

**TABLE QUÉBÉCOISE  
DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Catherine Berthod, ing., urb.  
Laurent Audet  
Carl Bélanger, ing.  
Ministère des Transports du Québec

Exposé préparé pour  
la séance sur le « Plan successeur de la vision sécurité routière pour 2015 et autres  
plans de sécurité »

du congrès annuel de 2010 de  
l'Association des transports du Canada  
à Halifax (Nouvelle-Écosse)

## Résumé

Malgré une augmentation importante des véhicules en circulation, le Québec a connu une amélioration progressive de son bilan depuis le début des années 1970. Cependant, entre 2001 et 2006, se dessinait une tendance à la hausse du nombre de décès de la route. Un constat s'imposait pour les différents acteurs en sécurité routière : le recours aux méthodes d'intervention traditionnelles ne suffisait plus à réduire le nombre d'accidents de la route.

C'est dans ce contexte que la ministre des Transports a créé, en décembre 2005, la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR). Ce forum d'échanges, réunissant près de cinquante membres, a pour objectif de faire des recommandations et des propositions d'actions au ministre des Transports.

Depuis sa création, la TQSR a remis deux rapports de recommandations, le premier en juillet 2007 et le deuxième en novembre 2009. En quelques années à peine, ses cinquante recommandations ont conduit à la mise en place d'une panoplie de mesures importantes dans plusieurs domaines de la sécurité routière.

Ces mesures ont porté fruit : on constate non seulement une amélioration du bilan des accidents de la route au Québec, mais aussi une plus grande sensibilisation de la population et une plus grande mobilisation de tous les acteurs.

Les gains restent cependant fragiles et les consensus sociaux demeurent difficiles à bâtir et à maintenir; le bilan du Québec peut également encore s'améliorer. La mobilisation des partenaires de la TQSR va donc se poursuivre et un troisième cycle de travaux s'amorcer.

# **1 CONTEXTE DE CRÉATION DE LA TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

## **1.1 - L'évolution du bilan routier**

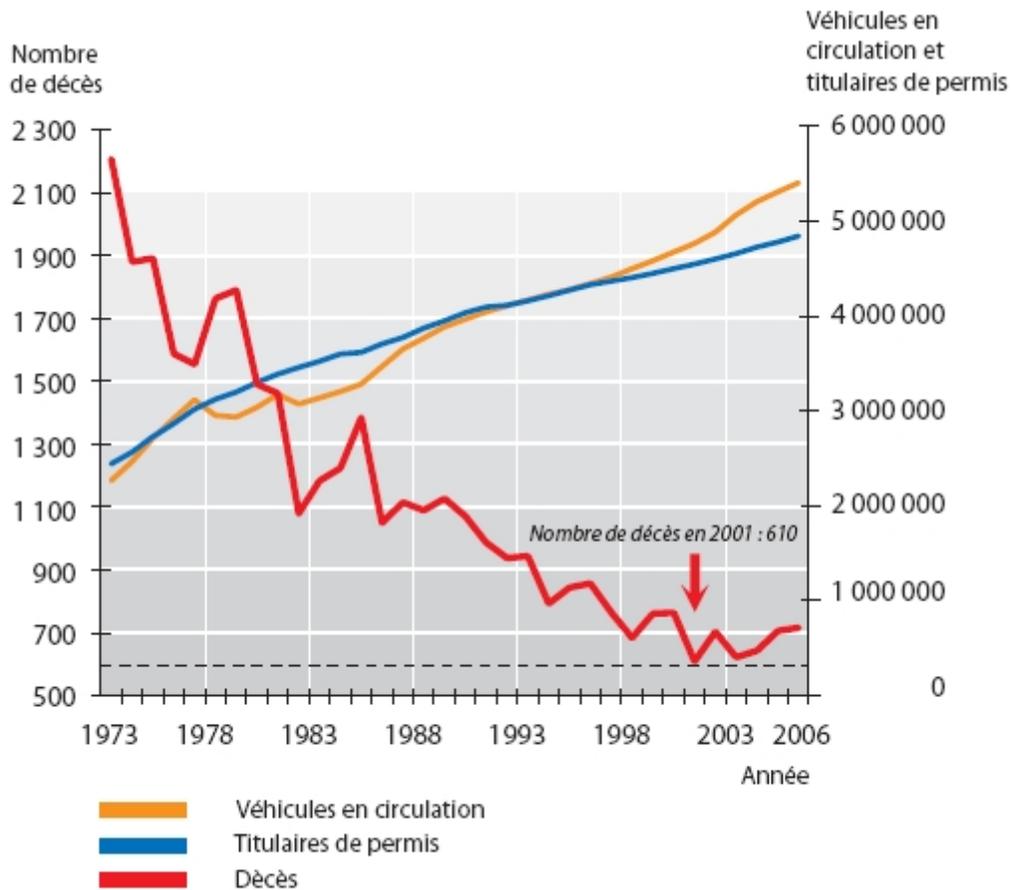
Au cours des 40 dernières années, le Québec a connu une amélioration notoire de son bilan routier. Ainsi, comme le montre le graphique 1, malgré la hausse du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis, le nombre de décès sur les routes est passé de 2 209 en 1973 à 610 en 2001.

