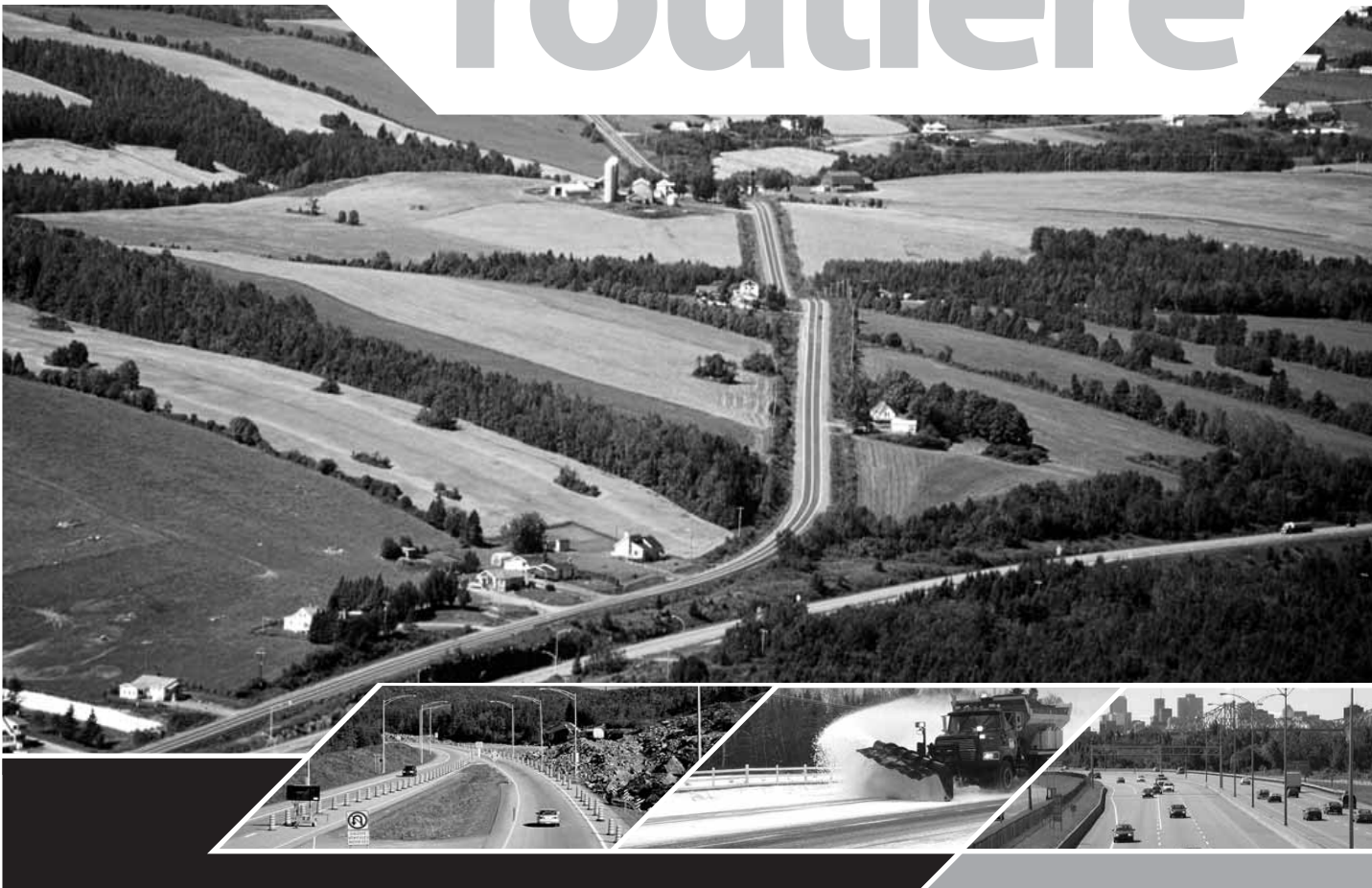


Sécurité routière



2004
2005

Principales actions
du ministère des Transports du Québec

Québec 

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

Pour en obtenir d'autres exemplaires, téléphonez au (418) 643-6864 (Québec) ou au (514) 873-2605 (Montréal), ou encore écrivez à l'adresse suivante :

Direction des communications
Ministère des Transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

On peut également trouver cette publication dans le site Internet du ministère des Transports, à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca

Avril 2005

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 2005
ISBN: 2-550-44322-5

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4	9. OUTILS ET MÉTHODES.....	20
1. INTERVENTIONS ROUTIÈRES	6	DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	20
DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER.....	6	SYSTÈME INTÉGRÉ D'ANALYSE DE SÉCURITÉ.....	21
AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER	6	FORMATION	21
Correction de courbes	6	NORMES	21
Dispositifs de sécurité.....	7	GUIDE D'INTERVENTION POUR L'ASSISTANCE À L'USAGER	21
Asphaltage des accotements	8	STRUCTURES	22
Voies cyclables	9	10. CONCERTATION EN SÉCURITÉ	22
Passages à niveau	9	TABLE GOUVERNEMENT - INDUSTRIE SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES LOURDS.....	22
CONSERVATION DES CHAUSSÉES.....	10	COOPÉRATION AVEC LA FRANCE.....	23
SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION.....	10	GROUPES DE TRAVAIL EN SÉCURITÉ.....	24
2. ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ.....	11	Refonte du Code de la sécurité routière	24
MARQUAGE DE LA CHAUSSÉE	11	Comité d'évaluation sur les pneus d'hiver.....	24
SIGNALISATION	12	Groupe de travail sur le motocyclisme québécois.....	25
Signalisation pour la sécurité des écoliers	12	Table de concertation sur la vitesse	25
DISPOSITIFS DE RETENUE	12	Comité de concertation SAAQ-COPS.....	25
ÉCLAIRAGE ET FEUX DE CIRCULATION	12	SUIVI DES ACCIDENTS MORTELS	25
3. VIABILITÉ HIVERNALE	13	COMITÉ PERMANENT DE LIAISON TRANSPORTS-MUNICIPALITÉS	26
4. LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION.....	14	AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	26
CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	14	COMITÉ DE SUIVI SUR LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE (VDFR)	26
LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS (LOI 430)	15	ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE	27
LOI SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE ET RÉGLEMENT SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE.....	16	AUTRES PARTENAIRES.....	27
RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÉGLEMENT SUR LES VÉHICULES ROUTIERS AFFECTÉS AU TRANSPORT DES ÉLÈVES.....	16	11. CAMPAGNES DE COMMUNICATION	28
5. VÉHICULES LOURDS.....	17	BILAN 2004-2005 DES CAMPAGNES DE COMMUNICATION.....	28
TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES.....	17	LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE (VDFR).....	28
RENVERSEMENT DE CAMIONS	17	LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES GRANDS CHANTIERS.....	28
6. LIMITES DE VITESSE	17	LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN CONDITIONS HIVERNALES	29
PROJET DE RECHERCHE	17	LE PARTAGE DE LA ROUTE ENTRE CYCLISTES ET AUTOMOBILISTES	30
ZONES DE TRAVAUX	17	LA SÉCURITÉ EN VÉHICULES HORS ROUTE	30
7. SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS ROUTIERS	18	ACCIDENTS ROUTIERS AVEC LA GRANDE FAUNE	30
8. VÉHICULES HORS ROUTE (VHR).....	19	CARREFOUR GIRATOIRE.....	30
		CONCLUSION	31

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau 1	Nombre de décès et kilomètres parcourus au Québec de 1989 à 2004.....	4
Tableau 2	Dispositifs de sécurité – investissement selon le type de mesure	8
Tableau 3	Dispositifs de sécurité – investissement selon le type d'obstacle	8
Tableau 4	Entretien des équipements de sécurité.....	11
Graphique 1	Évolution du nombre de décès et de kilomètres parcourus de 1989 à 2004	5
Graphique 2	Investissement en sécurité au MTQ en 2004-2005.....	7

INTRODUCTION

En 2004-2005, le ministère des Transports (MTQ) a travaillé conjointement avec ses partenaires, notamment, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), les municipalités et les services policiers, afin de mettre en place des mesures permettant de réduire le nombre de victimes d'accidents mortels ou graves sur le réseau routier.

Pour y arriver, le ministère des Transports a investi 301,6 M \$ pour l'amélioration de la sécurité routière, dont 257,9 M \$ dans des travaux sur le réseau routier et 43,7 M \$ pour l'entretien des équipements de sécurité. De plus, 185 M \$ ont été alloués pour l'entretien hivernal des routes. Le présent bilan présente d'ailleurs les principales actions en sécurité mises en place entre le 1^{er} avril 2004 et 31 mars 2005 par le ministère des Transports.

Soulignons que, depuis 1989, les efforts de tous les partenaires en sécurité ont permis de diminuer le nombre de décès de 42,6 %, alors que le nombre de kilomètres parcourus augmentait de 37,3 % (Graphique 1). Cependant, malgré ces résultats, il est de plus en plus difficile de diminuer le nombre d'accidents.

Les coûts sociaux liés aux accidents sont énormes. La sécurité routière doit par conséquent être la préoccupation de tous, individuellement et collectivement. C'est en misant sur la concertation de tous les partenaires en sécurité et sur la responsabilisation de chacun que nous arriverons à améliorer encore le bilan routier.

