



CONSULTATION PUBLIQUE

La sécurité routière:
ça nous concerne tous!

DOCUMENT SYNTHÈSE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

ISBN 978-2-550-78395-4 (version PDF)

© Société de l'assurance automobile du Québec, 2017

Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction, par quelque procédé que ce soit, et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation de la Société de l'assurance automobile du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

7 INTRODUCTION

8 RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Objectifs

Approche utilisée

Grands thèmes abordés

Villes visitées lors des séances de consultation

9 FAITS SAILLANTS

11 SYNTHÈSE DES SUGGESTIONS ET IDÉES REÇUES

Il s'agit de la synthèse des suggestions et des idées reçues par thème, lors des séances de consultation régionales et dans les documents, dans les réponses aux questions ouvertes et dans les commentaires recueillis sur le site Web de la consultation.

37 SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DES DIFFÉRENTES QUESTIONS À CHOIX MULTIPLES DU QUESTIONNAIRE EN LIGNE

48 CONCLUSION

49 ANNEXE

Questionnaire Web

MESSAGE DE CLAUDIA DI IORIO

PORTE-PAROLE



Je me suis engagée dans la consultation publique avec ma sensibilité de victime d'un accident de la route, animée par la volonté de trouver des façons d'éviter des événements aux conséquences graves pour ceux et celles qui les vivent. Au cours des rencontres, j'ai pu apprécier la passion des intervenants présents aux séances publiques et leur réel désir de contribuer à l'amélioration du bilan routier du Québec.

Je tiens à remercier toutes les personnes et tous les groupes qui ont pris la peine de puiser dans leur expérience pour formuler des points de vue et des suggestions sur les façons de prévenir les accidents de la route au Québec. Je suis convaincue que parmi toutes les idées qui nous ont été soumises, plusieurs feront leur chemin et deviendront des projets très concrets, ou même qu'elles amèneront des changements législatifs.

La consultation publique sur la sécurité routière n'a pas seulement été une première. Personnellement, je l'ai vécue comme un événement unique ayant permis une réflexion précieuse, qui permettra de faire des progrès importants dans les efforts pour prévenir des blessures et sauver des vies.

MESSAGE D'ALAIN GELLY

PORTE-PAROLE



Depuis des années, je travaille pour que les règles et les bonnes pratiques en sécurité routière soient respectées et mises en œuvre sur tout le territoire québécois. C'est avec une grande satisfaction que j'ai constaté, tout au long de la consultation publique, que cette ambition est partagée par de nombreux intervenants qui ont exprimé leurs idées et présenté « leurs meilleures solutions » pour améliorer notre bilan routier.

Un grand nombre de problématiques ont été abordées tout au long des séances publiques tenues dans 11 villes du Québec. Les citoyens et les groupes que nous avons rencontrés portaient vraiment un regard éclairé sur les différentes thématiques de sécurité routière dont ils discutaient. Et c'est sans compter tout ce qui a été transmis par l'entremise du site Web de la consultation publique. Sans doute n'a-t-on jamais recueilli, en aussi peu de temps, un ensemble d'opinions et de suggestions aussi riche et varié sur le thème de la sécurité routière.

La synthèse que nous présentons aujourd'hui est un témoin éloquent de tout ce qui nous a été soumis durant cette consultation publique. Ceux qui assureront la suite ont entre leurs mains, j'en suis convaincu, de quoi s'inspirer.

INTRODUCTION



Du 9 janvier au 3 mars 2017, la population était invitée à participer à une vaste consultation publique portant sur la sécurité routière, une première au Québec.

Bien que le bilan routier se soit grandement amélioré depuis 2007, année proclamée Année de la sécurité routière par le gouvernement du Québec, on constate, 10 ans plus tard, que les gains sont de plus en plus difficiles à obtenir et que la réalité sur nos routes a bien évolué.

Il s'agissait donc d'ouvrir le dialogue avec l'ensemble de la population et des acteurs du milieu, en vue de cibler les priorités pour continuer d'améliorer le bilan routier du Québec et ainsi de se rapprocher des Administrations les plus performantes en matière de sécurité routière.

La Société de l'assurance automobile du Québec, en collaboration avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), a tenu des séances publiques de consultation dans 11 villes du Québec. De plus, les personnes intéressées pouvaient participer en répondant à un questionnaire en ligne ou en transmettant à la Société un document présentant leur point de vue.

Le présent document synthèse rappelle les objectifs de la consultation et la façon dont elle a été menée. Il présente un certain nombre de faits saillants permettant de tracer un portrait de son déroulement. Il constitue une synthèse des nombreuses opinions exprimées et des suggestions formulées lors des séances de consultation, dans les documents reçus et dans le questionnaire en ligne.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX



OBJECTIFS

La tenue de la consultation publique sur la sécurité routière visait deux objectifs :

- faire appel à l'ensemble des usagers de la route et des acteurs sur le terrain pour recueillir leurs suggestions et points de vue sur des thèmes de sécurité routière et sur certaines idées puisées parmi les meilleures pratiques en vigueur à l'extérieur du Québec;
- renforcer l'appropriation de la sécurité routière par les Québécois afin que cette préoccupation soit davantage l'affaire de tous.

APPROCHE UTILISÉE

L'approche qui a été retenue pour cette consultation se voulait participative. Trois manières d'y prendre part étaient offertes :

1. Répondre au questionnaire en ligne disponible sur le site de la consultation du 9 janvier au 3 mars 2017;
2. Prendre la parole lors des séances de consultation qui se sont déroulées du 3 février au 3 mars 2017 dans 11 villes du Québec;
3. Soumettre un écrit sous forme d'un mémoire, d'une lettre ou de tout autre document sur le site de la consultation ou par la poste du 9 janvier au 3 mars 2017.

GRANDS THÈMES ABORDÉS

- Alcool au volant
- Aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières
- Ceinture de sécurité et sièges d'auto pour enfants
- Contributions d'assurance
- Cyclistes
- Distractions au volant
- Drogues au volant
- Fatigue au volant
- Jeunes conducteurs et éducation à la sécurité routière
- Motocyclistes
- Piétons
- Santé des conducteurs
- Sécurité des véhicules
- Véhicules lourds
- Vitesse au volant
- Autres sujets

AXES D'INTERVENTION

- Contributions d'assurance
- Contrôle
- Infrastructures de transport
- Législation
- Sensibilisation
- Véhicules

VILLES VISITÉES

Chibougamau	3 février 2017
Val-d'Or	6 février 2017
Gatineau	8 février 2017
Baie-Comeau	10 février 2017
Rimouski	14 février 2017
Trois-Rivières	16 février 2017
Saguenay	20 février 2017
Sainte-Adèle	22 février 2017
Sherbrooke	24 février 2017
Montréal	27 et 28 février et 1 ^{er} mars
Québec	2 et 3 mars 2017



FAITS SAILLANTS

« LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, ÇA NOUS CONCERNE TOUS », ET LES FAITS SAILLANTS LE DÉMONTRENT :

- 38 055 personnes ont visité le site Web de la consultation;
- quelque 150 groupes et associations ainsi que 250 citoyens se sont inscrits aux séances de consultation régionales;
- 7 480 questionnaires en ligne ont été remplis;
- 13 000 commentaires ont été reçus en ligne;
- 161 mémoires de groupes, d'associations et de regroupements ont été reçus;
- 170 mémoires et documents ont été reçus de citoyens;
- 3 500 suggestions ont été exprimées.

SYNTHÈSE DES SUGGESTIONS ET IDÉES REÇUES

Il s'agit de la synthèse des suggestions et des idées reçues par thème, lors des séances de consultation régionales, dans les documents, dans les réponses aux questions ouvertes et dans les commentaires recueillis sur le site Web de la consultation.

Cette liste est non exhaustive, présentée de façon aléatoire et ne constitue pas la position de la Société ou du MTMDET.



ALCOOL AU VOLANT

- Poursuivre la sensibilisation
- Prévoir des séances de formation pour les apprentis conducteurs et les parents
- Contrôler davantage l'accès à l'alcool
- Augmenter le nombre de barrages routiers
- Mettre en place un programme 911 pour cibler les chauffards qui conduisent avec les facultés affaiblies
- Obliger les serveurs à suivre une formation sur :
 - la manière de reconnaître les gens qui ont les facultés affaiblies
 - l'utilisation des outils de détection comme les alcootests
- Rendre légalement responsables les propriétaires et les serveurs d'un établissement s'ils laissent partir un conducteur ayant les facultés affaiblies
- Rendre obligatoire l'antidémarrreur :
 - dans certains types de véhicules (ex. : autobus, véhicules commerciaux, véhicules du gouvernement)
 - pour certaines clientèles (nouveaux conducteurs)
 - dans tous les véhicules
- Rendre disponibles des outils normés et fiables permettant l'autodépistage
- Rendre obligatoires les éthylomètres ou alcootests publics (appareils homologués) dans les établissements licenciés ou lors de festivals
- Obliger les établissements licenciés à être membres d'un service de raccompagnement
- Encourager, voire augmenter, l'offre de services de raccompagnement
- Augmenter la sévérité des sanctions (amendes, points d'inaptitude, suspension du permis, saisie du véhicule, antidémarrreur) et la durée des peines, en particulier pour les récidivistes
- Imposer des sessions de sensibilisation pour les conducteurs qui sont interceptés pour alcool au volant
- Maintenir la limite légale à 0,08

SUJET AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Imposer des mesures administratives pour un taux d'alcool se situant entre 0,05 et 0,08



AMÉNAGEMENT, SIGNALISATION ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

- Aménager les rues et les routes en milieu urbain en tenant compte en priorité des besoins des piétons, des personnes handicapées et des cyclistes, notamment dans les rues résidentielles et les zones scolaires (plusieurs suggestions d'aménagements, dont l'apaisement de la circulation, le concept de rue complète et de rue partagée)
- Profiter de travaux de réfection des infrastructures (aqueduc et égout) pour réaménager les rues afin d'améliorer la sécurité des piétons, des personnes handicapées et des cyclistes
- Aménager des carrefours giratoires aux endroits appropriés, en respectant les normes de conception, en installant une signalisation adéquate, en s'assurant de la sécurité des usagers vulnérables et, surtout, en menant une campagne de sensibilisation sur les règles de circulation dans ces carrefours
- Améliorer l'entretien hivernal des routes et des aménagements piétons et cyclistes, en tenant compte du caractère nordique de certaines régions
- Améliorer l'état des chaussées
- Faire en sorte que la signalisation soit plus visible en tout temps, plus conforme aux normes de signalisation, mieux placée (par exemple, dans les zones de travaux routiers, suffisamment tôt pour que les conducteurs puissent réagir) et que le texte soit en anglais et en français
- S'assurer que le marquage, notamment les lignes longitudinales, est visible en tout temps
- Installer davantage de feux de circulation fonctionnant en mode adaptatif (selon le nombre de véhicules et de piétons) afin de minimiser les temps d'attente
- Améliorer l'éclairage, en tenant compte des besoins des piétons et des cyclistes
- Ajouter des voies de dépassement sur certaines routes principales
- Prévoir des endroits le long des routes en milieu rural pour permettre aux usagers d'utiliser leur cellulaire
- Améliorer la sécurité des personnes travaillant sur le réseau routier (patrouilleurs, signaleurs, ouvriers dans les zones de travaux routiers, péagers, etc.)
- Établir des moyens de communication plus directs entre les gestionnaires de réseaux routiers et les usagers de la route :
 - informer les usagers en temps réel concernant des problèmes de congestion, des entraves dans des zones de travaux routiers, des conditions météorologiques difficiles, etc.
 - rendre disponible la carte des endroits du réseau routier exigeant une vigilance accrue des conducteurs
 - signaler aux gestionnaires les endroits nécessitant des interventions sur le réseau routier
- Augmenter le nombre d'espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées et veiller à leur respect

- Réviser les règles de circulation des véhicules hors route, notamment les limites de vitesse et la signalisation dans les sentiers, ainsi que la circulation sur les chemins publics
- Réviser les normes et la documentation technique à l'intention des municipalités, en particulier celles qui touchent le milieu urbain, les piétons, les personnes handicapées et les cyclistes

PARTICULARITÉS RÉGIONALES

- Améliorer la sécurité, la circulation et la cohabitation entre tous les usagers sur plusieurs tronçons du réseau routier, notamment :
 - l'autoroute 20 entre Rimouski et Sainte-Luce, la route 117 dans les Hautes-Laurentides, les routes 132 et 185 dans le Bas-Saint-Laurent, la route 138 dans Charlevoix et sur la Côte-Nord, les routes 170 et 362 dans Charlevoix, la route 389 sur la Côte-Nord, les routes 101, 109, 111, 113, 117, 167 et la route de la Baie-James en Abitibi-Témiscamingue et dans le Nord-du-Québec
- Construire de nouvelles infrastructures :
 - prolonger l'autoroute 50 en Outaouais, l'autoroute 20 entre Trois-Pistoles et Rimouski ainsi que la route 138 jusqu'à Blanc-Sablon
 - bâtir un pont sur la rivière Saguenay pour contrer le syndrome de la traverse (stress, excès de vitesse et prises de risques générés chez les conducteurs par l'horaire des traversiers)