C'est, entre autres, grâce à une action soutenue du gouvernement et de ses partenaires que le bilan routier global s'était constamment amélioré. Ainsi, il faut noter des actions de sensibilisation comme des campagnes publicitaires pour contrer les comportements fautifs au volant. La mise en place de nouvelles lois a, pour sa part, permis de sanctionner les comportements inadéquats au volant. Il faut aussi souligner les mesures de contrôle déployées par les corps policiers pour mettre ces lois en application.

De plus, au cours des années, des efforts ont été faits pour maintenir l'intégrité des infrastructures et améliorer les caractéristiques physiques de la chaussée, la gestion de la circulation, les divers équipements de la route ainsi que ses abords. En outre, la sécurité des véhicules s'est améliorée constamment grâce à l'évolution technologique. Enfin, des progrès importants ont été réalisés au chapitre des modalités d'intervention des services de secours sur les lieux des accidents et en milieu hospitalier.

Toutefois, l'année 2002 marquait une hausse du nombre de décès avec 704 personnes tuées. La situation est restée difficile au cours des années suivantes, avec 721 personnes qui décédaient sur les routes en 2006, une hausse de 9,0 % par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Pour le nombre total de victimes, la tendance était également à la hausse durant cette période.

**Figure 1. Évolution du nombre de décès, du nombre de véhicules en circulation et du nombre de titulaires de permis (1973-2006)**



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

## 1.2 – Lancement de la Table québécoise de la sécurité routière

Un constat s'est alors imposé pour les différents acteurs en sécurité routière : les améliorations du bilan routier devenaient de plus en plus difficiles à obtenir, car le recours aux méthodes d'intervention traditionnelles ne suffisait plus à réduire le nombre d'accidents de la route. Des mesures innovatrices devaient être adoptées, et cela exigeait d'associer la population ainsi que tous les acteurs concernés par la sécurité routière.

Une telle mobilisation imposait de changer les attitudes face aux accidents de la route, qui ne suscitent en général qu'un faible intérêt dans l'opinion publique et qui sont le plus souvent perçus comme inévitables. Or, un changement de valeurs demande du temps, alors que la dégradation rapide du bilan routier commandait l'urgence d'agir.

Il a donc été décidé de regrouper au sein d'une même instance tous les acteurs concernés par la sécurité routière. Le but était que les prises de position consensuelles d'un tel regroupement, représentatif de la diversité des besoins de la population, initient une nouvelle culture de la sécurité routière, favorisant l'adhésion sociale aux mesures qui en découleraient.

C'est ainsi qu'en décembre 2005, la ministre des Transports lançait la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR). Ce forum permanent d'échanges et de discussions avait pour mission de formuler des recommandations et de faire des propositions d'actions et d'interventions au ministre des Transports, afin d'améliorer le bilan des accidents routiers sur le territoire du Québec.

Cette décision a marqué un tournant pour la sécurité routière au Québec, car pour la première fois, tous les partenaires concernés pouvaient échanger à une même instance de concertation et rechercher ensemble des solutions afin d'améliorer le bilan routier.

### **1.3 - Fonctionnement de la Table québécoise de la sécurité routière**

La TQSR est présidée par monsieur Jean-Marie De Koninck, professeur au Département de mathématiques et de statistique à l'Université Laval et fondateur d'*Opération Nez rouge* qui, depuis 1984, fait durant chaque période des fêtes la promotion de l'adoption de comportements responsables face à la conduite avec les facultés affaiblies.