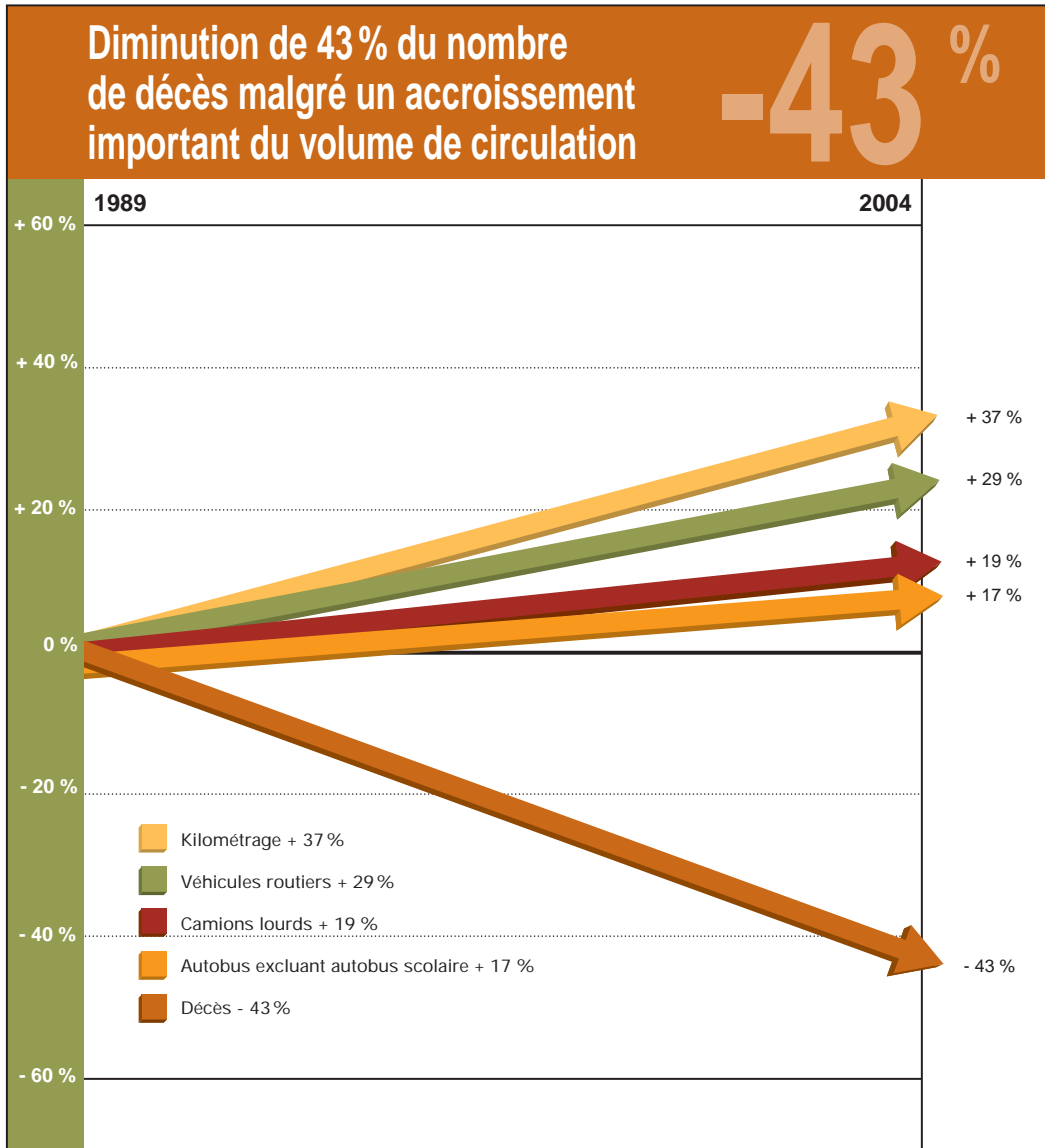
Tableau 1

Nombre de décès et kilomètres parcourus au Québec de 1989 à 2004

Année	Nombre de décès	Nombre de véhicules en circulation	Milliards de kilomètres parcourus
1989	1 128	3 527 761	64,8
1994	858	3 750 971	77,8
1999	762	4 054 386	82,7
2004	647	4 560 973	89,0

Graphique 1

Évolution du nombre de décès et de kilomètres parcourus de 1989 à 2004



Dans l'ensemble, pour la période 2004-2005, le Ministère a investi 301,6 M \$ en sécurité, dont 257,9 M \$ pour des travaux sur les infrastructures et 43,7 M \$ pour l'entretien des équipements de sécurité, tels que les glissières de sécurité ou le marquage des chaussées. Les sections suivantes détaillent ces investissements.

1. INTERVENTIONS ROUTIÈRES

Les travaux sur les aménagements routiers contribuent à l'amélioration de la sécurité, car ils influent de façon directe sur le comportement du conducteur. En 2004-2005, les investissements en matière de sécurité dans les infrastructures se chiffraient à 257,9 M \$, répartis comme suit : 62,1 M \$ pour le développement des routes, 114,5 M \$ pour l'amélioration du réseau routier et 81,3 M \$ pour la conservation des chaussées.

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Le Ministère a investi 62,1 M \$ en 2004-2005 dans le développement de routes visant spécifiquement l'amélioration de la sécurité routière.

Les standards de conception élevés de ces nouveaux projets assurent à l'utilisateur un environnement routier encore plus sécuritaire. Voici à titre d'exemples, quelques-uns de ces projets.

- Construction d'une 2^e chaussée sur l'autoroute Laurentienne (A-73), dans les villes de Québec et de Stoneham et Tewkesbury, sur une longueur de 6,6 km au coût de 3,2 M \$.
- Parachèvement des travaux de construction d'une nouvelle route à 2 voies, d'une longueur de 5,2 km, pour le contournement de l'agglomération urbaine de la ville de Saint-Félicien, au montant de 1,7 M \$.
- Parachèvement de la construction d'un nouvel échangeur sur l'autoroute 50 et le boulevard Henri-Fabre, dans la ville de Mirabel, au coût de 680,000 \$.
- Parachèvement du réaménagement de la route 185 à quatre voies divisées, incluant la construction d'échangeurs dans les villes de Dégelis (7,3 M \$) et Rivière-du-Loup et dans la paroisse de Saint-Antonin (5,4 M \$).

AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

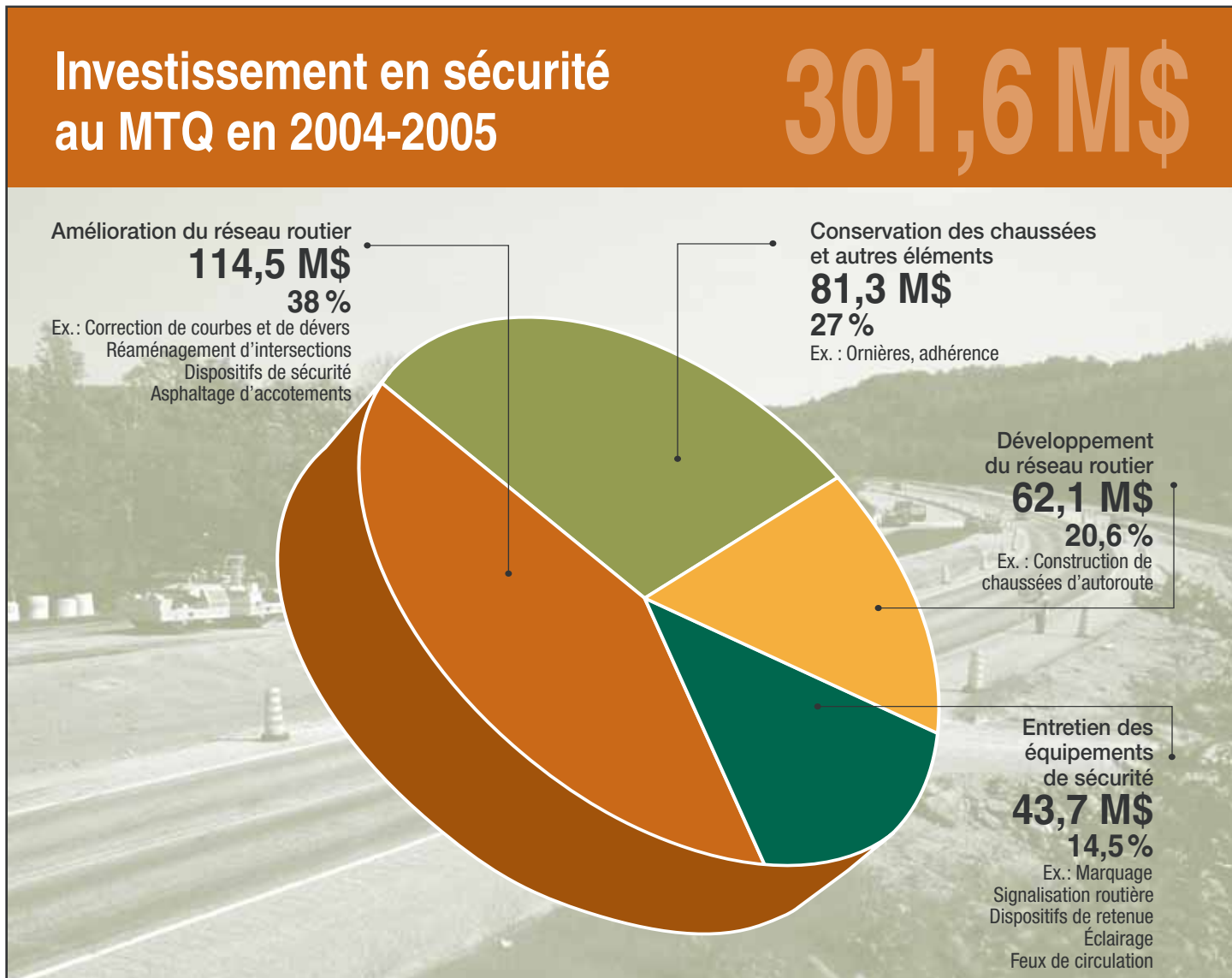
Les projets associés à l'*amélioration du réseau routier* visent l'amélioration de la sécurité des déplacements et la fonctionnalité du réseau routier, sans augmentation de la capacité de circulation. Ces projets comprennent, entre autres, des corrections de courbes, l'installation de dispositifs de sécurité, l'asphaltage des accotements, l'aménagement de voies cyclables de même que l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et dans les zones scolaires.

Le Ministère a exécuté des travaux d'amélioration de l'infrastructure existante liés à la sécurité pour un montant de 114,5 M \$.

Correction de courbes

Les caractéristiques géométriques de la route jouent un rôle important en ce qui a trait au comportement du conducteur. De façon plus particulière, le Ministère a investi 7,7 M \$ pour la correction de courbes. À titre d'exemple, le Ministère a corrigé une courbe sur la route 344, dans la municipalité de Saint-André-d'Argenteuil (1,1 M \$).

Graphique 2



Dispositifs de sécurité

Les obstacles aux abords des routes qui ne sont pas munis de dispositifs de sécurité constituent des facteurs de risque importants en cas de collision et de perte de contrôle. Plus ces obstacles sont rigides et près de la chaussée, plus les conséquences peuvent être graves. En 2004-2005, le Ministère a investi 18,8 M \$ dans l'amélioration et l'installation de dispositifs de sécurité. Les tableaux 2 et 3 présentent les investissements selon le type de mesure mis en place et selon le type d'obstacle sécurisé. Voici, à titre d'exemples, quelques projets d'installation de glissières :

- sur l'autoroute Joseph-Armand-Bombardier (A-55), dans la municipalité de Stanstead-Est (548 000 \$);
- sur les autoroutes Félix-Leclerc (A-40) et 440 et les routes 343 et 117 sur le territoire de Laval-Mille-Îles (179 000 \$).

