



Table québécoise de la sécurité routière

Troisième rapport de recommandations

Pour des routes de plus en plus sécuritaires

Octobre 2013

Table québécoise de la sécurité routière

Troisième rapport de recommandations

Pour des routes de plus en plus sécuritaires

Octobre 2013

Cette publication a été réalisée par la Direction de la sécurité en transport et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web au www.mtq.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante : Direction des communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés et encourage le téléchargement de cette publication.

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



© Gouvernement du Québec, ministère des Transports du Québec, 2013

ISBN 978-2-550-68917-1 (imprimé)

ISBN 978-2-550-68918-8 (PDF)

Dépôt légal – 2013

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction de ce document par procédé mécanique ou électronique, y compris la microreproduction et sa traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

Remerciements

Le président et les membres de la Table québécoise de la sécurité routière remercient les équipes du MTQ et de la SAAQ qui ont collaboré à la rédaction de ce rapport.

Ministère des Transports du Québec

Claude Morin, ingénieur, directeur de la sécurité en transport

Gervais Corbin, ingénieur, chef du Service de l'expertise et du soutien technique en sécurité

Chantal Marchand, chef du Service des politiques de sécurité

Laurent Audet, coordonnateur

Catherine Berthod, ingénieure et urbaniste

Lise Fournier, ingénieure

Carole Leclerc, professionnelle

Donom Bisanswa, ingénieur

Société de l'assurance automobile du Québec

Johanne St-Cyr, vice-présidente

Sylvie Lemieux, directrice du développement en sécurité routière

Lyne Vézina, directrice des études et des stratégies en sécurité routière

René Désaulniers, chef du Service du comportement des usagers de la route

Julie Béliveau, professionnelle

Joëlle Courtemanche-Brochu, professionnelle

Michel Gaudet, professionnel

Michelle Gendreau, professionnelle

Nadia Maranda, professionnelle

Pierre-Olivier Sénéchal, coordonnateur

Leaders

Yvon Lapointe, CAA-Québec

Pierre Maurice, Institut national de santé publique du Québec

Pierre Patry, ministère de la Santé et des Services sociaux

Marc des Rivières, Ville de Québec

Des remerciements sont également adressés aux membres des quatre groupes de travail.

Table des matières

Mot du président	6
Composition de la Table québécoise de la sécurité routière	7
Introduction	8
Évolution du bilan routier	9
I. Transports actifs et usagers vulnérables	13
Milieu municipal, mobilité et aménagement	15
Recommandation 1 Plan de mobilité durable	15
Recommandation 2 Temps de traversée aux intersections	16
Recommandation 3 Construction et entretien des trottoirs	17
Recommandation 4 Concertation entre les acteurs	17
Recommandation 5 Outils d'information	18
Recommandation 6 Utilisation des différents tomes de la collection Normes – Ouvrages routiers	18
Virage à droite au feu rouge	19
Recommandation 7 Sensibilisation des usagers et surveillance policière	21
Recommandation 8 Sensibilisation des gestionnaires de réseaux	21
Recommandation 9 Comité de suivi	22
Recommandation 10 Révision du <i>Guide – Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge</i>	22
Éducation à la sécurité routière	23
Recommandation 11 Sécurité routière des jeunes enfants	23
Recommandation 12 Sécurité routière : activités de promotion et d'intervention	24
II. Capacité de conduite affaiblie	25
Recommandation 13 Se concerter pour mieux informer	26
Recommandation 14 Sanctions administratives	26
Recommandation 15 Programmes d'application sélective	28
Recommandation 16 Dépistage systématique aléatoire	29
III. Jeunes et accès graduel à la conduite	31
Accès graduel	31
Recommandation 17 Limitation du nombre de passagers	31
Jeunes et infractions	32
Recommandation 18 Montant des amendes	32

IV. Vitesse en milieu urbain	33
Recommandation 19 Démarche d'intervention en matière de gestion de la vitesse en milieu urbain	35
Recommandation 20 Limites de vitesse à 40 km/h ou 30 km/h	36
Recommandation 21 Limite de vitesse dans les zones scolaires et les zones de terrains de jeux	37
Recommandation 22 Nouveau concept de rue partagée	38
Recommandation 23 Cadre légal et réglementaire concernant la gestion de la vitesse	39
Conclusion	40
Annexe 1	41
Liste des membres de la Table québécoise de la sécurité routière	41
Annexe 2	43
Synthèse des recommandations	43
Annexe 3	45
Suivi des recommandations du premier rapport	45
Suivi des recommandations du deuxième rapport	49
Annexe 4	55
Lexique	55
Annexe 5	57
Liste des sigles et acronymes	57

Liste des graphiques

Graphique 1 : Nombre de décès, de véhicules en circulation et de titulaires d'un permis au Québec (1973-2012)	9
Graphique 2 : Nombre total de victimes, de véhicules en circulation et de titulaires d'un permis au Québec (1973-2012)	10
Graphique 3 : Nombre de décès et taux de décès par 100 000 habitants au Québec, de 2007 à 2012	11
Graphique 4 : Comparaison relative aux décès : nombre de décès qui seraient survenus au Québec en appliquant le taux de décès par 100 000 habitants d'autres administrations	12
Graphique 5 : Proportion des victimes d'accidents routiers âgées de 14 ans et moins et de 65 ans et plus, de 2008 à 2012	14

Liste des tableaux

Tableau 1 : Nombre de victimes, de véhicules en circulation et de titulaires d'un permis au Québec, 1973 et 2012	10
Tableau 2 : Nombre de victimes ayant utilisé une aide à la mobilité (depuis le mois de mars 2010)	13
Tableau 3 : Virage à droite au feu rouge – Victimes d'accidents corporels	20

Mot du président

Depuis sa création, il y a maintenant huit ans, la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR) a déposé deux rapports (un premier en 2007 et un deuxième en 2009) et fait 50 recommandations au total. Aujourd'hui, je suis à même de constater que l'ensemble des recommandations a donné lieu à des actions concrètes. En effet, différentes mesures visant l'amélioration du réseau routier et de la sécurité routière ont été mises en œuvre et de multiples campagnes de sensibilisation ont été lancées afin de restreindre les comportements à risque des usagers de la route au Québec.

Les nouvelles dispositions du Code de la sécurité routière (CSR) ont certes favorisé l'adoption de comportements plus sécuritaires sur la route, mais il importe également de souligner le rôle qu'ont pu jouer les nombreuses activités éducatives et mesures de contrôle mises en place par les divers intervenants. À ces initiatives s'ajoute l'importante mobilisation de la population qui a, elle aussi, contribué de façon significative à l'amélioration du bilan routier. De fait, le nombre de décès sur les routes du Québec est passé de 720 en 2006 à 436 en 2012.

Ce troisième rapport, fruit du travail assidu des membres de la Table et de ses groupes de travail, est assorti de 23 nouvelles recommandations et s'inscrit dans la même veine que les efforts déjà consentis pour améliorer le bilan routier. Il témoigne de la volonté de tous ces acteurs d'explorer de nouvelles façons d'améliorer le bilan routier du Québec et reflète la préoccupation grandissante de la société à l'égard de l'importance qui doit être accordée à la sécurité routière.

C'est donc avec une immense gratitude que je remercie les membres de la Table, ainsi que les membres des groupes de travail pour leur dévouement sans borne pour la cause de la sécurité routière. J'adresse aussi des remerciements aux équipes de coordination du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec pour leur implication constante dans la poursuite d'objectifs visant l'amélioration de la sécurité routière.

Finalement, je remercie tous ceux et celles qui suivent de près les travaux de la Table et qui me font part régulièrement de leurs commentaires et suggestions concernant la sécurité routière. Je suis toujours ravi de constater l'intérêt que la population du Québec porte à cette cause.



Jean-Marie De Koninck



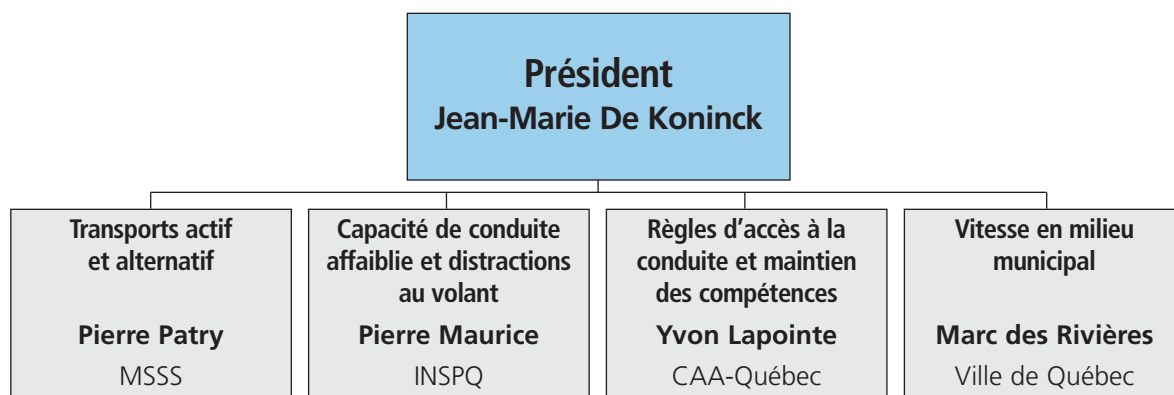
Composition de la Table québécoise de la sécurité routière

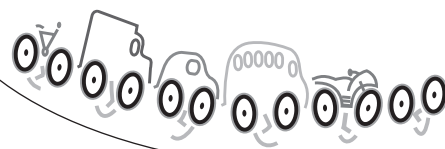
La TQSR regroupe près de 46 membres provenant de différents secteurs d'activité. Ces membres représentent tout autant les usagers de la route, les milieux municipaux, les corps policiers et les ministères et organismes gouvernementaux que des partenaires des milieux de la santé, de la recherche et de l'enseignement.

Pour ce troisième cycle de la TQSR, quatre groupes de travail ont abordé les mêmes sujets qui avaient été ciblés dans le rapport précédent et ils se sont concentrés sur les thèmes spécifiques suivants :

- I Transports actifs et usagers vulnérables
- II Capacité de conduite affaiblie
- III Jeunes et accès graduel à la conduite
- IV Vitesse en milieu urbain

Table québécoise de la sécurité routière





Introduction

Jamais dans l'histoire du Québec le sujet de la sécurité routière n'a occupé autant l'espace public. En effet, qu'il soit question de capacité de conduite affaiblie par l'alcool ou la drogue, de vitesse, de fatigue, de l'utilisation du cellulaire pour parler ou texter au volant, d'infrastructures et d'aménagements routiers ou de certaines catégories de conducteurs (jeunes et moins jeunes), la sécurité routière fait la manchette dans les médias et elle est l'objet de nombreux débats. Certes, la mobilisation sans précédent des acteurs de multiples horizons qu'a entraînée l'Année de la sécurité routière en 2007 a augmenté l'intérêt de la population envers ce thème. Il en est de même pour la visibilité accordée par les médias aux nombreuses opérations menées par les différents services de police, les campagnes et autres actions de sensibilisation orchestrées par les organismes gouvernementaux ainsi que par les autres partenaires. L'ensemble de ces initiatives, et combien d'autres encore, ont permis de placer la sécurité routière au cœur des préoccupations des Québécois.

À cela s'ajoute l'avènement de la TQSR en décembre 2005. De fait, le travail de réflexion des membres a lui aussi largement contribué à l'augmentation de la sensibilité de la population à la sécurité routière. Toutes les recommandations qui ont été déposées ont fait l'objet d'un suivi particulier afin de réduire le nombre de victimes de la route. Un résumé du suivi des recommandations des deux premiers rapports se trouve à l'annexe 3 du présent document.

La réalisation du troisième rapport de la TQSR permet de poursuivre la recherche de solutions afin d'améliorer encore davantage la sécurité routière sur nos routes. Brièvement, le rapport brossera d'abord un portrait de l'évolution du bilan routier au Québec. Viendront ensuite les résultats des travaux des membres de la TQSR et des quatre groupes de travail qui ont abordé les thèmes suivants : transports actifs et usagers vulnérables; capacité de conduite affaiblie; jeunes et accès graduel à la conduite, et vitesse en milieu urbain. La formulation des recommandations a fait consensus parmi les membres de la Table. L'annexe 2 présente un tableau synthèse contenant le libellé de chacune des recommandations.

Puisque la Table est un forum permanent d'échanges et de discussions, ses membres entendent poursuivre leurs réflexions sur les différents problèmes d'insécurité routière et sur les meilleures pratiques visant à améliorer constamment le bilan routier. Les objectifs des travaux des membres de la TQSR sont également l'augmentation du sentiment de sécurité de tous les usagers, l'adoption de comportements sécuritaires, l'implication des partenaires et des citoyens de même que la création d'un espace de discussion publique sur les questions de sécurité routière.

Évolution du bilan routier

Le bilan routier du Québec s'est considérablement amélioré depuis le début des années 1970, et ce, malgré des augmentations importantes du nombre de titulaires d'un permis de conduire et de véhicules en circulation (graphiques 1 et 2). Ces gains sont attribuables à plusieurs facteurs parmi lesquels figurent l'amélioration des comportements des usagers de la route, l'amélioration des infrastructures routières et les nombreux dispositifs de sécurité intégrés aux nouveaux véhicules au fil des ans.

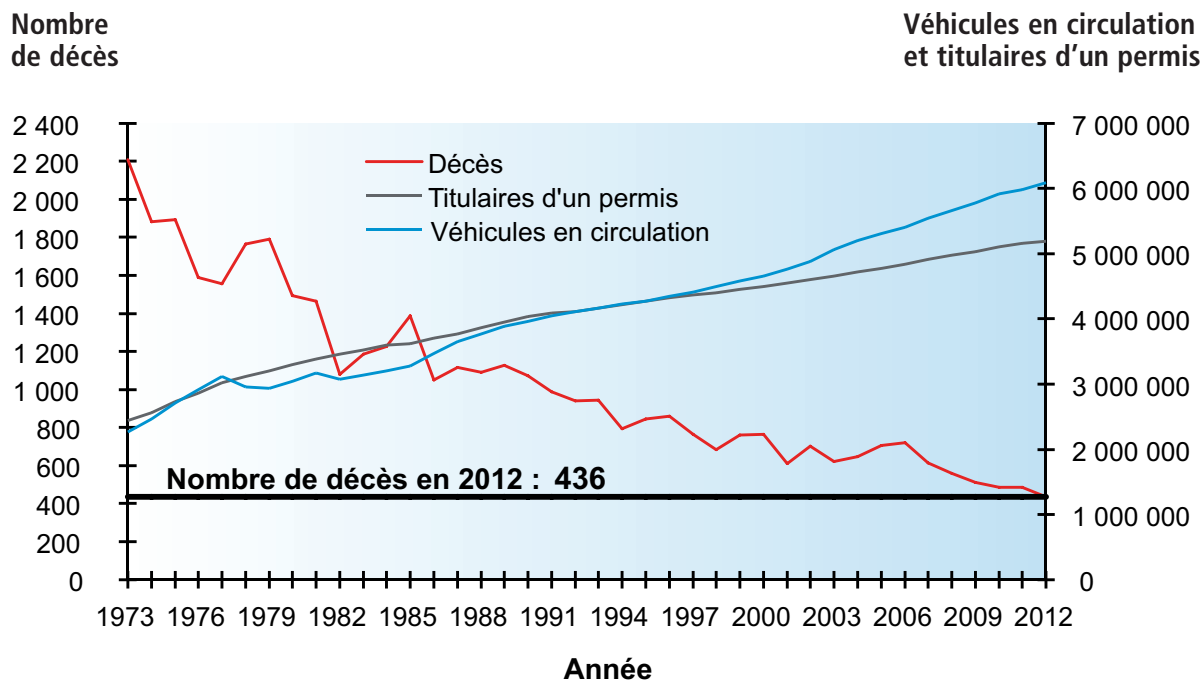
Toutefois, une tendance à la hausse semblait se dessiner entre 2001 et 2006. C'est pourquoi tous

les acteurs en sécurité routière ont fait un effort de mobilisation sans précédent autour de la motion du gouvernement faisant de l'année 2007 l'Année de la sécurité routière. Depuis ce temps, des efforts soutenus ont été consentis en matière de sécurité routière afin de réduire le bilan routier, et force est de constater qu'ils ont porté leurs fruits.

Ainsi, le nombre de décès sur les routes du Québec est passé de 720 en 2006 à 436 en 2012, ce qui représente une diminution de 39,4 %. Le nombre total de victimes, quant à lui, est passé de 50 475 à 39 541, soit une diminution de 21,7 % (graphiques 1 et 2).

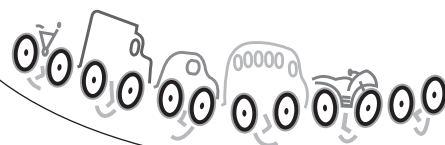
Graphique 1

Nombre de décès, de véhicules en circulation et de titulaires d'un permis au Québec (1973-2012)



Source : SAAQ (2013) Bilan routier, dossier de presse 2012



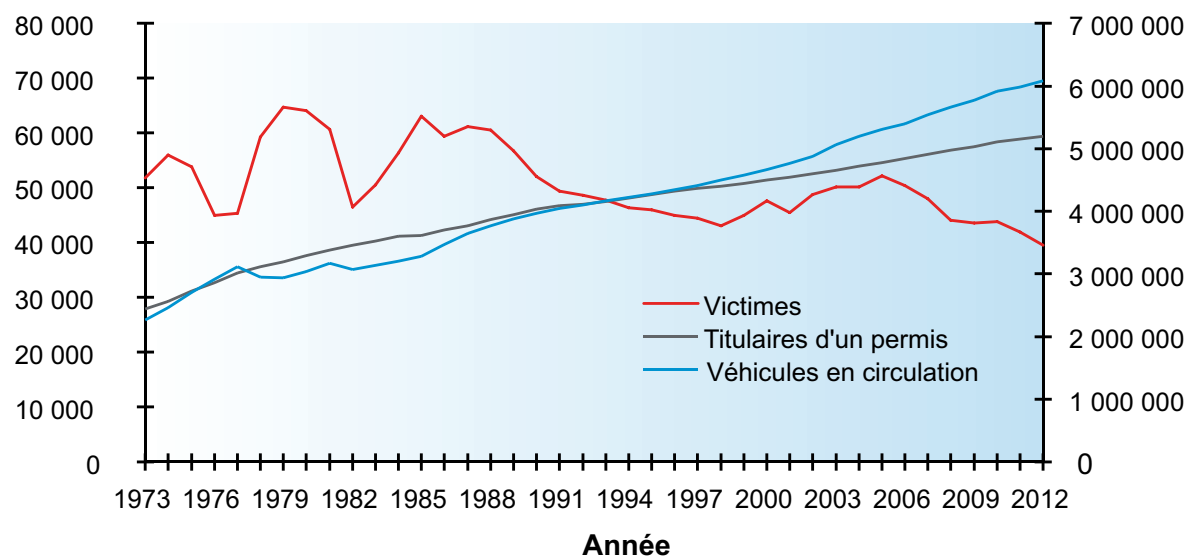


Graphique 2

Nombre total de victimes, de véhicules en circulation et de titulaires d'un permis au Québec (1973-2012)

Nombre de victimes

Véhicules en circulation et titulaires d'un permis



Source : SAAQ (2013) Bilan routier, dossier de presse 2012

Tableau 1

Nombre de victimes, de véhicules en circulation et de titulaires d'un permis au Québec, 1973 et 2012

Année	Nombre de victimes		Véhicules en circulation	Titulaires d'un permis
	Décès	Total		
1973	2 209	51 761	2 265 471	2 441 515
2012	436	39 541	6 082 303	5 194 760

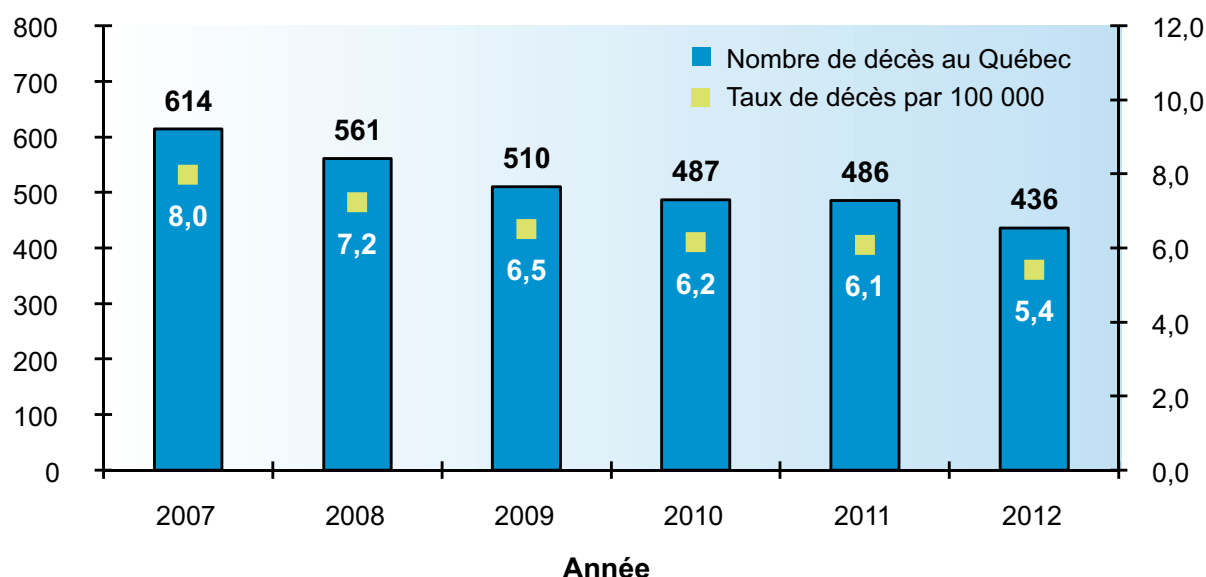
Source : SAAQ (2013) Bilan routier, dossier de presse 2012

Graphique 3

Nombre de décès et taux de décès par 100 000 habitants au Québec, de 2007 à 2012

Nombre de
décès

Taux de décès par
100 000 habitants



Source : SAAQ (2013)

Il faut reculer de plus de 65 ans et remonter en 1947, alors que le nombre de décès était de 415, pour trouver un nombre de décès inférieur à celui qui a été observé en 2012. Le taux de décès par 100 000 habitants est quant à lui passé de 8,0 en 2007 à 5,4 en 2012, ce qui représente une diminution de près du tiers (graphique 3).

