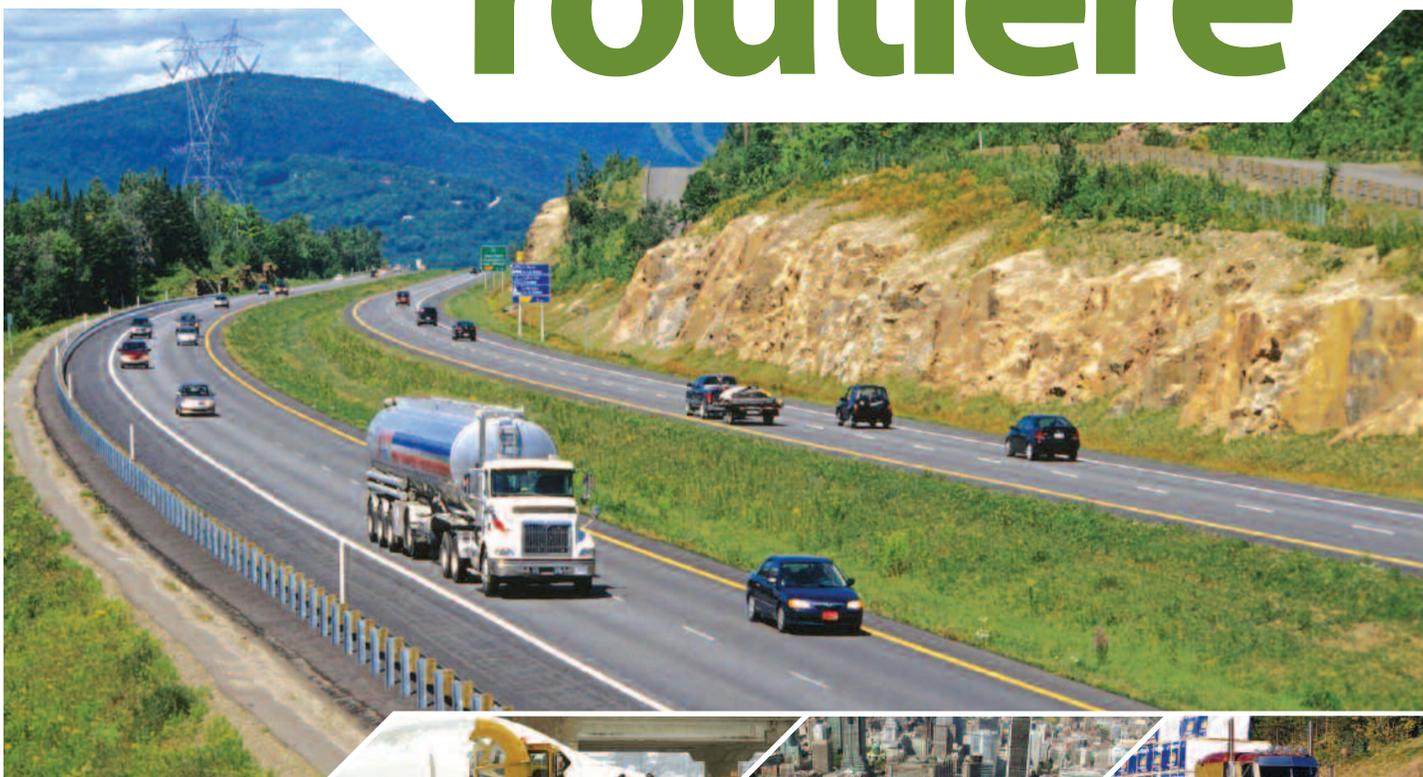


Sécurité routière

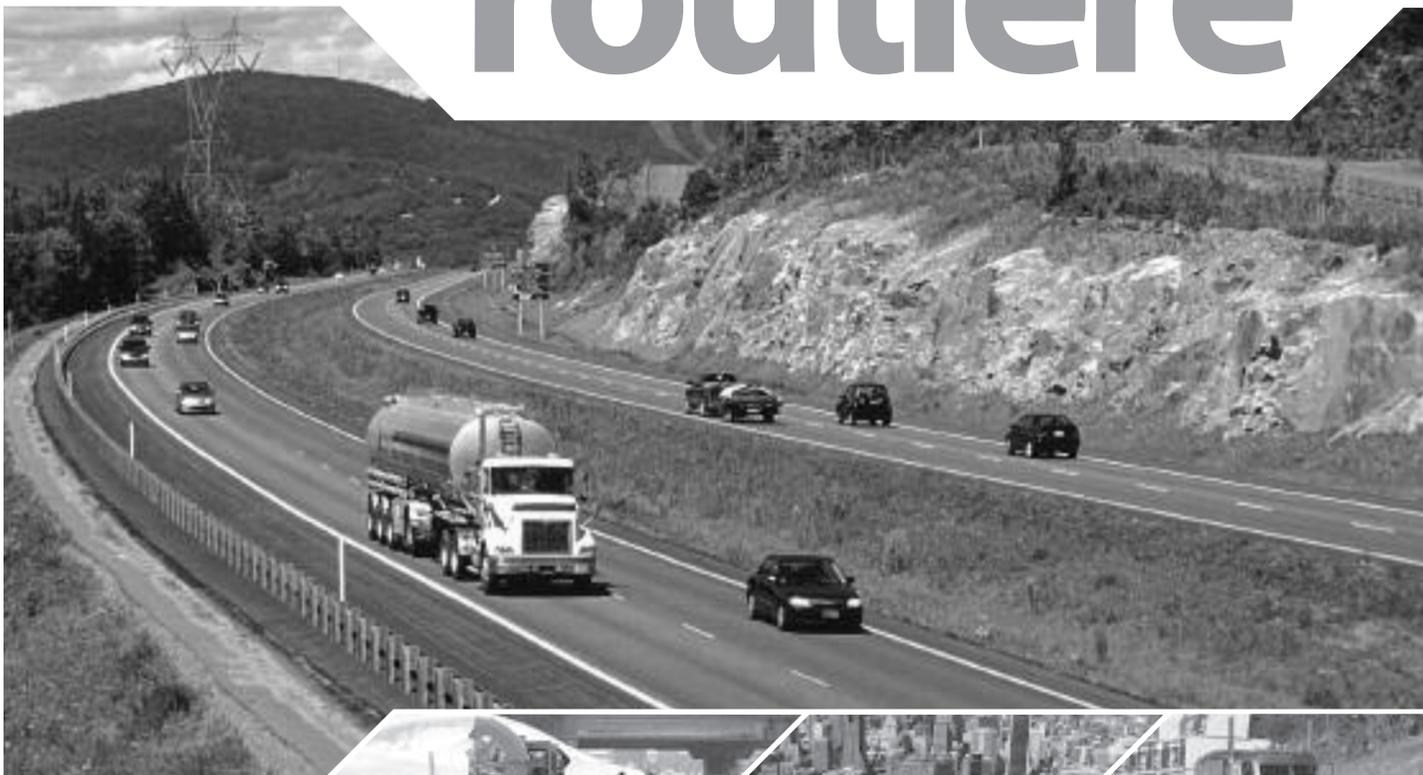


2005
2006

Principales actions
du ministère des Transports du Québec

Québec 

Sécurité routière



2005
2006

Principales actions
du ministère des Transports du Québec

Québec 

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

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

ISBN 2-550-47103-2

ISBN 2-550-47104-2 (PDF)

