

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

MÉMOIRE

**À la Commission parlementaire des transports
et de l'environnement**

Consultation sur la sécurité routière au Québec

Mars 2006

Mémoire sur la sécurité routière

Ministère des Transports du Québec

Table des matières

Introduction.....	3
1. Le contexte.....	4
1.1 Partenariat et répartition des accidents sur le réseau	5
2. L'action du ministère des Transports du Québec	8
2.1 Plan stratégique du MTQ.....	8
2.1.1 Table québécoise de la sécurité routière	9
2.1.2 Politique de sécurité routière	10
2.1.3 Véhicules lourds et véhicules hors route	11
2.1.4 Interventions sur l'environnement routier	12
2.2 Investissements sur les infrastructures.....	13
3. Les enjeux identifiés par la Commission.....	16
3.1 La vitesse excessive	16
3.2 Les conditions hivernales.....	18
3.3 Les motocyclistes.....	21
3.4 Le cellulaire au volant.....	22
Conclusion	24

Mémoire du ministère des Transports sur la Sécurité routière

Le ministère des Transports félicite la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale pour son initiative de tenir une consultation sur la sécurité routière, qui a soulevé beaucoup d'intérêt auprès des citoyens, ainsi que pour l'invitation qui nous a été faite d'y participer.

La sécurité routière constitue une priorité de société qui interpelle chaque citoyen, compte tenu des coûts humains et sociaux élevés pour la société québécoise qui sont engendrés par les accidents de la route, notamment en ce qui a trait aux coûts reliés à l'indemnisation des accidentés.

Cette consultation a lieu à un moment opportun puisque, après une diminution importante du nombre de décès au cours des dernières décennies, le bilan routier québécois a atteint depuis quelques années un seuil qu'il est de plus en plus difficile d'abaisser. Les premières données pour 2005 nous laissent d'ailleurs entrevoir une hausse du nombre de décès et de blessés.

Il convient toutefois de souligner que globalement, entre 1973 et 2004, le Québec a fait des progrès remarquables en sécurité, le nombre de décès passant de 2209 à

647, et ce bien que le nombre de véhicules en circulation ait doublé et que le kilométrage parcouru ait énormément augmenté.

1. Le contexte

Partout dans le monde, les administrations performantes en sécurité routière font face aux mêmes difficultés que nous, soit continuer à améliorer leur bilan routier. Certains pays comme la Suède, qui a développé une «vision zéro», ou la France, dont le président a décrété «l'insécurité routière» comme étant une priorité nationale, se sont donnés des objectifs de réduction très élevés.

Au Québec, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile se partagent le mandat d'assurer la sécurité routière des citoyens, notamment par les dispositions du Code de la sécurité routière et de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds et les règlements qui s'y rapportent.

Le ministère des Transports a pour mission d'assurer sur tout le territoire la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires dans une perspective de développement durable. Il gère et entretient à cet effet un réseau routier de près de 30 000 km constitué principalement

d'autoroutes, de routes nationales et de routes collectrices. Quant au réseau routier municipal, il compte plus de 100 000 km.

En plus du Ministère et de la Société de l'assurance automobile, d'autres partenaires gouvernementaux importants œuvrent en matière de sécurité. Parmi eux, mentionnons particulièrement la Commission des Transports, qui joue un rôle très important en matière de contrôle de la sécurité des véhicules lourds et de leurs conducteurs, ainsi qu'auprès des transporteurs commerciaux. Le ministère de la Sécurité publique représente également un partenaire gouvernemental majeur puisque les policiers constituent des partenaires de premier plan pour veiller à ce que les usagers de la route respectent le Code de la sécurité routière et soient sensibilisés à leurs responsabilités à cet égard.

1.1 Partenariat et répartition des accidents sur le réseau

L'analyse des accidents démontre que les deux tiers d'entre eux surviennent sur le réseau sous la responsabilité des municipalités, qui gèrent 80 % du réseau routier québécois.

En ce qui a trait aux accidents mortels, 62 % se produisent sur les routes entretenues par le Ministère ce qui peut s'expliquer par le fait que les limites de

vitesse sont plus élevées sur le réseau supérieur. Une part importante des accidents mortels (39 %) survient sur les routes à deux voies où la vitesse affichée est de 80 à 90 km/h, donc là où les risques de collisions frontales sont plus élevés.

