CTE – 017M
C.P. – P.L. 165
Code de la sécurité routière

Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi nº 165 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Mémoire de CAA-Québec présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Québec, le 6 février 2018

Introduction

C'est avec grand intérêt que CAA-Québec a pris connaissance du contenu du projet de loi nº 165 – Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Cette réforme du Code de la sécurité routière (CSR) était très attendue de la part des divers intervenants en sécurité routière depuis 2014. D'ailleurs, entre 2014 et ce jour, CAA-Québec a eu l'occasion de s'exprimer publiquement à maintes reprises au sujet de plusieurs mesures contenues dans ce projet de loi : en participant notamment aux réunions du Groupe de travail sur la sécurité des cyclistes, à la consultation intitulée *La sécurité routière ça nous concerne tous!* et plus récemment, au mandat d'initiative portant sur l'utilisation des appareils de téléphonie mobile au volant.

Les recommandations ainsi que les opinions de l'organisme au sujet de plusieurs des mesures proposées sont donc connues et constituent, selon CAA-Québec, un pas dans la bonne direction pour adapter le CSR aux enjeux d'aujourd'hui. Toutefois, il croit aussi qu'il est temps d'aller plus loin pour certaines.

Ce mémoire ne se consacre pas à chacune des mesures incluses dans le projet de loi, mais seulement à celles liées au partage de la route ainsi qu'aux principales causes d'accidents.

Le bilan routier s'est vraisemblablement détérioré en 2017 par rapport à celui de 2016. Selon l'organisation, il s'agit d'un signal clair qu'il ne faut jamais baisser la garde en matière de sécurité routière. En plus des nouvelles dispositions législatives, il faudra forcément mettre davantage d'énergies en éducation, sensibilisation et répression afin d'éviter que ne s'envolent en fumée les gains réalisés durant ces dernières années, au prix d'efforts soutenus, surtout en ce qui a trait aux collisions causant la mort ou des dommages corporels.

Évidemment, CAA-Québec continuera de faire sa part en matière d'éducation et de sensibilisation, comme il l'a toujours fait depuis sa création en 1904, puisque la sécurité routière fait partie de son ADN et qu'elle concerne les usagers, et ce, peu importe leur âge.

Mesures concernant les récidivistes de l'alcool au volant

Bien que CAA-Québec soit en accord avec l'article 18 du projet de loi, qui propose de remplacer l'article 76.1.6 du CSR afin que tout permis de conduire délivré à un récidiviste de l'alcool au volant soit assorti de la condition de conduire un véhicule routier muni d'un antidémarreur éthylométrique, l'organisme aurait aimé que ses recommandations formulées en matière d'alcool au volant en mars 2017 lors de la consultation publique intitulée *La sécurité routière : ça nous concerne tous!* soient prises en considération.

Il faut le reconnaître, l'alcool au volant est encore l'une des principales causes d'accidents de la route au Québec. Selon des données récentes de la Sûreté du Québec, dans le cadre de l'opération VACCIN (Vérification accrue de la capacité de conduite – Intervention nationale), tenue du 30 novembre 2017 au 3 janvier 2018, plus de 1 055 personnes ont été arrêtées pour conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue, ce qui représente 30 arrestations par jour. En moyenne, quelque 15 000 conducteurs sont arrêtés pour facultés affaiblies annuellement au Québec.

Ces chiffres impressionnants, et qui portent certainement à la réflexion, témoignent du fait que la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool est une problématique encore bien présente sur les routes du Québec et qu'il importe d'y consacrer des efforts soutenus pour poursuivre l'amélioration du bilan.

Puisque la très forte majorité des infractions pour conduite avec les facultés affaiblies constitue une première offense, CAA-Québec est d'avis qu'il est temps de faire plus en prévoyant au CSR des sanctions administratives pour les personnes interceptées au volant avec une alcoolémie variant entre 0,05 et 0,08. Évidemment, l'introduction de telles sanctions doit être accompagnée d'un volet informatif afin d'obtenir l'adhésion essentielle de la population. Le Québec est la seule province canadienne à ne pas avoir de telles sanctions et les effets positifs recensés ailleurs sur la réduction du nombre de victimes de la route sont notables.