SUJET AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Virage à droite au feu rouge



CEINTURE DE SÉCURITÉ ET SIÈGES D'AUTO POUR ENFANTS

CEINTURE DE SÉCURITÉ

- Poursuivre la sensibilisation
- Munir les véhicules de ceintures de sécurité de couleurs voyantes pour faciliter les contrôles
- Augmenter la sévérité des sanctions (amendes et points d'inaptitude) pour le non-port de la ceinture de sécurité, en particulier pour les récidivistes
- Soumettre les conducteurs de taxi aux mêmes exigences que les autres conducteurs

SIÈGES D'AUTO POUR ENFANTS

- Faire une campagne de sensibilisation
- Modifier le Code de la sécurité routière pour hausser la taille d'un enfant devant être assis dans un siège d'auto pour enfant
- Assurer la formation continue des infirmières du réseau de la santé et des policiers
- Interdire aux enfants de moins de 12 ans de s'asseoir à l'avant des véhicules
- Informer davantage les gens des endroits où l'on peut faire vérifier son siège d'auto
- Rendre obligatoire le siège d'auto pour enfant placé en position face vers l'arrière au moins jusqu'à deux ans



CYCLISTES

- Aménager des voies cyclables (bandes, pistes, accotements asphaltés en milieu rural) tout en s'assurant de la continuité des parcours cyclistes
- Réaménager les intersections en fonction des cyclistes (plusieurs suggestions, dont le « sas vélo » avec feu prioritaire aux intersections). Le « sas vélo » est un espace réservé aux cyclistes entre la ligne d'arrêt des véhicules et le passage piéton à un carrefour à feux tricolores
- Mieux entretenir les voies cyclables ainsi que les accotements asphaltés
- Améliorer la cohabitation des différents usagers dans les voies cyclables
- Poursuivre la sensibilisation
- Miser sur l'éducation à l'école primaire et secondaire pour former des cyclistes avertis
- Introduire la définition de bicyclette dans le Code de la sécurité routière
- Populariser la méthode d'ouverture d'une portière avec la main opposée à celle-ci, mieux connue sous le nom de *dutch reach* ou *ouverture pivot*. Cette méthode permet de bien vérifier son angle mort afin d'éviter de heurter un cycliste par mégarde en ouvrant la portière.
- Rendre obligatoire la sonnette sur le vélo
- Rendre le Code gestuel optionnel en cas d'urgence ou lorsque la route est en mauvais état
- Considérer le vélo comme un moyen de transport utilitaire et non comme un sport ou encore un loisir
- Insister sur l'importance pour les cyclistes d'être visibles :
 - équiper les vêtements des cyclistes de matériel réfléchissant
 - obliger les cyclistes, lorsqu'il fait noir, à se munir d'un équipement de visibilité : dossard de sécurité, vêtements blancs ou munis de bandes réfléchissantes ou lampe de poche
 - permettre de remplacer les réflecteurs obligatoires par de l'équipement réfléchissant sur les vêtements des cyclistes ou sur le vélo
- Promouvoir, voire obliger, l'ajout de miroirs sur le vélo ou sur le casque
- Augmenter les contrôles policiers ciblant les cyclistes
- Exiger une plaque d'immatriculation pour le vélo comme pour l'automobile
- Rendre obligatoires des indicateurs de vitesse pour les vélos
- Offrir la possibilité aux cyclistes de suivre une formation plutôt que d'avoir à s'acquitter d'une amende en cas d'infraction
- Interdire la circulation à vélo sur les routes où la vitesse est élevée ou y obliger la circulation sur l'accotement
- Interdire le cellulaire aux cyclistes

- Faire respecter l'obligation de maintenir une distance sécuritaire lors du dépassement d'un vélo :
 - faire plus de sensibilisation, notamment en ajoutant des panneaux routiers
 - faire davantage de contrôles policiers
 - introduire une distance de dépassement de 1,5 mètre, même en milieu urbain
 - obliger les conducteurs de véhicules à changer de voie
- Revoir les sanctions :
 - retirer les points d'inaptitude pour les cyclistes
 - imposer des amendes plus sévères pour les conducteurs de véhicules à moteur qui sont impliqués dans un accident avec un cycliste ou un piéton

SUJETS AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Obliger le port du casque à vélo
- Règles de circulation pour les cyclistes :
 - céder le passage plutôt que faire un arrêt complet (stop Idaho)
 - considérer le feu rouge comme un panneau d'arrêt
 - obliger la circulation à l'extrême droite
 - permettre d'utiliser le feu pour piétons
 - permettre la circulation sur les trottoirs
 - permettre la circulation côte à côte
 - autoriser le virage à droite au feu rouge pour les cyclistes, aux endroits où c'est interdit par une signalisation
- Imposer les mêmes amendes aux cyclistes qu'aux conducteurs de véhicules à moteur
- Obliger les cyclistes à utiliser les aménagements cyclables
- Vélo d'hiver :
 - mettre en place des incitatifs pour la pratique du vélo l'hiver
 - interdire la pratique du vélo l'hiver



CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

- Encourager les bons comportements par une réduction de la contribution d'assurance
- Faire payer davantage les conducteurs qui ont des comportements risqués et socialement inacceptables
- Tenir compte de la cote de sécurité du PEVL (propriétaire et exploitant de véhicules lourds) dans la détermination de sa contribution d'assurance
- Diminuer les contributions d'assurance des personnes âgées qui suivent un cours de rafraîchissement
- Revoir et modifier la Loi sur l'assurance automobile afin que les piétons et les cyclistes aient également à contribuer de façon permanente au régime d'assurance de la Société



DISTRACTIONS AU VOLANT

- Poursuivre la sensibilisation
- Augmenter la sévérité des sanctions pour le cellulaire au volant (amendes, points d'inaptitude, suspension du permis, saisie du véhicule), en particulier pour les récidivistes :
 - criminaliser cette infraction
 - être plus sévère lorsque les gens textent
 - saisir l'appareil téléphonique
- Utiliser le brouillage d'ondes pour limiter l'usage du téléphone au volant
- Étendre aux piétons et aux cyclistes l'interdiction de faire usage d'un cellulaire
- Accroître les contrôles policiers
- Punir toutes les actions ou inactions incompatibles avec la conduite d'un véhicule automobile (boire, manger, écouter sa musique trop fort, fumer, etc.)
- Augmenter les pouvoirs des policiers afin de faciliter l'application de l'article du Code de la sécurité routière sur l'utilisation du cellulaire :
 - pour l'inspection du véhicule
 - pour faire en sorte que le conducteur ait l'obligation de remettre l'appareil sur demande au policier afin qu'il puisse l'examiner (marque, modèle, fonctions téléphoniques, etc.)
- Aménager des espaces sécuritaires sur les autoroutes pour que les conducteurs puissent utiliser leur cellulaire

SUJET AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Interdire l'utilisation d'un dispositif mains libres



DROGUES AU VOLANT

- Poursuivre la sensibilisation et, au moment de la légalisation du cannabis, mettre en place une stratégie nationale de sensibilisation sur les effets de la consommation de cannabis et la conduite automobile
- Imposer la tolérance zéro à l'égard de toutes les drogues
- Améliorer les moyens mis à la disposition des policiers pour détecter les drogues
- Prévoir des budgets pour la formation d'experts en reconnaissance de drogues
- Faire la vigie des interventions mises en place dans les États ayant légalisé le cannabis récréatif
- Ajouter au Code de la sécurité routière des mesures spécifiques au cannabis qui entraîneraient des conséquences similaires à l'alcool au volant



FATIGUE AU VOLANT

- Poursuivre la sensibilisation
- Favoriser l'utilisation des bandes rugueuses lorsque cela est possible
- Continuer d'investir dans le réseau des haltes routières : rénover celles qui sont existantes, en prévoir davantage, mieux les répartir sur le territoire
- Augmenter le nombre de haltes routières adaptées aux véhicules lourds et prévoir des installations pour déneiger les remorques des véhicules lourds
- Indiquer à l'avance les aménagements disponibles (aires de repos, haltes, villages-relais, aires de repos pour camionneurs [*truck stop*]) et préciser la distance qui reste à parcourir pour les atteindre
- Heures de conduite et de repos :
 - étendre la portée du Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds à l'ensemble des gens qui travaillent sur la route (ex. : policiers, chauffeurs de taxi, chauffeurs de véhicules commerciaux, etc.)
 - inciter les expéditeurs et l'industrie du transport routier à mettre en place des horaires de travail qui respectent les besoins des camionneurs en matière de repos
 - uniformiser les règles avec l'ensemble des Administrations canadiennes et américaines
- Développer un test d'évaluation du niveau de fatigue
- Adopter des mesures légales relevant du Code de la sécurité routière, du Code criminel ou des lois sur les normes du travail

SUJET AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Rendre obligatoire le registre électronique pour comptabiliser les heures de conduite et de repos



JEUNES CONDUCTEURS ET ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

JEUNES CONDUCTEURS

- Développer des campagnes qui s'adressent aux jeunes et à leurs parents
- Identifier un conducteur en apprentissage par un collant ou une vignette et réduire la prime d'assurance pour ceux qui affichent leur vignette
- Légiférer afin que les jeunes de moins de 18 ans paient le même montant d'amendes que les adultes
- Obliger la réussite de la 5^e secondaire pour l'obtention du permis de conduire
- Installer des moniteurs de vitesse et d'accélération et de décélération brusques dans les autos conduites par de jeunes conducteurs et ajouter un signal sonore quand le conducteur excède la limite de vitesse. Envoyer ensuite un rapport aux parents du jeune conducteur

SUJETS AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Instaurer un couvre-feu pour les conducteurs en apprentissage
- Limiter le nombre de passagers des conducteurs en apprentissage

ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Former les jeunes du primaire et du secondaire à la sécurité routière en intégrant des notions de sécurité routière dans les programmes du primaire et du secondaire
- Constituer une fondation ou un institut dont la mission serait d'éduquer la population à la sécurité routière
- Ajouter un volet au cours de conduite d'un véhicule de promenade : conscientiser les apprentis conducteurs à la réalité des autres usagers de la route, par exemple les conducteurs de véhicules lourds, les motocyclistes, les conducteurs de véhicules agricoles, les cyclistes, etc.
- Améliorer le matériel didactique et simplifier le processus de mise à jour du Programme d'éducation à la sécurité routière
- Augmenter le nombre d'heures de pratique
- Permettre aux parents d'accompagner leur enfant dans un cours pratique
- Introduire les nouveaux dispositifs reliés à la sécurité (assistance précollision, caméras, détection des piétons, assistance au stationnement, etc.) dans le plan de cours
- Inclure des notions de conduite sécuritaire de véhicules hors route dans les régions où ceux-ci sont nombreux

- Inclure des notions de conduite « avancée » telles que le dérapage contrôlé sur chaussée glissante (pluie, neige)
- Bonifier le cours de conduite actuel avec des cours de conduite préventive
- Resserrer les règles d'accès au réseau routier pour les cyclomoteurs en augmentant le nombre d'heures de cours théorique et pratique
- Exiger une formation pour les conducteurs de véhicules récréatifs
- Offrir ou rendre obligatoire une formation à la suite de l'achat d'un nouveau véhicule (nouvelles technologies)
- Soutenir la création d'une formation de secourisme en milieu routier
- Exiger la réussite de la formation de secourisme en milieu routier pour l'obtention du permis de conduire ou à la suite d'une révocation de permis

ÉCOLES DE CONDUITE

- Réviser à la hausse le prix du cours
- Contingenter le nombre d'écoles
- Reconnaître la contribution des formateurs à l'amélioration du bilan routier
- Afficher le taux de réussite des écoles

RÉÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Obliger à suivre une formation théorique et pratique à la suite de toute infraction au Code de la sécurité routière
- Offrir des cours de révision ou de mise à jour des connaissances et offrir de repasser un examen :
 - en fonction du dossier de conduite
 - sur une base volontaire
 - de façon statutaire (ex. : tous les X ans une fois l'âge de X ans atteint)
 - lors du renouvellement du permis
- Développer et offrir un programme gratuit d'information pour les conducteurs de plus de 65 ans sur les nouvelles règles du Code de la sécurité routière (ex. : les carrefours giratoires, les virages à droite au feu rouge, les aides à la conduite, etc.)
- Obliger le conducteur fautif à repasser son cours de conduite au lieu d'imposer une amende à la suite d'une première infraction et imposer une amende seulement à la deuxième infraction
- Imposer un cours théorique de révision et de mise à jour des notions de conduite sécuritaire, de comportements sécuritaires et du Code de la sécurité routière aux automobilistes responsables d'un accident impliquant des piétons ou des cyclistes



