



FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DES MUNICIPALITÉS

**LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
ET LE RÈGLEMENT SUR LES POINTS D'INAPTITUDE**

**LOI MODIFIANT DE NOUVEAU LE CODE DE LA SÉCURITÉ  
ROUTIÈRE ET D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES**

**La sécurité routière, un enjeu de société exigeant une étroite  
collaboration avec le milieu municipal**



**Le 5 décembre 2007**

## Présentation de la Fédération Québécoise des Municipalités

Fondée en 1944, la Fédération Québécoise des Municipalités (FQM) est présente sur 85 % du territoire québécois, en milieu rural comme en milieu urbain. Regroupant plus de 920 municipalités locales et la presque totalité des municipalités régionales de comté (MRC), elle s'appuie sur une force de 7 000 élus et représente plus de 3 millions de citoyens qui habitent les territoires couverts par ses membres.

Les représentants de la majorité des régions administratives (14 sur 17) ainsi que ceux des deux communautés métropolitaines détiennent un siège actif au conseil d'administration de la FQM.

La FQM a pour mission de défendre l'autonomie et les pouvoirs des municipalités de même que le développement des régions.

De façon plus spécifique, la mission de l'organisme se décrit comme suit :

- concevoir et mettre en œuvre de nouvelles formes de partenariat favorisant la collaboration, l'entraide et l'esprit d'équipe entre les membres;
- favoriser la conception, le développement social, économique, financier, administratif, politique et culturel au regard des besoins actuels et futurs des municipalités locales et régionales et supporter les initiatives des membres en ce sens;
- jouer un rôle collectif d'influence auprès des instances politiques et des acteurs socio-économiques;
- informer, soutenir et conseiller les municipalités dans leurs rôles et responsabilités quotidiens, notamment quant aux cadres légal et réglementaire qui les régissent et selon leurs besoins spécifiques.

## **Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude (projet de loi n° 42)**

## **Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (projet de loi n° 55)**

La Commission des transports et de l'environnement a reçu le mandat de procéder à des consultations particulières et de tenir des audiences publiques à l'égard des projets de loi n° 42, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude et n° 55, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

### **L'objet des projets de loi**

Les lois ont pour objectif de modifier le Code de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne la vitesse excessive, l'alcool au volant, les nouvelles technologies de contrôle de la circulation, l'accès graduel à la conduite, le téléphone au volant et les limiteurs de vitesse pour les véhicules lourds. De plus, elles introduisent une suspension immédiate du permis de conduire de 24 heures pour toute personne qui échoue les tests de coordination physique exigés par un agent de la paix ou qui refuse de s'y soumettre.

Les lois prévoient également de doubler les amendes prévues au Code de la sécurité routière et le nombre de points d'inaptitude prévu au Règlement sur les points d'inaptitude pour un grand excès de vitesse et propose une suspension de permis dans de tels cas et en cas de récidive. Elles contiennent diverses mesures concernant les limites de vitesse dans les zones scolaires, la signalisation routière et la circulation des véhicules lourds.

Les lois font référence à la création d'un fonds affecté au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route et au versement au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier les sommes perçues pour la délivrance et de renouvellement de certains permis.

## Table des matières

Présentation de la FQM.....	ii
Les projets de loi n° 42 et n° 55.....	iii
Table des matières.....	iv
<b>Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>1 Les actions gouvernementales prioritaires.....</b>	<b>2</b>
1.1 Vitesse et alcool a volant.....	2
1.1.1 Les grands excès de vitesse.....	2
1.1.2 Les publicités sans limites.....	3
1.1.3 L'alcool au volant.....	4
1.1.4 La surveillance policière.....	4
1.1.5 L'amélioration du réseau routier municipal.....	5
1.2 Le cinémomètre photographique.....	5
1.3 Le cellulaire au volant.....	6
1.3.1 Un réseau de télécommunication adéquat.....	7
<b>2 Partenariat avec le milieu municipal.....</b>	<b>7</b>
2.1 L'apport des comités de sécurité publique.....	8
<b>Conclusion.....</b>	<b>9</b>
Recommandations.....	10

## Introduction

La FQM remercie la Commission des transports et de l'environnement et madame la Ministre de lui permettre de se faire entendre. Nous désirons, aujourd'hui, orienter principalement notre intervention sur le projet de loi n° 42<sup>1</sup>, puisqu'il s'inscrit, en droite ligne, dans la foulée du premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière, présidée par monsieur Jean-Marie De Koninck. Dans une moindre mesure, nous ferons référence au projet de loi n° 55<sup>2</sup>. La Fédération est d'autant plus préoccupée par la sécurité des citoyens du Québec qu'elle participe, de façon active, aux travaux de la Table dont le mandat est de formuler des recommandations pour améliorer le bilan routier.