Une mesure efficace

Selon un article publié dans l'édition du jeudi 25 janvier 2018 de La Presse+, l'adoption de sanctions administratives par la Colombie-Britannique a permis de réduire le nombre d'accidents d'automobile reliés à l'alcool de 40 % et le nombre de blessés de 23 %. Le nombre de décès liés à de tels accidents serait quant à lui en baisse de 52 %.

Les membres CAA-Québec se prononcent

Depuis 2009, CAA-Québec a sondé ses membres à trois reprises sur le sujet. Ceux-ci se sont montrés en accord avec une telle mesure à chaque occasion. Qui plus est, leur adhésion à la mesure s'accroît lorsqu'ils sont informés des risques décuplés d'une collision mortelle avec une alcoolémie se situant entre 0,05 et 0,08.

Recommandation

Afin d'envoyer un message clair à la population en matière de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, CAA-Québec recommande au gouvernement de profiter de l'actuelle refonte du CSR pour y ajouter des sanctions administratives pour les personnes interceptées au volant avec une alcoolémie variant entre 0,05 et 0,08.

Pour réussir à améliorer le bilan routier en matière d'alcool au volant, il faut évidemment plus qu'un renforcement de la législation. L'éducation et la sensibilisation sont indispensables. C'est pourquoi CAA-Québec croit que l'introduction au CSR de sanctions administratives devra inévitablement être accompagnée d'une vaste campagne de sensibilisation afin d'obtenir l'acceptabilité sociale de cette mesure.

Par ailleurs, tout renforcement législatif est inutile s'il n'est pas appliqué par les forces policières. CAA-Québec prône donc l'augmentation du nombre de barrages routiers ayant pour but de vérifier la capacité de conduire des automobilistes.

Recommandation
Pour augmenter le nombre de barrages routiers, CAA-Québec demande au gouvernement du Québec d'octroyer les sommes nécessaires aux corps policiers.

Mesures concernant les distractions

Selon le bilan routier 2017 de la Sûreté du Québec, la distraction au volant, qui inclut l'utilisation du téléphone cellulaire, est maintenant la deuxième cause de collisions mortelles au Québec sur le territoire qu'elle dessert.

Puisque l'utilisation du téléphone cellulaire est un fléau, CAA-Québec est heureux de constater que certaines de ses recommandations, formulées dans le cadre de la consultation publique du printemps 2017 et réitérées lors du Mandat d'initiative portant sur l'utilisation des appareils de téléphonie mobile au volant en novembre 2017, aient été prises en compte dans le projet de loi nº 165.

Appareils électroniques

Élargir la portée
Tout d'abord, CAA-Québec souhaitait que la présomption prévue à l'actuel article 439.1 du CSR soit élargie aux appareils semblables aux appareils munis d'une fonction téléphonique. Le texte proposé pour l'éventuel article 443.1 du CSR prévu à l'article 112 du projet de loi répond parfaitement à ce désir.

En effet, celui-ci étend l'actuelle interdiction de tenir en main un appareil muni d'une fonction téléphonique aux appareils électroniques portatifs et le conducteur d'un véhicule routier, qui tient en main un appareil électronique portatif, est présumé en faire usage.

Pénaliser la récidive
CAA-Québec désirait aussi que le législateur soit plus sévère à l'endroit des récidivistes. Celui-ci répond positivement à cette recommandation en introduisant à l'éventuel article 443.3 une suspension, sur-le-champ, du permis de conduire. Cette dernière sera d'une durée variable, en fonction du nombre de récidives à l'intérieur d'un délai de deux années précédant la constatation de l'infraction, et portera au double l'amende minimale qui sera elle-même haussée.

Conduire demeure un privilège – CAA-Québec est déçu de constater que le texte du projet de loi nº 165, en matière d'utilisation d'appareils électroniques au volant, ne prévoit pas de hausse du nombre de points d'inaptitude pour les récidivistes. Le gouvernement opte seulement pour une hausse des amendes, alors que l'organisme privilégie la hausse du nombre de points.