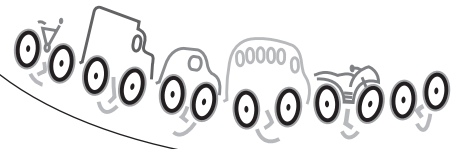
Comme on peut le constater, les gains observés depuis 2007 sont considérables. Toutefois, bien que l'on ait remarqué des diminutions pour toutes les catégories de victimes, on constate que celles-ci ont été plus importantes en pourcentage parmi les victimes décédées que parmi les victimes blessées.

Pourtant, la situation est susceptible d'amélioration, comme le montre le graphique 4, qui compare le taux de décès au Québec à celui que l'on observe

dans quelques administrations parmi les plus performantes. En effet, si le Québec avait le même taux de décès que celui que la Grande-Bretagne, la Suède ou les Pays-Bas ont enregistré en 2011, le nombre de décès constatés en 2012 aurait respectivement été de 250, 274 et 322. Pour obtenir une performance comparable à celle de l'Ontario en 2010, le nombre de décès aurait dû être de 354.

Le défi auquel nous faisons face collectivement, et pour lequel la TQSR aspire à apporter une contribution significative, est de continuer à réduire le nombre de victimes de la route, et ce, non seulement en diminuant la gravité des blessures, mais aussi en faisant en sorte que des collisions soient évitées.



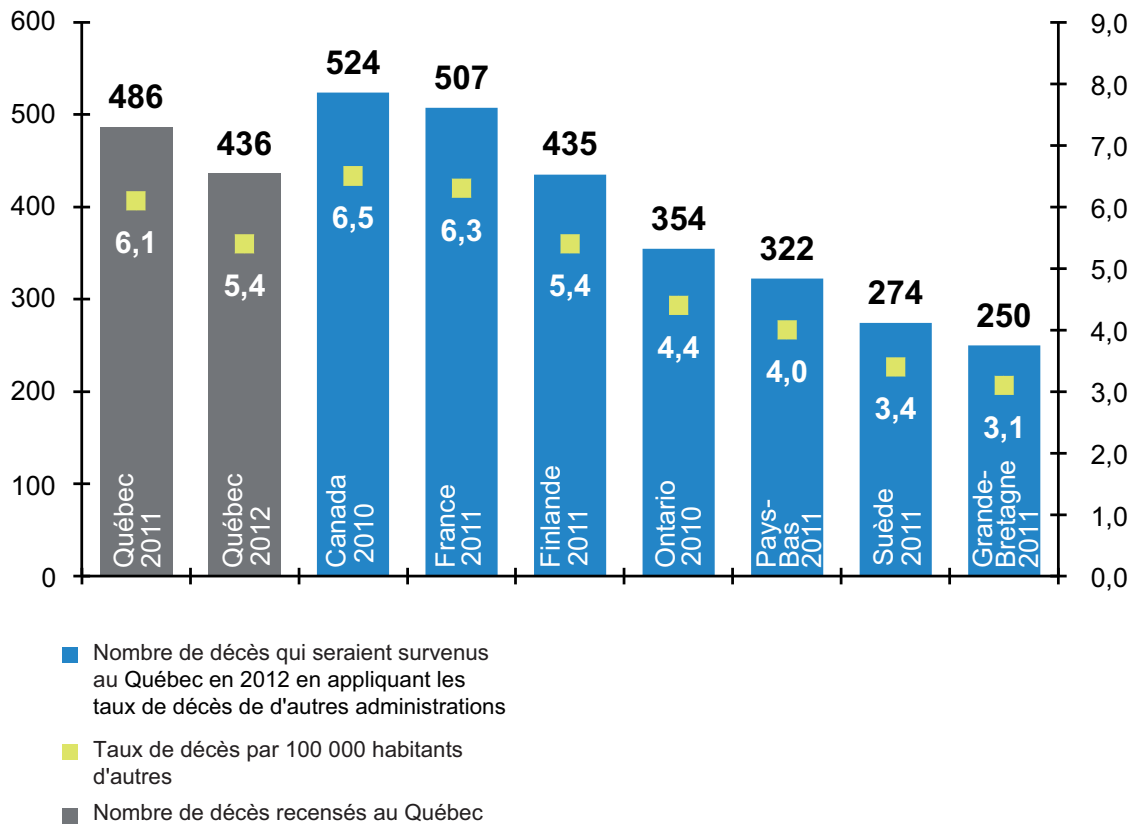


Graphique 4

Comparaison relative aux décès : nombre de décès qui seraient survenus au Québec en appliquant le taux de décès par 100 000 habitants d'autres administrations

**Nombre de décès
au Québec en 2012**

**Taux de décès par
100 000 habitants
d'autres administrations**



Source : SAAQ (2013)

I. Transports actifs et usagers vulnérables

Les personnes qui utilisent les transports actifs, majoritairement des piétons et des cyclistes, sont des usagers vulnérables sur le réseau routier. Mis à part les cyclistes qui portent un casque, les autres usagers vulnérables ne bénéficient d'aucune protection efficace lors d'une collision avec un véhicule.

Le thème des piétons et cyclistes a déjà été abordé sous l'angle des usagers vulnérables dans le deuxième rapport de la Table¹. Cette fois-ci, le premier groupe de recommandations porte sur les transports actifs sécuritaires de trois types d'usagers vulnérables, soit les jeunes de 14 ans et moins, les personnes âgées de 65 ans et plus et les personnes handicapées.

Il y a peu de données sur les accidents routiers impliquant des personnes handicapées. En effet, depuis le mois de mars 2010 seulement (tableau 2), un agent de la paix peut indiquer, dans le rapport d'accident de véhicules routiers qu'il remplit, que le mode de déplacement du piéton est, entre autres choses, une aide à la mobilité (fauteuil roulant, fauteuil roulant motorisé, quadriporteur ou triporteur).

Tableau 2

Nombre de victimes ayant utilisé une aide à la mobilité (depuis le mois de mars 2010)

Année	Mode de déplacement	Nature des blessures			
		Mortelles	Graves	Légères	Total
2010	Aide à la mobilité	2	1	38	41
2011	Aide à la mobilité	2	2	29	33
2012	Aide à la mobilité	2	3	38	43

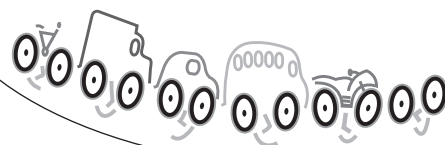
Source : SAAQ (2013)

Le rapport 2013 de l'Organisation mondiale de la santé (OMS)² fait part de la gravité de la situation mondiale concernant les décès par accident de la route impliquant des piétons ou des cyclistes. Toutefois, on observe cette situation déplorable particulièrement dans des pays à revenu faible ou intermédiaire, où les déplacements à pied ou à vélo sont très fréquents. À l'échelle du Québec, pour la période 2008-2012, il y avait 17,5 % en moyenne des personnes décédées sur le réseau routier qui étaient des piétons ou des cyclistes.

À l'examen du graphique 5, on constate d'abord que les jeunes âgés de 14 ans et moins et les personnes âgées de 65 ans et plus représentent respectivement 15,7 % et 15,4 % de la population du Québec. Ensuite, le graphique révèle que les jeunes âgés de 14 ans et moins sont passablement représentés chez les cyclistes et les piétons, tant du côté des décès que des blessés graves et légers. De même, on remarque qu'il y a eu plusieurs décès chez les personnes de 65 ans et plus, tant parmi les cyclistes et les piétons que dans l'ensemble des victimes d'accidents routiers. De plus, si on considère que ces usagers font peu de kilométrage et qu'ils sont moins exposés au risque que ceux des autres catégories, on comprend l'importance d'accorder une attention particulière à l'amélioration de leur sécurité routière.

¹ **TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2009)**, *Deuxième rapport de recommandations – Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier*, p. 23, [En ligne]. [[http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/2e%20Rapport%20\(2009\).pdf](http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/2e%20Rapport%20(2009).pdf)].

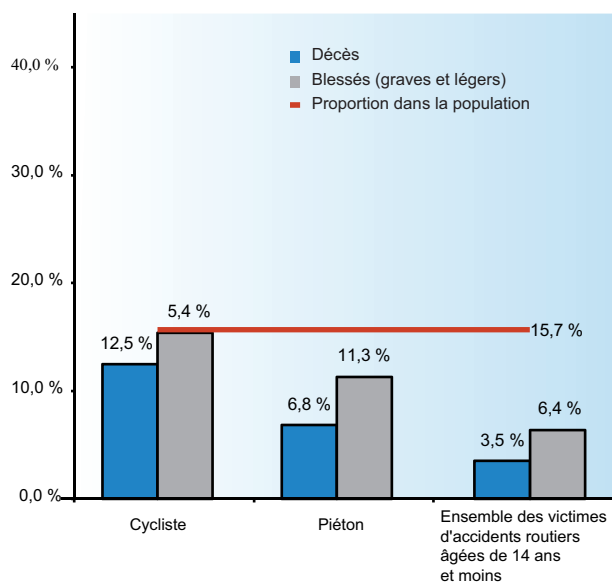
² **ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (2013)**, *Résumé – Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 – Soutenir une décennie d'action*, p. 10.



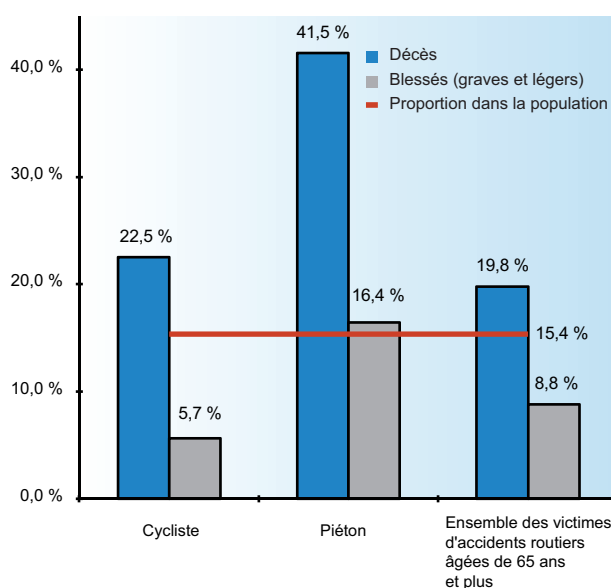
Graphique 5

Proportion des victimes d'accidents routiers âgées de 14 ans et moins et de 65 ans et plus, de 2008 à 2012

Victimes âgées de 14 ans et moins, de 2008 à 2012



Victimes âgées de 65 ans et plus, de 2008 à 2012



Source : SAAQ, compilation du MTQ

Dans le cas des jeunes qui marchent ou qui font du vélo, ils sont plus vulnérables dans la circulation parce que leur niveau de développement cognitif, physique, psychomoteur et perceptuel est encore assez limité. Comme le précise l'avis scientifique de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ)³ sur la sécurité des élèves du primaire, la marche et le vélo nécessitent d'accomplir plusieurs tâches complexes en même temps et font appel à des capacités psychomotrices (pédaler, garder l'équilibre, freiner, etc.) et cognitives (l'attention, la concentration, le jugement et la prise de décision) pour circuler de façon sécuritaire.

Pour les personnes âgées de 65 ans et plus, le processus de vieillissement normal entraîne souvent une diminution de l'acuité visuelle, de l'audition ou même des habiletés motrices. Lorsque ces personnes effectuent des déplacements sur le réseau routier, la vitesse de

perception des mouvements des véhicules peut être ralentie et le temps de réaction devient un facteur de risque accru pour l'intégrité physique de l'individu.

Quant aux personnes handicapées qui circulent sur le réseau routier, l'autonomie dans les déplacements pose des défis quotidiens. En tout temps, elles doivent cohabiter avec les autres usagers de la route et composer avec des aménagements plus ou moins appropriés ou carrément absents. Pour agir en conformité avec la politique gouvernementale *À part entière pour un véritable exercice du droit à l'égalité*⁴, l'accessibilité à des infrastructures de transport ainsi qu'à des aménagements sécuritaires et adaptés à la condition des personnes handicapées représente une condition essentielle à la participation sociale de celles-ci.

³ INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (2011), *Sécurité des élèves du primaire lors des déplacements à pied et à vélo entre la maison et l'école au Québec*, 104 p.

⁴ OFFICE DES PERSONNES HANDICAPÉES DU QUÉBEC (2009), *À part entière pour un véritable exercice du droit à l'égalité – Politique gouvernementale pour accroître la participation sociale des personnes handicapées*, [En ligne], 84 p. [\[http://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/Politique_a_part_entiere_Acc.pdf\]](http://www.ophq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/Politique_a_part_entiere_Acc.pdf)

Milieu municipal, mobilité et aménagement

Trop souvent, dans la planification du territoire, on semble privilégier les déplacements motorisés et l'étalement urbain au détriment d'une gestion optimale de tous les modes de déplacement. La dispersion des pôles d'activités et des ensembles résidentiels est un bon exemple de facteurs qui favorisent la dépendance à l'automobile.

En milieu rural, les déplacements actifs et alternatifs ne sont pas nécessairement priorisés et accessibles dans une optique de sécurité routière. En outre, les distances à parcourir et la précarité des aménagements n'incitent pas les usagers à privilégier la marche ou le vélo pour se déplacer.

Au Québec, le nombre de véhicules⁵ en circulation augmente d'année en année. Il est passé de 5 665 272 en 2008 à 6 082 303 en 2012, ce qui représente une augmentation de 9,8 %.

Conformément à ce qui est énoncé dans les différentes lois qui régissent les municipalités, celles-ci ont le pouvoir de planifier le transport sur leur territoire et d'agir sur le plan de la sécurité routière. Que ce soit en matière de planification, de réglementation ou d'aménagement des infrastructures, elles peuvent agir pour favoriser les déplacements actifs sécuritaires des usagers vulnérables, en particulier des plus jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées, tout en favorisant la participation sociale de tous les citoyens.

Les cinq recommandations qui suivent interpellent les élus municipaux ou les gestionnaires de réseaux en leur proposant des pistes à suivre pour recréer un aménagement du territoire optimal, sécuritaire et accessible.

Recommandation I Plan de mobilité durable

Encourager les municipalités à se doter d'un plan de mobilité durable favorisant le transfert modal et les déplacements actifs sécuritaires dans une perspective d'accessibilité universelle.

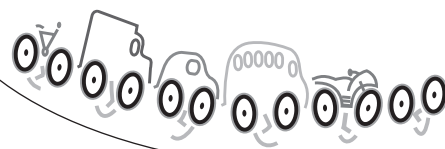
Le concept de la mobilité durable fait consensus chez les gouvernements et les organismes ainsi que dans la société en général. Il s'agit de mettre en place des moyens de déplacement respectueux de l'environnement et accessibles à tous les usagers.

Le milieu municipal, pour sa part, adopte de plus en plus cette approche collective de la mobilité durable. Par exemple, la Politique de mobilité et transport durables⁶, préparée par la Commission politique permanente de l'aménagement et des transports de l'Union des municipalités du Québec en 2008, incite les municipalités à développer une nouvelle vision de la mobilité et du transport dans leur milieu. On y décrit les municipalités comme des « acteurs à part entière de la mobilité » et on leur demande d'assumer leurs responsabilités à l'égard du droit à la mobilité pour toutes les personnes.

Responsables de l'aménagement de leur territoire, les municipalités locales et régionales doivent tenir compte des éléments liés au transport dans leur planification. Le lien qui unit l'aménagement aux transports actifs et alternatifs pourrait être renforcé davantage par un plan de mobilité durable conforme aux schémas d'aménagement et de développement, de même qu'aux plans d'urbanisme et aux habitudes de déplacements des citoyens.

⁵ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2013), *Dossier statistique – Bilan routier 2012*, tableau 87.

⁶ UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (2008), *Politique de mobilité et transport durables*, [En ligne], 65 p.
http://www.umq.qc.ca/uploads/files/pub_autres/enjeux_defis.pdf.



Par ailleurs, pour répondre aux différents enjeux, défis et problématiques associés à la mobilité durable, la nouvelle politique québécoise de mobilité durable⁷ qui est en élaboration, visera, entre autres choses, à assurer une plus grande intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des systèmes de transport.

Actuellement, le MTQ réalise des plans territoriaux de mobilité durable dans toutes les régions du Québec. Ces plans ont comme objectifs de soutenir le développement des territoires et de coordonner les besoins de déplacement en tenant compte de la protection de l'environnement, de l'efficacité économique et de l'équité sociale. Ainsi, l'élaboration de plans de mobilité durable par les municipalités pourrait permettre à la planification régionale des interventions gouvernementales et à la planification des interventions du milieu municipal d'être complémentaires et cohérentes.

Les avantages qui découlent de ces plans de mobilité durable sont un élargissement des choix des citoyens en matière de modes de transport, l'accroissement de l'accessibilité du territoire, une meilleure cohérence entre l'aménagement et les transports, l'amélioration de la qualité de vie, la promotion de saines habitudes de vie, l'utilisation optimale des infrastructures municipales, etc.

Un plan de mobilité durable municipal ou régional détermine et priorise les interventions nécessaires pour améliorer le transport collectif, ainsi que les infrastructures de transports actifs réservées aux usagers vulnérables à différentes échelles. Il se fonde sur une approche inclusive d'accessibilité universelle permettant à toute personne, quelles que soient ses capacités, d'utiliser de façon autonome, conviviale, similaire et sécuritaire tous les services et les aménagements publics offerts à la population. De plus, les interventions visant à renforcer la mobilité et l'accessibilité doivent viser particulièrement les personnes handicapées.

Recommandation 2

Temps de traversée aux intersections

Encourager les municipalités à adapter le temps de traversée aux intersections avec des feux de circulation dans les secteurs où il y a une concentration importante de personnes âgées ou de personnes handicapées.

L'installation de feux de circulation aux intersections est réglementée dans le *Tome V – Signalisation routière* de la collection Normes – Ouvrages routiers⁸ du MTQ. D'ailleurs, la grande majorité de l'information contenue dans ce tome a un caractère réglementaire, c'est-à-dire obligatoire, en vertu du CSR (RLRQ, chapitre C-24.2).

Si plusieurs personnes à mobilité réduite traversent une intersection avec des feux de circulation, le temps de traversée doit être adapté aux capacités motrices et cognitives de ces personnes. Une chaussée assez large peut même justifier l'aménagement d'une zone protégée au centre de la traversée.

La vitesse de marche d'une personne âgée ou handicapée est le plus souvent inférieure à celle d'une personne qui n'éprouve aucun problème pour se déplacer. De plus, les personnes qui ont des problèmes de coordination ou qui marchent plus lentement peuvent prendre un peu plus de temps à réagir lorsque les feux de circulation passent au vert.

L'affichage du temps disponible pour traverser (décompte) peut contribuer à augmenter le sentiment de sécurité de tous les usagers, particulièrement des usagers vulnérables. Par ailleurs, si le feu pour piétons demeure rouge très longtemps, le temps d'attente peut provoquer des douleurs ou de l'inconfort chez les personnes à mobilité réduite et de l'impatience chez les piétons, qui peuvent choisir de s'engager d'une façon non sécuritaire sur la chaussée.

⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013), *Document de consultation – Politique de mobilité durable*, [En ligne], 58 p. [<http://www.mobilitedurable.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/transportcollectif/PQMD/Document%20de%20consultation%20-%20PQMD.pdf>].

⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013), *Normes – Ouvrages routiers*, Les Publications du Québec, pagination multiple.

Ainsi, avant d'installer ou de modifier un feu de circulation à une intersection, la municipalité réalise une étude de circulation à partir de critères déterminés dans les normes de signalisation. Si l'installation est justifiée, la TQSR est d'avis que les municipalités doivent s'assurer que la programmation des feux aux intersections est adaptée à la vitesse de marche et aux caractéristiques particulières de tous les piétons ou usagers qui circulent à cet endroit.

Recommandation 3

Construction et entretien des trottoirs

Encourager les municipalités à construire des trottoirs des deux côtés des rues le long des zones scolaires, des trajets scolaires, des zones de terrains de jeux, des résidences pour personnes âgées et des établissements hospitaliers, et à les déneiger l'hiver.

Les trottoirs sont une composante importante d'une rue, et plusieurs règles de circulation des piétons établies dans le CSR sont associées à leur présence. Lorsqu'ils sont en bonne condition et libres d'obstacles, les trottoirs rendent les déplacements à pied plus confortables et plus sûrs.

Des recherches ont montré des liens entre la présence de trottoirs et le nombre de déplacements à pied. Ainsi, l'absence de trottoirs est un facteur important qui conditionne le taux de déplacements à pied des jeunes et, surtout, des clientèles à mobilité réduite⁹. Des liens statistiques significatifs ont également été établis entre la fréquence de marche des adultes et la condition des trottoirs, ainsi qu'entre la fréquence de marche et la présence d'aides à la traversée (feux de circulation, îlots centraux...) ¹⁰.