MOTOCYCLISTES

- Poursuivre la sensibilisation
- Améliorer les cours de conduite moto et les formations liées à l'obtention des permis des différentes classes
- Assortir le droit d'immatriculer et de conduire une motocyclette d'une validation des compétences ou d'un cours de conduite adapté lors de l'acquisition d'une nouvelle motocyclette
- Autoriser la circulation des motocyclettes entre deux files de véhicules en mouvement, dans le trafic dense et aux feux rouges (*lane splitting* ou circulation interfiles)
- Autoriser les motocyclistes à circuler dans les voies réservées
- Adapter les chantiers routiers à la réalité des motocyclistes
- Rendre le port d'une protection visuelle obligatoire
- Considérer la moto comme un moyen de transport économique, qui a moins d'effet sur l'environnement qu'une voiture, qui est plus facile à stationner, qui représente une solution à la congestion, etc.
- Offrir des cours de rafraîchissement, de mise à niveau ou de formation continue, en début de saison et lors de l'acquisition d'une nouvelle motocyclette, ou après une longue période sans en avoir fait. Offrir également un incitatif financier à ceux qui participent à ces cours
- Interdire la mise en circulation d'une motocyclette l'hiver
- Limiter le nombre de motocyclettes circulant dans un peloton et imposer une distance entre les pelotons
- Interdire les scooters électriques sur les pistes cyclables

CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

- Revoir à la baisse les contributions d'assurance (permis et immatriculation) pour les motocyclettes
- Éliminer la catégorisation et modifier la façon de tarifier
- Utiliser la télématique pour diminuer la contribution d'assurance des motocyclistes qui ont de bons comportements (programme volontaire)

MOTOCYCLETTES DITES À RISQUE

- Offrir une formation particulière pour avoir accès à la conduite de ce type de motocyclette
- Restreindre l'accès à ce type de motocyclette aux conducteurs ayant plusieurs années d'expérience
- Bannir ce type de motocyclette

BRUIT

- Adopter de façon permanente la mesure du bruit au moyen du sonomètre
- Saisir le véhicule après un deuxième échec à la mesure du sonomètre
- Rendre plus sévère la législation déjà existante pour ne plus permettre aucune modification d'une composante d'un système d'échappement

SUJETS AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Retirer l'obligation que l'apprenti conducteur soit accompagné par un motocycliste d'expérience
- Resserrer les règles applicables aux titulaires de permis d'apprenti conducteur
- Permettre la modification des silencieux afin que les autres conducteurs puissent mieux entendre les motocyclettes



PIÉTONS

- Faire augmenter le respect de la priorité des piétons aux passages pour piétons et aux intersections (plusieurs suggestions)
- Accorder la priorité au piéton en dehors des intersections et des passages pour piétons, même lorsqu'il n'est pas engagé sur la chaussée
- Poursuivre la sensibilisation
- Obliger le piéton à se munir d'un équipement de visibilité
- Favoriser la circulation sécuritaire des piétons et s'assurer du respect de leur priorité
- Augmenter les contrôles policiers, tant auprès des piétons que des automobilistes
- Clarifier le statut de piéton dans le Code de la sécurité routière
- Augmenter la sévérité des amendes liées au non-respect des passages pour piétons et des excès de vitesse, surtout aux abords des écoles
- Faire respecter l'interdiction de stationner à moins de 5 mètres d'un signal d'arrêt et d'une intersection
- Obliger le respect d'une distance de sécurité lors du dépassement d'un piéton ou d'une personne utilisant une aide à la mobilité (AMM) par un cycliste ou un véhicule
- Ajouter des trottoirs suffisamment larges en milieux urbain et rural, selon la catégorie de route, tout en s'assurant d'une continuité dans les trajets piétons
- Aménager des rues où le piéton a priorité sur les autres usagers, tout en tenant compte des besoins des personnes avec une déficience visuelle
- Installer davantage de feux sonores aux intersections
- Permettre de jouer dans la rue
- Adapter la circulation piétonne en fonction des nouvelles technologies (bande piétonne pour ceux qui utilisent le cellulaire en marchant, feux de circulation au sol pour piétons distraits, etc.)
- Rendre plus sécuritaire la pratique de l'auto-stop, notamment par une nouvelle signalisation et de nouveaux aménagements
- Avoir davantage recours aux feux de circulation intelligents
- Obliger le maintien des liens piétonniers et cyclables lors des travaux routiers
- Permettre la traversée en diagonale aux intersections
- Installer plus d'appareils de surveillance aux feux rouges
- Séparer la circulation des piétons et des cyclistes dans les aménagements multifonctionnels

- Imposer des amendes plus sévères pour les conducteurs de véhicules à moteur qui sont impliqués dans un accident avec un cycliste ou un piéton
- Rendre plus visibles les passages pour piétons (peinture réfléchissante, panneau lumineux, etc.)

FEUX POUR PIÉTONS

- Augmenter le temps réservé à la traverse des piétons
- Réduire le temps d'attente pour les piétons, notamment en installant des feux de circulation fonctionnant en mode adaptatif (selon le nombre de véhicules et de piétons)
- Assurer l'accessibilité en tout temps du bouton d'appel de feux pour piétons
- Interdire le virage à droite au feu rouge lorsque la silhouette blanche fixe est allumée et lors de la phase de dégagement (main orange clignotante)

AIDES À LA MOBILITÉ MOTORISÉE (AMM)

- Reconnaître l'AMM comme un outil de maintien de la mobilité
- Donner une formation aux gens utilisant une AMM
- Instaurer une nouvelle classe de permis de conduire pour les utilisateurs d'une AMM
- Définir des règles de circulation des AMM (fauteuils roulants) et les faire connaître
- Interdire la circulation des AMM sur le réseau routier dans les zones où la limite de vitesse est de plus de 50 km/h, sauf en présence d'un accotement asphalté, d'un trottoir ou d'une voie cyclable



SANTÉ DES CONDUCTEURS

- Conscientiser davantage les médecins sur leurs responsabilités au sujet de l'évaluation de la capacité de conduire de leurs patients
- Transmettre plus rapidement au conducteur âgé l'information et les documents requis sur le plan médical pour le renouvellement de son permis de conduire
- Augmenter les exigences quant aux examens visuels et oculaires pour toutes les classes de permis :
 - modifier les critères pour les examens visuels
 - évaluer le conducteur dans des conditions de conduite habituelles
- Maintenir l'obligation de déclarer son état de santé lors du renouvellement du permis de conduire
- Joindre un questionnaire de santé à déclaration obligatoire à l'avis de renouvellement du permis de conduire
- Commencer les contrôles statutaires plus tôt qu'à 75 ans, à intervalle régulier, incluant notamment :
 - le rapport médical
 - le rapport d'examen visuel
 - le test théorique
 - le test sur route
- Obliger les personnes de 70 ans ou plus à passer un test sur route
- Interdire la conduite de nuit à toute personne de 80 ans ou plus
- Obliger tous les conducteurs à renouveler leur permis de conduire en personne seulement
- Permettre aux personnes atteintes de surdité de détenir un permis de la classe 4C (taxi)
- Faire la promotion d'activités ou de programmes liés à la santé des conducteurs auprès des associations et des entreprises de transport professionnelles



SÉCURITÉ DES VÉHICULES

- Augmenter le nombre d'opérations « minounes »
- Autoriser à nouveau le remplacement des coussins gonflables par des coussins recyclés
- Mettre en place un programme d'inspection technique et mécanique périodique des véhicules
- Évaluer l'incidence des technologies d'aide à la conduite sur la sécurité routière
- Définir des règles de circulation pour les appareils de transport personnel (planches à roulettes, Segway, etc.) et les faire connaître
- Réviser les règles de circulation des véhicules hors route, notamment les limites de vitesse et la signalisation dans les sentiers, ainsi que la circulation sur les chemins publics

BRUIT

- S'assurer d'une norme en matière de bruit pour les véhicules électriques et hybrides afin qu'ils soient suffisamment bruyants pour qu'une personne non voyante les entende
- Réduire le bruit émis par certains véhicules

MODIFICATION DU VÉHICULE

- Sensibiliser les conducteurs
- Interdire la modification de son véhicule

PHARES

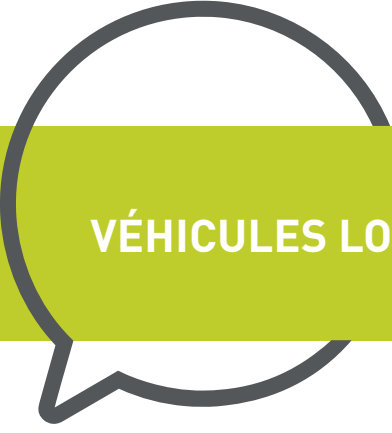
- Modifier la loi afin d'obliger les gens à circuler avec leurs phares ou feux de croisement allumés en tout temps
- Légiférer afin que les feux arrière s'allument en même temps que les phares
- Sensibiliser les gens à l'importance de se rendre visibles
- Munir les véhicules de feux avant et arrière qui s'allument automatiquement dès que le conducteur utilise son cellulaire ou lorsque des occupants ne sont pas attachés

VÉHICULES AUTONOMES

- Informer davantage la population sur ce qu'est un véhicule autonome
- Définir des règles de circulation et encadrer les technologies des véhicules munis de systèmes de conduite automatisée, afin de s'assurer d'un bon fonctionnement dans le contexte québécois

VÉHICULES GRAVEMENT ACCIDENTÉS (VGA)

- Revoir la définition et les termes qui y sont associés
- Ne pas légiférer pour en interdire la reconstruction



VÉHICULES LOURDS

- Améliorer la cohabitation avec les autres usagers, spécialement les usagers vulnérables, en poursuivant la sensibilisation de tous les usagers aux particularités des véhicules lourds
- Réduire les risques liés aux angles morts
- Faire appliquer la législation en matière de vitesse maximale des véhicules lourds
- Rendre disponibles aux autorités les données sur les vitesses atteintes par les conducteurs de véhicules lourds (journalisation des vitesses)
- Rendre obligatoire la formation à la conduite de véhicules lourds

CONDITIONS DE TRAVAIL DES CAMIONNEURS

- Légiférer afin de faire cesser la livraison de marchandise dans des délais déraisonnables (contrer le *just in time*)
- Cesser d'afficher les alertes du système de gestion de flotte de camions (système ISAAC) pendant que le véhicule roule

PRÉSENCE DES VÉHICULES LOURDS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

- Diminuer ou restreindre l'usage de tracteurs routiers pour le transport local ainsi que sur les routes non conformes à ce type de véhicule
- Réviser les règles de circulation en milieu urbain
- Privilégier des camions de plus petites dimensions pour la circulation en milieu urbain
- Avoir davantage recours à d'autres modes de transport (intermodalité)
- Interdire, dans certaines circonstances, la circulation des camions dans la voie de gauche des autoroutes

AUTOBUS SCOLAIRES

- Modifier la réglementation afin que les feux de signalement soient stroboscopiques (comme ceux des véhicules d'urgence)
- Augmenter le nombre d'opérations policières à des endroits problématiques visant le non-respect des feux clignotants et des panneaux d'arrêt des autobus scolaires

SUJET AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Équipements sur les véhicules lourds (ajouts de miroirs, de protections latérales, de détecteurs d'angles morts, de caméras, etc.)



