

Troisième rapport de recommandations

Pour des routes de plus en plus sécuritaires

Résumé

Depuis sa création, en décembre 2005, la Table québécoise de la sécurité routière a déposé deux rapports de recommandations au ministre des Transports afin d'améliorer le bilan routier au Québec. L'ensemble des 50 recommandations a donné lieu à plusieurs mesures concrètes visant l'amélioration de la sécurité routière, par exemple l'implantation des radars photographiques et des appareils de surveillance aux feux rouges, l'interdiction de tenir en main un cellulaire en conduisant, le « zéro alcool » pour les conducteurs âgés de 21 ou moins, des mesures visant à renforcer les règles d'accès à la conduite ou encore à contrer les grands excès de vitesse et l'alcool au volant.

Ainsi, les modifications du Code de la sécurité routière, de même que les travaux sur les infrastructures routières et la mise en place de nombreuses campagnes de sensibilisation ont contribué à l'amélioration du bilan routier.

Dans les faits, le sujet de la sécurité routière occupe énormément l'espace public, et la population semble de plus en plus mobilisée à cet égard. Les résultats du bilan routier en sont le reflet : le nombre de décès sur les routes du Québec est passé de 720 en 2006 à 436 en 2012, ce qui représente une diminution de 39,4 %, tandis que le nombre total de victimes est passé de 50 475 en 2006 à 39 541 en 2012, une diminution de 21,7 %.

Toutefois, il faut bien admettre que le Québec peut faire encore davantage pour réduire le nombre de victimes sur la route et sauver des vies.

La Table est formée de 46 membres représentant les usagers de la route, le milieu municipal, le milieu policier, les organismes gouvernementaux, les ministères et d'autres secteurs d'activité, tels les milieux universitaire et hospitalier.

Au cours de ce troisième cycle, des groupes de travail ont réfléchi sur des thèmes spécifiques afin d'amener des pistes de réflexion aux membres de la Table. Au terme des travaux, les membres sont parvenus à un consensus sur de nouvelles recommandations visant à réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes du Québec, lesquelles seront déposées au ministre des Transports.

Ce troisième rapport fait donc état de 23 recommandations portant sur 4 grands thèmes : transports actifs et usagers vulnérables, capacité de conduite affaiblie, jeunes et accès graduel à la conduite et vitesse en milieu urbain. Les recommandations de la Table sont présentées dans les pages suivantes.

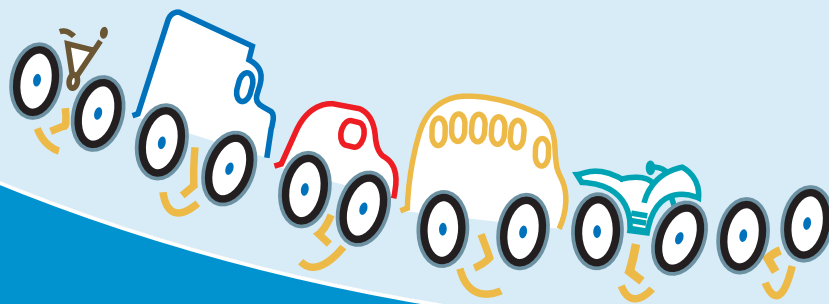


Table québécoise de la sécurité routière

Transports actifs et usagers vulnérables

Milieu municipal, mobilité et aménagement

1. Encourager les municipalités à se doter d'un plan de mobilité durable favorisant le transfert modal et les déplacements actifs sécuritaires dans une perspective d'accessibilité universelle.
2. Encourager les municipalités à adapter le temps de traversée aux intersections avec des feux de circulation dans les secteurs où il y a une concentration importante de personnes âgées ou de personnes handicapées.
3. Encourager les municipalités à construire des trottoirs des deux côtés des rues, le long des zones scolaires, des trajets scolaires, des zones de terrains de jeux, des résidences pour personnes âgées et des établissements hospitaliers, et à les déneiger l'hiver.
4. Inciter les municipalités, les corps policiers, les milieux associatifs, communautaires et scolaires ainsi que le réseau de la santé et des services sociaux à travailler ensemble, dans leur localité, afin d'améliorer les déplacements actifs sécuritaires des usagers vulnérables.
5. Inciter les municipalités à utiliser tous les outils d'information disponibles en matière de sécurité routière, afin de permettre des échanges sur les bonnes pratiques pour l'amélioration de la sécurité routière.
6. Promouvoir l'utilisation des normes inscrites dans les tomes de la collection Normes – Ouvrages routiers du ministère des Transports du Québec, notamment celles concernant les trottoirs, les voies cyclables et les infrastructures routières, afin de favoriser les déplacements plus sécuritaires des usagers vulnérables.

