées par des bollards ont aussi été installées afin d'empêcher le stationnement aux abords de l'intersection et de rendre les piétons plus visibles pour les automobilistes.



Ville de Montréal

Des dispositifs de retenue rigides de type jersey ont été installés sur les rives d'un stationnement aménagé sur un quai en bordure du lac Saint-Louis. Cette mesure rehausse le système de retenue en place afin d'empêcher les véhicules de passer par-dessus bord.



Arrondissement Lachine

La programmation des feux de circulation a été revue et des feux cyclistes ont été ajoutés. De cette façon, les piétons et les cyclistes qui traversent à cet endroit ne sont plus en conflit avec les véhicules effectuant un virage à droite.



Google

Des flèches d'assignation de voie ont été marquées sur la chaussée en conformité avec les normes de signalisation du MTQ ; elles rendent les mouvements des véhicules à l'intersection plus prévisibles.



Google

5. Bilan des arrondissements

Les différentes réalisations des arrondissements sont le plus souvent des actions directes qui contribuent à sécuriser davantage les déplacements des différents usagers. Ces interventions prennent la forme d'aménagements concrets sur le terrain, de politiques et de campagnes de communication.

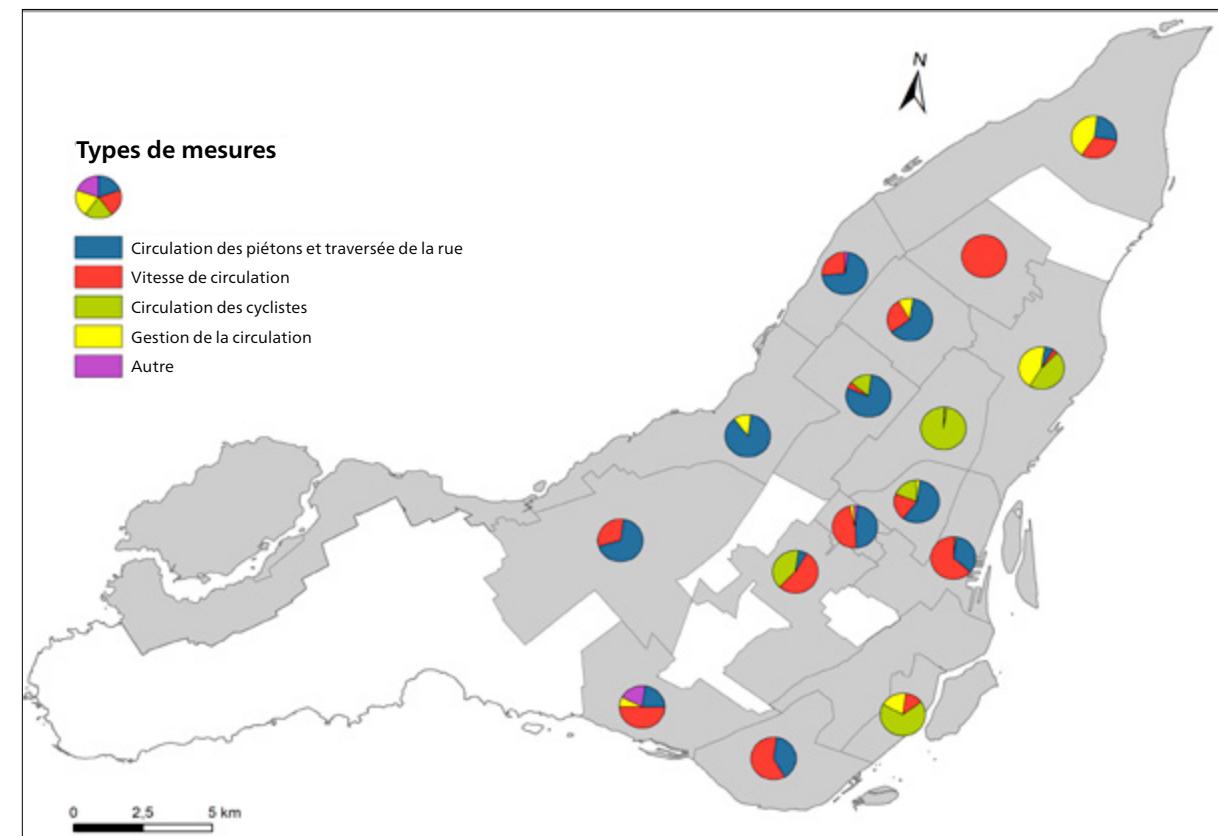
À l'été 2019, les arrondissements avaient été sollicités afin de rendre compte de l'ensemble des mesures de sécurisation mises en place sur leur territoire. Plus de 6 000 interventions avaient été signalées. La compilation de ces mesures non seulement nous a servi à prendre le pouls des réalisations sur le terrain, mais a également servi à alimenter la carte interactive qui a été mise en ligne en mars 2021.

Un nouvel appel aux arrondissements a été lancé au début de l'année 2021 afin de recueillir les informations sur les actions réalisées au cours de l'année 2020. L'objectif derrière cette collecte de données est de dresser le bilan annuel des actions réalisées localement et de géolocaliser ces informations pour enrichir la [carte interactive](#). Au total, 16 des 19 arrondissements nous ont transmis des données sur les mesures implantées.

