

CTE - 004 M
C.P. - P.L. 42-55
SECURITE ROUTIERE

Pour améliorer le bilan routier

*Premier rapport de recommandations
de la Table québécoise de la sécurité routière*

Imprimé sur du Rolland Enviro100, contenant 100% de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, Procédé sans chlore, FSC Recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.



Pour améliorer le bilan routier

*Premier rapport de recommandations
de la Table québécoise de la sécurité routière*

Juin 2007

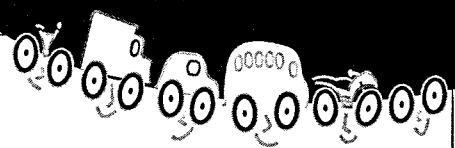


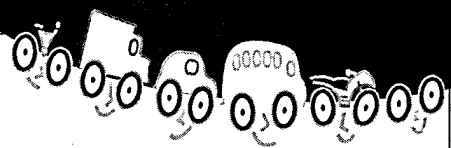
Table des matières

Mot du Président	5
Introduction	7
Composition de la Table	7
Contenu du rapport	8
Contexte	9
Évolution du bilan routier	9
Modèles d'intervention en sécurité routière	11
Recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière	13
Vitesse au volant	13
Recommandation 1 : Sensibilisation	14
Recommandation 2 : Publicité des constructeurs de véhicules motorisés	15
Recommandation 3 : Sanctions	16
Recommandation 4 : Radars photographiques	17
Alcool au volant	19
Recommandation 5 : Représentations devant les tribunaux	19
Recommandation 6 : Perception du risque d'être intercepté	19
Recommandation 7 : Sensibilisation	21
Recommandation 8 : Formation	22
Recommandation 9 : Sanctions	22
Recommandation 10 : Technologie	22
Cellulaire au volant	23
Recommandation 11 : Contrôle	23
Ceinture de sécurité	24
Recommandation 12 : Port de la ceinture de sécurité	24
Usagers vulnérables	25
Recommandation 13 : Piétons et cyclistes	26
Recommandation 14 : Accès à la conduite	28
Environnement routier	29
Recommandation 15 : Sites à concentration d'accidents	29
Recommandation 16 : Caméras aux feux rouges	31
Recommandation 17 : Abords de route (milieu peu bâti)	32
Recommandation 18 : Conservation des infrastructures routières	32
Recommandation 19 : Audits de sécurité routière	33
Partenariat avec le milieu municipal	34
Recommandation 20 : Connaissances et outils	34
Recommandation 21 : Mécanismes de concertation	35
Recommandation 22 : Soutien financier	36
Véhicules lourds	37
Recommandation 23 : Comportement des conducteurs et nouvelles technologies	39

Conclusion	41
Références bibliographiques	42
Annexe 1	44
Liste des membres par organisme, titre et nom de représentant	
Annexe 2	46
Synthèse des recommandations	
Annexe 3	47
Recommandations de la Commission des transports et de l'environnement sur la sécurité routière, juin 2006	
Annexe 4	48
Mesures à examiner ultérieurement	
Annexe 5	50
Liste des membres de la Table de concertation gouvernement industrie sur la sécurité des véhicules lourds par organisme, titre et nom de représentant	

Liste des graphiques et tableaux

Graphique 1	Évolution du nombre de décès, du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis (1973-2006)	9
Graphique 2	Évolution du nombre total de victimes, du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis (1973-2006)	10
Graphique 3	Taux de décès par 100 000 habitants, comparaison du Québec avec d'autres administrations (2005 et 2006)	10
Graphique 4	Probabilité de décès selon la vitesse d'impact pour les occupants	14
Graphique 5	Probabilité de décès des piétons, selon la vitesse d'impact	25
Graphique 6	Nombre de décès dans des accidents impliquant un véhicule lourd (1989-2006)	38
Graphique 7	Nombre de victimes dans des accidents impliquant un véhicule lourd (1989-2006)	38
Tableau 1	Sujets de recommandations du premier rapport de la Table québécoise de la sécurité routière	11
Tableau 2	Nombre d'infractions liées à la vitesse (2000-2005)	16
Tableau 3	Pénalités prévues pour une infraction en matière de vitesse	16
Tableau 4	Taux de victimes chez les piétons par 100 000 habitants selon la gravité des blessures et le groupe d'âge (2002-2006)	25
Tableau 5	Accès graduel à la conduite (Permis de classe 5)	28
Tableau 6	Répartition des accidents par gravité selon le réseau routier (2001-2006) ...	34



Mot du Président

La Table québécoise de la sécurité routière a été lancée en décembre 2005. Il s'agit d'un forum permanent d'échanges et de discussions ayant pour mandat de formuler des recommandations à la ministre des Transports pour améliorer le bilan routier. C'est avec enthousiasme et détermination que j'en ai accepté la présidence.

Dès la première réunion, les membres de la Table ont confirmé leur désir de s'attaquer à l'insécurité routière. Nous avons convenu que nous pouvions faire mieux et que, dans le respect des points de vue de tous, nous devons le faire.

En nous attaquant à l'insécurité routière, nous avons ouvert un immense chantier. Pour cette première phase des travaux de la Table québécoise de la sécurité routière qui aura duré 18 mois, il aura fallu partager le fruit de nombreuses analyses et recherches liées à la sécurité routière avec 41 personnes provenant d'horizons variés. Huit réunions en assemblée générale et un nombre encore plus important de rencontres en sous-groupes de travail ont été nécessaires pour en venir à un consensus sur un choix de solutions qui permettront de faire diminuer considérablement le nombre de morts et de blessés sur les routes du Québec. Le présent rapport, résultat d'efforts soutenus et concertés, propose des mesures ayant fait leurs preuves ailleurs dans le monde.

Ces mesures sont proposées alors que 2007 a été déclarée l'Année de la sécurité routière, année qui sera également marquée par l'adoption d'un plan d'action gouvernemental sur la sécurité routière. Les travaux menés par la Table serviront d'assise à ce plan.

Je désire remercier tous les membres de la *Table québécoise de la sécurité routière* pour le travail accompli à ce jour, notamment les leaders des sous-groupes de travail qui, malgré des agendas déjà très chargés, n'ont pas compté les heures. Je souhaite également remercier les équipes de soutien du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec pour tous les efforts déployés et pour leur détermination à améliorer le bilan routier.

En matière de sécurité routière, le Québec est à l'heure des choix. Avec l'appui des membres de la Table, lesquels constituent des leviers importants dans leur sphère d'activités respective pour faire avancer la cause de la sécurité routière, notre priorité demeure de sauver des vies et de réduire les traumatismes routiers. C'est dans cet esprit que je voudrais que les recommandations de ce rapport soient accueillies. Nous le dédions à toutes les victimes de la route.

Jean-Marie De Koninck



Introduction

Le Québec a connu une amélioration importante de son bilan routier au cours des 30 dernières années, le nombre de décès étant passé de 2 209 en 1973 à 610 en 2001, et ce, malgré l'augmentation substantielle du nombre de véhicules en circulation et du kilométrage parcouru. L'amélioration du bilan routier s'est faite de façon progressive, de bonnes années succédant à de moins bonnes, mais toujours dans une tendance à la baisse. Ces résultats ont été obtenus grâce à la volonté de nombreux acteurs qui ont su rendre possible l'introduction de mesures de prévention efficaces.

Alors que le bilan routier de nombreux pays continue de s'améliorer, ce n'est plus le cas ici. En effet, on observe depuis quelques années une hausse du nombre de décès et du nombre total de victimes. En 2006, avec un bilan de 50 443 victimes, dont 717 décès, le Québec doit donner un sérieux coup de barre pour renverser cette tendance.

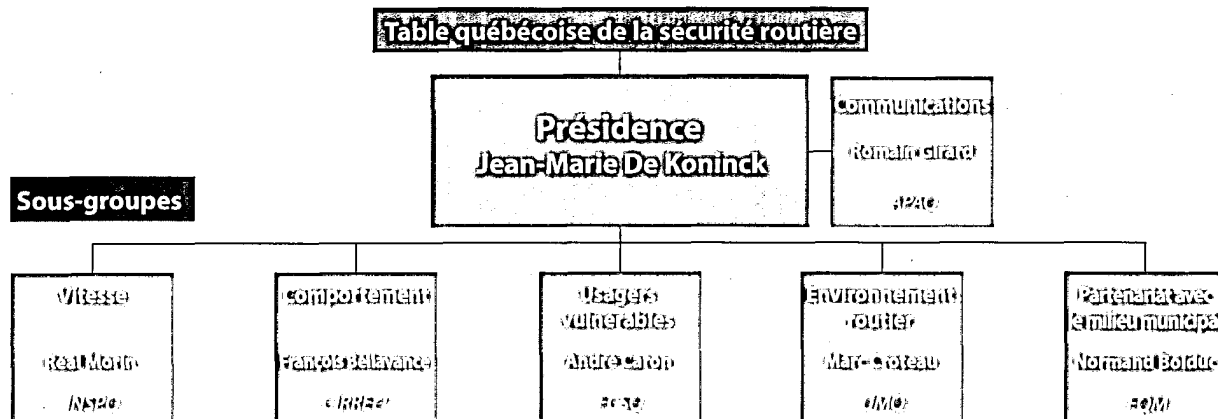
Plus que jamais, la sécurité routière est un enjeu de santé publique prioritaire pour la société québécoise, qui exige un travail d'étroite collaboration avec tous les partenaires qui agissent dans leur sphère d'activités respective.

COMPOSITION DE LA TABLE

La Table québécoise de la sécurité routière (TQSR) est formée de 41 membres représentant les usagers de la route, le milieu municipal, le milieu policier, les organismes gouvernementaux, les ministères et d'autres secteurs d'activités. C'est la première fois que tous les partenaires concernés et intéressés par la sécurité routière peuvent échanger à une même instance de concertation sur la recherche de solutions. La liste des membres de la TQSR par organisme, titre et nom de représentant paraît à l'annexe 1.

L'organigramme qui suit présente la structure de fonctionnement de la Table. Cinq sous-groupes de travail ont été formés pour faciliter les discussions sur les thèmes suivants : vitesse, comportement, usagers vulnérables, environnement routier et partenariat avec le milieu municipal.

Les personnes qui ont agi à titre de leaders de ces sous-groupes sont MM. Réal Morin, directeur scientifique à l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), François Bellavance, directeur du Laboratoire sur la sécurité dans les transports du Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT), André Caron, président de la Fédération des commissions scolaires du Québec (FCSQ), Marc Croteau, directeur général de l'Union des municipalités du Québec (UMQ), de même que Normand Bolduc, maire de Neuville et représentant de la Fédération québécoise des municipalités (FQM). Un sixième sous-groupe de travail, sous la responsabilité de M. Romain Girard, vice-président exécutif de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), a été créé pour s'occuper des besoins en communication de la Table et suivre les activités de relations de presse et de relations publiques du président.



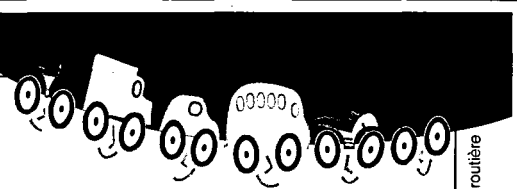
CONTENU DU RAPPORT

Le domaine de la sécurité routière étant très vaste, cette première phase de travaux n'aura pas permis d'en couvrir tous les aspects. Le présent rapport comporte donc les recommandations qui ont obtenu l'adhésion des membres sur sept thèmes prioritaires : la vitesse au volant, l'alcool au volant, le cellulaire au volant, la ceinture de sécurité, les usagers vulnérables, l'environnement routier et le partenariat avec le milieu municipal. On trouve une synthèse des recommandations à l'annexe 2.

Un huitième thème à la fin du rapport est consacré aux propositions de la Table de concertation gouvernement industrie sur la sécurité des véhicules lourds qui a demandé à la TQSR de tenir compte de ses propositions d'actions en matière de transport des personnes et des marchandises.

Par ailleurs, la Commission des transports et de l'environnement a déposé en juin 2006 un rapport à la suite d'un mandat d'initiative qu'elle s'est donné sur la sécurité routière. Le ministre des Transports d'alors a demandé au président de la TQSR de prendre en considération les recommandations de la Commission regroupées sous quatre sujets : le téléphone cellulaire, la vitesse, la motocyclette et les conditions hivernales. Les 16 recommandations de la Commission paraissent à l'annexe 3.

Enfin, puisque les travaux de la Table vont se poursuivre sur une base permanente, d'autres recommandations sur d'autres sujets viendront plus tard. Entre-temps, des discussions ont été amorcées sur les règles d'accès à la moto, les personnes à mobilité réduite, les conducteurs âgés, les pneus d'hiver, la suspension à vie du permis dans les cas de récidives multiples pour conduite avec les capacités affaiblies, la saisie du véhicule lors d'une infraction causée par les capacités affaiblies, les sanctions administratives pour un taux d'alcoolémie entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang, le dépistage systématique de l'alcoolémie et les limites de vitesse en milieu municipal. On trouve à l'annexe 4 la description ainsi qu'un bref état de situation de ces mesures examinées par la Table, mais qui ne font pas encore consensus, ou dont les analyses ne sont pas encore terminées.



Contexte

ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

Le Québec a connu une amélioration de son bilan routier depuis le début des années 1970, mais la tendance des dernières années est préoccupante. Deux indicateurs vont dans ce sens : l'évolution du nombre de décès et l'évolution du nombre total de victimes. Comme le montre le graphique 1, malgré la hausse du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis, le nombre de décès a connu une baisse constante jusqu'en 2001 alors qu'un seuil historique de 610 décès a été enregistré.

C'est entre autres grâce à une action soutenue du gouvernement et de ses partenaires que le bilan routier global s'est constamment amélioré. Ainsi, il faut noter des actions de sensibilisation comme des campagnes publicitaires pour contrer les comportements fautifs au volant. La mise en place de nouvelles lois a pour sa part permis de sanctionner les comportements inadéquats au volant. Il faut aussi souligner les mesures de contrôle déployées par les corps policiers pour mettre ces lois en application. Au cours des années, des efforts ont été faits pour maintenir l'intégrité des infrastructures et améliorer les caractéristiques physiques de la chaussée, la gestion de la circulation, les divers équipements de la route ainsi que ses abords. En outre, la sécurité des véhicules s'est améliorée constamment grâce à l'évolution technologique. Enfin, des progrès importants ont été réalisés au chapitre des modalités d'intervention des services de secours sur les lieux des accidents et en milieu hospitalier.

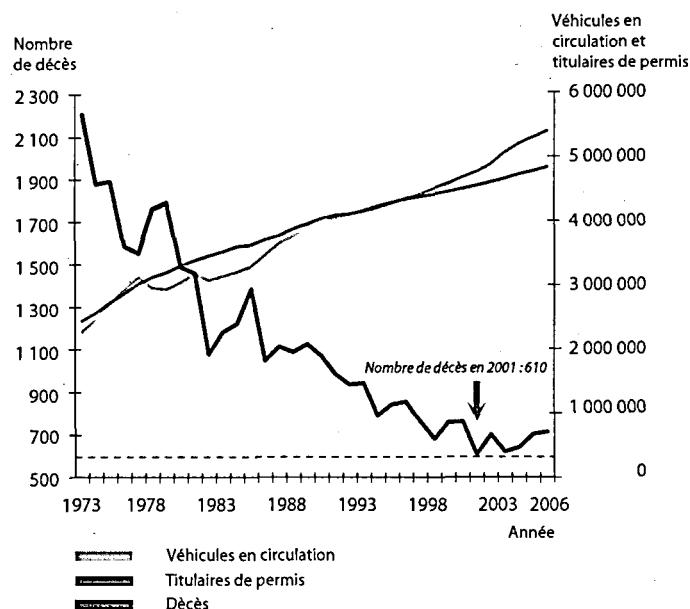
Toutefois, depuis 2003, le nombre de décès est en hausse. En 2006, 717 personnes sont décédées sur les routes, une hausse de 9,0 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

Pour le nombre total de victimes, la tendance à la hausse s'observe depuis maintenant près de 10 ans. Le graphique 2 montre cette évolution. En 2006, le nombre de victimes était de 50 443, une hausse de 2,2 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes.

Cette tendance doit être renversée notamment par l'introduction de mesures qui ont fait leurs preuves ailleurs, et ce, en concertation avec l'ensemble des partenaires. Cette approche est réaliste puisque des pays comme la Suède, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne y sont parvenus. Comme le montre le graphique 3, si le Québec avait le même taux de décès que ces trois pays, ce sont entre 325 et 423 personnes qui mourraient sur les routes chaque année, soit entre 294 et 392 de moins que le chiffre actuel. Si on se compare plutôt au bilan de la France, qui accusait un sérieux retard en matière de sécurité routière avant son virage de 2001, c'est 151 décès de moins qu'on aurait eu sur les routes du Québec en 2006. Plus près de nous, en se comparant à l'Ontario, notre bilan devrait être de 476 décès.

Graphique 1

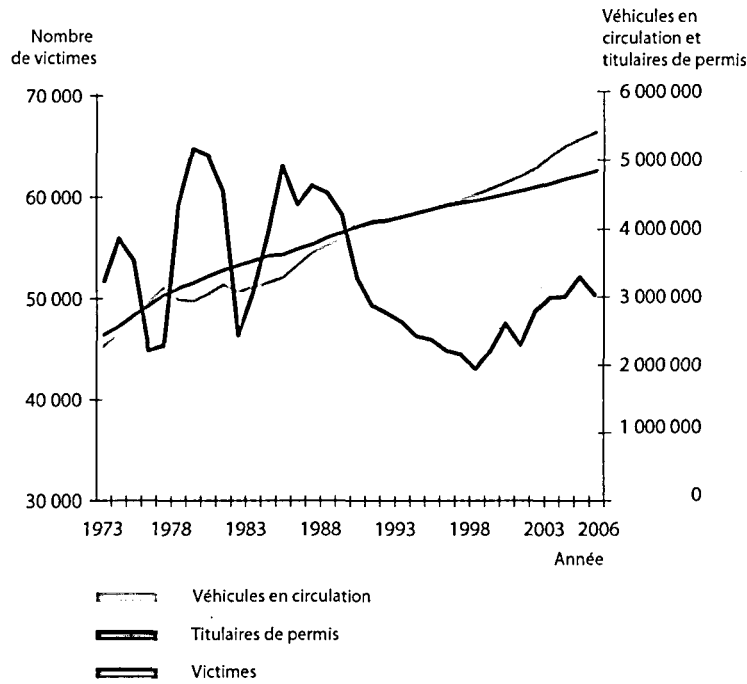
Évolution du nombre de décès, du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis (1973-2006)



Source : SAAQ (2007), Bilan routier 2006, dossier de presse

Graphique 2

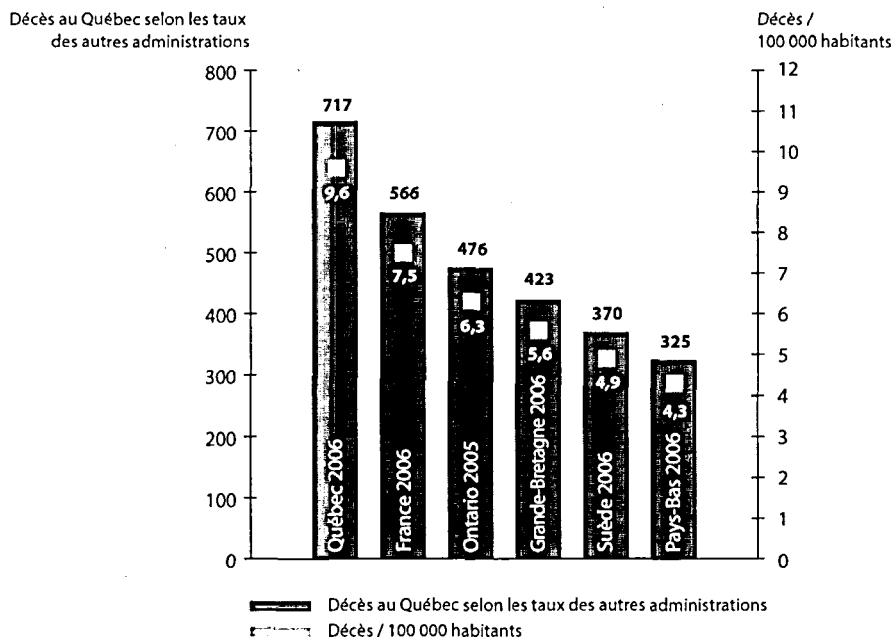
Évolution du nombre total de victimes, du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis (1973-2006)



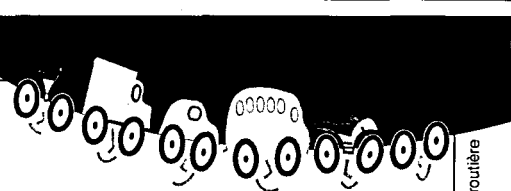
Source : SAAQ (2007), Bilan routier 2006, dossier de presse

Graphique 3

Taux de décès par 100 000 habitants, comparaison du Québec avec d'autres administrations (2005 et 2006)



Source : MTQ, SAAQ (2007), Compilation spéciale



MODÈLES D'INTERVENTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour bien comprendre les recommandations faites par la Table québécoise de la sécurité routière, il est important d'exposer le modèle théorique de prévention des traumatismes routiers sur lequel le Québec appuie ses interventions en sécurité routière : la matrice de Haddon¹. L'amélioration du bilan routier se fait en intervenant sur les quatre facteurs que sont l'humain, le véhicule, l'environnement routier et l'environnement socioéconomique, et ce, à chacune des phases d'un accident : avant (préimpact), pendant (impact) et après (postimpact). Ainsi, on réduit les risques d'accidents, leur gravité et leurs conséquences.

