



CTE-011M  
C.P. PL 48  
Loi modifiant principalement  
le Code de la sécurité routière

Mémoire présenté par CAA-Québec à la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 48, *Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière*



*Québec, le 5 février 2024*

## Table des matières

Avant-propos.....	2
Introduction .....	3
<b>1. CAA-Québec et les appareils de contrôle automatisés (ACA) .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Alcool au volant.....</b>	<b>8</b>
<b>3. Feu clignotant vert pour protéger les travailleurs .....</b>	<b>9</b>
Conclusion.....	11
Résumé .....	12

## Avant-propos

CAA-Québec est un organisme à but non lucratif fondé en 1904. Il offre des services d'assistance dans des secteurs variés (mobilité, assurance, voyage et habitation) en misant sur une approche humaine.

L'organisation est bien implantée au Québec avec une communauté de 1,3 million de membres, soit près d'un détenteur de permis de conduire sur quatre. Animée par ses valeurs de fiabilité et de bienveillance, elle s'est résolument engagée à encourager une consommation responsable et à promouvoir la sécurité routière.

En effet, depuis 120 ans, CAA-Québec adopte avec conviction des positions responsables, guidées par sa volonté de contribuer au développement d'une culture qui valorise le partage de la route et les comportements sécuritaires pour tout le monde.

Sa pertinence se décline à toutes les étapes de la vie des usagers de la route, du plus jeune âge jusqu'au moment d'accrocher les clés de la voiture. Outre des prises de position équilibrées, sa Fondation mène des actions de sensibilisation et d'éducation en sécurité routière dans l'objectif de réduire le nombre et la gravité des collisions et, ultimement, de sauver des vies.

C'est avec la volonté de contribuer à l'amélioration de la société que CAA-Québec partage ici le fruit de sa réflexion.

## Introduction

Afin d'améliorer le bilan routier, CAA-Québec souhaite depuis longtemps l'adoption, au Québec, d'une stratégie nationale de sécurité routière basée sur la Vision Zéro. C'est donc avec grand intérêt que l'organisme a pris connaissance d'abord du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, puis du projet de loi n° 48, *Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière*.

Selon CAA-Québec, il était non seulement nécessaire de doter le Québec d'une stratégie nationale de sécurité routière pour diminuer le nombre de victimes de la route, dont les usagers vulnérables, mais également de réviser la législation et la réglementation actuelles.

Conduire un véhicule n'est pas un droit, mais un privilège, tout comme celui d'utiliser le domaine public aménagé à titre de piéton, de cycliste, etc. Pour profiter de ce privilège, les différents usagers doivent accepter de respecter les règles et lois en plus de tenir compte du partage de la route.

Cependant, pour CAA-Québec, rien ne sert de modifier ou de renforcer les lois si on ne se donne pas les moyens de les appliquer et de le faire de façon mieux ciblée.

Le présent mémoire porte principalement sur les appareils de contrôle automatisés (ACA), sur l'alcool au volant ainsi que sur le feu vert clignotant, des thèmes abordés dans le projet de loi qui sont particulièrement en lien avec l'expertise de CAA-Québec.

# 1. CAA-Québec et les appareils de contrôle automatisés (ACA)

C'est un fait : la vitesse excessive demeure l'une des principales causes d'accidents de la route au Québec. Là où la présence policière est plus ardue, les radars photo constituent un outil efficace pour surveiller le flot de circulation. Cependant, ces appareils ne sont pas une panacée, c'est-à-dire une solution universelle qui s'appliquerait automatiquement sur demande.

Pour CAA-Québec, les ACA constituent plutôt un complément à la surveillance policière, qu'il faut uniquement utiliser dans des conditions bien particulières.

Cette position de CAA-Québec n'est pas nouvelle. Déjà en février 2000, devant la présente commission, l'organisation se prononçait en faveur de l'usage des radars photo au Québec seulement à des endroits qui respectaient deux critères spécifiques : là où une problématique de vitesse et de sécurité routière avait été identifiée, et là où la surveillance traditionnelle ne pouvait pas être effectuée.

En novembre 2007, elle ajoutait les conditions suivantes : la présence d'un affichage clair pour prévenir les automobilistes de leur arrivée imminente dans un endroit technologiquement surveillé; de la transparence sur la gestion et l'utilisation des amendes perçues par l'entremise de ces technologies; ainsi qu'un suivi administratif rapide et efficace.