Les réalisations ont été de nouveau répertoriées dans quatre catégories principales selon l'objectif des interventions. Voici le résumé des mesures rapportées par les arrondissements en 2020 :

- Mesures favorisant la traversée de la rue appliquées à 268 intersections et sur 72 tronçons de rue ;
- Mesures ayant pour but la réduction de la vitesse appliquées sur 275 tronçons de rue ;
- Mesures favorisant la circulation des cyclistes appliquées sur 404 tronçons de rue ;
- Mesures pour la gestion de la circulation appliquées à 22 intersections et sur 193 tronçons de rue.

Catégories de mesures implantées par les arrondissements en 2020*



*Trois arrondissements n'ont pas rapporté de mesures en 2020, donc il n'y a pas de données affichées sur la carte.

Le tableau ci-dessous dénombre les types de mesures qui ont été les plus utilisées par les arrondissements au cours de l'année 2020. Ces 5 mesures représentent 76 % de l'ensemble des données rapportées pour l'année 2020.

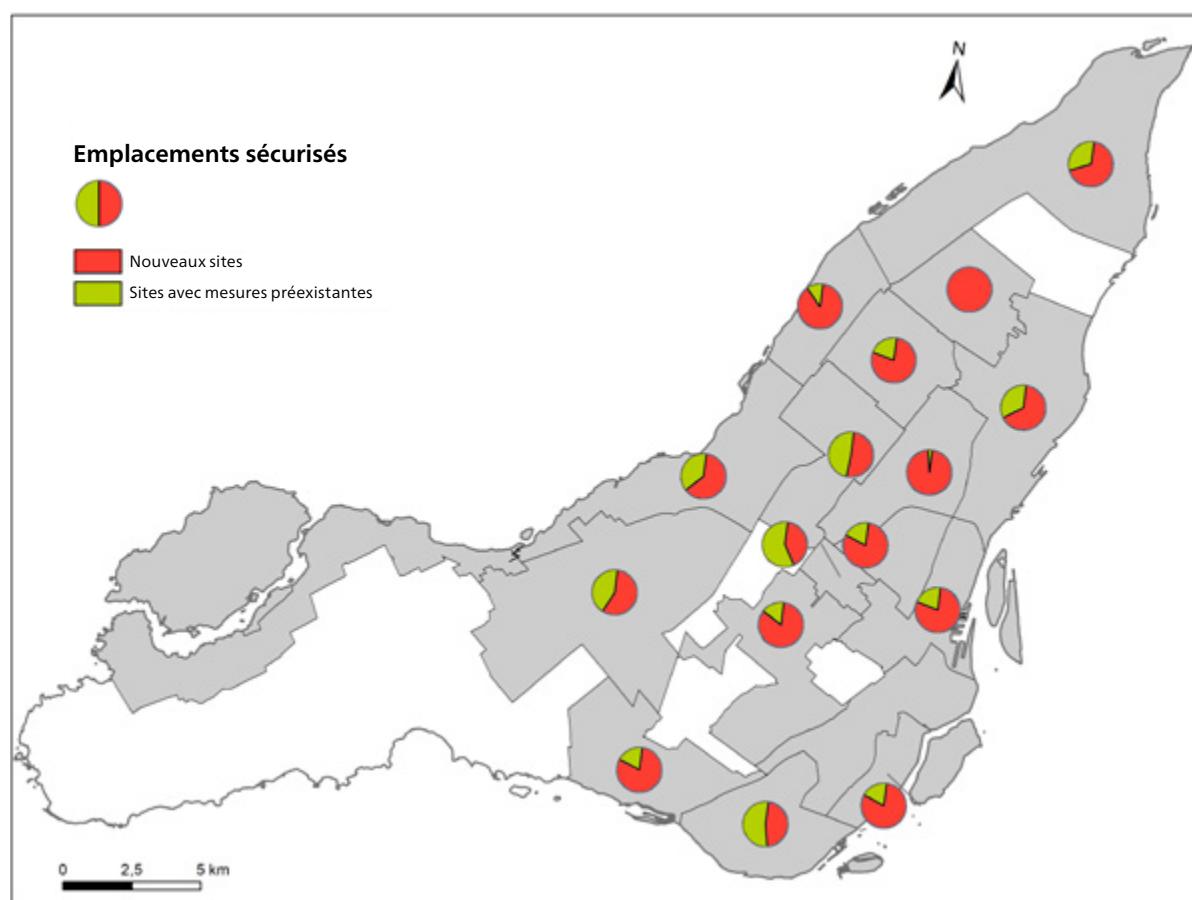
Les cinq mesures de sécurisation les plus récurrentes en 2020

Type de mesure	Nombre de nouvelles mesures ajoutées en 2020*	Variation par rapport à 2019
Implantation ou amélioration d'une voie cyclable	401	+80 %
Modification du sens de la circulation	193	+311 %
Ajout de dos d'âne sur rue	154	+16 %
Ajout de saillies de trottoir	128	+11 %
Construction ou élargissement de trottoirs	75	+76 %

* Les valeurs représentent le nombre de tronçons de rue et d'intersections où ces mesures ont été implantées.