Compte tenu des coûts liés à la construction et à l'entretien des trottoirs, plusieurs municipalités ont adopté une politique ou ont établi des critères relatifs à leur construction lors de

l'aménagement de nouvelles rues ou de la réhabilitation de rues existantes, ainsi qu'à leur entretien et à leur déneigement. Le type d'activité aux abords de la rue (par exemple, des zones scolaires ou une forte densité résidentielle) et la présence d'usagers vulnérables (par exemple, le long des trajets scolaires) font le plus souvent partie de ces critères.

Recommandation 4

Concertation entre les acteurs

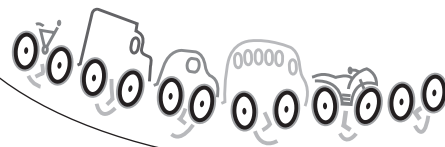
Inciter les municipalités, les corps policiers, les milieux associatifs, communautaires et scolaires ainsi que le réseau de la santé et des services sociaux à travailler ensemble, dans leur localité, afin d'améliorer les déplacements actifs sécuritaires des usagers vulnérables.

L'amélioration de la sécurité routière est un défi continu qu'une multitude d'acteurs doivent relever dans la société. Le travail concerté des représentants de différents secteurs d'activité favorise la mise en commun d'idées nouvelles et appropriées aux problématiques de sécurité routière des usagers vulnérables sur le réseau. Le fait de privilégier une approche globale, intégrée et concertée devrait permettre d'établir de meilleurs diagnostics relativement aux chaînes de déplacements des personnes âgées, des jeunes qui vont à l'école ou des personnes handicapées. Le fait de réunir des représentants de différents horizons devrait mener à des solutions mieux adaptées à chacun des milieux et encourager une mobilité durable et active de tous les citoyens, indépendamment de leur âge et de leur condition.

Une collaboration continue entre les partenaires intéressés par une mobilité durable active améliore la compréhension des enjeux de la sécurité routière et favorise une prise en considération plus complète des besoins des usagers vulnérables. Elle permet également de prioriser les interventions à réaliser dans les milieux.

⁹ A. FORSYTH et K. J. KRIZEK (2010), "Promoting Walking and Bicycling: Assessing the Evidence to Assist Planners", *Built Environment*, vol. 36, n° 4, p. 429-446.

¹⁰ E. SHAY et autres (2009), "Comparing objective measures of environmental supports for pedestrian travel in adults", *International Journal of Health Geographics*, vol. 8, n° 62, 12 p.



Recommandation 5

Outils d'information

Inciter les municipalités à utiliser tous les outils d'information disponibles en matière de sécurité routière, afin de permettre des échanges sur les bonnes pratiques pour l'amélioration de la sécurité routière.

La manière dont les municipalités s'engagent dans un processus de conception, de réfection ou de construction de leurs infrastructures ou encore d'amélioration de leurs aménagements varie d'un endroit à l'autre. Compte tenu de la taille relativement petite de certaines municipalités, le manque de ressources, humaines et financières, peut parfois limiter leurs accès à de l'information fort intéressante sur les meilleures pratiques, sur l'expertise spécialisée et sur des programmes d'aide pouvant les favoriser, etc.

Dans l'esprit de la recommandation précédente sur la concertation entre les acteurs, il est conseillé fortement aux élus et aux responsables municipaux de mettre davantage à profit les réseaux sociaux dans Internet pour former des réseaux d'aide et de soutien. Des mécanismes de liaison déjà établis favoriseraient les échanges de renseignements sur la façon dont les structures et les aménagements sont réalisés ailleurs et sur les bonnes pratiques. De plus, des arrimages entre les administrations municipales et les organisations nationales qui représentent les municipalités pourraient faciliter les échanges concernant les outils développés et les initiatives en cours ainsi que le transfert de connaissances.

Recommandation 6

Utilisation des différents tomes de la collection Normes – Ouvrages routiers

Promouvoir l'utilisation des normes inscrites dans les tomes de la collection Normes – Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec, notamment celles concernant les trottoirs, les voies cyclables et les infrastructures routières, afin de favoriser les déplacements plus sécuritaires des usagers vulnérables.

La collection Normes – Ouvrages routiers¹¹ propose une façon d'harmoniser les pratiques en matière de conception, de construction et d'entretien routier. Ces documents de référence s'adressent à tous les acteurs du MTQ et des municipalités (gestionnaires, concepteurs, chargés de projet, ingénieurs, techniciens ou autres) qui sont responsables de la conception, de la réalisation et de l'entretien des infrastructures routières sur leur réseau.

La collection présente de l'information sur différentes catégories de sujets. Pour ce qui est du contenu réglementaire, qui revêt un caractère obligatoire en vertu du CSR, il est identifié entre des bordures grisées et se trouve uniquement dans le *Tome V – Signalisation routière*. Quant au complément à la norme, il a pour objectif de compléter l'information fournie par des données qu'il n'est pas nécessaire de normaliser.

Le *Tome II – Construction routière*¹² présente de l'information sur diverses constructions routières, notamment sur les caractéristiques physiques des trottoirs comme les dimensions, l'aménagement des entrées, les matériaux et les modes de construction. Par ailleurs, les abaissées de trottoirs ont été normalisées à la suite d'une consultation auprès des associations représentant les personnes handicapées.

¹¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013), *op. cit.*

¹² MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013), *op. cit.*



Le *Tome I – Construction routière*¹³ distingue les différents types de voies cyclables, l’emplacement où elles peuvent être situées, leur conception géométrique, leurs dimensions, etc. Les normes concernant la signalisation sur les voies cyclables et l’information sur les différents panneaux à utiliser ainsi que sur leurs dimensions et leur localisation sont présentées dans le *Tome V – Signalisation routière*¹⁴.

Or, il arrive parfois que les infrastructures ne soient pas conformes aux normes. À l’occasion, la hauteur ou l’aménagement des trottoirs peut varier d’un endroit à l’autre, dans un même territoire, au point que leur accès peut être difficile pour certaines catégories d’usagers. Souvent, aux intersections ou encore le long de la chaussée ou d’une voie cyclable, plusieurs panneaux de signalisation peuvent être installés sur le même support. Parfois, aussi, des voies cyclables sont mal conçues, de sorte qu’elles n’ont pas la largeur suffisante pour assurer la sécurité et le confort des cyclistes.

C’est pourquoi il est recommandé aux municipalités de respecter les normes du MTQ pour la construction des infrastructures routières afin d’assurer la conformité des travaux, d’uniformiser les pratiques et d’utiliser la signalisation adéquatement pour en faciliter la compréhension.

Virage à droite au feu rouge

Depuis le 13 avril 2003, le virage à droite au feu rouge (VDFR) est autorisé sur l’ensemble du territoire québécois, à l’exception de l’île de Montréal. L’adoption de cette mesure a permis d’harmoniser la réglementation du Québec avec celle des autres administrations routières canadiennes et américaines.

En vertu de l’article 359.1 du CSR, il est prévu qu’« à moins d’une signalisation contraire, le

conducteur d’un véhicule routier ou d’une bicyclette peut, face à un feu rouge, effectuer un virage à droite après avoir immobilisé son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d’arrêt ou, s’il n’y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée sur laquelle il veut s’engager et après avoir cédé le passage aux piétons engagés dans l’intersection de même qu’aux véhicules routiers et cyclistes engagés ou si près de s’engager dans l’intersection qu’il s’avérerait dangereux d’effectuer ce virage ».

Le VDFR concerne particulièrement les municipalités, car on y trouve environ 85 % des intersections avec des feux de circulation. Pour réaliser l’implantation du VDFR de façon conforme et sécuritaire, les municipalités ont bénéficié d’outils techniques et d’une aide financière pour faire l’acquisition de feux pour piétons à décompte numérique et des signaux sonores.

Parmi ces outils techniques, il y avait le *Guide – Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge*¹⁵. L’objectif était de mettre en place le VDFR tout en maintenant la sécurité aux intersections, plus particulièrement celle des usagers vulnérables, et d’informer la population en ce sens. La sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite a aussi représenté un enjeu prioritaire.

L’entrée en vigueur du VDFR a fait l’objet d’une importante campagne de sensibilisation réalisée par le ministère des Transports en collaboration avec la Société de l’assurance automobile du Québec.

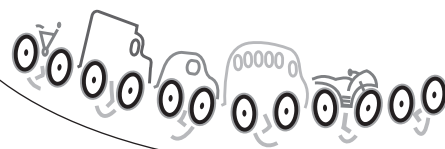
Un comité a également été mis en place pour faire le suivi des différents aspects entourant le VDFR. Au terme de la première année de mise en œuvre, le comité a produit un rapport¹⁶ faisant le bilan de la situation, particulièrement en ce qui a trait aux données sur les accidents, aux infractions et à l’évolution des comportements.

¹³ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013), *op. cit.*

¹⁴ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013), *op. cit.*

¹⁵ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2002), *Guide — Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge*, 43 p.

¹⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2004), *Rapport du comité consultatif et de suivi — Mise en œuvre sécuritaire du virage à droite au feu rouge*, 49 p.



Le VDFR n'est pas une obligation, mais plutôt un privilège comportant des règles et des responsabilités qui sont indiquées par une signalisation bien définie, en tenant compte des différents types d'usagers qui circulent aux intersections.

Actuellement, le MTQ réalise une compilation annuelle de tous les accidents ayant lieu aux intersections où l'on peut effectuer un VDFR (tableau 3). De façon générale, le nombre de ces accidents équivaut à moins de 1 % du total des accidents qui se produisent chaque année sur le réseau. Il se compare aux statistiques des autres administrations où le VDFR est permis.

Tableau 3

Virage à droite au feu rouge – Victimes d'accidents corporels

Période	Nombre de victimes			
	Décès	Blessés graves	Blessés légers	Total
2003 ¹⁷	0	6	52	58
2004	0	2	82	84
2005	0	2	89	91
2006	1	8	102	111
2007	0	4	94	98
2008	3	1	98	102
2009	1	7	105	113
2010	1	3	90	94
2011	0	0	93	93
2012	0	1	59	60
Total	6	34	864	904

Source : SAAQ, compilation du MTQ

Il n'en demeure pas moins que, depuis l'entrée en vigueur du VDFR, 6 décès, 34 blessés graves et 864 blessés légers ont été associés à cette manœuvre. Quant aux 6 personnes décédées, elles étaient toutes âgées de 65 ans et plus.

Du côté des contrevenants, de nombreux constats d'infractions ont été remis à des conducteurs d'un véhicule routier parce qu'ils avaient omis d'arrêter avant d'effectuer un virage à droite à un feu rouge. Au fil des années, le nombre de constats délivrés à des contrevenants ne cesse d'augmenter. À titre d'exemple, il s'élevait à 1 073 en 2004, à 1 312 en 2007 et à 2 006 en 2011¹⁸.

Au cours des dernières années, le nombre d'approches où le VDFR est autorisé a augmenté de façon significative. Malgré cela, la hausse du nombre d'accidents corporels qui sont survenus à la suite de cette manœuvre et qui impliquent des piétons ou des cyclistes est restée relativement stable.

Les recommandations qui suivent visent à réduire le nombre de conflits associés au VDFR afin de faciliter les déplacements des usagers vulnérables, en favorisant les transports actifs sécuritaires comme la marche et le vélo et en augmentant le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes. Dans un contexte de développement durable, il importe aussi d'inciter tous les usagers à adopter des comportements sécuritaires et respectueux. C'est pourquoi il faut chercher à améliorer la sécurité de tous les piétons, peu importe leur âge et leur condition, ainsi que celle des cyclistes afin de favoriser leur mobilité active, tout en s'assurant que les usagers observent les règles de circulation associées au VDFR.

¹⁷ Année de la mise en place de la mesure (données compilées du 13 avril au 31 décembre).

¹⁸ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2012), *Dossier statistique – Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier 2002-2011*, 177 p.

Recommandation 7

Sensibilisation des usagers et surveillance policière

Accroître la sensibilisation sur le respect des règles associées à la manœuvre du virage à droite au feu rouge sécuritaire et sur la tenue d'activités de surveillance policière, lorsque cela est nécessaire.

La campagne de sensibilisation réalisée en 2003 pour l'implantation du VDFR avait comme objectif d'informer la population des règles à suivre pour tourner à droite au feu rouge ou pour traverser à une intersection où cette manœuvre est permise. Elle visait aussi à rappeler qu'il est prioritaire d'assurer en tout temps la sécurité des piétons. Les communications à l'intention des conducteurs mettaient l'accent sur la sécurité des piétons et le respect des règles prévues dans le CSR. Le slogan « Je pense piétons », créé pour cette campagne, était directement associé à une des responsabilités des usagers de la route, qui est de respecter en tout temps la priorité des usagers plus vulnérables. Les messages qui s'adressaient aux piétons et aux cyclistes étaient davantage axés sur le partage de la route sous l'angle du respect des règles de sécurité.

Ainsi, dix ans après la mise en œuvre du VDFR, la TQSR est d'avis qu'il faut réaliser à nouveau des actions pour sensibiliser la population à l'importance de respecter les règles élémentaires de sécurité entourant cette manœuvre. De plus, pour maximiser la portée de ces actions, la collaboration des différents corps policiers s'avère indispensable. En effet, ceux-ci sont des acteurs clés pour informer les usagers, réaliser des activités de prévention et s'assurer que les automobilistes, les piétons et les cyclistes respectent les règles de circulation.

Recommandation 8

Sensibilisation des gestionnaires de réseaux

Rappeler aux gestionnaires de réseaux la nécessité d'assurer une veille de la performance des intersections, notamment sur le plan des statistiques relatives aux accidents ou aux situations particulières qui surviennent et qui concernent plus spécialement le virage à droite au feu rouge.

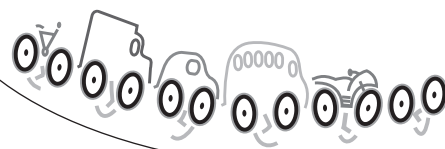
Le contenu du *Guide - Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge* présente, entre autres choses, des critères à considérer lors de la mise en place d'un VDFR pour assurer la sécurité des usagers aux intersections. Bien que la manœuvre puisse être généralement permise, il peut s'avérer nécessaire de l'interdire à certaines intersections pour des raisons de sécurité routière. Ainsi, le VDFR peut être interdit à une intersection donnée, où des conditions particulières rendent la manœuvre peu sécuritaire.

Une évaluation régulière des intersections où le VDFR est autorisé devrait faire partie d'un suivi de la performance de celles-ci sur le plan des statistiques relatives aux accidents ou aux situations particulières qui y surviennent et qui sont associés au VDFR.

Par ailleurs, les conditions qui existaient au moment de l'analyse d'une intersection peuvent avoir changé. La présence d'une résidence pour personnes âgées ou d'un accès aux transports en commun ou encore l'augmentation du nombre de piétons ou de cyclistes à une intersection pourraient justifier l'interdiction d'y installer un VDFR.

C'est pourquoi la TQSR est d'avis qu'il est pertinent de rappeler aux gestionnaires de réseaux, en l'occurrence les municipalités, la nécessité d'assurer un suivi des situations particulières qui se produisent aux intersections où le virage à droite au feu rouge est permis. En outre, le





gestionnaire de réseau a le devoir de prendre en considération et d'analyser les demandes des citoyens ou des différents types d'utilisateurs en ce qui concerne les aménagements sécuritaires à réaliser aux intersections ou l'interdiction du VDFR à une intersection.

Recommandation 9

Comité de suivi

Remettre en place un comité de suivi du virage à droite au feu rouge, composé de représentants de groupes cibles d'utilisateurs, du milieu municipal, de ministères, d'organismes municipaux et d'experts en sécurité routière.

Le comité consultatif qui avait été créé initialement regroupait des représentants de groupes cibles d'utilisateurs, du milieu municipal, de ministères, d'organismes gouvernementaux et d'experts en sécurité routière. Son principal mandat était d'observer l'évolution de la situation dans l'ensemble du Québec durant la première année de mise en œuvre du VDFR et de s'assurer de la réalisation et du suivi du plan d'action proposé.

Dix ans après la mise en place du VDFR, la TQSR propose de remettre sur pied un comité de suivi qui devrait faire rapport de ses analyses et recommandations au ministre des Transports. Son principal mandat serait de mesurer les effets du virage à droite au feu rouge sur la population en général, particulièrement sur les utilisateurs vulnérables, et ce, dans une perspective de mobilité durable.

Les éléments suivants seront à considérer :

- les données sur les accidents;
- les données sur les infractions;
- l'évolution des comportements de tous les utilisateurs;
- le suivi relatif au partage de la route;
- les chaînes de déplacements des utilisateurs vulnérables;
- les demandes des utilisateurs.

Recommandation 10

Révision du *Guide – Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge*

Réviser le *Guide – Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge* en actualisant les critères de mise en place du virage à droite au feu rouge au regard de l'enjeu lié à la sécurité de tous les utilisateurs vulnérables.

Actuellement, les critères menant à l'autorisation ou à l'interdiction du VDFR à une intersection sont similaires à ceux qui sont définis dans les autres administrations où cette manœuvre est permise. Il en est de même pour le panneau d'interdiction : il est identique à celui qui est normalisé partout ailleurs au Canada. Ces critères constituent les éléments essentiels à considérer au moment de réaliser l'étude de sécurité.

La décision d'interdire ou d'autoriser le VDFR relève du gestionnaire de réseau et elle doit être prise à la suite d'une étude de sécurité structurée. Si l'étude révèle que le VDFR risque de compromettre la sécurité des différents utilisateurs, la manœuvre doit être interdite.

À l'instar des différentes publications de nature technique, le guide gagnerait à être revu et actualisé, notamment en ce qui concerne la sécurité des utilisateurs vulnérables. D'une part, les normes techniques auxquelles il fait référence sont susceptibles d'avoir évolué. D'autre part, il peut être nécessaire d'ajouter ou de retirer certains critères en tenant compte des enjeux liés à la circulation actuelle, des différentes options en matière de gestion de la circulation aux intersections avec des feux de signalisation, de la mixité des utilisateurs et de l'expérience acquise depuis la mise en place du VDFR.

Éducation à la sécurité routière

Dans une société où la sécurité routière s'impose comme un enjeu collectif de santé publique, il faut favoriser le plus tôt possible dans la vie des jeunes enfants l'acquisition de connaissances spécifiques à ce sujet. En ce sens, il importe d'utiliser davantage les outils de formation et de sensibilisation existants, pour appuyer un continuum de formation en sécurité routière. En raison de la taille des jeunes et de leur façon d'évaluer plus ou moins correctement la vitesse et la distance des véhicules, il faut les aider le plus possible à adopter des comportements sécuritaires, en tant qu'usagers de la voie publique à différents titres et sur différentes structures.

Recommandation 11

Sécurité routière des jeunes enfants

Promouvoir davantage les outils et les initiatives visant à favoriser les déplacements actifs et alternatifs sécuritaires des enfants sur le chemin de l'école.

Plusieurs organismes se sont penchés sur l'amélioration de la sécurité routière chez les jeunes. Certains d'entre eux ont même produit des outils d'apprentissage, des programmes d'intervention ou des guides pour favoriser les déplacements actifs et sécuritaires des jeunes enfants.

À titre d'exemple, le MTQ propose un document de référence intitulé *Redécouvrir le chemin de l'école – Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*¹⁹. Ce guide s'adresse aux gestionnaires municipaux

responsables de l'entretien du réseau routier qui souhaitent aménager des trajets favorisant les déplacements actifs et sécuritaires des enfants du primaire vers l'école, et ce, en collaboration avec la commission scolaire, l'établissement d'enseignement et tous les acteurs concernés par la sécurité et les saines habitudes de vie des enfants.

La SAAQ réalise également de nombreux outils pédagogiques sur la sécurité des déplacements à pied, en vélo et en autobus scolaire. L'ensemble de ces outils s'adresse aux enseignants ou aux policiers qui interviennent dans les écoles. En voici quelques exemples :

- *Sur la route des dragons – Guide d'animation*²⁰ : ce guide à l'intention des jeunes de 5 à 8 ans traite des déplacements sécuritaires à pied et en autobus scolaire.
- *Les énigmes de Génivélo*²¹ : cette trousse est offerte gratuitement aux policiers et est conçue pour les jeunes de 7 à 12 ans. Son objectif est de sensibiliser les jeunes cyclistes à l'importance d'adopter des comportements prudents, tout en s'amusant.
- *Chemin faisant*²² : cet outil d'autoapprentissage est réservé aux élèves du primaire de 6 à 12 ans. Il vise à les sensibiliser à la sécurité routière à pied, à vélo et en autobus scolaire.

Du côté de Vélo Québec, c'est avec le programme « À pied, à vélo, ville active²³ » que l'organisme se positionne auprès des municipalités et des écoles du Québec pour promouvoir les déplacements actifs des enfants et de leurs parents entre la maison, l'école et le travail. Le programme s'inscrit dans une démarche globale d'intervention qui vise à sécuriser l'environnement des enfants non seulement aux abords de l'école, mais aussi dans leur quartier et leur milieu de vie. Dans ce

¹⁹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2009), *Redécouvrir le chemin de l'école – Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*, 66 p.

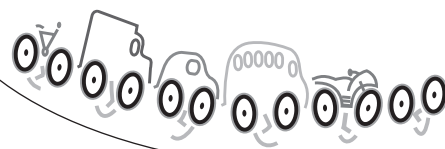
²⁰ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2007), *Sur la route des dragons – Pour des déplacements sécuritaires à pied et en autobus scolaire – Guide d'animation (DVD inclus)*, 24 p.

²¹ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Les énigmes de Génivélo*, [En ligne].
[http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/genivelo.php].

²² SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Chemin faisant*, [En ligne].
[http://www.saaq.gouv.qc.ca/securite_routiere/materiel_educatif/chemin_faisant/index.php].