Enfin, en avril 2012, CAA-Québec précisait, quant à l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes de contrôle de circulation aux feux rouges dans les zones scolaires, que le simple fait de se trouver dans une zone scolaire ne pouvait justifier en soi l'installation de ces appareils; il faudrait avoir des critères précis et documentés à titre de balises.

Aujourd'hui, au moment où le ministère des Transports et de la Mobilité durable souhaite faire passer le nombre d'ACA de 52 à 250 sur les routes de la province, CAA-Québec estime important de réitérer clairement ces conditions.

## **L'organisation juge donc essentiel :**

- Que les futurs ACA se retrouvent sur des sites à risques importants, c'est-à-dire des endroits qui présentent des caractéristiques accidentogènes élevées et où la surveillance policière traditionnelle révèle un enjeu de sécurité;
- Que leur présence soit signalée à l'avance;
- Que la gouvernance soit centralisée au ministère des Transports et de la Mobilité durable;
- Qu'il y ait une reddition de comptes sur la performance des équipements, sur la réduction du nombre d'accidents et sur l'utilisation de toutes les amendes perçues.

Or, CAA-Québec ne peut pas être favorable à certaines dispositions incluses dans le projet de loi n° 48 qui prévoient des allègements quant à la détermination et à la signalisation des sites. Par ailleurs, le choix de quelques-uns des endroits qui pourraient être contrôlés par un système de détection en matière de respect des limites de vitesse soulève de sérieuses interrogations.

### **Signalisation des sites**

À l'article 4 du projet de loi, le texte proposé pour remplacer l'article 294.1 du Code de la sécurité routière retire l'obligation, pour la personne responsable de l'entretien public, de vérifier la présence et l'adéquation de la signalisation appropriée pour indiquer tout endroit où le respect des règles relatives à la sécurité routière est contrôlé au moyen d'un système de détection.

À cet égard, CAA-Québec rappelle l'importance de bien signaler les zones surveillées par un système de détection afin d'appliquer le principe de la transparence. L'objectif des radars photo n'est pas de générer des contraventions et des revenus, mais bien d'améliorer la sécurité aux endroits visés. La signalisation elle-même représente un incitatif pour réduire la vitesse dans les zones accidentogènes.

Par conséquent, CAA-Québec n'est pas d'accord avec cet allègement à l'une des conditions essentielles à l'utilisation des ACA.

### **Détermination des sites**

CAA-Québec s'interroge également sur le retrait de l'obligation de consigner les sites déterminés dans un arrêté ministériel signé par la ministre des Transports et de la Mobilité durable et le ministre de la Sécurité publique, puis publié dans la *Gazette officielle du Québec*. Ce retrait découle de l'abrogation de l'article 634.3 du Code de la sécurité routière, prévue à l'article 25 du projet de loi.

Pour l'organisation, la consignation des sites déterminés dans un arrêté ministériel fait partie de la transparence dont doit être empreinte l'implantation des ACA au Québec et de la reddition de comptes nécessaire à l'acceptabilité sociale de ces appareils.

### **Endroits qui peuvent être contrôlés par un système de détection**

L'article 37 du projet de loi édicte le *Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection*. À l'article 1 de ce règlement, on indique les endroits qui peuvent être contrôlés au moyen d'un système de détection en matière de respect des limites de vitesse. Si CAA-Québec est d'accord sur le choix de certains endroits, il ne peut pas se montrer en faveur avec tous les sites proposés.

### **Zones scolaires**

Grâce à des activités d'observation tenues au fil des ans aux abords de plusieurs écoles primaires lors de la rentrée, CAA-Québec est aux premières loges pour constater l'ampleur du défi lié au respect de la limite de vitesse en zone scolaire. Toutefois, les radars photo ne peuvent pas représenter la réponse à d'autres situations problématiques observées près des écoles (distraction, non-port de la ceinture, configuration des zones, etc.).

C'est pourquoi CAA-Québec se montre en accord avec l'utilisation des radars photo dans les zones scolaires, mais seulement à certaines conditions : le respect de la limite de vitesse doit être problématique et avoir été identifié; les heures de fonctionnement des appareils doivent être limitées aux périodes scolaires; et il doit y avoir présence de signalisation.