Concrètement, les sujets discutés qui font l'objet de recommandations dans ce premier rapport de la Table s'inscrivent en quasi-totalité dans la phase préimpact de la matrice de Haddon comme montrés dans le tableau 1.

Tableau 1

Sujets de recommandations du premier rapport de la Table québécoise de la sécurité routière

Phases	Facteurs			
	Humain	Véhicule	Environnement routier	Environnement socioéconomique
Préimpact Prévention des accidents	Sensibilisation (vitesse au volant et alcool au volant)	Publicité des constructeurs de véhicules motorisés	Sites à concentration d'accidents	Sanctions (vitesse au volant et alcool au volant)
	Formation (alcool au volant)	Antidémarrreur éthylométrique	Caméras aux feux rouges	Radars photographiques
	Piétons et cyclistes	Nouvelles technologies (véhicules lourds)	Conservation des infrastructures	Représentations devant les tribunaux (alcool au volant)
	Port de la ceinture de sécurité		Audits de sécurité	Perception du risque d'être intercepté (alcool au volant)
	Comportement des conducteurs (véhicules lourds)			Contrôle (cellulaire au volant)
				Accès à la conduite
				Connaissances et outils
				Mécanismes de concertation
				Soutien financier

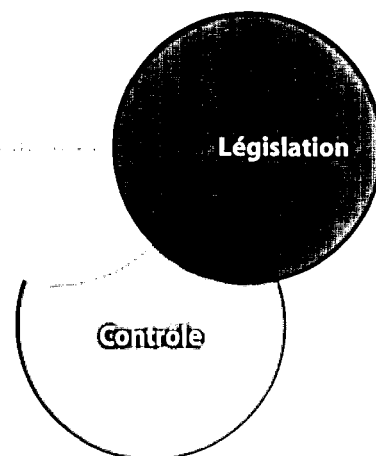
Note : Le sujet *abords de route* fait partie de la phase impact du facteur Environnement routier.

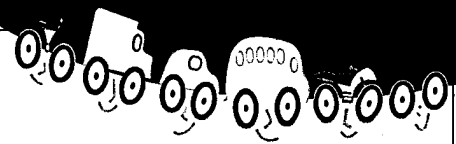
En ce qui concerne les modifications des comportements fautifs, en cause dans 80 % des accidents, la stratégie d'intervention axée sur la sensibilisation, la législation et le contrôle cible au premier plan l'usager de la route.

La promotion de la sécurité routière encadrée par une législation adéquate et appuyée par des contrôles policiers demeure le modèle le mieux adapté pour réduire le nombre de victimes de la route et les conséquences des traumatismes. Chacune de ces composantes joue un rôle important dans une stratégie intégrée d'intervention, mais c'est plus la complémentarité entre ces différents moyens qui permet d'atteindre les objectifs visés.

À la base du modèle d'intervention se trouve la théorie de la dissuasion et ses trois grands principes : la certitude, la sévérité et la promptitude de la peine. Dans un système idéal, la sévérité de la peine se doit d'être juste et de refléter le risque réel encouru par les conducteurs délinquants. On observe également un effet dissuasif important lorsque les comportements délinquants sont punis peu de temps après la commission de l'infraction, par exemple par une suspension immédiate du permis ou la saisie du véhicule, d'où l'importance de la promptitude de la peine. De nombreuses études montrent toutefois que la certitude de la peine aurait un effet plus dissuasif que la sévérité ou la promptitude de la peine.

De fait, ce sont les contrôles, policiers ou autres, qui jouent probablement le rôle le plus important en matière de dissuasion puisqu'ils contribuent à la certitude de la peine. Les lois et les règlements sont certes des éléments majeurs de solutions, mais plus la probabilité d'être pris en infraction est élevée, plus les conducteurs respectent la réglementation. En effet, l'efficacité de la dissuasion dépend de la perception du risque d'être intercepté. La sévérité des sanctions et la promptitude sont deux dimensions très importantes mais elles auront peu d'impact si des contrôles fréquents et soutenus dans le temps ne sont pas effectués.





Recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière

VITESSE AU VOLANT

Les accidents liés à la vitesse sont rapportés presque tous les jours dans les médias. La vitesse au volant est en effet l'une des principales causes d'accidents au Québec. Lorsque l'on regarde l'ensemble des causes répertoriées pour chacune des années entre 2002 et 2006, la vitesse est mentionnée pour 37,0 % des victimes décédées, 32,1 % des blessés graves et 21,6 % des blessés légers. Ces accidents génèrent en moyenne chaque année 250 décès, 1 210 blessés graves et 9 925 blessés légers.

Contrairement à la conduite avec les capacités affaiblies qui bénéficie depuis la fin des années 1990 d'un fort taux de réprobation sociale, on ne retrouve pas ce même niveau de désapprobation envers les excès de vitesse. Aujourd'hui, de nombreux conducteurs considèrent comme normal de franchir les limites de vitesse de sorte que cette situation est de plus en plus banalisée ainsi que les risques qui y sont liés.

VITESSE PRATiquÉE ET RISQUE D'ACCIDENT

L'accroissement de la vitesse pratiquée par rapport à la limite fixée augmente le risque d'accident, et ce, de façon exponentielle.

En **milieu urbain**, une étude réalisée en Australie² a démontré que dans une zone de 60 km/h le risque d'être impliqué dans un accident doublait à chaque accroissement de 5 km/h au-delà de la limite permise. Une étude québécoise³ arrive à une conclusion similaire et montre que si les conducteurs avaient respecté les limites de 50 km/h, il y aurait eu une diminution de 83 % des collisions frontales, de 44 % des collisions latérales et de 23 % des accidents impliquant des piétons.

En **milieu rural**, le même type d'étude⁴ a démontré que le risque était 2 fois plus grand à 10 km/h de plus que la limite, presque 6 fois plus élevé à 20 km/h de plus et presque 18 fois supérieur à 30 km/h de plus que la limite affichée.

Globalement, chaque diminution de 1 km/h de la vitesse moyenne pratiquée sur les routes entraîne une diminution d'environ 3 % des accidents corporels⁵.

Le non-respect des limites de vitesse est un comportement généralisé qu'on trouve sur tous les types de routes. Plus d'une personne sur deux roule à une vitesse supérieure à la limite permise dans les zones de 50 km/h en milieu urbain, plus de 65 % des conducteurs dépassent les limites de vitesse dans les zones de 90 km/h, 80 % les dépassent dans les zones de 100 km/h et la proportion grimpe à 90 % dans les zones de 50 km/h en milieu rural.

Plusieurs facteurs influent sur le choix de la vitesse pratiquée par les conducteurs. Ce choix relève notamment de l'environnement routier, de la législation et des sanctions, des connaissances et de l'expérience du conducteur, du niveau de contrôle et de dissuasion, des véhicules et de la technologie. C'est pourquoi les avenues de solutions analysées et les mesures proposées doivent s'inscrire dans une approche globale dont l'objectif est de réduire les vitesses moyennes pratiquées sur le réseau routier. En plus de réduire le nombre de décès et de blessés de la route, la diminution des vitesses pratiquées s'inscrit bien dans une perspective de développement durable. Par exemple, une diminution de la vitesse de 120 km/h à 100 km/h entraîne à la fois une diminution de la consommation d'essence de 20 % et une réduction des émissions polluantes dans l'atmosphère.

DISTANCE DE FREINAGE

Plus la vitesse est élevée, plus la distance parcourue jusqu'à ce que le conducteur ait immobilisé son véhicule est grande. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, l'augmentation de la distance de freinage n'est pas linéaire. En réalité la distance de freinage augmente avec le carré de la vitesse.

Vitesse (km/h)	Distance d'arrêt (m)
50.....	65
60.....	85
70.....	110
80.....	140
90.....	170
100.....	200

Recommandation 1 : Sensibilisation

Accroître le niveau de sensibilisation à l'égard des dangers et des conséquences de la vitesse au volant

Les campagnes de sensibilisation constituent une composante essentielle et indissociable d'une stratégie globale d'action en sécurité routière. L'effet souhaité d'une campagne de sensibilisation grand public est, selon les besoins, d'informer, de renseigner sur les bons comportements à adopter, de persuader ou d'induire des changements d'attitude à l'égard de certains aspects de la conduite automobile, notamment la vitesse.

Puisque les dangers liés à la vitesse au volant sont souvent mal perçus, il est important de démontrer les effets de la vitesse excessive ou inadaptée, non seulement sur le risque d'accident, mais également sur la sévérité des blessures. Ainsi, par exemple, si la vitesse d'impact est de 90 km/h, la probabilité de décès d'un occupant d'un véhicule est de 40 %; cette probabilité grimpe à 90 % si la vitesse d'impact est de 110 km/h (voir graphique 4).

De manière générale, la notoriété des publicités ciblant la vitesse au Québec est excellente : de 70 % à 80 % des gens sondés se rappellent les campagnes télévisées. En outre, les publicités sont considérées comme réalistes par 95 % des répondants et elles font réfléchir. Les résultats font également ressortir que les conducteurs se disent mieux renseignés et qu'ils sont de plus en plus conscients de leur vitesse de circulation ainsi que des conséquences et des dangers de la vitesse pour eux comme pour les autres usagers de la route.

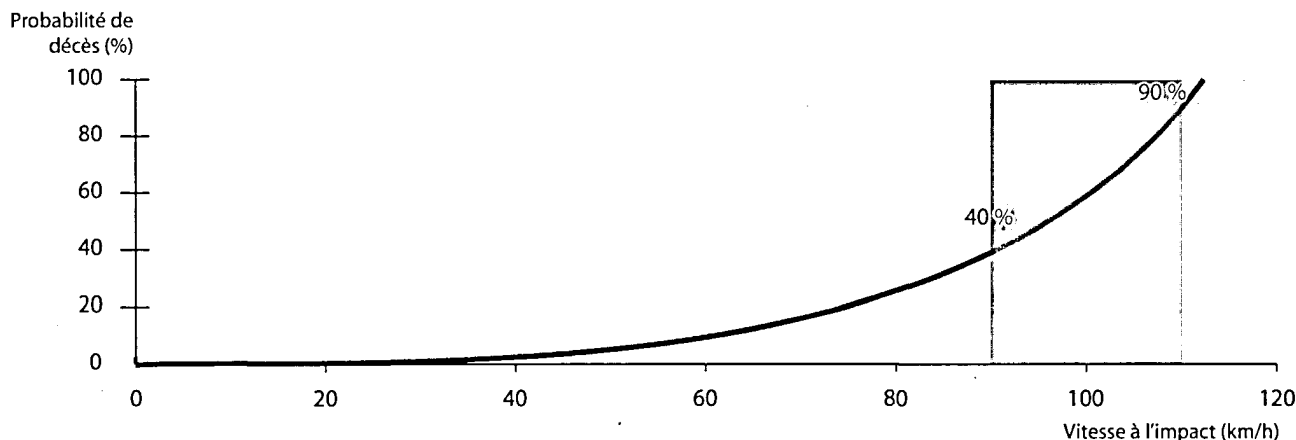
Cependant, les mythes sont tenaces et les conducteurs sont nombreux à toujours considérer que le problème concerne « les autres conducteurs ». Enfin, la plupart des répondants (80 %) indiquent qu'après quelque temps, les conducteurs vont recommencer à rouler vite parce qu'ils auront oublié le message.

Les études tendent à démontrer que les campagnes de sensibilisation en sécurité routière constituent un moyen efficace pour modifier les attitudes, mais ces mêmes études démontrent également que leur efficacité est augmentée lorsque combinées à des opérations de contrôle⁶.

C'est pourquoi, en vue de modifier les attitudes et d'augmenter la désapprobation sociale à l'égard de la vitesse, la Table québécoise de la sécurité routière recommande d'accroître le niveau de sensibilisation relativement aux dangers et aux conséquences de la vitesse au volant, dans une stratégie où les campagnes d'information sont combinées à la législation et au contrôle.

Graphique 4

Probabilité de décès selon la vitesse d'impact pour les occupants



Source : JOKSCH, H. C. (1993), *Velocity Change and Fatality Risk in a Crash*, Accident Analysis and Prevention, vol. 25, no.1, pp. 103-104.



Recommandation 2 : *Publicité des constructeurs de véhicules motorisés*

Encadrer les publicités des constructeurs de véhicules motorisés, par l'établissement de lignes directrices, de façon à s'assurer que leurs messages ne valorisent pas les comportements à risque

Différentes sources indiquent que la publicité automobile vantant les mérites de la vitesse, de la liberté ou de la puissance des moteurs est susceptible d'influencer le comportement des conducteurs, surtout chez les plus jeunes qui sont plus perméables à la publicité et moins critiques vis-à-vis d'elle. Certains estiment cependant qu'on ne peut faire de lien direct entre l'exposition à ce type de publicité et un éventuel changement de comportement.

Actuellement, aucune législation fédérale ou provinciale ne vient interdire la publicité automobile misant sur la puissance des moteurs, la rapidité de l'accélération, la vitesse, etc. Cependant, le Code canadien des normes de la publicité (CCNP) donne certaines balises aux agences et aux annonceurs, mais sur la base de l'autoréglementation seulement. La majeure partie des plaintes déposées par des citoyens contre des publicités automobiles n'est pas retenue par le bureau des Normes canadiennes de la publicité, l'organisme chargé d'administrer le CCNP.

À l'instar des fabricants de cigarettes dont le produit est reconnu néfaste pour la santé et pouvant entraîner le décès de plusieurs milliers de personnes par année, les constructeurs de véhicules motorisés produisent des véhicules qui, chaque année, font des centaines de morts et des milliers de blessés graves et légers sur les routes du Québec. Ces constructeurs argumentent généralement sur le fait qu'ils fabriquent des objets et qu'ils ne sont pas responsables de la façon dont ces derniers sont utilisés par les conducteurs, le même argument autrefois invoqué par les fabricants de cigarettes.

L'impact de la publicité automobile sur le comportement des conducteurs est difficile à quantifier, c'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande dans un premier temps d'établir, en collaboration avec les constructeurs, des lignes directrices en matière de publicité automobile, comme c'est actuellement le cas avec le Code sur la publicité radiodiffusée en faveur des boissons alcoolisées ou avec le Code sur la publicité radiotélévisée destinée aux enfants. Si cette approche ne donne pas de résultats, l'introduction d'un cadre réglementaire pourrait être envisagée dans un second temps.

Pour la Table, il est important de mettre l'industrie des constructeurs de véhicules motorisés à contribution dans la promotion de la sécurité routière car, en définitive, ses produits sont la cause de plusieurs décès et blessés. Un mécanisme pourrait également être mis en place afin de reconnaître et de souligner les campagnes publicitaires mettant en évidence la sécurité des véhicules ou faisant appel à l'adoption de comportements sécuritaires.

Recommandation 3 : Sanctions

Introduire des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse et la récidive

Au Québec, les infractions pour excès de vitesse représentent environ 75 % de toutes les infractions entraînant des points d'inaptitude. Au cours des années 1990, environ 475 000 contraventions pour excès de vitesse étaient remises chaque année et, depuis 2001, ce nombre s'élève à près de 600 000 annuellement. Comme le montre le tableau 2, la moitié des contraventions sont pour des excès de vitesse de 21 à 30 km/h et près du tiers pour des excès de 31 à 45 km/h.

Dans plusieurs pays, des sanctions encore plus sévères sont imposées.

En France, la loi du 12 juin 2003 a renforcé la lutte contre la violence routière, notamment pour ce qui est du respect des limites de vitesse. Par exemple, en cas de récidive ou de dépassement égal ou supérieur à 50 km/h, en plus des 6 points d'inaptitude, le contrevenant peut être condamné à payer une amende de 5 250 \$, à purger une peine de 3 mois de prison et à perdre l'usage de son permis de conduire pour une période de 10 ans.

Tableau 2
Nombre d'infractions liées à la vitesse (2000-2005)

Excès de vitesse	Année de l'infraction					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005*
de 11 à 20 km/h	59 744	81 211	71 458	66 985	65 067	48 383
de 21 à 30 km/h	202 661	316 794	312 419	296 737	301 951	217 339
de 31 à 45 km/h	119 906	181 464	194 520	190 030	194 866	136 771
de plus de 45 km/h	14 679	25 186	27 694	26 831	27 564	15 099
lors de travaux	---	1 831	6 824	9 747	12 658	3 346
Total	396 990	604 655	612 915	590 330	602 106	420 938

* Les données pour 2005 sont incomplètes en raison des délais entre l'infraction et la condamnation.

Source : SAAQ (2006) : Dossier statistique - Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier - 1996-2005.

Près de 40 % des contraventions sont remises dans les zones de 50 km/h, comparativement à 20 % pour chacune des zones de 90 km/h et de 100 km/h. Enfin, 30 % des contraventions pour des excès de vitesse de plus de 45 km/h sont dressées dans des zones de 70 km/h, alors que cette même zone représente environ 8 % du total des contraventions.

Plusieurs recherches montrent le parallèle entre les grands excès de vitesse et le risque que cela représente pour le conducteur comme pour les autres usagers de la route. Par exemple, deux études britanniques⁷ concluent que la fréquence d'accidents chez ceux qui conduisent à des vitesses de 10 à 20 % plus élevées que la moyenne est de deux à dix fois plus grande que la moyenne.

Une autre étude⁸ démontre que les infractions pour vitesse excessive (40 km/h au-dessus de la limite légale) sont un meilleur prédicteur du risque d'être impliqué dans un accident où la vitesse est en cause que l'ensemble des infractions pour vitesse. Ainsi, les conducteurs qui ont commis quatre infractions ou plus pour vitesse excessive (> 40 km/h) ont un risque d'accident presque deux fois plus grand que ceux qui ont commis des infractions simples pour vitesse (< 40 km/h).

Le tableau 3 montre les pénalités actuellement prévues au Québec pour une infraction liée à la vitesse. Le permis de conduire est révoqué pour une période de 3 mois lorsqu'un conducteur accumule 15 points d'inaptitude sur une période de deux ans dans le cas d'une première sanction. S'il s'agit d'une deuxième ou d'une troisième sanction sur une période de deux ans, le permis est révoqué pour 6 ou 12 mois.

En Australie, des excès de vitesse de plus de 40 à 45 km/h entraînent selon les États la perte de 6 à 8 points de démerite et des suspensions de permis de conduire de 6 à 12 mois.