CAA-Québec préfère cette avenue dans les cas de récidive pour deux raisons. Tout d'abord, si les points d'inaptitude augmentent à chacune des récidives, à l'intérieur d'un délai de deux ans, le risque de perdre le privilège de conduire pour accumulation de points au dossier de conduite est présent.

De plus, le nombre de points d'inaptitude a une incidence directe sur la contribution d'assurance, donc sur le coût de renouvellement du permis de conduire, et ce, pour deux ans. Par exemple, un conducteur qui a un dossier de conduite vierge paie actuellement 84,29 $ pour renouveler son permis de conduire; celui qui a 4 points d'inaptitude à son dossier (nombre de points liés à l'infraction pour avoir contrevenu à l'article 439.1) débourse 161,59 $ et celui qui a de 7 à 9 points d'inaptitude verse quant à lui 191,82 $. Ainsi, en plus de l'amende associée à l'infraction, l'accumulation plus rapide de points d'inaptitude

augmente la conséquence financière et celle-ci a un effet durable dans le temps. Elle respecte aussi le principe du régime public d'assurance automobile assorti à une contribution supérieure pour un assuré représentant un risque accru.

Recommandation
CAA-Québec prône que le Règlement sur les points d'inaptitude soit amendé afin d'augmenter le nombre lié à l'infraction prévue à l'éventuel article 443.1 du CSR, lors d'une récidive.

Utilisation d'un écran dans un véhicule

Dans le même ordre d'idée, l'organisme appuie l'introduction de l'interdiction de l'usage d'un écran d'affichage pour tout conducteur de véhicule routier à l'éventuel article 443.1 du CSR. Cependant, dans une étape ultérieure, des démarches supplémentaires devront être effectuées pour réglementer la programmation, la taille et l'utilisation des systèmes d'infodivertissement.

Recommandation
Puisque les systèmes d'infodivertissement sont de plus en plus présents dans les véhicules et qu'ils représentent une source de distraction importante, CAA-Québec exhorte le gouvernement du Québec à faire pression auprès de Transport Canada pour en réglementer la programmation, la taille des écrans et leur utilisation.

Fait marquant
Selon des données de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) en 2010, la distraction est mise en cause dans près de 4 millions de collisions automobiles en Amérique du Nord.

Mesures concernant l'accès au réseau routier et l'encadrement de l'utilisation du chemin public

Couvre-feu pour apprenti conducteur – Promenade

Lors de la consultation sur la sécurité routière du printemps 2017, CAA-Québec s'était montré en défaveur d'un couvre-feu pour les jeunes qui apprennent à conduire parce qu'il jugeait cette mesure trop contraignante.

Or, l'article 21 du projet de loi prévoit la modification de l'actuel article 99 du CSR afin d'interdire au titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de classe 5 la conduite d'un véhicule routier au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures. Tels que formulés, les alinéas qui seraient ajoutés à l'article 99, à la suite de l'adoption du projet de loi nº 165, sont moins contraignants que ce qu'il apparaissait à l'organisme lors de la consultation printanière.

En effet, pour conduire un véhicule, les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur doivent être accompagnés d'une personne possédant un permis de conduire valide, et ce, depuis au moins deux ans. Parce qu'ils doivent nécessairement être accompagnés, la contrainte d'imposer un couvre-feu, que l'organisme avait prévue pour les jeunes conducteurs qui travaillent de soir ou de nuit, n'est donc plus présente avec la formulation proposée. Il leur sera par exemple uniquement interdit de se rendre à leur travail de nuit ou d'en revenir seul au volant de leur véhicule, ce qui était déjà interdit. Ils devront alors uniquement prévoir un moyen de transport autre durant la période de détention d'un permis d'apprenti conducteur.

Par ailleurs, puisque le couvre-feu ne s'applique pas aux détenteurs d'un permis probatoire, CAA-Québec ne peut qu'appuyer la nouvelle mesure telle que proposée.