VITESSE

- Poursuivre la sensibilisation des conducteurs
- Aménager les rues en milieu urbain pour réduire la vitesse ou la circulation et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes en installant des mesures d'apaisement de la circulation appropriées aux endroits où elles seront efficaces
- Faire en sorte que la signalisation indiquant les limites de vitesse soit plus visible et plus fréquente
- Synchroniser les feux de circulation sur les grandes artères afin d'inciter les conducteurs à respecter la limite de vitesse
- Augmenter les contrôles policiers visant la vitesse sur l'ensemble du réseau routier, plus particulièrement en milieu résidentiel et dans les zones scolaires, les zones de travaux routiers et lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes
- Faire respecter les limites de vitesse et cesser la tolérance policière
- Augmenter la sévérité des sanctions (amendes, points d'inaptitude, suspension du permis, saisie du véhicule), en particulier pour les récidivistes
- Augmenter la sévérité des sanctions pour des excès de vitesse commis dans une zone scolaire
- Diminuer le seuil au-delà duquel un excès de vitesse est considéré comme un grand excès de vitesse
- Inciter les gens à faire de la vitesse dans les endroits prévus à cet effet comme les pistes d'accélération
- Installer davantage de radars pédagogiques (dispositifs mesurant la vitesse des véhicules et informant les conducteurs de leur vitesse réelle)
- Obliger les constructeurs à limiter la vitesse maximale à laquelle peut circuler un véhicule vendu au Québec
- Installer dans les véhicules des limiteurs de vitesse adaptatifs (s'ajustant à la limite de vitesse ou à la vitesse des véhicules à proximité)
- Étudier la possibilité d'utiliser le limiteur de vitesse, maximal ou adaptatif, pour les multirécidivistes de la vitesse ou les autres clientèles à risque
- Mieux encadrer la publicité des constructeurs automobiles pour éviter de valoriser la vitesse

LIMITES DE VITESSE

- S'assurer de la cohérence des limites en fixant la vitesse en fonction de la catégorie de la route et de l'environnement

- Adapter les limites de vitesse aux conditions réelles de circulation (météo, congestion, type d'usagers, état de la chaussée, etc.) ou systématiquement, à la période de la journée ou à la saison de l'année
- Hausser la limite de vitesse sur les autoroutes et sur certaines routes principales
- Fixer des limites de vitesse réduites (30 km/h ou 40 km/h) en milieu urbain, pour tenir compte de la sécurité des piétons et des cyclistes, en particulier dans les zones résidentielles, les quartiers centraux et aux abords des établissements de soins de santé
- Fixer des limites de vitesse de 30 km/h ou moins aux abords des écoles
- Dans les zones de travaux routiers, réduire la limite de vitesse seulement lorsque justifié (entraves à la circulation, travaux en cours ou présence de travailleurs)

SUJET AYANT FAIT L'OBJET D'AVIS FAVORABLES OU DÉFAVORABLES

- Radars photo
 - poursuivre leur utilisation et leur déploiement
 - les installer aux endroits présentant des problèmes de sécurité routière
 - ne pas les signaler



AUTRES SUJETS

ACCIDENT

- Revoir la définition afin d'inclure les véhicules qui ne sont pas en mouvement pour que l'emportierage soit considéré comme un accident selon le Code de la sécurité routière
- Améliorer le rapport d'accident
- Enquêter sur tous les accidents afin d'améliorer les actions de prévention

AMENDES ET POINTS D'INAPTITUDE

- Augmenter les montants des amendes pour les excès de vitesse des véhicules hors route pour les ajuster à ceux des véhicules routiers
- Revoir les montants des amendes de façon globale
- Ajuster les montants des amendes en fonction du revenu du contrevenant
- Introduire une gradation des amendes pour les récidivistes
- Revoir à la hausse les points d'inaptitude pour tout comportement dangereux, particulièrement envers les usagers vulnérables

COUVERTURE CELLULAIRE

- Assurer une couverture cellulaire sur l'ensemble du réseau routier, dont les routes en milieu isolé

COUVERTURE D'ASSURANCE – SANS ÉGARD À LA FAUTE (*NO FAULT*)

- Élargir la portée du régime afin que soient indemnisés les piétons victimes d'un accident causé par un cycliste
- Revoir le régime pour autoriser les poursuites dans certaines situations
- Revoir la Loi sur l'assurance automobile afin de tenir compte de la responsabilité lors d'accidents de nature criminelle

ÉDUCATION ET SENSIBILISATION

- Renforcer l'éducation afin que les conducteurs connaissent bien les règles de circulation et les respectent, notamment celles relatives aux aspects suivants :
 - le panneau « Cédez le passage »
 - la distance sécuritaire entre deux véhicules qui se suivent
 - le virage à droite au feu rouge

- le carrefour giratoire
- l’entrée sur une autoroute
- la circulation sur les autoroutes (voie de gauche)
- l’interdiction de dépasser par la droite
- le corridor de sécurité
- l’obligation de signaler ses intentions

PARTENARIAT

- Favoriser la création de groupes de travail (régionaux, usagers, etc.) permettant des échanges entre intervenants et différents paliers de gouvernement sur des enjeux précis
- Mettre sur pied des programmes d’aide pour soutenir les initiatives locales qui améliorent la sécurité du transport actif, dont la Route verte
- Renforcer la synergie entre les différents acteurs en sécurité routière :
 - améliorer le suivi des projets d’aménagement
 - assurer une meilleure coordination entre les équipes d’une même ville ou entre celles d’organismes différents

PERMIS DE CONDUIRE

- Reconnaître l’expérience de conduite des nouveaux arrivants avec les pays qui n’ont pas d’entente avec la Société
- Faciliter l’obtention d’un permis de conduire et son délai d’acquisition lorsqu’une personne a besoin de conduire pour assurer sa subsistance

POLITIQUES ET PROGRAMMES

- Adopter une vision zéro décès et blessé grave
- Adopter une politique nationale de sécurité routière
- Adopter des plans locaux de sécurité routière
- Introduire le principe de prudence envers les plus vulnérables dans le Code de la sécurité routière
- Réduire l’usage de l’automobile et accorder la priorité aux transports actifs et collectifs :
 - aménager les rues
 - promouvoir le transport actif en organisant, par exemple, des autobus pédestres (pédibus) dans lesquels des parents accompagnent les enfants à pied à l’école
 - aménager des voies réservées pour le transport collectif
 - rendre obligatoire l’attribution d’une part minimale du budget d’un projet de réfection de rue au transport actif
 - recourir à de nouvelles sources de financement comme des taxes ou des péages
 - augmenter l’offre de transport en commun et de transport adapté, en milieu urbain comme en milieu rural

- reconnaître les bénéfices des transports actifs sur les plans de la mobilité et des saines habitudes de vie
- Adapter les programmes d'aide aux caractéristiques régionales, notamment aux milieux nordiques
- Utiliser le Fonds de la sécurité routière pour mettre en œuvre des mesures de sécurité routière (plusieurs suggestions)

RECHERCHES ET ANALYSES

- Améliorer la qualité des données d'accidents, en incluant par exemple davantage d'accidents (véhicules immobilisés, usagers non motorisés, etc.), et faciliter leur diffusion
- Cartographier les données des accidents et les rendre publiques
- Favoriser l'accès aux données pour les chercheurs (open data, big data)
- Maintenir, voire augmenter, les investissements en recherche

SURVEILLANCE POLICIÈRE/CONTRÔLEURS ROUTIERS

- Accorder le pouvoir aux policiers, dans certaines situations et dans la mesure où le conducteur n'a pu être formellement identifié, de remettre un constat d'infraction au propriétaire d'un véhicule
- Rendre disponible aux policiers un registre des personnes ne détenant pas une assurance matérielle sur leur véhicule
- Ajouter aux informations disponibles aux policiers l'image du permis de conduire et l'historique de toutes les infractions commises
- Permettre aux policiers de donner seulement un avertissement à un conducteur qui affiche un bon dossier de conduite depuis plusieurs années
- Mettre en place une division de la police exclusivement consacrée à la sécurité routière
- Modifier le statut du contrôleur routier et lui accorder les mêmes pouvoirs que les policiers dans l'application du Code de la sécurité routière
- Recourir à l'entreprise privée pour effectuer la surveillance du réseau routier ou la gestion du trafic
- Mettre en place des escouades de citoyens
- Augmenter les effectifs policiers pour contrôler la circulation des véhicules hors route et les comportements des conducteurs

TRANSPORT ADAPTÉ

- Bonifier l'offre de transport adapté, en particulier en milieu rural
- Rendre ce type de véhicules plus facilement reconnaissables
- Aménager davantage de débarcadères

VÉHICULES AGRICOLES

- Sensibiliser les gens au partage de la route avec les véhicules agricoles (ex. : connaître la signification du triangle orange à l'arrière du véhicule)
- Améliorer la cohabitation avec les véhicules agricoles, notamment par l'ajout de signalisation

VICTIMES DE LA ROUTE

- Prévoir des mesures de soutien aux victimes pour qu'elles puissent participer au processus judiciaire
- Moderniser la couverture du régime d'indemnisation

DIVERS

- Ajouter une plaque d'immatriculation à l'avant du véhicule
- Obliger tous les propriétaires à avoir dans leur véhicule des gilets de haute visibilité accessibles et en nombre suffisant pour tous les occupants
- Obliger tous les propriétaires à avoir dans leur véhicule un triangle de signalisation ou des fusées incandescentes
- Reconnaître les véhicules munis de gyrophares verts comme des véhicules d'urgence et les inclure dans le corridor de sécurité
- Reformuler certains articles du Code de la sécurité routière afin de faciliter le travail des policiers et des procureurs de la couronne

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DES DIFFÉRENTES QUESTIONS À CHOIX MULTIPLES DU QUESTIONNAIRE EN LIGNE

Au total, 7 416 citoyens et 64 regroupements (groupes, associations, organismes ou autres) ont répondu au questionnaire qui a été mis en ligne du 9 janvier au 3 mars 2017 sur le site Web de la consultation publique. Il s'agissait d'un échantillonnage de type volontaire puisque toute personne qui le voulait pouvait remplir le questionnaire. Comme il ne s'agit pas d'un échantillonnage aléatoire probabiliste¹, notons que les résultats ne peuvent être généralisés à l'ensemble de la population du Québec.

Cette section ne contient que les résultats des questions à choix multiples. Les réponses aux questions ouvertes se trouvent dans la section « Synthèse des suggestions et idées reçues ».

Chaque question est identifiée par la lettre Q suivie d'un nombre. Le nombre correspond au numéro de la question figurant dans le questionnaire Web que l'on trouve en annexe du présent document. La lettre N représente le nombre de répondants pour chacune des questions (N = xx).

1 L'échantillonnage probabiliste repose sur le principe que la sélection d'un échantillon, à partir d'une population, se fait de façon aléatoire, c'est-à-dire au hasard. De cette façon, il est possible de produire des estimations fiables auxquelles on peut attribuer une marge d'erreur et généraliser les résultats à la population d'où provient l'échantillon.

CARACTÉRISTIQUES DES RÉPONDANTS

Répartition selon le sexe et l'âge des 7 416 citoyens qui ont rempli le questionnaire :

CARACTÉRISTIQUES DES CITOYENS	N	%
SEXE		
Homme	4 778	64,4
Femme	2 537	34,2
Ne souhaite pas répondre	101	1,4
ÂGE		
Moins de 25 ans	401	5,4
25 à 34 ans	1 536	20,7
35 à 44 ans	1 576	21,3
45 à 44 ans	1 408	19,0
55 à 64 ans	1 612	21,7
65 à 74 ans	723	9,8
75 ans et plus	94	1,3
Ne souhaite pas répondre	66	0,9
TOTAL	7 416	100,0

La répartition de l'ensemble des 7 480 répondants (incluant les regroupements) était la suivante :

1.	Bas-Saint-Laurent	1,9 %
2.	Saguenay-Lac-Saint-Jean	2,7 %
3.	Capitale-Nationale	19,5 %
4.	Mauricie	3,0 %
5.	Estrie	4,5 %
6.	Montréal	21,5 %
7.	Outaouais	4,1 %
8.	Abitibi-Témiscamingue	1,7 %
9.	Côte-Nord	1,0 %
10.	Nord-du-Québec	0,3 %
11.	Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	0,6 %
12.	Chaudière-Appalaches	6,3 %
13.	Laval	3,3 %
14.	Lanaudière	3,5 %
15.	Laurentides	5,2 %
16.	Montréal	12,0 %
17.	Centre-du-Québec	8,7 %
18.	Ne sais pas/ne souhaite pas répondre	0,2 %

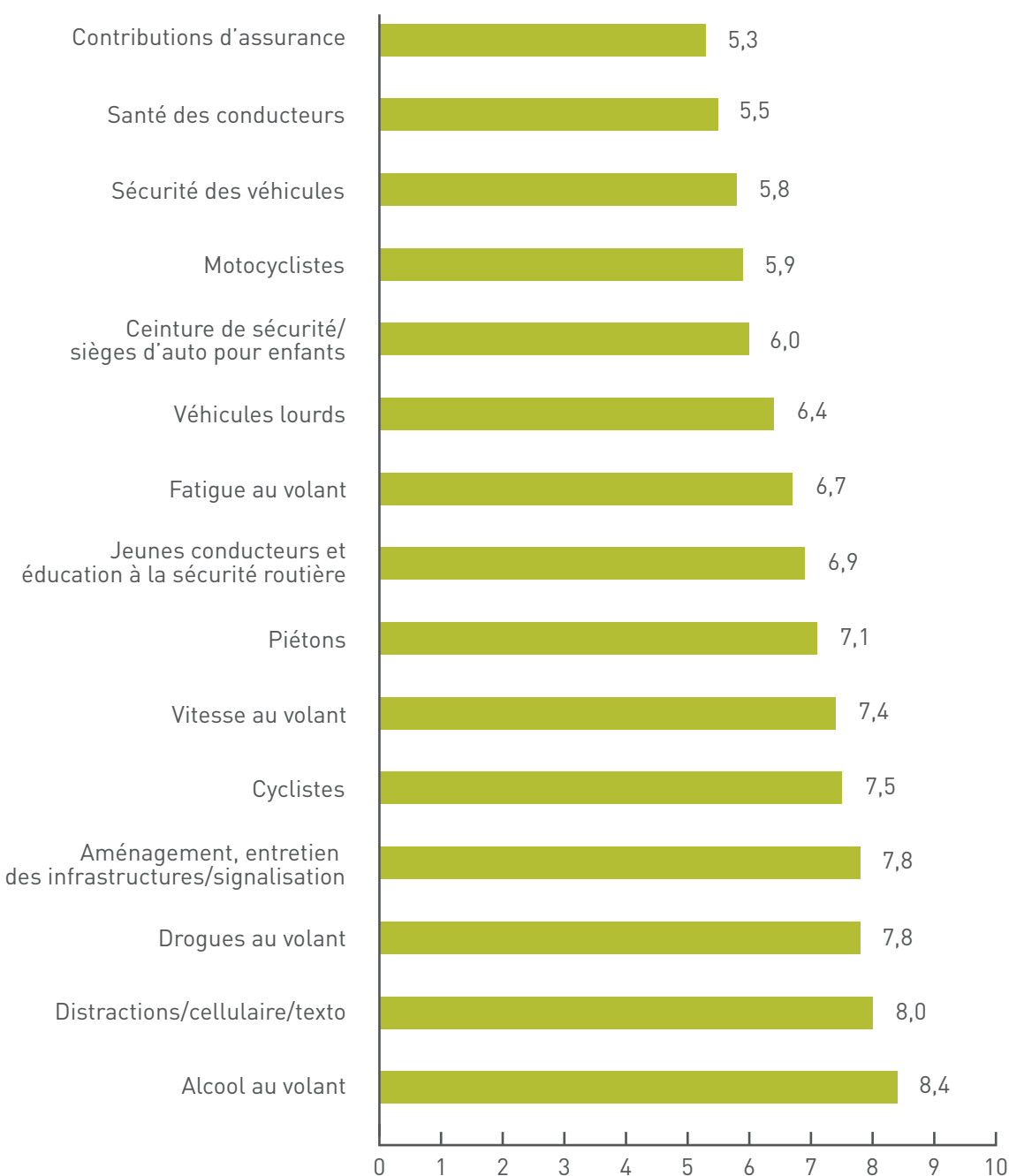
À la question « Parmi les choix de modes de transport suivants, lequel utilisez-vous régulièrement? » (Q49), la répartition des réponses était la suivante (plusieurs mentions possibles) :