C'est pourquoi, à l'instar de ce qui se fait ailleurs, la Table québécoise de la sécurité routière recommande des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse et la récidive liée à la vitesse.

Tableau 3
Pénalités prévues pour une infraction en matière de vitesse

Excès de vitesse	Points d'inaptitude	Amende
de 11 à 20 km/h	1	35 \$ à 55 \$
de 21 à 30 km/h	2	75 \$ à 105 \$
de 31 à 45 km/h	3	135 \$ à 195 \$
de 46 à 60 km/h	5	240 \$ à 315 \$
de 61 à 80 km/h	7	375 \$ à 495 \$
de 81 à 100 km/h	9	495 \$ à 615 \$
de 101 à 120 km/h	12	615 \$ à 735 \$
de 121 km/h ou plus	15 ou plus	735 \$ ou plus

Source : Code de la sécurité routière, articles 299,328 et 329.



Recommandation 4 : Radars photographiques

Mettre en place un projet pilote sur le radar photographique qui tiendra compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et préoccupations émis par les membres de la TQSR

Le radar photo est un outil efficace qui a fait ses preuves pour améliorer la sécurité routière. Il est d'ailleurs utilisé par quelque 70 administrations de par le monde. Cet outil pourrait être un moyen pour améliorer le bilan routier québécois. Son applicabilité, son efficacité et son acceptabilité méritent d'être évaluées au Québec.

Le radar photo doit être utilisé en plus des méthodes traditionnelles de contrôle par les services policiers. Il est important de souligner que le but visé par les radars photos n'est pas de percevoir des amendes, mais de faire en sorte que les usagers de la route respectent davantage les limites de vitesse. Il faut rappeler que l'efficacité de la dissuasion dépend de la perception du risque d'être intercepté.

Cependant, certains membres de la TQSR ont fait part de préoccupations quant aux tâches administratives supplémentaires que cette mesure pourrait, le cas échéant, impliquer pour certaines personnes morales, notamment afin d'identifier le conducteur contrevenant. Les secteurs concernés sont notamment l'industrie du transport lourd, l'industrie du taxi et l'industrie de location de véhicules.

De plus, certaines préoccupations ont été mentionnées par la Sûreté du Québec et les corps policiers municipaux qui s'estiment particulièrement concernés par l'application éventuelle de ces mesures.

La TQSR recommande donc à la ministre des Transports de mettre en place un projet pilote sur le radar photo qui tiendra compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et préoccupations émis par les membres de la TQSR.

La Table recommande également qu'un groupe de travail, regroupant les intervenants concernés, soit préalablement créé à cet effet.

Le projet pilote devrait également tenir compte, entre autres, des grands paramètres suivants :

- **Choix des sites :**
Les sites ciblés pour ce projet pilote devront être des endroits stratégiques, là où il existe de réels problèmes de sécurité routière liés à la vitesse;
- **Pré-signalisation de sites :**
Les sites visés devront être pré-signalés adéquatement, de sorte que les zones où il y aura des radars photos ne soient pas des pièges pour les usagers de la route;
- **Sommes perçues en contraventions :**
Les sommes nettes perçues en contraventions par le biais du radar photo devront être réinvesties dans des mesures de sécurité routière;
- **Plan de communication :**
Un plan de communication devra être élaboré afin de bien expliquer les enjeux reliés au radar photo, notamment sur son utilisation, sur sa pertinence et sur les bénéfices escomptés en matière d'amélioration de la surveillance et de la sécurité routière. De plus, l'emplacement des sites choisis devra faire l'objet d'une diffusion.

La TQSR sera tenue informée du déroulement du projet pilote et formulera ses recommandations à la suite de l'évaluation qui devra en être faite.

EXEMPLES DE L'EFFICACITÉ DU RADAR PHOTOGRAPHIQUE DANS CERTAINS PAYS OÙ IL A ÉTÉ IMPLANTÉ

Australie : Dans l'État de Victoria, on indique que trois mois après le début du programme en 1989, le nombre de contrevenants a chuté de 50 % et qu'entre 1989 et 1990, on a observé une baisse de 30 % des décès⁹.

Royaume-Uni : Les évaluations des caméras installées au début des années 1990 indiquent en général une diminution des vitesses de 8 à 11 km/h et une réduction des accidents de 14 % à 36 %. En 2000, un nouveau type de projet a été mis en place. Les revenus des appareils utilisés dans huit régions pilotes étaient réinvestis par les partenaires locaux, soit dans des opérations de surveillance policière ou dans des campagnes de sensibilisation sur la vitesse. L'évaluation de ce projet après quatre ans montre que les vitesses sur les sites équipés de caméras ont diminué de 6 %; que les accidents mortels et graves ont été réduits de 42 %; et que la majorité de la population appuie ce mode de contrôle de la vitesse¹⁰.

États-Unis : Dans le District de Columbia, les vitesses moyennes pratiquées ont diminué de 14 % dans les six mois suivant l'implantation du radar photographique et la proportion des véhicules qui excédaient de plus de 16 km/h la limite de vitesse permise a diminué de 82 %¹¹.

France : Plus récemment encore, le contrôle-sanction automatisé introduit en France à la fin de 2002 a eu des effets marqués sur le bilan routier. Le radar photographique n'est pas la seule mesure introduite à ce moment, mais c'est celle qui a eu le plus grand effet. Les vitesses ont diminué au niveau des sites de contrôle, mais également de façon globale. On estime que selon le type de zone, les vitesses ont diminué de 3 km/h à 8 km/h entre 2002 et 2004. Plus spécifiquement, l'on a observé¹² :

- une diminution importante des vitesses pratiquées (baisse de 8,7 km/h sur les routes départementales, de 7,7 km/h sur les routes nationales bidirectionnelles, de 16,3 km/h sur les routes nationales [2 x 2 voies]);
- une diminution du nombre de grands excès de vitesse interceptés;
- une réduction substantielle du nombre de morts et de blessés :
 - accidents corporels => -21,6 %;
 - accidents mortels => -30,6 %;
 - décès => -31,1 %.



ALCOOL AU VOLANT

La mémoire collective est marquée par les grandes tragédies routières liées à l'alcool au volant et la société québécoise a développé à l'égard de ce comportement une intolérance profonde. Selon un sondage réalisé pour la SAAQ au Québec en 2006, 97 % des répondants affirment que rien n'excuse la conduite avec les capacités affaiblies.

De nombreuses mesures législatives pour lutter contre l'alcool au volant ont été introduites depuis les 25 dernières années, ce qui a entraîné une diminution importante du nombre de victimes liées à l'alcool. Malgré cela, ce problème demeure toujours parmi les premières causes de décès sur les routes du Québec. De 2001 à 2005, l'alcool a causé 32 % des décès, 16 % des blessés graves et 5 % des blessés légers, ce qui représente annuellement environ 200 décès, 600 blessés graves et 2 200 blessés légers.

Parmi les facteurs de risque associés aux décès liés à l'alcool au volant, il y a la consommation moyenne d'alcool dans la population et son accessibilité légale (âge), physique (établissements) et économique (coûts, niveau de taxation).

La consommation d'alcool au Québec telle qu'elle est mesurée par le volume en litres d'alcool absolu des ventes des boissons alcoolisées par personne âgée de 15 ans ou plus a augmenté de près de 15 % de 1993-1994 à 2002-2003¹³. Selon l'Organisation mondiale de la santé, une telle augmentation se traduit généralement en une aggravation des problèmes liés à l'alcool dont la conduite avec les capacités affaiblies. Malgré le fait que la lutte envers la conduite avec les capacités affaiblies s'inscrive dans une approche de réduction des méfaits, nous ne pouvons ignorer l'effet important que peut entraîner une augmentation de la consommation d'alcool dans la population sur les accidents liés à l'alcool. La Table se propose à l'avenir de mieux comprendre les causes sous-jacentes à l'augmentation de la consommation d'alcool au Québec.

La lutte contre la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool se fait à l'intérieur d'une stratégie d'intervention axée sur la sensibilisation, la législation et le contrôle policier. Il importe dans un premier temps de poursuivre l'éducation et la sensibilisation de manière à responsabiliser les citoyens dans leur rapport à l'alcool.

Compte tenu de la difficulté à faire diminuer encore davantage le nombre d'accidents liés à l'alcool, la Table québécoise de la sécurité routière souhaite que soit renforcé chacun des éléments de cette stratégie (promotion-législation-contrôle). Elle formule cinq recommandations.

Recommandation 5 :

Représentations devant les tribunaux

Demander aux poursuivants publics d'être plus sévères dans leurs recommandations devant les tribunaux pour les peines qui s'appliquent aux récidivistes de l'alcool et lors des demandes de remises en liberté

Pour être efficaces et jouer pleinement leur rôle de dissuasion, les lois en matière d'alcool au volant doivent être appliquées à leur juste mesure. Il doit être clairement reconnu que les personnes qui conduisent avec les capacités affaiblies feront l'objet d'une accusation et que le processus judiciaire suivra son cours. La population doit avoir le sentiment que le système de justice joue pleinement son rôle dans les causes d'alcool au volant.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de demander aux poursuivants publics d'être plus sévères dans leurs recommandations devant les tribunaux à la fois en ce qui concerne les peines pour les récidivistes de l'alcool au volant et à la fois pour les demandes de remises en liberté, compte tenu de la gravité du geste posé.

Recommandation 6 :

Perception du risque d'être intercepté

Augmenter la perception du risque d'être intercepté

Selon un sondage réalisé en 2006 par la Société de l'assurance automobile du Québec, les conducteurs craignent de moins en moins d'être interceptés dans un contrôle routier. Or, ce sont les contrôles policiers qui jouent le rôle le plus important en matière de dissuasion des comportements liés à l'alcool au volant puisqu'ils contribuent à la certitude de la peine. Ainsi, les lois existantes ou futures en matière de conduite avec les capacités affaiblies ne sont dissuasives que dans la mesure où les conducteurs perçoivent un risque élevé de se faire intercepter s'ils sont fautifs.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de prendre les moyens nécessaires pour faire augmenter la perception du risque d'être intercepté chez les conducteurs. Pour y parvenir, il faut hausser de façon significative le nombre de contrôles policiers en matière d'alcool au volant, maximiser la visibilité de ces contrôles, notamment par des opérations de relations publiques, et faire connaître à la population les résultats obtenus.

MESURES EXISTANTES POUR SANCTIONNER LA CAPACITÉ DE CONDUITE AFFAIBLIE

De nombreuses dispositions déjà en vigueur montrent bien la sévérité des lois actuelles à l'égard des récidivistes de l'alcool au volant, mais également à l'égard des personnes qui commettent une première infraction.

Lorsqu'une personne est interceptée pour conduite avec les capacités affaiblies, elle est susceptible de subir des sanctions à deux paliers différents : au fédéral, en vertu du **Code criminel** et au provincial, en vertu du **Code de la sécurité routière**

	CODE CRIMINEL	CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
1 ^{re} sanction	Interdiction de conduire pour une période minimale de un an. Possibilité d'utiliser un antidémarrreur si le juge le permet, et ce, après une période minimale d'interdiction de conduire de trois mois. Amende minimale de 600 \$	Révocation du permis pour un an. Session Alcofrein obligatoire. Évaluation sommaire afin de déterminer si le comportement est compatible avec la conduite sécuritaire d'un véhicule. Si évaluation sommaire non favorable : ☐ évaluation complète; antidémarrreur obligatoire pour un an après la période de révocation du permis et une fois que l'évaluation est satisfaisante pour la Société de l'assurance automobile du Québec.
2 ^e sanction	Interdiction de conduire pour une période minimale de deux ans. Possibilité d'utiliser un antidémarrreur si le juge le permet, et ce, après une période minimale d'interdiction de conduire de six mois. Emprisonnement minimal de 14 jours.	Révocation du permis pour trois ans. Évaluation complète. Antidémarrreur obligatoire pour deux ans après la période de révocation du permis et une fois que l'évaluation est satisfaisante pour la Société de l'assurance automobile du Québec.
3 ^e sanction et subséquentes	Interdiction de conduire pour une période minimale de trois ans. Possibilité d'utiliser un antidémarrreur si le juge le permet, et ce, après une période minimale d'interdiction de conduire de 12 mois. Emprisonnement minimal de 90 jours.	Révocation du permis pour cinq ans. Évaluation complète. Antidémarrreur obligatoire pour trois ans après la période de révocation du permis et une fois que l'évaluation est satisfaisante pour la Société de l'assurance automobile du Québec.
Conduite avec les capacités affaiblies causant des lésions corporelles	Peine maximale d'emprisonnement de 10 ans.	
Conduite avec les capacités affaiblies causant la mort	Peine maximale d'emprisonnement à perpétuité.	
Période de référence pour le calcul de la récidive	Pas de période mentionnée au Code criminel.	On considère qu'il y a récidive si une autre infraction survient à l'intérieur d'une période de 10 ans.
Autres dispositions		Suspension immédiate de 30 ou 90 jours pour capacité de conduite affaiblie, refus de fournir un échantillon d'haleine ou de sang, clientèle visée par le « zéro alcool » et conduite sans antidémarrreur avec droit de révision auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec, en cas de suspension de 90 jours, et au Tribunal administratif du Québec ultérieurement. « Zéro alcool » pour les nouveaux conducteurs. Saisie du véhicule pour conduite durant sanction ou sans permis : 30 jours. De 1 500 \$ à 3 000 \$ d'amende si sanction relative à l'alcool plus les frais de saisie et de garde du véhicule.

**Recommandation 7 : Sensibilisation****Accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies**

La réprobation sociale en matière de conduite avec les capacités affaiblies est acquise depuis plusieurs années. Malgré cela, le taux de décès des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale était de 30 % en 2005. Il importe donc d'accroître les actions de sensibilisation afin d'amener les conducteurs à adopter des comportements sécuritaires. De plus, on constate au sein de la population une méconnaissance des conséquences financières et légales de la conduite avec les capacités affaiblies.

Par exemple, les coûts liés à une première sanction pour capacité de conduite affaiblie sont importants car ils

peuvent atteindre plus de 4 000 \$. Les coûts pour une ou plusieurs récidives sont encore plus élevés, de l'ordre de 7 500 \$. De plus, ces montants peuvent doubler si on ajoute les frais d'avocat et d'assurances. Or, de nombreuses personnes ignorent les conséquences financières d'une première infraction ou d'une récidive en matière d'alcool.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de sensibiliser davantage la population aux dangers liés à la conduite avec les capacités affaiblies ainsi qu'aux conséquences sociales, légales et financières qui en découlent.

CONSÉQUENCES FINANCIÈRES, POUR LE CONTREVENANT, D'UNE PREMIÈRE SANCTION POUR CAPACITÉ DE CONDUITE AFFAIBLIE

Conséquences	\$
☐ Amende minimale	600 \$
☐ Programme d'éducation Alcofrein	150 \$
☐ Évaluation sommaire* (vérifie si le rapport de la personne à l'alcool compromet la conduite sécuritaire d'un véhicule routier)	193 \$
☐ Dispositif détecteur d'alcool (antidémarrreur) si le juge le permet, et ce, après une période minimale d'interdiction de conduire de 3 mois :	
• Frais d'installation	135 \$
• Frais mensuels de location (9 mois x 95 \$/mois)	855 \$
• Retrait du dispositif	25 \$
☐ Contribution d'assurance supplémentaire payée à la SAAQ pour l'obtention d'un nouveau permis de conduire	300 \$
Total	2 258 \$ à 4 038 \$*

- * Si l'évaluation sommaire est défavorable, la personne devra subir une évaluation complète (480 \$) et devra munir son véhicule d'un dispositif détecteur d'alcool (antidémarrreur) pour une période d'un an (1 275 \$ + 25 \$, retrait du dispositif) après que :
 - la période de révocation du permis sera terminée;
 - le rapport d'évaluation complète de la Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes (FQCRPAT) sera favorable;
 - le programme d'éducation Alcofrein sera terminé.

Recommandation 8 : Formation

Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies

Au Québec, il existe un programme d'intervention destiné aux propriétaires et directeurs d'établissements licenciés ainsi qu'à leurs employés, appelé Action Service. Contrairement à ce qui se fait dans d'autres juridictions comme l'Ontario, cette formation n'est pas obligatoire pour exploiter un permis d'alcool. Pourtant, l'obligation pour les serveurs de suivre une formation de qualité sur le service de l'alcool permet de diminuer les taux globaux d'accidents de la route causés par l'alcool, car beaucoup de personnes dont le taux d'alcoolémie est supérieur à la limite légale prennent le volant alors qu'ils sortent d'un bar.

Toutes les personnes qui servent de l'alcool devraient donc être tenues de réussir un programme obligatoire, enseigné par des instructeurs dûment qualifiés et dont l'efficacité a été prouvée. Les programmes éducatifs ont un rôle important à jouer dans la lutte contre l'alcool au volant. Ceux-ci constituent un moyen complémentaire pour réduire l'incidence de la conduite avec les capacités affaiblies.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de rendre obligatoire la formation destinée aux propriétaires et aux serveurs d'établissements licenciés.

Recommandation 9 : Sanctions

Accroître la sévérité des sanctions liées à la conduite avec les capacités affaiblies

En prévention, l'importance de la promptitude de la sanction, de sévérité modérée, est largement établie. L'introduction de la suspension immédiate du permis pour 15 jours d'abord, puis pour 30 jours, visait précisément cette fin. Toutefois, le degré de sévérité de cette sanction peut être réévalué pour en accroître l'effet dissuasif.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de faire passer de 30 à 90 jours la suspension immédiate du permis de conduire dans le cas d'une première infraction pour conduite avec les capacités affaiblies au-dessus de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang, ou pour refus de fournir un échantillon d'haleine. À l'exception du Québec, du Nunavut et du Nouveau-Brunswick, toutes les provinces et territoires canadiens disposent d'une suspension immédiate de 90 jours pour une première infraction. Cette suspension de nature administrative serait prévue au Code de la sécurité routière avec un mécanisme de révision.

La Table recommande également d'introduire des sanctions spécifiques pour les conducteurs qui sont interceptés en ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 160 mg d'alcool par 100 ml de sang. Une telle alcoolémie au volant est généralement révélatrice de problèmes sérieux. Identifiés comme un noyau dur, ces conducteurs, même lorsqu'ils sont pris pour la première fois, en sont rarement à leur première occasion de conduite sous les effets de l'alcool, mais plutôt à leur première arrestation. L'objectif de cette mesure est de prévenir la récidive puisqu'il est établi que les personnes qui conduisent en présentant des taux d'alcoolémie élevés sont plus à risque de récidive.

Recommandation 10 : Technologie

Demander à Transports Canada d'étudier la possibilité d'inscrire l'antidémarrreur éthylométrique dans les normes de sécurité pour la construction des véhicules routiers vendus au Canada

Le Québec dispose présentement d'un programme d'antidémarrreur éthylométrique pour les personnes qui commettent une première infraction en matière d'alcool au volant et pour les récidivistes. Ce programme permet au contrevenant d'utiliser, sous certaines conditions, un véhicule muni d'un dispositif détecteur d'alcool.

L'efficacité du dispositif détecteur d'alcool est maintenant bien reconnue puisque la recherche montre une baisse de la récidive de l'ordre de 45 à 90 % lorsque le dispositif est en place.

Au cours des prochaines années, on assistera au développement de technologies encore plus sophistiquées comme la mesure de l'alcoolémie par méthode transdermique, ce qui permet d'envisager, à moyen et à long termes, l'introduction d'un antidémarrreur éthylométrique comme équipement standard dans tous les véhicules. Ces technologies agiront comme une mesure passive de sécurité routière au même titre que la ceinture de sécurité et le coussin gonflable. Compte tenu des délais que peut prendre l'introduction de ces nouveaux dispositifs et des besoins en matière de recherche, cette préoccupation devait être inscrite à l'ordre du jour dès maintenant.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de demander à Transports Canada d'étudier la possibilité d'inscrire l'antidémarrreur éthylométrique dans les normes de sécurité pour la construction des véhicules routiers vendus au Canada.