Quant aux accidents entraînant des blessures graves, ils sont répartis également entre le réseau supérieur et le réseau municipal. Nous constatons que les accidents avec blessures graves en milieu municipal se produisent plus particulièrement sur les routes où la vitesse permise est de 50 km/h, là où circulent plus d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes, personnes âgées, etc.).

Quant aux accidents avec blessés légers et ceux avec dommages matériels seulement, ils se produisent à plus de 60 % chacun sur le réseau municipal.

Voilà pourquoi nous privilégions une association étroite avec les partenaires municipaux afin de mettre en place des façons de faire qui permettront d'améliorer ce bilan. Les directions territoriales du Ministère sont d'ailleurs en contact étroit avec le milieu municipal pour discuter de la sécurité du réseau routier et des améliorations qui pourraient y être apportées.

Considérant le fort potentiel d'amélioration du bilan routier par des actions sur le réseau municipal, le Ministère a l'intention d'accentuer son partenariat avec les municipalités. Cette approche se traduira par diverses mesures notamment par un échange soutenu d'information sur les nouveautés et innovations en sécurité routière et par l'élaboration d'outils et de programmes de formation qui puissent répondre aux besoins des municipalités afin de les aider à établir un diagnostic plus juste sur la sécurité de leur réseau en précisant où se concentrent les accidents.

La sécurité routière est une question complexe, où plusieurs facteurs interviennent et s'entrecroisent. Dans les années '70, les experts en sécurité routière concentraient leur énergie à ne déterminer que les causes d'accidents. Aujourd'hui, l'approche est plutôt d'y aller en considérant une réalité plus large, soit l'interaction entre le comportement humain, le véhicule et l'environnement routier et socio-économique. De plus, les actions portent autant sur la prévention, que sur l'accident lui-même et la possibilité de réduire les conséquences par une action rapide et efficace après l'accident.

C'est pourquoi la sécurité routière nous concerne tous. Je puis vous assurer que l'action du Ministère vise aussi à contribuer à réduire le nombre d'accidents et leur gravité.

2. L'action du ministère des Transports du Québec

2.1 Plan stratégique du Ministère

En 2005, le ministre des Transports, monsieur Michel Després, a déposé à l'Assemblée nationale le plan stratégique du ministère des Transports pour la période 2005-2008.

Nous y proposons une vision engageante du rôle du Ministère et de grandes orientations qui guideront les interventions de l'organisation au cours des trois prochaines années. La première grande orientation vise à assurer aux citoyens des infrastructures de transport sécuritaires, de bonne qualité et fonctionnelles.

Pour ce faire, quatre grands objectifs ont été retenus, soit la mise en place de la Table québécoise de la sécurité routière, l'élaboration d'une nouvelle Politique de sécurité routière, l'amélioration du bilan routier, par la réduction des accidents sur le réseau routier supérieur résultant d'une sortie de route ou se produisant aux intersections, ainsi que la réduction des accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules lourds ou des véhicules hors route.

2.1.1 *Table québécoise de la sécurité routière*

La Table québécoise de la sécurité routière, annoncée par le ministre des Transports lors du dévoilement du dernier bilan routier au printemps dernier, a été créée en décembre 2005. Elle est présidée par monsieur Jean-Marie de Koninck. Elle réunit une trentaine de partenaires concernés par la sécurité routière, notamment des représentants des usagers de la route, du milieu municipal, du milieu policier, des ministères et organismes et d'autres secteurs d'activité comme la recherche universitaire, la santé et l'assurance.

À l'instar de tables semblables formées dans d'autres pays, notamment en France et au Royaume-Uni, le mandat confié à la Table consiste :

- à offrir une tribune d'échange et un lieu de débats pour les principaux partenaires concernés par la sécurité routière;
- à conseiller les décideurs publics (gouvernement, municipalités, etc.) et de formuler à leur intention des propositions d'actions et d'interventions en faveur de la sécurité routière;
- à orienter les objectifs en sécurité routière en proposant des pistes pour l'élaboration et le suivi de la nouvelle politique de sécurité routière et des plans d'action qui en découlent.