Dépôt légal

Bibliothèque nationale du Québec, 2006

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	5	9. OUTILS ET MÉTHODES.....	21
1. TRAVAUX ROUTIERS.....	7	DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	21
DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER.....	7	SYSTÈME INTÉGRÉ D'ANALYSE DE SÉCURITÉ.....	22
AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER.....	7	FORMATION.....	22
Correction de courbes.....	7	NORMES.....	22
Dispositifs de sécurité.....	8	GUIDE D'INTERVENTION POUR L'ASSISTANCE À L'USAGER.....	22
Asphaltage des accotements.....	9	STRUCTURES.....	23
Bandes rugueuses.....	10	10. RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	23
Voies cyclables.....	10	11. CONCERTATION EN SÉCURITÉ.....	24
Passages à niveau.....	10	TABLE GOUVERNEMENT – INDUSTRIE SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES LOURDS.....	24
CONSERVATION DES CHAUSSÉES.....	11	COOPÉRATION AVEC LA FRANCE.....	24
CONSERVATION DES STRUCTURES.....	11	GROUPES DE TRAVAIL EN SÉCURITÉ.....	25
SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION.....	11	Refonte du Code de la sécurité routière.....	25
2. ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ.....	12	Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leur véhicule de pneus d'hiver.....	25
MARQUAGE DE LA CHAUSSÉE.....	12	Comité interministériel sur la vitesse.....	26
SIGNALISATION.....	13	Groupe de travail sur le motocyclisme québécois.....	27
DISPOSITIFS DE RETENUE.....	13	Comité de concertation SAAQ-COPS (Concertation des organisations policières en sécurité).....	27
ÉCLAIRAGE ET FEUX DE CIRCULATION.....	13	Table québécoise de la sécurité routière.....	27
3. VIABILITÉ HIVERNALE.....	14	SUIVI DES ACCIDENTS MORTELS.....	28
4. LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION.....	15	COMITÉ PERMANENT DE LIAISON TRANSPORTS-MUNICIPALITÉS.....	28
CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	15	AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.....	29
LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS (LOI 430).....	16	ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE (AIPCR).....	29
RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES VÉHICULES ROUTIERS AFFECTÉS AU TRANSPORT DES ÉLÈVES.....	17	AUTRES PARTENAIRES.....	29
5. VÉHICULES LOURDS.....	17	CAMPAGNES DE COMMUNICATION.....	30
TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES.....	17	Bilan 2005-2006 des campagnes de communication.....	30
RENVERSEMENT DE CAMIONS.....	17	La sécurité routière en conditions hivernales.....	30
6. LIMITES DE VITESSE.....	18	La sécurité aux abords des grands chantiers routiers.....	30
7. SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS.....	19	La sécurité en véhicules hors route.....	31
8. VÉHICULES HORS ROUTE (VHR).....	20	Présignalement obligatoire pour les autobus scolaires.....	31
		Le partage de la route entre cyclistes et automobilistes.....	31
		Accidents routiers avec la grande faune.....	31
		CONCLUSION.....	32

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau 1	Nombre de décès, nombre de véhicules et taux de décès au Québec 1990-2005.....	5
Tableau 2	Dispositifs de sécurité – Investissement selon le type de mesure.....	9
Tableau 3	Dispositifs de sécurité – Investissement selon le type d'obstacle.....	9
Tableau 4	Entretien des équipements de sécurité.....	12
Graphique 1	Évolution du nombre de décès et de kilomètres parcourus de 1990 à 2005.....	6
Graphique 2	Investissement en sécurité au MTQ en 2005-2006.....	8

INTRODUCTION

Ce bilan présente les principales actions en matière de sécurité qui ont été mises en place entre le 1^{er} avril 2005 et le 31 mars 2006 par le ministère des Transports (MTQ). En 2005-2006, le ministère des Transports 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 visant à réduire le nombre de victimes d'accidents sur le réseau routier.

Pour y arriver, le ministère des Transports a investi 456,4 M\$ pour l'amélioration de la sécurité routière, dont 425,1 M\$ dans des travaux et activités connexes sur le réseau routier et 31,3 M\$ pour l'entretien des équipements de sécurité. De plus, 200 M\$ ont été alloués pour l'entretien hivernal des routes. Cette année, afin de mieux rendre compte des investissements du Ministère dans le domaine de la sécurité routière, les coûts des activités connexes qui sont associés à des honoraires professionnels, à des activités immobilières ou au déplacement d'équipements de services publics ont été ajoutés aux coûts des travaux.

Il faut souligner que, depuis 1990, les efforts de tous les partenaires en sécurité routière ont permis de diminuer le nombre de décès de 34,4 %, alors que le nombre de véhicules-kilomètres augmentait de 30,9 % (graphique 1). Cependant, malgré ces résultats encourageants, on constate qu'il est de plus en plus difficile de diminuer le nombre de victimes.

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 l'ensemble des partenaires en matière de sécurité et sur la responsabilisation de chacun que le bilan routier pourra être amélioré.

Tableau 1

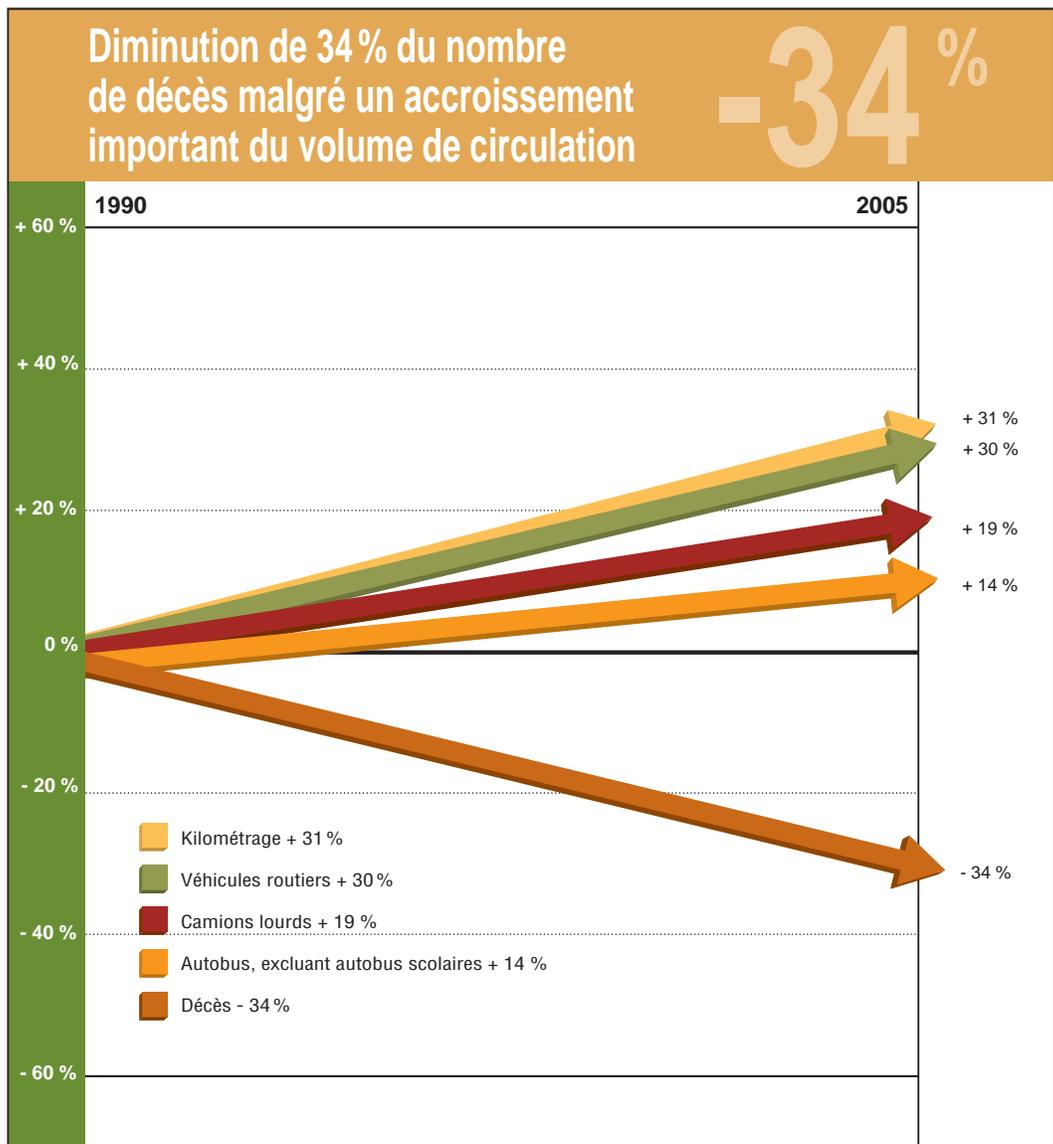
Nombre de décès, nombre de véhicules et taux de décès au Québec 1990-2005

Année	Décès			Nombre de véhicules			Milliards de véhicules-km ¹
	Réseau routier	Hors routier	Total	Réseau routier	Hors routier	Total	
1990	1 072	13	1 085	3 580 772	383 974	3 964 746	67,4
1995	845	38	883	3 781 003	494 426	4 275 429	79,0
2000	765	35	800	4 120 698	540 249	4 660 947	84,4
2005	704	67	771	4 645 426	661 108	5 306 534	88,2

1. Les milliards de véhicules-kilomètres sont estimés à partir des données du ministère des Transports et ne correspondent pas aux chiffres de Statistique Canada.

Graphique 1

Évolution du nombre de décès et de kilomètres parcourus de 1990 à 2005



1. TRAVAUX ROUTIERS

Les travaux effectués sur le réseau routier contribuent à l'amélioration de la sécurité, car ils ont une influence directe sur le comportement du conducteur.

Dans l'ensemble, pour la période 2005-2006, le Ministère a investi 456,4 M\$ en sécurité, dont 425,1 M\$¹ en travaux routiers et 31,3 M\$ pour l'entretien des équipements de sécurité, tels que les glissières de sécurité ou le marquage des chaussées. Les investissements en sécurité routière (425,1 M\$) sont répartis comme suit : 129,1 M\$ pour le développement du réseau routier, 143,9 M\$ pour l'amélioration du réseau, 123,9 M\$ pour la conservation des chaussées et 28,2 M\$ pour la conservation des structures.