Automobile	89,1 %
Marche	55,9 %
Motocyclette	15,3 %
Transport en commun	29,4 %
Vélo	41,7 %
Autres	2,6 %

PRÉOCCUPATION ENVERS DIFFÉRENTS THÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Q44 : Veuillez indiquer votre niveau de préoccupation envers chacun des thèmes de sécurité routière suivants sur une échelle de 0 à 10, 0 signifiant que vous n'êtes pas du tout préoccupé, 10 que vous êtes très préoccupé.

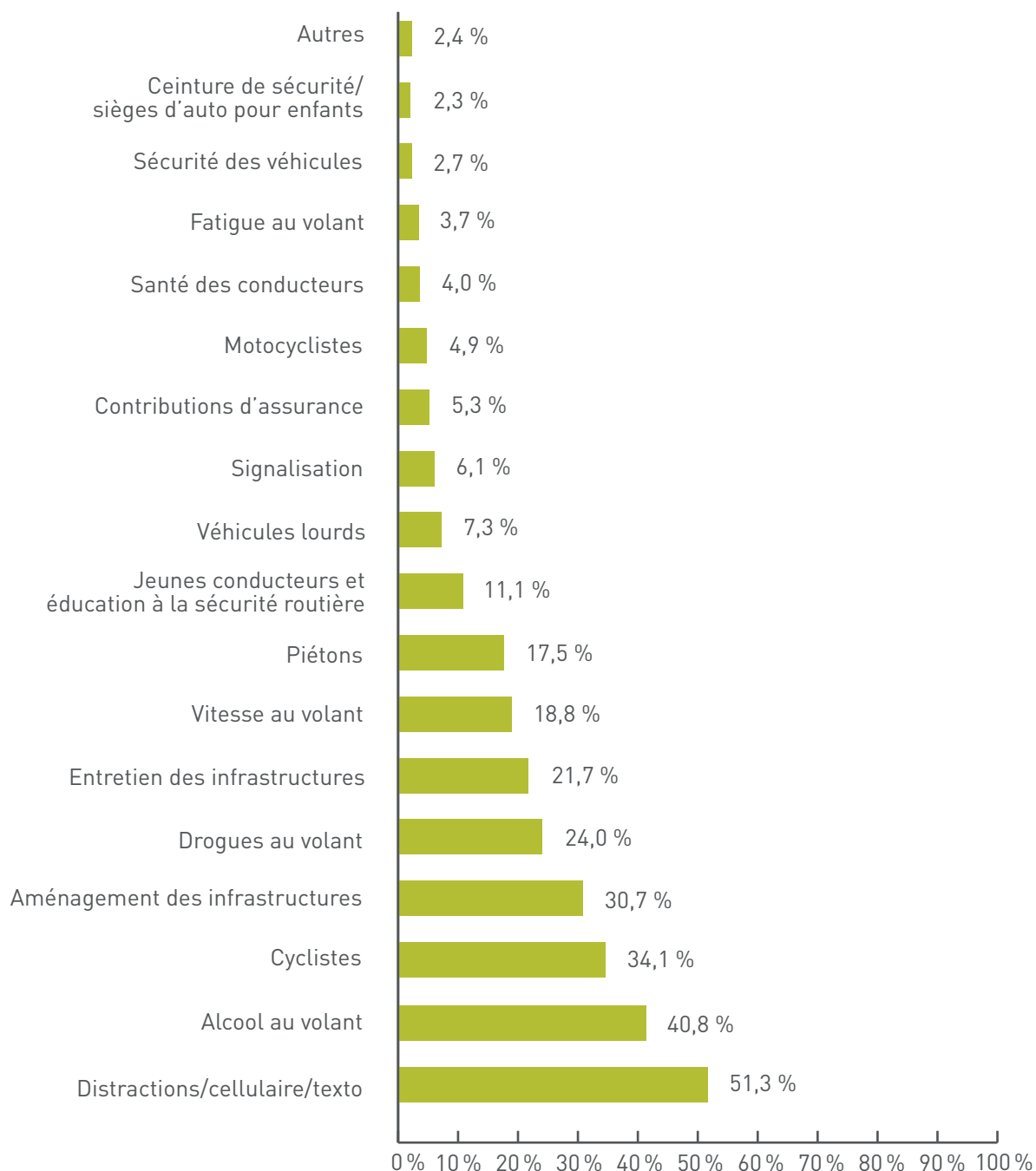
POUR CHAQUE DOMAINE, PROPORTION DE RÉPONDANTS QUI CONSIDÈRENT QU'IL EST PRIORITAIRE D'AGIR (N = 7 479)



PRIORITÉS D'ACTION

Q45 : Dans quels domaines considérez-vous qu'il est prioritaire d'agir? (3 mentions possibles)

POUR CHAQUE DOMAINE, PROPORTION DE RÉPONDANTS QUI CONSIDÈRENT QU'IL EST PRIORITAIRE D'AGIR (N = 7 479)



ACTIONS À PRIVILÉGIER

Dans cette section, seules les trois actions les plus souvent mentionnées par les répondants sont rapportées dans les résultats.

Q1 : Quelles actions devraient être privilégiées pour contrer la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool? (plusieurs mentions possibles, N = 3 747)

1. Rendre les sanctions plus sévères, tant pour les premiers contrevenants que pour les récidivistes (56,2 %)
2. Augmenter le nombre de barrages policiers sur les routes (45,0 %)
3. Avoir la possibilité d'effectuer des contrôles policiers aléatoires par alcootest (40,1 %)

Q3 : En matière d'aménagements, de signalisation et d'entretien des infrastructures, quelles actions devraient être privilégiées pour rendre les routes plus sécuritaires? (plusieurs mentions possibles, N = 3 554)

1. Maintenir les chaussées en bon état (67,1 %)
2. Privilégier les carrefours giratoires aux intersections où ils peuvent réduire le nombre et la gravité des accidents (45,1 %)
3. Augmenter le nombre d'aménagements modérateurs de vitesse dans les zones résidentielles (ex. : dos d'âne, avancée de trottoir, îlot central) (35,7 %)

Q10 : Par quels moyens obtenez-vous de l'information sur les sièges d'auto pour enfants? (plusieurs mentions possibles, N = 1 938)

- Sites Web (80,1 %)
- Brochures (34,0 %)
- Boutiques, magasins (33,7 %)
- Réseau de vérification de sièges d'auto pour enfants (25,4 %)
- Professionnels de la santé (14,2 %)
- Événements, salons (9,1 %)
- Facebook (6,9 %)
- Forums (6,5 %)
- Autre (6,4 %)

Q12 : Quelles actions devraient être privilégiées pour rendre les déplacements à vélo sécuritaires? (plusieurs mentions possibles, N = 4 513)

1. Développer et diversifier le réseau cyclable (ex. : pistes cyclables, bandes cyclables) (54,2 %)
2. Faire davantage de contrôles policiers visant les cyclistes (32,4 %)
3. Améliorer l'état et l'entretien du réseau cyclable et du réseau routier, y compris l'entretien hivernal (30,3 %)

Q20 : Quelle action devrait être privilégiée pour contrer la conduite avec les facultés affaiblies par des drogues? (une seule mention possible, N = 2 791)

1. Sanctionner davantage les conducteurs qui sont arrêtés pour avoir conduit un véhicule sous l'effet d'une drogue (54,9 %)
2. Poursuivre la sensibilisation en matière de drogues au volant (22,9 %)
3. Augmenter le nombre de barrages policiers sur les routes (19,6 %)

Q22 : Qu'est-ce que l'on devrait privilégier pour sensibiliser la population aux dangers de la fatigue au volant? (plusieurs mentions possibles, N = 2 712)

1. Poursuivre les campagnes de sensibilisation (radio, télé, Web, affichage) (67,2 %)
2. Poursuivre la promotion des haltes routières et des villages-relais (57,9 %)
3. Sensibiliser les employeurs à l'importance de la gestion de la fatigue (ex. : planification des horaires) (49,6 %)

Q27 : Quelles actions touchant les motocyclistes devraient être privilégiées pour améliorer la sécurité à moto? (plusieurs mentions possibles, N = 3 135)

1. Déterminer un âge minimal ou un nombre d'années d'expérience pour la conduite des motos dites à risque ou ultra-sportives (48,4 %)
2. Exiger une formation obligatoire pour la conduite de motos dites à risque ou ultra-sportives (40,4 %)
3. Poursuivre les campagnes de sensibilisation sur le partage de la route (29,1 %)

Q30 : Quelles actions devraient être privilégiées pour améliorer la sécurité des piétons? (plusieurs mentions possibles, N = 3 507)

1. Améliorer l'état et l'entretien des trottoirs, y compris l'entretien hivernal (42,5 %)
2. Augmenter le temps pour traverser aux intersections gérées par des feux de circulation (32,4 %)
3. Aménager davantage de trottoirs ou de sentiers piétons (32,1 %)

Q39 : Quelles actions devraient être privilégiées pour réduire les accidents impliquant un véhicule lourd? (plusieurs mentions possibles, N = 2 743)