Il est à noter que plusieurs nouveaux sites ont fait l'objet d'interventions par les arrondissements. En 2020, des mesures de sécurisation ont été ajoutées sur 717 nouveaux tronçons et à 188 nouvelles intersections, pour lesquels aucune donnée n'avait été rapportée en 2019. La carte ci-dessous illustre la proportion des nouveaux sites sécurisés par rapport à l'ensemble des mesures rapportées par les arrondissements en 2020.

Proportion des nouveaux sites avec mesures de sécurisation en 2020 par arrondissement*



*Trois arrondissements n'ont pas rapporté de mesures en 2020, donc il n'y a pas de données affichées sur la carte.

6. Bilan du Programme de sécurisation aux abords des écoles

Le Programme de sécurisation aux abords des écoles (PSAE) résulte d'un engagement de la Ville de Montréal dans le *Plan d'action Vision Zéro 2019-2021*. Il s'agit d'un programme triennal dont l'objectif principal est d'encourager les déplacements actifs des jeunes vers l'école grâce à des aménagements sécuritaires. Il vise plus spécifiquement à améliorer la sécurité des jeunes aux abords des écoles primaires et secondaires de la Ville de Montréal par des interventions physiques complémentaires à celles menées par les partenaires du *Plan d'action Vision Zéro* (brigadiers scolaires, campagnes de sensibilisation, trottibus, cyclistes avertis, contrôle routier, etc.).

Un premier appel à projets a été lancé auprès des 19 arrondissements en octobre 2019 en vue d'une réalisation planifiée au cours de l'année 2020. En tout, 19 projets concernant 22 écoles dans 10 arrondissements ont été retenus pour un financement de près de six millions de dollars. De ce lot, 18 projets ont été réalisés au cours de l'année 2020 et 1 projet a été terminé en 2021.

Les projets réalisés ont permis de sécuriser les abords des écoles et d'augmenter le sentiment de sécurité lors des déplacements actifs, par exemple en élargissant les trottoirs, en construisant des saillies pour réduire la longueur de la traversée de la rue, en aménageant des intersections surélevées et en réduisant la vitesse de circulation par l'ajout de dos d'âne notamment. Les photos ci-dessous sont des exemples d'aménagements réalisés au cours de l'année 2020 dans le cadre du PSAE.

Ajout de saillies et élargissement de trottoirs (arrondissement Mercier–Hochelaga-Maisonneuve)



Ajout de saillies (arrondissement Le Sud-Ouest)



Ajout d'une intersection surélevée (arrondissement Montréal-Nord)



7. Bilan des activités des comités et des groupes de travail Vision Zéro

Les comités et groupes de travail thématique ont été mis en place en 2019. Seulement deux rencontres ont eu lieu au début de l'année 2020 étant donné la pandémie et le changement de priorités de nombreux partenaires. Ces rencontres sont celles du Comité directeur Vision Zéro et du Comité de gestion des données.

Comité directeur Vision Zéro

Créé en janvier 2019, le Comité directeur Vision Zéro (CDVZ) a pour mission de coordonner les ressources mises en place pour le *Plan d'action Vision Zéro* et de conseiller les élus. Le rôle du comité est d'assurer un leadership stratégique, de piloter les efforts de planification, de valider la programmation des activités et d'approuver les plans et rapports. Le comité est constitué de sept services de la Ville de Montréal et de six organisations publiques et parapubliques.

La réunion qui s'est déroulée en février 2020 a permis de présenter aux membres du comité le contenu de l'État de la sécurité routière 2019, de valider l'approbation du portefeuille de projets collectifs et de survoler les priorités de l'année 2020.

Comité consultatif des usagers vulnérables

Le Comité consultatif des usagers vulnérables (CCUV) a été mis sur pied en juillet 2019, à la suite d'un appel d'intérêt auprès d'organismes de promotion de la mobilité durable ou de défense des droits des usagers vulnérabilisés dans le système routier actuel. Il est composé d'institutions et d'organismes représentant les différents usagers vulnérables ou permettant de mieux comprendre les besoins de ceux-ci. Il permet de faciliter la médiation entre les différents usagers rendus vulnérables par la configuration actuelle du système routier, en plus de participer à l'identification des priorités d'intervention.

En raison de la priorisation des mesures d'urgence en lien avec la pandémie et à cause de plusieurs changements de personnel au sein de l'Équipe Vision Zéro, les occasions de réunir le CCUV ne se sont pas présentées en 2020.

Groupes de travail thématique

Les Groupes de travail thématique (GTT) ont été créés à la suite d'ateliers de travail avec les partenaires Vision Zéro en mai 2019. Trois thématiques ont été retenues : la gestion de la vitesse, les véhicules lourds et la traversée de la rue. Formés de concepteurs et d'opérateurs du système routier, ces groupes ont le mandat de déceler les failles de sécurité routière liées à des enjeux spécifiques du système routier et de proposer des pistes de solution à mettre en œuvre dans le cadre de Vision Zéro. Pas moins de 10 failles ont été décelées, représentant autant d'enjeux de sécurité routière auxquels la collectivité montréalaise devra répondre.