Virage à droite au feu rouge

7. Accroître la sensibilisation sur le respect des règles associées à la manœuvre du virage à droite au feu rouge sécuritaire et sur la tenue d'activités de surveillance policière, lorsque cela est nécessaire.
8. Rappeler aux gestionnaires de réseaux la nécessité d'assurer une veille de la performance des intersections, notamment sur le plan des statistiques relatives aux accidents ou aux situations particulières qui surviennent et qui concernent plus spécialement le virage à droite au feu rouge.
9. Remettre en place un comité de suivi du virage à droite au feu rouge composé de représentants de groupes cibles d'usagers, du milieu municipal, de ministères, d'organismes municipaux et d'experts en sécurité routière.
10. Réviser le *Guide – Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge* en actualisant les critères de mise en place du virage à droite au feu rouge au regard de l'enjeu lié à la sécurité de tous les usagers vulnérables.

Éducation à la sécurité routière

11. Promouvoir davantage les outils et les initiatives visant à favoriser les déplacements actifs et alternatifs sécuritaires des enfants sur le chemin de l'école.
12. Proposer au ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) d'explorer de nouvelles façons d'intégrer des notions de sécurité routière dans les interventions auprès des jeunes du primaire et du secondaire.

Thèmes

Libellés

Capacité de conduite affaiblie

13. Prévoir des mécanismes de concertation entre les organisations concernées par la sécurité routière pour sensibiliser, informer et éduquer la population québécoise au sujet des nouvelles mesures législatives et des effets des drogues sur la conduite d'un véhicule routier et pour concevoir des outils à cet effet.
14. Examiner la faisabilité juridique et pratique d'instaurer les mêmes sanctions administratives appliquées sur-le-champ en vertu du Code de la sécurité routière pour les conducteurs qui sont arrêtés pour une infraction criminelle liée à la capacité de conduite affaiblie par l'alcool et/ou les drogues.
15. Augmenter la fréquence des programmes d'application sélective (PAS) capacités de conduite affaiblies par les drogues et/ou l'alcool et s'assurer que les ressources financières, humaines et techniques nécessaires sont disponibles pour toutes les organisations concernées.
16. Appuyer la position présentée par le gouvernement québécois au groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur la conduite avec les capacités affaiblies, relativement au dépistage systématique aléatoire (DSA). Le gouvernement souhaite en effet qu'un renvoi soit demandé à la Cour suprême, afin qu'elle se prononce sur la valeur constitutionnelle du DSA, et ce, préalablement à sa mise en œuvre législative.

Jeunes et accès graduel à la conduite

Accès graduel

17. Sensibiliser les adolescents et leurs parents (ou tout autre référent adulte) au fait que le risque d'accident est plus élevé chez les jeunes conducteurs lorsque ceux-ci sont en présence de passagers du même groupe d'âge et que ce risque augmente avec le nombre de passagers.

Jeunes et infractions

18. Demander au ministre de la Justice de modifier l'article 233 du Code de procédure pénale pour hausser le montant maximal pour le défendeur de moins de 18 ans en cas d'infractions prévues au Code de la sécurité routière.

Vitesse en milieu urbain

19. Encourager les municipalités à structurer leur démarche d'intervention en matière de gestion de la vitesse en milieu urbain en fonction de sept grandes étapes : opportunité d'intervention; diagnostic de sécurité routière; élaboration et adoption d'un plan d'intervention en matière de gestion de la vitesse, en consultation avec les riverains et les usagers; mise en place des mesures d'intervention adoptées; évaluation des impacts sur les vitesses pratiquées; mise en œuvre de mesures complémentaires; suivi périodique.
20. Encourager les municipalités qui envisagent de réviser les limites de vitesse sur leur territoire à fixer une limite de 40 ou 30 km/h seulement dans des conditions où celle-ci sera crédible et respectée par les conducteurs.
21. Encourager les municipalités à fixer une limite de vitesse de 30 km/h dans les zones scolaires et les zones de terrains de jeux sur les rues municipales locales et collectrices où la limite est de 40 ou 50 km/h en dehors de la zone scolaire ou de la zone de terrain de jeux.
22. Définir un encadrement pour le concept de rue partagée, qui peut être appliqué sur des rues locales municipales où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins et où l'on trouve une concentration d'activités urbaines et de piétons, en considérant les besoins des personnes handicapées ainsi que les résultats des expérimentations et des recherches en cours.
23. Modifier le Code de la sécurité routière et les normes de signalisation pour faciliter la signalisation indiquant la limite de vitesse dans les zones scolaires et pour introduire le concept de rue partagée.

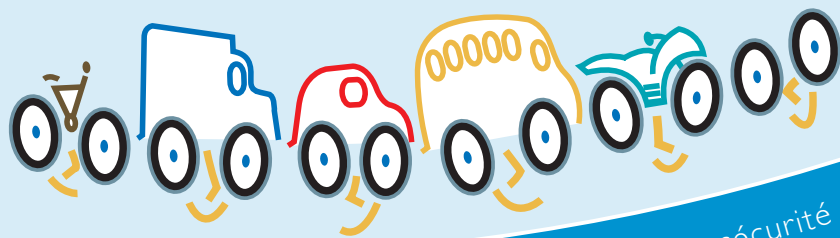


Table québécoise de la sécurité routière