La Table est formée de près de cinquante membres représentant les usagers de la route, les entreprises du transport routier, le milieu municipal, le milieu policier, des organismes gouvernementaux, des ministères et d'autres secteurs d'activités comme le milieu universitaire et le milieu hospitalier. Elle se réunit environ trois fois par année.

Pour faciliter les discussions au sein de la Table, des groupes de travail ont été créés autour de thèmes définis par la Table. Les groupes se réunissent régulièrement afin de partager l'expertise sur leurs thèmes de travail, d'analyser des pistes de solutions et de convenir de projets de recommandations. Ceux-ci sont, par la suite, soumis à l'ensemble des membres de la Table pour adoption. Puis, l'ensemble des recommandations sont rassemblées dans un rapport qui est déposé à la ministre des Transports.

## **2 RAPPORTS DE RECOMMANDATIONS DÉPOSÉS PAR LA TABLE QUÉBÉCOISE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Depuis sa création en décembre 2005, la TQSR a remis deux rapports de recommandations à la ministre des Transports.

Le premier rapport, déposé le 5 juillet 2007, est le fruit des travaux de cinq groupes de travail : Vitesse, Comportement, Usagers vulnérables, Environnement routier et Partenariat avec le milieu municipal. Il compte 23 recommandations qui portent sur huit thèmes : la vitesse au volant, l'alcool au volant, le cellulaire au volant, la ceinture de sécurité, les usagers vulnérables, l'environnement routier, le partenariat avec le milieu municipal et la sécurité des véhicules lourds (voir les recommandations en annexe 1).

À la suite du dépôt de ce premier rapport, toutes les recommandations ont fait l'objet de suivis particuliers. Six d'entre elles, perçues comme étant particulièrement porteuses, ont été prises en compte de façon prioritaire par la ministre des Transports. Celle-ci a proposé à l'Assemblée nationale, dès novembre 2007, le projet de loi n° 42 (Loi modifiant le Code de la sécurité et le Règlement sur les points d'inaptitude), et le projet de loi n° 55 (Loi modifiant de nouveau le code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives).

Le deuxième rapport de recommandations a été déposé le 30 novembre 2009. Quatre groupes de travail ont mené à bien cette seconde phase des travaux, sur les sujets suivants : Règles d'accès à la conduite et maintien des compétences, Transports actif et alternatif, Vitesse en milieu municipal et Capacité de conduite affaiblie et distractions au volant.

Le second rapport compte 27 recommandations qui portent sur huit thèmes : les jeunes, la capacité de conduite affaiblie, les piétons et cyclistes, la gestion de la vitesse en milieu urbain, la santé des conducteurs, les conducteurs sanctionnés, le contrôle et sanctions et les distractions au volant (voir les recommandations en annexe 2).

À la suite de ce deuxième rapport, la ministre a déposé le projet de loi n° 71 (Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives) à l'Assemblée nationale le 3 décembre 2009. Ce projet de loi est à l'étude (en mai 2010). La ministre des Transports a également pris acte de l'ensemble des autres mesures et a demandé au ministère des Transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec d'analyser la possibilité d'y donner suite.

## **3 MESURES MISES EN ŒUVRE**

En quelques années à peine, les cinquante recommandations de la TQSR ont conduit à la mise en place d'une panoplie de mesures importantes dans plusieurs domaines de la sécurité routière.

### **3.1 Mesures législatives**

Le projet de loi n° 42, adopté en décembre 2007, a introduit des modifications marquantes au Code de la sécurité routière.

#### Sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse

En avril et en décembre 2008, des pénalités plus sévères visant les conducteurs commettant de grands excès de vitesse sont entrées en vigueur. Un conducteur commet un grand excès de vitesse lorsqu'il dépasse :

- de 40 km/h ou plus la limite de vitesse permise dans une zone où la vitesse maximale autorisée est de 60 km/h ou moins;
- de 50 km/h ou plus la limite de vitesse permise dans une zone où la vitesse maximale autorisée est de plus de 60 km/h et d'au plus 90 km/h;
- de 60 km/h ou plus la limite de vitesse permise dans une zone où la vitesse maximale autorisée est de 100 km/h.