Tableau 2
Dispositifs de sécurité
Investissement selon le type de mesure


Type de mesure • Investissement en 2004-2005		000 \$
	Installation de glissières de sécurité	13 764
	Abaissement ou déplacement de bordures	141
	Travaux correctifs évitant la pose de glissières	548
	Élimination ou déplacement d'obstacles	1 606
	Installation d'atténuateurs d'impact	258
	Installation de bases cédant sous impact (ex. : poteaux de lampadaires ou de signalisation)	2 423
	Abaissement des bases de béton (ex. : lampadaires)	30
	TOTAL	18 770

Tableau 3
Dispositifs de sécurité
Investissement selon le type d'obstacle

Type d'obstacle • Investissement en 2004-2005		000\$
	Approches de ponts	4 476
	Piliers, culées de ponts d'étagement, portails de tunnels, portiques de supersignalisation	1 359
	Lampadaires	1 274
	Supersignalisation latérale	2 059
	Autres obstacle (cours d'eau, talus, ponceaux, coupe de roc, services publics)	9 602
	TOTAL	18 770

Asphaltage des accotements

L'asphaltage des accotements permet, entre autres, de reprendre plus facilement la maîtrise du véhicule en cas de perte de contrôle, d'augmenter la sécurité des cyclistes et des piétons, de diminuer les coûts d'entretien et de mieux protéger l'infrastructure contre l'infiltration d'eau et les sels déglacants. Le montant total des projets pour lesquels l'asphaltage des accotements était l'intervention principale représente 1,5 M \$. Voici, à titre d'exemples, quelques projets d'asphaltage des accotements :

- sur la route 277 dans la municipalité de Saint-Henri, sur une longueur de 2,6 km;
- sur la route 309 dans la municipalité de Notre-Dame-du-Laus, sur une longueur de 17,2 km;
- sur la route 139 dans la municipalité de Wickham, sur une longueur de 5,6 km.

Voies cyclables

Au cours de 2004-2005, le Ministère a aménagé des voies cyclables sur 106 km le long du réseau routier qu'il entretient, pour un investissement de 5,1 M \$. La grande majorité de ces voies cyclables, soit 83,5 km, sont situées sur l'itinéraire de la Route verte. Par ailleurs, le Ministère a versé 2,5 M \$ en subventions aux municipalités dans le cadre du Programme d'aide financière au développement de la Route verte. Ces subventions, qui correspondent à 25 % du montant devant être investi par les municipalités, ont permis d'amorcer la construction de 166 km additionnels sur l'itinéraire cyclable national. La Route verte est maintenant aménagée à 78 %, ce qui correspond à 3 401 km sur un total prévu de 4 353 km.

Passages à niveau

En 2004-2005, afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route, le Ministère est intervenu à 20 passages à niveau sur le réseau routier sous sa responsabilité, au coût total de 373 421 \$. Les travaux ont consisté en grande partie à installer ou modifier des systèmes de signalisation.

Des bandes réfléchissantes et des panneaux « Arrêt » ont aussi été installés à plusieurs passages à niveau qui n'étaient pas munis de dispositifs de signaux automatiques.

Le Ministère a aussi investi 28 000 \$ dans le projet-pilote du système d'avertisseur sonore automatique au passage à niveau. De plus, une nouvelle signalisation (marquage hachuré sur la chaussée) interdisant aux automobilistes d'immobiliser leurs véhicules à proximité d'un passage à niveau a été normalisée. En partenariat avec les compagnies ferroviaires, le Ministère a également consacré un montant de 108 350 \$ pour l'acquisition et l'installation de feux DEL (diodes électroluminescentes) afin d'améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Une aide financière aux chemins de fer d'intérêt local (CFIL) a aussi été reconduite en vue de régulariser les temps de détection des dispositifs de protection automatiques. Ces travaux ont nécessité un investissement de 94 700 \$. De plus, le Ministère a investi 1,4 M \$ pour l'entretien des systèmes de protection automatiques et la réfection de 19 passages à niveau.

Dans le cadre des projets visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau sur le réseau local, six municipalités ont été remboursées par le Ministère pour un montant de 234 063 \$. De plus, le Ministère rembourse aux municipalités les frais d'entretien de la signalisation ferroviaire sur les routes dont la gestion leur a été confiée en 1993. En 2004-2005, ce montant a représenté 1 327 443 \$.

Enfin, en 2004, le Ministère a procédé à l'inspection de 315 passages à niveau afin de s'assurer qu'ils étaient conformes aux normes de l'industrie (emplacement des panneaux de signalisation, lignes de visibilité, etc.).

CONSERVATION DES CHAUSSÉES

La conservation des chaussées a pour objectif d'assurer une bonne qualité de roulement aux usagers de la route de même qu'une capacité structurale suffisante pour la circulation des véhicules lourds.

L'adhérence est une caractéristique de surface essentielle pour un transport routier sécuritaire. Elle contribue à la sécurité en permettant aux conducteurs d'accélérer, de ralentir, d'orienter et d'immobiliser leur véhicule facilement au moment de manœuvres brusques. Les valeurs d'adhérence sont influencées par les caractéristiques de surface du revêtement, par la présence d'eau, par la géométrie générale de la route (courbe, pente, dévers, etc.) ou, en période hivernale, par la présence de neige ou de glace. L'accumulation d'eau dans les déformations de surface, comme les ornières, contribue également à réduire le contact pneus-chaussées en produisant, à haute vitesse, un phénomène d'aquaplanage. En 2004-2005, le Ministère a consacré 81,3 M \$ à la conservation des chaussées pour améliorer la sécurité des usagers.

Le Ministère se préoccupe donc de tout ce qui a trait l'adhérence des revêtements de chaussées. Ainsi, au cours de l'année 2004, le Ministère a mesuré l'adhérence du revêtement sur plus de 750 kilomètres, répartis sur 48 sites à travers la province. Ces relevés ont été faits pour évaluer différentes techniques innovatrices de resurfacement ou de retexturage des revêtements, analyser la performance des chaussées ou encore expertiser les sites présentant un potentiel d'amélioration. Ces investigations ont permis d'identifier des sites où des interventions s'avèrent appropriées afin d'améliorer les textures des revêtements et de relever la qualité de l'adhérence.

SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION

Ces sites sont des endroits où l'on observe un nombre d'accidents plus élevé qu'à d'autres endroits ayant des caractéristiques similaires. La correction de ces sites nécessite souvent des modifications aux caractéristiques géométriques, mais parfois aussi d'autres types de mesures, comme l'installation de feux de circulation, un marquage différent de la chaussée, l'amélioration de la surface de roulement, etc. En 2004-2005, le Ministère a investi 21,6 M \$ pour la correction de sites à potentiel d'amélioration. En voici, quelques exemples :

- correction du profil vertical sur la route 209 (Côte Walker), dans la municipalité de Saint-Chrysostome (1,3 M \$);
- réaménagement géométrique de l'intersection des routes 222 et 243, dans la municipalité de Racine (946 000 \$);
- correction de 3 courbes sous-standard sur la route 172, située dans la ville de Saguenay et la municipalité de Saint-Ambroise (2,0 M \$);
- reconstruction du profil rural de la route 132, dans la municipalité d'Escuminac (2,1 M \$).

2. ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

Les travaux d'entretien sont essentiels pour assurer la sécurité des usagers de la route. En plus des sommes déjà mentionnées au chapitre des infrastructures routières (développement, amélioration et conservation des chaussées), le Ministère a investi 43,7 M \$ dans l'entretien des équipements de sécurité (tableau 4), que ce soit pour le marquage de chaussées, la signalisation routière, les dispositifs de retenue, l'éclairage ou les feux de circulation.

Tableau 4
Entretien des équipements de sécurité

	Equipements	000 \$
	Marquage de la chaussée	18 889
	Signalisation routière	10 931
	Dispositifs de retenue	7 580
	Éclairage	3 954
	Feux de circulation	2 313
	TOTAL	43 667

MARQUAGE DE LA CHAUSSÉE

Le marquage de la chaussée est un moyen efficace pour accroître la sécurité. Un marquage visible toute l'année, dans toutes les conditions climatiques, facilite la circulation routière et augmente la sécurité des usagers de la route. Le Ministère a investi 18,9 M \$ pour le marquage des chaussées en 2004-2005.

Depuis plusieurs années, le marquage des chaussées s'effectue avec de la peinture de type alkyde. Or ce type de peinture contient des produits pétroliers volatils et contribue donc à l'augmentation de l'effet de serre. De plus, ce produit étant peu durable, le marquage doit être refait tous les ans, et même, sur certaines sections, deux fois par année. Aussi, par souci d'efficacité et de préservation de l'environnement, le Ministère poursuit-il depuis plusieurs années des recherches en vue de trouver des produits de remplacement.

Avec les années, la peinture de type alkyde devrait donc faire place à d'autres types de produits. L'expérimentation des peintures à base d'époxy, en cours depuis maintenant cinq ans, a permis de vérifier le comportement de ce type de produits à grande échelle, d'évaluer ses effets sur les méthodes de travail et d'établir son coût réel. Bien que plus coûteux à l'achat, ces produits ont une durabilité supérieure, de deux à trois ans selon la région, et une bonne visibilité la nuit (rétro réflexion). Les recherches récentes dans le domaine du marquage ont également permis l'expérimentation depuis 2001 d'une deuxième famille de produits, plus écologiques encore, pour le remplacement des peintures à base d'alkyde. Il s'agit des produits à base d'eau, dont la durabilité est équivalente à celle des peintures à base d'alkyde.

Le Ministère a publié un guide sur le processus à suivre, sur l'ensemble de son réseau, pour pouvoir mesurer la durabilité avec des données uniformes et fiables des lignes de marquage en période printanière.

Afin d'optimiser sa programmation annuelle de travaux de marquage et d'être en mesure d'établir les priorités, le Ministère doit ainsi procéder, chaque printemps, à une inspection systématique des lignes de marquage sur tout le réseau. Toutes les données ainsi colligées permettent de mesurer le pourcentage de marquage restant à partir d'un indicateur de performance appelé « taux de durabilité du marquage ».

Les efforts consentis au cours des dernières années pour améliorer l'efficacité des travaux de marquage (mise en place du processus ISO dans certaines unités en région) et introduire l'utilisation de nouveaux produits à base d'époxy ont permis d'améliorer la qualité du marquage au printemps.