À ces investissements, il faut aussi ajouter 200 M\$ affectés à l'entretien hivernal des routes.

DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

Les investissements en sécurité dans le cadre du développement du réseau routier visent à corriger des problèmes de sécurité routière. Les travaux associés à ces investissements ont trait soit à la construction de nouveaux axes ou à l'augmentation de la capacité de certaines routes. Pour la période 2005-2006, le Ministère a investi 129,1 M\$ dans le développement du réseau pour le rendre plus sécuritaire.

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

- Construction de la première chaussée de l'autoroute Robert-Cliche (aut. 73), sur une longueur de 8,3 km entre les municipalités de Saint-Joseph-de-Beauce et de Beauceville.
- Construction de la première chaussée de l'autoroute Jean-Lesage (aut. 20), entre la municipalité de Sainte-Luce et la paroisse de Sainte-Flavie, sur une longueur de 16,8 km.
- Élargissement de deux à quatre voies contiguës de la route 173, sur une longueur de 3,9 km dans la ville de Saint-Georges.
- Élargissement de quatre à six voies séparées de la route 132 entre les villes de Delson et de Candiac, sur une longueur de 3,7 km (en cours de construction).

AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

Les projets associés à l'amélioration du réseau routier visent l'amélioration de la sécurité dans les 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.

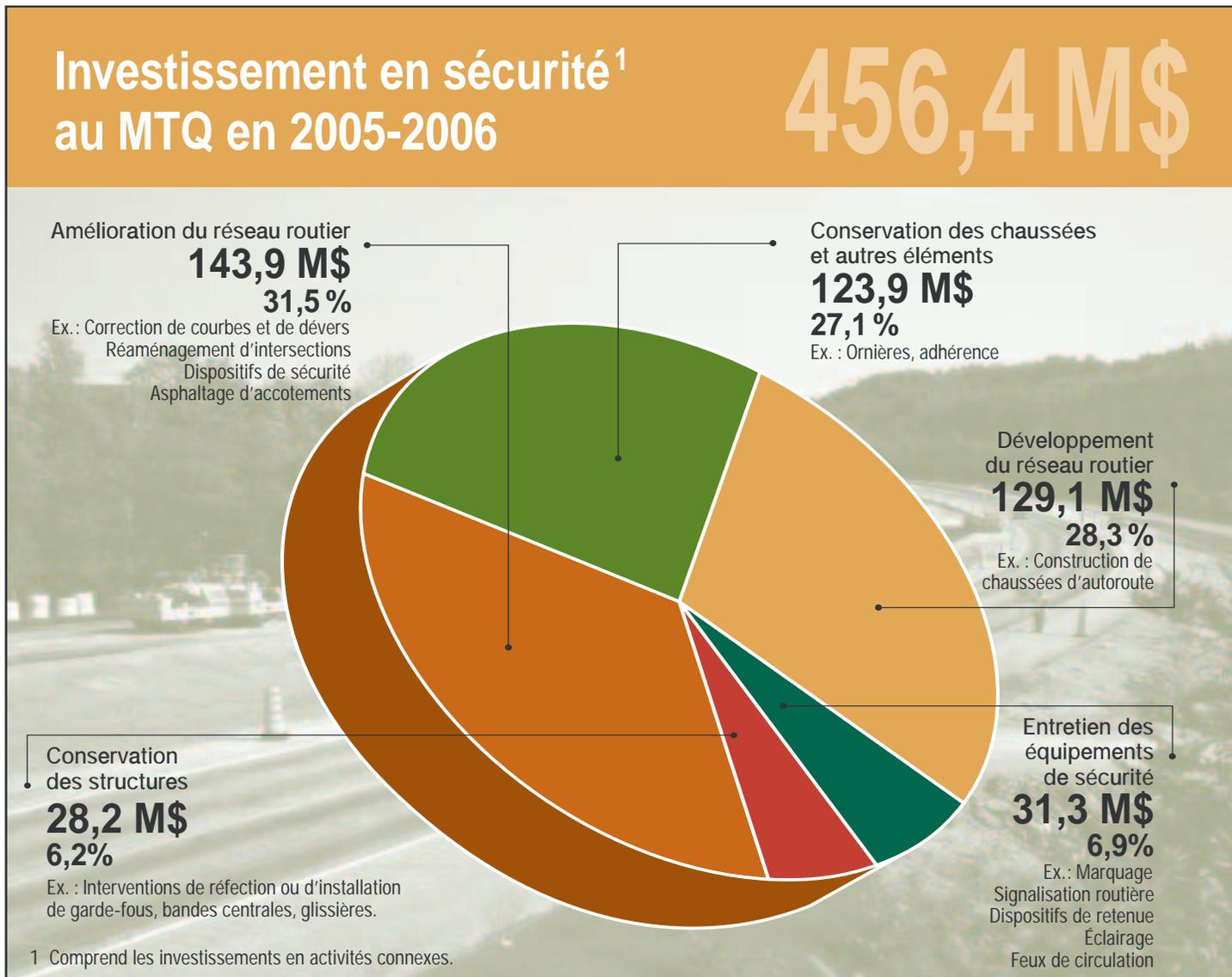
Le Ministère a exécuté des travaux d'amélioration des infrastructures liés à la sécurité pour une somme de 143,9 M\$.

Correction de courbes

Les caractéristiques géométriques de la route jouent un rôle important en ce qui a trait au comportement du conducteur. Dans cette perspective, le Ministère a investi 11,7 M\$ pour la correction de courbes. À titre d'exemple, le Ministère a corrigé plusieurs courbes sous-standard sur la route 138, dans la municipalité de Bonne-Espérance.

1. Les investissements en sécurité ne représentent pas la totalité des investissements pour un projet, mais bien uniquement ceux qui sont reliés à la sécurité.

Graphique 2



Dispositifs de sécurité

Les obstacles aux abords des routes qui se trouvent à proximité des chaussées et ne sont pas munis de dispositifs de sécurité augmentent considérablement les risques de blessure 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 2005-2006, le Ministère a investi 20,6 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 à protéger. Voici, à titre d'exemples, quelques projets d'installation et de remplacement de glissières :

- Sur l'autoroute des Laurentides (aut. 15) et sur les routes 117, 125, et 327, dans les villes de Mont-Tremblant et de Saint-Jérôme, de même que les municipalités de Sainte-Julienne et Montcalm.
- Sur l'autoroute des Cantons de l'Est (aut. 10) dans le canton de Shefford, la municipalité de Bolton-Ouest et la ville de Bromont.
- Sur la route 132 dans la ville de Bonaventure et le canton de Cloridorme et sur la route 299 dans la ville de Sainte-Anne-des-Monts.

Tableau 2
Dispositifs de sécurité
Investissement selon le type de mesure

Type de mesure • Investissement en 2005-2006		000 \$
	Installation de glissières de sécurité	18 542
	Abaissement ou déplacement de bordures	102
	Travaux correctifs évitant la pose de glissières	183
	Élimination ou déplacement d'obstacles	510
	Installation d'atténuateurs d'impact	449
	Installation de bases cédant sous impact (ex. : poteaux de lampadaires ou de signalisation)	853
	Abaissement des bases de béton (ex. : lampadaires)	0
	TOTAL	20 639

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

Type d'obstacle • Investissement en 2005-2006		000\$
	Approches de ponts	7 248
	Piliers, culées de ponts d'étagement, portails de tunnels, portiques de supersignalisation	914
	Lampadaires	390
	Supersignalisation latérale	467
	Autres obstacle (cours d'eau, talus, ponceaux, coupe de roc, services publics)	11 620
	TOTAL	20 639

Asphaltage des accotements

L'asphaltage des accotements permet 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 dégelants. Le montant total des projets dans lesquels l'asphaltage des accotements était l'intervention principale représente 1,8 M\$. Voici, à titre d'exemples, quelques projets d'asphaltage des accotements :

- Sur la route 169 dans les territoires non organisés de Lac-Pikauba et de Lac-Jacques-Cartier, sur une longueur de 15 km.
- Sur la route 105 dans les municipalités de Messines et Bouchette et le village de Gracefield, sur une longueur de 13,7 km.

Bandes rugueuses

Les bandes rugueuses sont des bandes longitudinales à relief discontinu placées sur l'accotement et ayant pour fonction d'attirer l'attention des conducteurs qui ont quitté partiellement la voie soit à cause de la somnolence ou d'une distraction, en produisant des vibrations fortes et bruyantes.

En 2005-2006, la somme de 276 000\$ a été investie dans la réalisation de près de 370 km de bandes rugueuses sur l'accotement droit de l'autoroute Félix-Leclerc (aut. 40) et de l'autoroute Transquébécoise (aut. 55) dans la région de la Mauricie–Centre-du-Québec et sur l'autoroute Félix-Leclerc (aut. 40) dans la région de Québec.