CELLULAIRE AU VOLANT

Le téléphone cellulaire est de plus en plus répandu au Québec et son utilisation au volant tend aussi à augmenter. En 2005, au cours d'un sondage réalisé par la Société de l'assurance automobile du Québec, 58 % des personnes qui possèdent un cellulaire ont admis l'avoir utilisé tout en conduisant.

La recherche montre que l'utilisation du téléphone cellulaire au volant est une source importante de distractions cognitives et visuelles qui augmente le risque d'être impliqué dans un accident de la route. L'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant affecte les habitudes et la performance de conduite, et ce, de quatre façons :

- en augmentant le temps de réaction au freinage dans une situation critique ou au moment de l'apparition d'un stimulus visuel;
- en augmentant le temps d'adaptation afin de maintenir une distance inter-véhiculaire sécuritaire;
- en diminuant la détection des stimuli internes et externes au véhicule;
- en réduisant le champ visuel.

Une étude réalisée au Québec¹⁴ a mis en évidence que l'utilisateur d'un téléphone cellulaire a 38 % plus de risques d'avoir un accident que le non-utilisateur et que le risque augmente avec la fréquence d'utilisation, soit jusqu'à deux fois pour les grands utilisateurs.

De plus, les utilisateurs du téléphone cellulaire ont un risque une fois et demie plus élevé de commettre des infractions au Code de la sécurité routière que les non-utilisateurs, ce risque pouvant être jusqu'à deux fois plus élevé chez les très grands utilisateurs¹⁵.

Le téléphone cellulaire comportant un dispositif mains libres ne représente pas une solution plus sécuritaire puisque la charge mentale n'est pas liée au type de dispositif utilisé. Le téléphone cellulaire est une source de distractions davantage cognitives que biomécaniques.

Quelque 50 pays ou États ont introduit une législation interdisant l'utilisation du téléphone cellulaire au volant touchant le combiné uniquement. Très peu de pays interdisent à la fois le combiné et le dispositif mains libres. Aux États-Unis cependant, il existe des interdictions complètes dans quelque 17 États pour certains sous-groupes, soit pour les conducteurs d'autobus scolaire et/ou pour les nouveaux conducteurs.

Il faut mentionner que les études sur le risque lié au téléphone mains libres sont récentes et que la plupart des législations étrangères sont antérieures à celles-ci. La Suède envisage maintenant l'interdiction totale de l'usage du téléphone cellulaire au volant. Au Canada, Terre-Neuve-et-Labrador est la seule province à avoir adopté une législation (1er avril 2003) interdisant l'utilisation du combiné, celle-ci prévoit une amende variant de 45 \$ à 180 \$ assortie de 4 points d'inaptitude.

Au Québec, le Bureau du coroner a recommandé à plusieurs reprises d'inclure au Code de la sécurité

routière une disposition visant à interdire l'utilisation d'un téléphone cellulaire par le conducteur d'un véhicule en mouvement. En 2006, la Commission des transports et de l'environnement recommandait d'apporter des modifications législatives afin de permettre uniquement l'utilisation de cellulaires de type mains libres durant la conduite automobile, et ce, pour tout type de véhicule.

Toutefois, les évidences scientifiques sur le téléphone mains libres ont amené l'INSPQ à émettre en 2007 un avis de santé publique recommandant l'interdiction complète du téléphone cellulaire au volant¹⁶. Selon les auteurs de l'avis, permettre uniquement l'utilisation de cellulaires de type mains libres pourrait avoir un effet pervers puisque cela pourrait donner un faux sentiment de sécurité aux utilisateurs. En outre, les auteurs soulignent que la mauvaise qualité des dispositifs mains libres amplifie la distraction.

Bien que l'utilisation du cellulaire en conduisant soit en hausse, les Québécois se disent préoccupés par cette situation. Selon un sondage réalisé par l'INSPQ en 2006, 93 % des Québécois croient que l'utilisation du cellulaire au volant devrait être réglementée et 49 % d'entre eux pensent que son usage (combiné et mains libres) devrait être totalement interdit.

Recommandation 11 : Contrôle

Favoriser l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du cellulaire au volant

L'ensemble des études présentées à la Table montre que le cellulaire au volant constitue un surrisque pour tous les conducteurs, que ce surrisque existe autant pour le système mains libres que pour le combiné, c'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière est favorable à l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du téléphone cellulaire au volant. La mise en place de cette législation suivrait la même séquence stratégique que celle qui a été utilisée pour accroître le taux du port de la ceinture de sécurité soit : sensibilisation-législation-contrôle.

À cet égard, la Table est disposée à collaborer avec le gouvernement du Québec dans le but d'élaborer une démarche qui permettrait de préciser les paramètres et la portée d'une telle législation. D'une part, celle-ci comporte certains problèmes d'application, en particulier lorsqu'il s'agit de contrôler l'utilisation du système mains libres. D'autre part, il y a lieu de trouver des accommodements et des mécanismes de transition pour l'industrie du transport et celle du taxi pour lesquelles le cellulaire est un outil de travail.

Par ailleurs, puisque les informations sur les accidents attribuables au téléphone cellulaire ne sont pas disponibles au Québec présentement, la Table recommande dans l'immédiat que le rapport d'accident soit modifié en conséquence pour recueillir l'information recherchée.

CEINTURE DE SÉCURITÉ

L'utilisation de la ceinture de sécurité est l'un des moyens les plus efficaces pour prévenir les traumatismes lorsque survient un accident d'automobile. Les nombreuses campagnes de sensibilisation combinées à l'introduction, en 1976, d'une disposition rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité pour tous les passagers avant ont permis au Québec de se hisser parmi les chefs de file en ce qui a trait à son utilisation. Ainsi, le Québec a été le premier endroit en Amérique du Nord où l'on a atteint un taux de port de la ceinture de 90 % sur la banquette avant, taux qui se situait à 94,9 % chez les conducteurs en 1999.

Aujourd'hui, le Québec est en net recul. Transports Canada réalise annuellement une enquête sur le port de la ceinture de sécurité au Canada. En 2002-2003, le Québec maintenait toujours sa position avec un taux de port de la ceinture de sécurité de 93,3 % pour les passagers de la banquette avant de véhicules légers, en milieu urbain et rural. Toutefois, en 2005-2006, il a chuté au cinquième rang avec un taux de port de 91,1 % pour l'ensemble des occupants de véhicules légers. De plus, une enquête réalisée en 2006 par la Société de l'assurance automobile montre que la situation est encore pire lorsqu'il s'agit de la conduite de nuit puisque seulement 87,6 % des conducteurs et 84,6 % des passagers portaient alors leur ceinture de sécurité la nuit.

Des données montrent que dans les accidents mortels des cinq dernières années, en moyenne 33 % des conducteurs de véhicules de promenade n'étaient pas attachés. Les jeunes sont ici surreprésentés puisque chez les conducteurs décédés âgés de 16 à 24 ans, 45 % n'avaient pas bouclé leur ceinture en 2006. Chaque année, environ 130 personnes (conducteurs et passagers) meurent alors qu'elles ne portaient pas la ceinture au moment de l'accident et environ 360 personnes subissent des blessures graves dans les mêmes conditions.

Recommandation 12 :

Port de la ceinture de sécurité

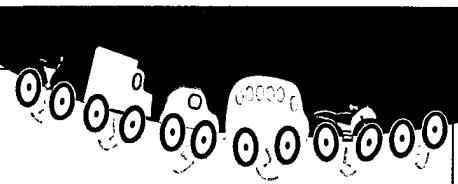
Accroître la sensibilisation et les contrôles policiers pour faire augmenter le taux de port de la ceinture de sécurité

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande que des efforts soient consentis pour accroître la sensibilisation et les contrôles policiers relativement au port de la ceinture de sécurité dans le cadre d'opérations intensives et régulières appuyées par des activités de promotion. La Table considère que la législation actuelle est suffisante. Trois points d'inaptitude sont prévus pour tous les contrevenants qui omettent de s'attacher à l'arrière comme à l'avant et l'amende minimale est de 80 \$.

De nombreuses évaluations ont montré que la combinaison « promotion et contrôle » permet de modifier de façon importante les comportements. Ce constat est d'ailleurs à l'origine des programmes d'application sélective (PAS) que la Société de l'assurance automobile du Québec a implantés avec succès pour le port de la ceinture de sécurité, en collaboration avec les organisations policières.

L'utilisation de la ceinture de sécurité demeure une protection passive des plus efficaces qui réduit de moitié le risque d'être tué ou blessé gravement dans un accident. On estime ainsi que si tous les occupants d'un véhicule bouclaient leur ceinture de sécurité, on pourrait annuellement éviter 65 décès et 180 blessés graves. On reconnaît aussi que l'usage combiné de la ceinture et du coussin gonflable diminue de 75 % les blessures majeures à la tête.

Enfin, une étude réalisée au Québec révèle que de 1979 à 1999, chaque augmentation du taux de port de la ceinture de sécurité de 1 % a été associée à une diminution moyenne de 8,5 décès annuellement¹⁷.



USAGERS VULNÉRABLES

On entend par usagers vulnérables les personnes qui sont plus à risque de décéder ou d'être blessées gravement sur le réseau routier en raison de l'absence de protection. Il s'agit principalement des piétons et des cyclistes. Pour des considérations particulières propres au fonctionnement de la Table québécoise de la sécurité routière, cette catégorie comprend les nouveaux conducteurs caractérisés par leur manque d'expérience et portés à prendre plus de risques sur la route. Enfin, pour les mêmes raisons, en font aussi partie les conducteurs âgés qui peuvent être affectés par une baisse de la capacité de conduire et les personnes à mobilité réduite qui utilisent une aide à la mobilité motorisée dans leurs déplacements. Des mesures concernant les conducteurs âgés et les personnes à mobilité réduite seront proposées dans un rapport ultérieur puisqu'elles doivent faire l'objet d'autres analyses et discussions.

Piétons

Après les occupants d'automobiles et de camions légers, les piétons occupent le deuxième rang pour le nombre de victimes décédées. Au Québec, de 2002 à 2006, les piétons représentaient 12 % de tous les décès, 12 % des blessés graves et 7 % des blessés légers. Bien que le nombre de décès et de blessés graves chez les piétons ait diminué de façon appréciable au cours des 15 dernières années, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui encore la proportion de piétons victimes d'accidents reste importante dans le bilan routier.

Assurer la sécurité des piétons est une préoccupation, particulièrement en milieu urbain, puisque que c'est là

que l'on trouve le plus grand nombre de victimes même si la proportion des décès parmi les piétons blessés est plus grande en milieu rural. Cette situation est liée au fait que les véhicules circulent à une vitesse plus élevée à l'extérieur des agglomérations. Ainsi, par exemple, si la vitesse d'impact est de 40 km/h, la probabilité de décès d'un piéton est de 30 % ; cette probabilité grimpe à 90 % si la vitesse d'impact est de 60 km/h (voir graphique 5).

Au Québec, les jeunes et les personnes âgées sont le plus à risque d'être victimes d'un accident de la route comme piéton. Le tableau 4 donne le taux de victimes par 100 000 habitants selon le groupe d'âge. Dans l'ensemble des dommages corporels (blessures mortelles, graves et légères), les groupes d'âge de 5 à 24 ans et de 65 ans et plus ont les taux de victimes les plus élevés. Les enfants sont plus vulnérables parce que leur croissance physique et cognitive n'est pas complètement terminée alors que les personnes âgées le sont en raison de leur fragilité physique.

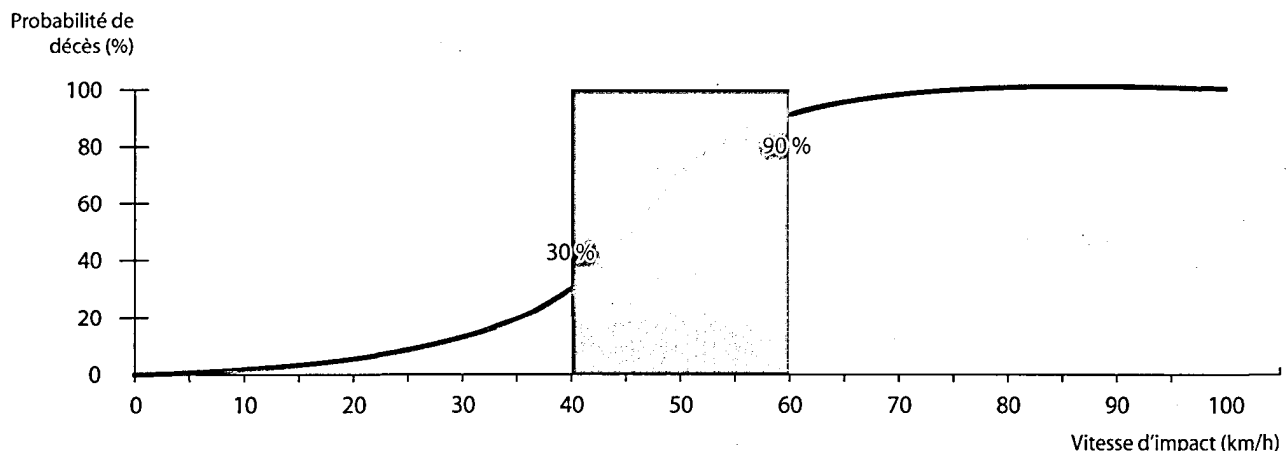
Tableau 4

Taux de victimes chez les piétons par 100 000 habitants selon la gravité des blessures et le groupe d'âge (2002-2006)

Groupes d'âge	Gravité des dommages corporels	
	Blessures mortelles + graves	Blessures légères
De 0 à 4 ans	2,6	13,8
De 5 à 14 ans	7,7	49,5
De 15 à 24 ans	9,2	65,6
De 25 à 34 ans	5,9	35,5
De 35 à 44 ans	5,2	29,9
De 45 à 54 ans	5,9	30,7
De 55 à 64 ans	7,0	33,3
De 65 à 74 ans	8,9	38,1
75 ans ou plus	12,9	45,1
Total	7,1	39,7

Graphique 5

Probabilité de décès des piétons, selon la vitesse d'impact



Source : ASHTON, S. J. (1981), *Pedestrian Injuries : The Influence of Vehicle Design* dans H. C. Foot et autres (éd.), *Road Safety Research and Practice*, Praeger.

Cyclistes

Le Québec compte 3,6 millions de cyclistes, dont un million de jeunes cyclistes âgés de 6 à 17 ans¹⁸. En plus de tous les avantages de mobilité que le vélo peut procurer, son utilisation permet de maintenir un niveau d'activité physique dont les bienfaits pour la santé sont démontrés.

Depuis une dizaine d'années, de nombreuses municipalités ont profité de l'expansion de la Route verte pour amorcer un virage en faveur de la promotion des transports actifs et adopter de nouvelles pratiques dans l'aménagement d'infrastructures cyclables. Le réseau de voies cyclables québécois s'étend aujourd'hui sur plus de 6 750 kilomètres, dont 4 000 pour la Route verte. Le déploiement du réseau cyclable au Québec contribue à améliorer le bilan routier des cyclistes. De 1992-1996 à 2002-2006, le nombre moyen de victimes cyclistes a baissé de 25 %. De 2002 à 2006, les cyclistes représentaient 3 % de tous les décès de la route, 5 % des blessés graves et 5 % des blessés légers.

Les collisions impliquant une bicyclette et un véhicule automobile sont à la source de la majorité des décès chez les cyclistes, soit plus de 80 %. Ce type d'accident est aussi responsable de 20 à 25 % des hospitalisations chez cette catégorie d'usagers¹⁹. La situation est préoccupante en particulier pour les jeunes âgés de 6 à 17 ans qui sont surreprésentés parmi les victimes cyclistes. En 2005, ce groupe d'âge représentait environ 28 % de l'ensemble des cyclistes québécois, mais 37 % des cyclistes victimes d'accidents.

Il y a lieu de souligner également que les blessures à la tête sont la cause d'environ 60 % des décès chez les cyclistes victimes d'accidents. Ce type de traumatisme est aussi à l'origine de 30 % des hospitalisations²⁰. Or, en 2006, seulement 37 % des cyclistes portaient un casque protecteur, et ce, malgré les nombreuses campagnes de sensibilisation menées au cours des années pour en promouvoir l'usage²¹.

Recommandation 13 : Piétons et cyclistes

Accroître les mesures visant à assurer une place prépondérante aux piétons et aux cyclistes dans un nouveau partage de la route

En raison de l'augmentation du parc automobile et de la diversité dans les catégories d'usagers qui circulent sur le réseau routier, il y a lieu de revoir le partage de la route, particulièrement pour les usagers vulnérables.

Ces derniers se déplacent généralement dans un environnement routier principalement aménagé pour la circulation automobile, qui peut favoriser l'adoption de

comportements plus à risque d'accidents. Cette recommandation interpelle donc les gestionnaires de réseaux routiers qui doivent avoir la préoccupation d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables dans leurs projets d'aménagement et de réfection du réseau routier. Dans la gestion de la demande en transport et de l'aménagement du territoire, des pratiques doivent être mises en application par les administrateurs municipaux afin de créer des milieux propices à la marche, au cyclisme et au transport collectif.

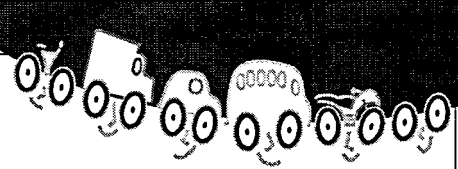
Après des années de développement urbain et d'aménagement du territoire axées sur l'automobile en grande partie, on peut s'attendre à ce que la mise en place d'aménagements favorisant la circulation sécuritaire des piétons et des cyclistes provoque des résistances. En effet, ce type d'aménagement a souvent pour objectif de diminuer la vitesse moyenne de circulation automobile, ce qui peut être perçu comme un irritant par les usagers de la route qui se déplacent avec un véhicule moteur.

La recommandation de la Table n'amène pas de modifications substantielles au Code de la sécurité routière. Les règles de circulation inscrites sont rédigées de manière à protéger les plus vulnérables des usagers de la route en leur accordant la priorité de passage selon une séquence déterminée, particulièrement aux intersections. La difficulté se situe davantage sur le plan du respect de celles-ci par les piétons et les automobilistes ainsi qu'en ce qui a trait à la complexité de leur application par les policiers.

Dans le milieu policier, on admet que les interventions coercitives auprès des piétons et des cyclistes s'inscrivent rarement au rang des activités quotidiennes des patrouilleurs. Les policiers expliquent la situation par la difficulté de faire respecter les règles de circulation dans un contexte où il n'y a pas de consensus social sur une plus grande priorité à accorder aux piétons et aux cyclistes.

L'établissement d'un consensus faciliterait grandement le travail des policiers qui ont à appliquer les règles du Code de la sécurité routière qui concernent ces usagers. Depuis 2005, le Service de police de la Ville de Montréal coordonne un comité de travail dont le mandat est de dresser un état des lieux, de faire une analyse et de proposer des mesures pour améliorer le bilan routier des piétons. Ces travaux devraient permettre de rendre plus concrète la recommandation de la Table.

La stratégie d'intervention doit aussi inclure des actions de sensibilisation visant à améliorer le comportement des piétons et des cyclistes et celui des conducteurs de véhicules motorisés à leur égard.



En ce qui concerne les cyclistes, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec sont à réviser la Politique sur le vélo adoptée en 1995. L'actualisation de cette politique devrait rendre encore plus efficaces les actions sur la pratique du vélo d'autant plus que le contexte est favorable à l'utilisation des modes de transport actifs pour l'acquisition de saines habitudes de vie, la réduction des gaz à effets de serre et le développement économique, touristique et durable des régions.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande d'accroître les mesures visant à assurer une place prépondérante aux piétons et aux cyclistes dans un nouveau partage de la route.