Limitation du nombre de passagers – Promenade

Les pairs peuvent influencer négativement la prise de risques d'un conducteur. Le bilan routier 2017 de la Sûreté du Québec, rendu public le 12 janvier 2018, révèle des statistiques inquiétantes à cet effet :

- « Après quatre années de baisses consécutives, le nombre de personnes décédées âgées de 16 à 24 ans dans des collisions est en hausse de 46 %, passant de 39 en 2016 à 57 victimes en 2017. »

- « Une augmentation inquiétante de près de 200 % (de 5 à 15) a été constatée auprès des passagers de 16 à 24 ans qui se sont trouvés malheureusement victimes lors de collisions mortelles. »

En dépit de ce fait incontestable, lors de la consultation du printemps 2017, CAA-Québec s'était prononcé contre la restriction du nombre de passagers pouvant accompagner un conducteur en devenir, puisque la présence de parents ou d'adultes peut, au contraire, avoir un effet positif sur la prise de risques d'un jeune conducteur et qu'une telle restriction est difficilement applicable.

Toutefois, CAA-Québec doit reconnaître l'agilité avec laquelle a été écrit le texte proposé pour le futur article 100 du CSR. Ainsi, la restriction est limitée au conducteur d'un véhicule qui est titulaire d'un permis probatoire de classe 5 et qui est âgé de 19 ans ou moins. De plus, la restriction est graduelle. Pendant les six premiers mois, il est interdit de transporter plus d'un passager âgé de 19 ans ou moins, entre minuit et cinq heures, et pendant les six mois suivants, au cours de la même plage horaire, il ne peut transporter que trois passagers âgés de 19 ans ou moins. Bref, en plus d'être restreinte à la conduite de nuit, la restriction est limitée à un an et le passager qui est un membre de la famille immédiate du conducteur ne compte pas dans le calcul du nombre de passagers.

Par surcroît, la restriction ne s'applique pas si l'un des passagers est titulaire d'un permis de conduire, valide depuis au moins deux ans, et s'il est en mesure de fournir aide et conseils au conducteur du véhicule.

Enfin, le texte proposé facilite le travail de l'agent de la paix en ce qui a trait à l'identification des passagers.

Donc, puisque le texte proposé n'est pas si contraignant pour les jeunes conducteurs et constitue une solution aux statistiques inquiétantes en matière d'influence négative des pairs, CAA-Québec n'a d'autre choix que d'appuyer la mesure visant à limiter le nombre de passagers.

Les membres CAA-Québec se prononcent
En février 2017, six membres de CAA-Québec sur dix se sont dits en accord avec l'idée de restreindre le nombre de passagers dans une voiture conduite par un jeune de 16 à 24 ans.

Finalement, en ce qui a trait au couvre-feu pour apprenti conducteur et à la limitation du nombre de passagers, CAA-Québec tient à souligner l'entrée en vigueur, le jeudi 1er février 2018, de la disposition modifiant l'article 233 du Code de procédure pénale, qui fait passer l'amende maximale pour des infractions au Code de la sécurité routière par des mineurs de 100 $ à 750 $. Sans l'entrée en vigueur de cette disposition législative, la fourchette d'amendes prévue à l'éventuel article 140.1 du CSR aurait créé deux catégories de contrevenants, soit ceux de moins de 18 ans et ceux de 18 ans et plus.

Accompagnement obligatoire – Motocyclette

CAA-Québec est favorable, pour le titulaire d'un permis d'apprenti conducteur conduisant une motocyclette, au retrait de l'obligation d'être accompagné par un conducteur ayant un permis de conduire valide depuis au moins deux ans, du texte de l'article 100 du CSR. En effet, puisque le motocycliste accompagnateur devait fournir aide et conseils à l'apprenti conducteur, il lui était difficile, voire impossible, de remplir cette obligation alors qu'il prenait place sur une autre motocyclette.

Recommandation
Dans le but d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route en présence d'un apprenti conducteur à motocyclette, y compris celui-ci, CAA-Québec recommande que le texte du projet de loi no 165 soit modifié afin d'y introduire une obligation, pour l'apprenti conducteur d'une motocyclette, de porter un dossard ou tout autre accessoire l'identifiant comme apprenti parce qu'il pourra dorénavant circuler seul.