Voies cyclables

Au cours de l'année 2005-2006, le Ministère a aménagé des voies cyclables sur 116 km le long du réseau routier qu'il entretient, pour un investissement de 6,8 M\$. La grande majorité de ces voies cyclables, soit 88,7 km, est située 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 % de la somme devant être investie par les municipalités, ont permis d'amorcer la construction de 132 km additionnels sur l'itinéraire cyclable national. La Route verte est maintenant aménagée à 83 %, ce qui représente 3 598 km sur un total prévu de 4 359 km.

Passages à niveau

En 2005-2006, le Ministère est intervenu à 13 passages à niveau sur le réseau routier qu'il entretient, afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route. Les travaux, pour lesquels il a consacré la somme de 285 838\$, ont consisté principalement en l'ajout ou en la modification de systèmes de signalisation.

Des bandes réfléchissantes et des panneaux « Arrêt » ont été installés à quelques passages à niveau qui ne sont pas munis de dispositifs de signaux automatiques, pour un coût de 3 850\$. Le Ministère collabore également, pour un montant de 6 300\$, au projet-pilote d'un système d'avertisseur sonore automatique aux passages à niveau. En partenariat avec les compagnies ferroviaires, le Ministère a dégagé une somme de 60 000\$ pour l'acquisition d'ornières de caoutchouc destinées à améliorer le confort des usagers de la route aux passages à niveau.

L'aide financière accordée aux chemins de fer d'intérêt local (CFIL) pour la régularisation des temps de détection des dispositifs de protection automatiques a été reconduite. Ces travaux ont nécessité un investissement de 98 000\$. Enfin, des sommes de 1 032 574\$ et de 350 551\$ ont été allouées à l'entretien des systèmes de protection automatique ainsi qu'à la réfection de 14 passages à niveau.

Dans le cadre des projets visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau sur le réseau local, trois municipalités ont été remboursées par le Ministère pour un montant de 62 252\$. 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 2005-2006, cette somme a été de 1 359 637\$.

Pour l'année 2005, le Ministère a procédé à l'inspection de 197 passages à niveau, afin de s'assurer qu'ils soient conformes aux normes de l'industrie (emplacement des panneaux de signalisation, lignes de visibilité, etc.).

CONSERVATION DES CHAUSSÉES

Une chaussée sécuritaire doit avoir une surface de roulement ayant un niveau d'adhérence adéquat et être exempte d'ornières. L'adhérence est une caractéristique de la 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 en cas de manœuvres brusques. Les valeurs d'adhérence sont influencées par les caractéristiques de la 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 (>15 mm), contribue également à réduire le contact pneu-chaussée en produisant, à haute vitesse, un phénomène d'aquaplanage.

Le Ministère se préoccupe donc de tout ce qui se rapporte à l'adhérence des revêtements de chaussées. Ainsi, au cours de l'année 2005, le Ministère a mesuré l'adhérence du revêtement sur plus de 1 756 km, répartis sur 64 sites et a évalué la texture de surface du revêtement sur plus de 50 km, répartis sur 34 sites à travers le Québec. Ces relevés ont été effectués pour évaluer différentes techniques innovatrices de resurfage ou de retexturage des revêtements, analyser la performance des chaussées ou encore expertiser les sites présentant un potentiel d'amélioration. Ils ont permis de repérer les sites où des travaux s'avèrent nécessaires pour améliorer les textures des revêtements et la qualité de l'adhérence.

Les investissements en sécurité associés à la conservation des chaussées concernent principalement les travaux de correction des surfaces de roulement présentant des détériorations importantes, par exemple des ornières. En 2005-2006, le Ministère a consacré 123,9 M\$ à la conservation des chaussées pour améliorer la sécurité des usagers.

CONSERVATION DES STRUCTURES

Les investissements en sécurité dans le cadre de la conservation des structures portent notamment sur des travaux de réfection et sur l'installation de garde-fous, de bandes-centrales, de glissières et de systèmes d'éclairage sur des structures existantes.

En 2005-2006, le Ministère a consacré 28,2 M\$ à la réfection ou à l'amélioration des structures pour la sécurité des usagers de la route.

SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION

Ces sites sont des endroits où l'on enregistre un nombre d'accidents plus élevé ou des accidents plus graves qu'à d'autres endroits ayant des caractéristiques similaires. La correction de ces sites nécessite souvent qu'on apporte 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 ou l'amélioration de la surface de roulement. En 2005-2006, le Ministère a investi 36,6 M\$ pour la correction de sites à potentiel d'amélioration. Ces investissements ont été consacrés à des travaux de conservation des chaussées et d'amélioration et de développement du réseau routier.

En voici quelques exemples :

- Correction d'une courbe sous-standard réalisée au moment de la reconstruction du profil rural sur la route 155, dans la municipalité de Trois-Rives.
- Construction d'une voie de virage à gauche deux sens (VVG2S) dans la rue Notre-Dame (route 138) entre l'avenue Gilles-Villeneuve et la rue De Bienville, dans la municipalité de Berthierville.
- Construction d'une voie auxiliaire sur la route 108, dans la municipalité de Bury.

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 31,3 M\$ dans l'entretien des équipements de sécurité (tableau 4), que ce soit pour le marquage des chaussées, la signalisation routière, les dispositifs de retenue, l'éclairage ou les feux de circulation.

Tableau 4

Entretien des équipements de sécurité

Équipements • Investissement en 2005-2006		000 \$
	Marquage de la chaussée	15 737
	Signalisation routière	7 728
	Dispositifs de retenue	3 056
	Éclairage	3 574
	Feux de circulation	1 176
	TOTAL	31 271

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 atmosphériques, facilite la circulation routière et augmente la sécurité des usagers de la route. Le Ministère a investi 15,7 M\$ pour le marquage des chaussées en 2005-2006.

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'aggravation de l'effet de serre. En outre, 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 plus de cinq ans, a permis de vérifier le comportement de ce type de produits à grande échelle, d'évaluer leurs effets sur les méthodes de travail et d'établir leur 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 (rétroréflexion). 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 portant 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 procède, 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 des personnes et des véhicules. Le Ministère a investi 7,7 M\$ pour l'entretien de la signalisation en 2005-2006.

DISPOSITIFS DE RETENUE

En 2005-2006, le Ministère a investi 3 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, qui nécessitent des travaux de nature technique, électrique et mécanique, est nécessaire à leur bon fonctionnement. En 2005-2006, le Ministère y a consacré 4,8 M\$.

En ce qui concerne les tours d'éclairage, le Ministère a élaboré un plan d'intervention qui prévoit des inspections aux particules magnétiques. Ces inspections se font annuellement ou tous les deux ans, selon l'âge et le type de la tour. Chaque année, le Ministère révisé et ajuste ce plan aux résultats des inspections.

3. VIABILITÉ HIVERNALE

La part du budget consacrée par le Ministère à l'entretien hivernal s'est élevée à près de 200 M\$ en 2005-2006. Le Ministère a la responsabilité de l'entretien de quelque 29 000 km de routes. Les travaux d'entretien d'hiver sont, pour une grande part (82 %), réalisés 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'équipe 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 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 en participant activement aux travaux du groupe américain Aurora, regroupement de 13 administrations routières de partout dans le monde, qui travaillent à l'élaboration de systèmes d'information météoroutière.

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

En 2005-2006, le Ministère a procédé à certaines modifications législatives et réglementaires, notamment en ce qui a trait au Code de la sécurité routière et à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En avril 2004, l'Assemblée nationale adoptait le projet de loi n° 29, comportant des mesures relatives au respect des normes de signalisation, au contrôle des limites de vitesse et à la circulation des véhicules lourds.

La modification relative à la limite de vitesse sur les chantiers routiers est entrée en vigueur le 6 avril 2004; les modifications relatives à l'arrêt des véhicules lourds aux passages à niveau sont quant à elles entrées en vigueur le 6 mai 2004. Pour ce qui est des autres dispositions, qui devraient entrer en vigueur à une date déterminée par le gouvernement, par décret, voici quelle est la situation.

Pour l'installation d'un panneau d'arrêt aux intersections route/rail, il avait été prévu à l'origine d'attendre un consensus canadien pour adopter les normes de fabrication et d'installation conformément à l'article 289 du Code. Devant l'absence d'un consensus éminent, le Québec a adopté, en décembre 2005, la norme 2.4.2 Installation du panneau « Arrêt » ou « Stop » au passage à niveau. La modification de l'article 368 du Code qui prescrit le comportement sécuritaire du conducteur à un arrêt à un passage à niveau devrait être mise en vigueur par décret au printemps 2006.