Les conducteurs fautifs voient leur permis de conduire suspendu immédiatement pour une durée de 7 jours. Dans le cas d'une récidive, la durée de la suspension du permis est portée à 30 jours. Des récidives dans les zones limitées à 60 km/h ou moins entraînent la saisie du véhicule pour 30 jours et une période plus longue de suspension du permis. En outre, les contrevenants déclarés coupables se voient imposer le double des points d'inaptitude normalement prévus et le double de l'amende actuelle.

L'entrée en vigueur de cette mesure semble avoir eu comme conséquence de diminuer considérablement les grands excès de vitesse. En effet, on estime que durant la période 2003 à 2007, les « grands excès de vitesse » (selon la définition retenue dans le Code de la sécurité routière en 2008) auraient représenté 5,3 % de toutes les infractions commises pour excès de vitesse. En 2008, cette proportion n'a été que de 3,1 %, et en 2009 de 1,3 %. Par ailleurs, on remarque également une diminution du nombre de victimes décédées en 2009, par rapport à 2008 et aux années précédentes, dans les accidents où la cause « Vitesse » est relevée par le policier.

#### Sanctions plus sévères pour l'alcool au volant

Depuis le 7 décembre 2008, des pénalités plus sévères sont en vigueur en cas de conduite en état d'ébriété. La durée de la suspension immédiate du permis de conduire pour une première infraction pour conduite avec les capacités affaiblies a été augmentée de 30 à 90 jours. Dans le cas d'une récidive, le véhicule est aussi saisi pour une période de 30 jours. Quant au conducteur ayant une alcoolémie supérieure au double de la limite permise, soit 160 mg par 100 ml de sang, ou qui refuse de fournir un échantillon d'haleine, des sanctions plus sévères sont appliquées à son endroit.

Ces sanctions plus sévères permettent d'accroître l'effet dissuasif auprès des conducteurs. Cependant, les gains contre l'alcool au volant sont de plus en plus difficiles à obtenir. Le pourcentage de conducteurs décédés avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg par 100 ml de sang était de 35,8 % pour l'année 2008, ce qui est supérieur à la moyenne qu'on observait durant la période de 2000 à 2007, qui était de près de 30 %.

Dans ce contexte, d'autres mesures sont à l'étude. Pour être efficace, la lutte contre l'alcool au volant doit combiner la législation, des activités de sensibilisation et des contrôles routiers. Après avoir fait plusieurs recommandations dans son deuxième rapport, la TQSR poursuit également ses travaux sur le sujet.

### Resserrement des règles d'accès à la conduite

Les mesures contenues dans le projet de loi n° 42, entrées en vigueur en janvier 2010, visent la réintroduction d'un cours de conduite obligatoire pour les nouveaux conducteurs et la délivrance du permis probatoire pour les nouveaux conducteurs âgés de 25 ans et plus. Le projet de loi prévoyait également l'introduction d'un accès graduel aux points d'inaptitude pour les moins de 25 ans qui sont titulaires d'un permis de conduire; cette mesure entrera prochainement en vigueur.

Le contenu du cours de conduite a été révisé en profondeur afin de mettre l'accent sur les facteurs de risque associés à la conduite automobile et favoriser des comportements sécuritaires et responsables.

### Cellulaire combiné au volant

Depuis le 1<sup>er</sup> 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. Les contrevenants s'exposent à une amende minimale de 80 \$ et à l'inscription de trois points d'inaptitude à leur dossier.

En plus de cette interdiction, et tel que recommandé par la TQSR dans son deuxième rapport, un effort supplémentaire de sensibilisation sera fait auprès de la population afin de l'informer que l'usage du « mains libres » représente également des risques.

### Projet pilote de cinémomètres photographiques et d'appareils de surveillance aux feux rouges

Tel que prévu par le projet de loi n° 42, un projet pilote d'installation de cinémomètres photographiques et d'appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges est actuellement en cours. Le projet, d'une durée de 18 mois, a démarré le 19

août 2009 à 15 endroits accidentogènes du réseau routier; il a été précédé d'une période d'essai de 3 mois.

Le ministère des Transports est le maître d'œuvre du projet. Il bénéficie de la collaboration des ministères de la Sécurité publique et de la Justice, dont le Bureau des infractions et des amendes (BIA), de la Sûreté du Québec, du Service de police de la Ville de Montréal, des corps policiers municipaux, de l'Association des directeurs de police du Québec, de Services Québec, du Centre de services partagés du Québec et des municipalités concernées.