### **Zones de travaux de construction et d'entretien**

Assurer la sécurité des travailleurs dans les zones de travaux de construction et d'entretien sur le réseau routier présente aussi un défi de taille. CAA-Québec se montre également d'accord avec l'utilisation des systèmes de détection dans ce contexte, mais à certaines conditions : la surveillance policière doit se montrer difficile; les heures de fonctionnement des appareils doivent être limitées aux périodes de travail actif sur les chantiers; il doit y avoir présence de signalisation; et les appareils ne peuvent pas remplacer la présence de signaleurs.

### **Rues partagées**

Selon la définition qu'affiche le site du ministère des Transports et de la Mobilité durable, une rue partagée est une rue pour laquelle les règles de circulation diffèrent de celles des autres rues et où les aménagements permettent aux usagers, particulièrement les piétons, de circuler de façon sécuritaire.

Puisque l'aménagement d'une rue partagée favorise la cohabitation des différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes) et que la limite de vitesse est fixée à 20 km/h, CAA-Québec ne peut pas soutenir l'implantation d'un système de détection sur ces rues.

En effet, s'il existe une problématique de respect de la limite de vitesse sur une rue partagée, c'est fort probablement parce que les aménagements ne sont pas adéquats. Pour l'organisation, l'installation éventuelle d'un radar photo sur une telle rue défavoriserait inévitablement l'acceptabilité sociale des ACA, puisque ceux-ci seraient perçus comme des appareils servant à générer des contraventions et des revenus plutôt qu'à améliorer la sécurité routière.

### **Vélorue**

Selon le site Web du ministère des Transports et de la Mobilité durable, une vélorue se définit comme un chemin public, ou une partie de celui-ci, sur lequel certaines règles de circulation sont modifiées pour favoriser la circulation sécuritaire des cyclistes.

Puisqu'on y trouve une signalisation et des aménagements distincts qui permettent le partage de la chaussée entre les cyclistes et les autres usagers de la route et que la limite de vitesse est fixée à 30 km/h, CAA-Québec ne peut pas appuyer l'implantation d'un système de détection sur de telles artères.

Encore ici, s'il y a une problématique de respect de la limite de vitesse sur une vélorue, c'est fort probablement parce que les aménagements ne sont pas adéquats. Implanter un radar photo sur une telle rue risquerait de miner l'acceptabilité sociale des ACA.

### **Régime de sanctions administratives pécuniaires**

Dans l'optique d'une augmentation substantielle du nombre d'ACA dans la province, CAA-Québec estime acceptable l'introduction d'un régime de sanctions administratives pécuniaires pour certains manquements constatés par les ACA, dans l'objectif d'alléger le travail de la Sûreté du Québec et du ministère de la Justice du Québec.

L'organisation a toutefois des réserves quant à la révision du délai de transmission de l'avis de réclamation au propriétaire d'un véhicule pris en défaut.

À la lecture du texte proposé de l'article 573.7 du Code de la sécurité routière, introduit par l'article 16 du projet de loi, on peut constater que la Société a 45 jours à partir d'un manquement pour notifier l'avis de réclamation au propriétaire du véhicule fautif.

Étant donné que le délai entre une infraction et la notification de la sanction est actuellement de 30 jours, CAA-Québec craint qu'une prolongation de cette période réduise l'effet dissuasif sur le comportement du conducteur fautif. Plus le délai se prolonge, moins le conducteur modifie rapidement son mauvais comportement.

Par ailleurs, la création d'un régime de sanctions administratives pécuniaires ne doit pas alourdir outre mesure le système, puisque les coûts d'un tel alourdissement grèveraient le Fonds de la sécurité routière. Il resterait alors moins d'argent pour financer des mesures de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

### **Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables**

Bien que CAA-Québec soutienne la protection des personnes les plus vulnérables sur la route, il faut convenir que chaque usager a des obligations à respecter en vertu du Code de la sécurité routière. Les ACA ne sont pas LA solution à tous les maux; le Québec doit également ajouter des aménagements qui encouragent les citoyens à adopter des comportements sécuritaires : rues rétrécies, saillies de trottoirs, refuges à mi-traversée, mesures d'apaisement, etc.