Compte tenu du bilan routier du Québec, la Table se penche plus particulièrement sur les grands enjeux de sécurité routière, notamment le comportement des conducteurs, le partage de la route entre les divers usagers, l'environnement routier et les différents aspects socioéconomiques liés à la sécurité routière.

La Table contribuera à faire de la sécurité routière une préoccupation partagée par tous les partenaires et non seulement la responsabilité du ministre des Transports et des organismes qui relèvent de lui. Elle aura à proposer des idées novatrices et constructives pouvant contribuer à l'atteinte des objectifs d'amélioration du bilan routier.

2.1.2 Politique de sécurité routière

Avec la collaboration de la Société de l'assurance automobile du Québec, le Ministère élabore une nouvelle politique de sécurité routière qui remplacera la Politique 2001-2005.

Tel que mentionné précédemment, ce projet sera réalisé en étroite association avec les partenaires privés et publics, notamment les membres de la Table québécoise de la sécurité routière et les différents ministères.

Les travaux de la présente commission ainsi que ses recommandations seront également pris en compte.

Le ministre des Transports a déjà annoncé qu'il entend déposer la nouvelle Politique gouvernementale en matière de sécurité routière d'ici la fin de l'année 2006.

2.1.3 Véhicules lourds et véhicules hors route

La sécurité liée à la circulation des véhicules lourds ainsi qu'à celle des véhicules hors route (VHR) fait également l'objet d'une attention particulière.

Dans le plan stratégique du Ministère, nous comptons réduire la moyenne annuelle des accidents de véhicules lourds qui s'élevait à 130 par année entre 1995 et 2000.

Pour les véhicules hors route, une commission parlementaire, sous votre égide, doit se tenir du 7 au 10 mars 2006. Elle fait suite à la consultation publique présidée par la ministre déléguée aux Transports, madame Julie Boulet, qui s'est tenue au printemps 2005. Le Ministère a participé activement à toutes les étapes de cette consultation et a préparé, en concertation avec tous les ministères concernés, le

document d'orientation qui servira de base à la discussion pour la Commission parlementaire sur les véhicules hors route.

2.1.4 Interventions sur l'environnement routier

C'est par ses interventions sur l'environnement routier que le Ministère contribue le plus directement à améliorer le bilan de sécurité routière. Les interventions privilégiées durant les prochaines années auront pour objet notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections. En effet, les accidents qui se produisent aux abords des routes représentent plus du tiers des accidents mortels ou avec blessés graves survenus sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère et ils impliquent dans tous les cas une sortie de route. Il faut souligner que la moyenne des accidents mortels résultant d'une sortie de route sur le réseau sous la responsabilité du Ministère entre 1995 et 2000 s'élevait à 126. En 2005, le Ministère visait à diminuer ce nombre à moins de 107.

Pour leur part, les accidents aux intersections comptent pour un autre tiers des accidents mortels ou avec blessés graves survenus sur ce réseau. En 2005, le Ministère visait à réduire le nombre d'accidents mortels aux intersections à moins de 99, alors que la moyenne entre 1995-2000 avait été de 117. Le Ministère

continuera par ailleurs à intervenir sur d'autres éléments de l'environnement routier, comme la sécurité sur les chantiers de travaux routiers et l'entretien des équipements de sécurité. De plus, il poursuivra son travail en partenariat avec les municipalités pour améliorer la sécurité du réseau routier local.

2.2 Investissements sur les infrastructures

Les travaux sur les aménagements routiers contribuent à l'amélioration de la sécurité. En 2005, le ministre des Transports a annoncé que près de 4 milliards de dollars seraient investis dans l'amélioration du réseau routier québécois au cours des trois prochaines années, soit presque le double de ce qui a été investi en moyenne annuellement entre 1994 et 2002. Une bonne part du montant annoncé sera consacrée aux interventions destinées à améliorer la sécurité.

Les projets pouvant contribuer à réduire les risques sont privilégiés dans la programmation des investissements pour ces trois années. Les projets visant à réduire les sorties de route ou les accidents aux intersections, comme mentionné précédemment, seront plus spécifiquement ciblés.