²³ VÉLO QUÉBEC, *À pied, à vélo, ville active*, [En ligne]. [<http://www.velo.qc.ca/transport-actif/a-pied-a-velo-ville-active>].





contexte, les municipalités sont invitées à jouer un rôle complémentaire à celui de l'école, en tant que responsables de l'entretien et de l'amélioration de leur réseau.

En définitive, il existe plusieurs outils de référence pouvant aider à améliorer la sécurité routière des jeunes. Que l'on emprunte la route pour faire de la marche ou du vélo, pour pratiquer un loisir ou pour se rendre à l'école, la TQSR est d'avis qu'il faut faire connaître davantage tous les outils, tous les programmes et toutes les initiatives qui existent à l'intention des jeunes et promouvoir leur utilisation.

Recommandation 12

Sécurité routière : activités de promotion et d'intervention

Proposer au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) d'explorer de nouvelles façons d'intégrer des notions de sécurité routière dans les interventions auprès des jeunes du primaire et du secondaire.

Dans une perspective d'éducation continue, l'école est sans aucun doute un milieu privilégié pour favoriser l'acquisition de savoirs et de compétences en matière de sécurité routière.

En 2003, le MSSS et le MELS ont signé une entente de complémentarité de services entre leur réseau respectif visant le développement des jeunes. Un des volets de cette entente, *L'Approche École en santé*²⁴, constitue une façon de mettre en place des actions globales et concertées de promotion et de prévention à partir de la planification de l'école, notamment en mobilisant le personnel enseignant et de soutien, les jeunes et leurs parents et en rattachant ces actions au projet éducatif et au plan de réussite de l'école.

Toutefois, en complément de ce qui se fait déjà, le MELS pourrait explorer de nouvelles façons d'intégrer les notions de sécurité routière à l'école afin de sensibiliser davantage les jeunes à l'importance de la sécurité dans leurs déplacements. Les nouveaux outils pourraient faire partie d'activités scolaires et parascolaires. À cet effet, on peut s'inspirer des troussees éducatives *L'optique prend la route* et *La mécanique prend la route* que la SAAQ a conçues. Ces troussees, que les établissements de niveau secondaire peuvent se procurer depuis 2004, s'adressent aux élèves du cours Physique 534. Elles visent respectivement à sensibiliser les élèves à l'importance de la vision en conduite automobile et aux effets de la vitesse sur la conduite automobile.

L'intégration des règles de sécurité routière par les jeunes peut prendre différentes formes, mais l'important, c'est qu'elle s'appuie sur les critères d'efficacité des interventions de promotion et de prévention, ainsi que sur des objectifs pédagogiques liés à l'apprentissage :

- 1) Le savoir : (acquisition de connaissances, règles de circulation et de sécurité, panneaux d'affichage, feux de circulation...);
- 2) Le savoir-être (attitudes sécuritaires à adopter, capacité à anticiper, bon décodage de l'information...);
- 3) Le savoir-faire (bons comportements, respect des autres usagers et des règles...).

Dans l'ensemble, cette recommandation pourrait servir d'opportunité pour s'associer à de nouveaux partenaires locaux, régionaux et nationaux afin de trouver les meilleures façons d'intégrer des notions de sécurité routière dans la formation des jeunes du primaire et du secondaire.

²⁴ MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DU LOISIR ET DU SPORT, *Entente MELS-MSSS : Approche École en santé*, [En ligne]. [<http://www.mels.gouv.qc.ca/dgfi/csc/promotion/ecoleensante.html>].

II. Capacité de conduite affaiblie

Conduire avec la capacité affaiblie par l'alcool et/ou les drogues est une infraction fortement répréhensible, un geste lourd de conséquences. Peu importe ce que le conducteur a consommé (drogue ou alcool), s'il n'est pas en état de conduire, le risque qu'il soit impliqué dans un accident et qu'il subisse ou cause des blessures augmente fortement (sans compter tous les drames humains que cela provoque). Il s'expose en plus à une accusation criminelle. Une déclaration de culpabilité entraîne plusieurs conséquences, notamment un casier judiciaire, une amende, la perte du permis de conduire et parfois l'emprisonnement.

Au Québec, l'alcool au volant demeure, avec la vitesse, l'une des deux principales causes d'accident mortel sur les routes. Depuis 30 ans, le nombre de victimes imputables à l'alcool au volant est passé de 800 à 165 annuellement. Malgré cette baisse remarquable, on constate qu'entre 2000 et 2010 la proportion de conducteurs décédés qui avaient un taux d'alcool supérieur à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang est passée de 30 % à 35 %. Cette hausse de la part relative de l'alcool, malgré que le nombre de victimes diminue chaque année, s'explique par le fait que le nombre de victimes attribuables à l'alcool diminue moins rapidement que le nombre de victimes non liées à l'alcool.

Bien que ces données concernent particulièrement l'alcool au volant, il ne faut pas sous-estimer le problème des drogues licites (médicaments) ou illicites au volant. La capacité de conduite affaiblie par les drogues est également une grande source de préoccupation.

Plusieurs études expérimentales et épidémiologiques suggèrent que la consommation de drogues augmente le risque d'être impliqué dans un accident mortel de la route. À titre

d'exemple, une méta-analyse publiée en 2012²⁵ révèle que le risque d'être victime d'un accident de la route est près de deux fois plus élevé chez les conducteurs ayant consommé du cannabis que chez ceux qui n'en ont pas consommé. Selon cette même source, conduire sous l'influence de la drogue et de l'alcool augmente grandement le risque relatif d'être impliqué dans un accident.

De plus, une étude menée par la SAAQ²⁶ au début des années 2000 a révélé que du cannabis avait été retrouvé dans l'organisme de près de 20 % des conducteurs décédés. Elle démontre notamment que les jeunes conduisent plus souvent sous l'influence du cannabis que les personnes plus âgées, qui conduisent davantage sous l'effet de l'alcool.

Un sondage commandé par la SAAQ en 2012²⁷ indique que 7 % des conducteurs interrogés avaient consommé des drogues tels du cannabis, de la cocaïne et des amphétamines au moins une fois au cours des douze derniers mois. Parmi ces personnes, 35 % ont avoué avoir conduit un véhicule après avoir consommé de telles drogues.

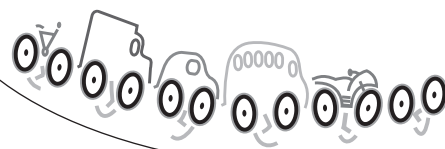
En plus des données probantes, il ne faut pas perdre de vue que, à la suite des amendements apportés au Code criminel en 2008 (projet de loi C-2), les policiers ont désormais plus de pouvoirs (exemple : administrer des épreuves de coordination des mouvements pour acquérir des motifs raisonnables de croire qu'il y a une infraction et, le cas échéant, ordonner à la personne de les suivre au poste de police pour subir des tests plus poussés avec un agent évaluateur²⁸) pour enquêter en matière de drogues au volant. Cela pourrait vraisemblablement faire augmenter le nombre d'arrestations et de mises en accusation pour conduite avec la capacité affaiblie par les drogues.

²⁵ M. ASBRIDGE, J. A. HAYDEN et J. L. CARTWRIGHT (2012), "Acute cannabis consumption and motor vehicle collision risk: systematic review of observational studies and meta-analysis", *British medical journal*, vol. 344, n° 7846 : e536-e.

²⁶ M. BRAULT et autres (2004), *Le rôle de l'alcool et des autres drogues dans les accidents mortels de la route au Québec : résultats finaux*, Société de l'assurance automobile du Québec, 9 p.

²⁷ LÉGER MARKETING (2012), *Sondage « Alcool 2012 »*, rapport d'étude présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec, 131 p.

²⁸ Cet expert fait passer une série d'examen physiques. Il peut prendre le pouls ou la température, examiner les pupilles, etc. Si le résultat de l'évaluation est positif, l'agent évaluateur peut ordonner à la personne de lui fournir un échantillon d'urine afin de confirmer que la capacité de conduire de celle-ci est bel et bien affaiblie par une ou plusieurs drogues.



Considérant l'importance de la conduite avec la capacité affaiblie, la TQSR croit qu'il est important de continuer les efforts pour la contrer en mettant en œuvre des mesures intégrant le problème de l'alcool et des drogues. Ces mesures visent, d'une part, à sensibiliser et à informer la population et, d'autre part, à augmenter le niveau de contrôle et la perception du risque d'être arrêté, tel qu'il avait été mentionné dans la sixième recommandation du premier rapport de la Table.

Recommandation 13

Se concerter pour mieux informer

Prévoir des mécanismes de concertation entre les organisations concernées par la sécurité routière pour sensibiliser, informer et éduquer la population québécoise au sujet des nouvelles mesures législatives et des effets des drogues sur la conduite d'un véhicule routier et pour concevoir des outils à cet effet.

Pour le Québec, une étude de la Fondation de recherches sur les blessures de la route au Canada²⁹ indique que la présence de drogues licites ou illicites dans le sang a été constatée chez près de 30 % des conducteurs qui ont été blessés mortellement dans un accident entre 2005 et 2009. De plus, dans une enquête menée par la SAAQ³⁰ en 1999-2000 auprès de conducteurs interceptés sur la route, on a relevé, dans des échantillons d'urine, la présence de cannabis (6,7 %), de benzodiazépines (3,6 %), d'opiacées (1,2 %) et de cocaïne (1,1 %).

Un sondage de la SAAQ³¹ révèle que les avis sont partagés en ce qui concerne la facilité avec laquelle les policiers peuvent détecter la présence de drogue dans l'organisme d'un conducteur. En effet, 51 % des répondants pensent qu'il est difficile pour les policiers de

déterminer si un conducteur est sous l'effet d'une drogue. Cela laisse croire que plusieurs personnes ne connaissent pas les moyens dont disposent les policiers pour détecter la drogue au volant (exemples : les épreuves de coordination des mouvements (ECM) ou les épreuves effectuées par les agents évaluateurs).

Pour contrer le problème des drogues au volant, il est important de sensibiliser et d'éduquer la population, tout comme on l'a fait au cours des dernières décennies pour l'alcool au volant. Pour ce faire, la TQSR suggère d'inclure le problème des drogues dans les campagnes portant sur la capacité de conduite affaiblie par l'alcool. On propose donc que toutes les organisations concernées par la sécurité routière travaillent de façon concertée pour actualiser leurs messages sur la capacité de conduite affaiblie au volant en tenant compte des dangers de conduire après avoir consommé des drogues ainsi que des risques de se faire arrêter et condamner pour avoir conduit sous l'effet d'une drogue.

Recommandation 14

Sanctions administratives

Examiner la faisabilité juridique et pratique d'instaurer les mêmes sanctions administratives appliquées sur-le-champ en vertu du Code de la sécurité routière pour les conducteurs qui sont arrêtés pour une infraction criminelle liée à la capacité de conduite affaiblie par l'alcool et/ou les drogues.

Afin de contrer un comportement délinquant, la théorie de la dissuasion retient trois critères pour l'application d'une sanction : la promptitude, la certitude et la sévérité. En d'autres mots, pour avoir un effet dissuasif, les sanctions doivent être rapidement appliquées dans le temps, être effectivement appliquées et avoir un degré de sévérité raisonnable.

²⁹ D. R. MAYHEW, S. BROWN et H. M. SIMPSON (2011), *Drugs Among Fatally Injured Drivers: 2000-2009*, Ottawa, Traffic Injury Research Foundation of Canada, 15 p.

³⁰ M. BRAULT et autres (2004), *op. cit.*

³¹ LÉGER MARKETING (2012), *op. cit.*

La conduite d'un véhicule routier sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue est considérée depuis longtemps comme inacceptable socialement. Le Code criminel en a d'ailleurs fait une infraction :

- lorsque la capacité de conduire est affaiblie par l'effet de l'alcool ou d'une drogue (art. 253 (1) a));
- lorsque le taux d'alcoolémie dépasse 80 mg d'alcool par 100 ml de sang (art. 253 (1) b));
- lorsqu'il y a omission ou refus d'obtempérer à un ordre donné par un agent de la paix (art. 254 (5)).

De plus, l'article 253 (1) a) du Code criminel vise notamment le cas où la capacité de conduire est affaiblie par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue.

Cependant, avant de pénaliser un tel comportement en vertu du Code criminel, la personne doit avoir été reconnue coupable de l'infraction.

Par ailleurs, conduire sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue constitue un risque réel et immédiat pour la sécurité routière. Pour agir immédiatement sur ce comportement, le CSR prévoit des sanctions dans les cas précis suivants :

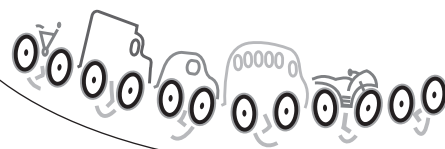
- Une suspension immédiate du permis de 24 h lorsque l'agent de la paix a des motifs raisonnables de croire que la capacité de conduire d'un conducteur est affaiblie à la suite des épreuves de coordination des mouvements;
- Une suspension immédiate du permis pour 90 jours :
 - lorsque le taux d'alcoolémie est supérieur à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang,
 - lorsque la personne refuse d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix;

- Une saisie immédiate du véhicule pour 30 jours :
 - lorsque le taux d'alcoolémie est supérieur à 160 mg par 100 ml de sang,
 - lorsque la personne refuse d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix;
- Une saisie immédiate du véhicule pour 90 jours :
 - lorsque le taux d'alcoolémie est supérieur à 80 mg par 100 ml de sang si, dans les 10 ans précédant la suspension, la personne a déjà été déclarée coupable d'une infraction criminelle liée à l'alcool au volant, à un refus d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix ou à un délit de fuite.

Ainsi, à moins qu'il s'agisse d'une infraction criminelle liée au taux d'alcool ou au refus d'obtempérer, il n'y a aucune suspension immédiate de 90 jours ni de saisie du véhicule pour une capacité de conduite affaiblie par l'alcool ou la drogue telle qu'elle est définie à l'article 253 (1) a) du Code criminel. Comme il a été décrit précédemment, seule une suspension de 24 heures est prévue dans cette situation, si le conducteur a échoué aux épreuves de coordination des mouvements.

La Table souhaiterait que les mêmes mesures administratives soient introduites dans le CSR pour les personnes qui conduisent un véhicule routier ou qui ont la garde ou le contrôle d'un véhicule routier alors que leur capacité de conduire est affaiblie par l'alcool ou la drogue suivant l'article 253 (1) a) du Code criminel.

Toutefois, l'analyse devrait se poursuivre quant à la faisabilité d'imposer des sanctions immédiates lorsque la capacité de conduite est affaiblie par l'alcool ou la drogue, en l'absence de données telles que l'alcoolémie de la personne.



Recommandation 15

Programmes d'application sélective

Augmenter la fréquence des programmes d'application sélective (PAS) capacités de conduite affaiblies par les drogues et/ou l'alcool et s'assurer que les ressources financières, humaines et techniques nécessaires sont disponibles pour toutes les organisations concernées.

Au Québec, le modèle d'intervention en prévention des accidents repose notamment sur la combinaison de la sensibilisation, de la législation et du contrôle. Chaque élément de ce trio est important, mais il demeure peu efficace s'il est utilisé seul. De plus, la combinaison est efficace si la communication est continue et ciblée, si la législation est crédible et si le contrôle est régulier et appliqué. Comme il a été mentionné précédemment, ce modèle d'intervention s'appuie notamment sur la théorie de la dissuasion et ses trois principes : certitude, sévérité et promptitude de la peine. En ce qui a trait à la certitude, une étude de la SAAQ³² mentionne clairement que pour parvenir à augmenter le risque (perçu et réel) d'être arrêté, le niveau de contrôle doit être suffisamment élevé et constamment maintenu, car dès que l'on observe une baisse, les effets tendent à diminuer. D'ailleurs, la littérature démontre clairement le lien entre le risque perçu et réel d'être arrêté et le comportement³³.

Un bon exemple de programme qui combine les trois axes de ce modèle d'intervention est le programme d'application sélective (PAS). En fait, ce programme consiste à mettre en place des contrôles routiers dans le but d'intercepter les conducteurs ayant la capacité de conduite

affaiblie. Ces contrôles sont accompagnés d'activités de communication pour faire connaître les opérations policières et pour rendre compte à la population du nombre d'arrestations qui en ont résulté. Les PAS ont pour effet d'augmenter le risque perçu et réel d'être arrêté pour avoir conduit avec la capacité affaiblie et d'encourager les conducteurs à adopter des comportements préventifs à l'égard de l'alcool et des drogues au volant.

De 1998 à 2004, la SAAQ a mis en place des PAS-alcool en collaboration avec les différents corps policiers. Au cours de cette période, plus de 1 253 000 automobilistes ont été interpellés. Les opérations se sont échelonnées sur un mois et ont été effectuées deux fois par année, soit aux mois de mai et de novembre. Une étude réalisée par la SAAQ³⁴ a révélé que les opérations associées au PAS-alcool qui ont été menées à cette époque ont contribué à réduire la conduite avec la capacité affaiblie au cours de cette période. Toutefois, elles n'ont pas suffi à elles seules pour réduire de manière statistiquement significative les accidents liés à l'alcool. Cela serait en partie attribuable à la faible exposition des conducteurs à ces opérations.

Par ailleurs, des programmes du même type qui ont été expérimentés aux États-Unis, en Australie et aux Pays-Bas ont permis d'observer des effets significatifs sur la réduction des accidents liés à l'alcool. Ces opérations étaient toutefois de plus longue durée (un an et plus). De plus, dans certains cas, les opérations impliquaient le dépistage systématique aléatoire, ce qui augmentait la probabilité qu'un conducteur soit arrêté et testé durant le programme (jusqu'à un conducteur sur trois a été testé sur une période d'un an)³⁵.

³² L. VÉZINA (2001), *Conducteurs à haut risque : une revue de littérature*, Société de l'assurance automobile du Québec, 115 p.

³³ G. DIONNE et autres (2004), « La perception des risques d'accident et d'arrestation lors de conduite avec facultés affaiblies », *Assurances et gestion des risques*, vol. 72, n° 3, p. 491-553.

³⁴ M. DÉSILETS (2004), *Impact du programme d'application sélective « P.A.S.-alcool » et des autres mesures visant à contrer la conduite avec facultés affaiblies*, Société de l'assurance automobile du Québec, 19 p.

³⁵ Ibid.

Afin que l'objectif principal des PAS-alcool/drogues, qui est de réduire le nombre de décès et de blessés liés à la conduite avec la capacité affaiblie, puisse être atteint au Québec, il est important de mettre en place plusieurs conditions pour optimiser ces opérations.

À cet effet, l'École nationale de police du Québec offre, dans son programme de base et dans le cadre du perfectionnement professionnel, une formation sur l'utilisation de divers modèles d'opération planifiée de contrôle routier. L'objectif de la formation est de faire en sorte que toute immobilisation d'un véhicule routier soit effectuée le plus efficacement possible et de façon sécuritaire pour les usagers de la route et les policiers. Ces modèles d'opération peuvent servir pour toutes les interventions liées à la sécurité routière (exemples : PAS-alcool, ceinture de sécurité, étude de la circulation, etc.).

Une telle mesure nécessite également une grande mobilisation des policiers. À l'heure actuelle, des contraintes importantes en matière de personnel font qu'il est difficile d'obtenir le seuil d'efficacité nécessaire. L'intensification de la présence policière sur la route au moyen de contrôles routiers pourrait influencer le comportement des conducteurs, qui auraient ainsi une perception accrue du risque réel et perçu d'être arrêtés par la police s'ils conduisent avec la capacité affaiblie.

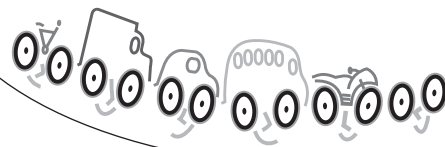
Finalement, un financement provenant du Fonds de la sécurité routière pourrait être envisagé afin de mettre en place des PAS-alcool/drogues et de maximiser l'efficacité de toutes les ressources impliquées dans la lutte contre l'alcool et les drogues au volant.

Recommandation 16

Dépistage systématique aléatoire

Appuyer la position présentée par le gouvernement québécois au groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur la conduite avec les capacités affaiblies, relativement au dépistage systématique aléatoire (DSA). Le gouvernement souhaite en effet qu'un renvoi soit demandé à la Cour suprême, afin qu'elle se prononce sur la valeur constitutionnelle du DSA, et ce, préalablement à sa mise en œuvre législative.

Le système canadien actuel en matière de lutte contre la capacité de conduite affaiblie restreint les pouvoirs des policiers en ce qui a trait à l'appréhension et à la détection des conducteurs possiblement fautifs. En effet, un policier ne peut ordonner à un conducteur de se soumettre à des épreuves de coordination des mouvements ou d'utiliser l'appareil de détection d'alcool que s'il a des raisons de soupçonner que ce dernier a la capacité affaiblie par l'alcool ou les drogues. Le DSA lèverait cette restriction de telle sorte que les policiers pourraient dépister les conducteurs dont la capacité de conduire est affaiblie sur une base aléatoire à l'occasion d'opérations policières. Ils pourraient également soumettre tout conducteur à un test de dépistage dans certaines situations telles qu'un accident, un excès de vitesse, etc. Un sondage de la SAAQ démontre clairement que plusieurs Québécois et Québécoises (35 %) ne craignent pas d'être arrêtés par la police s'ils ont consommé de l'alcool ou des drogues avant de conduire un véhicule³⁶. De plus, pour un policier, il peut être difficile de soupçonner qu'une personne conduit avec la capacité affaiblie. Une alcoolémie modérée et même élevée peut parfois être difficile à détecter par une simple observation, *a fortiori* si la période d'observation est brève. Par conséquent, beaucoup de conducteurs avec la capacité affaiblie échappent à l'encadrement et aux sanctions qui s'appliquent à eux.