La FQM a accueilli favorablement le rapport de la Table, en juin 2007, ainsi que les six actions prioritaires déjà énoncées par la ministre des Transports, madame Julie Boulet. Elles se traduisent concrètement dans le projet de loi.

Dans le contexte où la gestion du réseau routier québécois est une responsabilité partagée, nous pensons, statistiques à l'appui, que les citoyens de nos municipalités membres souhaitent, dans une large proportion, une amélioration de la sécurité sur nos routes, chemins et rues. Le réseau routier municipal compte quelque 105 000 km alors que 30 000 km incombent au ministère des Transports, soit respectivement 78 % et 22 % du réseau québécois. Toutes comparaisons faites pour la période 2001-2006, le réseau municipal absorbe 41 % des accidents mortels, 54 % des blessés graves, 63 % des blessés légers, 66 % des dommages matériels seulement, pour un total des accidents de 65 %<sup>3</sup>. Les petites municipalités comptent autant d'accidents mortels que les neuf grandes villes du Québec.

Nous conviendrons tous ensemble qu'une réduction significative du nombre d'accidents au Québec passe par une amélioration importante du bilan routier sur le réseau municipal. Or, il s'en trouve que les deux principales causes des accidents mortels demeurent l'alcool au volant et la vitesse ; elles sont régulièrement mises en exergue dans les médias nationaux, régionaux et locaux, sinon au banc des accusés.

Fort préoccupée par ces statistiques, la FQM a antérieurement signifié son adhésion<sup>4</sup> au projet de loi. Nous désirons aujourd'hui y apporter des commentaires additionnels.

<sup>1</sup> Projet de loi n° 42. Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude.

<sup>2</sup> Projet de loi n° 55. Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

<sup>3</sup> Transports Québec. Partenariat en sécurité routière. Comité de partenariat en transport avec le milieu municipal. Septembre 2007.

<sup>4</sup> Quorum. Volume 32, n° 8. Décembre 2007 – janvier 2008. Page 40.

# 1 Les actions gouvernementales prioritaires

La FQM partage le point de vue de la protectrice du citoyen à l'effet que « la sécurité routière est une question d'intérêt collectif, intérêt sur lequel aucun motif individuel, ni même d'ordre économique, ne devrait avoir préséance ». Or, l'augmentation du total des victimes de la route depuis 1996, selon un histogramme préparé par la Table québécoise de la sécurité routière, est de l'ordre de 21,7%, soit de 47 902 à 58 327 victimes (projection 2006).

Notre position prend donc sa pleine mesure avec le récent sondage Léger Marketing<sup>5</sup> commandé par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Le sondage montre que les mesures gouvernementales en matière de sécurité routière bénéficient, à une exception près, soit la conduite automobile avec une alcoolémie supérieure à 160 mg d'alcool par 100 ml de sang, d'un large appui dans la population. Les québécois ne la rejettent pas, ils sont moins nombreux à l'appuyer, à 57 %.

C'est en tenant compte d'une croissance alarmante des victimes de la route que nous formulerons des commentaires à l'égard de certains aspects des projets de loi pour sauver des vies. Nous poursuivrons et terminerons sur le partenariat avec le milieu municipal.

## 1.1 Vitesse et alcool au volant

De statistiques en statistiques, les différents tableaux qui présentent le volume d'accidents en fonction des facteurs de conduite avec les facultés affaiblies et avec une vitesse excessive confirment cette croissance des victimes de la route jusqu'en 2006. L'année de la sécurité routière (2007) semble nous apporter son lot de bonnes nouvelles : baisse estimée à près de 100 accidents mortels. Les explications de ces résultats prometteurs sont moins probantes : campagnes de sensibilisation de la SAAQ, présence policière accrue, amélioration de la chaussée et de la signalisation, maturité des conducteurs, etc.