Nouveaux conducteurs

Les nouveaux conducteurs sont constitués à près de 80 % de jeunes âgés de 16 à 24 ans. En 2006, ce groupe d'âge représentait 10 % de tous les titulaires de permis de conduire, mais constituait 24 % des conducteurs impliqués dans les accidents avec dommages corporels. Il y a 10 ans, la surreprésentation des jeunes dans le bilan routier conduisait à une révision majeure de l'accès au permis de conduire. En 1997, le Québec s'est donc mis au diapason des provinces et des États américains les plus avant-gardistes en introduisant dans le Code de la sécurité routière de nouvelles règles d'accès graduel à la conduite.

Ce système comporte deux étapes, soit la détention d'un permis d'apprenti conducteur d'une durée de 12 mois, ou de 8 mois si l'apprenti a réussi un cours de conduite dans une école reconnue, et la détention d'un permis probatoire d'une durée maximale de deux ans (voir tableau 5). Le titulaire d'un permis d'apprenti doit être accompagné toutes les fois qu'il prend le volant. De plus, pour toute la durée du permis d'apprenti et du permis probatoire, le titulaire est soumis à la règle du « zéro alcool » et à une limite de 4 points d'inaptitude.

Ce concept qui met l'accent sur un meilleur encadrement du nouveau conducteur a porté des fruits puisque dans les deux années suivant son implantation le nombre de morts et de blessés parmi les jeunes soumis à ces mesures a diminué, soit une baisse de 4,9 % des décès et de 14,4 % du nombre de blessés²². En dépit de ces résultats, les jeunes demeurent toujours surreprésentés dans les infractions et les accidents.

INFRACTIONS ET ACCIDENTS DES TITULAIRES DE PERMIS DE 16 À 24 ANS

Taux d'infractions

Les 16 à 24 ans ont un taux d'infractions par 1 000 titulaires de permis plus élevé que l'ensemble des conducteurs :

Toutes infractions confondues	→	2 fois plus élevé (20 % des infractions)
Infraction pour grand excès de vitesse (> 45 km/h)	→	4 fois plus élevé (36 % de ces infractions)
Infraction au Code criminel	→	2 fois plus élevé
Sanction pour 15 points d'inaptitude (20 à 24 ans)	→	4 fois plus élevé (33 %)

Taux d'accidents

Les 16 à 24 ans ont un taux d'accidents avec dommages corporels par 1 000 titulaires de permis plus élevé que l'ensemble des conducteurs :

Accident avec dommages corporels		
• 16 à 19 ans	→	3 fois plus élevé
• 20 à 24 ans	→	Près de 2 fois plus élevé

Source : SAAQ (2006)

Parmi les comportements à risque des jeunes, on observe qu'ils conduisent souvent à des vitesses élevées, ce qui se traduit par des pertes de contrôle de leur véhicule et des sorties de route. Selon les rapports d'accidents, la vitesse est l'une des deux principales causes d'accident pour 47 % des conducteurs de 16 à 24 ans impliqués dans un accident mortel. En comparaison, cette proportion est de 30 % pour les conducteurs de 25 ans ou plus.

En outre, l'usage d'alcool au volant demeure encore un facteur d'accident important dans ce groupe d'âge. De 2001 à 2005, 43 % des conducteurs décédés âgés de 16 à 24 ans avaient de l'alcool dans le sang. Pour un taux d'alcoolémie semblable, les jeunes conducteurs présentent un risque relatif d'accident mortel beaucoup plus élevé que les conducteurs plus âgés. Cette augmentation du risque se produit non seulement à des taux d'alcoolémie élevés, soit plus de 80 mg d'alcool par 100 ml de sang, mais aussi à des taux beaucoup plus bas, tels que de 10 à 49 mg d'alcool par 100 ml de sang. Les jeunes conducteurs qui sont les plus touchés par l'alcool sont âgés de 16 à 19 ans²³.

Recommandation 14 : Accès à la conduite

Renforcer les règles d'accès graduel à la conduite en préservant la mobilité des nouveaux conducteurs, mais en étant plus sévères à l'égard des conducteurs fautifs

La Table québécoise de la sécurité routière considère que les jeunes sont encore beaucoup trop impliqués dans les accidents de la route. C'est pourquoi elle recommande de renforcer les règles d'accès graduel à la conduite par les mesures suivantes :

- ☐ allonger les délais de reprise aux examens théoriques et pratiques;
- ☐ étendre le permis probatoire aux 25 ans et plus;
- ☐ introduire une phase intermédiaire après le permis probatoire pour les moins de 25 ans;

- ☐ n'accorder aucune réduction de la période d'apprentissage à la personne qui a suivi un cours de conduite;
- ☐ introduire le zéro alcool pour l'accompagnateur de l'apprenti conducteur;
- ☐ augmenter la durée de la suspension du permis d'apprenti ou du permis probatoire, dans les cas de récidive.

Le tableau 5 présente le nouveau modèle par rapport au modèle actuel. Les changements proposés sont indiqués en caractère gras.

Tableau 5
Accès graduel à la conduite (Permis de classe 5)

Modèle actuel	Modèle proposé par la TQSR
Examen théorique	
Délai de reprise de 7 jours si échec	Délai de reprise de 28 jours si échec
Permis d'apprenti conducteur	
• Conduite avec accompagnateur détenteur d'un permis de conduire depuis 2 ans • Durée du permis : 12 mois ou 8 mois si cours de conduite • 4 points d'inaptitude • Zéro alcool	• Conduite avec accompagnateur détenteur d'un permis de conduire depuis 2 ans et assujetti au zéro alcool • Durée du permis : 12 mois ferme • 4 points d'inaptitude • Zéro alcool
Examen pratique	
Délai de reprise de 21 jours si échec	Délai de reprise de 28 jours si échec
Permis probatoire	
• Durée du permis : 24 mois ou jusqu'à 25 ans • 4 points d'inaptitude • Zéro alcool	• Durée du permis : 24 mois ferme • 4 points d'inaptitude • Zéro alcool
Permis de conduire de classe 5	
• 15 points d'inaptitude • < 80 mg d'alcool par 100 ml de sang*	Jusqu'à 23 ans • 8 points d'inaptitude • Zéro alcool De 23 à 25 ans • 12 points d'inaptitude • Zéro alcool À 25 ans • 15 points d'inaptitude • < 80 mg d'alcool par 100 ml de sang*

* Assujetti aux dispositions du Code criminel en matière de conduite avec les capacités affaiblies.



ENVIRONNEMENT ROUTIER

Plusieurs caractéristiques de l'environnement routier ont une influence directe sur le risque qu'ont les usagers de la route d'être impliqués dans un accident. Ainsi, les taux d'accidents sur autoroute sont en moyenne plus de deux fois plus faibles que ceux observés sur les routes secondaires, ce qui s'explique principalement par des différences importantes en matière de conception routière et d'exploitation de ces infrastructures. De façon semblable, les concentrations d'accidents sont beaucoup plus élevées aux intersections qu'ailleurs sur le réseau, étant donné la forte densité de conflits de circulation aux points où des routes se croisent. Les responsables de réseaux routiers ne peuvent évidemment éliminer toutes les routes secondaires et toutes les intersections, mais ils doivent cependant s'assurer que les caractéristiques des routes contribuent à réduire au minimum les risques d'erreurs de conduite ainsi que leurs conséquences. On parle dans ce dernier cas de « route qui pardonne ».

Une mise en garde s'impose : le principe de la route qui pardonne ne déresponsabilise en rien les conducteurs et ne vise pas à cautionner les comportements à risque en cause dans une majorité d'accidents. Même la route la plus sécuritaire ne peut éliminer le surrisque associé à la conduite avec des capacités affaiblies ou le choix d'une vitesse excessive.

Ce principe signifie que même les conducteurs responsables peuvent à l'occasion commettre des erreurs de conduite ou avoir des moments de distraction : par exemple, le conducteur inexpérimenté effectue un surbraquage en entrée de courbe, ou encore le véhicule immobilisé dans l'attente d'un virage à gauche est percuté par celui qui le suivait. Ce sont ces types d'erreurs que les réseaux routiers peuvent être en mesure de pardonner (dans le premier cas, il pourrait s'agir d'asphalter les accotements ou de renforcer la signalisation; dans le deuxième cas, il pourrait s'agir d'aménager une voie distincte pour les usagers tournant à gauche).

La Table considère cependant important que les priorités d'interventions de sécurité soient établies en fonction de l'efficacité relative de chaque mesure.

La Table juge qu'il faut agir en priorité à des endroits bien circonscrits du réseau où il y a des concentrations anormalement élevées d'accidents. Il s'agit en effet d'une des interventions les plus rentables en ce qui a trait à la réduction d'accidents pour un investissement donné. Il importe de s'attaquer également au problème de l'absence du respect des feux rouges aux intersections.

En outre, le traitement des abords de route est important puisque les accidents résultant d'une sortie de route sont responsables de plus de 30 % de tous les décès de la route au Québec.

La Table se montre aussi préoccupée par l'état de certaines composantes de la route qui ont pour fonction première de simplifier la tâche des conducteurs et de rendre les déplacements plus sécuritaires. C'est notamment le cas lorsque le marquage est effacé ou qu'une signalisation trop usée ne parvient plus à réfléchir adéquatement les phares des véhicules. De façon semblable, la présence d'ornières sur le réseau routier est aussi préoccupante, étant donné les risques de perte de contrôle qui y sont associés, particulièrement sur chaussée mouillée. Des efforts accrus sont requis pour assurer le maintien en bon état des équipements et autres éléments de sécurité du réseau routier.

De plus, la Table est d'avis que la réalisation d'audits de sécurité routière devrait être intégrée de façon plus systématique à l'élaboration de projets routiers. La vérification des plans de conception d'une future route, par une équipe multidisciplinaire d'experts, permet d'éviter l'ajout sur le réseau de nouveaux problèmes de sécurité qui alourdiraient le bilan routier et exigeraient dans l'avenir des travaux correctifs souvent coûteux. Les bénéfices de sécurité associés à la mise en œuvre de cette mesure sont reconnus.

La Table note finalement que des municipalités ont exprimé le souhait que les limites de vitesse en milieu urbain fassent l'objet d'une révision. Cette possibilité n'ayant pu être analysée en profondeur, la Table propose la création d'un groupe de travail sur cette question.

Recommandation 15 : Sites à concentration d'accidents

Procéder à l'identification et à la correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents

L'examen de la répartition des accidents sur le réseau routier permet d'identifier des sites bien circonscrits où ces événements se produisent à des fréquences anormalement élevées. Il peut s'agir de courbes raides, de pentes abruptes, de bretelles d'autoroutes, mais il s'agit le plus souvent d'intersections.

Des réductions d'accidents importantes découlent d'un traitement efficace de ces sites; on estime en effet que la réduction moyenne d'accidents y est de 33 % et que la rentabilité minimale est de 200 % dès la première année²⁴. Ce qui explique que l'identification et la correction de ces sites sont des éléments centraux des programmes de sécurité d'une administration routière, surtout au cours des premières années d'application d'un tel programme. À mesure que ces endroits seront corrigés, les types d'interventions de sécurité évolueront : il pourra s'agir d'améliorer les caractéristiques des abords de route pour réduire la gravité des sorties de route, de procéder à des aménagements accroissant la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes, etc.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande que l'identification et la correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents devraient être des priorités des responsables de réseaux routiers.

Intersections

Près de 45 % de tous les accidents avec dommages corporels se produisent aux intersections et cette proportion grimpe à près de 60 % en milieu urbain. Pourtant, ces sites n'occupent dans leur ensemble qu'une faible superficie du réseau.

Les problématiques de sécurité aux intersections sont souvent liées à l'importance et à la nature des conflits de circulation qui s'y produisent. Pour être en mesure de préciser les besoins d'interventions à une intersection donnée, il faut donc y réaliser au préalable des analyses de sécurité détaillées, qui tiennent compte à la fois de l'historique d'accidents et des conditions de circulation. À un endroit donné, la solution appropriée pourra consister en l'ajout d'une phase exclusive à un feu de circulation pour sécuriser les traverses des piétons, alors qu'ailleurs il s'agira plutôt d'accroître les distances de visibilité disponibles ou de réduire des délais excessifs qui engendrent des comportements à risque.

Il est donc nécessaire de considérer chaque intersection problématique de façon individuelle, ce qui nécessite des efforts d'analyse importants. À cet égard, la Table note que plusieurs outils d'aide à l'analyse ont déjà été mis au point par le ministère des Transports du Québec ainsi que par certaines grandes villes. Il serait souhaitable que ces outils soient mis à la disposition d'un nombre élargi de responsables de réseaux en milieu municipal, comme recommandé par le sous-groupe de partenariat avec le milieu municipal.

Malgré ce besoin d'analyse fine pour solutionner les problèmes de sécurité aux intersections, la Table considère que, de façon générale, une attention particulière doit être apportée au réglage des feux de circulation, à l'implantation de mesures de modération de la circulation et aux possibilités d'aménagement de carrefours giratoires.

□ Minutage, phasage et coordination des feux de circulation

Le minutage et le phasage des feux de circulation devraient être révisés sur une base régulière, de façon à ce qu'ils demeurent adaptés aux conditions de circulation qui peuvent évoluer très rapidement. Les feux de circulation rapprochés devraient de plus être adéquatement coordonnés, dans le but de réguler les vitesses à un niveau sécuritaire et de réduire les écarts de vitesse entre les usagers. Il s'agit ici de mesures relativement peu coûteuses, qui sont non seulement favorables à la sécurité, mais aussi à l'environnement en contribuant à la réduction des émissions polluantes. Une révision des caractéristiques opérationnelles des feux de circulation devrait être effectuée au maximum tous les cinq ans.

□ Mesures d'apaisement de la circulation

Les mesures d'apaisement de la circulation consistent en un ensemble d'aménagements géométriques et de signalisation, dont l'objectif premier est de réduire les vitesses et les volumes de circulation, particulièrement aux endroits où les usagers plus vulnérables aux blessures (piétons, cyclistes et autres) ont préséance sur la fonction de mobilité des usagers motorisés. Aux intersections, il peut s'agir d'avancées de trottoirs qui réduisent les distances de traverses des piétons tout en les rendant plus visibles, de surfaces de roulement surélevées permettant d'accentuer la présence de l'intersection, ou encore de choix de matériaux de surface ayant une texture distincte. En plus des effets positifs sur la sécurité, ces mesures contribuent aussi à l'amélioration de la qualité de vie des usagers de la route.

□ Carrefours giratoires

Très répandus dans certains pays d'Europe, les carrefours giratoires sont reconnus pour leur efficacité à réduire de façon significative la gravité des collisions. Leur géométrie engendre en effet des réductions importantes des vitesses pratiquées tout en permettant d'éviter des collisions à angle. C'est la combinaison de ces deux facteurs qui explique les diminutions de traumatismes qui sont souvent supérieures à 25 % après l'aménagement d'un carrefour giratoire²⁵. L'implantation de cette mesure accuse au Québec un certain retard en raison de mauvaises expériences passées avec des ronds-points surdimensionnés qui avaient peu en commun avec les giratoires modernes. La construction récente de plus de 50 carrefours giratoires sur le réseau routier a cependant permis d'en confirmer l'efficacité et il apparaît maintenant souhaitable de considérer à sa juste valeur l'opportunité d'implanter ce type d'aménagement en remplacement de certaines intersections hasardeuses. Les concepteurs de ce type de carrefours doivent s'assurer de bien prendre en compte la présence des cyclistes et des piétons dans leur choix d'aménagement.



Recommandation 16 : Caméras aux feux rouges

Mettre en place un projet pilote de caméras aux feux rouges qui tiendra compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et préoccupations émis par les membres de la TQSR

Les membres de la Table ont discuté de la possibilité d'installer des caméras à certaines intersections équipées de feux de circulation dans le but de réduire le problème de non respect des feux rouges. Les études existantes font état après l'installation de telles caméras d'une baisse marquée des infractions liées aux passages sur feu rouge et des collisions à angle, lesquelles infligent des blessures plus sérieuses²⁶. Toutefois, il y a une augmentation des collisions arrière en raison du freinage brusque par certains conducteurs. Les besoins d'interventions à une intersection donnée seront tributaires d'analyses de sécurité détaillées, qui tiennent compte à la fois de l'historique d'accidents et des conditions de circulation.

Cet outil, utilisé dans de nombreuses villes nord-américaines, pourrait contribuer à améliorer le bilan routier québécois. Son applicabilité, son efficacité et son acceptabilité méritent d'être évaluées au Québec.

Les caméras feux rouges doivent être utilisées en plus des méthodes traditionnelles de contrôle par les services policiers. Il est important de souligner que le but visé par les caméras feux rouges n'est pas de percevoir des amendes, mais de faire en sorte que les usagers de la route respectent davantage les feux de circulation. Il faut rappeler que l'efficacité de la dissuasion dépend de la perception du risque d'être intercepté.

Cependant, à l'instar du radar photo, certains membres de la TQSR ont fait part de préoccupations quant aux tâches administratives supplémentaires que cette mesure pourrait, le cas échéant, impliquer pour certaines personnes morales, notamment afin d'identifier le conducteur contrevenant. Les secteurs concernés sont notamment l'industrie du transport lourd, l'industrie du taxi et l'industrie de location de véhicules.

De plus, certaines préoccupations ont été mentionnées par la Sûreté du Québec et les corps policiers municipaux qui s'estiment particulièrement concernés par l'application éventuelle de ces mesures.

La TQSR recommande donc à la ministre des Transports de mettre en place un projet pilote sur les caméras aux feux rouges qui tiendra compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et préoccupations émis par les membres de la TQSR.

La Table recommande également qu'un groupe de travail, regroupant les intervenants concernés, soit préalablement créé à cet effet.

Le projet pilote devrait également tenir compte, entre autres, des grands paramètres suivants :

☐ Choix des sites

Les sites ciblés pour ce projet pilote devront être des endroits stratégiques, là où il existe de réels problèmes de sécurité routière aux intersections;

☐ Pré-signalisation de sites

Les sites visés devront être pré-signalés adéquatement, de sorte que les zones où il y aura des caméras aux feux rouges ne soient pas des pièges pour les usagers de la route;

☐ Sommes perçues en contraventions

Les sommes nettes perçues en contraventions par le biais des caméras aux feux rouges devront être réinvesties dans des mesures de sécurité routière;

☐ Plan de communication

Un plan de communication devra être élaboré afin de bien expliquer les enjeux liés aux caméras aux feux rouges, notamment sur son utilisation, sur sa pertinence et sur les bénéfices escomptés en matière d'amélioration de la surveillance et de la sécurité routière. De plus, l'emplacement des sites choisis devra faire l'objet d'une diffusion.

La TQSR sera tenue informée du déroulement du projet pilote et formulera ses recommandations à la suite de l'évaluation qui devra en être faite.

Recommandation 17 : Abords de route (milieu peu bâti)

Améliorer les caractéristiques des accotements et des abords de route (milieu peu bâti)

De façon générale, deux types d'interventions peuvent être mises en œuvre en milieu peu bâti pour réduire les conséquences des empiètements des véhicules sur l'accotement et éventuellement des sorties de route. Le premier consiste à s'assurer que les caractéristiques des accotements permettent aux conducteurs qui y empiètent de réintégrer sans problème leur voie de circulation et de poursuivre leur trajet. Il s'agit donc dans ce cas de réduire le nombre d'accidents. Le deuxième type d'intervention consiste à s'assurer que les caractéristiques des abords de route permettent de réduire au minimum la gravité des accidents lorsque le conducteur a été dans l'impossibilité de réintégrer sa voie de circulation. Les sorties de route alourdissent le bilan routier de manière importante, c'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande les actions suivantes :

- ☐ Asphalage des accotements (mesure de réduction d'accidents)

Les études effectuées sur le sujet montrent que l'asphalage des accotements permet de réduire les accidents d'environ 20 % à 30 % à ces endroits²⁷. Les principaux types d'accidents touchés par cette mesure sont les sorties de route et les collisions frontales. L'asphalage des accotements contribue aussi à conserver le réseau en bon état, en réduisant les problèmes d'érosion de la route attribuables à l'écoulement des eaux de surface.

