

## **Faits saillants**

### Rapport du

### **Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leur véhicule de pneus d'hiver**

#### **Les recommandations des coroners sur les pneus d'hiver**

À la suite de leur investigation relative à des accidents mortels, des coroners ont recommandé d'inciter les usagers à munir leur véhicule de quatre pneus d'hiver et d'évaluer la possibilité de rendre obligatoires les pneus d'hiver sur les véhicules circulant sur les routes du Québec.

À l'égard des rapports d'investigation, le ministère des Transports a confirmé au coroner en chef, M<sup>me</sup> Danielle Bellemare, ses préoccupations qui visent l'amélioration du bilan routier. Concernant les recommandations sur les pneus, il a été expliqué que, avant d'évaluer la pertinence de rendre obligatoires les pneus d'hiver, le Ministère compte faire, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), une analyse des accidents survenant durant l'hiver afin de mieux comprendre les facteurs contributifs retenus.

Ainsi, le Ministère entend informer le coroner en chef des conclusions du Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leur véhicule de pneus d'hiver.

#### **Formation du Comité d'évaluation**

Un groupe de travail sous la responsabilité du ministère des Transports a donc été mis sur pied en mars 2004 pour évaluer des mesures visant à inciter les automobilistes à munir leur véhicule de pneus d'hiver.

Il est composé de représentants des organismes suivants :

- ministère des Transports du Québec (*MTQ*);
- Société de l'assurance automobile du Québec (*SAAQ*);
- *CAA-Québec*;
- Sûreté du Québec (*SQ*)
- Association des directeurs de police du Québec (*ADPQ*)
- Service de police de la Ville de Montréal (*SPVM*).

Le groupe de travail a pris en considération les volets suivants :

- *caractéristiques techniques des pneus*
- *applicabilité et contrôle*
- *données sur les accidents*
- *comportement*
- *études et analyses*

Les éléments qui suivent présentent les faits saillants de cette évaluation et les recommandations qui en découlent.

#### **Utilisation des pneus d'hiver pour l'ensemble du Québec**

Le ministère des Transports diffuse depuis plus de dix ans une campagne d'information et de publicité sur la sécurité routière en conditions hivernales pour sensibiliser les usagers du réseau routier à la prudence, et notamment pour les inciter à équiper leur véhicule de pneus d'hiver. Selon les données des études d'impacts publicitaires menées par sondage téléphonique auprès de titulaires de permis de conduire de 16 ans et plus ayant conduit un véhicule au cours de l'hiver, l'utilisation des pneus d'hiver a progressé de façon notable au cours de la dernière décennie, passant d'un taux moyen de 66 % en 1995 à 90 % en 2005.

Toutefois, les progrès réalisés dans la région de Montréal étaient nettement moins importants, ce qui a amené un renforcement de la publicité au cours de la dernière campagne. Les résultats

quant au taux d'utilisation des pneus d'hiver ont été concluants, avec une hausse de 11 points en 2005, la région de Montréal (86 % versus 75 % en 2004) rejoignant presque ainsi l'ensemble du Québec.

Au cours de l'hiver 2005, une vérification sur le terrain a été réalisée et a permis de confirmer le taux d'utilisation des pneus d'hiver. Globalement, 81 % des véhicules ayant fait l'objet d'une vérification étaient munis de pneus d'hiver. Le taux observé ajusté se compare favorablement à celui obtenu par le sondage postcampagne du MTQ.

### **Sensibilisation des usagers de la route**

Le message concernant l'importance de munir son véhicule de bons pneus d'hiver pour la période hivernale est de plus en plus diffusé par les partenaires. Les efforts de promotion des pneus d'hiver sont dirigés vers les catégories d'usagers moins convaincus de leur nécessité. Ainsi, les personnes plus âgées et les jeunes, de même que les conducteurs de la région de Montréal seront davantage ciblés.

### **Analyse des accidents survenus au cours de l'hiver 2005**

De tous les accidents mortels et graves survenus au cours de l'hiver 2005 pour lesquels le Ministère détient des informations quant au type de pneus, on en compte 62 % où le ou les véhicules impliqués étaient munis de pneus d'hiver et 38 % où au moins un véhicule était muni de pneus quatre saisons. On a pu observer que les véhicules munis de pneus quatre saisons sont, grandement représentés dans les accidents mortels et graves. De plus, la proportion de pertes de contrôle impliquant un véhicule ou plus est davantage élevée lorsque les véhicules impliqués sont munis de pneus quatre saisons.