Pour les limites de vitesse sur les routes asphaltées qui relèvent du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), le ministère des Transports devait d'abord s'assurer de la conformité de la signalisation de la route Matagami-Radisson (620 km) aux normes édictées par le ministre. Ce travail a été terminé en 2005, et l'inventaire des principales routes en asphalte en février 2006. Les modifications de l'article 328 seront mises en vigueur sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et de la Faune, ce qui est prévu pour le printemps 2006.

Pour le partage des responsabilités entre expéditeurs et transporteurs, il avait été convenu avec l'industrie d'établir des modalités d'application quant aux moyens les plus appropriés pour déterminer la masse du chargement avant d'aller de l'avant avec cette mesure. De concert avec Contrôle Routier Québec, les transporteurs et les expéditeurs, le Ministère travaille actuellement à la rédaction d'un dépliant relatif à ce partage des responsabilités. Ce dépliant, qui devrait paraître bientôt, servira d'outil de sensibilisation auprès des acteurs concernés. On envisage de mettre cette disposition en vigueur à l'automne 2006.



En ce qui concerne les dispositions relatives à l'usage du frein moteur par les municipalités, il a été convenu de procéder à un projet pilote avant d'aller de l'avant. Le ministre des Transports a annoncé le 12 septembre 2005 sa participation à la tenue d'un tel projet dans la municipalité de Val-Joli (en Estrie), la ville de La Tuque (en Mauricie) et le village de Tadoussac (Côte-Nord), de concert avec la Fédération québécoise des municipalités. Un groupe de travail réunissant des représentants du monde municipal, des ministères et des organismes publics concernés, des services policiers ainsi que des grandes associations de transporteurs, a été chargé d'analyser les résultats obtenus et fera des recommandations aux autorités compétentes à l'été 2006. On estime que cette mesure relative au contrôle du frein moteur par les municipalités pourrait entrer en vigueur à l'automne 2006. Un panneau de signalisation normalisé sera alors adopté et un guide d'application sera mis à la disposition des municipalités.

LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS (LOI 430)²

Le Québec a adopté, en 1998, la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, qui 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.

À la suite de plusieurs consultations avec les acteurs de l'industrie du transport des personnes et des marchandises, l'Assemblée nationale a adopté, le 9 décembre 2005, la loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Cette nouvelle loi (Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds) s'est avérée nécessaire pour harmoniser la législation québécoise avec les nouvelles dispositions de la Loi sur les transports routiers fédérale et sa réglementation. Il est important de rappeler que, en vertu de la loi de 1987 sur les transports routiers, la réglementation du transport extra-provincial relève principalement de la compétence de l'État fédéral.

Depuis le 1^{er} janvier 2006, chaque province ou territoire effectue l'inscription et le suivi du comportement des conducteurs uniquement pour les entreprises de transport dont les véhicules lourds sont immatriculés sur leur territoire, en leur attribuant une cote de sécurité qui est reconnue d'office par chacune des autres administrations. Il est également prévu que les administrations échangent entre elles les informations concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds lorsque des infractions sont commises sur leur territoire.

Les principaux changements apportés par la nouvelle loi visent un meilleur encadrement des conducteurs de véhicules lourds par rapport à la sécurité routière, soit :

- la mise en place et le suivi du comportement des conducteurs de véhicule lourd;
- la mise en place d'un programme de reconnaissance de l'excellence des PEVL;
- une nouvelle définition de la notion d'exploitant ainsi que de la notion de présomption lors de l'identification;
- une nouvelle définition des notions de véhicule lourd et de poids minimal brut.

2. 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.

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

Publié en préavis à la *Gazette officielle du Québec* le 22 septembre 2004, un projet de règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves a été adopté par le gouvernement le 23 juin 2005. La principale modification ainsi adoptée permet de rendre obligatoire l'installation de feux jaunes intermittents sur les minibus et les autobus d'écoliers.

Il faut rappeler que le Règlement 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 plus 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 était 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 des personnes âgées de moins de 18 ans.

Or, l'utilisation de ces feux variait au Québec d'un endroit à l'autre, ce qui avait pour effet de créer une certaine confusion chez les usagers de la route. En outre, 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 avait donc lieu d'agir, tant en ce qui concerne l'installation obligatoire de ces feux qu'en ce qui concerne les permis 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 2005, a permis d'échanger sur les nouvelles dispositions contenues dans le Règlement modifiant le Règlement sur le transport des matières dangereuses qui est en vigueur depuis le 23 juin 2005. Les exigences relatives aux dispositifs embarqués pour l'assistance à la conduite des camions-citernes, qui entreront en vigueur le 15 août 2006, ont fait l'objet de quelques présentations.

Afin de favoriser la plus large diffusion possible des règles régissant actuellement le transport des matières dangereuses, le *Guide sur le transport des matières dangereuses* a fait l'objet d'une nouvelle édition en janvier 2004. 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. Une nouvelle édition de ce guide, qui intègre les modifications de juin 2005, est parue le 20 avril dernier.

RENVERSEMENT DE CAMIONS

De 2002 à 2005, dans le but de mesurer l'efficacité d'une nouvelle signalisation, des relevés de vitesses et de données relatives aux 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, une analyse des relevés de vitesse et des accidents routiers a été faite. Sur la base des données recueillies, on note une absence de tendances dans la variation des vitesses et une diminution du nombre de renversements. Les résultats des analyses ont été présentés au Comité de signalisation du Ministère; éventuellement, à la lumière des critères du justification et d'implantation qui lui seront présentés, le Comité statuera, au cours de l'année 2006, sur la pertinence de mettre en place une signalisation normalisée dans certaines courbes problématiques.

6. LIMITES DE VITESSE

Une recherche scientifique consacrée aux répercussions de la diminution de la vitesse affichée sur la sécurité et le comportement des conducteurs, confiée à une équipe de chercheurs de l'Université de Sherbrooke, s'est achevée, comme prévu, en juillet 2005.

L'étude visait à mesurer l'effet de modifications de la vitesse affichée sur des sites où la géométrie et l'aménagement étaient demeurés inchangés. La diminution de la limite de vitesse affichée n'a pas eu les effets prévus sur la vitesse moyenne, le 85^e percentile et l'écart type de vitesse, et n'a pas eu d'effet négatif sur le nombre d'accidents. Par ailleurs, on a convenu d'ajouter au projet de recherche initial l'étude d'un cas pratique concernant une demande de diminution de la vitesse affichée. Cette étude additionnelle permettra d'obtenir des données à la fois très récentes et étroitement liées à la problématique. Elle est prévue pour avril 2006.

La limitation des vitesses sur les sites de travaux routiers peuvent relever de différentes autorités, comme le ministère des Transports du Québec ou les municipalités. À cet égard, le Ministère a récemment mené à terme l'élaboration de trois méthodes de détermination des limites de vitesse spécifiques :

- *La Procédure de détermination des limites de vitesse légale temporaire sur les sites de travaux routiers de longue durée.* Celle-ci s'adresse au personnel du Ministère qui est responsable de l'entretien des chemins publics et elle s'applique aux travaux routiers de longue durée, mais aussi de courte durée.
- *Le Guide à l'intention des directions territoriales du ministère des Transports du Québec pour la détermination et l'enregistrement des limites de vitesse légale temporaire dans les zones de travaux d'entreprises de services publics et de municipalités sur le réseau routier du MTQ.* Ce guide s'adresse au personnel du Ministère qui est responsable de l'entretien des chemins publics et il s'applique lorsqu'un entrepreneur demande une réduction de la limite de vitesse sur un chantier situé dans une emprise routière dont la gestion relève du Ministère.
- *Le Guide à l'intention des municipalités pour la détermination et l'enregistrement des limites de vitesse légale temporaire dans les zones de travaux sur le réseau routier municipal.* Ce guide est destiné aux responsables municipaux qui gèrent le dossier des limites de vitesse dans les zones de travaux routiers exécutés sur le réseau routier municipal.

L'outil d'aide à la détermination des limites de vitesse légale temporaire dans les zones de travaux fait maintenant partie des normes de signalisation du *Tome V – Signalisation routière*. Cette méthode simple est un outil supplémentaire pour aider les gestionnaires de réseau routier québécois à déterminer les limites de vitesse.

La sécurité routière dans les zones scolaires comporte différents éléments de solution interactifs. La signalisation, comprenant entre autres la limitation de la vitesse, l'aménagement routier ainsi que le contrôle routier en constituent certainement les plus éloquents exemples.

Dans le cadre d'un processus continu d'amélioration de la sécurité routière dans les zones scolaires et en s'appuyant sur les résultats de projets pilotes et de recherches effectuées récemment dans des zones scolaires situées en milieu urbain, périurbain et rural, le Ministère a effectué une analyse exhaustive de la problématique et cerné les besoins réels; des objectifs de sécurité « rentables » ont été établis.