- ☐ Implantation de bandes rugueuses (mesure de réduction d'accidents)

L'implantation de bandes rugueuses le long des accotements pavés est une intervention peu coûteuse dont l'efficacité est reconnue. Ces bandes informent le conducteur qu'il vient de quitter les voies de circulation, en produisant des vibrations sonores et inconfortables. Les réductions d'accidents associées à leur présence sont de l'ordre de 20 % du total des accidents²⁸. L'aménagement de bandes rugueuses sur le côté droit des accotements des autoroutes en milieu peu bâti est déjà bien avancé au Québec et devrait être complété. De façon semblable, des bandes rugueuses devraient aussi être implantées sur le côté gauche des autoroutes en milieu peu bâti puisque près de la moitié des sorties de route s'effectuent de ce côté.

L'implantation de bandes rugueuses devrait être envisagée hors autoroutes sur certaines autres routes isolées où le nombre de sorties de route est important. L'aménagement proposé devrait prendre en compte les besoins et la sécurité des cyclistes.

- ☐ Correction des objets fixes (mesure de réduction de la gravité des accidents)

La présence d'objets fixes et rigides en bordure des routes accroît la gravité des traumatismes subis lors de sorties de route. L'objectif premier devrait être d'éliminer les obstacles pouvant être atteints par des véhicules en perte de contrôle, mais il arrive qu'il soit impossible de les enlever ou de les déplacer (ex. : affleurement rocheux). Dans de tels cas, différentes mesures de mitigation peuvent être envisagées, dont l'installation de glissières de sécurité. Étant donné que le nombre d'objets fixes et rigides sur les abords de route est très élevé, des priorités d'interventions doivent être établies en tenant compte de plusieurs facteurs : la fréquence et la gravité des accidents impliquant des sorties de route, la distance de l'objet par rapport à la voie de circulation, la nature de l'objet, la présence d'une courbe horizontale, les débits de circulation, etc.

Recommandation 18 :

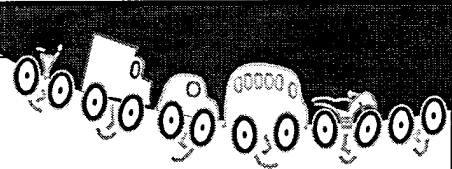
Conservation des infrastructures routières

Accentuer les actions visant à conserver en bon état les équipements et autres éléments de sécurité du réseau routier

Certains éléments de sécurité du réseau routier ne sont pas remplacés à un rythme adéquat pour leur permettre de remplir pleinement leur fonction. La Table considère qu'il faudrait mettre une plus grande emphase sur les actions visant à maintenir en bon état les éléments suivants, de façon à aider les conducteurs à effectuer leurs déplacements en sécurité.

- ☐ Marquage

La présence de marquage a un impact important sur la sécurité routière et le niveau de fatigue des conducteurs. On constate pourtant que le marquage est partiellement effacé sur certaines routes. Le problème est plus fréquent après la période hivernale et les conséquences de l'absence de marquage sont particulièrement importantes aux endroits où la tâche de conduite est plus difficile, comme dans les courbes, les zones de dépassement, les routes à voies multiples et les intersections complexes.



☐ Signalisation

La signalisation routière informe à l'avance les usagers de la route des directions à suivre et du comportement à adopter pour circuler en sécurité. Le maintien en bon état des panneaux de signalisation est donc essentiel, particulièrement pour les conducteurs peu familiers avec la route où ils circulent et notamment en conduite de nuit. Toutefois, l'usure de certains panneaux de signalisation ne leur permet plus de réfléchir adéquatement la lumière des phares et ils deviennent ainsi plus difficilement lisibles en conduite de nuit.

☐ Correction des ornières

La présence d'ornières sur la chaussée accroît les possibilités de perte de contrôle, particulièrement pour les motocyclistes. La situation est pire lorsque la surface est mouillée car l'accumulation d'eau dans les ornières peut occasionner de l'aquaplanage lorsque les vitesses pratiquées sont élevées.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande d'accentuer les actions visant à conserver en bon état les équipements et autres éléments de sécurité du réseau routier.

Recommandation 19 : Audits de sécurité routière

Réaliser des audits de sécurité routière lors de la conception de projets majeurs

Un audit de sécurité routière consiste en l'examen systématique d'un projet routier par un groupe d'experts multidisciplinaire et indépendant, afin d'identifier les composantes susceptibles d'accroître la fréquence et la gravité des accidents. Il devient ainsi possible d'améliorer les caractéristiques du projet avant les travaux d'implantation, évitant ainsi l'ajout sur le réseau routier de nouvelles situations accidentogènes qui devraient être corrigées dans l'avenir.

Bien qu'il s'agisse d'une mesure relativement récente, des audits sont déjà réalisés dans de nombreux pays dont l'Angleterre, l'Australie et la France. Plus près de nous, des audits sont aussi réalisés dans plusieurs États américains et certaines provinces canadiennes.

Les recherches effectuées sur le sujet montrent que la réalisation d'audits constitue une action très rentable puisque les bénéfices associés aux accidents évités sont largement supérieurs à leurs coûts de réalisation.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande que des audits de sécurité routière soient réalisés sur les projets majeurs qui ont pour conséquence de modifier des routes existantes ou d'implanter de nouveaux liens routiers.

PARTENARIAT AVEC LE MILIEU MUNICIPAL

Les municipalités jouent un rôle majeur en matière de sécurité routière. Le réseau municipal représente près de 80 % du réseau routier du Québec, l'autre 20 % étant sous la gestion du ministère des Transports. La répartition des accidents par gravité selon le réseau routier est présentée dans le tableau suivant :

Tableau 6

Répartition des accidents par gravité selon le réseau routier (2001-2006)

Réseau	Accidents				Total
	Mortels	Graves	Légers	DMS*	
Municipal	41 %	54 %	63 %	66 %	65 %
MTQ	59 %	46 %	37 %	34 %	35 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

* DMS : Dommages matériels seulement

Au total, 65 % de tous les accidents se produisent sur le réseau municipal. Malgré les efforts de prévention mis en avant par les municipalités au cours des dernières années, globalement sur le réseau routier municipal le bilan routier s'est détérioré. Devant un tel constat, de nouveaux moyens et de nouveaux outils doivent être mis à la disposition des gestionnaires du réseau municipal afin que ceux-ci contribuent de façon plus efficace à l'amélioration du bilan routier. Ces gestionnaires peuvent aussi, comme responsables des services de proximité, contribuer à influencer le comportement par la sensibilisation et l'éducation des citoyens. Finalement, en tant que partenaires de la sécurité publique, ils peuvent contribuer à l'amélioration du contrôle par une action ciblée des interventions policières.

Le gouvernement soutient déjà les municipalités par divers mécanismes, mais les travaux de la Table ont fait ressortir la nécessité d'accompagner davantage les municipalités dans ce mouvement, selon trois volets : technique, organisationnel et financier.

Recommandation 20 : Connaissances et outils

Partager avec les municipalités des connaissances et des outils d'intervention en sécurité routière

Les municipalités doivent agir dans leurs champs de compétence pour réduire le nombre d'accidents et de victimes sur leur réseau routier. Cependant, peu d'entre elles disposent des connaissances et des outils leur permettant d'avoir une vue globale des enjeux de sécurité routière de leur territoire et de déterminer les mesures pour y remédier.

En outre, les municipalités sont interpellées par les citoyens pour réaliser des aménagements visant à répondre à des préoccupations qui sont souvent ponctuelles (ex. : demande d'installation de panneaux d'arrêt toutes directions, d'implantation de dos d'âne, de réduction d'une limite de vitesse).

Par manque d'information, les services techniques d'une municipalité peuvent avoir de la difficulté à trouver les solutions les plus efficaces même lorsque les façons de faire sont connues ailleurs au Québec.

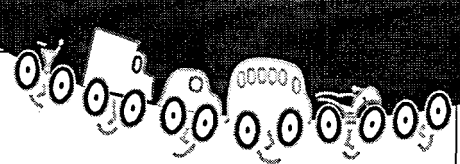
Un éventail de moyens

Il faut donc aider les municipalités à accroître leur niveau d'expertise dans le domaine de la sécurité routière. C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de partager avec les municipalités des connaissances et des outils d'intervention en sécurité routière. Pour ce faire, il s'agit de diffuser des connaissances et des outils notamment : des guides techniques, des normes, des sessions de formation, des statistiques d'accidents, des logiciels d'analyse, du matériel de sensibilisation, etc.

Pour atteindre le résultat escompté, il faut :

- ☐ préciser quelles sont les personnes visées (ex. : ingénieurs municipaux, responsables des services aux citoyens, policiers, élus);
- ☐ élaborer un recueil des connaissances et des outils existants et à mettre au point;
- ☐ concevoir des mécanismes de transfert de ces connaissances (ex. : site Internet, revues professionnelles, bulletins municipaux, sessions de formation);
- ☐ assurer un suivi (ex. : veille technique, évaluation des résultats).

Les connaissances et les outils à partager pourront varier selon la clientèle visée (ex. : grandes villes, petites municipalités, municipalités régionales de comté [MRC])



Une meilleure connaissance par les municipalités de leurs enjeux locaux de sécurité routière ne peut que les inciter à mieux comprendre leurs problématiques. Cette mesure s'inscrit parfaitement dans la vision gouvernementale qui vise à élargir la régionalisation et la mobilisation des autres partenaires, de façon à les encourager à devenir des acteurs à part entière de la promotion de la sécurité routière.

Cette mesure devrait conduire à une amélioration de la qualité des interventions de sécurité réalisées sur le réseau municipal. Elle devrait aussi inciter un plus grand nombre de responsables municipaux à participer à la sensibilisation de leur population aux grandes problématiques de sécurité routière qui sont liées au comportement.

La réussite de la mesure dépend du niveau de concertation de nombreux acteurs en sécurité routière (ministère des Transports du Québec, Société de l'assurance automobile du Québec, Union des municipalités du Québec, Fédération québécoise des municipalités, Association québécoise du transport et des routes, corps policiers, etc.).

Des mesures similaires, qui ont été mises en œuvre avec succès ailleurs en Amérique du Nord et en Europe pourraient servir de modèles à ces initiatives.

Recommandation 21 : Mécanismes de concertation **Prévoir des mécanismes de concertation adaptés aux réalités locales ou régionales**

Le gouvernement du Québec fixe des cibles en matière d'amélioration de la sécurité routière et propose des actions afférentes, mais il lui faut nécessairement compter sur la collaboration du milieu municipal pour assurer l'atteinte des objectifs établis. Vu le fort pourcentage d'accidents sur le réseau municipal, il est évident que la participation active des municipalités est une partie importante de la solution aux problématiques de sécurité routière.

À l'échelle locale, on peut identifier de nombreux partenaires dont l'action concertée permettrait d'y contribuer :

- ☐ les élus;
- ☐ les services techniques municipaux;
- ☐ les corps policiers;
- ☐ les commissions scolaires;
- ☐ les organismes de santé publique;
- ☐ les associations de sport et de loisir;
- ☐ les associations de quartier;
- ☐ les associations de parents d'élèves;
- ☐ etc.

La présence de mécanismes de concertation efficaces est importante afin d'atteindre un objectif commun de réduction du bilan routier. Le caractère diversifié d'une telle instance est primordial pour couvrir l'ensemble des aspects de sensibilisation, d'éducation, de réglementation et de contrôle. C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de prévoir des mécanismes de concertation adaptés aux réalités locales ou régionales.

De tels mécanismes de concertation ont déjà fonctionné ou le font encore à certains endroits du Québec. À Montréal, la ville planifie actuellement la mise en place d'un bureau de sécurité routière. Afin d'éviter de multiplier les mécanismes de concertation, il faudrait vérifier au préalable si certaines instances existantes peuvent combler ce besoin ou être adaptées de façon à le faire. Dans certains cas, un regroupement par MRC pourrait s'avérer nécessaire pour atteindre une taille critique sur le plan du fonctionnement.

Les étapes suggérées par la Table sont les suivantes :

- ☐ répertorier les structures existantes;
- ☐ recueillir de façon exhaustive les besoins exprimés par les municipalités;
- ☐ consulter les partenaires pressentis sur l'opportunité de leur contribution;
- ☐ mettre en place au besoin des projets pilotes;
- ☐ évaluer les mécanismes proposés;
- ☐ déployer les mécanismes retenus à l'ensemble du Québec.

La survie de tels mécanismes de concertation est liée à la perception qu'auront les municipalités de bénéficier d'une forme de retour sur l'investissement qu'elles vont y consacrer, au regard des améliorations constatées sur le bilan routier.

L'expérience de certains pays européens, tels que l'Angleterre et la France, qui ont déjà développé des expertises en la matière, pourrait éclairer la réflexion sur le sujet.

Recommandation 22 : Soutien financier

Prévoir une aide financière pour les actions de sécurité routière menées par les municipalités

En décrétant l'Année de la sécurité routière, le gouvernement a lancé un signal fort afin de faire de la sécurité routière un enjeu de société et ainsi, par la sensibilisation, la mobilisation et le renforcement du contrôle policier, réduire la tendance à la hausse du bilan routier.

Des projets diversifiés : un même but

Les municipalités peuvent agir dans plusieurs domaines qui relèvent de leur compétence. Par exemple, on peut citer :

- ☐ la planification de la sécurité routière : diagnostics de sécurité routière, intégration de la sécurité routière dans l'aménagement du territoire;
- ☐ l'ingénierie de l'infrastructure : aménagements visant à modérer la circulation, développement pour des déplacements piétonniers et cyclistes plus sécuritaires, traitement des sites à concentration anormalement élevée d'accidents;
- ☐ l'éducation à la sécurité routière : actions de sensibilisation chez le personnel municipal, activités avec les jeunes, informations aux citoyens;
- ☐ le contrôle policier.

De grandes villes telles que Montréal, Québec ou Sherbrooke ont déjà élaboré des politiques locales adaptées à leurs réalités, mais l'ensemble des municipalités est unanime à faire valoir la nécessité d'un soutien financier.

Les ressources limitées dont disposent certaines municipalités ne leur permettent pas toujours de se fixer des objectifs ambitieux en matière d'interventions en sécurité routière. Les coûts associés peuvent en effet être importants et le gain n'est pas toujours perçu par la population. Un soutien financier permettrait de donner plus d'ampleur aux actions menées par les municipalités.

C'est pourquoi la Table québécoise de la sécurité routière recommande de constituer un fonds pour soutenir financièrement les actions de sécurité des municipalités. Différentes sources pourraient être envisagées pour alimenter ce fonds dont possiblement une partie des sommes nettes perçues en contraventions provenant du projet pilote sur le radar photo et celui sur les caméras aux feux rouges. Une valeur minimale devrait être allouée à ce fonds pour que la démarche soit viable.

La gestion de ce fonds nécessiterait d'établir des règles de fonctionnement notamment sur :

- ☐ La détermination des critères d'admissibilité et de sélection des projets (ex. : impact des projets sur le bilan routier des municipalités);
- ☐ Les types de projets (ex.: aménagement d'infrastructures, sensibilisation grand public, contrôle policier);
- ☐ Les critères de répartition entre villes et milieux ruraux.

On pourrait s'inspirer de modèles existants, notamment les programmes d'aide à la voirie locale du ministère des Transports (entretien et amélioration des routes locales de même que réfection des ponts municipaux) et celui de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (aide pour des projets d'infrastructures en eau potable et en eaux usées, voirie locale et transport en commun).

Dans son principe, la mesure est attendue du milieu municipal et a recueilli l'assentiment des membres de la Table.



VÉHICULES LOURDS

La Table de concertation gouvernement industrie sur la sécurité des véhicules lourds a été créée en 1998 par le ministre des Transports (voir la liste des membres à l'annexe 5). Cette Table a pour mandat de favoriser les discussions entre les différents intervenants de l'industrie et du gouvernement dans le but de diminuer le nombre et la gravité des accidents impliquant des véhicules lourds. Certains membres représentant l'industrie du transport lourd siègent également à la Table québécoise de la sécurité routière.

En 2006, l'industrie du transport lourd utilisait plus de 17 000 autobus et de 118 000 camions et tracteurs routiers pour le transport des personnes et des marchandises. Le nombre de camions et de tracteurs a connu une augmentation de 0,4 % par rapport à l'année précédente. Environ 50 000 propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) québécois utilisent ces véhicules. Soixante-trois pour cent des PEVL possèdent un seul véhicule et seulement 6,2 % en possèdent 10 et plus.

La sécurité des véhicules lourds est encadrée de façon particulière. Ainsi, le Code de la sécurité routière prévoit tout d'abord différentes obligations ou normes visant à assurer la sécurité de ces véhicules, telles des règles relatives à leur état mécanique, aux charges et dimensions, à l'arrimage des cargaisons et aux heures de conduite et de travail.

La Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds prévoit par ailleurs des moyens afin de suivre le comportement des utilisateurs de véhicules lourds et de sanctionner ceux qui mettent en danger ou en péril la sécurité routière ou qui compromettent l'intégrité du réseau routier. Ainsi, tout PEVL doit s'inscrire au registre tenu par la Commission des transports du Québec pour pouvoir utiliser un véhicule lourd au Québec.

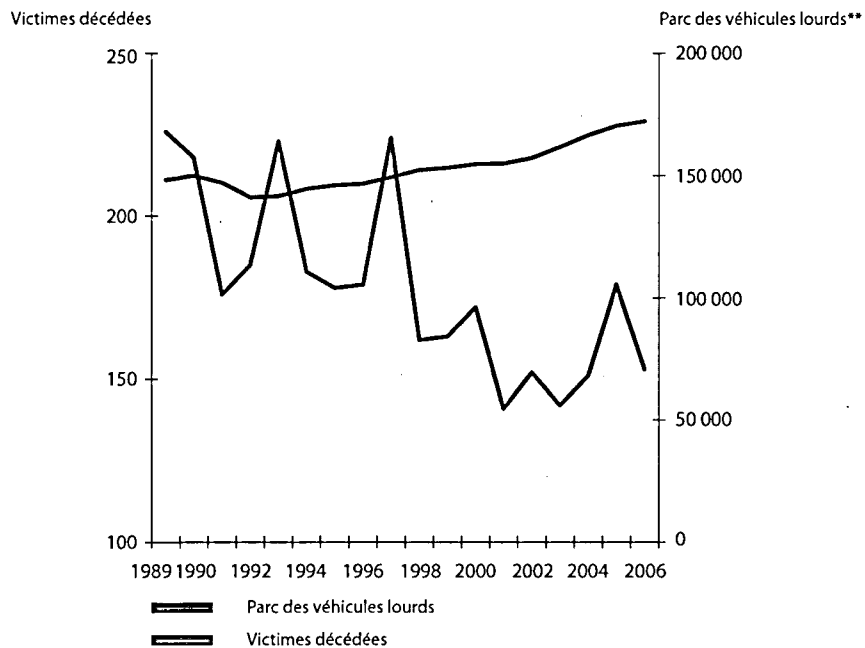
Pour sa part, la Société de l'assurance automobile du Québec constitue, en vertu de sa politique administrative, un dossier sur chacun des PEVL dans lequel sont versés les événements (infractions, accidents, etc.) utilisés pour évaluer leur comportement. Les PEVL dont le comportement est considéré comme à risque selon cette politique sont dirigés vers la Commission pour appréciation, imposition de mesures correctives et sanction le cas échéant. Lorsque la Commission considère que le comportement d'un PEVL ne peut être corrigé par l'imposition de mesures correctives, elle peut même lui interdire l'exploitation ou la mise en circulation de véhicules lourds au Québec.

Les accidents impliquant des véhicules lourds ont engendré 21 % des décès sur les routes et près de 10 % du total des victimes en 2006 (graphiques 6 et 7). Il reste donc plusieurs défis à relever pour rendre la circulation des véhicules lourds encore plus sécuritaire pour l'ensemble des usagers de la route.