De plus, CAA-Québec n'est pas en défaveur d'une révision des amendes afin d'inciter des changements de comportements. Cependant, il faut éviter de basculer dans l'hyperpunitif. Les sanctions (amendes et points d'inaptitude) doivent être en adéquation avec le geste posé, sans être déraisonnables au point où les policiers n'oseraient plus remettre de constats d'infraction. Aussi, l'organisme soumet qu'il y aurait lieu de revoir les amendes de tous les types d'usagers, puisque chacun d'entre eux contribue à la sécurité routière et à l'amélioration du bilan routier.

**En somme**, pour CAA-Québec, les ACA sont un outil pour surveiller le flot de circulation, mais pas une panacée. Ils constituent un complément à la surveillance policière qui présente des avantages indéniables (interception instantanée du conducteur avec effet immédiat sur son comportement possibilité de constater d'autres infractions et de cibler d'autres comportements dangereux, etc.), mais ils doivent uniquement servir dans des conditions bien particulières, le tout dans un souci de transparence et d'acceptabilité sociale :

- Sites qui présentent des caractéristiques accidentogènes élevées;
- Sites où la surveillance policière traditionnelle démontre un enjeu de sécurité;
- Affichage clair prévenant les automobilistes de leur arrivée imminente en des endroits technologiquement surveillés;
- Gouvernance centralisée au ministère des Transports et de la Mobilité durable;
- Reddition de comptes sur la performance des équipements, la réduction du nombre d'accidents et l'utilisation des amendes perçues.



## 2. Alcool au volant

En plus de la vitesse, l'alcool au volant représente l'une des principales causes d'accidents de la route au Québec. Au moment où l'on vise à réduire les décès et les blessures attribuables aux accidents de la route, CAA-Québec est déçu de constater que ce projet de loi fasse peu état de cette problématique qui constitue un fléau et qui brise des vies.

C'est pourquoi CAA-Québec invite le gouvernement à considérer l'instauration de sanctions administratives pour une alcoolémie entre 50 mg/100 ml et 80 mg/100 ml. Le Québec est la seule province canadienne où de telles sanctions ne sont pas appliquées, alors qu'elles ont indéniablement prouvé leur efficacité.

Selon un avis scientifique publié par l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) en février 2010<sup>1</sup> :

- Les résultats de la littérature scientifique montrent que la performance du conducteur dans ses différentes tâches de conduite est affectée de manière significative à partir d'une alcoolémie de 50 mg/100 ml.
- À une alcoolémie aussi basse que 50 mg/100 ml, la vigilance du conducteur est moindre et il est plus susceptible d'être somnolent. Les automobilistes sont donc moins aptes à réagir rapidement et à prendre la bonne décision en situation d'urgence.
- La consommation de faibles doses d'alcool produit un effet désinhibiteur qui amène le conducteur à adopter des comportements à risque. Sous l'influence de l'alcool, les automobilistes roulent généralement plus vite et sont moins susceptibles de respecter les limites de vitesse. Or, les excès de vitesse et la vitesse inadaptée aux conditions routières représentent l'une des principales causes de collisions et de blessures au Québec (Brault et Letendre, 2003).
- L'ensemble de la littérature confirme que l'abaissement de la limite de l'alcoolémie permise dans le Code de la sécurité routière pour la conduite d'un véhicule automobile à 50 mg/100 ml est une mesure efficace pour prévenir les collisions et sauver des vies.

Une amende, jumelée ou non à une interdiction temporaire (24 h) de conduire son véhicule, est porteuse d'un message suffisamment fort et fait réfléchir le conducteur à la prise du dernier verre.

CAA-Québec a toujours montré un intérêt pour les programmes et les démarches qui visent à contrôler le phénomène de l'alcool au volant. Les sanctions administratives renforcent le choix à faire entre boire ou conduire, un choix que prône CAA-Québec depuis fort longtemps.

---

<sup>1</sup> [Réduction de la limite d'alcool permise dans le sang pour la conduite d'un véhicule automobile](#)

# 3. Feu clignotant vert pour protéger les travailleurs

CAA-Québec est un chef de file en matière d'assistance routière et la sécurité de ses patrouilleurs (employés et partenaires affiliés) affectés à ce service demeure sans cesse au sommet de ses priorités.