Conséquemment, une annexe au *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal*, comportant un inventaire des aménagements modérateurs de vitesse et des règles générales d'application particulières pour les rues affichées à 50 km/h ou moins est en cours d'élaboration. Ce guide traite des zones scolaires situées en milieu urbain. Un protocole d'évaluation de la sécurité propre aux zones scolaires en milieu périurbain et rural est en voie de réalisation.

7. SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS

La vitesse excessive et l'inattention sont toujours 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 devant les dangers et adopter un comportement adéquat.

Le Ministère a mis en œuvre chaque année depuis 2001 un *Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers* afin de réduire les facteurs de risques. Cette démarche a marqué un point tournant en matière de sécurité des travailleurs et des usagers de la route de même qu'au plan de la fluidité de la circulation sur les chantiers. L'édition 2005 a consolidé les progrès enregistrés au cours des cinq dernières années. La mise en œuvre du Plan 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 sur les 108 chantiers ciblés en 2005-2006; 93 % des constats d'infraction émis le sont encore pour non-respect de la vitesse permise.
- Mise en place de la gestion par axes et coordination de l'information hebdomadaire pour les usagers de la route sur l'avancement des travaux sur les axes ciblés suivants : les autoroutes 10, 15, 20 et 40, les routes 175 et 185 et, partiellement, l'autoroute 55 (de l'autoroute 20 à l'autoroute 410), l'autoroute 73 (de l'autoroute 20 à la route 175) et la route 117 (de l'autoroute 15 à Mont-Tremblant).
- Harmonisation de la signalisation sur les chantiers routiers, notamment par l'utilisation de repères visuels non métalliques, l'introduction de nouveaux types de repères visuels, de pellicules rétro réfléchissantes de couleur orange fluo, de règles pour le masquage des panneaux, du panneau ARRÊT/LENTEMENT et de la veste de couleur jaune-vert pour les signaleurs, ainsi que de panneaux à messages variables.
- Réduction des entraves pour assurer une meilleure fluidité de la circulation, en particulier dans les périodes critiques, comme les congés fériés et les vacances de la construction.
- Sensibilisation des usagers de la route à la sécurité sur les chantiers par une campagne intitulée « Faites votre bout de chemin, ralentissez! ». Le sondage sur les effets de la campagne 2005 révèle que 88 % des usagers de la route ont remarqué les messages de prévention et les avertissements émis par le Ministère et la Sûreté du Québec quant aux risques accrus d'accidents sur les chantiers routiers et leurs abords.
- Maintien et mise à jour des connaissances en gestion de la circulation et en signalisation pour certains employés du Ministère de même que pour le personnel ciblé des entrepreneurs et des firmes de services conseils.

8. VÉHICULES HORS ROUTE (VHR)

Depuis quelques années, le nombre de véhicules hors route (VHR) immatriculés a crû de façon marquée, pour atteindre en 2005 un sommet inégalé de 469 826, soit 161 404 motoneiges et 308 422 véhicules tout-terrain (VTT). En comparaison, en 2001, il y avait 388 066 VHR immatriculés, soit 81 760 véhicules de moins qu'en 2005. Malgré cette augmentation, le nombre de décès des suites d'un accident de VHR demeure relativement stable, à une moyenne d'environ 61 au cours des années 2001 à 2005.

La sécurité étant au centre des préoccupations du ministère des Transports en rapport avec les VHR, il est important de poursuivre les campagnes de sensibilisation auprès des utilisateurs. Le ministère des Transports mène chaque année de telles campagnes, qui comprennent notamment la production de dépliants, d'encarts avec les renouvellements d'immatriculation, d'affiches, de même que la participation à des salons spécialisés et à la Semaine internationale de sécurité en motoneige. Le ministère des Transports collabore également, à titre de partenaire financier, au programme de patrouille spéciale d'agents bénévoles de surveillance de sentiers de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec pour assurer une meilleure application de la législation encadrant la pratique.

L'année 2005-2006 a également été placée sous le signe de la recherche d'une cohabitation plus harmonieuse entre les utilisateurs de VHR et les riverains des sentiers. À cet égard, un comité interministériel regroupant les dix ministères concernés par les VHR et présidé par le ministère des Transports a produit un document de réflexion sur l'ensemble des problèmes liés aux VHR. Ce document a servi de base à la consultation publique qui s'est déroulée au printemps 2005. À cette occasion, 17 rencontres, qui ont eu lieu dans 16 régions, ont permis de réunir plus de 1000 personnes et de recevoir près de 350 mémoires et commentaires. Toutes ces recommandations ont été analysées et prises en considération. Un document d'orientation présentant les pistes de solution proposées par le gouvernement a été rendu public en février 2006 en vue des consultations particulières à la commission parlementaire qui s'est tenue du 7 au 9 mars 2006.

Les principales pistes de solution proposées dans le document d'orientation sont les suivantes :

- mise en place de tables de concertation régionale, attribution d'une aide financière pour une personne affectée à la coordination de la table régionale et création d'un comité consultatif;
- aide financière pour les sentiers interrégionaux;
- resserrement des règles de pratique des VHR, notamment pour améliorer la sécurité des utilisateurs et diminuer les inconvénients pour les riverains des sentiers;
- protection contre certains recours;
- surveillance accrue par une patrouille spéciale d'agents de surveillance de sentiers bénévoles;
- sensibilisation des utilisateurs, particulièrement les jeunes;
- adaptation des règles aux particularités de certaines régions où les VHR sont utilisés comme moyen de transport quotidien.

À la commission parlementaire, une trentaine de groupes, de citoyens et d'organismes ont proposé divers ajustements aux propositions soumises par le gouvernement. Un projet de loi a été déposé à l'Assemblée nationale au printemps 2006.

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, comme les courbes et les intersections. C'est également le cas pour les accidents impliquant des éléments d'infrastructures, notamment 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 localisés à partir des coordonnées spatiales utilisées au Ministère. Ce travail est réalisé en grande partie à l'aide 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, comme le type d'obstacles, la nature de la chaussée, l'éclairage, 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. Une partie de ces informations sont maintenant accessibles. Les travaux se poursuivent en 2006 pour compléter l'intégration, notamment des carrefours, et fournir des outils d'exploitation plus performants. Ainsi, environ 80 personnes ont suivi une formation de deux jours sur cette nouvelle approche.

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, toujours utilisé sous forme de prototype par certaines directions territoriales et des partenaires, doit maintenant être intégré au prochain système ministériel « Diagnostic de sécurité routière » et devrait être prêt en décembre 2006.

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.

Une nouvelle version du logiciel a récemment été distribuée aux directions territoriales du Ministère et la formation de deux jours sur l'utilisation de ce logiciel, qui a été amorcée en 2005, prendra fin en 2006 auprès de la centaine d'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 une douzaine d'années, plus de 6 740 jours-personnes de formation ont été donnés. En 2005-2006, 340 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 dispositifs de contrôle de la circulation, les études de sites et l'utilisation des logiciels d'analyse en sécurité routière.

NORMES

Plusieurs normes ont été revues en 2005-2006, dont certaines ont un lien direct avec la sécurité. Voici celles qui ont fait l'objet du plus grand nombre de changements :

Au *Tome I – Conception routière*, les longueurs de servitude de nonaccès s'appliquant au carrefour dénivelé avec chemin de desserte ont été augmentées de part et d'autre des zones d'entrecroisement, pour améliorer le niveau de sécurité sur le chemin de desserte.

Au *Tome V – Signalisation routière*, la principale modification a été l'adoption d'une norme portant sur les panneaux à messages variables. Cette nouvelle norme permettra de mieux encadrer l'usage de ces équipements et d'optimiser la portée de leur utilisation sur le comportement des usagers de la route.

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

Après la diffusion du *Guide d'intervention pour l'assistance à l'usager*, en août 2004, le Ministère a concentré ses efforts à l'élaboration de la *Position ministérielle relative aux interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route*. Ce document détermine les responsabilités de tout le personnel du MTQ relativement à l'assistance à l'usager de manière globale. La Position vise à encadrer et à soutenir la prise de décision en matière d'intervention, immédiate ou préventive, en ce qui a trait à la sécurité des usagers, des employés et des entrepreneurs. Un plan de communication sera mis en oeuvre au printemps 2006 afin de diffuser cette position ministérielle.

Par ailleurs, le Ministère a collaboré en 2005-2006, comme par les années passées, à chacune des actions menées par ses partenaires en matière d'amélioration de la sécurité des travaux effectuées sur le réseau routier. Les règles à suivre en matière de travaux non planifiés sur le réseau routier établies par le Ministère ont été mises à la disposition des partenaires par l'intermédiaire de différents groupes de travail.

Au cours des dernières années, le Ministère a travaillé avec la Sûreté du Québec pour ce qui est des travaux sur les autoroutes et, plus récemment, avec les pompiers et les ambulanciers. Des groupes de travail sont actifs, entre autres en ce qui concerne le remorquage exclusif et le remorquage en général, pour l'ensemble de la province.