### 1.1.1 Les grands excès de vitesse

Comme il est impossible de prédire l'avenir, les actions gouvernementales visant à introduire la notion de grands excès de vitesse, tout en doublant le montant des amendes et le nombre de points d'inaptitude de manière linéaire en fonction de la gravité de l'excès de vitesse, peuvent avoir un certain effet de dissuasion. La suspension immédiate du permis de conduire pour une période de sept jours ou de 30 jours dans le cas prévu à loi donnera des dents aux agents de la paix dans l'application du Code de sécurité routière.

<sup>5</sup> Le Soleil. Mercredi 28 novembre 2007. Actualités 9.

**La FQM recommande au ministère des Transports de s'assurer auprès de fournisseurs de services en remisage de véhicules qu'ils détiennent le nombre d'espaces suffisants pour répondre à toute augmentation du nombre de véhicules remisés, le cas échéant.**

La FQM participera aux travaux du sous-groupe de travail sur la réduction de la vitesse de 50 km/h dans les municipalités du Québec. Pour le moment, elle n'est pas en mesure d'apprécier les impacts de cette réduction bien qu'elle puisse considérer l'importance de la question, particulièrement dans certaines zones résidentielles. Les conclusions issues du rapport du sous-groupe de travail orienteront probablement la ligne de conduite de la Fédération.

### **1.1.2 Les publicités sans limites**

Monsieur Brian Myles, dans l'édition du vendredi 23 novembre 2007 du journal Le Devoir, sous le titre « Publicités sans limites<sup>6</sup> », mentionnait en préface qu' « il n'existe aucun code empêchant les constructeurs automobiles de vanter la vitesse de leurs bolides ».

La mort tragique de la petite Bianca Leduc, de l'île Perrot, fauchée par deux adolescents ivres de vitesse a relancé le débat de la sécurité routière et de la publicité qui concourt à la vitesse au volant. Force est de constater que la publicité à la télévision focalise régulièrement, à quelques exceptions, sur des véhicules aux performances quasi illimitées. La mention « pilote professionnel » au bas de maintes publicités a sans doute un effet nul sur plusieurs personnes, jeunes et moins jeunes. Aussi, La FQM s'inspire de monsieur De Koninck pour suggérer une reformulation de la publicité entourant l'utilisateur de véhicules. À ce chapitre, la FQM est heureuse d'entendre la ministre des Transport s'exprimer<sup>7</sup> ouvertement sur « la possibilité de légiférer pour en finir avec les pubs des grands constructeurs automobiles qui tablent sur la performance et la vitesse » et d'emprunter la voie des aspects sécuritaires des automobiles en s'inspirant des publicités de Honda qui mettent en vedette l'humoriste Martin Matte.

**La FQM recommande au ministère des Transports :**

- 1. d'initier un groupe de travail entre le gouvernement du Québec, les constructeurs et les publicitaires pour éliminer les « publicités sans limites » de nos écrans;**
- 2. de convaincre le Bureau des normes canadiennes de la publicité pour la pub automobile.**

<sup>6</sup> <http://www.ledevoir.com/2007/11/23/165561.html>.

<sup>7</sup> Le Soleil. Vendredi 30 novembre 2007. Actualité, page 5. Boulet veut s'en prendre à la pub.

### 1.1.3 L'alcool au volant

Près de 30 % des accidents mortels recensés en 2005 dénombraient une alcoolémie supérieure à la limite légale. La FQM est favorable à la l'introduction de sanctions accrues pour conduite avec une alcoolémie supérieure à 0,08 ou pour refus de donner un échantillon d'haleine, de sanctions particulières pour les conducteurs interceptés avec une alcoolémie supérieure à 160 mg d'alcool par 100 ml de sang ou d'une suspension de 24 heures du permis de conduire pour des alcoolémies se situant entre 0,05 et 0,08. La population, en général, et beaucoup d'élus municipaux s'interrogent encore sur les effets de ces mesures en cas de récidives multiples. Nombreuses sont les personnes qui estiment que ces mesures n'apporteront rien de nouveau dans le cas des récidivistes.

Nous encourageons le gouvernement du Québec à intervenir, entre autres, à l'égard du Code criminel. Nous ne disposons pas de la recette miracle, mais nous pensons que le gouvernement doit mettre tout en œuvre pour répondre aux inquiétudes de la population en ce qui concerne les récidivistes de la route. À défaut, nous croyons que l'abaissement du taux d'alcoolémie au volant aura un effet contraire.