Mesures concernant les cyclistes

La grande majorité des membres de CAA-Québec étant à la fois automobiliste, cycliste et piéton, l'organisme souhaite également formuler des recommandations en ce qui a trait aux mesures proposées concernant les cyclistes.

À ce chapitre, CAA-Québec tient tout d'abord à saluer l'idée du gouvernement de retirer l'inscription de points d'inaptitude pour les cyclistes détenant un permis de conduire. Il s'agit d'une question d'équité, par rapport aux cyclistes qui n'en détiennent pas.

Réflecteurs sur les vélos
L'article 42 du projet de loi prévoit le remplacement de l'article 232 du Code de la sécurité routière (CSR). Or, le texte proposé soulève des interrogations pour les bicyclettes qui circulent présentement sur le réseau routier du Québec.

En effet, le paragraphe 5 de l'actuel article 232 du CSR exige que toute bicyclette soit munie d'un réflecteur fixé aux rayons de la roue arrière, sans en spécifier la couleur. Le texte proposé va plus loin en exigeant que celui-ci soit rouge. À défaut, la bicyclette doit être munie d'une bande réfléchissante rouge fixée sur chaque hauban, d'un pneu dont les deux flancs sont réfléchissants ou d'une jante dont les deux côtés portent une bande réfléchissante continue sur toute la circonférence.

Pour respecter les normes américaines et européennes, certains fabricants de vélos les livrent présentement avec des réflecteurs blancs aux deux roues. Pour ce qui est des autres options, certaines sont en élaboration, donc non disponibles chez les marchands.

Recommandation
Puisqu'un grand nombre de vélos, qui circulent présentement sur le réseau routier québécois, ne respecte pas l'exigence en matière de réflecteurs, et ce, peu importe leur type (hybride, de route, de montagne), CAA-Québec recommande que le texte proposé à l'article 232 soit adapté à la réalité des bicyclettes en évitant de préciser la couleur des réflecteurs fixés aux rayons des roues. L'idée de base est que les cyclistes soient visibles pour les autres usagers de la route, et ce, peu importe la couleur des réflecteurs.

Par ailleurs, CAA-Québec se réjouit de voir que le projet de loi autorise des mesures alternatives à l'absence des réflecteurs sur les pédales automatiques (vélos de route et de montagne). Par contre, les usagers de vélos de performance (route et montagne) n'utilisent pas les réflecteurs prescrits en raison, notamment, de l'esthétisme et du poids. Il faudrait donc que le CSR propose des options à ces cyclistes (casques munis de bandes réfléchissantes, vêtements – cuissards, maillots, gants, etc. – munis de bandes réfléchissantes) afin que ceux-ci soient bien visibles pour les autres usagers de la route.

Recommandation
CAA-Québec demande que le texte proposé à l'article 232 soit modifié pour que des mesures alternatives soient prévues à l'absence de réflecteur sur les vélos de performance puisque l'objectif est d'être visible pour les autres usagers de la route, et ce, peu importe la façon choisie pour y arriver.

Mesures concernant les règles de circulation et la signalisation

Principe de prudence

Puisque le partage de la route est un élément fondamental de la sécurité routière, CAA-Québec ne peut que saluer l'introduction du principe de prudence et de protection des usagers plus vulnérables au futur article 3.1 du CSR.

Beaucoup d'usagers de la route sont à la fois automobilistes, cyclistes et piétons. Selon le chapeau porté, tous sont à même de constater que de gros efforts doivent être mis pour améliorer la protection des usagers vulnérables au Québec. La route se partage et elle n'appartient pas, en propre, à un type d'usager plutôt qu'à un autre.

Toutefois, l'introduction de ce principe au CSR, l'amélioration de la signalisation ainsi que de l'aménagement urbain ne suffiront, pas à eux seuls, à changer les comportements des différents usagers. Une vaste campagne d'éducation et de sensibilisation s'avère essentielle.

Recommandation
En marge de l'introduction du principe de prudence au CSR, CAA-Québec suggère au gouvernement du Québec d'investir les sommes nécessaires à la mise sur pied d'une campagne d'éducation et de sensibilisation, afin que tous les usagers de la route sachent comment se comporter à l'endroit des plus vulnérables et le mettent en application.