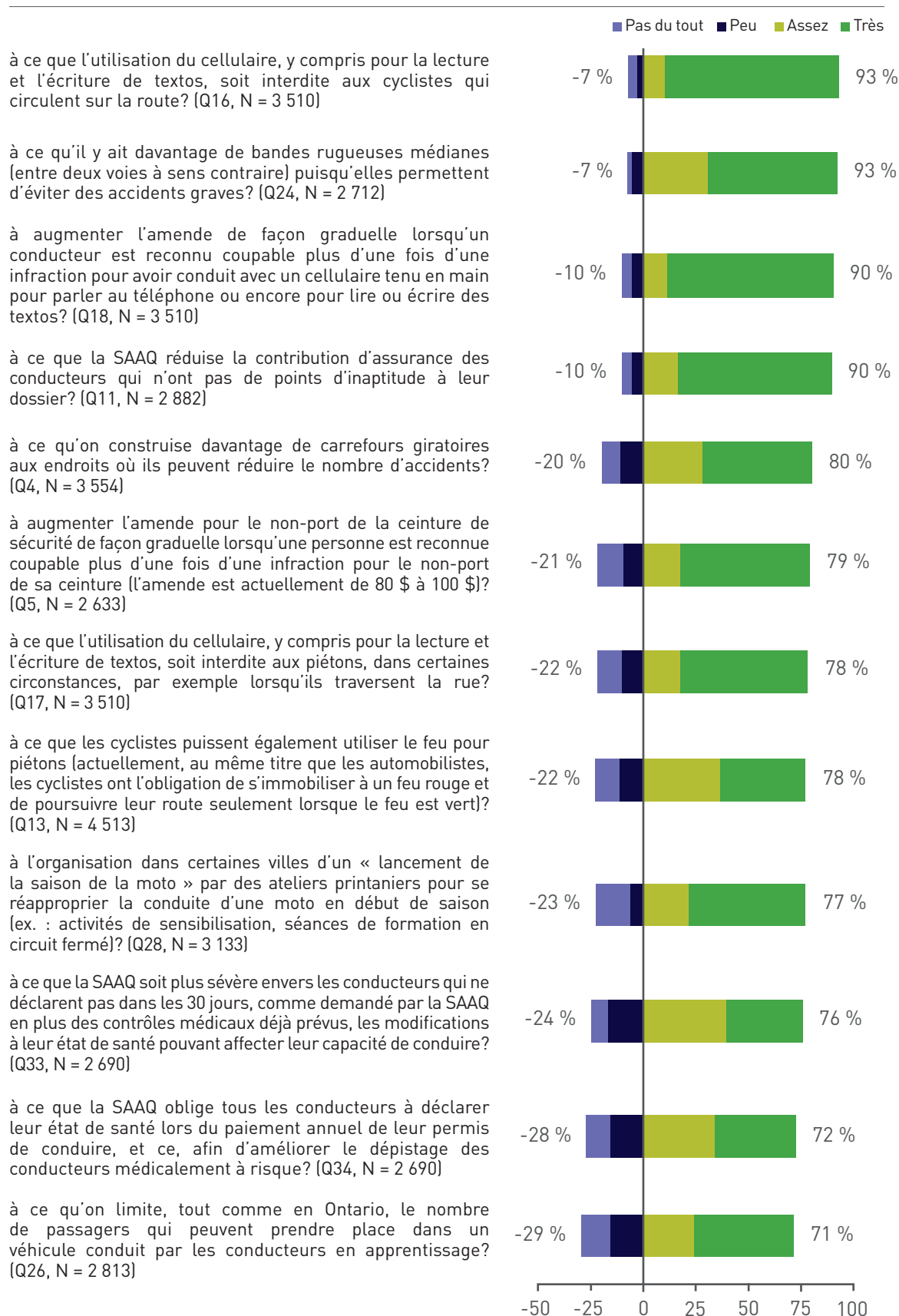
1. Poursuivre la sensibilisation des piétons, cyclistes et conducteurs au partage de la route avec les véhicules lourds ainsi qu'aux risques associés à la circulation près des véhicules lourds (ex. : angles morts) (49,6 %)
2. Ajouter des caméras sur les véhicules lourds pour détecter la présence des piétons, cyclistes et motocyclistes dans les angles morts (47,1 %)
3. Rendre le cours de conduite obligatoire pour obtenir un permis de conduire un véhicule lourd (40,1 %)

Q41 : Selon vous, quelles actions seraient les plus efficaces pour contrer la vitesse au volant et ses conséquences? (plusieurs mentions possibles, N = 3 516)

1. Utiliser davantage de panneaux de limites de vitesse variables adaptées aux conditions de la circulation (33,7 %)
2. Augmenter le nombre de radars pédagogiques (dispositifs mesurant la vitesse des véhicules et informant les conducteurs de leur vitesse réelle) (31,4 %)
3. Augmenter la sévérité des amendes et des sanctions pour excès de vitesse (29,0 %)

OPINION CONCERNANT L'IMPLANTATION DE CERTAINES MESURES

SERIEZ-VOUS TRÈS, ASSEZ, PEU OU PAS DU TOUT FAVORABLE...



OPINION CONCERNANT L'IMPLANTATION DE CERTAINES MESURES (SUITE)

SERIEZ-VOUS TRÈS, ASSEZ, PEU OU PAS DU TOUT FAVORABLE...

à introduire au Québec un couvre-feu pour les conducteurs en apprentissage similaire à celui en vigueur en Ontario (dans cette province, sauf exception, les apprentis conducteurs ne peuvent pas conduire entre minuit et 5h du matin)? (Q25, N = 2 813)

à la possibilité de suivre une formation de quelques heures sur la sécurité routière en remplacement du paiement d'une contravention de moins de 50 \$? (Q48, N = 7 479)

à augmenter la grandeur à atteindre avant que l'enfant puisse utiliser la ceinture sans le siège d'appoint (actuellement, l'enfant doit mesurer 63 cm en position assise pour utiliser la ceinture sans son siège d'appoint)? (Q7, N = 2 633)

à une réduction des limites de vitesse sur certaines rues en milieu urbain, et ce, pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes et promouvoir ces façons de se déplacer? (Q43, N = 3 516)

à la circulation des cyclistes dans les voies réservées aux autobus, aux taxis et au covoiturage, aux endroits où la cohabitation entre les cyclistes et les autres véhicules routiers pourrait se faire de façon sécuritaire? (Q14, N = 4 513)

à augmenter le nombre de radars photo et le nombre de lieux où la vitesse est contrôlée? (Q42, N = 3 516)

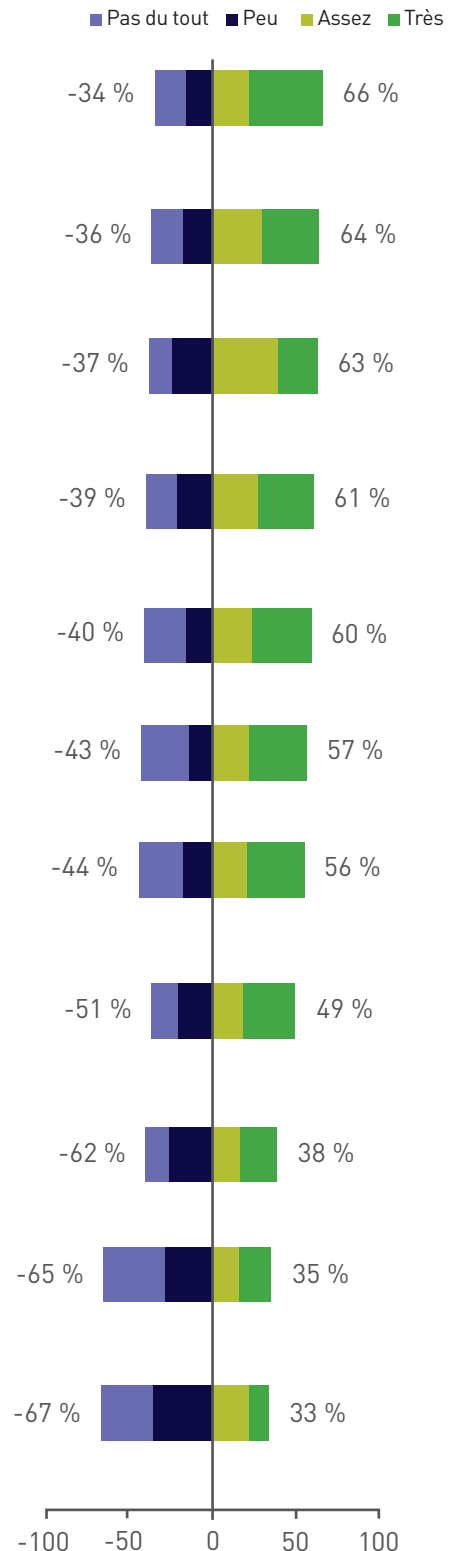
à obliger les constructeurs automobiles à installer sur les nouveaux véhicules un dispositif empêchant un véhicule de démarrer si le conducteur ou les passagers ne portent pas leur ceinture de sécurité? (Q6, N = 2 633)

à ce que le Québec, comme les autres provinces canadiennes, retire temporairement le permis des conducteurs arrêtés pour avoir conduit avec un taux d'alcool se situant entre 0,05 et 0,08? (Q2, N = 3 747)

à interdire l'utilisation d'un dispositif mains libres au volant? (Q19, N = 3 510)

à l'aménagement, en milieu urbain, de certaines rues où les piétons circuleraient dans le même espace que les vélos et les véhicules, en limitant à 20 km/h la vitesse permise? (Q31, N = 3 507)

à permettre la circulation dans la rue des appareils de transport personnel motorisés (ATPM) comme le gyropode (Segway), la trottinette électrique, la monoroue électrique, etc.? (Q37, N = 3 242)



Note : Les pourcentages présentés ont été calculés en excluant les personnes qui n'ont pas répondu à la question ainsi que celles ayant répondu « Ne sais pas ». Un résultat négatif dans le graphique indique la proportion de répondants qui sont peu ou ne sont pas du tout favorables. Un résultat positif correspond à la proportion de répondants qui sont assez ou très favorables.

AUTRES QUESTIONS

Q46 : Est-ce qu'on devrait exiger une requalification de tous les conducteurs lorsqu'ils atteignent un certain âge ou après un certain nombre d'années d'expérience de conduite (ex. : à 55 ans ou après 30 ans d'expérience)? (N = 7 479)

Oui, sous forme d'examen théorique seulement	9,5 %
Oui, sous forme d'examen pratique seulement	18,5 %
Oui, sous forme d'examens théorique et pratique	32,5 %
Non	39,5 %

Q47 : Est-ce qu'on devrait exiger une requalification des conducteurs jugés à risque en raison de leur dossier de conduite (ex. : après plusieurs accidents ou plusieurs infractions avec points d'inaptitude)? (N = 7 479)

Oui, sous forme d'examen théorique seulement	5,5 %
Oui, sous forme d'examen pratique seulement	10,7 %
Oui, sous forme d'examens théorique et pratique	75,6 %
Non	8,1 %

Q8 : Savez-vous où trouver l'information nécessaire pour faire des choix judicieux lors de l'achat et de l'installation d'un siège d'auto pour enfants? (N = 2 633)

Oui	58,8 %
Non	24,4 %
Ne sais pas	16,8 %

Q15 : Les enquêtes de la SAAQ révèlent qu'un peu plus de 50 % des cyclistes portent le casque. Comment pourrait-on augmenter cette proportion? (N = 4 513)

Poursuivre la sensibilisation	49,3 %
Rendre le port du casque obligatoire pour tous	41,9 %
Autre	5,0 %
Ne sais pas	3,8 %

Q23 : Selon vous, les endroits pour prendre une pause en toute sécurité sur la route (haltes routières, aires de service, villages-relais) ne sont pas assez nombreux, sont assez nombreux ou sont trop nombreux? (N = 2 712)

Pas assez nombreux	79,4 %
Assez nombreux	20,5 %
Trop nombreux	0,1 %

Q35 : Compte tenu du niveau élevé de protection offert par les nouveaux véhicules, devrait-on encore permettre aux gens de construire eux-mêmes leur véhicule (véhicules artisanaux)? (N = 3 242)

Oui	44,7 %
Non	36,2 %
Ne sais pas	19,1 %

Q36 : Compte tenu de la complexité des techniques de fabrication et de la diversité des matériaux de pointe utilisés dans la construction des nouveaux véhicules, devrait-on interdire la reconstruction de véhicules récents gravement accidentés? (N = 3 242)

Oui	36,2 %
Non	46,8 %
Ne sais pas	17,1 %

Q40 : Considérez-vous que les comportements des conducteurs de véhicules lourds se sont améliorés depuis les dernières années? (N = 2 744)

Oui	34,8 %
Non	25,4 %
Sont restés les mêmes	25,8 %
Ne sais pas	14,0 %

CONCLUSION



Ce document est une synthèse des suggestions, idées et commentaires entendus et reçus au cours de la consultation publique sur la sécurité routière tenue du 9 janvier au 3 mars 2017.

L'équipe de rédaction, composée des porte-paroles de la consultation, de représentants de la Société et du MTMDET, a parcouru tous les documents déposés, consulté les notes prises lors des séances publiques, extrait les réponses aux questions à choix multiples et lu les réponses aux questions ouvertes du questionnaire pour tenter de produire une synthèse la plus près possible de tout ce qui a été recueilli.

Une fois l'analyse des différentes propositions reçues complétée, la prochaine étape sera le dépôt de recommandations au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, desquelles émanera un projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière.

De plus, comme tout ne se traduit pas en mesures législatives, des plans d'action pourront également être élaborés au cours des prochaines années en fonction des pistes les plus porteuses en matière d'amélioration du bilan routier.

Parce qu'au Québec, la sécurité routière : ça nous concerne tous!

ANNEXE - QUESTIONNAIRE WEB

QUESTIONS D'IDENTIFICATION

Êtes-vous un citoyen ou un regroupement?

- Un citoyen
- Un regroupement (groupe, association, organisme, etc.)

(S'il s'agit d'un citoyen)

Êtes-vous un homme ou une femme?

- Femme
- Homme
- Ne souhaite pas répondre

À quelle catégorie d'âge appartenez-vous?

- Moins de 16 ans
- 16 à 24 ans
- 25 à 34 ans
- 35 à 44 ans
- 45 à 54 ans
- 55 à 64 ans
- 65 à 74 ans
- 75 à 84 ans
- 85 ans ou plus
- Ne souhaite pas répondre

Dans quelle région administrative habitez-vous?

- Abitibi-Témiscamingue
- Bas-Saint-Laurent
- Capitale-Nationale
- Centre-du-Québec
- Chaudière-Appalaches
- Côte-Nord
- Estrie
- Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
- Lanaudière
- Laurentides
- Laval
- Mauricie
- Montérégie
- Montréal
- Nord-du-Québec
- Outaouais
- Saguenay-Lac-Saint-Jean
- Ne sais pas/Ne souhaite pas répondre

Q1. Quelles actions devraient être privilégiées pour contrer la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool?