Le dépistage systématique aléatoire faciliterait la détection des conducteurs avec la capacité affaiblie et augmenterait par le fait même le risque – perçu et réel – d’être arrêté. Cette perception aurait un effet dissuasif notable, encouragerait une amélioration des comportements et aurait donc une incidence positive sur la sécurité routière.

À titre d’exemple, le dépistage systématique aléatoire, aussi appelé tests d’haleine aléatoires (THA), a été mis en place en Australie. Il a entraîné des réductions impressionnantes du nombre de décès et de blessures imputables à la conduite avec la capacité affaiblie par l’alcool. Dans le Queensland, on estime à 35 % la réduction des accidents mortels entre 1988 et 1992 grâce aux THA. Cela représente 789 accidents mortels en moins au cours de cette période³⁷. En Tasmanie, dès la première année de mise en place des THA, il y a eu une réduction de 24 % de tous les accidents avec décès ou blessés³⁸. Des résultats similaires ont été rapportés dans plusieurs autres pays. Selon une méta-analyse effectuée en 2009, une diminution de 14 % de l’ensemble des accidents a été observée, à la suite de la mise en place des THA en Nouvelle-Zélande³⁹. On rapporte également que la mise en place des THA en Irlande en juillet 2006 a permis de réduire les décès routiers annuels de 19 % par rapport aux 12 mois précédents⁴⁰. Enfin, plusieurs revues systématiques confirment que dans la lutte contre l’alcool au volant, le DSA constitue une des mesures les plus efficaces pour améliorer le bilan routier⁴¹.

En conclusion, la TQSR reconnaît que le DSA constitue une mesure efficace pour lutter contre la conduite avec la capacité affaiblie et que sa mise en place est souhaitable. Elle est sensible toutefois à l’incertitude entourant le respect de la Charte des droits et libertés de la personne qu’une telle mesure pourrait représenter. Aussi, la TQSR recommande d’appuyer la position présentée au groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur la conduite avec la capacité affaiblie par le gouvernement québécois (représenté par le ministère de la Justice du Québec). Ce dernier craint en effet qu’en amendant le Code criminel pour donner aux policiers le pouvoir de dépister de façon aléatoire et systématique les conducteurs, il pourrait y avoir une atteinte aux droits fondamentaux d’un individu. Un renvoi à la Cour suprême semble être une étape importante du processus afin de s’assurer de la valeur constitutionnelle du DSA avant sa mise en œuvre législative.

³⁷ J. HENSTRIDGE, R. HOMEL et P. MACKAY (1997), *The Long-Term Effects of Random Breath Testing in Four Australian States: A Time Series Analysis*, Canberra, Australia, Federal Office of Road Safety, 122 p.

³⁸ *Ibid.*

³⁹ A. ERKE, C. GOLDENBELD et T. VAA (2009), "The effects of drink-driving checkpoints on crashes – a meta-analysis", *Accident Analysis & Prevention*, septembre, vol. 41, n° 5, p. 914-919.

⁴⁰ ROAD SAFETY AUTHORITY (2007), *Road Safety Strategy 2007-2012*, Ballina, Irlande, Road Safety Authority, 98 p.

⁴¹ A. ERKE, C. GOLDENBELD et T. VAA (2009), *op. cit.*; R. A. SHULTS et autres (2001), "Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving", *American Journal of Prevention Medicine*, vol. 21, n° 4S, p. 66-88; D. S. MORRISON, M. PETTICREW et H. THOMSON (2003), "What are the most effective ways of improving population health through transport interventions? Evidence from systematic reviews", *Journal of Epidemiology & Community Health*, vol. 57, n° 5, p. 327-333; C. PEEK-ASA (1999), "The effect of random alcohol screening in reducing motor vehicle crash injuries", *American Journal of Prevention Medicine*, 16 (suppl. 1), p. 47-56.

III. Jeunes et accès graduel à la conduite

Bien que le bilan routier des jeunes conducteurs s'améliore, ces derniers demeurent surreprésentés dans les accidents de la route. En 2011, les jeunes de 16 à 24 ans représentaient 10 % des titulaires d'un permis de conduire et 23 % des conducteurs impliqués dans les accidents de la route avec dommages corporels. De plus, ils commettaient 17 % des infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude.

Accès graduel

Les programmes d'accès graduel à la conduite à travers le monde ont comme caractéristique d'accorder progressivement certains privilèges. Cela permet au nouveau conducteur d'acquérir peu à peu l'expérience nécessaire dans des conditions où le niveau de risque est plus faible. De tels programmes permettent de contrôler quelques-uns des éléments qui font en sorte que les jeunes conducteurs se retrouvent surreprésentés dans le bilan des accidents routiers, soit leur inexpérience et leur plus grande propension à prendre des risques.

De nombreuses administrations se sont dotées de programmes d'accès à la conduite plus ou moins différents, sur le plan de la durée du programme et du nombre d'éléments qui le constituent. Une des mesures fréquemment utilisées consiste à limiter le nombre de passagers en présence d'un nouveau conducteur pour une période de temps donnée.

Diverses études ont d'ailleurs démontré que le risque d'accident des jeunes conducteurs augmente considérablement en présence de passagers d'âge comparable, si le conducteur est de sexe masculin et selon le nombre de passagers transportés⁴². En effet, les jeunes, dans leur processus d'émancipation, cherchent à se conformer aux normes sociales et au style de vie de leur groupe, qui est principalement constitué de leurs pairs. Au volant, la pression des pairs pourrait donc provenir de l'influence des passagers sur le comportement du conduc-

teur. La diminution du sentiment de responsabilité d'un individu faisant partie d'un groupe pourrait expliquer l'augmentation de la prise de risque que l'on peut observer sur la route⁴³. Chaque passager s'attend à ce qu'un autre intervienne à sa place. Plus il y a d'autres personnes, moins le sujet se sent lui-même responsable. Un autre facteur qui pourrait expliquer la dynamique de groupe est que les individus « audacieux » ou « hardis » pourraient être plus influents que les individus « prudents » ou « conservateurs »⁴⁴.

Dans la poursuite des orientations de 1997, le Québec a choisi un modèle d'accès graduel à la conduite qui préserve la mobilité des conducteurs, mais qui est tout de même plus sévère à l'égard des conducteurs fautifs. Depuis 2007, plusieurs nouvelles mesures ont été introduites telles que l'allongement de la période d'apprentissage, l'accès graduel aux points d'inaptitude après l'obtention du permis de conduire et, récemment, la règle zéro alcool pour les conducteurs de 21 ans ou moins.

Recommandation 17

Limitation du nombre de passagers

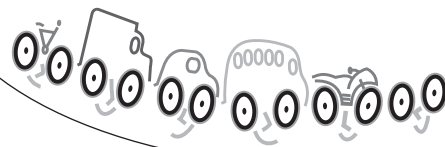
Sensibiliser les adolescents et leurs parents (ou tout autre référent adulte) au fait que le risque d'accident est plus élevé chez les jeunes conducteurs lorsque ceux-ci sont en présence de passagers du même groupe d'âge et que ce risque augmente avec le nombre de passagers.

Les campagnes de communication pour informer et sensibiliser les citoyens font partie des éléments de base du changement, puisque la population doit d'abord connaître la nature du problème et comprendre celui-ci pour être pleinement en mesure de faire partie de la solution. Lorsqu'elles accompagnent d'autres mesures, les actions de sensibilisation s'avèrent

⁴² A.F. WILLIAMS et autres (2007), "Passenger effects on teenage driving and opportunities for reducing the risks of such travel", *Journal of Safety Research*, vol. 38, n° 4, p. 381-390.

⁴³ Cité dans J.-P. ASSAILLY, (2010), *La psychologie du risque*, Paris, Éditions TEC & DOC, p. 114.

⁴⁴ *Ibid*, p. 115.



particulièrement efficaces. Afin d'améliorer de façon plus marquée le bilan routier des jeunes conducteurs, il convient de s'adresser directement aux parents (ou à tout autre référent adulte) pour leur faire connaître les effets positifs et négatifs que peuvent avoir des passagers sur un jeune conducteur.

Il est également important de s'adresser aux jeunes eux-mêmes afin de leur faire prendre pleinement conscience de la grande influence qu'ils ont sur le comportement du conducteur en tant que passagers et de leurs responsabilités comme conducteurs.

Jeunes et infractions

Dans son deuxième rapport, la TQSR recommandait d'examiner ultérieurement « une hausse des amendes pour les 16 à 18 ans ». En effet, l'article 233 du Code de procédure pénale prévoit actuellement que « lorsque le défendeur a moins de 18 ans, aucune amende dont il est passible ne peut excéder 100 \$ malgré toute disposition contraire ».

Recommandation 18

Montant des amendes

Demander au ministre de la Justice de modifier l'article 233 du Code de procédure pénale pour hausser le montant maximal pour le défendeur de moins de 18 ans en cas d'infractions prévues au Code de la sécurité routière.

Le grand nombre de jeunes conducteurs qui commettent une infraction n'est certainement pas étranger à leur surreprésentation dans les accidents de la route. En 2010, on comptait 70 658 titulaires d'un permis qui avaient moins de 18 ans, et ceux-ci ont commis 18 000 infractions. C'est donc dire que pour ce groupe, le

taux se situait à 250 infractions par 1 000 titulaires d'un permis cette année-là, contre 192 infractions par 1 000 titulaires d'un permis pour les 18 ans et plus. Au cours de cette même année, ces jeunes titulaires ont également été impliqués dans 2 746 accidents avec dommages corporels.

La surreprésentation des jeunes dans les accidents de la route est préoccupante. Le gouvernement du Québec a donc décidé d'introduire dans le CSR de nouvelles dispositions qui les touchent au cours des dernières années. Ces mesures visent notamment à transmettre un message sévère sur le caractère hautement répréhensible de certains comportements. Ainsi, en matière de vitesse au volant, le montant des amendes a été doublé pour les grands excès de vitesse et peut atteindre des sommes largement supérieures à 1 000 \$. De la même manière, en 2010, les amendes pour conduite dangereuse, surf de véhicule (« car surfing ») et course de rue ont été haussées à un montant minimal de 1 000 \$ en raison du caractère dangereux de ces infractions. Des conséquences souvent tragiques résultent de ces comportements et du manque flagrant de responsabilité de la part du conducteur délinquant. Excès de vitesse, action imprudente et conduite avec alcool dans le sang constituaient, en 2010, tout près de 60 % des infractions commises par les moins de 18 ans. Les amendes prévues pour ces infractions sont largement supérieures à 100 \$.

L'article 233 du Code de procédure pénale devrait être modifié pour refléter davantage le caractère hautement répréhensible des infractions au CSR et les risques qui leur sont associés.

IV. Vitesse en milieu urbain

Sur le réseau routier municipal, les trois quarts des accidents corporels se produisent en milieu urbain⁴⁵. La typologie des accidents est caractéristique d'un milieu où l'on trouve une plus grande diversité d'usagers qu'en milieu rural et plus d'accès à la propriété, d'intersections et de manœuvres de stationnement dans les rues. Ainsi, parmi les accidents corporels qui surviennent sur le réseau municipal en milieu urbain, 58 % se produisent aux intersections, 62 % sont des collisions entre véhicules, 13 % impliquent un seul véhicule et 25 % impliquent des piétons ou des cyclistes.

La sécurité routière en milieu urbain représente donc un enjeu important pour les municipalités, et la vitesse est un des principaux facteurs d'accidents. Il y a donc lieu d'encourager une diminution des vitesses pratiquées sur les rues locales en milieu urbain.

Le défi est de taille, car les limites de vitesse ne sont généralement pas respectées sur le réseau municipal en milieu urbain. Ainsi, des relevés effectués sur un échantillon de rues urbaines où la limite de vitesse est égale ou inférieure à 50 km/h montrent que, sur 84 % de ces sites, le centile 85 est supérieur à la limite de vitesse⁴⁶.

Les données concernant les infractions corroborent ce constat. En moyenne, de 2008 à 2010, environ 420 600 infractions pour excès de vitesse ont été délivrées dans les zones où la limite de vitesse est de 60 km/h ou moins⁴⁷. La majorité des infractions (63 %) concernent des excès compris entre 21 et 30 km/h au-dessus de la limite de vitesse; les infractions pour des

excès de vitesse supérieurs à 31 km/h représentent 20 % du total.

Les recherches montrent que la vitesse excessive augmente la fréquence et la gravité des accidents. De plus, le risque de mortalité d'un piéton lors d'une collision s'accroît très rapidement avec la vitesse du véhicule. La vitesse réduit également le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes et peut les amener à favoriser un mode de déplacement motorisé s'ils considèrent celui-ci comme plus sécuritaire ou plus confortable⁴⁸.

Un sondage mené en 2011 auprès de piétons révèle que 17 % d'entre eux se sentent peu ou pas du tout en sécurité lorsqu'ils marchent le long des rues. Pour expliquer ce sentiment d'insécurité, 35 % des répondants mentionnent la vitesse des véhicules, 29 %, le fait que les automobilistes ne respectent pas les piétons ou ne font pas attention aux piétons, et 20 %, le manque de trottoirs⁴⁹.

Les recherches démontrent également que la signalisation de limite de vitesse influence très peu le comportement des conducteurs en matière de vitesse. Les principaux facteurs qui influent sur la vitesse de conduite sont davantage liés à la géométrie de la route et aux caractéristiques de ses abords. Par ailleurs, des relevés réalisés avant et après une modification de la limite de vitesse montrent que les vitesses pratiquées ne changent pas de façon significative⁵⁰ s'il n'y a pas de mesures d'aménagement associées à la réduction de la limite de vitesse.

⁴⁵ Les données proviennent de la Société de l'assurance automobile du Québec (2007-2009) et ont été traitées par le ministère des Transports du Québec. Le milieu urbain est défini comme l'ensemble des zones où la limite de vitesse, telle qu'elle est indiquée dans le rapport d'accidents, est de 60 km/h ou moins.

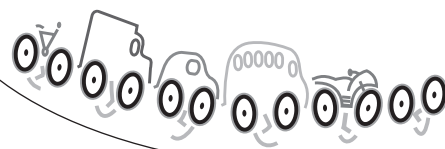
⁴⁶ Les relevés ont été effectués en 2010 dans le cadre d'une recherche menée pour le ministère des Transports par Lynda Bellalite, du Laboratoire de recherche et d'application en aménagement de l'Université de Sherbrooke.

⁴⁷ Il s'agit des infractions pour lesquelles des points d'incapacité sont inscrits; les infractions pour un excès de vitesse de 10 km/h et moins ne sont donc pas comptabilisées. Les données pourraient être modifiées en raison des délais entre l'infraction et la condamnation. Source : François TARDIF (2011). *Dossier statistique – Les infractions et les sanctions liées à la conduite d'un véhicule routier, 2001-2010*, Société de l'assurance automobile du Québec, [En ligne], 177 p. [<http://www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/12012001.pdf>].

⁴⁸ **DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL (2006)**, *Le transport urbain, une question de santé – Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*, 132 p.

⁴⁹ **LÉGER MARKETING (2011)**, Sondage « Courtoisie sur la route », Rapport d'étude présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec, [En ligne], 117 p. [www.saaq.gouv.qc.ca/rdsr/sites/files/22011008.pdf].

⁵⁰ **L. BELLALITE (2011)**, *Étude des conditions optimales correspondant aux différentes limites de vitesse en milieu urbain – Rapport final*, Laboratoire d'application et de recherche en aménagement, Université de Sherbrooke, 78 p.



Partie intégrante d'une stratégie de sécurité routière, la gestion de la vitesse fait l'objet des travaux de la TQSR depuis sa création en 2005. Les deux premiers rapports de celle-ci contiennent d'ailleurs six recommandations concernant la vitesse au volant et la gestion des vitesses en milieu urbain. Ces recommandations ont donné lieu à la mise en œuvre de mesures importantes :

- L'utilisation de façon permanente des cinémomètres photographiques et des appareils de surveillance aux feux rouges, à la suite des résultats très positifs d'un projet pilote⁵¹.
- L'introduction de pénalités plus sévères pour contrer les grands excès de vitesse, ce qui, selon une estimation préliminaire, aurait entraîné une baisse notable de ceux-ci⁵².
- L'élargissement des pouvoirs des municipalités en matière de réglementation de la limite de vitesse sur le réseau routier municipal.
- La publication de guides techniques sur la gestion de la vitesse et les aménagements modérateurs.

Ces mesures s'ajoutent à celles qui sont régulièrement mises en œuvre par différents acteurs de la sécurité routière, que ce soit en matière de sensibilisation des usagers, de réglementation des limites de vitesse ou de surveillance policière.

Dans son deuxième rapport, la TQSR recommandait notamment de définir un cadre global de gestion des limites de vitesse en milieu urbain et de réviser la documentation technique à l'intention des municipalités ainsi que, le cas échéant, la réglementation sur le sujet. Les recommandations qui suivent s'inscrivent dans cette perspective et constituent ce cadre global.

Le cadre global de gestion répond aux problématiques exposées dans les précédents rapports de la Table : l'importance de la vitesse comme facteur contributif aux accidents de la route et à leur gravité, les impacts de la vitesse sur les modes de déplacement et la qualité de vie en milieu urbain et le besoin d'une stratégie globale pour répondre au problème de la vitesse.

Le cadre de gestion de la vitesse en milieu urbain vise à harmoniser les pratiques dans le domaine, à améliorer la sécurité des usagers et à promouvoir la marche et le vélo. Il est conçu pour aider les municipalités à mieux gérer la vitesse sur leur territoire urbain, en fixant les limites de vitesse appropriées aux milieux de vie et en mettant en place les mesures nécessaires pour assurer le respect de celles-ci. Les recommandations doivent contribuer à l'atteinte des objectifs suivants :

- encourager des vitesses pratiquées sécuritaires;
- favoriser les déplacements actifs et alternatifs, et améliorer leur sécurité ainsi que le sentiment de sécurité, notamment pour les personnes handicapées;
- préserver la fonction de circulation sur les artères et collectrices;
- assurer un meilleur partage de l'espace et de la route.

Le cadre de gestion est basé sur les principes suivants :

- a. Autonomie des municipalités en matière de gestion de la vitesse sur leur réseau routier et respect des particularités du milieu;
- b. Approche globale à l'échelle de la municipalité ou de l'agglomération;
- c. Approche intégrée incluant des actions dans les domaines de la planification du territoire, de l'aménagement des infrastructures, de la sensibilisation, de la réglementation et du contrôle de la vitesse et favorisant l'innovation technique;

⁵¹ **MINISTÈRE DES TRANSPORTS et autres (2010)**, *Rapport d'évaluation du projet pilote – Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*, 2010, [En ligne], 96 p. [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/radarsphotos_rapport_eval.pdf].

⁵² **François TARDIF (2011)**, *Dossier statistique – Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier*, op. cit. Les données pourraient être modifiées en raison des délais entre l'infraction et la condamnation.

- d. Respect des principes de base des limites de vitesse :
- Crédibilité de la signalisation,
 - Harmonisation des exigences à l'égard des conducteurs,
 - Cohérence des limites de vitesse le long d'un itinéraire, d'une catégorie de réseau à une autre, à l'échelle d'un territoire et d'un territoire à l'autre.

Enfin, le cadre de gestion s'adresse à toutes les municipalités, car il peut être utilisé aussi bien pour une rue résidentielle dans un village que pour l'ensemble du réseau routier dans le territoire urbanisé d'une ville.

Les recommandations suivantes s'inspirent des stratégies les plus novatrices dans le domaine, comme l'approche pour un système sûr⁵³, qui est à la base des stratégies concernant la vitesse qui sont adoptées par des pays performants sur le plan de la sécurité routière, notamment la Suède (« Vision zéro ») et les Pays-Bas (« Sécurité durable »). L'approche pour un système sûr accorde une importance particulière à l'interaction de l'environnement routier et de la vitesse de circulation. La tolérance du corps humain lors de collisions est au centre de cette approche.

Les différents concepts européens de partage de l'espace en milieu urbain et les démarches liées au Code de la rue, y inclus le principe de prudence à l'égard des plus vulnérables, sont également riches d'enseignement.

Recommandation 19

Démarche d'intervention en matière de gestion de la vitesse en milieu urbain

Encourager les municipalités à structurer leur démarche d'intervention en matière de gestion de la vitesse en milieu urbain en fonction de sept grandes étapes : opportunité d'intervention; diagnostic de sécurité routière; élaboration et adoption d'un plan d'intervention en matière de gestion de la vitesse, en consultation avec les riverains et les usagers; mise en place des mesures d'intervention adoptées; évaluation des impacts sur les vitesses pratiquées; mise en œuvre de mesures complémentaires; suivi périodique.

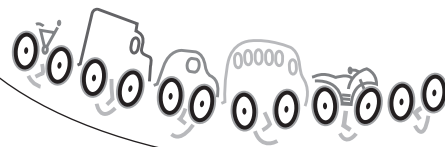
Une démarche structurée permet à une municipalité de prendre les bonnes décisions et de déterminer les interventions les plus performantes et les mieux adaptées. Elle peut être adaptée au site considéré (rue, quartier ou territoire d'une municipalité), à la taille et aux ressources de la municipalité.

Au départ, il s'agit d'examiner le problème pour déterminer si une intervention concernant la vitesse est nécessaire, c'est-à-dire si la vitesse est en cause. Par exemple, une gestion de la vitesse ne pourra pas résoudre un problème lié à l'alcool au volant ou à l'aménagement d'une infrastructure routière. Par ailleurs, une municipalité peut décider d'intervenir en matière de vitesse pour répondre à des objectifs de promotion des déplacements actifs dans de bonnes conditions de sécurité.