En raison de la priorisation des mesures d'urgence en lien avec la pandémie et à cause de plusieurs changements de personnel au sein de l'Équipe Vision Zéro, les occasions de réunir les GTT ne se sont pas présentées en 2020.

Comité de gestion des données

Le Comité de gestion des données (CGD) est responsable de mettre en place le système intégré de données et de contribuer à la production du bilan des collisions contenu dans l'État de la sécurité routière. Il est formé de partenaires générant des données pertinentes relatives au bilan routier. Le partage de ces données vise à permettre d'approfondir les connaissances liées aux collisions routières et de dresser un bilan des accidents avec décès ou blessés graves plus complet et plus représentatif de la réalité. Le CGD est aussi appelé à contribuer aux travaux des GTT et du CCUV permettant de comprendre les failles du système routier et d'évaluer les pistes de solution.

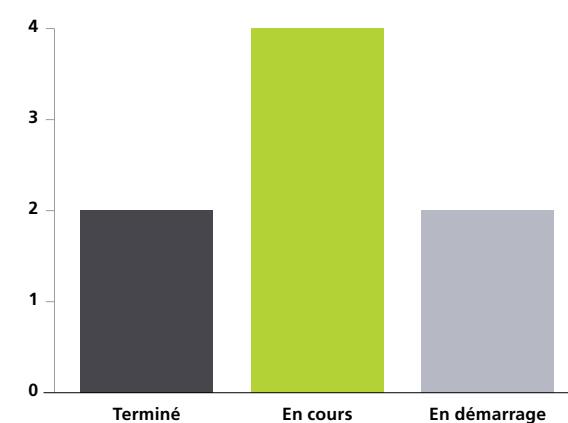
Une rencontre a eu lieu en janvier 2020, au cours de laquelle il a été proposé de tester une plateforme de partage de données et de développer des bases de données complémentaires afin d'enrichir le bilan des collisions. En raison de la priorisation des mesures d'urgence en lien avec la pandémie, il n'y a pas eu d'autres occasions de réunir les membres du CGD.

8. Projets collectifs réalisés en collaboration avec les partenaires de la Ville de Montréal

Dans le cadre du *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021*, divers projets collectifs ont été identifiés lors du Sommet des partenaires en novembre 2019 et lors des rencontres des GTT liés à la traversée de la rue, à la gestion de la vitesse et aux véhicules lourds.

Après analyse des nombreux projets soumis, les membres du CDVZ ont donné leur aval à la réalisation d'une vingtaine de projets collectifs porteurs. Pour l'année 2020, deux projets ont été réalisés, quatre projets sont en cours de réalisation et deux sont en phase de démarrage.

Portefeuille de projets collectifs



Préparation et dépôt d'un mémoire lié à la révision du programme Éthique et culture religieuse (ECR) du ministère de l'Éducation du Québec (MEQ) afin d'intégrer des notions de sécurité routière

Ce premier projet collectif de Vision Zéro réalisé en 2020 est issu des travaux du GTT sur la gestion de la vitesse en réponse à une consultation en ligne du ministère qui portait sur la révision du programme ECR. Ce programme vise à développer la réflexion des jeunes des niveaux

primaire et secondaire sur le vivre-ensemble ainsi que des outils nécessaires pour qu'ils puissent exercer leur rôle de citoyens de manière éthique et responsable. Le cursus scolaire actuel n'aborde pas l'éducation à la sécurité routière, dont les jeunes ont pourtant besoin. Dans ce contexte, le mémoire déposé propose l'ajout d'un contenu obligatoire lié à la sécurité routière et présenté sous forme de situations d'apprentissage et d'évaluation (SAE). Le but poursuivi, en lien avec les obligations du Code de la sécurité routière, est d'offrir une formation permettant aux jeunes d'adopter des comportements respectueux et sécuritaires au sein de la collectivité.

À titre de porteur du projet, Coalition mobilité active Montréal a déposé le mémoire rédigé en collaboration avec divers partenaires, soit Piétons Québec, le Service de police de la Ville de Montréal, Vélo Québec, le Laboratoire Piétons et eSpace urbain (LAPS) de l'Institut national de la recherche scientifique (INRS) ainsi que la Société de l'assurance automobile du Québec. Un addenda au mémoire a été déposé auprès du ministère à la suite de la réception des statistiques démontrant la surreprésentation des jeunes impliqués dans des accidents de la route et appuyant ainsi l'urgence d'éduquer les jeunes à la sécurité routière.

Le projet n'a nécessité aucun financement de la part de la Ville de Montréal.