En ce qui a trait à l'imposition d'un antidémarrreur éthylométrique pour refus de fournir un échantillon d'haleine ou pour une alcoolémie supérieure au double du seuil légal, la FQM estime que le législateur doit bien évaluer la portée de la loi afin d'assurer l'équité entre ceux qui collaborent et ceux qui refusent le test d'échantillon d'haleine.

### 1.1.4 La surveillance policière

Les deux actions gouvernementales en regard de la vitesse excessive et de l'alcool au volant ont essentiellement le même dénominateur commun : la surveillance policière. La FQM croit qu'une présence policière accrue assortie de nouvelles mesures de sécurité agira davantage sur la réduction des victimes de la route. C'est l'hypothèse que nous faisons.

Toutefois, dans le cas des 85 territoires de MRC sous entente ou en voie d'une entente avec la Sûreté du Québec, l'accroissement de la présence policière sur le réseau municipal risque de mobiliser les énergies des comités de sécurité publique au regard des actions prioritaires du service de police. Nous endossons, comme vous le savez, les mesures relatives à la vitesse excessive et à l'alcool au volant, mais pas au détriment des services de base dans les territoires ruraux. Dans cet ordre d'idées, nous croyons que le ministère de la Sécurité publique doit profiter de l'offre d'Ottawa concernant l'ajout de 586 nouveaux policiers au Québec dont une partie pourrait être dédiée à la patrouille. La FQM est consciente qu'il ne sera pas possible de répondre dans l'immédiat à une augmentation sensible du nombre de policiers à court

terme. Toutefois, il serait possible d'offrir aux policiers qui sont sur le point de prendre leur retraite de la reporter de quelques mois, le temps d'en former de nouveaux.

**La FQM recommande au gouvernement du Québec de revoir à la hausse les effectifs policiers au sein des MRC sous entente ou non avec la Sûreté du Québec afin de répondre aux impératifs et obligations relatifs à l'application des actions prioritaires en matière de vitesse excessive et d'alcool au volant.**

### 1.1.5 L'amélioration du réseau routier municipal

À l'occasion d'un récent colloque sur la sécurité routière de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), le sous-ministre des Transports a fait, lors de son allocution, mention que « la mauvaise conception des routes et des rues est une des causes de 30 % des accidents de la circulation <sup>8</sup> ». Il mettait en relief le cas classique de la route 185 au Témiscouata.

La FQM a déjà requis le gouvernement du Québec d'agir promptement sur le réseau routier municipal en appuyant financièrement l'entretien et l'amélioration des chemins municipaux. Nous profitons de la présente tribune pour réitérer notre demande à l'effet de porter le Programme d'aide à la voirie locale à 125 millions de dollars par année. Depuis le transfert d'une partie du réseau routier sous responsabilité gouvernementale vers les municipalités en 1993, le montant de 86,6 millions de dollars affecté au programme demeure identique après quatorze ans. L'amélioration du réseau routier dont l'enveloppe en 2007 est de 28,8 millions de dollars est sous le parapluie de la députation.

Une offre financière accrue de l'État à l'égard des municipalités dans l'entretien et l'amélioration (conception et travaux), c'est agir en faveur d'une réduction des victimes sur nos routes, chemins et rues.

## 1.2 Le cinémomètre photographique

La loi prévoit la mise en place de radars photographiques et de caméras aux feux rouges. Sur une période de 18 mois, un projet pilote sera mis en place sur 15 sites d'implantation dans trois régions pilotes : trois sites de radars photographiques et deux intersections avec caméras par région pilote. La FQM demande au groupe de travail qui sera mis sur pied d'établir les modalités de mise en œuvre qui tiendront compte des enjeux et préoccupations soulevés par la Table québécoise de la sécurité routière. La Fédération espère

<sup>8</sup> Le Soleil. Samedi 24 novembre 2007. Actualité, page 15. Le design des routes en cause.

que les sites seront déterminés au terme d'un processus de sélection rigoureux, dans les endroits où les accidents sont attribuables à la vitesse ou au non-respect des feux rouges. Par ce processus, nous croyons éviter une surenchère de demandes de la part de municipalités. Qui plus est, le ministère des Transports doit s'obliger à limiter le projet pilote aux 15 sites qui seront identifiés. La signalisation devra être bien identifiée, et accompagnée d'une campagne de communication.