En 2004-2005, le ministère des Transports a investi 300 millions de dollars pour des interventions d'amélioration aux infrastructures directement liées à la sécurité

routière. Lors des trois derniers exercices financiers, les investissements directement affectés à la sécurité routière se sont élevés à près de un milliard de dollars. Une ventilation des projets liés à la sécurité routière montre que les investissements consacrés à l'amélioration du réseau, que ce soit par exemple pour des corrections de courbes, le réaménagement d'intersections ou l'asphaltage d'accotements, représentent près du tiers des projets, les autres interventions étant liées à la conservation des chaussées (ornière), à l'entretien des équipements de sécurité (ex. : marquage, signalisation) et au développement du réseau (construction de chaussées)

Pour 2006-2007, le ministre des Transports a annoncé que 1,3 milliard \$ seraient investis sur le réseau. De ce montant, 358 M\$ seront directement affectés à des projets liés à la sécurité. Parmi ces investissements, 36 projets totalisant 56 M\$ sont liés à des recommandations de coroner.

Je désire aussi souligner que le Ministère met actuellement en place un processus de réalisation d'audit de sécurité routière qui permettra de mieux tenir compte de la sécurité lors des différentes étapes d'élaboration des projets routiers. Les audits permettent aux gestionnaires du réseau routier d'être proactifs et préventifs puisque les projets sont soumis à l'attention d'experts en sécurité qui en identifient les

faiblesses. L'expérience des pays ayant effectué un virage dans cette direction montre bien les bénéfices résultant de cette approche, dont le principe de base est la prévention.

Je tiens également à mentionner que dans son rôle plus global de gestionnaire du réseau routier, le Ministère assure la surveillance de l'ensemble du réseau sous sa responsabilité. À cet effet, il a entrepris depuis plusieurs années l'implantation d'une approche plus rigoureuse et formelle d'intervention sur le réseau afin de prêter assistance aux usagers de la route qui se retrouve momentanément en difficulté. Par exemple, par le déploiement de centres de gestion de la circulation (surveillance par caméra) dans les grands centres urbains, comme Montréal et Québec, mais aussi dans les villes où le niveau de circulation le justifie. L'élaboration de méthodes de travail sécuritaires a aussi permis de diminuer les risques associés aux interventions des patrouilleurs du Ministère autant pour ses propres employés que pour les usagers eux-mêmes.

3. Les enjeux identifiés par la Commission des transports et de l'environnement

Permettez-moi maintenant d'aborder de façon plus particulière les sujets que la Commission a identifiés comme étant des enjeux importants en matière de sécurité routière et qui font l'objet de la consultation qu'elle a initiée.

3.1 La vitesse excessive

La vitesse excessive ou inadaptée aux conditions routières cause annuellement 150 décès et 7000 blessés.

La vitesse constitue donc une cause majeure d'accidents, au même titre que l'alcool au volant, et accroît non seulement le risque d'accident, mais aussi la gravité de ceux qui se produisent.

Cependant, malgré tous les efforts consentis à ce jour pour sensibiliser les citoyens, que ce soit par des campagnes de prévention ou des opérations avec les services policiers, la vitesse continue à faire des ravages. La valorisation des véhicules de plus en plus performants et certaines tendances comme les courses de vitesse (speed racing) chez les jeunes conducteurs ont des effets inverses sur la sécurité. La proportion d'usagers de la route qui ne respectent pas les limites de vitesse

affichées demeure très élevée au Québec, car elle représente au-delà d'un conducteur sur deux.

D'autres tendances lourdes sont aussi observées. Ainsi :

- en milieu urbain, où la vitesse affichée est à 50 km/h, 50 % des conducteurs ne respectent pas la limite;
- sur les routes affichées à 90 km/h, 66 % ne la respectent pas et sur les autoroutes, 80 % dépassent 100 km/h;
- sur les chantiers routiers, la vitesse excessive est l'une des principales causes d'accidents, mettant aussi en péril la sécurité des travailleurs.