Par ailleurs, la précision apportée au troisième alinéa de l'article 3.1 est essentielle. En effet, ce n'est pas parce qu'un usager est vulnérable qu'il ne doit pas adopter des comportements favorisant sa sécurité. Que l'usager soit automobiliste, cycliste ou piéton, il a des obligations à respecter en vertu du CSR.

Parce que le projet de loi n^{o} 165 introduit de nombreuses règles de circulation concernant les cyclistes et les piétons, le gouvernement a le devoir de s'assurer que celles-ci seront bien comprises par tous, puisque les amendes, en cas de contravention, seront plus élevées.

Recommandation
CAA-Québec recommande au gouvernement d'accompagner l'introduction des nouvelles règles de circulation d'une campagne de publicité visant à les expliquer et à aviser les divers usagers des sanctions auxquelles ils s'exposent en cas de non-respect de celles-ci.

Évidemment, les nouvelles règles de circulation devront être appliquées de manière assidue par les policiers. Car elles n'auront d'effet que si les piétons, les cyclistes ou les automobilistes ont le sentiment qu'ils risquent d'être interceptés et sanctionnés s'ils contreviennent aux règles.

Vitesse en zones scolaires

Chaque période de rentrée scolaire, depuis plusieurs années, les experts de CAA-Québec constatent de nombreux comportements à risque aux abords des écoles. C'est pourquoi CAA-Québec approuve le texte de la nouvelle disposition visant à doubler le montant des amendes pour les excès de vitesse commis dans les zones scolaires, lorsque l'infraction a lieu en période scolaire (article 516.2 du CSR).

Désobéissance aux ordres d'un signaleur, d'un agent de la paix ou d'un brigadier

Plusieurs brigadiers scolaires adultes et étudiants ont déjà témoigné, à CAA-Québec, du peu de considération que les différents usagers avaient à leur égard. L'organisme appuie donc le fait de doubler le montant de l'amende pour le conducteur d'un véhicule routier qui n'obéit pas aux ordres d'un signaleur, d'un brigadier ou d'un agent de la paix (article 314.2 du CSR).

Remorquage – Pouvoir des agents de la paix

CAA-Québec est heureux de constater que le gouvernement du Québec prend les moyens pour éviter que le « désormais célèbre cafouillage de l'autoroute 13 », survenu en mars 2017, se répète. Par contre, selon l'organisation, tel que formulé, le deuxième alinéa de l'article 390 du CSR manque de précision en ce qui a trait aux zones exclusives de remorquage.

Recommandation
Puisqu'une situation exceptionnelle justifie une mesure exceptionnelle, CAA-Québec recommande d'inclure, au texte de l'article 390 du CSR, un alinéa traitant des zones exclusives de remorquage. En effet, étant donné l'urgence de la situation, un agent de la paix devrait avoir le pouvoir de faire déplacer et remiser un véhicule routier, immobilisé par nécessité en raison notamment des conditions climatiques particulières ou des conditions de visibilité, par toute compagnie de remorquage qui peut agir promptement, et ce, dans les situations où le détenteur de l'exclusivité n'aurait pas la capacité de le faire dans un délai jugé raisonnable par l'agent de la paix.

Mesures concernant les véhicules et les équipements

Siège d'auto pour enfant

CAA-Québec est heureux de constater que sa recommandation, formulée lors de la consultation publique du printemps 2017, relativement à la taille minimale liée à l'utilisation des sièges d'auto pour enfants ait été prise en considération en modifiant l'article 397 du CSR.

Ceinture de sécurité

Puisqu'il y a un relâchement en ce qui a trait au port de la ceinture de sécurité au Québec, CAA-Québec avait recommandé un durcissement des sanctions à cet égard lors de la consultation publique du printemps 2017. Alors que l'organisme souhaitait une hausse graduelle du nombre de points d'inaptitude pour les récidivistes, le projet de loi n^{o} 165 démontre que le gouvernement a seulement opté pour l'augmentation de la fourchette des amendes.