Un rapport d'évaluation sera déposé au gouvernement 12 mois après le lancement du projet, soit en août 2010, puis présenté à l'Assemblée nationale dans les 30 jours.

Jusqu'à maintenant le projet se déroule bien. Les premiers résultats montrent que les installations ont un effet très positif sur le comportement des conducteurs aux abords des sites. Entre le 19 août 2009 et le 19 février 2010, par rapport à l'automne 2008, soit avant l'installation des appareils, on a observé :

- une diminution des vitesses pratiquées de 12 km/h
- une diminution des excès de vitesse de 63 %
- une très forte diminution des grands excès de vitesse, de 97 %
- une réduction significative du taux de violation du feu rouge, de 83 %.

Le projet pilote a donné lieu à des campagnes d'information d'envergure et est maintenant appuyé par une forte majorité de la population. En 2005, 73 % des Québécois ont affirmé être en faveur de l'utilisation des cinémomètres photographiques; en mars 2010, cette proportion était de 83 %, tandis que 88 % des répondants étaient favorables à l'utilisation des appareils de surveillance aux feux rouges.

#### Activation des limiteurs de vitesse à 105 km/h pour certains véhicules lourds

Depuis le 1er 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.

#### Obligation de munir certains véhicules de pneus d'hiver

En plus des six mesures précédentes, qui correspondent à des recommandations de la TQSR, et compte tenu de l'intérêt et des préoccupations de la population envers la sécurité routière, les parlementaires ont inclus au projet de loi n° 42 quelques mesures additionnelles, dont l'obligation de munir certains véhicules de pneus d'hiver.

Cette mesure est entrée en vigueur pour l'hiver 2008-2009. Les véhicules visés sont les véhicules de promenade immatriculés au Québec, les véhicules de promenade offerts en location au Québec et les taxis. La période d'obligation est du 15 décembre au 15 mars.

Les premières évaluations de la mesure sont positives. Le taux d'utilisation de pneus d'hiver a augmenté de 89 % en 2007 à 99 % en 2009. Par ailleurs, en comparant les données de l'hiver 2008-2009 à celles des cinq années précédentes, on constate que le nombre de victimes de la route a diminué de façon plus importante durant la période d'obligation (16 %) que durant le reste de l'année (11 %).

### **3.2 Autres mesures**

Parallèlement à la mise en place des mesures qui découlent des travaux de la TQSR, plusieurs de ses membres, dont le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec, les municipalités, les services policiers et les contrôleurs routiers, ont poursuivi et intensifié leurs actions de sensibilisation et de contrôle dans leurs domaines de compétences respectifs.

Par ailleurs, le ministère des Transports a amorcé la mise en œuvre de son plan d'action ministériel en matière de sécurité routière 2009-2012 (volet Environnement routier). Prenant avantage du plan de redressement de l'état du réseau routier québécois, qui s'est traduit par un accroissement substantiel des investissements annuels alloués à la réalisation de travaux routiers, le ministère s'engage à effectuer des investissements annuels d'au moins 1 milliard de dollars pour rendre ses infrastructures routières plus sécuritaires, en privilégiant trois pistes :

- la correction de sites à potentiel d'amélioration : au moins 20 sites seront corrigés chaque année
- la réalisation d'audits de sécurité routière; conformément à l'orientation ministérielle en la matière, le Ministère poursuivra la réalisation d'audits de sécurité routière sur ses projets routiers majeurs. Près de 50 audits ont été menés en 2009.
- la réalisation d'un ensemble de mesures de sécurité ayant une efficacité reconnue : correction de l'orniérage, asphaltage des accotements, glissières de sécurité, implantation de bandes rugueuses, etc.)

### **3.3 Communications**

Depuis la création de la TQSR, les communications sur la sécurité routière se sont intensifiées et ont donné des points de vue différents sur un sujet qui ne suscitait, jusqu'à maintenant, que trop peu d'intérêt dans la population.