En 2022, l'organisation a appuyé la mesure qui permet aux conducteurs de dépanneuses d'utiliser un feu vert clignotant pour se rendre sur les lieux d'une intervention, de circuler sur l'accotement et d'immobiliser leur véhicule, si la situation permet de le faire de façon sécuritaire, lorsque la dépanneuse est requise par un service d'urgence.

Conséquemment, CAA-Québec appuie la proposition prévue à l'article 51 du projet de loi. Celle-ci consiste à modifier l'article 226.2 du Code de la sécurité routière afin de permettre au conducteur d'une dépanneuse d'emprunter la voie réservée à la circulation de certaines catégories de véhicules routiers ou la voie réservée à la circulation des seuls véhicules routiers qui transportent le nombre de personnes indiqué par une signalisation appropriée lorsque la dépanneuse est requise par un service d'urgence.

Cependant, CAA-Québec croit que le moment est venu d'en faire plus pour améliorer la visibilité des dépanneuses et la sécurité des patrouilleurs. Conformément au guide de prévention *Interventions sécuritaires en dépannage routier* publié par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST), l'organisation a déjà mis en place diverses mesures de sécurité afin de protéger ses employés et ceux de ses partenaires : port de vêtements de sécurité à haute visibilité, dépanneuses équipées de gyrophares ou de feux clignotants jaunes, cônes de signalisation, fusées de signalisation routière, formation et sensibilisation continues, etc. Malgré tout ceci, nos employés et ceux de nos partenaires risquent encore trop souvent leur vie en intervenant en bordure des routes.

Ainsi, l'une des mesures qui devraient être mises de l'avant est l'autorisation de munir les dépanneuses de gyrophares ou de feux clignotants bicolores ambre et vert afin que les conducteurs puissent les activer lorsqu'ils travaillent en bordure des routes, que la dépanneuse soit requise par un service d'urgence ou non.

Plusieurs études démontrent que la couleur des gyrophares ou des feux clignotants a un effet déterminant dans la visibilité des véhicules de service pour les autres utilisateurs du réseau routier. Plus précisément, selon l'*Indiana Department of Transportation*, le *Texas Department of Transportation* et la *Transportation Association of Canada*, les gyrophares ou les feux clignotants jaunes performant mieux lorsqu'ils sont suivis par le bleu. Utilisés ensemble, le jaune et le bleu créent un plus grand sentiment d'urgence pour les autres usagers de la route, ils entraînent une diminution de la vitesse et un plus grand respect du corridor de sécurité, puis ils améliorent grandement la visibilité.

Comme les gyrophares ou les feux clignotants bleus sont réservés à l'usage exclusif des véhicules de police au Québec, CAA-Québec propose de remplacer le bleu par le vert, puisque le vert est une

couleur complémentaire du bleu. Selon une étude du ministère des Transports de l'Ohio visant à rendre ses véhicules de déneigement plus sûrs, la couleur verte est très visible à l'œil nu<sup>2</sup>. L'État utilise désormais le vert, le jaune et le blanc sur ses chasse-neige.

Selon les conclusions de cette étude, l'utilisation du feu vert clignotant exercerait une influence positive sur la visibilité des dépanneuses et, par le fait même, sur la sécurité des travailleurs qui s'affairent en bordure des routes. Il est connu que les véhicules d'urgence et les véhicules de service en bord de route utilisent les feux d'avertissement pour attirer l'attention des usagers de la route. Les automobilistes se fient, quant à eux, à la couleur et à la configuration des feux d'avertissement pour reconnaître facilement et rapidement le type de véhicule d'urgence, ainsi que pour estimer sa direction, sa vitesse et la distance qui les en sépare.

---

<sup>2</sup> [Work Vehicle Warning Lights: Color Options and Effectiveness](#)

## Conclusion

CAA-Québec salue le passage à l'action du gouvernement provincial afin d'améliorer la sécurité de tous les usagers de la route, dont les plus vulnérables. Alors qu'une importante partie des dispositions du projet de loi n° 48 porte sur les systèmes de détection, il importe particulièrement à l'organisation de rappeler que les radars photo sont des outils à combiner avec bien d'autres mesures pour diminuer le nombre de victimes de la route dans la province.

Aussi, afin d'améliorer le bilan routier, il est souhaitable que l'actuelle révision de la législation et de la réglementation ne porte pas seulement sur la vitesse excessive, mais également sur les autres causes principales d'accidents de la route au Québec, comme l'alcool au volant. À ce chapitre, il est permis de se demander si la province en fait assez pour convaincre les conducteurs de ne pas boire et conduire.