Cependant, il importe de souligner que, selon des analyses effectuées par la Société de l'assurance automobile du Québec, dans environ 60 % des accidents mortels ou graves impliquant un camion lourd et un autre véhicule, le conducteur de l'autre véhicule était responsable de l'accident.

Graphique 6

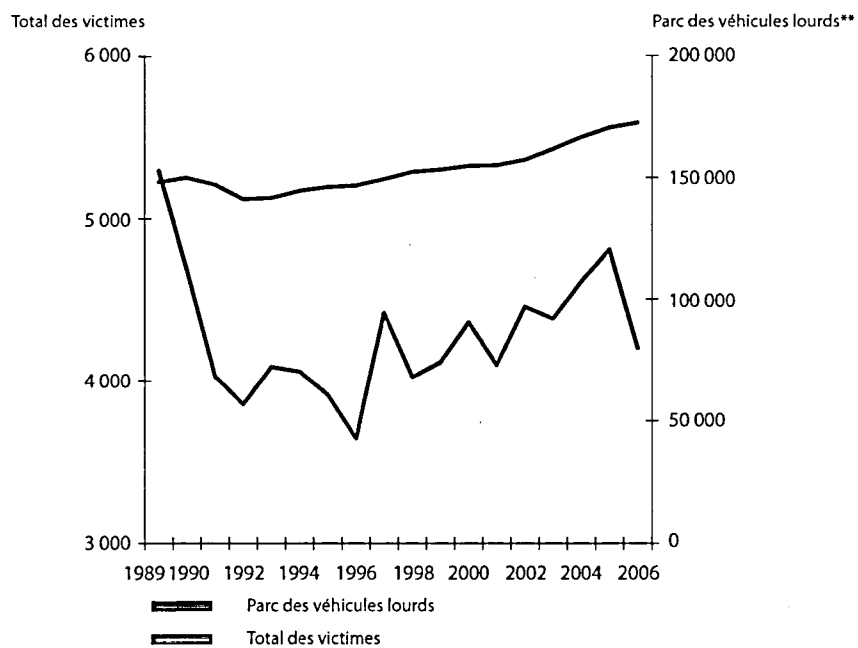
Nombre de décès dans des accidents impliquant un véhicule lourd (1989-2006)*



Source : SAAQ (2007), Compilation spéciale

Graphique 7

Nombre de victimes dans des accidents impliquant un véhicule lourd (1989-2006)*



Source : SAAQ (2007), Compilation spéciale

* Il s'agit de toutes les victimes des accidents (occupants et non-occupants du véhicule lourd).

** Le parc des véhicules lourds regroupe les camions et tracteurs routiers, les autobus, les autobus scolaires et les véhicules outils.



Recommandation 23 : Comportement des conducteurs et nouvelles technologies

Appuyer les actions de la Table de concertation gouvernement industrie sur la sécurité des véhicules lourds

Différentes mesures d'amélioration du bilan routier des véhicules lourds ont fait l'objet de discussions à la Table de concertation gouvernement industrie sur la sécurité des véhicules lourds. La Table québécoise de la sécurité routière appuie ces actions :

ACTIONS DE LA TABLE DE CONCERTATION GOUVERNEMENT INDUSTRIE SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES LOURDS

- *Améliorer le comportement des conducteurs et des entreprises de transport*

Pour améliorer le bilan routier dans son ensemble, il faut cibler les conducteurs de véhicules lourds et les entreprises de transport à risque et reconnaître ceux qui ont un comportement exemplaire. A cette fin, il est nécessaire de mettre en place une politique de suivi des conducteurs de véhicules lourds qui viendra compléter celle déjà applicable aux propriétaires et aux exploitants de véhicules lourds, dont l'élaboration relève de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il faut aussi implanter un programme de reconnaissance de l'excellence des conducteurs de véhicules lourds et des entreprises qui investissent dans la sécurité routière et qui maintiennent un excellent bilan de sécurité.

- *Susciter une meilleure cohabitation entre les conducteurs de véhicules lourds et les automobilistes*

Pour faciliter la cohabitation des véhicules lourds et des véhicules de promenade, il est nécessaire de mettre en place de nouvelles campagnes de sensibilisation pour promouvoir les bons comportements sur le réseau routier comme ce fut le cas en 1995 avec la campagne « La route, ça se partage ».

- *Contre la problématique de la fatigue des conducteurs de véhicules lourds*

Afin de prévenir et de contrer les effets de la fatigue chez les conducteurs de véhicules lourds, l'implantation d'un programme de gestion de la fatigue basé sur une approche d'information, de sensibilisation et d'éducation est nécessaire. Les études montrent que 15 % des accidents impliquant des conducteurs de véhicules lourds sont liés à la fatigue.

Depuis 2000, le Québec participe à un projet pilote nord-américain, sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), qui vise à mettre en œuvre un programme de gestion de la fatigue et dont la dernière phase devrait se terminer vers la fin de 2008.

Une fois en place, le programme devrait contribuer à l'amélioration du bilan routier.

- *Rendre obligatoires les limiteurs de vitesse sur tous les camions ainsi que le réglage de la vitesse maximale de ces véhicules à 105 km/h**

Dans le domaine du transport routier, le respect des limites de vitesse est plus que crucial. Les infrastructures et la signalisation sont conçues pour offrir une conduite sans risque si l'on respecte les limites de vitesse autorisées. Une vitesse excessive rend le changement de trajectoire et la maîtrise du véhicule plus difficile, il suffit de quelques km/h de trop pour qu'un véhicule lourd se renverse dans un virage sous l'effet de la force centrifuge.

Il est également démontré que plus le conducteur roule à des vitesses élevées plus celui-ci sera fatigué rapidement (la vitesse induit un stress important qui entraîne fatigue et perte de vigilance). Enfin, rappelons que la distance d'arrêt augmente avec le carré de la vitesse (voir le thème vitesse au volant).

Pour amener les conducteurs de véhicules lourds à réduire leur vitesse, l'utilisation du limiteur de vitesse est recommandée. La plupart des camions construits durant la dernière décennie sont équipés de cette technologie. Le gouvernement du Québec a déjà annoncé cette mesure dans le cadre de son plan d'action sur les changements climatiques à la suite d'une proposition de l'industrie canadienne du camionnage. Le projet pourrait être adapté pour tenir compte davantage des préoccupations de sécurité routière.

- *Favoriser l'utilisation de nouvelles technologies ayant un potentiel de réduction des accidents impliquant des véhicules lourds*

Plusieurs technologies présentent un potentiel de réduction des accidents impliquant des véhicules lourds : ordinateurs de bord qui permettent d'améliorer la gestion des flottes de véhicules, technologies permettant de détecter et d'informer le conducteur de la présence d'un obstacle près de son camion, systèmes d'aide à la conduite pour améliorer la stabilité au renversement et diminuer les risques de mise-en-porte-feuille des véhicules lourds, systèmes de détection et d'évitement des collisions pour les véhicules lourds, systèmes anti-éclaboussures. Ces technologies sont aujourd'hui disponibles ou font l'objet d'expérimentation et leur utilisation doit être encouragée.

* La vitesse maximale sur les routes est de 100 km/h au Québec, mais elle est de 110 km/h dans certaines provinces où circulent des véhicules lourds. C'est pourquoi une harmonisation à 105 km/h a été proposée à l'échelle canadienne.



Conclusion

Par le dépôt du présent rapport, la Table québécoise de la sécurité routière met fin à une première phase de ses travaux.

Les membres de la Table ont exprimé leur volonté de passer à l'action en formulant un ensemble de 23 recommandations qui visent une réduction substantielle du nombre de victimes de la route. La Table québécoise de la sécurité routière a choisi de renverser la tendance pour que toute la société en bénéficie.

Dans le respect des points de vue parfois divergents, les membres de la Table sont parvenus à un consensus sur des recommandations porteuses. Mentionnons, entre autres, la mise en place de projets pilotes sur le radar photo et les caméras aux feux rouges, élaborés en partenariat notamment avec l'industrie du transport et les corps policiers et tenant compte des préoccupations du milieu, le renforcement des règles d'accès graduel à la conduite, des actions ciblées sur le plan des infrastructures routières et un partenariat innovant avec les municipalités.

Les membres de la Table sont confiants que leurs recommandations seront bien reçues par la ministre des Transports et qu'elles seront considérées à leur juste valeur dans le plan d'action gouvernemental de sécurité routière afin d'améliorer le bilan routier.

Ce rapport n'est pas une fin, mais un tremplin vers un bilan routier amélioré. Il reste beaucoup à faire et les membres de la Table sont déterminés à poursuivre leurs travaux et à appuyer la ministre pour améliorer le bilan routier. Il en va de la qualité de vie de tous les usagers de la route du Québec.

Références bibliographiques

- ¹ **Haddon, W. (1972)** *A Logical Framework for Categorizing Highway Safety Phenomena and Activity*, Journal of Trauma, Vol.12, no.3, pp.193-207.
- ² **Kloeden, C. N., McLean, A. J., Moore, V.M. et Ponte, G. (1997)** *Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement*, Report CR 172, Federal Office of Road Safety, Canberra, 72 p.
http://www.atsb.gov.au/publications/1997/pdf/Speed_Risk_1.pdf
- ³ **Gou, M., Clément, B. et Bellavigna-Ladoux, O. (2003)** *Incidence de la vitesse sur le risque d'être impliqué dans une collision grave ou mortelle en milieu urbain*, Projet 00-SR-70842, École Polytechnique de Montréal, 90 p.
- ⁴ **Kloeden, C. N., Ponte, G et McLean, A.J. (2001)** *Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement on Rural Roads*, Report CR 204, Australian Transport Safety Bureau, Australia, 46 p.
http://www.atsb.gov.au/publications/2001/pdf/Rural_Speed_1.pdf
- ⁵ **Ranta, S. et Kallberg, V.P. (1996)** *Analysis of statistical studies of the effects of speed on safety*, Finnish National Road Administration, Helsinki, Finland, 91 p.
- ⁶ **Delhomme, P., Vaa, T., Meyer, T., Harland, G., Goldenbeld, C., Järmark, S., Christie, N., and Rehnova, V. (1999)** *Evaluated Road Safety Campaigns : An Overview of 265 Evaluated Campaigns and some Meta-Analysis on Accidents*, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, France, 161 p.
- Elliot, B. (1993)** *Road Safety Mass Media Campaigns : A Meta-Analysis*, Report CR 118, Prepared for the Federal Office of Road Safety, Elliot and Shanahan Research, Canberra, 143 p.
- ⁷ **Maycock, G., Lester, J. et Lockwood, C.R. (1998)** *The Accident Liability of Car Drivers :The Reliability of Self Report Data*, TRL Report 219, Transport Research Laboratory, Crowthorne.
- Quimby, A., Maycock, G., Palmer, C. et Grayson, G.B (1999),** *Drivers Speed Choice an In-depth Study*, TRL Report 326, Transport Research Laboratory, Crowthorne.
- ⁸ **Cooper, P.J. (1997)** *The Relationship Between Speeding Behaviour (as Measured by Violation Convictions) and Crash Involvement*, Journal of Safety Research, Vol. 28, No. 2, pp.83-95.
- ⁹ **Delaney, A., Ward, H. et Cameron, M. (2005)** *The History and Development of Speed Camera Use*, Report No. 242, Monash University Accident Research Center, Australia, 56 p.
- ¹⁰ **Gains, A., Nordstrom, M., Heydecker, B., Shrewsbury, J., Mountain, L., Maher, M. (2005)** *The National Safety Camera Programme, Four-Year Evaluation Report*, UCL & PA Consulting Group, 164 p.
- ¹¹ **Retting, R.A. et Farmer, C.M. (2003)** *Evaluation of Speed Camera Enforcement in the District of Columbia*, Transportation Research Record 1830, Transportation Research Board, Washington, D.C., pp. 34-37.
- ¹² **Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) (2006)** *Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005)*, 87 p.
http://www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr/2_documents_page_travaux/306_rapport_csa.pdf
- ¹³ **Institut national de santé publique Québec (2005)** *Consommation d'alcool au Québec et pratiques commerciales de la société des alcools du Québec*,
http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/376-SAQ_MiseAJourAvril2005.pdf
- ¹⁴ **Laberge-Nadeau, C., Maag, U., Bellavance, F., Desjardins, D., Messier, S. et Saïdi, A. (2001)** *Les téléphones mobiles/cellulaires et le risque d'accidents, (Rapport final)*, Centre de recherche sur les transports (CRT-2001-03), Université de Montréal, 138 p.



- ¹⁵ **Laberge-Nadeau, C., Angers, J.-F., Bellavance, F., Lapierre, S., Latour, R., Maag, U., Messier, S. et Desjardins, D. (2004)** *Usage de la téléphonie mobile au volant et le dossier de conduite, (Rapport final)*, Centre de recherche sur les transports (CRT-2004-04), Université de Montréal, 157 p.
- ¹⁶ **Institut national de santé publique du Québec (2007)** *Avis de santé publique sur les effets du cellulaire au volant et recommandations*, Québec, 117 p.
- ¹⁷ **Bellavance, F., Larocque, D., Laberge-Nadeau, C., Maag, U., Traoré, I., et Saïdi, A. (2002)** *Estimation de la contribution du port de la ceinture de sécurité à la réduction du nombre de décès au Québec*, Centre de recherche sur les transports (CRT-2002-31), Université de Montréal, 157 p.
- ¹⁸ **Vélo-Québec Association (2006)** *L'état du vélo au Québec en 2005*, Montréal, 119 p.
- ¹⁹ **Institut national de santé publique du Québec (2001)** *Évolution des traumatismes au Québec de 1991 à 1999*, 490 p. http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/051_evolution_trauma_91-99.pdf
- ²⁰ **Bureau du coroner (1986-1998)** *Analyse descriptive des décès chez les cyclistes*
- ²¹ **Montegiani, M. (2006)** *Enquête 2006 sur le port du casque de sécurité*, Direction des études et stratégies en sécurité routière, Société de l'assurance automobile du Québec, 35 p.
- ²² **Bouchard, J. et al. (2000)** *Le nouveau système d'accès graduel à la conduite au Québec : impact après deux ans de la réforme de 1997*, Conférence de l'ICADTS, Stockholm, Sweden.
- ²³ **Mayhew, D.R., Donelson, A.C., Beirness, D.J. et Simpson, H.M. (1986)** *Youth, Alcohol and Relative Risk of Crash Involvement*, Accident Analysis and Prevention, Vol. 18, No.4, pp.273-287.
- ²⁴ **Association mondiale de la route AIPCR (2003)** *Manuel de sécurité routière*, AIPCR/PIARC, 604 p.
- ²⁵ **Ministère des transports du Québec (2002)** *Le carrefour giratoire : un mode de gestion différent*, Gouvernement du Québec, 145 p.
- ²⁶ **U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration (2005)** *Safety Evaluation of Red-Light Cameras*, FHWA-HRT-05-048, 95 p. <http://imsasafety.org/journal/ja05/ja0513.pdf>
- ²⁷ **Ogden, K.W. (1996)** *Safer Roads : A Guide to Road Safety Engineering*, Avebury Technical, 516 p.
- ²⁸ **Bahar, G. (2001)** *Best Practices for the Implementation of Shoulder and Centreline Rumble Strips*, Transportation Association of Canada.

Annexe 1

Liste des membres par organisme, titre et nom de représentant

La présidence de la Table est assurée par M. Jean-Marie De Koninck, professeur titulaire, Université Laval

ORGANISME	TITRE	NOM
Association des directeurs de police du Québec	Directeur général adjoint	M. Pierre Brien
Association des directeurs généraux des municipalités du Québec	Directeur général Ville de Val-d'Or	M. Guy Faucher, ing.
Association des propriétaires d'autobus du Québec	Vice-président exécutif	M. Romain Girard
Association du camionnage du Québec	Président-directeur général	M. Marc Cadieux
Association du transport écolier du Québec	Directeur	M. Luc Lafrance
Association du transport urbain du Québec	Secrétaire générale	Mme Monique Léveillé Remplaçant : M. Marc Vendette
Association québécoise du transport et des routes	Directrice générale	Mme Dominique Lacoste, ing. Remplaçant : M. Mathieu Charbonneau
CAA-Québec	Directeur Sécurité routière et recherche automobile	M. Yvon Lapointe
Laboratoire sur la sécurité dans les transports du Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport	Directeur	M. François Bellavance
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi	Directeur général	M. Daniel Bouchard
Commission de la santé et de la sécurité du travail	Vice-présidente	Mme Guylaine Rioux
Commission des transports du Québec	Présidente	Mme Lise Lambert
Conseil des aînés	Secrétaire général	M. Daniel Gagnon
Conseil permanent de la jeunesse	Vice-présidente	Mme Hélène Dumais
Contrôle routier Québec	Vice-président et Directeur général	M. Jean-François Brouard
École nationale d'administration publique	Professeur	M. Robert J. Gravel
École nationale de police du Québec	Directeur général	M. Michel Beaudoin
Fédération des commissions scolaires du Québec	Président	M. André Caron
Fédération motocycliste du Québec	Directeur national de sécurité	M. Richard Perron
Fédération québécoise des municipalités	Maire de Neuville	M. Normand Bolduc
Groupement des assureurs automobiles	Directrice des services aux membres et aux consommateurs	Mme Andrée Cadieux
Hôpital Sacré-Cœur de Montréal	Médecin spécialiste	Dr Pierre Y. Garneau



ORGANISME	TITRE	NOM
Institut national de santé publique	Directeur scientifique	Dr Réal Morin Remplaçant: Dr Pierre Maurice
Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport	Directrice générale	Mme Margaret Rioux-Dolan
Ministère de la Justice	Procureur en chef aux poursuites criminelles et pénales Avocate	M^e Jean-Guy Moulin M^e Julienne Pelletier
Ministère des Transports du Québec	Sous-ministre adjoint	M. Jean Couture, ing. Remplaçant: M. Claude Morin, ing.
Ministère de la Santé et des Services sociaux	Chef de service	Mme Lilianne Bertrand Remplaçant: M. Pierre Patry
Ministère de la Sécurité publique	Sous-ministre	M. Paul Girard Remplaçante: Mme Carole Michel
Ministère des Affaires municipales et des Régions	Directeur	M. Mario Gagné Remplaçante: Mme Louise Guimont
Office des personnes handicapées du Québec	Directrice générale adjointe	Mme Anne Hébert Remplaçant: M. Michael Magnier
Regroupement des loueurs de véhicules du Québec	Directeur général	M. Yvan Grenier
Service de police de la Ville de Montréal	Assistant-directeur	M. Pierre-Paul Pichette Remplaçant: M. Réjean Toutant
Service de police de la Ville de Québec	Directeur	M. Serge Bélisle Remplaçant: M. Hélian Bourque
Société de l'assurance automobile du Québec	Vice-présidente	Mme Johanne St-Cyr
Sûreté du Québec	Directeur général adjoint Grande fonction de surveillance du territoire	M. Régis Falardeau Remplaçant: M. Luc Filion
Transports Canada	Directeur Programmes de la sécurité routière	M. Brian Jonah Remplaçante: Mme Aline Chouinard
Union des municipalités du Québec	Directeur général	M. Marc Croteau
Vélo-Québec Association	Directeur général	M. Jean-François Pronovost
Ville de Montréal	Directeur	M. Marc Blanchet, ing. Remplaçant: M. Robert Kahle, ing.
Ville de Québec	Directeur de la Division du Transport	M. Marc Des Rivières
Ville de Sherbrooke	Directeur du service des infrastructures urbaines et de l'environnement	M. Denis Gélinas, ing.