SIGNALISATION

La signalisation est absolument essentielle pour la sécurité routière, car elle sert à transmettre l'information nécessaire à la circulation. Le Ministère a investi 10,9 M \$ pour l'entretien de la signalisation en 2004-2005.

Signalisation pour la sécurité des écoliers

La mise en place de la nouvelle signalisation de zone scolaire, de couleur jaune vert fluorescente, est terminée depuis le 31 décembre 2003. Les gestionnaires du réseau routier ont maintenant jusqu'au 30 juin 2006 pour installer, là où cela est nécessaire, la signalisation de limite de vitesse indiquant les périodes d'activité scolaire. Un bulletin d'information sur ce sujet, destiné aux municipalités, a été publié au printemps 2004 dans la revue *Municipalité* du ministère des Affaires municipales et des Régions.

En 2005, le Ministère prévoit ajouter au *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal* un inventaire d'aménagements modérateurs de vitesse adaptés à des rues de milieux urbains et, éventuellement, à des zones scolaires situées dans ce type de rues.

Des projets pilotes effectués dans des zones scolaires situées en milieu rural ont permis de conclure que des aménagements modérateurs de vitesse pourraient aussi contribuer à l'amélioration de la sécurité routière dans ce type de milieu. Un protocole d'audit adapté à cet aspect de la question est présentement analysé.

DISPOSITIFS DE RETENUE

En 2004-2005, le Ministère a investi 7,6 M \$ pour l'entretien des dispositifs de retenue. Ce qui comprend la réparation et le remplacement de dispositifs tels que les glissières de sécurité, les atténuateurs d'impact et les barrières médianes.

ÉCLAIRAGE ET FEUX DE CIRCULATION

L'entretien des installations d'éclairage et des feux de circulation exige des travaux de nature technique, électrique et mécanique et s'avèrent nécessaires à leur bon fonctionnement. Ils incluent les travaux sur les massifs d'ancrage. En 2004-2005, le Ministère y a consacré 6,3 M \$.

3. VIABILITÉ HIVERNALE

La part du budget consacrée par le Ministère à l'entretien hivernal a été de 185 M \$ en 2004-2005. Le Ministère a la responsabilité de l'entretien de quelque 29 000 km de réseau. Les travaux d'entretien d'hiver sont, pour une grande part (80 %), effectués à forfait par le secteur privé ou par les municipalités.

Les travaux de recherche-développement en météo routière en cours depuis quelques années ont permis, entre autres, de consolider la formation dans ce domaine et de mettre en ondes le site Web DVH-6024 (système d'aide à la décision en viabilité hivernale). Depuis l'automne 2004, cette information est également accessible aux municipalités et aux entrepreneurs qui font de l'entretien hivernal. Dans le but de former à la météo routière les décideurs opérationnels en entretien d'hiver, tant publics que privés (chefs d'équipes et contremaîtres), des séances de formation ont aussi été données par les formateurs en viabilité hivernale du Ministère, en poste dans les régions.

Le développement et l'appropriation des technologies liées à la météo routière se poursuivent, et à cet égard la station météo routière expérimentale située sur l'autoroute 40 à Saint-Augustin-de-Desmaures permet de définir les applications opérationnelles des différents capteurs. Le Ministère s'inspire aussi des recherches qui se font ailleurs dans le monde et en adapte les résultats pour ses besoins particuliers. C'est ce qu'il fait, entre autres, en participant activement aux travaux du groupe américain Aurora, regroupement de 13 administrations routières de partout à travers le monde, qui travaillent à l'élaboration de systèmes d'information météo routière.

Le Ministère poursuit ses efforts en vue de promouvoir l'usage de la nouvelle terminologie pour décrire les conditions routières en période hivernale. Le vocabulaire est dorénavant plus clair et plus accessible à toutes les personnes concernées, autant aux usagers de la route qu'à ceux qui ont à donner de l'information sur l'état du réseau. Dans le même ordre d'idées, le Ministère poursuit son processus de vérification de la qualité de ce produit. Les responsables du domaine disposent d'indicateurs de gestion et de performance qui les aident à déceler les faiblesses du processus de production et à choisir les mesures correctives. Au cours de la prochaine saison, des efforts supplémentaires seront déployés par les surveillants routiers en matière de vérification interne.



4. LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION

Le Ministère a, en 2004-2005, soumis plusieurs modifications législatives et règlements, notamment reliés au Code de la sécurité routière, à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et à la Loi sur les véhicules hors route.

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Projet de loi n° 29, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et autres dispositions législatives, présenté à l'Assemblée nationale du Québec le 12 novembre 2003, a été sanctionné le 6 avril 2004. Ce projet de loi comprend six modifications présentées par le ministère des Transports. Ces modifications ont des incidences en matière de sécurité routière ou de protection du réseau routier.

Les six modifications introduites portaient sur :

- **Respect des normes de signalisation**

1. L'installation d'un panneau d'arrêt est permise aux intersections route/rail.

- **Contrôle des limites de vitesse**

2. Ajout d'une présomption à l'effet que les panneaux de vitesse installés sur les chantiers routiers font preuve de la décision de modifier à la baisse la vitesse habituellement affichée.
3. Les routes asphaltées relevant de la compétence du ministère des Ressources naturelles et de la Faune sont assujetties aux dispositions du Code de la sécurité routière en ce qui concerne les limites de vitesse.

- **Dispositions applicables aux véhicules lourds**

4. Obligation d'effectuer un arrêt aux passages à niveau pour les autobus, les minibus ainsi que tous les véhicules routiers transportant des matières dangereuses et pour lesquels les plaques d'indication de danger sont obligatoires.
5. Responsabilisation des expéditeurs quant à la surcharge des véhicules qu'ils confient à un transporteur; obligation pour les expéditeurs de déclarer par écrit la masse du chargement qu'ils confient à un transporteur routier.
6. Possibilité pour les municipalités d'interdire l'usage du frein moteur, là où la sécurité routière n'en serait pas compromise; cependant, les règlements municipaux restent soumis à l'approbation du ministre des Transports, comme c'est le cas pour les autres règlements relatifs à la circulation des véhicules lourds.



Ces dispositions entreront en vigueur à des dates différentes, déterminées dans certains cas par décret du gouvernement au moment jugé approprié. Ainsi, la disposition relative à la limite de vitesse sur un chantier routier est entrée en vigueur à la date même de la sanction, soit le 6 avril 2004, alors que les dispositions relatives à l'arrêt des véhicules lourds aux passages à niveau sont entrées en vigueur 30 jours après la sanction, soit le 6 mai 2004.

Pour ce qui est des autres dispositions, elles entreront en vigueur à une date déterminée par le gouvernement, par décret, après des travaux qui restent à terminer.

Pour l'installation d'un panneau d'arrêt aux intersections route/rail, il faudra respecter les normes d'installation canadiennes. Pour les limites de vitesse sur les routes asphaltées qui relèvent du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, il faudra s'assurer de la conformité aux normes de la signalisation en place. Pour le partage des responsabilités entre expéditeurs et transporteurs, il faudra convenir avec l'industrie des modalités d'application. Enfin, pour l'usage du frein moteur, il faudra adopter un panneau de signalisation normalisé et travailler à la rédaction d'un guide d'application pour les municipalités.

LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS (LOI 430)¹

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, adoptée en juin 1998, encadre le transport par véhicules lourds au Québec. La Loi a pour objet d'accroître la sécurité des usagers de la route et de préserver l'intégrité du réseau routier. Elle vise les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds (PEVL) ainsi que les intermédiaires en services de transport.

Cet encadrement, fondé sur des mécanismes d'entrée dans l'industrie, d'évaluation et de suivi du comportement sur la route et en entreprise et de sanctions progressives, permet d'agir plus rapidement et efficacement auprès des PEVL qui constituent un risque potentiel relativement aux objectifs de la Loi.

En juin 2001, un rapport portant sur l'efficacité de la mise en œuvre de la Loi et de ses premiers effets a été déposé à l'Assemblée nationale. Le constat général était positif, mais des améliorations s'avéraient nécessaires au regard notamment de son efficacité, du contrôle, des processus administratifs et du soutien aux PEVL. Des modifications législatives devraient être proposées au cours de l'année 2005 pour répondre à certaines des recommandations du rapport.

À cet égard, plusieurs consultations ont déjà été effectuées et d'autres se tiendront au cours des prochains mois concernant la responsabilisation de divers autres acteurs associés aux activités de transport (expéditeurs, intermédiaires, demandeurs de services, etc.).

La seconde phase d'évaluation de la Loi, qui porte sur son efficacité et sa pertinence au regard des objectifs visés, prendra fin en 2006.

Ainsi, des amendements à la Loi ont été élaborés au cours de la dernière année afin de s'harmoniser avec les provinces et états voisins et pour respecter les engagements du rapport de 2001. Ces amendements concernent principalement l'introduction de la nouvelle cote nationale de sécurité, le traitement des transporteurs étrangers, l'encadrement des conducteurs professionnels et des exigences plus grandes à l'entrée pour les intermédiaires. L'entrée en vigueur de la Loi est prévue pour le 1^{er} janvier 2006.

1. La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds a été édictée par le décret numéro 985-98 du 21 juillet 1998. Au sens de la Loi, on entend par « véhicules lourds » les véhicules routiers dont la masse nette est de plus de 3 000 kg, les ensembles de véhicules totalisant plus de 3 000 kg, composés de véhicules pesant chacun moins de 3 000 kg et dont la remorque ou la semi-remorque mesure plus de 10 m, ainsi que les autobus, les minibus, les dépanneuses, les véhicules transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger, quelle que soit leur masse nette.

LOI SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE ET RÈGLEMENT SUR LES VÉHICULES HORS ROUTE

La Loi sur les véhicules hors route, adoptée en 1996, encadre la circulation des motoneiges et des véhicules tout-terrain sur les terres du domaine de l'État, sur les terrains privés et sur les chemins. En décembre 2004, le projet de loi n° 90 modifiant la Loi sur les véhicules hors route a été adopté afin de suspendre temporairement, jusqu'au 1^{er} mai 2006, les recours civils basés notamment sur des inconvénients de voisinage et liés à la circulation des véhicules hors route. Ce temps d'arrêt vise à permettre à tous les citoyens et groupes intéressés de s'exprimer sur la question afin de trouver un compromis satisfaisant pour toutes les parties.