La gestion de la vitesse implique des actions dans les domaines suivants :

- l'aménagement des rues et la signalisation;
- la réglementation, notamment les limites de vitesse et les règles de circulation applicables aux différents usagers;
- la sensibilisation des usagers;
- la surveillance policière (automatisée ou non).





En matière de réglementation, il importe de rappeler que dans le CSR, la limite de vitesse est fixée à 50 km/h dans une agglomération, sauf sur les autoroutes. Si cette limite de vitesse n'entraîne aucun problème de sécurité et n'empêche pas l'atteinte des objectifs de la municipalité en matière de transport, il n'y a généralement pas lieu de la modifier.

De nombreuses recherches montrent que le changement des panneaux de limite de vitesse, sans aucune autre mesure, n'entraîne pas de changement significatif des vitesses pratiquées par les conducteurs. Des mesures complémentaires (aménagement, signalisation, sensibilisation des usagers ou surveillance policière) sont donc souvent nécessaires.

L'aménagement des rues en milieu urbain fait déjà l'objet de plusieurs guides techniques⁵⁴. À cet égard, d'autres documents devront être publiés pour guider les municipalités afin que l'aménagement des rues soit cohérent avec des limites de vitesse de 50 km/h, 40 km/h ou 30 km/h. Lorsque l'intervention porte sur un quartier ou l'ensemble du territoire d'une municipalité, les investissements requis peuvent être importants. Il est alors essentiel de déterminer les endroits où la limite de vitesse est la moins respectée et d'y prioriser les travaux.

La TQSR propose qu'un guide soit publié à l'intention des municipalités pour exposer de façon plus détaillée la démarche d'intervention et les actions à mettre en œuvre en matière de gestion de la vitesse en milieu urbain, en tenant compte des recommandations suivantes.

Recommandation 20

Limites de vitesse à 40 km/h ou 30 km/h

Encourager les municipalités qui envisagent de réviser les limites de vitesse sur leur territoire à fixer une limite de 40 ou 30 km/h seulement dans des conditions où celle-ci sera crédible⁵⁵ et respectée par les conducteurs.

Une limite de vitesse de 40 km/h ne devrait être fixée que sur des rues qui présentent toutes les caractéristiques suivantes, ou pour lesquelles des actions complémentaires (aménagement, sensibilisation des usagers, surveillance policière) sont mises en œuvre :

- Il s'agit de rues locales⁵⁶ résidentielles ou de rues collectrices où l'activité commerciale ou résidentielle est dense.
- Il y a deux voies de circulation si la circulation est dans les deux sens, ou une voie s'il s'agit d'un sens unique.
- La largeur de la chaussée (entre bordures) varie entre environ 8 m et 10 m.

Une limite de vitesse de 30 km/h ne devrait être fixée que dans les rues qui présentent toutes les caractéristiques suivantes ou pour lesquelles des actions complémentaires (aménagement, sensibilisation des usagers, surveillance policière) sont mises en œuvre :

- Il s'agit de rues locales tertiaires⁵⁷, soit de rues locales résidentielles où le débit journalier moyen annuel est inférieur à 500 véhicules par jour.
- Il y a deux voies de circulation si la circulation est dans les deux sens, ou une voie s'il s'agit d'un sens unique.

⁵⁴ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, « Modération de la vitesse », notamment les fiches d'information technique *La modération de la circulation et Modération de la circulation – Dos d'âne allongés et coussins*, 2011, [En ligne]. [www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/securite_routiere/moderation_de_la_vitesse]; MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013), Normes – Ouvrages routiers, Les Publications du Québec, pagination multiple (dont le *Tome I – Conception routière* et le *Tome V – Signalisation routière*).

⁵⁵ Une limite de vitesse est crédible lorsqu'elle est considérée comme appropriée et réaliste par les conducteurs, pour une rue donnée.

⁵⁶ Pour la définition de la classification des rues municipales, voir le dépliant *Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal*, *op.cit.*

⁵⁷ Les plus grandes municipalités peuvent être amenées à faire la distinction entre des rues locales principales, secondaires et tertiaires.

- La largeur de roulement (largeur des voies de circulation, excluant le stationnement, l'accotement ou la bande cyclable) est inférieure à six mètres.
- Le stationnement est permis sur la rue d'un côté, voire des deux côtés, et les places sont très occupées.
- La distance maximale que peut avoir à parcourir un conducteur avant d'atteindre une rue où la limite de vitesse est de 40 ou 50 km/h est inférieure à 1 km.

En général, dans une rue où la limite de vitesse est fixée à 30 km/h, les cyclistes circulent sur la chaussée; la rue peut également être reconnue comme une chaussée désignée et munie de la signalisation prévue à cet effet. Le contresens cyclable devrait être envisagé dans les rues qui sont à sens unique pour les véhicules et qui présentent les caractéristiques prévues dans les normes de conception routière pour les voies cyclables⁵⁸.

Les caractéristiques correspondant à une limite de vitesse de 40 km/h ou de 30 km/h ont été établies à partir des plus récents résultats de recherche⁵⁹ ainsi que des résultats d'expérience de plusieurs municipalités. La réduction des limites de vitesse à 40 km/h, voire à 30 km/h, sur les rues locales municipales étant de plus en plus envisagée, il sera nécessaire de fournir une aide à la décision commune à toutes les municipalités. Cela favorisera le respect de deux des principes de base en matière de limite de vitesse, soit l'harmonisation des exigences à l'égard des conducteurs et la cohérence des limites de vitesse d'un territoire à l'autre.

Recommandation 21

Limite de vitesse dans les zones scolaires et les zones de terrains de jeux

Encourager les municipalités à fixer une limite de vitesse de 30 km/h dans les zones scolaires⁶⁰ et les zones de terrains de jeux sur les rues municipales locales et collectrices où la limite est de 40 ou 50 km/h en dehors de la zone scolaire ou de la zone de terrain de jeux.

Cette limite de vitesse pourra être fixée :

- soit en tout temps, lorsqu'elle est favorisée par des aménagements physiques;
- soit durant la période d'activité seulement, lorsque l'aménagement physique est compatible avec une limite de vitesse de 40 ou 50 km/h.

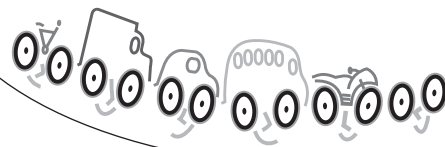
Une limite de vitesse de 30 km/h n'est souvent pas cohérente avec l'environnement routier d'une artère. Pour cette raison, la Table recommande d'inciter les municipalités à réaliser un diagnostic de sécurité routière approfondi pour les zones scolaires situées sur des artères et, le cas échéant, à mettre en place les mesures nécessaires pour que cette limite de vitesse soit crédible et respectée afin d'assurer la sécurité des usagers, en particulier des écoliers.

En effet, comme il a été mentionné précédemment, en raison de leur développement physique et cognitif, les enfants sont particulièrement vulnérables lorsqu'ils se déplacent seuls à pied ou en vélo pour aller à l'école ou au terrain de jeux, et la vitesse des véhicules motorisés est un important facteur de risque de décès et de blessures, surtout lorsqu'elle est supérieure à 30 km/h. Par ailleurs, des vitesses excessives peuvent renforcer le sentiment d'insécurité chez les parents et les inciter à limiter les déplacements à pied et en vélo de

⁵⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2013), *Tome I – Conception routière*, collection Normes – Ouvrages routiers, Publications du Québec, pagination multiple.

⁵⁹ L. BELLALITE (2011), *Étude des conditions optimales correspondant aux différentes limites de vitesse en milieu urbain*, op.cit.

⁶⁰ Une zone scolaire est une section de route longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire. Dans cette zone, la section de route signalisée devrait être d'au moins 100 m de longueur en milieu urbain et d'au moins 200 m de longueur en milieu rural (ministère des Transports du Québec (2013). *Tome V – Signalisation routière*, collection Normes – Ouvrages routiers, Les Publications du Québec.



leurs enfants, alors qu'il est souhaité de rendre ceux-ci plus actifs, notamment dans leurs déplacements⁶¹.

Il est donc important de favoriser une réduction des vitesses pratiquées dans les zones scolaires et les zones de terrains de jeux. Lorsque l'environnement routier est compatible avec des limites de vitesse supérieures à la limite qui est fixée durant les heures d'activité, d'autres mesures doivent être mises en œuvre, comme une signalisation attirant davantage l'attention des conducteurs, une campagne de sensibilisation ou une surveillance policière ciblée.

Recommandation 22

Nouveau concept de rue partagée

Définir un encadrement pour le concept de rue partagée, qui peut être appliqué sur des rues locales municipales où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins et où l'on trouve une concentration d'activités urbaines et de piétons, en considérant les besoins des personnes handicapées ainsi que les résultats des expérimentations et des recherches en cours.

Les principales caractéristiques d'une rue partagée sont les suivantes :

- La priorité est accordée aux piétons sur l'ensemble de la chaussée.
- Les usagers adoptent un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers plus vulnérables.
- La limite de vitesse est fixée à 20 km/h.
- Les cyclistes peuvent circuler à contresens dans les rues partagées à sens unique, sauf s'il y a une signalisation qui indique le contraire.

- L'aménagement est cohérent avec le concept, c'est-à-dire qu'il tient compte de la priorité accordée aux piétons et qu'il assure le confort et la sécurité de leurs déplacements, notamment ceux des personnes handicapées. Un espace où les véhicules ne peuvent pas circuler ou se stationner, qui est détectable par les personnes handicapées visuelles et déneigé en hiver, peut être prévu en bordure des bâtiments adjacents. Le cas échéant, l'aménagement devra être adapté au caractère saisonnier de la rue partagée.

Les pays européens expérimentent depuis quelques décennies différents concepts d'aménagement de rues plus favorables aux déplacements à pied et à vélo, ainsi qu'aux diverses activités urbaines, comme les échanges, la promenade et les jeux (cour résidentielle, aire piétonne, « shared space », zone de rencontre, zone 30). Chacun de ces concepts, lorsqu'implanté au bon endroit, apporte des bénéfices notables, que ce soit en matière de revitalisation de l'espace urbain, de qualité de vie ou de sécurité des usagers, notamment les piétons et les cyclistes.

Au Québec, certaines municipalités ont aménagé des rues, ou envisagent de le faire, selon un mode de partage de l'espace caractérisé par l'absence de trottoirs et la circulation de tous les usagers dans un même espace. L'aménagement de ces rues est de qualité, avec des matériaux et du mobilier de type urbain. Le concept se compare à une zone de rencontre européenne. L'expérience européenne est globalement très positive. Elle soulève cependant les défis que représente ce type d'aménagement pour les personnes handicapées, en particulier celles ayant un handicap visuel ou auditif⁶².

⁶¹ INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE (2010), Résumé du rapport *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières – Analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec – Rapport synthèse*, 20 p.

⁶² CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2012), *Zones de rencontre : premier retour d'expériences*, [En ligne], 40 p. [www.certu-catalogue.fr/zones-de-rencontre-premier-retour-d-experiences.html]; CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2010), *Zone de rencontre – Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes*, [En ligne], 16 p. [www.certu-catalogue.fr/zone-de-rencontre.html].

Actuellement, il n'existe pas de guide concernant l'aménagement de telles rues; de plus, le cadre légal et réglementaire actuellement en vigueur ne précise pas les règles de circulation adaptées à ces aménagements. Or, il est important, pour favoriser leur respect, que les mêmes règles s'appliquent à des environnements semblables dans toutes les municipalités. C'est dans cette perspective que la Table recommande de définir plus précisément le concept de « rue partagée » et de publier un guide à l'intention des municipalités. Le concept sera défini en prenant notamment en considération les besoins des personnes handicapées et les résultats des expérimentations et recherches en cours.

Recommandation 23

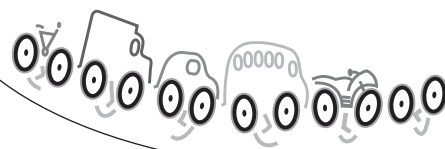
Cadre légal et réglementaire concernant la gestion de la vitesse

Modifier le Code de la sécurité routière et les normes de signalisation pour faciliter la signalisation indiquant la limite de vitesse dans les zones scolaires et pour introduire le concept de rue partagée.

La mise en œuvre de la recommandation 21 implique des modifications aux normes de signalisation. Elle vise à encourager les municipalités à fixer une limite de vitesse de 30 km/h dans certaines zones scolaires et zones de terrains de jeux, soit en tout temps, soit durant une période d'activité seulement. Cette période pourrait être déterminée par la municipalité en fonction des activités et des déplacements des écoliers.

La signalisation est normalisée de façon à afficher une limite de vitesse applicable en tout temps ou durant la période définie par le CSR (du lundi au vendredi et du mois de septembre au mois de juin, entre 7 h et 17 h), mais elle doit être clarifiée pour afficher une limite de vitesse qui s'applique par exemple durant certaines heures et certains jours, identiques tout au long de l'année. Les normes de signalisation devront donc être modifiées.

La mise en œuvre de la recommandation 22, qui vise à définir le concept de rue partagée, implique des modifications au CSR et aux normes de signalisation. En effet, pour permettre aux municipalités d'aménager des rues partagées, il sera nécessaire d'introduire, dans le CSR et les normes, plusieurs nouvelles dispositions concernant la circulation des piétons sur la chaussée, la circulation des cyclistes à contre-sens dans les rues partagées qui sont à sens unique pour les véhicules routiers, la signalisation à l'entrée et à la sortie, ainsi que l'aménagement de ces rues.



Conclusion

Avec le dépôt du présent rapport, la Table met un terme à un troisième cycle de travail. S'ajoutant aux 50 recommandations précédentes, les 23 recommandations présentées dans ce document poursuivent le même objectif que précédemment, soit celui de réduire le nombre de victimes de la route en intervenant sur quatre facteurs déterminants : l'humain, l'environnement routier, l'environnement socio-économique et le véhicule.

Depuis plusieurs années, la mobilité tend à changer, au point que la multimodalité, le partage de la rue et le développement des modes de transport doux deviennent des réalités. Ainsi, la sécurité des enfants et des jeunes, des personnes âgées et des personnes handicapées, lors de leurs déplacements à pied ou à vélo, a retenu l'attention des membres de la Table. Ces enjeux ont fait l'objet de recommandations concernant le milieu municipal, la mobilité et les aménagements, le virage à droite au feu rouge et, enfin, l'éducation à la sécurité routière.

Les membres ont également poursuivi leurs réflexions sur l'alcool au volant en raison de l'importance que ce facteur de risque représente, en tant que l'une des principales causes d'accidents sur les routes. Par ailleurs, la capacité de conduite affaiblie par les drogues a été prise en considération et a donné lieu à des recommandations qui visent le renforcement des sanctions et la mise en place de mesures efficaces susceptibles de contrer la capacité de conduite affaiblie par l'alcool et/ou les drogues.

Bien que le bilan routier des jeunes conducteurs s'améliore, ces derniers demeurent surreprésentés dans les accidents de la route. Dans le volet sur les règles d'accès à la conduite, il y avait lieu de rechercher des solutions pouvant réduire le fardeau des blessures chez cette clientèle. Ces solutions passent par la sensibilisation des jeunes à la limitation du nombre de passagers et par la proposition d'une hausse des amendes pour les personnes âgées de moins de 18 ans qui commettent des infractions au CSR.

Enfin, la Table a poursuivi sa réflexion sur l'enjeu de la vitesse en milieu urbain en tenant compte de l'évolution des pratiques des municipalités et en s'inspirant des stratégies les plus novatrices mises en place par d'autres pays performants sur le plan de la sécurité routière.

Dans le contexte du mandat confié à la TQSR, les membres bénéficient ensemble d'un réseau extrêmement vaste qui parvient à joindre la plupart des acteurs en sécurité routière. Ils sont conscients de participer à la création d'une véritable culture de sécurité routière au Québec grâce aux travaux qu'ils ont amorcés depuis maintenant environ huit ans, des recommandations qu'ils ont formulées et des actions qui s'ensuivent. C'est avec cet objectif en tête qu'ils entendent maintenir leur vigilance et poursuivre leur travail de réflexion en partenariat et en concertation.

Annexe I

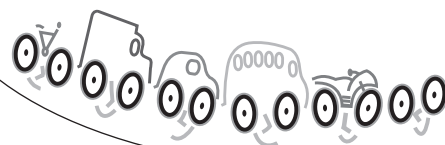
Liste des membres de la Table québécoise de la sécurité routière

La présidence de la TQSR est assurée par M. Jean-Marie De Koninck

MEMBRES

Organisme	Titre	Nom
Association des directeurs de police du Québec	Directeur général	M. Alain St-Onge
Association des directeurs généraux des municipalités du Québec	Directeur général de la Ville de Val-d'Or	M. Guy Faucher
Association des policières et policiers provinciaux du Québec	Président	M. Pierre Veilleux
Association des propriétaires d'autobus du Québec	Avocate et conseillère aux entreprises	M ^{me} Geneviève Frenette
Association du camionnage du Québec	Président-directeur général	M. Marc Cadieux
Association du transport écolier du Québec	Directeur général	M. Luc Lafrance
Association du transport urbain du Québec	Directrice générale	M ^{me} France Vézina
Association québécoise des transports	Directrice générale	M ^{me} Dominique Lacoste
Bureau des assurances du Canada	Vice-présidente Québec et directrice générale	M ^{me} Johanne Lamanque
CAA-Québec	Directeur	M. Yvon Lapointe
Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprises, la logistique et le transport – Université de Montréal	Directeur	M. François Bellavance
Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi inc. ⁶³	Directeur général	M. André H. Martel
Commission de la santé et de la sécurité du travail	Vice-président	M. Claude Sicard
Commission des transports du Québec	Président	M. Daniel Bureau
Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur	Directeur	M. Luc Fournier
Contrôle routier Québec	Vice-président et directeur général	M. Guy Nadeau
Direction de la santé publique de l'Agence de santé et de services sociaux de Montréal	Médecin spécialiste	M. Patrick Morency
École nationale d'administration publique	Professeur	M. Robert J. Gravel
École nationale de police du Québec	Directrice générale	M ^{me} Marie Gagnon
Fédération des commissions scolaires du Québec	Vice-président	M. Richard Flibotte
Fédération motocycliste du Québec	Directeur national de sécurité	M. Richard Perron
Fédération québécoise des sports cyclistes	Directeur général	M. Louis Barbeau
Fédération québécoise des municipalités	Maire (Sainte-Hélène-de-Chester)	M. Lionel Fréchette

⁶³ Le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi inc. est un nouveau membre de la TQSR et le représentant n'a pas participé aux travaux du troisième rapport.



Organisme	Titre	Nom
Forum des intervenants de l'industrie du camionnage	Président	M. Benoit Cayouette
Hôpital Sacré-Cœur de Montréal	Médecin spécialiste	D ^r Pierre Y. Garneau
Institut national de santé publique du Québec	Chef d'unité scientifique	D ^r Pierre Maurice
MADD Canada – Les mères contre l'alcool au volant ⁶⁴	Directrice, services aux sections	M ^{me} Marie-Claude Morin
Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport	Conseillère aux politiques	M ^{me} Annik Lemieux
Ministère de la Justice	Avocat	M ^e Pierre Nadeau
Ministère des Transports	Sous-ministre adjoint	M. André Meloche
Ministère de la Famille et des Aînés – Secrétariat aux aînés	Agente de recherche	M ^{me} Johanne Villeneuve
Ministère de la Santé et des Services sociaux	Chef de service	M ^{me} Caroline De Pokomandy-Morin
Ministère de la Sécurité publique	Sous-ministre associé	M. Yves Morency
Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Conseiller aux politiques	M. Nicolas Fontaine
Office des personnes handicapées du Québec	Directrice de l'intervention nationale	M ^{me} Anne Bourassa
Regroupement des loueurs de véhicules du Québec	Directeur général	M. Yvan Grenier
Service de police de la Ville de Montréal	Inspecteur-chef	M. Daniel Allard
Service de police de la Ville de Québec	Capitaine	M. Claude A. Lefebvre
Société de l'assurance automobile du Québec	Vice-présidente	M ^{me} Johanne St-Cyr
Sûreté du Québec	Directeur	M. Jimmy Potvin
Table de concertation des forums jeunesse régionaux du Québec ⁶⁵	Directrice générale	M ^{me} Élise Demers
Union des municipalités du Québec	Maire d'Alma	M. Marc Asselin
Vélo Québec	Vice-président – Développement et affaires publiques	M. Jean-François Pronovost
Ville de Montréal	Directeur	M. Claude Carette
Ville de Québec	Directeur	M. Marc des Rivières
Ville de Sherbrooke	Directeur	M. Denis Gélinas

⁶⁴ MADD Canada est un nouveau membre de la TQSR, et la représentante n'a pas participé aux travaux du troisième rapport.

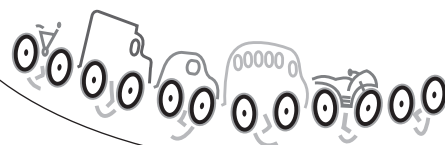
⁶⁵ La Table de concertation des forums jeunesse régionaux du Québec est un nouveau membre de la TQSR, et la représentante n'a pas participé aux travaux du troisième rapport.