MEMBRES À VENIR

ORGANISME	TITRE	NOM
Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses de camions du Québec inc.	Président	M. Mario Sabourin
Associations syndicales policières	Président Association des policières et policiers provinciaux du Québec	M. Jean-Guy Dagenais
Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général	Président	M. Paul-Émile Thellend

Annexe 2

Synthèse des recommandations

Vitesse au volant	1. Accroître le niveau de sensibilisation à l'égard des dangers et des conséquences de la vitesse au volant. 2. Encadrer les publicités des constructeurs de véhicules motorisés, par l'établissement de lignes directrices, de façon à s'assurer que leurs messages ne valorisent pas les comportements à risque. 3. Introduire des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse et la récidive. 4. Mettre en place un projet pilote sur le radar photographique qui tiendra compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et préoccupations émis par les membres de la TQSR.
Alcool au volant	5. Demander aux poursuivants publics d'être plus sévères dans leurs recommandations devant les tribunaux pour les peines qui s'appliquent aux récidivistes de l'alcool et lors des demandes de remises en liberté. 6. Augmenter la perception du risque d'être intercepté. 7. Accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies. 8. Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies. 9. Accroître la sévérité des sanctions liées à la conduite avec les capacités affaiblies. 10. Demander à Transports Canada d'étudier la possibilité d'inscrire l'antidémarrage éthylométrique dans les normes de sécurité pour la construction des véhicules routiers vendus au Canada.
Cellulaire au volant	11. Favoriser l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du cellulaire au volant.
Ceinture de sécurité	12. Accroître la sensibilisation et les contrôles policiers pour faire augmenter le taux de port de la ceinture de sécurité.
Usagers vulnérables	13. Accroître les mesures visant à assurer une place prépondérante aux piétons et aux cyclistes dans un nouveau partage de la route. 14. Renforcer les règles d'accès graduel à la conduite en préservant la mobilité des nouveaux conducteurs, mais en étant plus sévères à l'égard des conducteurs fautifs.
Environnement routier	15. Procéder à l'identification et à la correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents. 16. Mettre en place un projet pilote de caméras aux feux rouges qui tiendra compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et préoccupations émis par les membres de la TQSR. 17. Améliorer les caractéristiques des accotements et des abords de route (milieu peu bâti). 18. Accentuer les actions visant à conserver en bon état les équipements et autres éléments de sécurité du réseau routier. 19. Réaliser des audits de sécurité routière lors de la conception de projets majeurs.
Partenariat avec le milieu municipal	20. Partager avec les municipalités des connaissances et des outils d'intervention en sécurité routière. 21. Prévoir des mécanismes de concertation adaptés aux réalités locales ou régionales. 22. Prévoir une aide financière pour les actions de sécurité routière menées par les municipalités.
Véhicules lourds	23. Appuyer les actions de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds.



Annexe 3

Recommandations de la Commission des transports et de l'environnement sur la sécurité routière, juin 2006

Téléphones cellulaires	1. Apporter des modifications législatives afin de permettre uniquement l'utilisation de cellulaires de type « mains libres » lors de la conduite automobile, et ce, pour tout type de véhicule. 2. Apporter des modifications législatives afin de permettre au conducteur d'un véhicule automobile d'utiliser les autres types de téléphones cellulaires, seulement lorsque le véhicule n'est pas en mouvement. 3. Apporter des modifications législatives afin de restreindre l'usage d'appareils de divertissement vidéo aux seuls passagers arrière lorsque le véhicule est en mouvement. 4. Conduire une vaste campagne de sensibilisation auprès des automobilistes sur les risques reliés à la distraction au volant et plus particulièrement à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant. 5. Demander au ministère des Transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec de confier à un comité permanent le mandat de suivre l'évolution technologique des appareils de communication, de divertissement et d'aide à la navigation pour en mesurer l'impact sur le degré d'attention des conducteurs.
Vitesse excessive	6. Mettre en place un projet pilote de système automatique de contrôle de la vitesse utilisant les nouvelles technologies basées sur les radiofréquences dans des endroits stratégiques du réseau routier administré par le ministère des Transports où la surveillance policière est difficilement possible et qui présentent des problèmes de vitesse excessive. 7. Obliger les camions porteurs (camions ayant deux essieux et dont la masse nette est de 4500 kg ou plus), les tracteurs routiers et les autobus à installer des limiteurs de vitesse fixant à 105 km/h les vitesses maximales de ces véhicules. 8. Diminuer les limites de vitesse de 90 km/h à 80 km/h et de 70 km/h à 60 km/h sur les segments de route où la fréquence d'accidents est particulièrement élevée et installer une signalisation indiquant clairement ces modifications. 9. Augmenter la visibilité latérale et arrière des véhicules lourds de façon à ce que tous les usagers de la route soient en mesure de bien les percevoir. 10. Mettre en place des bandes rugueuses à la sortie des autoroutes afin d'inciter les conducteurs à réduire leur vitesse.
Motocyclette	11. Obliger tous les nouveaux conducteurs de motocyclette, incluant ceux qui ont un permis de conduire sans avoir conduit ou été propriétaire de motocyclette, à suivre un cours de conduite. 12. Obliger tous les conducteurs de motocyclette à subir un examen pratique pour mesurer leur aptitude à conduire ce type de véhicule. 13. Pour tous les nouveaux conducteurs, permettre un accès graduel à la conduite de motocyclettes de type « sport », selon l'expérience et l'habileté des conducteurs. 14. Moduler et augmenter le coût du permis de conduire selon le nombre de points d'inaptitude, et exiger un nouveau cours de conduite pour ceux qui auraient accumulé un nombre très important de points d'inaptitude.
Conditions hivernales	15. Obliger les locateurs de voitures, les propriétaires de taxis, d'autobus, d'autobus scolaires, de véhicules de transport adapté, de véhicules lourds ainsi que tous ceux qui possèdent des véhicules de transport des personnes à se munir de pneus d'hiver conformes aux spécifications techniques de leurs véhicules. 16. D'année en année, faire des campagnes de sensibilisation soutenues sur la nécessité de se munir de pneus d'hiver et demander au ministère des Transports de faire un suivi et d'analyser les résultats de ces campagnes.

Annexe 4

Mesures à examiner ultérieurement

MESURES EXAMINÉES	DESCRIPTION SOMMAIRE	ÉTAT DE SITUATION
Règles d'accès à la moto et maintien du permis	☐ Déterminer quelles mesures pourraient être adoptées pour améliorer le bilan des motocyclistes.	☐ Attendre l'effet de la nouvelle tarification en 2008 sur le nombre de détenteurs de permis. Cette opération permettra de connaître la population réelle de conducteurs de motos et d'avoir des mesures plus ciblées.
Personnes à mobilité réduite	☐ Établir les règles d'accès au réseau et de circulation pour que les personnes à mobilité réduite ainsi que tous les autres usagers de la route puissent circuler en toute sécurité.	☐ Une recherche doit être faite pour documenter la problématique de la circulation des triporteurs, des quadriporteurs et des fauteuils roulants électriques, la population visée, les pratiques législatives et d'infrastructure en vigueur ailleurs, l'incidence dans les accidents, etc.
Personnes âgées / Permis de conduire tant que le conducteur en a les capacités	☐ Favoriser le maintien du permis tant que le conducteur n'a pas subi de perte de capacités pouvant menacer sa sécurité et celle des autres usagers de la route, et ce, sans égard à son âge. L'état de santé du conducteur, tant physique que mentale, doit être pris en compte pour déterminer s'il peut ou non conserver son permis de conduire.	☐ Discussions à venir avec le Conseil des aînés, le Collège des médecins et les autres ordres professionnels du réseau de la santé.
Pneus d'hiver	☐ Évaluer la pertinence d'obliger les locataires de voitures, les propriétaires de taxis, d'autobus, d'autobus scolaire, de véhicules de transport adapté, de véhicules lourds ainsi que tous ceux qui possèdent des véhicules de transport des personnes à se munir de pneus d'hiver conformes aux spécifications techniques de leurs véhicules.	☐ Présentement au Québec, le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves oblige le propriétaire d'un autobus d'écoliers à équiper son véhicule de pneus d'hiver. Également, il est interdit aux véhicules lourds d'être munis de pneus d'été. Les pneus installés sur les véhicules lourds doivent porter la mention Mud & Snow (M&S). Les locataires de véhicules forment la clientèle qui s'oppose le plus à l'obligation des pneus d'hiver. Chez les usagers de la route en général, propriétaires d'un véhicule automobile, le taux d'utilisation des pneus d'hiver est de 90 %, sur une base volontaire.
Suspension à vie du permis dans les cas de récidives multiples pour conduite avec facultés affaiblies	☐ Évaluer la pertinence de suspendre à vie le permis de conduire des personnes qui ont été reconnues coupables de plusieurs infractions en matière d'alcool au volant, comme c'est le cas dans d'autres provinces canadiennes.	☐ Discussions et analyses à venir.



MESURES EXAMINÉES	DESCRIPTION SOMMAIRE	ÉTAT DE SITUATION
Saisie du véhicule lors d'une infraction alcool	☐ Évaluer les mesures qui imposent des restrictions à l'utilisation du véhicule afin de limiter la récidive.	☐ Discussions et analyses à venir
Sanctions administratives pour un taux d'alcoolémie entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang.	☐ Étudier la possibilité de retirer de la route les conducteurs représentant un danger d'accident en introduisant de nouvelles sanctions lorsque le taux d'alcool se situe entre 50 et 80 mg d'alcool par 100 ml de sang.	☐ Discussions et analyses à venir
Dépistage systématique de l'alcoolémie	☐ Évaluer l'efficacité du dépistage systématique de l'alcoolémie dans le cadre de contrôles policiers.	☐ Réalisation d'une étude.
Limites de vitesse en milieu municipal	☐ Des représentants municipaux ont exprimé le souhait que les limites de vitesse en milieu municipal fassent l'objet d'une révision.	☐ Il est proposé la création d'un groupe de travail sur cette question.

Annexe 5

Liste des membres de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds par organisme, titre et nom de représentant

La coprésidence est assurée par MM. Jacques Bégin et Jean Couture

ORGANISME	TITRE	NOM
Association béton Québec	Directeur	M. Dany Laflamme
Association canadienne du camionnage d'entreprise	Directeur	M. Raymond Anctil
Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec	Avocate	Me Pascale Bergeron
Association des mandataires en vérification mécanique du Québec inc.	Directeur général	M. Joseph Bavota
Association des professionnels du dépannage du Québec	Président	M. Réjean Breton
Association des propriétaires d'autobus du Québec	Vice-président exécutif	M. Romain Girard
Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec inc.	Directeur général	M. Yvan Grenier
Association du camionnage du Québec	Président-directeur général	M. Marc Cadieux
Association du transport écolier du Québec	Directeur	M. Luc Lafrance
Association du transport urbain du Québec	Secrétaire générale	Mme Monique Léveillé
Association nationale des camionneurs artisans inc.	Directeur exécutif	M. Gaétan Légaré
Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses de camions du Québec inc.	Président	M. Mario Sabourin
Association sectorielle transport entreposage	Directeur général	M. Dominique Malo
CAA-Québec	Directeur Sécurité routière et recherche automobile	M. Yvon Lapointe
Camo-route inc.	Directeur général	M. Claude Chouinard
Commission de la santé et de la sécurité du travail	Directrice de la prévention-inspection	Mme Jacqueline Caboret
Commission des transports du Québec	Présidente	Mme Lise Lambert
Conseil de l'industrie forestière du Québec	Directeur adjoint – Aménagement forestier	M. Jacques Bégin, ing.
Contrôle routier Québec	Vice-président et Directeur général	M. Jean-François Brouard
Direction du transport routier des marchandises MTQ	Directeur	M. Claude Larose
Direction du transport terrestre des personnes MTQ	Directeur	M. Claude Martin
Ministère des Transports du Québec	Sous-ministre adjoint	M. Jean Couture, ing.
Sécurité routière ambulance	Inspecteur responsable du programme	M. André Girard
Société de l'assurance automobile du Québec	Vice-présidente	Mme Johanne St-Cyr
Sûreté du Québec	Directeur du soutien à la gendarmerie	M. Luc Fillion

Sondage Omnibus

sur le niveau d'appui de la population à l'égard d'une série de mesures de sécurité routière

L'acceptabilité sociale des mesures proposées dans le projet de loi a été mesurée à l'aide d'un sondage omnibus commandé par la Société de l'assurance automobile du Québec et réalisé par la firme Léger marketing les 25 et 26 juillet 2007 soit quelques semaines à peine après leur annonce par la Ministre des transports. L'étude a été réalisée au moyen d'entrevues téléphoniques menées auprès d'un échantillon représentatif de 1 000 québécois et québécoises. Le tableau ci-bas résume les résultats obtenus :

Niveau d'appui aux différentes mesures proposées	% Pour
Obligation pour les nouveaux conducteurs de suivre un cours de conduite	95 %*
Réglementation de l'usage du téléphone cellulaire du TÉLÉPHONE CELLULAIRE EN CONDUISANT, soit	95 %
Interdiction complète quant à l'utilisation du TÉLÉPHONE CELLULAIRE EN CONDUISANT	46 %
Interdiction de l'utilisation du combiné en conduisant	49 %
Introduction de sanctions PLUS SÉVÈRES pour les conducteurs interceptés pour conduite avec un taux d'alcool supérieur à 0,16, soit le double de la limite actuelle permise	93 %
Recours à des limiteurs de vitesse pour les camions lourds au Québec (à une vitesse maximale de 105 km/h)	84 %
Augmentation de 30 à 90 jours de la suspension immédiate du permis de conduire dans le cas d'une PREMIÈRE INFRACTION pour conduite avec présence d'alcool POUR LES NOUVEAUX CONDUCTEURS soumis au « 0 alcool »	84 %
Augmentation de 30 à 90 jours de la suspension immédiate du permis de conduire dans le cas d'une PREMIÈRE INFRACTION pour conduite avec un taux d'alcool supérieur à 0,08	82 %
Recours à des caméras « feu rouge » au Québec (uniquement dans des endroits déterminés à l'avance où les risques d'accidents sont élevés et annonce de ces endroits aux conducteurs)	82 %
Recours à des photo-radars au Québec (uniquement dans des endroits déterminés à l'avance où les risques d'accidents sont élevés et annonce de ces endroits aux conducteurs)	80 %
DOUBLEMENT des amendes et du nombre de points EN PLUS de suspendre le permis de conduire pour 7 jours en cas de grands excès de vitesse**	77 %
Attribution PLUS GRADUELLE du nombre de points d'inaptitude pour le permis de conduire, par exemple, en attribuant une limite de 8 points jusqu'à 23 ans et de 12 points jusqu'à 25 ans	65 %
Introduction d'une suspension immédiate du permis de conduire d'une durée de 24 heures pour les conducteurs dont le taux d'alcool se situe entre 0,05 et 0,08	57 %

* Cette question a été posée lors d'un sondage omnibus effectué du 14 au 18 novembre 2007 auprès de 933 conducteurs québécois

** L'information suivante était lue aux répondants : « Par grands excès de vitesse, on entend un dépassement ... :

- 1) ... de 40 km/h ou plus dans une zone de 30 ou de 50 km/h
- 2) ... de 50 km/h ou plus dans une zone de 70 ou de 90 km/h
- 3) ... de 60 km/h ou plus dans une zone de 100 km/h

FORUM**DES INTERVENANTS DE L'INDUSTRIE
DU CAMIONNAGE GÉNÉRAL**

Le 12 novembre 2007

Madame Julie Boulet
Ministre des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Projet pilote sur le radar photographique

Madame la Ministre,

Nous tenons à donner suite aux démarches effectuées de nos représentants auprès de la Table québécoise de sécurité routière, présidée par monsieur Jean-Marie de Koninck. Le travail effectué par la Table compte beaucoup pour les membres du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général que nous représentons. Bien qu'il endosse la démarche gouvernementale d'améliorer le bilan routier, le Forum éprouve des difficultés quant à certains des moyens proposés par votre gouvernement afin d'y arriver. Les routiers et les donneurs d'ouvrage représentés au Forum estiment que le projet pilote de radar photographique, dans sa forme actuelle, sera source d'ennuis considérables aux routiers tout comme aux PEVL, et ce, sans atteindre les buts de sensibilisation et de persuasion qu'il poursuit.

Nos représentants à la Table, messieurs Mario Sabourin et Jacques Bégin, ont clairement démontré les difficultés liées à la mise en preuve que l'infraction ait été commise par le présumé chauffeur contrevenant. Point n'est besoin de rappeler que la dénonciation ne serait d'aucune utilité devant la cour, tout en comportant de grands risques d'envenimer les relations de travail dans les entreprises. Par ailleurs, l'approche d'inviter le contrevenant à se dénoncer, comme il a été proposé, n'apporte guère de solution pratique au problème de la mise en preuve. C'est d'ailleurs sur ces points que le projet de 2001 avait achoppé précédemment.

Les routiers, à l'instar de l'industrie du camionnage, ont répondu à l'appel de la Table en proposant un mode de fonctionnement original fondé sur les pouvoirs que confère la Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds. Cette loi, adoptée il y a bientôt une décennie, a provoqué une prise de conscience et des changements majeurs dans le milieu du transport routier. Les derniers changements à cette loi permettent désormais d'interpeller et de sanctionner les chauffeurs qui n'adoptent pas une attitude positive à l'égard de la sécurité routière, notamment en contrevenant au Code de la sécurité routière.

Lors de sa dernière rencontre statutaire, en date du 31 octobre 2007, le Forum a réaffirmé sa conviction qu'une approche impliquant tous les paliers d'une entreprise de transport est davantage susceptible de conduire à des changements durables de comportement que l'imposition d'amendes qui risque de ne jamais rejoindre le fautif. Nos représentants à la Table ont ainsi reçu un appui sans équivoque et unanime de poursuivre leurs représentations en ce sens, auprès de la Table.

À la vue des changements de comportement manifestés sur les routes par les conducteurs de véhicules lourds, il y a lieu de croire que la solution que nous avançons sera garante de changements durables chez les chauffeurs et chez les PEVL. Selon nous, il serait malheureux de rater cette occasion de mettre en évidence les réalisations et le potentiel de cette loi dont votre ministère peut s'enorgueillir à juste titre. Lui préférer une approche de pénalité financière pour les conducteurs de véhicules lourds ouvrirait la porte à des débats interminables sur la recherche du coupable et sur la mise en preuve de cette culpabilité. L'expérience des autres provinces, qui ont entamé ce processus et l'ont abandonné, peut nous servir d'enseignement en cette matière.

Loin de craindre d'avoir à expliquer le traitement particulier accordé aux chauffeurs de véhicules lourds, le gouvernement devrait au contraire se faire une fierté de miser sur cette différence qui a permis d'améliorer le bilan routier de l'industrie du transport routier. Car c'est un fait que les chauffeurs de véhicules ont déjà un statut qui leur est propre et qu'il y a deux classes de conducteurs de véhicules automobiles. En effet, l'industrie du transport lourd a sa propre loi et un organisme de contrôle qui les vise au premier chef, en plus d'être astreint aux mêmes obligations que les conducteurs de véhicules de promenade.

Nous espérons, madame la ministre, que vous profiterez du projet pilote sur le radar photographique pour miser sur le statut de chauffeur professionnel et sur les progrès accomplis auprès des PEVL. Nous espérons de plus que vous saurez donner une chance à cette loi et à l'industrie du transport lourd de faire une fois de plus ses preuves.

Je veux profiter de la présente pour vous exprimer notre entière disponibilité pour vous rencontrer, madame la ministre, afin de poursuivre une tradition fort agréable et utile, qui a fait en sorte que, depuis sa création en l'an 2000, le Forum a rencontré chaque ministre des Transports afin de lui faire part de son mandat et de ses attentes de collaboration avec le ministère des Transports du Québec et ses dirigeants. Nous pourrions profiter de cette rencontre de courtoisie pour vous exprimer plus explicitement l'analyse et les conclusions du Forum eu égard à l'implication du radar photographique et des problèmes particuliers prévisibles pour l'industrie du transport routier des marchandises.

Dans une approche de collaboration et animés d'un même objectif d'améliorer la sécurité routière, nous pourrions ainsi mieux exploiter des solutions adaptées à l'industrie et susceptibles d'atteindre l'objectif recherché. Nous souhaitons, madame la ministre, que cette rencontre puisse se réaliser dans les meilleurs délais.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in dark ink, reading "Paul-Émile Thellend". The signature is written in a cursive, flowing style.

Paul-Émile Thellend, président