Recommandation
Pour les raisons évoquées précédemment pour les appareils électroniques (danger de perdre le privilège de conduire et contribution d'assurance supérieure pour un assuré représentant un risque accru), CAA-Québec recommande que le Règlement sur les points d'inaptitude soit amendé afin d'augmenter le nombre de points d'inaptitude lié à l'infraction prévue à l'article 396 du CSR lors d'une récidive.

Conclusion

CAA-Québec croit fermement que les recommandations formulées dans le présent mémoire répondent à trois des quatre grands objectifs sur lesquels reposent les mesures proposées dans le texte du projet de loi, c'est-à-dire : améliorer le partage de la route, favoriser un accès plus sécuritaire au réseau routier pour certains véhicules et usagers, et encadrer plus efficacement certains véhicules, équipements ou appareils.

Les revoici en rafale :

Alcool au volant
Ajouter des sanctions administratives pour les personnes interceptées au volant avec une alcoolémie variant entre 0,05 et 0,08 en s'assurant, au préalable, d'obtenir l'acceptabilité sociale de cette mesure.

Octroyer les sommes nécessaires aux corps policiers pour augmenter le nombre de barrages routiers.

Appareils électroniques
Amender le Règlement sur les points d'inaptitude afin d'augmenter le nombre lié à l'utilisation d'un appareil électronique au volant lors d'une récidive.

Systèmes d'infodivertissement
Faire pression auprès de Transport Canada pour réglementer la programmation, la taille des écrans et l'utilisation des systèmes d'infodivertissement.

Motocyclistes
Obliger l'apprenti conducteur d'une motocyclette à porter un dossard ou tout autre accessoire l'identifiant comme apprenti.

Cyclistes
Adapter le CSR à la réalité des bicyclettes en évitant de préciser la couleur des réflecteurs fixés aux rayons des roues.

Prévoir au CSR des mesures alternatives à l'absence de réflecteur sur les vélos de performance afin que les cyclistes qui en font usage soient visibles pour les autres usagers de la route.

Principe de prudence
Investir les sommes nécessaires à la mise sur pied d'une campagne d'éducation et de sensibilisation, afin que tous les usagers de la route sachent comment se comporter à l'endroit des plus vulnérables.

Accompagner l'introduction des nouvelles règles de circulation d'une campagne de publicité visant à les expliquer et à aviser les divers usagers des sanctions auxquelles ils s'exposent en cas de non-respect de celles-ci.

Remorquage
Donner le pouvoir à un agent de la paix de faire déplacer et remiser un véhicule routier immobilisé par nécessité, en raison notamment des conditions climatiques particulières ou des conditions de visibilité, par toute compagnie de remorquage qui peut agir promptement.

Ceinture de sécurité
Amender le Règlement sur les points d'inaptitude afin d'en augmenter le nombre lié au non-port de la ceinture de sécurité lors d'une récidive.

CAA-Québec espère que ses opinions et recommandations trouveront écho auprès des membres de la Commission des transports et de l'environnement. Comme ceux-ci pourront le constater, elles sont formulées dans le but d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et d'améliorer le bilan routier de la province.

En terminant, CAA-Québec doit y aller d'une recommandation finale. Puisque le Québec n'a jamais autant parlé de sécurité routière, que lors de la présence de la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR), il est essentiel, selon l'organisme, que celle-ci soit remise en activité dans un format agile et actuel afin de favoriser les actions concertées. En fait, l'importance des propositions de modifications, contenues dans le projet de loi n^{o} 165, justifie un suivi rigoureux de leur éventuelle application. Plus encore, et pour prendre la pleine mesure de ces changements et de leurs impacts sur le réseau routier, une vue d'ensemble orchestrée regroupant les principaux intervenants semble de mise. En effet, comme les gains en matière de sécurité routière seront de plus en plus difficiles à obtenir, l'exploitation des trois grands axes d'intervention que sont l'éducation, la prévention et la coercition sera une condition sine qua non à la réalisation de ces gains. Les actions mises de l'avant à la suite des recommandations émises par cette table devront aussi faire constamment partie de l'actualité. Ainsi, tous les usagers de la route en sortiront gagnants.