- 1.1. Augmenter le nombre de barrages policiers sur les routes
- 1.2. Introduire une sanction administrative pour un taux d'alcool dans le sang se situant entre 0,05 et 0,08
- 1.3. Rendre les sanctions plus sévères, tant pour les premiers contrevenants que pour les récidivistes
- 1.4. Rendre la formation sur l'alcool au volant obligatoire pour les serveurs et les tenanciers de bars
- 1.5. Avoir la possibilité d'effectuer des contrôles policiers aléatoires par alcootest
- 1.6. Autres

Q2. Le taux d'alcool limite pour conduire, qui est de 0,08, est établi par le Code criminel. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que le Québec, comme les autres provinces canadiennes, retire temporairement le permis des conducteurs arrêtés pour avoir conduit avec un taux d'alcool se situant entre 0,05 et 0,08?

- 2.1. Très favorable
- 2.2. Assez favorable
- 2.3. Peu favorable
- 2.4. Pas du tout favorable
- 2.5. Ne sais pas

Q3. En matière d'aménagements, de signalisation et d'entretien des infrastructures, quelles actions devraient être privilégiées pour rendre les routes plus sécuritaires?

- 3.1. Privilégier les carrefours giratoires aux intersections où ils peuvent réduire le nombre et la gravité des accidents
- 3.2. Poursuivre la sensibilisation sur les règles de circulation dans les carrefours giratoires
- 3.3. Réduire le nombre d'intersections où le virage à droite au feu rouge est permis
- 3.4. Augmenter le nombre d'aménagements modérateurs de vitesse dans les zones résidentielles (ex. : dos d'âne, avancée de trottoir, îlot central)
- 3.5. Maintenir les chaussées en bon état
- 3.6. Améliorer l'aménagement des zones scolaires (ex. : aménagement des débarcadères, construction de trottoirs, ajout de signalisation)
- 3.7. Utiliser davantage de marquage orange dans les zones de travaux routiers
- 3.8. Diffuser sur Internet la carte des zones où les usagers de la route devraient exercer une vigilance accrue
- 3.9. Développer la diffusion de l'information en temps réel concernant les conditions routières (ex. : visibilité réduite par le brouillard, conditions climatiques difficiles dans un secteur, risque de renversement des camions semi-remorques dans une courbe en fonction du vent, congestion)
- 3.10. Autres

- Q4.** Il est démontré que les carrefours giratoires réduisent le nombre d'accidents et leur gravité. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce qu'on en construise davantage aux endroits où ils peuvent réduire le nombre d'accidents?
- 4.1. Très favorable
 - 4.2. Assez favorable
 - 4.3. Peu favorable
 - 4.4. Pas du tout favorable
 - 4.5. Ne sais pas
- Q5.** Actuellement, l'amende pour le non-port de la ceinture de sécurité est de 80 \$ à 100 \$. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à augmenter cette amende de façon graduelle lorsqu'une personne est reconnue coupable plus d'une fois d'une infraction pour le non-port de sa ceinture?
- 5.1. Très favorable
 - 5.2. Assez favorable
 - 5.3. Peu favorable
 - 5.4. Pas du tout favorable
 - 5.5. Ne sais pas
- Q6.** Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à obliger les constructeurs automobiles à installer sur les nouveaux véhicules un dispositif empêchant un véhicule de démarrer si le conducteur ou les passagers ne portent pas leur ceinture de sécurité?
- 6.1. Très favorable
 - 6.2. Assez favorable
 - 6.3. Peu favorable
 - 6.4. Pas du tout favorable
 - 6.5. Ne sais pas
- Q7.** L'une des préoccupations de la SAAQ et de ses partenaires est le passage prématuré du siège d'appoint pour enfant vers la ceinture de sécurité, puisqu'un enfant trop petit pour porter la ceinture de sécurité peut subir de graves blessures en cas d'accident. Actuellement, l'enfant doit mesurer 63 cm en position assise pour utiliser la ceinture sans son siège d'appoint. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à augmenter la grandeur à atteindre avant que l'enfant puisse utiliser la ceinture sans le siège d'appoint?
- 7.1. Très favorable
 - 7.2. Assez favorable
 - 7.3. Peu favorable
 - 7.4. Pas du tout favorable
 - 7.5. Ne sais pas

- Q8.** Savez-vous où trouver l'information nécessaire pour faire des choix judicieux lors de l'achat et de l'installation d'un siège d'auto pour enfants?
- 8.1. Oui
 - 8.2. Non
 - 8.3. Ne sais pas
- Q9.** De quelle façon aimeriez-vous qu'on vous informe sur les sièges d'auto pour enfants?
- Q10.** Par quels moyens obtenez-vous de l'information sur les sièges d'auto pour enfants?
- 10.1. Sites Web
 - 10.2. Facebook
 - 10.3. Forums
 - 10.4. Brochures
 - 10.5. Événements, salons
 - 10.6. Boutiques, magasins
 - 10.7. Professionnels de la santé
 - 10.8. Réseau de vérification de sièges d'auto pour enfants
- Q11.** Actuellement, au moment du renouvellement du permis de conduire, la SAAQ exige une contribution d'assurance supplémentaire de tous les conducteurs qui ont accumulé des points d'inaptitude. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que la SAAQ réduise la contribution d'assurance des conducteurs qui n'ont pas de points d'inaptitude à leur dossier?
- 11.1. Très favorable
 - 11.2. Assez favorable
 - 11.3. Peu favorable
 - 11.4. Pas du tout favorable
 - 11.5. Ne sais pas
- Q12.** Quelles actions devraient être privilégiées pour rendre les déplacements à vélo sécuritaires?
- 12.1. Développer et diversifier le réseau cyclable (ex. : pistes cyclables, bandes cyclables)
 - 12.2. Améliorer l'état et l'entretien du réseau cyclable et du réseau routier, y compris l'entretien hivernal
 - 12.3. Augmenter le nombre d'aménagements ayant pour objectif de réduire la vitesse des véhicules routiers (ex. : dos d'âne, avancée de trottoirs, îlot central)
 - 12.4. Réduire la circulation des véhicules routiers dans les rues résidentielles
 - 12.5. Assouplir la réglementation pour les cyclistes (ex. : ne pas obliger les cyclistes à circuler à l'extrême droite de la chaussée)
 - 12.6. Poursuivre les campagnes de sensibilisation sur le partage de la route
 - 12.7. Faire davantage de contrôle policier visant les cyclistes
 - 12.8. Faire davantage de contrôle policier visant les conducteurs
 - 12.9. Rendre un cours sur la sécurité à vélo obligatoire dans les écoles primaires

- 12.10. Ajouter des équipements sur les véhicules lourds : protections latérales (jupes sur les côtés des véhicules) pour empêcher les cyclistes de glisser sous les véhicules, miroirs pour diminuer les angles morts et caméras pour détecter les cyclistes dans les angles morts
 - 12.11. Rendre le port du casque de vélo obligatoire pour tous
 - 12.12. Permettre la circulation des cyclistes dans les voies réservées aux autobus, aux taxis et au covoiturage, lorsque c'est sécuritaire
 - 12.13. Augmenter la sévérité des sanctions pour les cyclistes commettant une infraction
 - 12.14. Autres
- Q13.** Actuellement, au même titre que les automobilistes, les cyclistes ont l'obligation de s'immobiliser à un feu rouge et de poursuivre leur route seulement lorsque le feu est vert. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que les cyclistes puissent également utiliser le feu pour piétons?
- 13.1. Très favorable
 - 13.2. Assez favorable
 - 13.3. Peu favorable
 - 13.4. Pas du tout favorable
 - 13.5. Ne sais pas
- Q14.** Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à la circulation des cyclistes dans les voies réservées aux autobus, aux taxis et au covoiturage, aux endroits où la cohabitation entre les cyclistes et les autres véhicules routiers pourrait se faire de façon sécuritaire?
- 14.1. Très favorable
 - 14.2. Assez favorable
 - 14.3. Peu favorable
 - 14.4. Pas du tout favorable
 - 14.5. Ne sais pas
- Q15.** Les enquêtes de la SAAQ révèlent qu'un peu plus de 50 % des cyclistes portent le casque. Comment pourrait-on augmenter cette proportion?
- 15.1. Poursuivre la sensibilisation
 - 15.2. Rendre le port du casque obligatoire pour tous
 - 15.3. Ne sais pas
- Q16.** Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que l'utilisation du cellulaire, y compris pour la lecture et l'écriture de textos, soit interdite aux cyclistes qui circulent sur la route?
- 16.1. Très favorable
 - 16.2. Assez favorable
 - 16.3. Peu favorable
 - 16.4. Pas du tout favorable
 - 16.5. Ne sais pas

- Q17.** Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que l'utilisation du cellulaire, y compris pour la lecture et l'écriture de textos, soit interdite aux piétons, dans certaines circonstances, par exemple lorsqu'ils traversent la rue?
- 17.1. Très favorable
 - 17.2. Assez favorable
 - 17.3. Peu favorable
 - 17.4. Pas du tout favorable
 - 17.5. Ne sais pas
- Q18.** Actuellement, l'amende pour utilisation d'un cellulaire au volant est de 80 \$ à 100 \$. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à augmenter l'amende de façon graduelle lorsqu'un conducteur est reconnu coupable plus d'une fois d'une infraction pour avoir conduit avec un cellulaire tenu en main pour parler au téléphone ou encore pour lire ou écrire des textos?
- 18.1. Très favorable
 - 18.2. Assez favorable
 - 18.3. Peu favorable
 - 18.4. Pas du tout favorable
 - 18.5. Ne sais pas
- Q19.** Des études scientifiques ont démontré que l'utilisation d'un dispositif mains libres (oreillette, Bluetooth) au volant est aussi risquée que de parler avec un téléphone tenu en main. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à interdire l'utilisation d'un dispositif mains libres au volant?
- 19.1. Très favorable
 - 19.2. Assez favorable
 - 19.3. Peu favorable
 - 19.4. Pas du tout favorable
 - 19.5. Ne sais pas
- Q20.** Quelle action devrait être privilégiée pour contrer la conduite avec les facultés affaiblies par des drogues?
- 20.1. Augmenter le nombre de barrages policiers sur les routes
 - 20.2. Sanctionner davantage les conducteurs qui sont arrêtés pour avoir conduit un véhicule sous l'effet d'une drogue
 - 20.3. Poursuivre la sensibilisation en matière de drogues au volant
- Q21.** Advenant que l'usage de cannabis à des fins récréatives devienne légal, quelle serait, selon vous, la meilleure façon d'en limiter l'impact sur le bilan routier?

- Q22.** Qu'est-ce que l'on devrait privilégier pour sensibiliser la population aux dangers de la fatigue au volant?
- 22.1. Poursuivre les campagnes de sensibilisation (radio, télé, Web, affichage)
 - 22.2. Sensibiliser les employeurs à l'importance de la gestion de la fatigue (ex. : planification des horaires)
 - 22.3. Éduquer les gens sur les saines habitudes de vie pour contrer la fatigue au volant
 - 22.4. Travailler à développer un test d'évaluation du niveau de fatigue
 - 22.5. Poursuivre la promotion des haltes routières et des villages-relais
 - 22.6. Rappeler aux gens la possibilité d'utiliser les modes de transport actifs (ex. : la marche) et alternatifs (ex. : le taxi) en cas de fatigue
 - 22.7. Autres
- Q23.** Selon vous, les endroits pour prendre une pause en toute sécurité sur la route (haltes routières, aires de service, villages-relais) ne sont pas assez nombreux, sont assez nombreux ou sont trop nombreux?
- 23.1. Pas assez nombreux
 - 23.2. Assez nombreux
 - 23.3. Trop nombreux
- Q24.** Les bandes rugueuses médianes (entre deux voies à sens contraire) peuvent occasionner certaines nuisances par le bruit pour les résidents des environs. Puisqu'elles permettent d'éviter des accidents graves, seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce qu'il y en ait davantage?
- 24.1. Très favorable
 - 24.2. Assez favorable
 - 24.3. Peu favorable
 - 24.4. Pas du tout favorable
 - 24.5. Ne sais pas
- Q25.** En Ontario, sauf exception, les apprentis conducteurs ne peuvent pas conduire entre minuit et 5 h du matin. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à introduire au Québec un tel couvre-feu pour les conducteurs en apprentissage?
- 25.1. Très favorable
 - 25.2. Assez favorable
 - 25.3. Peu favorable
 - 25.4. Pas du tout favorable
 - 25.5. Ne sais pas