Le groupe de travail devra également associer la Table québécoise de la sécurité routière et des experts juristes dans l'analyse et l'évaluation des technologies, des règles de preuve envers les contrevenants en considérant les propriétaires et les locataires de véhicules et du projet pilote dans son ensemble.

De plus, nous suggérons que le groupe de travail établisse des comparables avec des sites témoins qui seraient pourvus d'un programme de contrôle routier intensif. Ce modèle aurait pour avantage de comparer deux modèles de contrôle ayant comme objectif de réduire les accidents dans des zones à risques.

**La FQM recommande :**

- 1. la mise en place d'un centre de traitement et d'appréciation de la preuve;**
- 2. la constitution d'un fonds spécial issu des contraventions du projet pilote (cinémomètre et sites témoins) dont les sommes seront réinvesties dans des mesures de sécurité routière.**

### **1.3 Le cellulaire au volant**

Une étude commandée par la SAAQ en 2001 a démontré que l'utilisation du cellulaire mobile en conduite automobile augmente de 38 % les risques d'accident de la route. Au Canada, seule la province de Terre-Neuve et Labrador interdit le cellulaire (combiné).

Dans un objectif de réduction des victimes de la route, la FQM est en accord avec l'action gouvernementale d'interdire seulement l'usage du téléphone cellulaire (combiné) au volant d'un véhicule en mouvement. Elle s'interroge toutefois sur les moyens d'application de cette mesure. Nous croyons que l'État devra s'articuler sur une double combinaison : sensibilisation des milliers d'utilisateurs de cellulaire et contrôles policiers pour réduire l'utilisation du cellulaire. Une période de transition est nécessaire avant la mise en application de points d'inaptitude. Cette interrogation s'appuie sur la recommandation de la Table québécoise de la

sécurité routière dans son rapport de juin 2007 relativement au port de la ceinture de sécurité, 31 ans après son introduction.

**La FQM recommande au gouvernement d'accroître ses efforts de sensibilisation auprès des usagers de cellulaires au volant d'un véhicule en mouvement et d'accentuer les contrôles policiers au cours d'une période de transition d'au moins 12 mois sans l'émission de points d'inaptitude.**

### 1.3.1 Un réseau de télécommunication adéquat

Bien qu'elle soit tout à fait en accord avec l'interdiction du cellulaire (combiné) au volant, la FQM souhaite que le gouvernement s'assure, aux fins de l'atteinte de ses objectifs en matière de sécurité routière et de réduction du bilan routier, de disposer au Québec d'un réseau de télécommunication adéquat qui permettra d'atteindre les services 911 dans toutes les régions du Québec. Le plus récent accident impliquant deux camions semi-remorques sur la route 155 entre La Tuque et Chambord où les premiers intervenants sont parvenus sur les lieux de l'accident après une attente d'environ deux heures, est un nouvel exemple d'une mauvaise pénétration des réseaux de télécommunications dans des zones plus rurales ou forestières du Québec des régions. Les changements dans les transmissions du mode analogique au mode numérique doivent inciter le gouvernement et l'industrie des télécommunications à assurer une couverture adéquate de toutes les régions, là où la population et les travailleurs y circulent, même en nombre restreint. Le cellulaire demeure souvent le seul moyen de communication pour rester en contact.

**La FQM recommande au ministère des Transports, dans sa stratégie globale en matière de sécurité routière, d'intervenir auprès des autorités ministérielles responsables du développement des télécommunications au Québec afin de s'assurer que tous les territoires au Québec soient bien desservis au plan des télécommunications.**

## 2 Partenariat avec le milieu municipal

Le ministère des Transports a répondu à l'appel de la Table québécoise de la sécurité routière à l'égard du partenariat avec le milieu municipal. Ce partenariat se concrétise, dans un premier temps, par la mise sur pied d'un groupe de travail en sécurité routière où la FQM y est présente.

Le mandat du groupe de travail est de dégager des propositions de mise en œuvre pour donner suite aux recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière. Les municipalités souhaitent partager avec les ministères des Transports, des Affaires municipales et des Régions et de la Sécurité publique des connaissances et des outils d'intervention en sécurité routière. De plus, le groupe de travail prévoit développer des mécanismes de concertation adaptés aux réalités locales et régionales. Enfin, il est à prévoir une aide financière pour les actions de sécurité routière menées par les municipalités.