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 des ponts, l'analyse des demandes de permis de transport lourd, la formation pour l'inspection des structures de même que la formation pour la construction et la réparation des structures, qui a 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 de celle-ci).

10. RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les travaux de recherche-développement en sécurité routière, portant sur divers problèmes présentant un intérêt particulier pour le Ministère, se sont poursuivis. Ces travaux de recherche visent à apporter des solutions aux problèmes de sécurité, en vue soit de maintenir les acquis ou d'améliorer encore le bilan routier.

Dans le cadre du *Programme de recherche universitaire en sécurité* mené en collaboration avec divers partenaires, dont la Société de l'assurance automobile du Québec et les Fonds subventionnaires québécois, des travaux de recherche ont été menés à terme en 2005-2006. Les résultats de ces recherches permettent au Ministère de mieux comprendre les divers aspects de l'insécurité routière, et par conséquent de faire des choix plus éclairés quant aux mesures à prendre pour améliorer la sécurité. Ces travaux de recherche comportaient les volets suivants :

- L'évaluation de l'utilisation de bandes rugueuses sur les routes pour séparer la voie de circulation de l'accotement utilisé par les cyclistes. L'analyse porte sur la sécurité des cyclistes et des essais de plusieurs configurations de rainures.
- La possibilité de concevoir un système de mesure embarqué, destiné aux véhicules de patrouille de viabilité hivernale. Les travaux de la deuxième phase portent sur un système d'aide à la décision et à l'évaluation de l'état des routes s'appuyant sur la mesure de la température de la surface et sur des données météorologiques.
- L'effet de l'excès de signalisation chez les automobilistes âgés. Cette étude évalue la capacité des conducteurs âgés à comprendre l'information des panneaux de signalisation lorsque ceux-ci se trouvent à proximité d'autres panneaux de signalisation ou encore d'affiches commerciales.
- L'effet de la diminution de la vitesse affichée sur le comportement des conducteurs et sur la sécurité. Le rapport de ce projet fait état du comportement des conducteurs devant une baisse additionnelle de la limite de vitesse dans les zones urbaines et scolaires, et il en évalue les effets sur la sécurité.
- La conception et l'évaluation par essais routiers de prototypes de systèmes anti-éclaboussures pour véhicules lourds. L'étude évalue la réduction de l'éclaboussure des véhicules lourds ou du nuage de gouttelettes d'eau soulevé par la circulation. L'évaluation porte sur la performance des prototypes de garde-boues les plus prometteurs.

11. 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 pour 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 d'établir 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, 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, des constructeurs de routes et des représentants des automobilistes.

En 2005, un autre groupe s'est joint à la Table : l'Association en sécurité routière ambulance.

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 14 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 2005-2006 : les essais sur les technologies embarquées (enregistreurs de bord, cartes à puce et signatures numériques, notamment), la définition et la mise en œuvre de mesures visant à responsabiliser les divers acteurs en cas de surcharge, la désignation et la responsabilisation des tiers en vue de l'atteinte des objectifs de sécurité routière et de protection du réseau, l'établissement de la structure d'un site Web destiné à accueillir un recueil des ressources en formation et la préparation d'un plan d'action pour limiter la vitesse des véhicules lourds.

COOPÉRATION AVEC LA FRANCE

Les échanges avec nos collègues français permettent de faire progresser les connaissances dans divers domaines pointus ayant des effets sur la sécurité routière, l'environnement et l'économie. L'expertise française en milieu urbain peut sans aucun doute être mise à profit pour améliorer les façons de faire du Ministère. Les échanges techniques permettent aussi de tisser des liens et d'établir des contacts dans des champs d'expertise en évolution constante.

Dans le cadre du projet de coopération franco-québécoise mis en œuvre dans le contexte d'un projet de constitution d'un réseau d'excellence en sécurité routière, deux missions ont été réalisées en 2005, au Québec et en France, avec des chercheurs de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), et plus particulièrement des équipes du Groupe d'analyse du risque routier et de sa gouvernance (GARIG) et du Service des études techniques des routes et des autoroutes (SETRA). Ces échanges ont 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.

Les objectifs de la mission française au Québec dans le cadre de cette coopération sont axés sur les pôles suivants : action publique de sécurité routière et transport, nouvelles logiques de décision dans la mise en place des grands projets routiers, portées politique et environnementale des décisions en transport et émergence de collaborations concrètes dans le domaine de la recherche en biomécanique des accidents.

Les attentes formulées par la mission française ont porté, entre autres, sur la formation des policiers, la dimension financière et les enjeux de la sécurité routière, les limites de vitesse et les relations et la coopération entre les instances provinciales et fédérales.

Dans le cadre de la mission québécoise, les préoccupations formulées par l'équipe ont porté sur les moyens mis en œuvre pour contrer la vitesse, le suivi du bilan routier français depuis la mise en place des contrôles/sanctions automatisés, le choix des pistes d'action les plus porteuses de résultats, les associations de défense des victimes de la route, la recherche de sécurité routière en France et l'Observatoire de sécurité en transport.

GROUPES DE TRAVAIL EN SÉCURITÉ

Le Ministère participe à un certain nombre de groupes de travail qui se penchent sur divers sujets, en vue de mettre en commun les connaissances et les compétences des différents acteurs du domaine de la sécurité routière. Les sections suivantes présentent un bref aperçu des travaux de ces groupes.

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 la 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'usager de la route plutôt qu'en fonction des besoins de l'Administration;
- réduire le fardeau législatif et réglementaire, en tenant compte de la tendance nord-américaine à la déréglementation et à la simplification;
- viser l'efficacité en ce qui a trait à la sécurité des usagers et au contrôle du respect du Code de la sécurité routière.

Cet exercice pourrait être terminé en 2007. Il devrait permettre au Ministère de mieux adapter l'encadrement légal à sa mission en matière de sécurité, notamment en ce qui a trait à l'harmonisation des normes de signalisation avec le Code et à la gestion des infrastructures et des systèmes de transport.

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

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

Le Comité a fait les recommandations suivantes :

À l'égard de la 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.

En ce qui concerne le 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 leur 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. 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^{er} mai.
- Procéder à une vérification du taux actuel de conformité au Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers quant à l'épaisseur minimale de la bande de roulement, soit 1,6 mm. De fait, il sera utile de connaître l'épaisseur moyenne de la semelle des pneus qui sont retirés du marché.

À propos de la 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.

On n'envisage donc pas de réglementation, cependant les recommandations formulées donneront lieu à des évaluations approfondies, notamment en ce qui concerne l'épaisseur minimale de la bande de roulement des pneus.

Comité interministériel sur la vitesse

Un comité interministériel, sous la responsabilité du ministère des Transports, a été mis en place au printemps 2005 en vue d'assurer une concertation entre les ministères et les organismes publics, afin d'évaluer la viabilité de chaque mesure proposée par la Table de concertation sur la vitesse au volant, d'en déterminer les effets sur chaque organisation et de formuler des recommandations pour l'élaboration d'un plan d'action. Le comité interministériel est composé de représentants des ministères de la Justice, de la Santé et des Services sociaux, de la Sécurité publique et des Transports, ainsi que la SAAQ.

Un plan d'action est attendu pour l'automne 2006.

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 groupe est chargé d'examiner les préoccupations exprimées par le Comité d'action politique motocycliste (CAPM) qui représente les motocyclistes du Québec. En 2005-2006, les discussions ont surtout porté sur l'analyse de diverses pistes de solution en ce qui a trait au contrôle des silencieux de motocyclettes.

Comité de concertation SAAQ-COPS (Concertation des organisations policières en sécurité)

Le ministère des Transports participe depuis quelques années aux travaux du Comité SAAQ-COPS, qui réunit des représentants de la Sûreté du Québec, de l'Association des directeurs de police du Québec, du Service de police de la Ville de Montréal, du Service de police de la Ville de Québec, de la Société de l'assurance automobile du Québec, de Contrôle routier Québec et du ministère de la Sécurité publique.

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

Au cours de l'année 2005-2006, le Comité SAAQ-COPS a tenu six rencontres, durant lesquelles de nombreux sujets ont fait l'objet de discussions, entre autres le bilan routier, la vitesse au volant, le contrôle routier, les stratégies d'intervention, la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool et les drogues ainsi que les véhicules modifiés.

Table québécoise de la sécurité routière

La Table québécoise de la sécurité routière a été créée par le ministre des Transports, le 12 décembre 2005. La Table, sous la présidence de M. Jean-Marie de Koninck, constitue un forum permanent d'échanges et de discussions réunissant une trentaine de partenaires concernés par la sécurité routière, dont :

- les associations d'usagers de la route et le milieu universitaire;
- le milieu municipal;
- le milieu policier;
- les ministères et les organismes publics.