- Q26.** En Ontario, sauf exception, le nombre de passagers qui peuvent prendre place dans un véhicule conduit par un apprenti conducteur est limité. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce qu'une telle limite soit introduite au Québec pour les conducteurs en apprentissage?
- 26.1. Très favorable
 - 26.2. Assez favorable
 - 26.3. Peu favorable
 - 26.4. Pas du tout favorable
 - 26.5. Ne sais pas
- Q27.** Quelles actions touchant les motocyclistes devraient être privilégiées pour améliorer la sécurité à moto?
- 27.1. Déterminer un âge minimal ou un nombre d'années d'expérience pour la conduite des motos dites à risque ou ultra-sportives
 - 27.2. Exiger une formation obligatoire pour la conduite de motos dites à risque ou ultra-sportives
 - 27.3. Imposer un couvre-feu aux apprentis motocyclistes (classe 6A)
 - 27.4. Encourager le port de dossards de couleurs voyantes ou de vêtements munis de bandes réfléchissantes ou de couleurs voyantes
 - 27.5. Obliger le port de vêtements de protection conçus pour la conduite d'une moto (ex. : manteau en cuir ou en textile anti-abrasion)
 - 27.6. Exiger une requalification des motocyclistes à un certain âge ou après un certain nombre d'années d'expérience de conduite
 - 27.7. Installer dans les zones de travaux routiers une signalisation sur l'état de la chaussée (ex. : réparations de fissures au scellement, présence de plaques métalliques)
 - 27.8. Mettre en place des glissières de sécurité (bordures) adaptées aux motocyclistes le long des routes, aux endroits les plus à risque
 - 27.9. Poursuivre les campagnes de sensibilisation sur le partage de la route
 - 27.10. Augmenter le nombre de contrôles policiers visant les motos modifiées (ex. : sans réflecteurs, avec de l'équipement non conforme remplaçant les feux)
 - 27.11. Favoriser la participation des motocyclistes au « lancement de la saison de la moto », par des cliniques pour se réapproprier la conduite d'une moto en début de saison
 - 27.12. Autres
- Q28.** Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à l'organisation dans certaines villes d'un « lancement de la saison de la moto » par des ateliers printaniers pour se réapproprier la conduite d'une moto en début de saison (ex. : activités de sensibilisation, séances de formation en circuit fermé)?
- 28.1. Très favorable
 - 28.2. Assez favorable
 - 28.3. Peu favorable
 - 28.4. Pas du tout favorable
 - 28.5. Ne sais pas

Q29. Si vous êtes un motocycliste, comment pourrait-on vous inciter à participer à une clinique de lancement de la saison de la moto qui inclurait, par exemple, des séances pratiques en circuit fermé, des actions de sensibilisation et la présence de partenaires?

Q30. Quelles actions devraient être privilégiées pour améliorer la sécurité des piétons?

- 30.1. Augmenter le temps pour traverser aux intersections gérées par des feux de circulation
- 30.2. Aménager davantage de trottoirs ou de sentiers piétons
- 30.3. Améliorer l'état et l'entretien des trottoirs, y compris l'entretien hivernal
- 30.4. En milieu urbain, aménager certaines rues où les piétons peuvent circuler dans le même espace que les vélos et les véhicules, en limitant à 20 km/h la vitesse permise
- 30.5. Assurer l'accessibilité du réseau routier et piétonnier aux personnes à mobilité réduite
- 30.6. Améliorer la circulation des piétons lorsqu'il y a des travaux routiers
- 30.7. Augmenter le nombre d'aménagements ayant pour objectif de réduire la vitesse des véhicules routiers (ex. : dos d'âne, avancée de trottoir, îlot central)
- 30.8. Réduire la circulation dans les rues résidentielles
- 30.9. Réduire le nombre de carrefours où le virage à droite au feu rouge est permis
- 30.10. Revoir les règles pour donner plus de priorité aux piétons à certains endroits
- 30.11. Poursuivre les campagnes de sensibilisation sur le partage de la route
- 30.12. Faire davantage de contrôles policiers visant les piétons
- 30.13. Faire davantage de contrôles policiers visant les conducteurs
- 30.14. Ajouter des équipements sur les véhicules lourds : protections latérales (jupes sur les côtés des véhicules) pour empêcher les piétons de glisser sous les véhicules, miroirs pour diminuer les angles morts et caméras pour détecter les piétons dans les angles morts
- 30.15. Autres

Q31. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à l'aménagement, en milieu urbain, de certaines rues où les piétons circuleraient dans le même espace que les vélos et les véhicules, en limitant à 20 km/h la vitesse permise?

- 31.1. Très favorable
- 31.2. Assez favorable
- 31.3. Peu favorable
- 31.4. Pas du tout favorable
- 31.5. Ne sais pas

Q32. Comment pourrait-on amener les conducteurs à respecter davantage la priorité de passage des piétons?

- Q33.** En plus des contrôles médicaux déjà prévus, la SAAQ demande aux conducteurs de déclarer dans les 30 jours les modifications à leur état de santé pouvant affecter leur capacité de conduire. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que la SAAQ soit plus sévère envers ceux qui ne le font pas?
- 33.1. Très favorable
 - 33.2. Assez favorable
 - 33.3. Peu favorable
 - 33.4. Pas du tout favorable
 - 33.5. Ne sais pas
- Q34.** Afin d'améliorer le dépistage des conducteurs médicalement à risque, seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à ce que la SAAQ oblige tous les conducteurs à déclarer leur état de santé lors du paiement annuel de leur permis de conduire?
- 34.1. Très favorable
 - 34.2. Assez favorable
 - 34.3. Peu favorable
 - 34.4. Pas du tout favorable
 - 34.5. Ne sais pas
- Q35.** Compte tenu du niveau élevé de protection offert par les nouveaux véhicules, devrait-on encore permettre aux gens de construire eux-mêmes leur véhicule (véhicules artisanaux)?
- 35.1. Oui
 - 35.2. Non
 - 35.3. Ne sais pas
- Q36.** Compte tenu de la complexité des techniques de fabrication et de la diversité des matériaux de pointe utilisés dans la construction des nouveaux véhicules, devrait-on interdire la reconstruction de véhicules récents gravement accidentés?
- 36.1. Oui
 - 36.2. Non
 - 36.3. Ne sais pas
- Q37.** Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à permettre la circulation dans la rue des appareils de transport personnel motorisés (ATPM) comme le gyropode (Segway), la trottinette électrique, la monoroue électrique, etc.?
- 37.1. Très favorable
 - 37.2. Assez favorable
 - 37.3. Peu favorable
 - 37.4. Pas du tout favorable
 - 37.5. Ne sais pas

- Q38.** Les véhicules autonomes pourraient présenter un grand potentiel d'amélioration de la sécurité routière. Comment devrait-on se préparer à l'arrivée de tels véhicules au Québec?
- Q39.** Quelles actions devraient être privilégiées pour réduire les accidents impliquant un véhicule lourd?
- 39.1. Poursuivre les actions de sensibilisation qui s'adressent aux propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds
 - 39.2. Poursuivre la sensibilisation des piétons, cyclistes et conducteurs au partage de la route avec les véhicules lourds ainsi qu'aux risques associés à la circulation près des véhicules lourds (ex. : angles morts)
 - 39.3. Mener plus d'opérations de contrôle des véhicules lourds
 - 39.4. Ajouter sur les véhicules lourds des protections latérales (jupes sur les côtés des véhicules) pour empêcher les piétons, cyclistes et motocyclistes de glisser sous les véhicules lourds
 - 39.5. Ajouter des caméras sur les véhicules lourds pour détecter la présence des piétons, cyclistes et motocyclistes dans les angles morts
 - 39.6. Rendre le cours de conduite obligatoire pour obtenir un permis de conduire un véhicule lourd
 - 39.7. Interdire la circulation des véhicules lourds pendant les périodes de pointe en milieu urbain
- Q40.** Considérez-vous que les comportements des conducteurs de véhicules lourds se sont améliorés depuis les dernières années?
- 40.1. Oui
 - 40.2. Non
 - 40.3. Sont restés les mêmes
 - 40.4. Ne sais pas
- Q41.** Selon vous, quelles actions seraient les plus efficaces pour contrer la vitesse au volant et ses conséquences?
- 41.1. Augmenter le nombre de contrôles policiers
 - 41.2. Augmenter le nombre d'endroits où la vitesse est contrôlée par radar photo (mobile ou fixe)
 - 41.3. Augmenter le nombre de radars pédagogiques (dispositif mesurant la vitesse des véhicules et informant les conducteurs de leur vitesse réelle)
 - 41.4. Augmenter la sévérité des amendes et des sanctions pour excès de vitesse
 - 41.5. Diminuer les limites de vitesse sur certaines rues en milieu urbain
 - 41.6. Utiliser davantage de panneaux de limites de vitesse variables adaptées aux conditions de la circulation
 - 41.7. Augmenter le nombre d'aménagements modérateurs de vitesse (ex. : dos d'âne, avancée de trottoir, îlot central)
 - 41.8. Poursuivre les campagnes de sensibilisation sur la vitesse au volant
 - 41.9. Favoriser l'utilisation dans le véhicule de systèmes qui informent le conducteur s'il dépasse la limite de vitesse, ou même qui ralentissent le véhicule
 - 41.10. Favoriser l'utilisation des enregistreurs de données de conduite et moduler les primes d'assurance privées en fonction de la vitesse

41.11. Limiter la vitesse maximale des véhicules lors de leur fabrication

41.12. Autres

Q42. Actuellement, la vitesse peut être surveillée dans plus de 150 endroits par des radars photo. La réduction du nombre d'accidents à ces endroits est significative. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à augmenter le nombre de radars photo et le nombre de lieux où la vitesse est contrôlée?

42.1. Très favorable

42.2. Assez favorable

42.3. Peu favorable

42.4. Pas du tout favorable

42.5. Ne sais pas

Q43. Pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, et promouvoir ces façons de se déplacer, seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à une réduction des limites de vitesse sur certaines rues en milieu urbain?

43.1. Très favorable

43.2. Assez favorable

43.3. Peu favorable

43.4. Pas du tout favorable

43.5. Ne sais pas

Q44. Veuillez indiquer votre niveau de préoccupation envers chacun des thèmes de sécurité routière suivants sur une échelle de 0 à 10, 0 signifiant que vous n'êtes pas du tout préoccupé, 10 que vous êtes très préoccupé.

44.1. Alcool au volant

44.2. Aménagement des infrastructures

44.3. Ceinture de sécurité et sièges d'auto pour enfants

44.4. Contributions d'assurance

44.5. Cyclistes

44.6. Distractions/cellulaire/texto

44.7. Drogues au volant

44.8. Entretien des infrastructures

44.9. Fatigue au volant

44.10. Jeunes conducteurs et éducation à la sécurité routière

44.11. Motocyclistes

44.12. Piétons

44.13. Santé des conducteurs

44.14. Sécurité des véhicules

44.15. Signalisation

44.16. Véhicules lourds

44.17. Vitesse au volant

Q45. Dans quels domaines considérez-vous qu'il est prioritaire d'agir?

- 45.1. Alcool au volant
- 45.2. Aménagement des infrastructures
- 45.3. Ceinture de sécurité et sièges d'auto pour enfants
- 45.4. Contributions d'assurance
- 45.5. Cyclistes
- 45.6. Distractions/cellulaire/texto
- 45.7. Drogues au volant
- 45.8. Entretien des infrastructures
- 45.9. Fatigue au volant
- 45.10. Jeunes conducteurs et éducation à la sécurité routière
- 45.11. Motocyclistes
- 45.12. Piétons
- 45.13. Santé des conducteurs
- 45.14. Sécurité des véhicules
- 45.15. Signalisation
- 45.16. Véhicules lourds
- 45.17. Vitesse au volant
- 45.18. Autres

Q46. Est-ce qu'on devrait exiger une requalification de tous les conducteurs lorsqu'ils atteignent un certain âge ou après un certain nombre d'années d'expérience de conduite (ex. : à 55 ans ou après 30 ans d'expérience)?

- 46.1. Oui, sous forme d'examen théorique seulement
- 46.2. Oui, sous forme d'examen pratique seulement
- 46.3. Oui, sous forme d'examens théorique et pratique
- 46.4. Non

Q47. Est-ce qu'on devrait exiger une requalification des conducteurs jugés à risque en raison de leur dossier de conduite (ex. : après plusieurs accidents ou plusieurs infractions avec points d'inaptitude)?

- 47.1. Oui, sous forme d'examen théorique seulement
- 47.2. Oui, sous forme d'examen pratique seulement
- 47.3. Oui, sous forme d'examens théorique et pratique
- 47.4. Non

Q48. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable à la possibilité de suivre une formation de quelques heures sur la sécurité routière en remplacement du paiement d'une contravention de moins de 50 \$?

- 48.1. Très favorable
- 48.2. Assez favorable
- 48.3. Peu favorable
- 48.4. Pas du tout favorable
- 48.5. Ne sais pas

Q49. Parmi les choix de modes de transport suivants, lequel utilisez-vous régulièrement?

- 49.1. Automobile
- 49.2. Marche
- 49.3. Motocyclette
- 49.4. Transport en commun
- 49.5. Vélo
- 49.6. Autres