Réalisation d'un parc d'éducation cycliste destiné aux enfants, Le Jardin du Petit Monde à Bicyclette

Ce projet, mené par Vélo Québec, a permis la réalisation d'un parc d'éducation cycliste destiné aux enfants de 2 à 12 ans. Cet aménagement éducatif temporaire, constitué d'un réseau de routes et d'intersections avec signalisation, a permis aux enfants de faire du vélo en toute sécurité et d'être sensibilisés aux règles de la circulation routière ainsi qu'aux aménagements des rues. Implanté à l'abri de la circulation routière dans l'ancien stationnement attenant au pavillon Calixa-Lavallée dans le parc La Fontaine, cet aménagement est devenu en 2020 une destination pour les familles, ainsi que pour les groupes scolaires, la clientèle des milieux de garde et celle des camps de jour.

Dans le cadre de ce projet, Vélo Québec a pris en charge l'aménagement du stationnement en une ville miniature composée de marquage au sol et de panneaux de signalisation présentant une variété de situations d'apprentissage. De plus, il a fait appel à La Pépinière | Espaces Collectifs, un organisme à but non lucratif qui se spécialise en aménagements éphémères et collectifs, pour la réalisation de certains aménagements et modules

ludiques sur une partie de l'avenue Calixa-Lavallée. Vélo Québec s'est également associé au Centre d'écologie urbaine de Montréal, un organisme à but non lucratif, afin d'évaluer le projet, notamment sur les plans de la fréquentation de cet aménagement ainsi que de l'expérience et de l'appréciation des utilisateurs.

En octobre 2020, dans le cadre de la seconde édition des Prix Jalon, ce projet pilote transitoire a été primé dans la catégorie Mobilité. Les Prix Jalon récompensent les organisations qui participent au rayonnement et à la relance économique des villes à travers des projets de mobilité durable.

Un guide d'implantation de parcs d'éducation cycliste, destiné aux municipalités souhaitant implanter un tel aménagement, sera rédigé ultérieurement par Vélo Québec et financé par le ministère des Transports du Québec.

Dans le cadre de ce projet, la Ville de Montréal a octroyé à Vélo Québec une contribution financière non récurrente de 60 000 \$. D'autres sources de financement provenant du ministère des Transports du Québec, de la Caisse Desjardins du Plateau-Mont-Royal et de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal ont permis la réalisation de ce projet dont le coût est évalué à 137 000 \$.



Arrondissement Le Plateau-Mont-Royal — Toma Iczkovits



Projets collectifs en cours et en démarrage

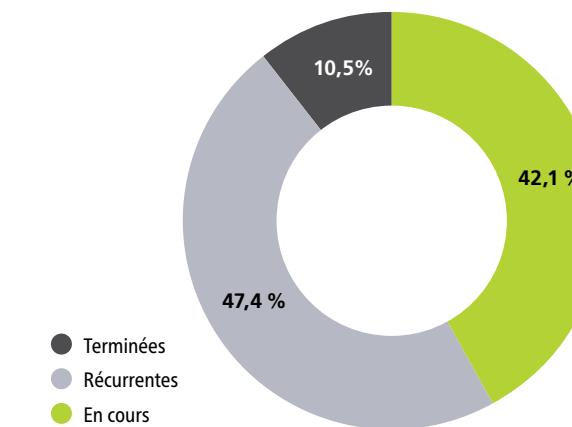
Statut	Description du projet	Comité qui le propose	Porteur	Finance-ment de la Ville (en \$)
En cours	Par l'application de la méthode PPassage, réalisation d'audits de « marchabilité » liés aux déplacements piétons autour des grands générateurs pour planifier les aménagements urbains sur le territoire montréalais, notamment dans les milieux d'accueil des stations du REM et sur le prolongement de la ligne bleue.	GTT Traversée de la rue	Société Logique	52 980
En cours	Réalisation d'un rapport exposant le processus et les critères qui favorisent les aménagements pour les piétons et cyclistes par le biais d'ateliers en coconstruction.	GTT Traversée de la rue	Société Logique	29 990
En cours	Production de fiches techniques destinées aux municipalités portant sur les besoins spécifiques des piétons aînés et les façons d'adapter les aménagements publics à cette clientèle. Ce projet est financé par le Secrétariat aux aînés.	GTT Traversée de la rue	Piétons Québec	s. o.
En cours	Diffusion d'un contenu de réalité virtuelle, produit par la SAAQ, en vue de sensibiliser le public aux dangers des angles morts des véhicules lourds circulant en milieu urbain. Ce contenu sera diffusé lors de grands événements à travers les différentes villes du Québec lorsque la situation sanitaire le permettra.	GTT Véhicules lourds	Ville de Montréal	s. o.
Démarrage	Élaboration d'une norme consensuelle sur la sécurité des véhicules lourds par le BNQ et les membres du comité de consultation. Cette norme sera rédigée sous forme d'exigences et pourra ultérieurement servir de référence en contexte de réglementation municipale et d'appels d'offres. Le MTQ contribue à hauteur de 50 % au financement du projet, évalué à 199 434 \$.	GTT Véhicules lourds	Bureau de normalisation du Québec (BNQ)	99 717
Démarrage	Développement d'une signalisation d'avertissement à installer sur les véhicules lourds pour sensibiliser les différents usagers de la route aux dangers liés aux angles morts. Dans un premier temps, ces affiches seront installées sur certains véhicules lourds de l'arrondissement Ville-Marie. Il est souhaité que l'expérience soit étendue ultérieurement à d'autres arrondissements et partenaires privés et publics gérant des flottes de camions.	GTT Véhicules lourds	Ville de Montréal	s. o.