Annexe 2

Synthèse des recommandations

Thèmes	Libellés
Transports actifs et usagers vulnérables	
Milieu municipal, mobilité et aménagement	1. Encourager les municipalités à se doter d'un plan de mobilité durable favorisant le transfert modal et les déplacements actifs sécuritaires dans une perspective d'accessibilité universelle. 2. Encourager les municipalités à adapter le temps de traversée aux intersections avec des feux de circulation dans les secteurs où il y a une concentration importante de personnes âgées ou de personnes handicapées. 3. Encourager les municipalités à construire des trottoirs des deux côtés des rues le long des zones scolaires, des trajets scolaires, des zones de terrains de jeux, des résidences pour personnes âgées et des établissements hospitaliers, et à les déneiger l'hiver. 4. Inciter les municipalités, les corps policiers, les milieux associatifs, communautaires et scolaires ainsi que le réseau de la santé et des services sociaux à travailler ensemble, dans leur localité, afin d'améliorer les déplacements actifs sécuritaires des usagers vulnérables. 5. Inciter les municipalités à utiliser tous les outils d'information disponibles en matière de sécurité routière, afin de permettre des échanges sur les bonnes pratiques pour l'amélioration de la sécurité routière. 6. Promouvoir l'utilisation des normes inscrites dans les tomes de la collection Normes – Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec, notamment celles concernant les trottoirs, les voies cyclables et les infrastructures routières, afin de favoriser les déplacements plus sécuritaires des usagers vulnérables.
Virage à droite au feu rouge	7. Accroître la sensibilisation sur le respect des règles associées à la manœuvre du virage à droite au feu rouge sécuritaire et sur la tenue d'activités de surveillance policière, lorsque cela est nécessaire. 8. Rappeler aux gestionnaires de réseaux la nécessité d'assurer une veille de la performance des intersections, notamment sur le plan des statistiques relatives aux accidents ou aux situations particulières qui surviennent et qui concernent plus spécialement le virage à droite au feu rouge. 9. Remettre en place un comité de suivi du virage à droite au feu rouge, composé de représentants de groupes cibles d'usagers, du milieu municipal, de ministères, d'organismes municipaux et d'experts en sécurité routière. 10. Réviser le <i>Guide – Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge</i> en actualisant les critères de mise en place du virage à droite au feu rouge au regard de l'enjeu lié à la sécurité de tous les usagers vulnérables.
Éducation à la sécurité routière	11. Promouvoir davantage les outils et les initiatives visant à favoriser les déplacements actifs et alternatifs sécuritaires des enfants sur le chemin de l'école. 12. Proposer au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) d'explorer de nouvelles façons d'intégrer des notions de sécurité routière dans les interventions auprès des jeunes du primaire et du secondaire.





Thèmes	Libellés
Capacité de conduite affaiblie	

13. Prévoir des mécanismes de concertation entre les organisations concernées par la sécurité routière pour sensibiliser, informer et éduquer la population québécoise au sujet des nouvelles mesures législatives et des effets des drogues sur la conduite d'un véhicule routier et pour concevoir des outils à cet effet.
14. Examiner la faisabilité juridique et pratique d'instaurer les mêmes sanctions administratives appliquées sur-le-champ en vertu du Code de la sécurité routière pour les conducteurs qui sont arrêtés pour une infraction criminelle liée à la capacité de conduite affaiblie par l'alcool et/ou les drogues.
15. Augmenter la fréquence des programmes d'application sélective (PAS) capacités de conduite affaiblies par les drogues et/ou l'alcool et s'assurer que les ressources financières, humaines et techniques nécessaires sont disponibles pour toutes les organisations concernées.
16. Appuyer la position présentée par le gouvernement québécois au groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur la conduite avec les capacités affaiblies, relativement au dépistage systématique aléatoire (DSA). Le gouvernement souhaite en effet qu'un renvoi soit demandé à la Cour suprême, afin qu'elle se prononce sur la valeur constitutionnelle du DSA, et ce, préalablement à sa mise en œuvre législative.

Jeunes et accès graduel à la conduite

Accès graduel	17. Sensibiliser les adolescents et leurs parents (ou tout autre référent adulte) au fait que le risque d'accident est plus élevé chez les jeunes conducteurs lorsque ceux-ci sont en présence de passagers du même groupe d'âge et que ce risque augmente avec le nombre de passagers.
Jeunes et infractions	18. Demander au ministre de la Justice de modifier l'article 233 du Code de procédure pénale pour hausser le montant maximal pour le défendeur de moins de 18 ans en cas d'infractions prévues au Code de la sécurité routière.

Vitesse en milieu urbain

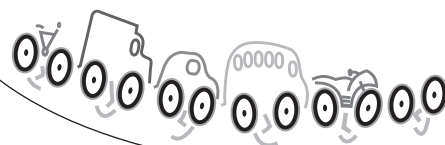
19. Encourager les municipalités à structurer leur démarche d'intervention en matière de gestion de la vitesse en milieu urbain en fonction de sept grandes étapes : opportunité d'intervention; diagnostic de sécurité routière; élaboration et adoption d'un plan d'intervention en matière de gestion de la vitesse, en consultation avec les riverains et les usagers; mise en place des mesures d'intervention adoptées; évaluation des impacts sur les vitesses pratiquées; mise en œuvre de mesures complémentaires; suivi périodique.
20. Encourager les municipalités qui envisagent de réviser les limites de vitesse sur leur territoire à fixer une limite de 40 ou 30 km/h seulement dans des conditions où celle-ci sera crédible et respectée par les conducteurs.
21. Encourager les municipalités à fixer une limite de vitesse de 30 km/h dans les zones scolaires et les zones de terrains de jeux sur les rues municipales locales et collectrices où la limite est de 40 ou 50 km/h en dehors de la zone scolaire ou de la zone de terrain de jeux.
22. Définir un encadrement pour le concept de rue partagée, qui peut être appliqué sur des rues locales municipales où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins et où l'on trouve une concentration d'activités urbaines et de piétons, en considérant les besoins des personnes handicapées ainsi que les résultats des expérimentations et des recherches en cours.
23. Modifier le Code de la sécurité routière et les normes de signalisation pour faciliter la signalisation indiquant la limite de vitesse dans les zones scolaires et pour introduire le concept de rue partagée.



Annexe 3

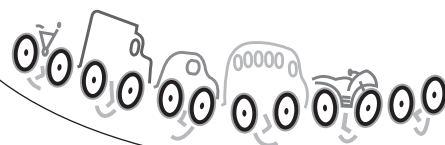
Suivi des recommandations du premier rapport

Recommandation	État de situation
1. Accroître le niveau de sensibilisation à l'égard des dangers et des conséquences de la vitesse au volant.	La SAAQ et le MTQ travaillent depuis des années à sensibiliser les conducteurs au problème de la vitesse. Ils entendent poursuivre leurs efforts afin d'informer les conducteurs des risques et des conséquences de la vitesse, peu importe les endroits (zones scolaires, zones de travaux routiers, etc.) ou les conditions routières.
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.	Au printemps 2012, le MTQ a déposé à l'Assemblée nationale le rapport final d'évaluation des lignes directrices sur la publicité automobile adoptées par l'industrie automobile et le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé en mai 2009. Ces nouvelles lignes directrices sont importantes, notamment parce qu'en les adoptant, l'industrie automobile reconnaissait que la sécurité routière est une responsabilité partagée et qu'elle a un rôle à jouer dans l'amélioration des comportements sur la route. Il est toutefois nécessaire de poursuivre les efforts de sensibilisation auprès des acteurs de l'industrie automobile pour rappeler l'importance de diffuser des publicités socialement responsables.
3. Introduire des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse et la récidive	Des pénalités plus sévères qui visent les conducteurs commettant de grands excès de vitesse sont entrées en vigueur. Pour les années 2008 à 2012, la SAAQ a enregistré 59 711 déclarations de culpabilité pour de grands excès de vitesse à partir du 1 ^{er} avril 2008.
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.	Le projet pilote d'implantation de radars photo et de caméras de surveillance aux feux rouges a été réalisé conformément aux enjeux et aux préoccupations exprimés par les membres de la TQSR. Il a eu les effets suivants : • modification des comportements des usagers de la route; • diminution des accidents; • appui de plus de 80 % de la population; • amélioration de la sécurité routière (outils complémentaires efficaces). Le 22 février 2012, le ministre a confirmé l'utilisation permanente des appareils et a annoncé la mise en place progressive de nouveaux appareils, ainsi qu'un projet pilote de coopération municipale au cours de l'année 2013.
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.	Le projet de loi n° 57, sanctionné en juin 2012, a officialisé le caractère permanent de l'utilisation de ce type d'appareil et la possibilité d'utiliser des appareils dans les endroits nécessitant une surveillance accrue, tels que les zones de chantiers routiers et les zones scolaires. Le 2 juillet 2013, le ministre des Transports a annoncé que 18 des 36 nouveaux appareils seront destinés au projet pilote de coopération municipale auquel participent les villes et agglomérations de Québec, Gatineau, Longueuil et Laval. Les autres appareils seront déployés sur le réseau du MTQ surveillé par la Sûreté du Québec dans les régions de la Capitale-Nationale, de la Chaudière-Appalaches, de la Montérégie, de Montréal, de Laval, des Laurentides et de Lanaudière. Ces régions ont été choisies parce qu'on y trouve un nombre important d'endroits où l'on constate des concentrations d'accidents liés à la vitesse ou au non-respect des feux rouges. Des rencontres ont été tenues en juillet avec les représentants des municipalités concernés pour les informer des sites envisagés. La mise en service des 36 nouveaux appareils devrait se faire graduellement en 2014 sur le territoire des villes et des régions ciblées, lesquels s'ajoutent aux 15 déjà en place. Puisque les appareils mobiles pourront être déplacés, à terme, c'est donc au total près de 170 endroits qui seront susceptibles d'être sous surveillance, sans compter les zones de chantiers routiers et les zones scolaires.



Recommandation	État de situation
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 demande de remise en liberté.	En janvier 2013, le ministre de la Justice et procureur général du Québec a demandé au directeur des poursuites criminelles et pénales d'appliquer avec encore plus de sévérité les dispositions du Code criminel, dans les cas des récidivistes de conduite avec les capacités affaiblies. Le type et la durée de la peine doivent tenir compte du nombre et de la gravité des infractions commises par le délinquant et viser non seulement l'exemplarité, mais aussi la neutralisation du danger que cette personne constitue pour la société.
6. Augmenter la perception du risque d'être intercepté.	La SAAQ et les organisations policières ont accru et renforcé leur collaboration afin de lutter encore plus efficacement contre l'alcool au volant. Du 1 ^{er} décembre 2012 au 2 janvier 2013 a notamment eu lieu l'opération VACCIN (Vérification accrue de la capacité de conduite – Intervention nationale). Tous les services policiers du Québec ont participé à une offensive nationale contre la capacité de conduite affaiblie par l'alcool ou les drogues.
7. Accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies.	La SAAQ poursuit le développement de nouveaux outils d'éducation sur l'alcool et les drogues au volant (distribution de dépliants, publicités, sensibilisation auprès des jeunes conducteurs dans les écoles).
8. Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies.	Depuis novembre 2009, Éduc'alcool et l'Institut du tourisme et d'hôtellerie du Québec proposent une formation facultative en ligne (Action Service) pour les personnes qui travaillent dans les établissements licenciés afin de les informer sur leurs responsabilités, leurs obligations légales et réglementaires, et l'état de la jurisprudence. Action Service a reçu l'appui de nombreux intervenants dans le domaine. Présenté à l'Assemblée nationale le 15 novembre 2012, le projet de loi n° 194 prévoit, entre autres choses, que certains titulaires d'un permis de vente ou d'un service de boissons alcooliques doivent s'assurer que les personnes faisant partie de leur personnel et étant désignées par règlement ont suivi une formation sur la vente et le service responsable de boissons alcooliques.
9. Accroître la sévérité des sanctions liées à la conduite avec les capacités affaiblies.	Plusieurs pénalités ou mesures ont récemment été mises en place pour augmenter la sévérité et ainsi contribuer à contrer le fléau de la conduite avec la capacité affaiblie. En fonction notamment de la nature de l'infraction et des antécédents du conducteur, ces pénalités et mesures peuvent être, entre autres choses, l'allongement de la durée : • De la suspension immédiate du permis de conduire; • De la saisie immédiate du véhicule; • De la révocation du permis de conduire; • De la période au cours de laquelle un conducteur doit munir son véhicule d'un anti-démarrage éthylométrique. Ajoutons enfin le retrait du droit d'immatriculer, d'acquiescer et de mettre ou remettre en circulation un véhicule pour un multirécidiviste.

Recommandation	État de situation
10. 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.	Une lettre a été transmise au ministre fédéral des Transports de l'époque, M. Lawrence Cannon. La réponse de Transports Canada mentionnait qu'il fallait un certain temps avant que les questions techniques, juridiques et politiques soient réglées et que ce type de dispositif puisse être exigé dans les véhicules automobiles.
11. Favoriser l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du cellulaire au volant.	Depuis le 1 ^{er} avril 2008, une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, faire usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique. Pour les années 2008 à 2012, on dénombre 223 721 déclarations de culpabilité pour l'utilisation d'un cellulaire au volant depuis l'entrée en vigueur de cette mesure.
12. Accroître la sensibilisation et les contrôles policiers pour faire augmenter le taux de port de la ceinture de sécurité.	Tout comme pour d'autres problèmes, la SAAQ, les organisations policières ainsi que d'autres partenaires ont accru leurs efforts, notamment en jumelant des actions de sensibilisation et de contrôle. De plus, la SAAQ soutient financièrement le programme « Bouclez-la » qui, avec l'aide d'une voiture-tonneaux, vise à sensibiliser les jeunes et le grand public à l'importance de boucler sa ceinture de sécurité.
13. Accroître les mesures visant à assurer une place prépondérante aux piétons et aux cyclistes dans un nouveau partage de la route.	Un groupe de travail a été créé pour analyser précisément les problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes ainsi que leur place dans les préoccupations des décideurs en matière de sécurité dans les transports. En 2009, le MTQ a publié le guide <i>Redécouvrir le chemin de l'école – Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire</i> . En 2011, il a lancé, dans Québec 511, « convivialité vélo », un nouvel outil cartographique qui montre la convivialité des routes pour les cyclistes et qui leur permet de chercher des itinéraires représentant le moins de dangers pour circuler sur le réseau routier. En 2011 et 2012, le MTQ et la SAAQ ont participé, à titre de partenaires, à la campagne de sensibilisation de Vélo Québec « Pour un meilleur 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.	De nouvelles mesures visant à renforcer l'accès graduel à la conduite sont entrées en vigueur. Elles prévoient notamment l'imposition à nouveau de l'obligation de suivre un cours de conduite pour tous les nouveaux conducteurs, la délivrance du permis probatoire pour les nouveaux conducteurs âgés de 25 ans ou plus, l'introduction d'un accès graduel aux points d'inaptitude pour les personnes de moins de 25 ans qui sont titulaires d'un permis de conduire et la règle du zéro alcool pour tous les conducteurs de 21 ans ou moins.

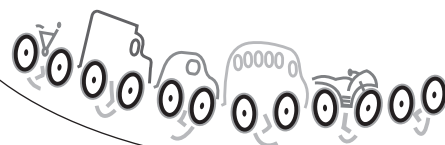


Recommandation	État de situation
15. Procéder à l'identification et à la correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents.	Le MTQ continue de déterminer et de corriger les sites où il se produit un nombre anormalement élevé d'accidents. Une liste des sites à potentiel d'amélioration (SPA) est diffusée sur son site Internet et elle est mise à jour annuellement : 19 sites ont été corrigés en 2008-2009; 21, en 2009-2010; 22, en 2010-2011 et 17, en 2011-2012 et 2012-2013.
17. Améliorer les caractéristiques des accotements et des abords de route (milieu peu bâti).	Comme il est écrit dans la section sur le volet « Environnement routier » du Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012, le MTQ investit désormais davantage dans l'amélioration des abords de routes et le maintien en bon état de l'équipement de sécurité afin de réduire notamment les sorties de route et les collisions frontales. Pour les trois années couvertes par son plan d'action, le MTQ a, entre autres choses, corrigé 1 870 km d'orniérage, asphalté 3 419 km d'accotements, installé 1 508 km de bandes rugueuses et remplacé 4 399 extrémités de glissières sur des autoroutes.
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.	La réalisation d'audits de sécurité routière, qui consistent à faire examiner un projet routier par un groupe d'experts afin d'en améliorer les caractéristiques avant les travaux de construction, a été systématisée sur le réseau du MTQ par l'adoption d'une orientation ministérielle : 35 audits et avis ont été réalisés en 2008; 48, en 2009; 59, en 2010; 58, en 2011 et 59, en 2012. Ces projets ont été réalisés sur le réseau routier qui est sous la responsabilité du MTQ.
20. Partager avec les municipalités des connaissances et des outils d'intervention en sécurité routière.	Le partage de connaissances s'est intensifié avec la mise à jour de l'information concernant les municipalités et la sécurité routière sur le site Internet du MTQ, avec la publication de documents techniques et avec la présentation de plusieurs conférences dans des congrès et colloques.
21. Prévoir des mécanismes de concertation adaptés aux réalités locales ou régionales.	Un premier projet pilote de diagnostic et de plan d'action de sécurité routière en milieu municipal a été réalisé dans sept municipalités de la MRC de Roussillon. Le suivi du plan d'action se fait en collaboration avec les partenaires associés dans la mise en œuvre des pistes de solution. Depuis avril 2012, un deuxième projet pilote est en cours de réalisation dans les 23 municipalités de la MRC d'Arthabaska.
22. Prévoir une aide financière pour les actions de sécurité routière menées par les municipalités.	Le gouvernement a alloué un budget de 4 millions de dollars en 2012-2013 et 10 millions en 2013-2014 pour la réalisation d'exercices de planification en matière d'infrastructures et de sécurité routière en milieu municipal. Ainsi, le programme Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal, lancé en septembre 2012, permet aux MRC et aux territoires équivalents de réaliser des diagnostics et des plans d'action en sécurité routière sur le réseau routier municipal. Les démarches se poursuivent également pour convenir des principes d'une éventuelle aide financière permettant aux municipalités de réaliser des travaux d'infrastructures liés à la sécurité routière, notamment dans le cadre d'un plan de redressement du réseau routier local, comme il est indiqué dans le budget 2012-2013.

Recommandation	État de situation
23. Appuyer les actions de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds.	Depuis le 1^{er} janvier 2009, l'activation du limiteur de vitesse et son réglage visant à ne pas dépasser 105 km/h sont obligatoires pour les camions lourds de 11 794 kg (26 000 lb) et plus circulant au Québec. Les campagnes de sensibilisation sur la cohabitation des conducteurs de véhicules lourds et des automobilistes se poursuivent. Une politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Elle permet d'intervenir auprès des conducteurs à risque afin qu'ils modifient leur comportement et adoptent une conduite sécuritaire. Un programme d'excellence des conducteurs de véhicules lourds est également entré en vigueur à la même date; il a pour objectif de reconnaître et d'encourager les comportements exemplaires. Un programme de gestion de la fatigue est achevé et est entré en vigueur le 10 juillet 2013. Les travaux liés à ce projet ont consisté en l'établissement de lignes directrices et en la conception du matériel permettant aux transporteurs routiers de mettre en œuvre un programme complet et efficace de gestion de la fatigue.

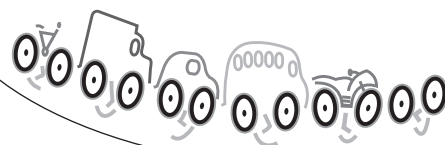
Suivi des recommandations du deuxième rapport

Recommandation	État de situation
1. Imposer le zéro alcool à tout titulaire d'un permis de conduire pour les premières années d'expérience.	Cette mesure, qui fait partie des mesures visant le renforcement de l'accès graduel à la conduite, est entrée en vigueur le 15 avril 2012. Elle interdit la conduite d'un véhicule routier à tout titulaire d'un permis de conduire de 21 ans ou moins qui a de l'alcool dans son organisme.
2. Inciter le milieu scolaire (commission scolaire) à désigner un responsable de la sécurité routière pour faire le lien entre les besoins du milieu et les activités de sécurité routière mises à sa disposition.	La SAAQ est d'avis que pour intéresser le milieu scolaire, une offre de service s'inscrivant dans une démarche pédagogique doit être proposée. Cette offre doit aller au-delà de la simple distribution d'outils de sensibilisation, et la SAAQ entend travailler sur ce projet avec les partenaires concernés.
3. Élaborer et mettre en place un projet pilote en milieu scolaire afin de sensibiliser les jeunes du secondaire à l'importance de la sécurité routière.	Ce projet implique différents partenaires dont la SAAQ, le MTQ, le MELS, la Sûreté du Québec et la Fédération des commissions scolaires du Québec. Les sujets à traiter dans les mises en situation du projet pilote sont les suivants : • Capacité de conduite affaiblie; • Vitesse; • Distraction (cellulaire ou texto); • Fatigue. Le projet pilote pourrait être lancé à l'automne 2013.



