

Deuxième rapport de recommandations

Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier

Résumé

Le Québec est sur la bonne voie en matière de sécurité routière. Son bilan routier a connu une amélioration progressive depuis le début des années 1970, malgré une augmentation importante du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation.

Toutefois, entre 2001 et 2006, on a assisté à une tendance à la hausse du nombre de décès, d'où ce constat pour les différents acteurs en sécurité routière: le recours aux méthodes d'intervention traditionnelles ne suffit plus à lui seul à réduire le nombre d'accidents de la route.

Dans la foulée de l'« Année de la sécurité routière » et du dépôt du *Premier rapport de recommandations* de la Table québécoise de la sécurité routière en 2007, des mesures porteuses ont été mises en œuvre par le gouvernement et ses partenaires pour notamment contrer la vitesse excessive et l'alcool au volant, pour interdire au conducteur d'utiliser un téléphone cellulaire (combiné) au volant d'un véhicule et pour renforcer les règles d'accès graduel à la conduite.

De fait, l'amélioration du bilan routier de l'année 2007 s'est révélée très encourageante et s'est poursuivie en 2008. Il y a eu 557 décès sur les routes en 2008, soit 64 de moins qu'en 2007, ce qui représente une diminution de 10 %. Il s'agit du meilleur résultat des 60 dernières années. Toutefois, cela pourrait être mieux si l'on compare le Québec avec les administrations les plus performantes en matière de sécurité routière, qui ont réussi à développer une véritable culture de sécurité routière.

La Table québécoise de la sécurité routière en est maintenant à sa quatrième année d'existence. Le mandat de ce forum permanent d'échanges et de discussions demeure le même: faire des recommandations à la ministre des Transports pour améliorer le bilan routier. La sécurité routière est un domaine très vaste, aussi est-elle un enjeu prioritaire pour la société québécoise.

La Table est formée de 45 membres représentant les usagers de la route, le milieu municipal, le milieu policier, les organismes gouvernementaux, les ministères et d'autres secteurs d'activité.

Au terme de cette deuxième phase de travaux, les membres sont parvenus à un consensus sur des mesures additionnelles à adopter afin de faire diminuer le nombre de morts et de blessés sur les routes du Québec.

Ce deuxième rapport expose donc les recommandations qui ont obtenu l'adhésion des membres sur huit thèmes: les jeunes, la capacité de conduite affaiblie, les piétons et les cyclistes, la gestion des vitesses en milieu urbain, la santé des conducteurs, les conducteurs sanctionnés, le contrôle et les sanctions, et les distractions au volant. L'ensemble des 27 recommandations de la Table est présenté au tableau de la page suivante.

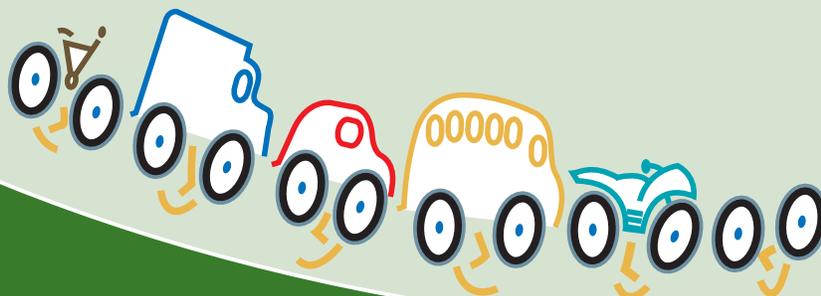


Table québécoise de la sécurité routière

Jeunes	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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 à 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 service » 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 service et de repos ».
Piétons et cyclistes	<ol style="list-style-type: none"> 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. 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. 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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 en raison des points d'inaptitude ainsi que les outils de sensibilisation s'y rattachant.
Contrôle et sanctions	<ol style="list-style-type: none"> 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	<ol style="list-style-type: none"> 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.