Par ailleurs, le Règlement sur les véhicules hors route est entré en vigueur le 29 décembre 2004. Les principales mesures prévues par ce règlement sont les suivantes :

- diminution de la limite de vitesse à 30 km/h à moins de 30 m des résidences;
- interdiction de circuler entre 22 h et 6 h dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées; les municipalités peuvent régler pour modifier cette plage horaire;
- application de critères précis pour autoriser la circulation des VHR dans les emprises de routes;
- reconnaissance du statut des agents de surveillance de sentiers et adoption de critères pour les recruter;
- normalisation de la signalisation qui doit être installée dans les sentiers de VHR.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES VÉHICULES ROUTIERS AFFECTÉS AU TRANSPORT DES ÉLÈVES

Un projet de Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves a été prépublié le 22 septembre 2004 dans la Gazette officielle du Québec. Cette modification rendra obligatoire l'installation de feux jaunes intermittents sur les minibus et les autobus d'écoliers.

Le Règlement actuel sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves établit les normes de construction et d'utilisation des véhicules affectés au transport scolaire. De façon précise, il assure l'uniformité de ces types de véhicules sur l'ensemble du territoire. Le Règlement prévoit aussi que seuls les équipements de sécurité dont il fait mention peuvent être installés sur le châssis, sur la carrosserie ou dans l'habitacle des autobus scolaires. Ainsi, bien que le Règlement ne les rende pas obligatoires, il est possible d'installer les feux jaunes intermittents, qui avertissent les usagers de la route que le conducteur de l'autobus s'apprête à immobiliser son véhicule pour y faire monter ou descendre des élèves ou personnes âgées de moins de 18 ans. Or l'utilisation de ces feux varie au Québec d'un endroit à l'autre, ce qui a pour effet de créer une certaine confusion chez les usagers de la route. De plus, des études réalisées à la demande du Ministère ont montré l'efficacité du présignallement pour inciter les automobilistes à respecter l'interdiction de dépasser un autobus scolaire à l'arrêt. Il y a donc lieu d'agir, tant en ce qui concerne l'installation obligatoire de ces feux qu'en ce qui concerne les normes d'utilisation de ces derniers.

5. VÉHICULES LOURDS

TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Le colloque sur le transport des matières dangereuses tenu à Montréal, en octobre 2003, a permis d'échanger sur les nouvelles dispositions contenues dans le règlement et de trouver des ajustements susceptibles de clarifier certaines règles et de faciliter leur application sur les chemins publics. Certains de ces ajustements sont inclus dans le règlement qui a été publié pour consultation à la Gazette Officielle le 15 septembre 2004.

Afin de favoriser la plus large diffusion possible des règles actuelles entourant le transport des matières dangereuses, le *Guide sur le transport des matières dangereuses* a fait l'objet d'une nouvelle édition en janvier 2004. La publication a été mise à jour et elle comprend maintenant de nombreuses illustrations. Des exemplaires de ce guide ont été distribués à divers acteurs du domaine et à quelque 6 000 transporteurs de matières dangereuses inscrits à la Commission des transports du Québec.

RENVERSEMENT DE CAMIONS

De 2002 à 2004, dans le but de mesurer l'efficacité d'une nouvelle signalisation, des relevés de vitesses et de données concernant les accidents ont été effectués sur cinq sites situés à Laval et à Montréal ainsi que sur un sixième site situé sur le territoire de l'Outaouais. Au cours de l'année 2005, un rapport sera rédigé afin d'évaluer la pertinence de mettre en place une signalisation normalisée dans certaines courbes.

6. LIMITES DE VITESSE

La vitesse excessive constitue l'une des principales causes d'accidents de la route. Il est par conséquent essentiel que la limite de vitesse affichée soit adaptée aux caractéristiques de l'infrastructure routière et du milieu traversé par celle-ci afin de favoriser le respect de la signalisation et de réduire les écarts de vitesse.

PROJET DE RECHERCHE

Un projet de recherche scientifique consacré à l'étude des répercussions de l'abaissement de la vitesse affichée sur la sécurité et sur le comportement des conducteurs a été confié à une équipe de chercheurs de l'Université de Sherbrooke. Cette étude, entreprise en août 2003, vise particulièrement à mesurer l'effet de modifications de la vitesse sur des sites où la géométrie et l'aménagement demeurent inchangés. Les résultats de cette étude sont prévus pour août 2005.

ZONES DE TRAVAUX

Le nouvel outil d'aide à la détermination des limites de vitesse légale temporaire dans les zones de travaux a été introduit dans les normes de signalisation décrites au *Tome V – Signalisation routière*. Cette méthode simple est un outil de plus pour aider les gestionnaires de réseau routier québécois à déterminer les limites de vitesse.

7. SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS ROUTIERS

La vitesse excessive et l'inattention sont considérées comme les principales causes des accidents sur les sites de travaux routiers. La vitesse est un problème majeur, à la fois pour la sécurité des travailleurs et pour celle des usagers de la route. La signalisation des travaux et l'information diffusée sont deux éléments essentiels pour que les conducteurs puissent réagir aux dangers et adopter un comportement adéquat.

Le Ministère a mis en œuvre en 2001 un Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers afin de réduire les facteurs de risques. Ce plan d'action a marqué un point tournant en matière de sécurité des travailleurs et des usagers de la route, ainsi que de fluidité de la circulation sur les chantiers et à leur approche. L'édition 2004 a consolidé les progrès enregistrés au cours des quatre dernières années; ainsi, l'application du plan d'action a permis au cours de la dernière saison de réaliser les activités suivantes :

- Poursuite du partenariat avec la Sûreté du Québec portant sur une présence policière accrue sur les 111 chantiers ciblés en 2004-2005, avec comme résultat :
 - quelque 15 477 constats d'infraction dressés, dont 91 % (14 104) pour non-respect de la vitesse permise;
 - parmi lesquels, 546 remis à des conducteurs de véhicules lourds.
- Poursuite des études de circulation sur certains chantiers ciblés, dans le but de recueillir des données pour mieux préciser le public auquel adresser les campagnes de sensibilisation visant la sécurité des travailleurs et des autres usagers de la route.
- Amélioration de la signalisation sur les chantiers routiers et à leurs abords :
 - signalisation plus uniforme sur tous les chantiers routiers;
 - amélioration de la visibilité des panneaux par l'utilisation d'une pellicule rétro réfléchissante de couleur orange fluorescent;
 - utilisation de repères visuels non métalliques;
 - utilisation plus efficace des panneaux à messages variables (PMV);
 - introduction de nouveaux outils de travail comme le *Guide de gestion des travaux routiers*, et pour les signaleurs, le panneau ARRÊT/LENTEMENT, la veste de couleur jaune vert fluorescent, les drapeaux sur le présignal.
- Mise en place de la gestion par axe plutôt que par chantier ou direction territoriale sur :
 - l'autoroute Jean-Lesage (A-20) de Cacouna à la frontière ontarienne;
 - l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) de Québec à la frontière ontarienne;
 - l'autoroute des Laurentides (A-15) de l'autoroute 40 jusqu'à Sainte-Agathe-des-Monts;
 - l'autoroute Robert-Cliche (A-73) au nord de l'autoroute 40;
 - la route 175 de Québec à Saguenay;
 - la route 185 (en partie).
- Information régulière des usagers de la route sur l'avancement des travaux sur les axes ciblés et les mesures d'atténuation mises en place pour réduire les inconvénients.
- Harmonisation de la signalisation et des limites de vitesse sur les axes.

- Limitation des entraves pour assurer une meilleure fluidité de la circulation, en particulier aux périodes critiques, comme les congés fériés et les « vacances de la construction ».
 - Maintien et mise à jour des connaissances en gestion de la circulation et en signalisation dans les régions, par une offre de formation variée à l'intention de tous ceux ayant à travailler sur les chantiers autant le personnel du Ministère que ceux des firmes à contrat avec le Ministère. En 2004, plus de 900 personnes, des secteurs publics et privés, ont suivi les trois cours offerts par l'AQTR et près de 450 employés du Ministère ont reçu la nouvelle formation « Utilisation des dispositifs de retenue » donnée par un expert du Ministère.
 - Sensibilisation des usagers de la route à la sécurité sur les chantiers par une campagne intitulée « Profitez de la vie, ralentissez! ».
- L'étude sur les effets de la campagne 2004 révèle que les usagers de la route considèrent que les sites de travaux sont bien aménagés, que la signalisation y est claire et suffisante et que les vitesses affichées sont adéquates.

8. VÉHICULES HORS ROUTE (VHR)

Le nombre de véhicules hors route immatriculés a atteint en 2004 un sommet inégalé, autant pour les motoneiges (161 440) que pour les véhicules tout-terrain (294 706). Malgré cette augmentation, le nombre moyen de décès est resté relativement stable à 58 par année. Afin d'améliorer la sécurité des utilisateurs, il est toutefois important de poursuivre les efforts de prévention, notamment en assurant un meilleur encadrement de la pratique de ces activités et en continuant les campagnes de sensibilisation.

De plus, en décembre 2004, à la suite d'un jugement rendu par la Cour supérieure, plusieurs intervenants, notamment des municipalités et des MRC, ont remis en question l'octroi des droits de passage nécessaires au maintien de l'intégrité des réseaux de VHR. Afin de trouver un compromis entre les riverains et les utilisateurs de VHR, le gouvernement a mis en place un plan d'action pour trouver des solutions permanentes à la circulation des VHR. Premièrement, le projet de loi n° 90 a été adopté (voir la section portant sur la législation).

En contrepartie, le gouvernement a resserré les règles de circulation en adoptant le Règlement sur les véhicules hors route en décembre 2004. Ce règlement prévoit notamment une diminution de la limite de vitesse à 30 km/h à moins de 30 m des résidences, l'interdiction de circuler la nuit dans les sentiers aménagés dans les emprises ferroviaires désaffectées, la détermination de critères permettant d'autoriser la circulation des VHR dans les emprises routières, la normalisation de la signalisation qui doit être installée dans les sentiers, de même que l'officialisation du statut des agents de surveillance de sentier, responsables avec les policiers de l'application de la Loi sur les véhicules hors route et de ses règlements.

De plus, un comité interministériel regroupant dix ministères concernés par les VHR a été formé. Ce comité, présidé par le ministère des Transports, a eu comme premier mandat de rédiger un document de réflexion qui servira de base de discussion pour la consultation publique qui débutera au printemps 2005 dans les régions du Québec. Cette consultation publique vise à trouver des compromis favorisant une cohabitation harmonieuse en assurant la quiétude et un environnement de qualité aux riverains des sentiers, tout en permettant aux utilisateurs de pratiquer leur activité de façon libre et sécuritaire.