A cet égard, l'année 2007 aura constitué un moment fort. L'Assemblée nationale du Québec avait en effet décrété 2007 l'« Année de la sécurité routière ». À cette occasion, de nombreux partenaires, dont les membres de la TQSR, ont uni leurs efforts pour sensibiliser la population aux conséquences humaines, sociales et économiques des accidents, pour mobiliser la population et rendre inacceptable le nombre de victimes de la route.

A cette occasion, plus de 70 entreprises publiques et privées ont signifié leur appui à cette démarche de mobilisation. Des efforts significatifs de publicité et de promotion de la sécurité routière ont été faits dans tous les médias.

La ministre des Transports et le président de la TQSR ont par ailleurs effectué une tournée d'information et de sensibilisation dans des régions du Québec pour sensibiliser la population et mobiliser les élus régionaux à la sécurité routière.

Dans les années qui ont suivi, l'annonce et la mise en œuvre de mesures fortes, touchant l'ensemble des usagers de la route, ont également considérablement augmenté le « bruit médiatique » autour de la sécurité routière et alimenté les discussions.

Il faut mentionner que le président de la TQSR joue un rôle indéniable dans cette démarche fructueuse de relations publiques. Avant même d'être nommé à ce poste, les talents de communicateur et de rassembleur de Jean-Marie de Koninck lui avaient déjà valu une grande notoriété. Fondateur et président de *l'Opération Nez rouge*, mathématicien passionné, il est régulièrement sollicité par les médias pour commenter des nouvelles scientifiques. Il s'applique maintenant à diffuser les connaissances en matière de sécurité routière, de façon à faire connaître l'ampleur des risques auxquels chacun s'expose sur la route et à contribuer ainsi à l'amélioration des comportements individuels.

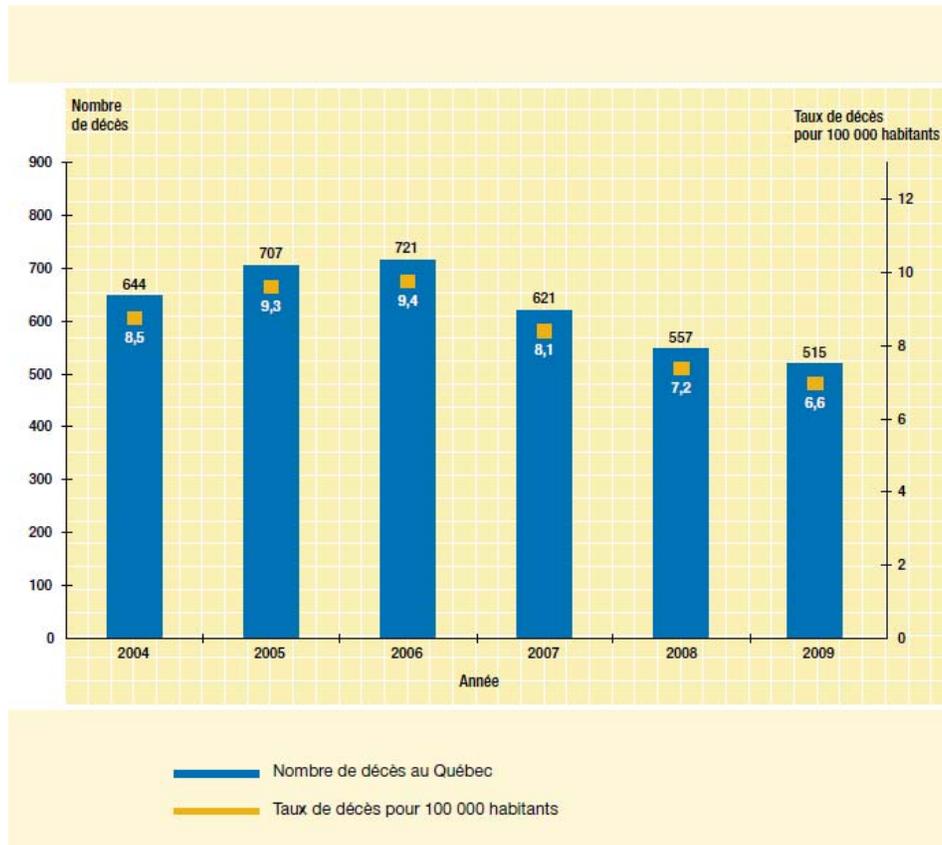
#### **4. RETOMBÉES**

L'ensemble des mesures novatrices mises en place au cours des dernières années ont porté fruit : on constate non seulement une amélioration du bilan des accidents de la route au Québec, mais aussi une plus grande sensibilisation de la population et une plus grande mobilisation de tous les acteurs.