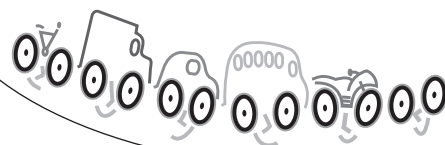
Recommandation	État de situation
4. Imposer une suspension administrative immédiate de courte durée (24 h) du permis de conduire pour les conducteurs ayant une alcoolémie égale ou supérieure à 50 mg par 100 ml de sang.	La possibilité de suspendre le permis de conduire pour une durée de 24 heures dans les cas où l'alcoolémie est égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang était initialement prévue dans le projet de loi n° 71. Elle en a cependant été retirée pour les conducteurs d'un véhicule de promenade. Toutefois, la possibilité de suspendre le permis de conduire pour 24 heures a été retenue pour les conducteurs d'un véhicule lourd transportant de la marchandise. Enfin, la règle du zéro alcool s'applique aux conducteurs d'un autobus, d'un minibus ou d'un taxi (24 heures de suspension).
5. Mettre en place une campagne de sensibilisation de la population sur l'entrée en vigueur des nouvelles mesures et prévoir des activités de renforcement.	Les règles du 50 mg d'alcool par 100 ml de sang pour les conducteurs d'un véhicule lourd transportant de la marchandise et du zéro alcool pour les conducteurs d'un autobus, d'un minibus ou d'un taxi sont entrées en vigueur le 30 juin 2012. La SAAQ a diffusé de l'information sur l'application de ces deux mesures.
6. Mettre en œuvre une approche intégrée afin de réduire l'insécurité routière liée à la fatigue au volant. Cette approche devrait inclure notamment de la sensibilisation, de la formation et des actions touchant différentes facettes, et devrait être ajustée selon le développement des connaissances dans ce domaine.	La SAAQ s'emploie activement à sensibiliser les conducteurs au problème de la fatigue au volant. Des affiches routières portant le message « Mort de fatigue, arrêtez-vous avant » ont été installées sur le réseau routier géré par le Ministère. De plus, une vaste campagne visant à sensibiliser tous les conducteurs québécois aux dangers et aux conséquences de la fatigue au volant a été menée au cours des étés 2012 et 2013.
7. Évaluer la possibilité de modifier la Loi sur la voirie afin que les « aires de services » désignées à l'article 5 (et faisant l'objet d'une politique de développement des haltes routières au ministère des Transports du Québec) puissent être désignées comme des « aires de services et de repos ».	La Commission de toponymie a produit un avis défavorable à ce sujet en septembre 2009. Dans la promotion du nouveau réseau d'aires de services, l'accent sera mis sur le besoin de faire un arrêt toutes les deux heures de route afin de réduire la fatigue et sur une offre de services appropriée (restauration, aire de repos extérieure).

Recommandation	État de situation
8. S'assurer que l'on tienne compte des besoins de tous les usagers de la voie publique en matière de sécurité, d'accessibilité et de mobilité dans la planification, la conception, l'aménagement et l'entretien du réseau routier. 9. Développer et mettre en œuvre une vision intégrée de l'aménagement et du transport en privilégiant les modes actif et alternatif tant à l'échelle régionale que municipale. 10. Élaborer des normes d'aménagement et des guides intégrés de bonnes pratiques favorisant les déplacements sécuritaires des piétons et des cyclistes, adaptés à la hiérarchie et à la vocation de la voie publique.	Ces orientations seront intégrées dans les plans territoriaux de mobilité durable qui sont en préparation au MTQ. L'intégration de ces orientations est aussi prévue dans le cadre du renouvellement des orientations gouvernementales en aménagement, à l'occasion de la révision de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, qui est en cours (ministère des Transports – ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire). Ces différents aspects sont pris en considération dans la révision des documents de la collection Normes – Ouvrages routiers (MTQ). Des guides techniques ont été publiés (deux fiches sur la modération de la circulation et sur les dos d'âne allongés et les coussins, par le MTQ, et un premier fascicule du <i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>, par la Ville de Montréal), et d'autres sont en préparation. De plus, deux projets de recherche, amorcés au printemps 2013, permettront de réaliser, d'une part, un guide de conception des rues tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite et, d'autre part, un bilan des bonnes pratiques dans les zones scolaires et les zones de terrain de jeux.
11. Développer et mettre en œuvre des activités de sensibilisation et d'éducation de façon continue visant les conducteurs, les piétons et les cyclistes, accompagnées d'une accentuation des contrôles policiers.	Plusieurs campagnes sont menées par la SAAQ, le MTQ et nombre de leurs partenaires (corps policiers, Vélo Québec, Tour du silence, Contrôle routier Québec, etc.). Elles touchent les thèmes du partage de la route et de la courtoisie entre les différents usagers du réseau routier. L'accent est mis sur les usagers plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes.
12. Introduire de nouvelles dispositions au Code de la sécurité routière en faveur de l'accroissement de la sécurité des piétons et des cyclistes.	Le 10 décembre 2010, le projet de loi n° 71 a été adopté. Modifiant le Code de la sécurité routière, cette loi vise, entre autres choses, certaines règles de circulation applicables aux piétons, notamment pour la traversée de la chaussée à la perpendiculaire et la circulation des cyclistes à contresens sur une voie à sens unique.
13. Définir un cadre global de gestion des limites de vitesse en milieu urbain et réviser la documentation technique à l'intention des municipalités, et, le cas échéant, la réglementation sur le sujet.	En se basant notamment sur les résultats d'un projet de recherche réalisé par l'Université de Sherbrooke et achevé en avril 2011, le groupe de travail de la TQSR – Vitesse en milieu municipal a défini un cadre de gestion des limites de vitesse en milieu urbain (voir les recommandations du présent rapport sur le thème Gestion de la vitesse en milieu urbain). La documentation technique à l'intention des municipalités sera révisée.



Recommandation	État de situation
14. Concevoir des outils d'analyse et de sensibilisation pour mieux gérer les préoccupations liées à la vitesse en milieu résidentiel et soulevées par les résidents.	Le MTQ a publié deux fiches sur la modération de la circulation ainsi que sur les dos d'âne allongés et les coussins. La documentation technique en matière de vitesse en milieu urbain sera mise à jour.
15. Poursuivre le développement et l'implantation d'interventions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière destinées aux aînés et à leur entourage.	La SAAQ, par l'entremise de ses conseillers régionaux, poursuit son travail de sensibilisation auprès des aînés au moyen de son atelier « Au volant de ma santé ». Elle offre en outre du soutien à des organismes locaux et régionaux, dans leur travail de sensibilisation auprès de cette clientèle.
16. Favoriser l'inclusion de l'évaluation de l'aptitude médicale à conduire à la formation des professionnels de la santé et continuer la sensibilisation des professionnels de la santé à cet aspect.	La SAAQ poursuit son partenariat avec l'Ordre des ergothérapeutes (OEG), notamment en augmentant la qualité et la quantité de l'offre de service en ergothérapie dans le domaine de la conduite automobile. De plus, elle continue aussi à travailler en partenariat avec l'Université McGill, le Centre de réadaptation Constance-Lethbridge et l'OEG pour l'application du programme d'études supérieures en évaluation des capacités à conduire et des bourses d'études afin de favoriser l'inscription d'ergothérapeutes au programme. Enfin, la SAAQ poursuit sa collaboration avec le Collège des médecins du Québec et envisage la création de programmes similaires pour d'autres professionnels de la santé.
17. Sensibiliser les conducteurs à l'importance de déclarer à la SAAQ les maladies ou incapacités les affectant.	La SAAQ mène un projet de recherche sur les effets de la sévérité de la condition médicale sur le risque d'accident, sur la déclaration volontaire et le risque d'accident selon la déclaration d'une condition médicale. L'étude suit son cours. Un rapport devrait être déposé en 2013. Il faudra attendre les résultats de l'étude avant de mettre en place des mesures concrètes découlant des recommandations du rapport.
18. Déterminer les moyens de dépistage des conducteurs médicalement à risque.	
19. Encourager le développement et l'utilisation par les organisations policières de systèmes de détection des conducteurs sous sanction et des véhicules non autorisés à circuler (ex. : système de reconnaissance des plaques).	Depuis la fin du projet pilote réalisé avec la Sûreté du Québec, la SAAQ a signé des ententes de financement avec différents corps policiers afin de favoriser l'acquisition de systèmes de reconnaissance des plaques partout au Québec. À ce jour, la SAAQ transmet des données pour alimenter ces systèmes à 30 corps de police (y compris la Sûreté du Québec et le Service de police de la Ville de Montréal).

Recommandation	État de situation
20. Au terme de la mise en place du nouveau programme d'éducation à la sécurité routière (cours de conduite, outils d'apprentissage, examens, etc.), actualiser l'examen de réinsertion exigé après une révocation de permis pour points d'inaptitude ainsi que les outils de sensibilisation s'y rattachant.	La SAAQ continue de travailler à la mise en place des éléments du nouveau programme d'éducation à la sécurité routière. En ce qui concerne l'examen de réinsertion, elle entend revoir toute la directive s'y rattachant.
21. Introduire des sanctions plus sévères pour les courses de rue ainsi que pour le « car surfing ».	De nouvelles pénalités visant à contrer ces comportements hautement dangereux sont récemment entrées en vigueur. Elles comprennent la suspension du permis, la saisie du véhicule, une amende de 1 000 \$ à 3 000 \$ ainsi que l'inscription de 12 points d'inaptitude.
22. Demander au ministère de la Sécurité publique d'accentuer l'effort de formation en sécurité routière offerte aux aspirants policiers.	En vue d'exercer la profession policière, deux programmes de formation successifs et complémentaires doivent être complétés : le programme de formation collégiale en techniques policières (12 collèges, 3 ans, DEC, 1665 heures) et le programme de formation initiale en patrouille-gendarmerie (PFIPG) (internat de 15 semaines, 478 heures) de l'École nationale de police du Québec. Le PFIPG place l'aspirant policier dans des situations d'intervention policière qui sont notamment liées à la sécurité routière. De plus, l'ajout d'une formation de six heures à l'aide du simulateur de conduite a permis d'intégrer des éléments relatifs à la prise de décision, à la gestion du stress et au jugement dans l'utilisation d'un véhicule d'urgence. Finalement, les travaux de révision du PFIPG en matière de conduite d'urgence ont permis d'améliorer la formation, notamment sur le plan de la prise de courbe, ainsi que l'expérimentation des freinages et des dérapages.
23. Informer les conducteurs et les employeurs des dangers de la distraction au volant et de l'importance de contribuer à son atténuation.	La SAAQ s'applique à sensibiliser de plus en plus la population aux nombreuses distractions au volant. Ce thème fait notamment partie du cursus du nouveau cours de conduite. Par ailleurs, la SAAQ entend accorder plus d'importance aux distractions au volant dans ses communications.
24. Promouvoir l'application adéquate des normes d'installation de la signalisation routière officielle.	Les activités de promotion et de sensibilisation au sujet de l'application des normes de signalisation se poursuivent : colloques, articles, formations, etc. Un guide d'application de la signalisation est en cours de préparation et devrait être publié en 2014. Par la suite, des formations seront organisées.



Recommandation	État de situation
25. Produire un guide de bonnes pratiques pour aider les autorités concernées à mieux tenir compte de l'ensemble des messages présents dans le champ visuel des conducteurs (enseignes, publicité, etc.) de manière à éliminer les interférences avec la signalisation routière officielle et la surcharge d'information.	Le MTQ travaille à établir des critères pour encadrer l'utilisation de l'affichage numérique le long du réseau routier québécois afin de limiter les distractions au volant et rendre la route plus sécuritaire.
26. Favoriser l'adoption, par les employeurs, de politiques d'autorégulation réduisant le potentiel de distraction au volant pour les employés.	La SAAQ travaille actuellement à l'élaboration du Programme de prévention du risque routier en entreprises. Ces activités de sensibilisation en entreprise pourraient éventuellement amener les organisations visitées à se doter de moyens de prévention, dont des politiques d'autorégulation du risque routier. Par ailleurs, les conseillers régionaux de la SAAQ visitent déjà des entreprises pour échanger sur différents problèmes liés à la sécurité routière.
27. Mettre sur pied une série d'actions visant à réduire l'utilisation du téléphone cellulaire au volant.	La SAAQ poursuit ses activités visant à sensibiliser la population aux nombreuses sources de distractions au volant et à l'informer de l'existence de la législation interdisant de tenir un cellulaire dans sa main lorsque l'on conduit. Dans cet esprit, une nouvelle campagne sur le texto a été mise en œuvre; une publicité a été diffusée à la télé et à la radio, et une application mobile, « mode conduite », a été lancée. La SAAQ travaille aussi à sensibiliser la population aux dangers du « mains libres ». Depuis mars 2010, les policiers peuvent déterminer le cellulaire comme une cause probable d'accident dans les rapports qu'ils doivent remplir.

Annexe 4

Lexique

Accès graduel à la conduite : système de délivrance de permis basé sur l'acquisition progressive de privilèges et où, au même moment, certaines restrictions sont levées. Ce mécanisme permet au nouveau conducteur d'acquies graduellement de l'expérience. Au Québec, l'accès graduel est divisé en trois phases : la phase d'apprentissage, la phase probatoire et la phase d'accès au permis de conduire.

Accessibilité universelle : caractéristique d'un produit, d'un procédé, d'un service, d'une information ou d'un environnement qui, dans un but d'équité et dans une approche inclusive, permet à toute personne de réaliser des activités de façon autonome et d'obtenir des résultats identiques (inspirée du Groupe Défi Accessibilité, 2011).

Agent évaluateur (ou expert en reconnaissance de drogues) : policier formé pour effectuer une évaluation comprenant une série d'examen physiques (ex. : prendre la tension artérielle ou la température corporelle, examiner les yeux, etc.) pour donner une opinion sur la ou les catégories de drogues qui sont à l'origine de l'affaiblissement de la capacité de conduire. Sur le fondement de son évaluation, l'agent évaluateur qui a des motifs raisonnables de croire que la capacité de conduire d'une personne est affaiblie par une drogue ou une combinaison alcool/drogue pourra ordonner un prélèvement corporel (échantillon d'urine). Ce prélèvement sera envoyé au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale afin de confirmer l'opinion de l'agent évaluateur.

Artère⁶⁶ : composante du réseau routier municipal qui sert à la circulation de transit sur une plus longue distance, même si elle est aussi utilisée pour desservir les propriétés adjacentes.

Chaîne de déplacements : série de déplacements qui sont effectués généralement entre le lieu de résidence et le lieu de travail ou d'étude, et au cours desquels est effectué au moins un arrêt, quelle qu'en soit la durée ou la raison.

Collectrice municipale⁶⁷ : composante du réseau routier municipal qui sert à la fois pour l'accès aux propriétés adjacentes et pour la circulation de transit.

Crédibilité de la signalisation de limite de vitesse⁶⁸ : se dit d'une limite de vitesse lorsqu'elle est considérée comme appropriée et réaliste par les conducteurs pour une rue donnée. La crédibilité de la signalisation est un des principes de base de la détermination des limites de vitesse, qui doivent être cohérentes avec l'environnement routier. Lorsque cela est nécessaire, l'environnement routier (caractéristiques de la route et de ses abords) doit être modifié pour s'harmoniser à la limite de vitesse.

Épreuves de coordination des mouvements (ECM) : elles comprennent trois tests :

- 1. Test du nystagmus du regard horizontal;
- 2. Test « marcher et se retourner » ;
- 3. Test « se tenir sur un pied ».

Les résultats de ces tests peuvent donner à l'agent de la paix les motifs raisonnables de soupçonner que la capacité de conduire du conducteur ou de la personne qui a la garde ou le contrôle d'un véhicule est affaiblie (par l'alcool ou la drogue). Le cas échéant, l'agent de la paix peut ordonner au conducteur de se soumettre dans les meilleurs délais à une évaluation faite par un agent évaluateur lorsqu'il a des motifs raisonnables de soupçonner que la capacité de conduire du conducteur est affaiblie par la drogue ou une combinaison drogue/alcool.

Mobilité durable : tout ce qui définit les transports et la mobilité dans une perspective de développement durable. Elle intègre à la fois les aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Dans sa Stratégie de développement durable 2009-2013, le MTQ reprend la définition d'un système de transport qui tend vers la mobilité durable telle qu'elle est formulée par le Centre pour un transport durable (<http://cst.uwinnipeg.ca/about.html>) :

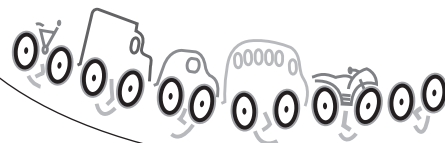
- « permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations;
- est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique;
- limite les émissions et les déchets à la capacité de la planète de les absorber, minimise la consommation de ressources non renouvelables, limite la consommation de ressources renouvelables dans le respect des principes du développement durable, réutilise et recycle ses composantes, et minimise l'utilisation des terres et les émissions sonores ».

⁶⁶ **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008)**, *Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal* (dépliant), [En ligne].

⁶⁷ <http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/Aide%20à%20la%20détermination%20des%20limites%20de%20vitesse%20sur%20le%20réseau%20routier%20municipal.pdf>

⁶⁸ **MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008)**, *Aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau routier municipal* (dépliant), [En ligne].

<http://www.securite-routiere.qc.ca/Documents/Aide%20à%20la%20détermination%20des%20limites%20de%20vitesse%20sur%20le%20réseau%20routier%20municipal.pdf>



Partage de la route : partage harmonieux et sécuritaire de l'espace de circulation entre les différents usagers, en priorisant notamment la sécurité des usagers les plus vulnérables.

Plan territorial de mobilité durable : outil de planification en transport des personnes et des marchandises à l'échelle d'un territoire qui est réalisé dans une perspective de développement durable.

Rue locale⁶⁹ : composante du réseau routier municipal qui a pour fonction unique de fournir un accès aux propriétés riveraines. La circulation de transit y est donc presque inexistante.

Shared space : concept d'origine néerlandaise qui conduit à préconiser des réalisations de voirie excluant presque toute signalisation routière (la priorité à droite devient la règle) et toute affectation de l'espace (la mixité des usages étant généralisée à tout l'espace public), et favorisant des vitesses très faibles.

Surveillance policière automatisée : contrôle policier de la vitesse réalisé à l'aide de trois types d'appareils de surveillance photographique :

- Les radars photo fixes, qui servent à mesurer la vitesse à un endroit précis;
- Les radars photo mobiles, qui servent à mesurer la vitesse dans une zone déterminée;
- Les appareils de surveillance aux feux rouges.

Transfert modal : modification des parts de marché des différents modes de transport entre elles. Il est le plus couramment utilisé dans le sens de la promotion des solutions de remplacement à l'automobile, principalement dans les agglomérations et aux alentours de celles-ci. Ainsi, lorsque les pouvoirs publics déclarent vouloir « favoriser le transfert modal », ils sous-entendent généralement une diminution de l'utilisation de l'automobile au profit des modes de déplacement durables que sont typiquement la marche à pied, le vélo et les transports collectifs (Référence : Techno-Science Net).

Transport actif : toute forme de déplacements où l'énergie motrice est fournie par l'humain pour se rendre à un endroit (lieu de travail, d'étude, d'affaires, de magasinage, de loisirs, etc.) avec un but précis. Les deux formes de transport actif les plus communément utilisées sont les déplacements à pied ou à bicyclette.

Transport alternatif :

1. Toute forme de déplacement autre que l'auto en solo, y compris le transport actif, le transport en commun, le covoiturage, le transport adapté, le vélo électrique, le fauteuil motorisé à trois ou quatre roues, la trottinette non motorisée et le Segway (appareil de transport motorisé). La moto et le cyclomoteur sont exclus.
2. Toute forme de déplacement autre que le camion, y compris les modes de transport ferroviaire, aérien et maritime.

Usager vulnérable : usager du réseau routier qui est mal protégé, c'est-à-dire qui n'est pas muni d'une protection extérieure. Cet usager court le plus grand risque de lésions ou de décès lorsqu'il est impliqué dans une collision. Essentiellement, il s'agit des piétons, des cyclistes et des usagers qui utilisent les appareils à deux roues motorisés, de même que les utilisateurs d'une aide à la mobilité motorisée. Plus largement, cette définition réfère aussi aux incapacités physiques ou cognitives de la personne :

- L'âge : personnes âgées, adolescents et enfants;
- Les handicaps physiques ou psychiques;
- Les écarts (décalage) de situations particulières ou inhabituelles (liés au lieu, au mode, au moment, etc.).

Zone de rencontre⁷⁰ : concept européen d'aménagement visant à privilégier la vie locale. Les règles communes aux pays ayant défini la zone de rencontre dans leur réglementation (Suisse, Belgique et France) sont les suivantes : les piétons peuvent se déplacer sur l'ensemble de la chaussée et avoir la priorité sur les véhicules; la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h; le stationnement est autorisé uniquement sur les emplacements prévus à cet effet.

Zone 30⁷¹ : rue ou ensemble de rues où la limite de vitesse est fixée à 30 km/h. L'objectif est d'instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire. Ce concept favorise la marche et l'utilisation du vélo, et améliore la sécurité de tous les usagers.

⁶⁹ Cette définition figure actuellement dans le texte du rapport *Vitesse en milieu urbain* et elle sera intégrée dans le lexique si cette option est retenue. Référence : ministère des Transports du Québec (2002).

⁷⁰ CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2012), Zone de rencontre : premier retour d'expériences.

⁷¹ CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES (2006), Zone 30, des exemples à partager.

Annexe 5

Liste des sigles et acronymes

CSR	Code de la sécurité routière
DSA	Dépistage systématique aléatoire
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
ECM	Épreuves de coordination des mouvements
MELS	Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMS	Organisation mondiale de la santé
PAS	Programme d'application sélective
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
THA	Test d'haleine aléatoire
TQSR	Table québécoise de la sécurité routière
VDFR	Virage à droite au feu rouge

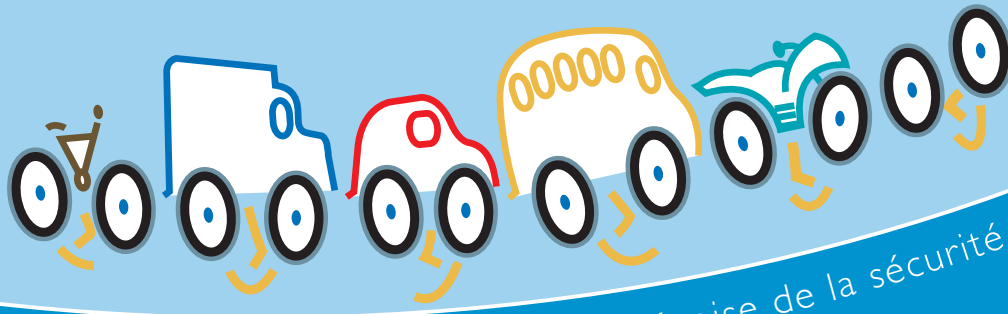


Table québécoise de la sécurité routière