9. OUTILS ET MÉTHODES

Cette section présente les outils et les méthodes utilisés pour la gestion du réseau routier, et de façon plus particulière pour le suivi, l'évaluation et l'amélioration de la sécurité routière. Les sujets abordés sont les données sur la sécurité routière, le système intégré d'analyse de sécurité, le *Manuel de sécurité routière*, la formation, les normes et le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur*.

DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Certains problèmes de sécurité routière exigent une analyse très détaillée. C'est le cas notamment des concentrations d'accidents à des endroits particuliers de la route, tels que les courbes ou les pentes. C'est également le cas pour les accidents impliquant des éléments d'infrastructures tels que les accidents causés par des obstacles aux abords des routes, comme les lampadaires, les arbres, les piliers de pont, etc.

Pour réaliser ce travail d'analyse, les endroits précis où les accidents se sont produits doivent, dans un premier temps, être déterminés à partir des coordonnées spatiales utilisées au Ministère. Ce travail est réalisé en grande partie à partir des informations inscrites par le policier dans le rapport d'accident. Par la suite, les accidents ainsi géoréférencés sont jumelés, c'est-à-dire mis en relation, avec les caractéristiques du réseau routier, puis regroupés selon des segments homogènes du réseau. Ainsi, chaque segment du réseau peut être analysé selon :

- des indicateurs de sécurité tels que la fréquence des accidents, l'indice de gravité, le taux d'accidents, etc.;
- les caractéristiques des accidents tels que le type d'obstacles, la nature de la chaussée, l'éclairage, les lampadaires, les surfaces enneigées, etc.;
- des caractéristiques routières comme la classe de route, le débit de circulation, le type de milieu (urbain, semi-urbain, rural), le type de carrefour, etc.

Ces synthèses d'informations, relatives à des entités (segments de route, intersections) similaires, permettent entre autres aux directions territoriales du Ministère de déterminer la nature des problèmes auxquels elles font face et d'établir les priorités d'action. Ces informations contribuent aussi à mieux définir les orientations du Ministère au chapitre de la sécurité routière.

Dans le but de rendre plus accessibles les informations en sécurité routière, le Ministère a élaboré un système de données intégrant, entre autres, l'environnement routier et la circulation. La réalisation de ce système doit être complétée en 2005 pour le réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

Comme plus de 60 % des accidents surviennent sur le réseau routier sous la responsabilité des municipalités, le Ministère travaille à la conception d'un outil destiné à aider ces dernières à déterminer quels sont les endroits où se produisent les accidents sur leur réseau. Cet outil constituera une première étape vers l'élaboration d'un système plus global, associant les accidents et l'environnement routier. Ce système, sous forme de prototype, est testé dans certaines régions en collaboration avec les directions territoriales du Ministère : Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Mauricie-Centre-du-Québec, Ouest-de-la-Montérégie et Outaouais. Cette expérimentation se fait en collaboration avec différents partenaires, notamment les Agences de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, les services policiers et les municipalités.

SYSTÈME INTÉGRÉ D'ANALYSE DE SÉCURITÉ

Le système intégré d'analyse de sécurité (SIAS), logiciel conçu par le Ministère, offre aux directions territoriales une assistance pratique pour la réalisation d'analyses de sécurité routière. Il se compose de plusieurs modules facilitant l'utilisation de méthodes, techniques et procédures reconnues dans le domaine. Le SIAS contribue ainsi à une optimisation des investissements en sécurité routière. Il permet aussi d'accroître l'homogénéité des analyses sur l'ensemble du réseau et réduit de façon substantielle le temps alloué à la réalisation des tâches routinières. Une nouvelle version du logiciel a récemment été distribuée aux directions territoriales du Ministère et une formation de deux jours est prévue au printemps 2005 pour 75 utilisateurs.

FORMATION

Pour permettre au personnel en place d'acquérir des compétences additionnelles et pour initier le nouveau personnel, le Ministère s'est doté d'un programme de formation continue en sécurité routière et en circulation. Depuis maintenant dix ans, plus de 6 400 jours-personnes de formation ont été donnés. En 2004-2005, 207 jours-personnes ont été consacrés à la formation en sécurité routière.

Le programme de formation continue porte notamment sur l'évaluation en sécurité, l'analyse avantages-coûts, les carrefours avec feux de circulation et carrefours sans feux et les études de sites.

NORMES

Plusieurs normes ont été revues en 2004-2005, dont certaines ont un lien direct avec la sécurité. Voici celles où il y a eu le plus de changements.

Au *Tome I – Conception routière*, la principale mise à jour porte sur l'aménagement des voies cyclables. La version précédente de la norme couvrait l'aménagement des bandes cyclables bidirectionnelles où la circulation cycliste se faisait dans les deux sens sur le même côté de la route. Cette notion a été enlevée de la norme, et les bandes cyclables sont maintenant unidirectionnelles pour faciliter le déplacement des cyclistes en milieu urbain. Le deuxième point important concerne l'asphaltage des accotements pour la pratique du cyclisme.

Au *Tome V – Signalisation routière*, plusieurs modifications ont été apportées afin d'améliorer la sécurité des usagers et des travailleurs. Pour la plupart, il s'agit de mesures provenant du *Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers* ayant eu un effet positif sur la sécurité au cours des dernières années. Toutes les mesures à potentiel normatif proposées dans ce plan d'action ont d'ailleurs été introduites dans le *Tome V – Signalisation routière*.

GUIDE D'INTERVENTION POUR L'ASSISTANCE À L'USAGER

En août 2004, le Ministère a publié le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'usager*. Cet outil vise à rendre plus efficaces et sécuritaires les interventions auprès des usagers en danger effectuées par les intervenants de première ligne du Ministère. Afin d'assurer une mise en application rapide et adéquate des notions présentées dans le Guide, un important processus de formation et de suivi d'agents multiplicateurs en région, a été mis en oeuvre. Il est important de signaler que la production et la mise en application du Guide ont été réalisées après un travail de concertation avec la Sûreté du Québec et le Syndicat de la fonction publique du Québec.

STRUCTURES

Comme par le passé, le Ministère a poursuivi les diverses activités qui touchent de près à la sécurité, comme l'évaluation de la capacité portante, l'analyse des demandes de permis de transports lourds et la formation des inspecteurs pour évaluer les structures. À cela s'est ajoutée une formation intitulée « *Construction et réparation des structures* », qui aura pour effet d'augmenter le niveau de sécurité sur les chantiers, particulièrement ceux où le public est appelé à circuler sur la structure où se trouve le chantier ou en dessous.

10. CONCERTATION EN SÉCURITÉ

La sécurité routière est une responsabilité partagée par une multitude de partenaires : organismes publics et parapublics, services policiers, coroners, chercheurs, associations, groupes de pression et usagers de la route. C'est pourquoi la création de tables de concertation, de forums ou de groupes de travail réunissant ces divers partenaires, afin qu'ils travaillent ensemble à l'amélioration de la sécurité, est encouragée par le ministère des Transports.

TABLE GOUVERNEMENT - INDUSTRIE SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES LOURDS

La Table de concertation gouvernement - industrie sur la sécurité des véhicules lourds a été créée par le ministre des Transports en 1998. La table a pour rôle de déterminer et de mettre en œuvre des mesures concrètes en vue de réduire le nombre d'accidents mettant en cause ce type de véhicules.

Cette table de concertation réunit des partenaires publics tels que le ministère des Transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, le Contrôle routier Québec, la Commission des transports du Québec et la Sûreté du Québec. Elle regroupe également des partenaires de l'industrie du camionnage, du transport par autobus, de constructeurs de routes et des représentants des automobilistes.

En 2004, quatre autres groupes se sont joints à la Table : l'Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses du Québec, l'Association sectorielle transport entreposage, l'Association béton Québec et Camo-route.

Afin de permettre à la Table de jouer son rôle en matière d'information et de mobilisation, un comité de validation a été mis sur pied en 2004. Ce comité a assuré le suivi des travaux des quatorze groupes de travail associés à la mise en œuvre des recommandations de la Table.

Voici un aperçu des travaux dont le Comité de validation a facilité l'avancement au cours de l'année 2004-2005 : les essais de technologies embarquées (enregistreurs de bord, cartes à puce et signatures numériques, notamment), la révision des amendes liées aux infractions des véhicules lourds, la définition et la mise en œuvre de mesures visant à responsabiliser les divers acteurs en cas de surcharge, l'identification et la responsabilisation des tiers pour l'atteinte des objectifs de sécurité routière et de protection du réseau.

COOPÉRATION AVEC LA FRANCE

Un projet de coopération franco-québécoise a été mis en œuvre dans le contexte d'un projet de constitution d'un réseau d'excellence en sécurité routière, qui a été déposé auprès de la Commission européenne dans le cadre du 6^e Programme cadre de recherche et développement (PCRD) (ROSIPOLIS).

L'objectif général est de stimuler les activités de *policy learning* entre une pluralité d'acteurs, publics ou non, de manière à constituer un cadre international durable pour l'échange et pour la recherche scientifique dans le domaine des politiques publiques de sécurité routière. Cette action prend tout son sens dans la perspective du développement rapide de l'espace de libre circulation qu'est l'Union européenne. Elle sera d'autant plus efficace qu'elle s'intégrera dans une stratégie d'intensification des liens avec des pays réputés pour leur capacité d'innovation et leur efficacité en la matière.

Deux missions ont été réalisées en 2004, au Québec et en France, avec des chercheurs de l'Institut nationale de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS). Cet échange a permis de mettre en lumière les atouts français et québécois en sécurité routière et de dégager des thèmes concrets et réalistes sur lesquels fonder la coopération.

Un accord-cadre de coopération avec l'INRETS a été signé le 16 octobre 2004. Il porte sur la coopération scientifique dans plusieurs domaines, notamment la biomécanique et l'accidentologie, l'action publique de sécurité routière, la sécurité des piétons, l'usage des psychotropes, l'exposition au risque des usagers de la route.

Il est essentiel pour le Ministère de valider et d'améliorer, s'il y a lieu, ses façons de faire en matière de conception de projets en milieu fortement urbanisé, d'enrichir son expertise en matière de sécurité de la voirie urbaine, de perfectionner son processus de concertation et de conciliation avec le milieu et les partenaires dans le cheminement de projets routiers et de partager l'expertise acquise au Ministère en matière de sécurité routière.

Pour ce faire, une mission a été menée à Paris et Lyon. Les retombées de cette mission technique se mesurent en terme de diffusion de l'expertise québécoise en matière de conception de projets routiers, de sécurité routière et de gestion des travaux routiers.