Après une période difficile, entre 2001 et 2006, le Québec a enregistré des gains au cours des trois années suivantes; 621 décès de la route ont été observés en 2007, 557 en 2008 et 515 en 2009. Comparativement à la moyenne des cinq années précédentes, le bilan des décès pour l'année 2009 est en baisse de 20,8 %. Les nombres de blessés graves et de blessés légers en 2009 connaissent également des baisses importantes par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, respectivement de 32,3 % et 9,4 %.

Pour sa part, le taux de décès par 100 000 habitants a diminué, passant de 9,4 en 2006 à 6,6 en 2009. Il s'agit du meilleur résultat des six dernières années. Au cours des cinq années précédentes, ce taux a varié de 7,2 à 9,4 décès par 100 000 habitants (voir figure 2).

**Figure 2. Nombre de décès et taux de décès pour 100 000 habitants au Québec, de 2004 à 2009**



Source : SAAQ (2010), bilan routier 2009

Une augmentation de la sensibilisation à la sécurité routière a par ailleurs été constatée. L'« Année de la sécurité routière » a, entre autres, permis de placer la sécurité routière au cœur des préoccupations de la population<sup>1</sup> du Québec. En 2007, la sécurité routière est passée de la 5<sup>ième</sup> place en janvier à la 2<sup>ième</sup> place en juillet dans les préoccupations des Québécois.

L'ensemble des actions mises en place contribue donc à faire de la sécurité routière un enjeu de société, ce qui renforce à son tour l'adhésion de la population à des mesures de sécurité porteuses.

<sup>1</sup> Léger Marketing (2008) Rapport d'étude sur la perception des Québécois relativement à la sécurité routière, Rapport d'étude omnibus présenté à la société de l'assurance automobile du Québec, 25 pages.

## CONCLUSION

A peine quelques années après sa création, les retombées de la Table québécoise de la sécurité routière sont déjà considérables. La TQSR représente maintenant une instance incontournable dans tout débat relatif à la sécurité routière au Québec. Ses recommandations ont d'autant plus de valeur qu'elles sont adoptées en consensus, par des membres représentant des intérêts variés, parfois divergents, mais reflétant les valeurs et préoccupations de la société québécoise en matière de transports : sécurité, mobilité, santé, productivité, équité, etc.

Cependant, même si les efforts consentis ont permis une diminution notable du nombre de décès et de victimes sur les routes du Québec, les gains en sécurité routière restent fragiles et les consensus sociaux demeurent difficiles à bâtir et à maintenir. De plus, comme le montre la comparaison avec les administrations les plus performantes sur le plan de la sécurité routière, le bilan du Québec peut encore s'améliorer.

La mobilisation des partenaires de la TQSR va donc se poursuivre. Un troisième cycle de travaux s'amorcera, après une période permettant de dresser un bilan du fonctionnement de la TQSR. Ce bilan permettra de dégager les points forts et les éléments d'amélioration, et éventuellement d'apporter les ajustements nécessaires.

## RÉFÉRENCES

Table québécoise de la sécurité routière (2007) *Pour améliorer le bilan routier – Premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière*, 50 pages.

Table québécoise de la sécurité routière (2009) *Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier – Deuxième rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière*, 56 pages.

Site Internet de la Table québécoise de la sécurité routière :  
[www.securite-routiere.qc.ca](http://www.securite-routiere.qc.ca)