9. Suivi des actions prioritaires de la Ville de Montréal

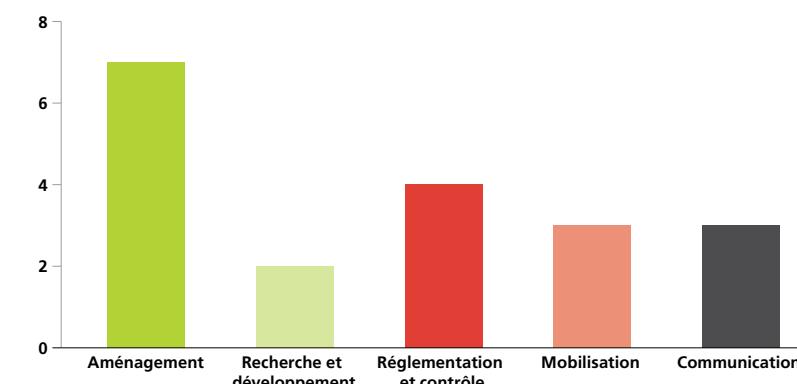
Ce chapitre porte sur le bilan des réalisations en lien avec les actions prioritaires déterminées par la Ville de Montréal pour l'année 2020. Ces actions prioritaires découlent des 60 engagements pris dans le cadre du *Plan d'action Vision Zéro 2019-2021*. Les engagements, pour leur part, découlent de 22 actions fédératrices, elles-mêmes divisées en 3 familles d'actions : celles qui visent à permettre de mieux collaborer ; celles qui visent à changer les mentalités et les façons de faire ; et celles qui visent à transformer directement le système routier. L'avancement des actions prioritaires repose sur plusieurs unités administratives et arrondissements. C'est la Division de la sécurité et de l'aménagement durable qui est responsable de recenser l'avancement de ces actions, tout en étant le porteur principal de plusieurs d'entre elles. Les actions prioritaires sont réparties selon cinq moyens d'intervention : l'aménagement ; la recherche et le développement ; la réglementation et le contrôle ; la mobilisation ; et la communication.

19 actions prioritaires en 2020

Répartition des actions selon le statut d'avancement



Répartition des actions selon le moyen d'intervention



Actions prioritaires en 2020	Réalisations en 2020	Actions prioritaires en 2020	Réalisations en 2020
Aménagement — 7 actions			
Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées (PIRPP) — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Mieux tester et documenter les résultats des projets routiers innovants par la mise en place d'aménagements transitoires et améliorer les projets permanents, s'il y a lieu (3 à 5 projets par année)	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de 4 tronçons : <ul style="list-style-type: none"> Halte Bellerive (Mercier-Hochelaga-Maisonneuve) Boulevard Gouin Est (Ahuntsic-Cartierville) Rue Island (Le Sud-Ouest) Rue Jean-Brillant (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) Aménagement hivernal : <ul style="list-style-type: none"> Boulevard Gouin Ouest (L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève) Sélection de 3 projets (6^e édition) : <ul style="list-style-type: none"> Boulevard Gouin Ouest (L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève) Avenue Bernard (Outremont) Avenue Godfrey (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce) 		<ul style="list-style-type: none"> Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles <ul style="list-style-type: none"> École de la Belle-Rive (PAT) École Fernand-Gauthier (RDP) École Léonard-De Vinci (RDP) École Michelangelo (PAT) Rosemont–La Petite-Patrie <ul style="list-style-type: none"> École secondaire Père-Marquette (secondaire) Saint-Laurent <ul style="list-style-type: none"> École Henri-Beaulieu (primaire) Saint-Léonard <ul style="list-style-type: none"> École La Dauversière École Victor-Lavigne École Général-Vanier École Honoré-Mercier
Programmes de sécurisation aux abords des écoles (PSAE) — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Mettre en place un nouveau Programme de sécurisation aux abords des écoles en se basant sur les principes de Vision Zéro	22 écoles ciblées dans 10 arrondissements <ul style="list-style-type: none"> Ahuntsic-Cartierville <ul style="list-style-type: none"> École François-de-Laval (primaire) École Augustin Roscelli (primaire) École Louisbourg (primaire) Lachine <ul style="list-style-type: none"> École Martin-Bélanger LaSalle <ul style="list-style-type: none"> École du Grand-Héron Le Sud-Ouest <ul style="list-style-type: none"> Westmount Park Elementary School École Dollard-des-Ormeaux Mercier–Hochelaga-Maisonneuve <ul style="list-style-type: none"> École Philippe-Labarre (primaire) École Sainte-Louise-de-Marillac (primaire) École Saint-François-d'Assise (primaire) Montréal-Nord <ul style="list-style-type: none"> École primaire Marie-Clarac École secondaire Marie-Clarac 	Feux pour piétons aux traverses — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Faciliter la traverse aux intersections complexes et achalandées en déployant les mesures les plus adaptées (ex. : phases exclusives pour piétons aux feux de circulation à proximité des écoles et des résidences pour aînés)	<ul style="list-style-type: none"> Installation ou remplacement des feux pour piétons en appliquant le Guide Feux pour piétons à décompte numérique 264 intersections avec feux pour piétons réalisées en 2020
		Conversion aux DEL — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Terminer la conversion de l'éclairage aux DEL permettant de mieux voir les usagers vulnérables grâce à une meilleure perception des contrastes (130 000 luminaires d'ici à 2021)	<ul style="list-style-type: none"> Conversion de 11 356 luminaires en 2020 Total de 93 929 lampadaires convertis aux DEL à ce jour
		Implantation et mise à niveau des voies cyclables — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Dès 2019, pour réduire les risques d'emportéage, implanter des zones tampons d'au moins 0,5 m aux abords des nouvelles voies cyclables et de celles qui seront mises à niveau	59 km d'interventions sur le réseau cyclable <ul style="list-style-type: none"> 34 km de voies cyclables ajoutées au réseau (total de 1 001 km) <ul style="list-style-type: none"> 18 km de voies cyclables protégées 16 km de voies cyclables non protégées 25 km de mises à niveau (inclus le REV)