Parmi les outils d'intervention, le groupe de travail tendra à adapter et rendre accessibles des outils informatiques d'aide au diagnostic de sécurité routière portant sur le réseau municipal et à assurer la formation et le soutien technique. Au terme du diagnostic, il est prévu de définir la réduction du nombre d'accidents sur un horizon de cinq ans.

## **2.1 L'apport des comités de sécurité publique**

L'action du groupe de travail vise également à proposer un plan d'action permettant de réduire le nombre et la gravité des accidents sur le réseau municipal : amélioration du réseau routier, sensibilisation et éducation, réglementation, contrôle routier. Les groupes de concertation mise en place dans chacune des régions auront à prioriser des actions et à les évaluer après leur mise en œuvre.

Au sein de MRC du Québec, le mandat général des comités de sécurité publique est de prioriser les actions du service de police de la Sûreté du Québec sur leur territoire respectif. La FQM croit qu'il y a là une opportunité réelle de mettre à contribution ces comités dans la coordination des actions en sécurité routière en réponse au diagnostic établi pour le territoire.

**La FQM recommande d'élargir le mandat des comités de sécurité publique au sein des MRC du Québec au regard des actions en sécurité routière à prioriser et des cibles de réduction du nombre d'accidents à privilégier sur leur territoire.**

Pour la FQM, c'est une occasion de mettre en application le principe de la modulation et de l'adaptation de mesures gouvernementales en matière de sécurité routière à l'échelle des MRC.

## Conclusion

À la FQM, nous croyons fermement que l'adoption des projets de loi n° 42 et n° 55 contribuera à améliorer le bilan routier au Québec, et diminuera sensiblement le nombre des victimes des accidents de la route.

Le succès de l'action gouvernementale passera par le déploiement de stratégies portant sur la sensibilisation de la population et des utilisateurs du réseau routier québécois, un réseau de télécommunications performant, un contrôle policier accru et un partenariat effectif avec le milieu municipal. En conséquence, un meilleur contrôle policier reposera également sur une augmentation appréciable des effectifs policiers, notamment au sein des MRC du Québec dans le cadre des ententes convenues avec la Sûreté du Québec. Certes, l'ajout de policiers affectés à la sécurité routière ne doit pas entraîner une augmentation de la somme payable par les municipalités pour les services de la Sûreté du Québec.

Somme toute, nous endossons les deux projets lois puisque les objectifs visés sont axés sur une réduction des accidents mortels et des victimes dans leur ensemble.

## Recommandations

1. La FQM recommande au ministère des Transports de s'assurer auprès de fournisseurs de services en remisage de véhicules qu'ils détiennent le nombre d'espaces suffisants pour répondre à toute augmentation du nombre de véhicules remisés, le cas échéant.
2. La FQM recommande au ministère des Transports :
  - a) d'initier un groupe de travail entre le gouvernement du Québec, les constructeurs et les publicitaires pour éliminer les « publicités sans limites » de nos écrans;
  - b) de convaincre le Bureau des normes canadiennes de la publicité pour la pub automobile.
3. La FQM recommande au gouvernement du Québec de revoir à la hausse les effectifs policiers au sein des MRC sous entente ou non avec la Sûreté du Québec afin de répondre aux impératifs et obligations relatifs à l'application des actions prioritaires en matière de vitesse excessive et d'alcool au volant.
4. La FQM recommande :
  - a) la mise en place d'un centre de traitement et d'appréciation de la preuve;
  - b) la constitution d'un fonds spécial issu des contraventions du projet pilote (cinémomètre et sites témoins) dont les sommes seront réinvesties dans les mesures de sécurité routière.
5. La FQM recommande au gouvernement d'accroître ses efforts de sensibilisation auprès des usagers de cellulaires au volant d'un véhicule en mouvement et d'accentuer les contrôles policiers au cours d'une période de transition d'au moins 12 mois sans l'émission de points d'inaptitude.
6. La FQM recommande au ministère des Transports, dans sa stratégie globale en matière de sécurité routière, d'intervenir auprès des autorités ministérielles responsables du développement des télécommunications au Québec afin de s'assurer que tous les territoires au Québec soient bien desservis au plan des télécommunications.
7. La FQM recommande d'élargir le mandat des comités de sécurité publique au sein des MRC du Québec au regard des actions en sécurité routière à prioriser et des cibles de réduction du nombre d'accidents à privilégier sur leur territoire.