## ANNEXE 1

### Table québécoise de la sécurité routière

#### Premier rapport de recommandations. Pour améliorer le bilan routier (2007)

#### Synthèse des recommandations

Vitesse volant	au	1. Accroître le niveau de sensibilisation à l'égard des dangers et des conséquences de la vitesse au volant.
		2. Encadrer les publicités des constructeurs de véhicules motorisés par l'établissement de lignes directrices, de façon à s'assurer que leurs messages ne valorisent pas les comportements à risque.
		3. Introduire des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse et la récidive.
		4. Mettre en place un projet pilote sur le radar photographique qui tiendra compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et préoccupations émis par les membres de la TQSR.
Alcool volant	au	5. Demander aux poursuivants publics d'être plus sévères dans leurs recommandations devant les tribunaux pour les peines qui s'appliquent aux récidivistes de l'alcool et lors des demandes de remises en liberté.
		6. Augmenter la perception du risque d'être intercepté.
		7. Accroître la sensibilisation de la population sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies.
		8. Rendre obligatoire la formation des serveurs sur les dangers et les conséquences de la conduite avec les capacités affaiblies.
		9. Accroître la sévérité des sanctions liées à la conduite avec les capacités affaiblies.
		10. Demander à Transports Canada d'étudier la possibilité d'inscrire l'antidémarrreur éthylométrique dans les normes de sécurité pour la construction des véhicules routiers vendus au Canada.
Cellulaire volant	au	11. Favoriser l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du cellulaire au volant.
Ceinture sécurité	de	12. Accroître la sensibilisation et les contrôles policiers pour faire augmenter le taux de port de la ceinture de sécurité
Usagers vulnérables		13. Accroître les mesures visant à assurer une place prépondérante aux piétons et aux cyclistes dans un nouveau partage de la route.
		14. Renforcer les règles d'accès graduel à la conduite en préservant la mobilité des nouveaux conducteurs, mais en étant plus sévères à l'égard des conducteurs fautifs.

Environnement routier	15. Procéder à l'identification et à la correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents
	16. Mettre en place un projet pilote de caméras aux feux rouges qui tiendra compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et préoccupations émis par les membres de la TQSR
	17. Améliorer les caractéristiques des accotements et des abords de route (milieu peu bâti)
	18. Accentuer les actions visant à conserver en bon état les équipements et autres éléments de sécurité du réseau routier
Partenariat avec le milieu municipal	19. Réaliser des audits de sécurité routière lors de la conception de projets majeurs
	Recommandation 20. Partager avec les municipalités des connaissances et des outils d'intervention en sécurité routière
	21. Prévoir des mécanismes de concertation adaptés aux réalités locales ou régionales
Véhicules lourds	22. Prévoir une aide financière pour les actions de sécurité routière menées par les municipalités
	23. Appuyer les actions de la Table de concertation gouvernement-industrie <sup>2</sup> sur la sécurité des véhicules lourds

---

<sup>2</sup> Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds : Cette table créée en mai 1998 est formée de différents partenaires du gouvernement et de l'industrie. Son objectif consiste à améliorer le bilan routier au regard des accidents impliquant un véhicule lourd à partir de pistes d'action venant principalement de l'industrie. Il s'agit de produire un plan d'action à court, à moyen terme et à long terme en matière de sécurité des véhicules lourds.

## ANNEXE 2

### Table québécoise de la sécurité routière

#### Deuxième rapport de recommandations. Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier (2009)

#### Synthèse des recommandations

Jeunes	1. Imposer le zéro alcool à tout titulaire d'un permis de conduire pour les premières années d'expérience.
	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
	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
Capacité de conduite affaiblie	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
	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
	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
	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 »
Piétons et cyclistes	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 oeuvre 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
	11. Développer et mettre en oeuvre 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
	12. Introduire de nouvelles dispositions au Code de la sécurité routière en faveur de l'accroissement de la sécurité des piétons et des cyclistes

Gestion des vitesses en milieu urbain	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
	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
Santé des conducteurs	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
	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
	17. Sensibiliser les conducteurs à l'importance de déclarer à la SAAQ les maladies ou incapacités les affectant
	18. Déterminer les moyens de dépistage des conducteurs médicalement à risque
Conducteurs sanctionnés	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)
	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
Contrôle et sanctions	21. Introduire des sanctions plus sévères pour les courses de rue ainsi que pour le « car surfing »
	22. Demander au ministère de la Sécurité publique d'accentuer l'effort de formation en sécurité routière offerte aux aspirants policiers
Distractions au volant	23. Informer les conducteurs et les employeurs des dangers de la distraction au volant et de l'importance de contribuer à son atténuation
	24. Promouvoir l'application adéquate des normes d'installation de la signalisation routière officielle
	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
	26. Favoriser l'adoption, par les employeurs, de politiques d'autorégulation réduisant le potentiel de distraction au volant pour les employés
	27. Mettre sur pied une série d'actions visant à réduire l'utilisation du téléphone cellulaire au volant