Enfin, puisque les comportements humains sont à l'origine de 80 % des collisions mortelles au Québec, CAA-Québec est prêt à faire sa part pour sensibiliser et éduquer les différents usagers de la route. L'association souhaite continuer de marteler des messages de sécurité routière et de travailler de concert avec les différents intervenants du milieu afin d'élaborer des actions ayant pour but d'améliorer le bilan routier.

**La sécurité routière, c'est l'affaire de tous.**

## Résumé

Voici les positions et recommandations de CAA-Québec :

- 1) **La présence policière demeure le meilleur moyen** d'assurer le respect du Code de la sécurité routière. Là où cette présence est ardue, les ACA sont des outils efficaces de surveillance.
- 2) **Ces appareils ne sont pas une panacée**, c'est-à-dire une solution automatique et universelle. Complément à la surveillance policière, leur utilisation doit répondre à des conditions précises.
- 3) CAA-Québec recommande que le choix des futurs sites des ACA :
  - a. Corresponde à des **risques importants** et des caractéristiques accidentogènes élevées;
  - b. S'appuie sur des **analyses et des données transparentes et publiques**.
- 4) CAA-Québec recommande de préserver intégralement les trois conditions suivantes pour déterminer la pertinence d'installer un ACA, là où une problématique de vitesse et de sécurité routière a été identifiée et là où la surveillance traditionnelle ne peut pas être effectuée :
  - a. **Affichage clair** afin que leur présence soit signalée à l'avance ;
  - b. **Transparence** sur leur gestion et utilisation, incluant une reddition de comptes sur la performance des équipements, la réduction des accidents et l'utilisation des amendes;
  - c. **Suivi administratif rapide et efficace**, en accord avec une gouvernance centralisée au ministère des Transports et de la Mobilité durable, le nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires ne doit pas alourdir et affecter le Fonds de la sécurité routière. CAA-Québec n'est pas favorable avec le fait d'allonger le délai actuel de transmission d'un avis d'infraction.
- 5) **Zones scolaires** : pour CAA-Québec, s'il faut prioriser les zones scolaires pour l'installation d'ACA, celle-ci devra s'appuyer sur des critères précis, dont une problématique de vitesse avérée, une signalisation adéquate et des heures de fonctionnement limitées aux périodes scolaires.
- 6) **Rues partagées et vélorues** : pour ces endroits, qui répondent à des situations particulières par des règles adaptées, CAA-Québec ne peut appuyer l'implantation d'ACA advenant la persistance du non-respect de vitesses déjà réduites (à 20 ou 30 km/h). Ces situations devraient alors faire l'objet de mesures spéciales autres que des ACA qui ne seraient que perçus comme des appareils servant à générer des contraventions et des revenus sans effet sur l'amélioration de la sécurité.
- 7) **Protection des usagers vulnérables** : CAA-Québec dit oui à cette priorité, mais rappelle que les ACA ne peuvent tout régler. Il faut favoriser l'ajout d'aménagements qui encouragent tous les usagers à adopter des comportements plus prudents, et ce, en accord avec les principes de la Vision Zéro.
- 8) **Alcool au volant** : CAA-Québec invite le gouvernement à considérer l'instauration de sanctions administratives pour une alcoolémie entre 50 mg/100 ml et 80 mg/100 ml. Le Québec est la seule province canadienne à les ignorer, alors qu'elles ont déjà prouvé leur efficacité.
- 9) **Feu vert pour protéger les travailleurs sur route** : CAA-Québec croit qu'on peut améliorer la visibilité des dépanneuses et la sécurité des patrouilleurs lorsqu'ils effectuent des manœuvres hors du véhicule. L'organisation met déjà en place diverses mesures de sécurité afin de protéger ses employés et ceux de ses partenaires, conformément au guide de la CNESST. Malgré tout ceci, ces travailleurs risquent encore trop souvent leur vie en intervenant en bordure des routes. L'autorisation de munir les dépanneuses de gyrophares ou de feux clignotants bicolores ambre et vert pouvant être activés lorsqu'ils travaillent en bordure des routes, devrait être considérée, et ce, que la dépanneuse soit requise par une situation d'urgence ou non.