Les échanges avec les homologues français ont permis un avancement des connaissances dans des domaines pointus ayant des impacts sur la sécurité routière, l'environnement, le milieu et l'économie québécoise. L'expertise française en milieu urbain est sans aucun doute une plus value aux façons de faire du Ministère. Les échanges techniques permettent aussi de tisser des liens et des contacts dans des champs d'expertise en évolution constante.

GROUPES DE TRAVAIL EN SÉCURITÉ

Le Ministère participe à divers groupes de travail sur divers sujets en vue de mettre en commun les connaissances et les expertises des différents intervenants du domaine de la sécurité routière. Les sections suivantes en présentent un bref aperçu.

Refonte du Code de la sécurité routière

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a entrepris en 1996, en concertation avec le Ministère et divers partenaires, une refonte du Code de la sécurité routière (CSR). Un groupe de travail sur les règles d'admission, sous la responsabilité de la SAAQ, et un groupe de travail sur les règles de circulation routière, sous la responsabilité du Ministère, ont entamé diverses études, analyses et propositions.

Les principes directeurs de la refonte se résument aux quatre objectifs suivants :

- rendre le Code de la sécurité routière plus accessible, le simplifier et le rendre plus compréhensible par le contenu, la structure et le langage utilisé;
- rédiger le Code de la sécurité routière en fonction de l'utilisateur de la route plutôt qu'en fonction des besoins de l'administration;
- réduire le fardeau législatif et réglementaire en fonction des intérêts de la clientèle en tenant compte d'une volonté nord-américaine de déréglementation et de simplification;
- adopter une orientation d'efficacité au regard de la sécurité des usagers et/ou du contrôle de l'application du Code de la sécurité routière.

Cette démarche devrait permettre au Ministère de définir d'ici la fin de 2006 un encadrement légal mieux adapté à sa mission à l'égard de la sécurité, de la gestion des infrastructures et des systèmes de transport.

Comité d'évaluation sur les pneus d'hiver

Afin d'assurer le suivi des rapports d'investigations des coroners concernant les recommandations sur les pneus d'hiver, le ministère des Transports compte faire, en collaboration avec la SAAQ, une analyse des accidents survenant durant l'hiver afin de mieux comprendre les facteurs contributifs et la place des pneus d'hiver dans ces causes. Le ministre des Transports, a mis sur pied, en mars 2004, le Comité d'évaluation pour la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leurs véhicules de pneus d'hiver.

En collaboration avec la SAAQ et sous la responsabilité du ministère des Transports, le Comité d'évaluation est composé de représentants du MTQ, de la SAAQ, du CAA-Québec, de la Sûreté du Québec, de l'Association des directeurs de police du Québec et du Service de police de la Ville de Montréal.

Au cours de l'hiver 2005, des recherches et l'analyse de différents points d'intérêt ont été menées par des sous-groupes de travail. De plus, une vérification in situ a été réalisée pour vérifier le taux d'utilisation des pneus d'hiver et comparer les résultats à ceux obtenus par sondage.

Le Comité d'évaluation fera ses recommandations à l'égard des options qui devront être retenues. Il déposera son rapport d'évaluation et ses recommandations en 2005.

Groupe de travail sur le motocyclisme québécois

Un groupe de travail sur le motocyclisme québécois a été formé en août 2004 et le Ministère en assume la coordination. Ce comité est chargé d'examiner les préoccupations exprimées par le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) qui agit au nom des motocyclistes du Québec.

Table de concertation sur la vitesse

À l'été 2003, une vaste réflexion sur le problème de la vitesse au volant a été entreprise au Québec. Sur l'initiative de la Société de l'assurance automobile du Québec, une Table de concertation sur la vitesse a été mise sur pied, réunissant plusieurs partenaires en sécurité routière dont notamment le ministère des Transports du Québec.

Tout comme les autres membres de la Table, le Ministère a partagé ses connaissances et son expertise en vue de rencontrer le mandat de présenter au ministre des Transports des recommandations, et de lui proposer des actions prioritaires en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents reliés à la vitesse au volant, tout en préservant la mobilité des personnes.

Comité de concertation SAAQ-COPS

Le Ministère participe depuis quelques années aux travaux du Comité SAAQ-COPS mis sur pied en 1998 par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), en partenariat avec le Comité COPS (Concertation des organisations policières en sécurité) déjà en place depuis l'automne 1997.

Le Comité SAAQ-COPS est composé de représentants de la Sûreté du Québec, de l'Association des directeurs de police du Québec, du Service de police de la Ville de Montréal, de la Société de l'assurance automobile du Québec, de Contrôle routier Québec, du ministère de la Sécurité publique et du ministère des Transports.

Ce groupe de travail a pour mandat principal d'assurer un échange régulier d'information entre les représentants des organisations policières et les différents partenaires gouvernementaux en sécurité routière, de discuter de préoccupations communes ainsi que de planifier et de mettre en œuvre des stratégies d'interventions en sécurité routière.

SUIVI DES ACCIDENTS MORTELS

En 2004, le Ministère a examiné sur le réseau sous sa responsabilité plus de 340 sites où sont survenus des accidents mortels. De ce nombre, 204 sites ont été l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Pour la période d'avril 2004 à mars 2005, le Bureau du coroner a transmis au Ministère 35 rapports d'investigation contenant 45 recommandations qui lui étaient destinées. Ces recommandations avaient trait à la géométrie de la route (18), à la signalisation routière (13), à la viabilité hivernale (5), à la pratique du vélo (3), à la circulation des véhicules hors route (2), au camionnage (3) et à la sécurité des travailleurs (1). Ces rapports et ces recommandations sont étudiés attentivement par le Ministère afin de déterminer quelles mesures pourraient être prises pour améliorer la sécurité.

Voici quelques-unes des mesures mises en application par le Ministère pour répondre aux recommandations des coroners :

- correction de courbes, à Shipshaw (limite de Saint-Ambroise) sur la route 172, à l'été 2004;
- réaménagement de l'intersection de la route 105 et de la rue Henri-Bourassa, à Maniwaki, complété avec des feux de circulation et la régularisation des accès privés;
- réfection de la chaussée sur la route 155 Nord entre les kilomètres 131 et 133 ainsi qu'entre les kilomètres 138 et 141;
- bandes rugueuses transversales sur la chaussée de l'autoroute 40 Ouest à Trois-Rivières, installées à l'approche de l'échangeur sud des autoroutes 40 et 55 pour signaler aux conducteurs la fin de l'autoroute 40;
- aménagement de voies d'insertion à l'intersection de la route 138 et de la rue Principale Est à Grandes-Bergeronnes.

COMITÉ PERMANENT DE LIAISON TRANSPORTS-MUNICIPALITÉS

Le Ministère est régulièrement en contact avec le milieu municipal. Le Comité permanent de liaison Transports-Municipalités tient des rencontres régulières portant, entre autres, sur la sécurité routière. Ce comité est composé de représentants de l'Union des municipalités du Québec, de la Fédération québécoise des municipalités, du ministère des Affaires municipales et des Régions, du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec. La présidence et le secrétariat relèvent du ministère des Transports du Québec. En 2004-2005, le Comité s'est réuni deux fois. Les sujets abordés ont été nombreux : sécurité sur les sites de travaux, normes de signalisation des travaux routiers, modifications au Code de la sécurité routière, consultations publiques sur les véhicules hors route, transport lourd, programme d'aide à la voirie locale, Loi sur l'affichage publicitaire, fonds verts municipaux et gestion des sels de voirie.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Dans le processus de révision des schémas d'aménagement, les directions territoriales du Ministère offrent une assistance technique aux MRC afin de les aider à mieux prendre en compte la sécurité routière pour l'adoption des meilleurs choix dans leurs plans d'aménagement. En effet, les choix en matière d'organisation de l'espace et de gestion des déplacements ont des répercussions sur la sécurité routière. Une quinzaine de schémas ont été analysés en 2004-2005.

COMITÉ DE SUIVI SUR LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE (VDFR)

Depuis le 13 avril 2003, le virage à droite au feu rouge est autorisé au Québec sur l'ensemble du territoire, sauf sur l'île de Montréal. À la demande du Ministre, le Comité consultatif et de suivi du VDFR avait été créé et placé sous la coordination du Ministère. Ce comité, composé de représentants de groupes d'usagers, du milieu municipal, de ministères et d'organismes municipaux ainsi que d'experts en sécurité routière a été chargé de suivre, pendant la première année, l'évolution de la situation dans l'ensemble du Québec et de s'assurer de la mise en oeuvre et du suivi du plan d'action élaboré dans le cadre de la mise en application du règlement autorisant le VDFR.

Pour cette première année de mise en application, le suivi des accidents impliquant une manœuvre de VDFR a également été effectué. Les résultats du suivi de la mise en application du règlement relatif au VDFR ont été présentés dans un rapport gouvernemental qui a été déposé en juin 2004. Le rapport a été présenté au Comité ministériel du développement social, éducatif et culturel en janvier 2005.

Le rapport comporte cinq recommandations auxquelles le Ministère entend donner suite.

1. Poursuivre la sensibilisation et l'éducation auprès de la population avec une sensibilisation plus ciblée pour les usagers qui sont davantage représentés dans les accidents liés au VDFR.
2. Rappeler aux gestionnaires de réseaux, et plus particulièrement aux municipalités qui ont la responsabilité de 85 % des feux de circulation, la nécessité d'assurer un suivi de la performance des intersections sur le plan des statistiques d'accidents ou d'événements qui y surviennent concernant le VDFR.
3. Recommander aux municipalités de maintenir un contact régulier avec les organismes représentant les usagers vulnérables, et plus particulièrement, avec les spécialistes en orientation et mobilité des centres de réadaptation physique et leur région, afin de les informer de l'évolution du VDFR sur leur territoire. Les organismes seront ainsi en mesure d'offrir un soutien efficace à leur clientèle.
4. Poursuivre, pour une année supplémentaire, le suivi des données relatives aux infractions et aux accidents liés au VDFR.
5. Maintenir en place, pour une année supplémentaire, le Comité consultatif et de suivi du VDFR qui pourra, au besoin, élaborer des stratégies d'information et de sensibilisation.

ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE

Très actif au sein de l'Association, le Québec s'implique de manière importante dans les différentes activités, dont les travaux des comités techniques. Avec le nouveau cycle de travail qui a débuté en 2004, le Québec compte 24 membres siégeant dans les 18 comités techniques.