Actions prioritaires en 2020	Réalisations en 2020	Actions prioritaires en 2020	Réalisations en 2020
Marquage de chaussée plus durable — En cours Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Tester et adopter des techniques de marquage au sol plus durables	<ul style="list-style-type: none"> Rencontre avec la Direction de l'entretien, de l'éclairage, de la signalisation et du marquage (EESM) pour renouveler l'importance du marquage et transmettre les enjeux soulevés par l'Équipe d'analyse postcollision mortelle (EPCM) 	Respect des lignes d'arrêt et des corridors de traverse — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : aucun	<ul style="list-style-type: none"> Opérations de prévention et de répression : <ul style="list-style-type: none"> Sanctionner le piéton qui ne traverse pas au bon endroit Sanctionner le conducteur qui ne respecte pas les priorités de passage
Guide d'aménagement — En cours Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Enrichir le Guide d'aménagement durable des rues de Montréal de deux fascicules portant essentiellement sur la sécurité, soit « Géométrie des rues » (2020) et « Aménagements cyclables » (2021)	<ul style="list-style-type: none"> Planification du travail avec le comité consultatif Choix de 10 fiches techniques à créer en priorité et désignation des responsables Rédaction et validation partielle des sections théoriques Réalisation d'environ 50 illustrations 	Contrôle automatisé (ACA) — En cours Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Optimiser l'utilisation des photo-radar dans le cadre des projets pilotes existants avec le MTQ	<ul style="list-style-type: none"> Participation aux divers comités de travail du ministère des Transports du Québec Optimisation de l'exploitation des équipements mobiles (SPVM) dans 3 zones scolaires
Recherche et développement — 2 actions			<ul style="list-style-type: none"> Détermination des critères de compatibilité bus-vélo
Développement d'un modèle logique — Terminé Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Développer de meilleurs outils d'analyse des collisions et de leurs impacts sur la population dans une perspective épidémiologique et de santé publique	<ul style="list-style-type: none"> Production par l'Institut du Nouveau Monde (INM) d'un modèle logique préliminaire avec un guide d'utilisation 	Cohabitation bus-vélo — En cours Engagement du Plan d'action 2019-2021 : aucun	
Équipe d'analyse postcollision mortelle — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Mettre en place une équipe d'analyse postcollision mortelle responsable d'analyser systématiquement les sites et les conditions ayant mené à des collisions	<ul style="list-style-type: none"> 29 collisions mortelles (dans 12 arrondissements et 2 villes liées) 22 visites 19 rapports de recommandations 74 recommandations <ul style="list-style-type: none"> 49 recommandations réalisées 13 recommandations en cours de réalisation ou à l'étude Analyse de l'occurrence des 10 failles systémiques (collisions mortelles de 2018-2019) 	Mobilisation — 3 actions	<ul style="list-style-type: none"> Planification de 3 marches Réalisation d'une marche pour explorer les îlots refuges à mi-traverse avant la pandémie Report indéterminé des autres marches en raison de l'impossibilité de tenir des activités en personne avec des aînés en temps de pandémie
Réglementation et contrôle — 4 actions			
Exigence des barres latérales — Terminé Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Exiger, dans les appels d'offres nécessitant l'utilisation de véhicules lourds, que les fournisseurs de la Ville s'équipent de barres de protection latérales et de miroirs antéviseurs (2019)	<ul style="list-style-type: none"> Barres latérales exigées automatiquement dans les devis d'acquisition de véhicules lourds admissibles de la Ville de Montréal depuis 2017 Développement d'une fiche de spécification pour l'installation de barres latérales sur les véhicules lourds de la flotte de la Ville 	Déploiement des projets collectifs — En cours Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Parmi les centaines d'initiatives proposées par la collectivité, sélectionner celles qui doivent être mises sur pied en priorité pour avoir un impact significatif sur la sécurité des déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un portefeuille de projets collectifs Lancement de certains projets avec les partenaires (voir la section 8 à ce sujet)