La création de cette Table vise à améliorer le bilan routier du Québec. Grâce à elle, la population et les élus seront plus sensibilisés à la sécurité routière. Cette table a pour objectif de faire des recommandations et des propositions d'actions et d'interventions au ministre des Transports. Le domaine de la sécurité routière doit devenir une préoccupation partagée par tous les partenaires, et non seulement la responsabilité du ministre des Transports et des organismes qui relèvent de lui.

Comme c'est le cas pour la plupart des administrations qui sont performantes sur le plan de la sécurité routière ailleurs dans le monde, on constate qu'il est de plus en plus difficile de diminuer le nombre d'accidents. Aussi, dans la mesure où elles sont adaptables à la situation québécoise, la Table veut examiner les solutions novatrices et les combinaisons de mesures qui ont fait leurs preuves dans d'autres pays réputés pour leur réussite en matière de sécurité routière.

SUIVI DES ACCIDENTS MORTELS

En 2005, le Ministère a examiné 387 sites où sont survenus des accidents mortels. De ce nombre, 192 ont fait l'objet d'une évaluation plus approfondie.

Pour la période d'avril 2005 à mars 2006, le Ministère a reçu 30 rapports d'investigation, comportant 43 recommandations. Afin d'évaluer toutes les mesures qui pourraient être prises pour l'amélioration de la sécurité, le Ministère étudie attentivement chacune des recommandations. À titre d'exemple, quelques-unes de ces recommandations portaient sur les questions suivantes : la signalisation routière, la géométrie de la route, les véhicules hors route et la viabilité hivernale.

Voici certaines des mesures prises par le Ministère pour répondre aux recommandations des coroners :

- À Amqui, sur la route 132, le Ministère est intervenu pour corriger l'orniérage avec la pose d'enrobé bitumineux.
- À Saint-Antonin, sur la route 185, des travaux majeurs de terrassement entrepris en juin 2004 ont été terminés, permettant ainsi la mise en service de cette partie de la route 185 en décembre 2005.
- À Sainte-Justine, à l'intersection de la rue Boyer et de la route 204, le réaménagement géométrique du carrefour a été effectué à l'automne 2005.
- À Val-Morin, sur la route 117, intersection chemin Alverna, les travaux d'installation d'une séparation en béton ont été réalisés à l'automne 2005.
- À Trois-Rivières, sur le pont Laviolette, sur l'autoroute 55 Sud, un système de surveillance, de sécurité et de gestion de la circulation a été mis en service en avril 2005.
- À Grandes-Bergeronnes, le Ministère a corrigé le dévers d'une courbe sur la route 138 et a procédé à l'installation d'un panneau de vitesse suggérée.

COMITÉ PERMANENT DE LIAISON TRANSPORTS-MUNICIPALITÉS

Le Ministère est régulièrement en contact avec le milieu municipal. Le Comité permanent de liaison Transports-Municipalités, 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 n'a pas siégé en 2005-2006.

En effet, en cours d'année, un plan de relance de cet outil de partenariat avec le milieu municipal a été évalué. Pour les associations municipales et les neuf grandes villes du Québec, il est devenu essentiel de pouvoir discuter avec les autorités du MTQ de grands dossiers de transport, y compris la sécurité routière, à un niveau stratégique et non plus uniquement technique, afin de mieux planifier leurs orientations en transport.

La nouvelle approche en matière de concertation et d'échange prévue pour les prochaines années devrait être plus près des préoccupations du milieu municipal. Le Comité permanent de liaison Transports-Municipalités devrait être aboli et remplacé par deux nouveaux groupes de travail, soit un comité de partenariat entre le Ministère et le milieu municipal ainsi qu'un comité permanent d'échanges entre le Ministère et les grandes villes du Québec.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les directions territoriales du Ministère offrent une assistance technique aux MRC dans le cadre de la révision de leurs schémas d'aménagement, afin de les aider à mieux prendre en compte la sécurité routière dans le choix de leurs outils 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. Dans cette perspective, une vingtaine de schémas ont été analysés en 2005-2006.

ASSOCIATION MONDIALE DE LA ROUTE (AIPCR)

Très actif au sein de l'AIPCR, 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, qui siègent aux 18 comités techniques.

Un représentant du ministère des Transports est membre du Comité sécurité routière de l'AIPCR. La pluridisciplinarité de la sécurité routière exige une coopération entre tous les domaines touchés ainsi que 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.

La participation du Québec au comité Sécurité routière de l'AIPCR est importante pour faire progresser certains dossiers et elle permet en outre d'échanger avec d'autres spécialistes du domaine. Le Comité présentera ses travaux à la fin du cycle, soit en septembre 2007.

Au cours de l'année 2005-2006, des représentants du Ministère ont participé à des rencontres de travail avec des experts de nombreux pays membres de l'AIPCR, à Ottawa, à Thessalonique, à Pékin et à Turin.

AUTRES PARTENAIRES

La participation à des congrès, des colloques et des comités est l'occasion d'acquérir, de partager et de 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 : le 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).

CAMPAGNES DE COMMUNICATION

Bilan 2005-2006 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 2005-2006, les campagnes de sécurité menées par le Ministère ont porté sur :

- la sécurité routière en conditions hivernales;
- la sécurité aux abords des grands chantiers routiers;
- la sécurité en véhicule hors route;
- le présignalage obligatoire pour les autobus d'écoliers;
- le partage de la route entre cyclistes et automobilistes;
- les accidents routiers avec la grande faune.

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.

La radio a été le principal média utilisé, en plus des panneaux d'affichage arborant la signature de la campagne et de la participation à la 11^e édition du guide *Conduire au Québec*, tiré à 750 000 exemplaires et distribué dans les points de vente de la pétrolière Ultramar.

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.

L'étude d'impact de la campagne publicitaire 2005 montre que la très forte majorité (95 %) des personnes interrogées sont conscientes de la nécessité d'équiper leur véhicule de quatre pneus d'hiver. Les progrès les plus significatifs à ce chapitre ont été faits dans la région de Montréal, où le pourcentage de ceux qui jugent qu'il est absolument nécessaire d'avoir quatre pneus d'hiver est passé de 64 % en 2004 à 77 % en 2005. De plus, 87 % des conducteurs sont en faveur d'un règlement qui rendrait les pneus d'hiver obligatoires.

La sécurité aux abords des grands chantiers routiers

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 mises en œuvre. La campagne de sensibilisation 2005 s'inscrivait dans la foulée de ces efforts de consolidation des acquis.

Sur le thème « Faites votre bout de chemin, 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 et l'affichage routier ont été privilégiés, et divers autres moyens ont également été mis en œuvre, notamment à l'intention des conducteurs de véhicules lourds.

Parmi les points saillants de l'enquête menée à la suite de la campagne, on note que plus de quatre conducteurs sur cinq (84 %) affirment avoir remarqué au moins un des éléments de la campagne de sensibilisation. Les panneaux routiers à eux seuls ont obtenu un pourcentage de visibilité de 76 %. Toutefois, malgré le fait que 95 % des personnes interrogées disent connaître l'obligation de respecter les limites de vitesse dans les zones de travaux, 56 % affirment que les conducteurs ne réduisent pas leur vitesse sur les chantiers routiers. La raison invoquée la plupart du temps (43 %) est le manque de temps, le fait que les gens sont pressés.

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 et respectueux des riverains. 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.

Présignalement obligatoire pour les autobus scolaires

Depuis le 29 août 2005, tous les conducteurs d'autobus scolaires doivent signifier leur intention d'immobiliser leur véhicule avant que les feux rouges intermittents ne soient en fonction. L'entrée en vigueur de cette mesure a amené le Ministère à organiser une campagne de communication à la rentrée scolaire de 2005.

Les conducteurs d'autobus scolaires ont été informés de l'obligation qui leur est faite d'effectuer la manœuvre ainsi que des sanctions prévues au Code au moyen de matériel transmis aux transporteurs et remis à chacun d'eux. Les automobilistes ont aussi été informés par des placements publicitaires dans les cahiers spéciaux de la rentrée scolaire des quotidiens ainsi que dans quelques revues spécialisées. Le ministère des Transports a collaboré avec la Société de l'assurance automobile du Québec et les services policiers à l'occasion des activités de sensibilisation organisées pour la rentrée scolaire en vue de faire connaître cette nouvelle mesure.

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 de nouveau cette année à les informer des divers aménagements cyclables et de la signalisation spécialement conçue pour assurer leur sécurité, compte tenu du fait que la pratique du vélo connaît une popularité croissante au Québec depuis quelques années.

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.

CONCLUSION

Le ministère des Transports du Québec investit chaque année des sommes importantes dans le réseau routier, afin d'améliorer la sécurité des usagers et de réduire le nombre et la gravité des accidents.

Bien que l'infrastructure routière soit la cause d'un certain nombre d'accidents, c'est une combinaison comportement humain-caractéristiques du véhicule-environnement routier qui est déterminante.

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

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