### **Consultation des partenaires et des groupes d'usagers concernés**

Une consultation a été réalisée en juin 2004 auprès de représentants du milieu municipal, d'entreprises privées gestionnaires de parcs de véhicules, d'associations de transport et d'organismes gouvernementaux. Sur la base de cette consultation, il apparaît que les organismes sont généralement en faveur d'une plus grande sensibilisation, d'une part, et du resserrement des règles et du contrôle concernant l'état des pneus, d'autre part. Par ailleurs, les organismes ne sont généralement pas favorables à l'adoption d'une loi en vue de rendre obligatoires les pneus d'hiver.

### **Resserrement des règles d'encadrement**

En ce qui a trait à la bande de roulement, la question de déféctuosité mineure et majeure découlant de la vérification mécanique d'un véhicule, a été étudiée. En haussant le seuil d'une déféctuosité majeure à 1,6 mm et en fixant un nouveau seuil à la déféctuosité mineure, on peut croire qu'il y aurait moins de véhicules circulant avec des pneus usés. Ainsi, cette avenue devrait être évaluée.

Présentement, les règles relatives aux pouvoirs que possèdent les agents de la paix pour effectuer les vérifications sur les véhicules ne sont pas suffisamment précises.

Le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers prévoit une profondeur minimale de la bande de roulement de 1,6 mm. Il serait approprié de vérifier le taux actuel de conformité au règlement en connaissant l'épaisseur moyenne de la semelle des pneus qui sont actuellement retirés du marché. Cette vérification mènerait vers d'autres avenues dont il faudrait poursuivre l'analyse, par exemple la possibilité de hausser la profondeur minimale de la bande de roulement pour la période hivernale.

### **Autres considérations**

Une modification réglementaire pour rendre obligatoire l'utilisation des pneus d'hiver en période hivernale pourrait inciter des conducteurs ou gestionnaires de parcs à munir leurs véhicules de pneus d'hiver à l'année, ce qui n'est pas souhaitable.

Les véhicules impliqués dans les accidents routiers sont parfois munis de pneus en mauvais état. Une législation ne serait pas garante de l'élimination de ces situations; un resserrement du contrôle pourrait, quant à lui, diminuer le nombre de véhicules munis de pneus inadéquats.

Une proportion importante des conducteurs munissent déjà leurs véhicules de pneus d'hiver.

### **Recommandations**

Relativement aux trois options qui ont été ciblées, voici les recommandations du Comité d'évaluation pour la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leurs véhicules de pneus d'hiver.

Pour l'**Option 1 - Sensibilisation accrue des automobilistes à l'importance de munir leur véhicule de pneus d'hiver** :

- Maintenir et accroître les activités de sensibilisation et d'information pour faire augmenter l'utilisation des pneus d'hiver, d'une part, et, d'autre part, promouvoir l'efficacité des pneus en bon état par rapport aux pneus usés.

Pour l'**Option 2 - Resserrement des règles et du contrôle concernant l'état des pneus** :

- Bien définir les pouvoirs accordés aux agents de la paix leur permettant d'effectuer en tout temps la vérification des véhicules et de leur équipement. Les agents de la paix devraient également posséder la formation nécessaire de même que les outils permettant d'effectuer les vérifications.
- Évaluer la possibilité de considérer comme une défectuosité majeure un pneu dont l'épaisseur de la bande de roulement serait inférieure à 1,6 mm ou dont l'indicateur d'usure toucherait à la chaussée. Le cas échéant, un autre seuil devrait alors être fixé relativement à la défectuosité mineure.
- Poursuivre les évaluations, des points de vue technique (aspect sécurité), économique (impact socio-économique) et environnemental (industrie du recyclage), sur la possibilité d'augmenter l'épaisseur minimale de la bande de roulement pour la période du 15 octobre au 1<sup>er</sup> mai.
- Procéder à une vérification du taux actuel de conformité au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers relatif à l'épaisseur minimale de la bande de roulement, soit 1,6 mm. De fait, il sera pertinent de connaître l'épaisseur moyenne de la semelle des pneus qui sont retirés du marché.

Pour l'**Option 3 - Nouvelle réglementation visant à rendre obligatoire l'installation des pneus d'hiver** :

- Ne pas instaurer une réglementation rendant obligatoire l'installation de pneus d'hiver.