Actions prioritaires en 2020	Réalisations en 2020
Carte interactive — En cours Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Faire circuler les données disponibles entre les partenaires et sur le site de la Ville (2019)	<ul style="list-style-type: none"> • Collecte et traitement des données • Création et mise en ligne de la carte Lien pour y accéder : experience.arcgis.com/experience/5a9178ca2ab2418bab12ed61bc229580/page/page_6/
Communication — 3 actions	État de la sécurité routière 2019 — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Publier annuellement un État de la sécurité routière à Montréal, dressant le portrait de la situation et de l'avancement des connaissances
	<ul style="list-style-type: none"> • Collecte et analyse des données : <ul style="list-style-type: none"> - Collisions - Interventions (services centraux et arrondissements) - Projets et actions portés par les partenaires • Production des cartes, des graphiques, des illustrations et des photos • Rédaction des textes • Élaboration d'un document de questions et réponses (« Q&R ») Lien pour accéder à l'État de la sécurité routière 2019 : portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/etat_securite_routiere_2019_finale_0.pdf
Promotion des actions menées par la Ville — Récurrent Engagement du Plan d'action 2019-2021 : aucun	<ul style="list-style-type: none"> • État de la sécurité routière 2019 • Capsules vidéo éducatives sur les feux de circulation • Mise à jour sur l'investissement sur les feux piétons (articles commandités, médias sociaux, bannières numériques) • Inauguration du parc d'éducation cycliste dans le parc La Fontaine • Mise en ligne, sur le microsite Web, des nouveaux projets de rues piétonnes et partagées • Événement de presse sur le terrain pour le PSAE • Communiqué de presse sur les barres latérales
Activités de sensibilisation ou de formation auprès des associations de camionnage — En cours Engagement du Plan d'action 2019-2021 : Participer aux comités de l'industrie du camionnage afin de promouvoir la sécurité des déplacements à Montréal	<ul style="list-style-type: none"> • Collaboration au comité provincial sur le camionnage

10. Conclusion

Cette seconde édition de l'État de la sécurité routière fait le bilan d'une année 2020 atypique. La pandémie de COVID-19 et l'état d'urgence décrété par les différents paliers de gouvernement ont complètement transformé les habitudes de déplacement. Les mesures de confinement, les restrictions sur tous les types d'activités et le télétravail ont fait en sorte que les rues n'ont pas été utilisées de la même façon que les années passées.

L'impact de la pandémie est perceptible dans les faits saillants du bilan 2020 des collisions routières, qui diffèrent de celui décrit dans l'État de la sécurité routière 2019. Malgré les restrictions ayant limité les déplacements, notamment au printemps 2020, le nombre de collisions mortelles ou causant des blessures graves est en légère augmentation par rapport à l'année 2019. Davantage d'occupants de véhicule ont été victimes de collisions graves, alors que le nombre de piétons décédés ou blessés gravement est en baisse. Il y a eu aussi moins de personnes âgées de 65 ans et plus impliquées dans ces événements. Il est attendu que les effets de la pandémie qui se poursuit se transposeront à l'édition 2021 de l'État de la sécurité routière.

Les activités de la Ville et de ses partenaires ont dû être révisées, comme celles de l'Équipe d'analyse postcollision mortelle. D'autres, dont les rencontres des comités et des groupes de travail thématique, ont été mises en pause alors que les priorités ont changé. Le travail pour l'atteinte de l'objectif zéro décès et zéro blessé grave s'est néanmoins poursuivi en 2020, comme en font foi la multitude d'actions et de projets entrepris au cours de l'année par la Ville de Montréal et ses arrondissements, ou encore les projets collectifs menés en collaboration avec les partenaires de la Ville.

En complément de l'État, la carte interactive recensant les données sur les collisions et les mesures de sécurisation réalisées par la Ville a été mise à jour pour refléter l'année 2020. Cette carte peut être consultée sur le site Internet de Vision Zéro de la Ville de Montréal.

11. Acronymes

ACA :	Appareil de contrôle automatisé	GTT :	Groupe de travail thématique
BNQ :	Bureau de normalisation du Québec	MEQ :	Ministère de l'Éducation du Québec
CCUV :	Comité consultatif des usagers vulnérables	MTQ :	Ministère des Transports du Québec
CDVZ :	Comité directeur de Vision Zéro	PSAE :	Programme de sécurisation aux abords des écoles
CGD :	Comité de gestion des données	REM :	Réseau express métropolitain
DEL :	Diodes électroluminescentes	REV :	Réseau express vélo
ECR :	Éthique et culture religieuse	SAAQ :	Société de l'assurance automobile du Québec
EESM :	Entretien de l'éclairage, de la signalisation et du marquage de la chaussée	SAE :	Situations d'apprentissage et d'évaluation
EPCM :	Équipe d'analyse postcollision mortelle	SPVM :	Service de police de la Ville de Montréal

Montréal 

montreal.ca