La gestion de la vitesse interpelle tous les partenaires publics et privés préoccupés par la sécurité routière. Une Table de concertation sur la vitesse au volant, qui réunissait, en plus du Ministère et de la Société de l'assurance automobile, les principaux partenaires en sécurité routière, s'est penché sur cette problématique afin de soumettre des recommandations visant une amélioration du bilan routier par une diminution du nombre de décès et de blessés liés aux accidents causés par la vitesse. Le ministère des Transports a été mandaté en 2005 par le ministre pour

présider un comité interministériel pour évaluer la faisabilité des mesures proposées, avec l'aide d'experts en sécurité routière des principaux ministères concernés et des services policiers. Le Comité interministériel complète actuellement son analyse et devrait présenter son rapport d'ici l'été 2006.

Entretemps, diverses mesures ont déjà été mises en place par le Ministère pour freiner la vitesse, notamment des normes rigoureuses sur la conception et la signalisation routière, une concertation avec les municipalités sur la détermination des limites de vitesse, la collaboration des policiers pour la surveillance des chantiers routiers et des études de relevés de vitesse sur le réseau routier afin de localiser les endroits problématiques.

3.2 Les conditions hivernales

La Commission a également identifié un sujet qui constitue une priorité pour le Ministère, soit les conditions hivernales. Permettez-moi de rappeler que le ministère des Transports doit relever le défi d'entretenir un réseau d'une longueur de près de 30 000 km sous un climat hivernal particulièrement rigoureux.

Le réseau dont le Ministère a la responsabilité est entretenu à contrat à 69 % par l'entreprise privée, à 13 % par les municipalités et le Ministère conserve la

responsabilité d'entretenir 18 % du réseau avec ses propres effectifs et équipements.

Pour la saison d'hiver 2005-2006, le Ministère, a consacré à ce jour près de 200 M\$ à cet effet, ce qui représente une part importante et sans cesse croissante de son budget d'exploitation (80 %).

Cependant, la responsabilité de la sécurité en conditions hivernales doit aussi être partagée avec les conducteurs qui doivent adapter leur conduite, particulièrement lorsque les conditions météorologiques se détériorent comme lors de tempête de neige, de verglas ou encore de brouillard comme nous l'avons vécu récemment.

Plusieurs mesures ont été mises en place dans le but de bien entretenir le réseau et d'assurer la sécurité des usagers. Ainsi, une surveillance constante du réseau par le Ministère est assurée en tout temps afin d'agir rapidement si les conditions routières se détériorent.

L'ensemble du Québec a été divisé en 90 zones de climat relativement homogène permettant d'anticiper les conditions de la chaussée. Dans une première phase de déploiement, le Ministère a installé 18 stations météorologiques permettant

notamment de suivre les changements qui surviennent sur le réseau et de détecter les conditions critiques afin d'agir plus efficacement.

De la formation et un guide d'intervention pour agir rapidement auprès des usagers en détresse sur le réseau, particulièrement lors de tempêtes, ont aussi été préparés à l'intention du personnel technique affecté à l'entretien.

Le Ministère a également une politique de fermeture des routes en cas de risque pour la sécurité, généralement appliquée en concertation avec les policiers. De plus, des campagnes annuelles d'information pour sensibiliser les citoyens à la prudence ainsi qu'un système d'information sur les conditions routières accessibles par téléphone ou Internet sont disponibles.

Par ailleurs, le dossier des pneus d'hiver a aussi soulevé l'intérêt au cours des derniers mois et un comité d'experts des secteurs privés et publics a recommandé au ministre de ne pas rendre obligatoires ces pneus, puisque le taux d'utilisation des pneus d'hiver s'élevait déjà à 90 % sur une base volontaire, ce qui ne militait pas en faveur d'une réglementation ou d'une loi

Le groupe a cependant convenu qu'il fallait évaluer davantage la question de l'état des pneus, notamment l'épaisseur minimale de la bande de roulement des pneus. Diverses solutions sont présentement à l'étude et seront intégrées, s'il y a lieu, dans la Politique de sécurité.