Un représentant du ministère des Transports est membre du Comité sécurité routière de l'AIPCR. La sécurité routière étant considérée comme une question pluridisciplinaire, qui exige une coopération entre tous les domaines concernés et des approches soigneusement coordonnées, le comité technique a établi son plan de travail en fonction de quatre objectifs précis :

- rentabiliser les investissements en matière de sécurité;
- améliorer les concepts de dimensionnement des routes en fonction de la sécurité routière;
- mettre à profit les technologies liées aux infrastructures et aux véhicules intelligents pour améliorer la sécurité routière;
- tenir compte du comportement humain.

Il est important de participer au Comité sécurité routière de l'AIPCR pour pouvoir faire progresser certains dossiers et échanger avec d'autres spécialistes du domaine. Le Comité présentera ses travaux à la fin du cycle, soit en septembre 2007.

AUTRES PARTENAIRES

La participation à des congrès, des colloques et des comités est l'occasion d'acquérir, partager et diffuser les connaissances et le savoir-faire en sécurité routière. Par exemple, un transfert d'expertise s'effectue à l'occasion des rencontres avec les organismes suivants : Transportation Research Board (TRB), l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), le Comité technique sur la signalisation routière de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), le Centre d'étude et de recherche sur les infrastructures urbaines (CERIU), la Conférence nord-américaine sur la vitesse, l'Association des transports du Canada (ATC) ainsi que le Comité technique de la Sécurité routière de l'Association mondiale de la Route (AIPCR).

11. CAMPAGNES DE COMMUNICATION

BILAN 2004-2005 DES CAMPAGNES DE COMMUNICATION

L'objectif principal des campagnes de communication en matière de sécurité dans les transports est de sensibiliser aux dangers de la route diverses catégories d'usagers afin qu'ils adoptent des comportements plus sécuritaires dans leurs déplacements. En 2004-2005, les campagnes de sécurité menées par le Ministère ont porté sur :

- le virage à droite au feu rouge (VDFR);
- la sécurité aux abords des grands chantiers;
- la sécurité routière en conditions hivernales;
- le partage de la route entre cyclistes et automobilistes;
- la sécurité en véhicule hors route;
- les accidents routiers avec la grande faune;
- les carrefours giratoires.

LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE (VDFR)

Au cours de la première année de l'entrée en vigueur du règlement autorisant le virage à droite au feu rouge, l'observation du comportement des usagers de la route a révélé la nécessité de poursuivre les campagnes d'éducation et la sensibilisation auprès de la population.

Même si la proportion d'accidents liés au virage à droite au feu rouge est faible par rapport aux autres types d'accidents qui surviennent sur le réseau routier, l'analyse des rapports d'accidents révèle certaines lacunes dans le comportement des usagers de la route. Des actions de sensibilisation s'avèrent donc nécessaires, notamment chez les cyclistes, particulièrement en ce qui a trait au respect du Code la sécurité routière.

Diverses actions de communication ciblées ont donc été menées auprès des cyclistes et conducteurs, de concert avec nos partenaires.

LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES GRANDS CHANTIERS

Les communications constituent depuis plusieurs années un volet important du *Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers* que le Ministère a élaboré en collaboration avec ses partenaires.

Amélioré chaque année depuis 2001, ce plan d'action a eu des résultats très positifs, tant sur le plan de la protection des usagers de la route et des travailleurs que sur la perception des conducteurs à l'égard des mesures déployées. La campagne de sensibilisation 2004 s'inscrit dans ces efforts de consolidation des acquis.

Sur le thème « Profitez de la vie, ralentissez! », la campagne de sensibilisation visait principalement à inviter les conducteurs à la prudence, en ralentissant dans les zones de travaux routiers et à leur approche. La radio a été privilégiée, parce qu'elle permettait de joindre les conducteurs dans leur véhicule, là où ils sont le plus susceptibles d'être réceptifs à un message de sécurité.

Deux messages ont été diffusés. Le premier portait sur le respect des limites de vitesse. Le second invitait les auditeurs à s'informer sur les chantiers en cours ou à venir, avant de prendre la route, favorisant ainsi une plus grande collaboration de leur part pour accroître la sécurité dans les zones de travaux.

Des messages imprimés, des panneaux d'affichage routier et des capsules vidéo complétaient la campagne.

Afin de permettre aux entreprises de planifier les déplacements des véhicules lourds de manière sécuritaire et en tenant compte des entraves à la circulation occasionnées par les travaux, un guide à l'intention des répartiteurs des grandes entreprises en transport a été produit et diffusé, en collaboration avec la Ligue de sécurité du Québec. Il regroupait toutes les informations concernant les principaux chantiers sur le réseau routier. Des communiqués ont été émis régulièrement afin d'informer les usagers de la route des changements occasionnés par les travaux, et des placements publicitaires dans des magazines spécialisés ont été faits pour appuyer les messages de sécurité de la campagne radio.

Les résultats de l'enquête sur la perception de la campagne de sécurité ont confirmé la nécessité de poursuivre les efforts de sensibilisation auprès de la population. Car, même si 95 % des répondants ont dit savoir que les limites de vitesse doivent obligatoirement être respectées, la majorité (70 %) croient que les automobilistes ne sont pas respectueux de la signalisation de travaux.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN CONDITIONS HIVERNALES

Sur le thème « C'est l'hiver, méfiez-vous... aussi de vous », la campagne incitait à nouveau les conducteurs à la prudence sur les routes, en les invitant à adopter les comportements appropriés.

On a observé que les progrès réalisés au cours des dernières années au chapitre de l'entretien hivernal et de la sensibilisation des conducteurs, particulièrement en ce qui a trait aux techniques de conduite, à l'équipement du véhicule et à l'utilisation des pneus d'hiver, créent chez certains un sentiment d'invulnérabilité. L'approche adoptée en matière de communication misait donc sur leur responsabilisation.

La radio a été le principal média utilisé. La diffusion de la campagne a débuté à la mi-novembre et s'est poursuivie jusqu'à la fin de février, dans toutes les régions du Québec. Quatre messages de 30 secondes ont été diffusés et une série de dix capsules de dix secondes ont été présentées pendant les bulletins de circulation et de météo dans certains médias. Un cinquième message a été produit spécifiquement pour la population montréalaise, afin d'inciter les automobilistes à équiper leur véhicule de pneus d'hiver.

En guise de rappel des messages radiophoniques, de nouveaux panneaux d'affichage arborant la signature de la campagne ont été installés sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Une participation à la 10^e édition du guide *Conduire au Québec* a également permis de diffuser de l'information et des conseils sur la conduite hivernale. Tiré à 750 000 exemplaires, le guide a été distribué principalement dans les points de vente de la pétrolière Ultramar.

Parallèlement à cette campagne, le Ministère a présenté officiellement son nouveau service de renseignements *l'Inforoutière*. Depuis l'automne 2004, *l'Inforoutière* offre à la population du Québec une seule porte d'entrée, soit par téléphone, soit par Internet, pour l'ensemble des services de renseignements offerts par le Ministère. C'est ce service qui prend le relais de *Renseignements Transports*, de *l'Info travaux* et de *l'État des routes*. *l'Inforoutière* permet aux usagers de la route de connaître les conditions routières ainsi que les travaux en cours et d'obtenir des renseignements généraux. Ils peuvent ainsi planifier de façon sécuritaire leurs déplacements, en évitant de s'exposer inutilement aux mauvaises conditions routières ou aux inconforts causés par les travaux routiers. Les usagers peuvent également utiliser *l'Inforoutière* pour signaler des incidents sur le réseau routier et formuler des plaintes et des commentaires.

Les résultats des études sur les effets des campagnes menées entre 1995 et 2005 révèlent que les usagers du réseau routier tendent de plus en plus à équiper leurs véhicules adéquatement et à adapter leur comportement aux conditions hivernales.

LE PARTAGE DE LA ROUTE ENTRE CYCLISTES ET AUTOMOBILISTES

En ce qui a trait au vélo, le Ministère a poursuivi sa campagne de sécurité sur le thème du partage de la route entre cyclistes et automobilistes. La campagne visait cette année à les informer des divers aménagements cyclables et de la signalisation spécialement conçus pour assurer leur sécurité, compte tenu du fait que la pratique du vélo connaît une popularité croissante au Québec depuis quelques années.

LA SÉCURITÉ EN VÉHICULES HORS ROUTE

Des campagnes ont été menées afin d'inciter les amateurs de motoneige et de véhicule tout-terrain (VTT) à adopter des comportements sécuritaires. Ces campagnes ont été réalisées en collaboration avec la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec et la Fédération québécoise des clubs quads, la Sûreté du Québec et les policiers municipaux.

ACCIDENTS ROUTIERS AVEC LA GRANDE FAUNE

Depuis 1993, des mesures ont été prises, tant sur le plan ministériel que sur le plan régional, dans le but de sensibiliser les automobilistes à la prudence face aux risques de collisions avec la grande faune (orignaux et cerfs de Virginie) dans certaines régions. Au cours de la dernière année, le Ministère a maintenu le rythme de cette campagne, afin de rappeler aux automobilistes d'être vigilants en tout temps. Les relations de presse, les relations publiques, l'imprimé et l'affichage sont demeurés les moyens privilégiés pour atteindre le public cible.

Des panneaux à messages variables et des panneaux de signalisation ont également été utilisés à des endroits stratégiques.

CARREFOUR GIRATOIRE

Au cours des dernières années, plusieurs carrefours giratoires ont été aménagés au Québec, plus particulièrement sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Des mesures doivent maintenant être prises en vue d'uniformiser les messages véhiculés par les directions territoriales. Ces messages portent sur les règles de conduite à adopter dans ce type de carrefour ainsi que sur la signalisation particulière qu'on y trouve.

Divers moyens de communication ont été mis en œuvre à cet égard : publication d'un dépliant général distribué par plusieurs partenaires (la Société de l'assurance automobile du Québec, le CAA-Québec, l'Association québécoise du transport et des routes, notamment), préparation de matériel d'exposition et élaboration d'un guide à l'intention des conseillers en communication des directions territoriales.

CONCLUSION

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

Bien que l'infrastructure routière soit directement identifiée comme une des causes d'accidents dans 30 % des cas, c'est souvent la combinaison comportement humain-caractéristiques du véhicule-environnement routier qui joue un rôle déterminant lors d'un accident.

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

Le bilan routier continuera de s'améliorer dans la mesure où les efforts soutenus de tous les partenaires seront aussi appuyés par le comportement responsable de chaque citoyen lorsqu'il prend la route.