3.3 Les motocyclistes

Sur un autre enjeu qui a été retenu pour la consultation, soit les motocyclistes, l'actuel ministre de la Justice, monsieur Yvon Marcoux, alors qu'il était ministre des Transports, a mis sur pied, en mai 2004, le Groupe de travail sur le motocyclisme présidé par le ministère des Transports. Ce dossier est important car le nombre de personnes décédées ou blessées lors d'un accident de motocyclette a augmenté entre 2003 et 2004 passant de 2206 à 2564, tandis que le parc de motocyclettes s'est accru de 11,3 % durant la même période.

Par ailleurs, le Ministère constate également que les cylindrées de ces véhicules sont de plus en plus élevées.

Depuis cinq ans, les principales causes d'accidents de motocyclettes sont la vitesse, la difficulté des automobilistes à apercevoir les motos sur la route et enfin, l'inattention ou la distraction.

Évidemment, chaque accident de moto fait l'objet d'un traitement particulier par les médias, notamment en raison de la vulnérabilité des occupants.

Cependant, des adeptes de ce moyen de transport demandent encore de réduire les contraintes, comme le choix de porter un casque ou l'accès rapide à la conduite des grosses cylindrées. D'autre part, des municipalités souhaitent réduire le bruit lié à l'utilisation de ces véhicules et aussi en restreindre la circulation.

Dans ce cadre, le Groupe de travail sur le motocyclisme échange sur les diverses problématiques soulevées. Les regroupements de motocyclistes, le Ministère, la SAAQ, les milieux policier et municipal, ainsi que l'industrie et les marchands de motos participent à ces travaux.

Les résultats et propositions issus de leurs discussions devraient être remis au ministre à l'été 2006.

3.4 Le cellulaire au volant

Enfin, la commission a identifié un dernier enjeu, soit l'usage du cellulaire au volant. Les ventes de téléphones cellulaires sont en croissance et le nombre d'utilisateurs atteignait 134 millions aux États-Unis, en 2002, et 11 millions au

Canada. Cet engouement s'étend également à beaucoup d'autres administrations et le Québec n'y échappe pas.

En 2005, plus d'une cinquantaine de pays avait adopté une législation interdisant dans la grande majorité des cas l'utilisation du combiné au volant d'un véhicule. Au Canada, Terre-Neuve est la seule province qui a légiféré en ce domaine (interdiction du combiné en avril 2003), tandis qu'aux États-Unis, trois États ont une législation interdisant l'utilisation du cellulaire : le New Jersey, New York et Washington DC.

Quant au nombre de décès directement liés à l'usage du cellulaire au volant, il est difficile de le quantifier selon la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le ministère des Transports considère que l'utilisation du téléphone cellulaire au volant représente un risque important d'accident. Le problème ne réside pas seulement dans la manipulation de l'appareil, mais également dans le fait que le conducteur doit partager son attention entre la route et la conversation qu'il entretient avec son interlocuteur.

Le Ministère abonde dans le même sens que la SAAQ qui recommande que le téléphone cellulaire soit toujours éteint dans un véhicule en mouvement et qu'il soit utilisé uniquement dans des conditions d'urgence (en ayant soin de se ranger dans un endroit sécuritaire) ou par un passager autre que le conducteur.

Conclusion

En conclusion, le ministère des Transports investit chaque année des sommes importantes sur le réseau routier afin d'améliorer la sécurité des usagers et de contribuer à la réduction du nombre et de la gravité des accidents.

La combinaison du comportement humain avec les caractéristiques du véhicule et l'environnement routier joue un rôle déterminant lors d'un accident.

C'est pourquoi le Ministère privilégie de travailler en concertation avec les nombreux partenaires intéressés par la sécurité routière, dont au premier chef, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et les membres de la Table québécoise de la sécurité routière, dont les municipalités et les services policiers, afin d'atteindre ses objectifs de réduction d'accidents.

Le bilan routier pourra être amélioré dans la mesure où les efforts soutenus de tous les partenaires seront aussi appuyés par le comportement responsable de chaque citoyen lorsqu'il prend la route, notamment si celui-ci adapte sa conduite aux conditions routières et à la signalisation.

Soyez assurés que la prochaine politique gouvernementale de sécurité routière et le plan d'action qui en découlera prendront en compte, comme je l'ai mentionné précédemment, les attentes des citoyens ainsi que les suggestions et recommandations issues de la présente Commission parlementaire et de la Table québécoise de la sécurité.