

Sécurité routière



2003
2004

Principales actions
du ministère des Transports du Québec

Québec 

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

Pour en obtenir d'autres exemplaires, téléphonez au 1 888 355-0511 ou encore écrivez à l'adresse suivante :

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

Cette publication est également disponible dans le site Internet du ministère des Transports à l'adresse suivante : www.mtq.gouv.qc.ca

Avril 2004

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 2004
ISBN: 2-550-42566-9

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4	LIMITES DE VITESSE	18
INVESTISSEMENT EN SÉCURITÉ	7	Projet de recherche.....	18
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	7	Zones de travaux.....	18
Développement.....	7	Transfert de pouvoirs aux municipalités.....	19
Amélioration.....	7	RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT	
Correction de courbes.....	7	EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE	19
Dispositifs de sécurité.....	8	FORMATION	20
Asphaltage des accotements.....	9	NORMES	20
Voies cyclables.....	10	STRUCTURES	20
Passages à niveau.....	10	CONCERTATION	20
Aménagements pour la sécurité des écoliers.....	11	TABLE GOUVERNEMENT - INDUSTRIE SUR	
Conservation des chaussées.....	11	LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES LOURDS	21
Sites à potentiel d'amélioration.....	12	PROJET DE COOPÉRATION	
ENTRETIEN DE LA ROUTE	12	FRANCO-QUÉBÉCOISE	22
Marquage de la chaussée.....	13	SUIVI DES ACCIDENTS MORTELS	22
Signalisation.....	13	SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS ROUTIERS	23
Éclairage et feux de circulation.....	13	COMITÉ PERMANENT DE LIAISON	
Dispositifs de retenue.....	14	TRANSPORTS-MUNICIPALITÉS	24
Viabilité hivernale.....	14	PLANIFICATION DU TERRITOIRE	24
LÉGISLATION	15	VÉHICULES HORS ROUTE (VHR)	24
CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	15	COMITÉ DE TRAVAIL SUR LE VIRAGE	
LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES		À DROITE AU FEU ROUGE	25
ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS	15	AUTRES PARTENAIRES	25
VÉHICULES LOURDS	16	CAMPAGNES DE COMMUNICATION	25
TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES	16	LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE	26
RENVERSEMENT DE CAMIONS	16	LA SÉCURITÉ AUX ABORDS	
OUTILS ET MÉTHODES	17	DES GRANDS CHANTIERS	26
DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	17	LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
SYSTÈME INTÉGRÉ D'ANALYSE DE SÉCURITÉ	18	EN CONDITIONS HIVERNALES	27
MANUEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE L'AIPCR	18	LE PARTAGE DE LA ROUTE ENTRE	
		CYCLISTES ET AUTOMOBILISTES	27
		LA SÉCURITÉ EN VÉHICULES HORS ROUTE	27
		ACCIDENTS ROUTIERS AVEC	
		LA GRANDE FAUNE	27
		CONCLUSION	28

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier	
	Répartition des enjeux.....	5
Tableau 2	Décès et kilomètres parcourus de 1989 à 2003.....	6
Tableau 3	Investissement en sécurité au MTQ en 2003-2004.....	8
Tableau 4	Dispositifs de sécurité – investissement selon le type de mesure.....	9
Tableau 5	Dispositifs de sécurité – investissement selon le type d'obstacle.....	9
Tableau 6	Entretien des équipements de sécurité 2003-2004.....	12

INTRODUCTION

La politique de sécurité 2001-2005 (volet routier) du gouvernement du Québec a un objectif de réduction de 15 % du bilan des victimes d'accidents sur l'ensemble du réseau routier d'ici 2005, visant à abaisser le nombre de décès à 650 et le nombre de blessés graves à 4750. Cette politique s'appuie sur 29 enjeux sur lesquels portent les efforts pour améliorer la sécurité routière (tableau 1). Concrètement, le ministère des Transports (MTQ) et la Société de l'assurance automobile (SAAQ) du Québec entendent mettre en œuvre d'ici 2005, de concert avec leurs partenaires, plusieurs actions en vue d'atteindre l'objectif visé.

Globalement, depuis une quinzaine d'années et grâce aux efforts concertés du ministère des Transports du Québec, de la Société de l'assurance automobile du Québec et de leurs partenaires, notamment les municipalités et les services policiers, le Québec connaît une réelle tendance à la baisse de son bilan routier. En effet, depuis 1989, le nombre de décès a diminué de 45 % malgré un accroissement de 34 % du nombre de kilomètres parcourus (tableau 2). En dépit de cette tendance à la baisse, le bilan routier s'achemine vers un plateau. Il s'avère essentiel de redoubler d'effort en cette matière et de diversifier les mesures afin de continuer à réduire le bilan pour atteindre les résultats attendus.

En 2003-2004, le ministère des Transports a investi 279 M\$ pour améliorer la sécurité, dont 237 M\$ dans des travaux sur les infrastructures et 42 M\$ pour l'entretien d'équipements de sécurité comme les glissières ou le marquage. De plus, 190 M\$ ont été investis pour l'entretien hivernal. Les principales mesures mises en œuvre pendant l'année 2003-2004 sont présentées dans ce bilan.

Tableau 1

Politique de sécurité dans les transports 2001-2005
Volet routier

Répartition des enjeux

Facteur humain

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. Système de retenue | 2. Capacités affaiblies |
| 3. Usagers vulnérables | 4. Conducteurs âgés |
| 5. Conducteurs à haut risque | 6. Accès graduel et sécuritaire à la conduite |
| 7. Motocyclistes | 8. Sécurité à l'école et dans le transport scolaire |

Facteur véhicule

- | | |
|----------------------------------|--|
| 9. Sécurité des véhicules lourds | 10. Intégration des nouvelles technologies |
|----------------------------------|--|

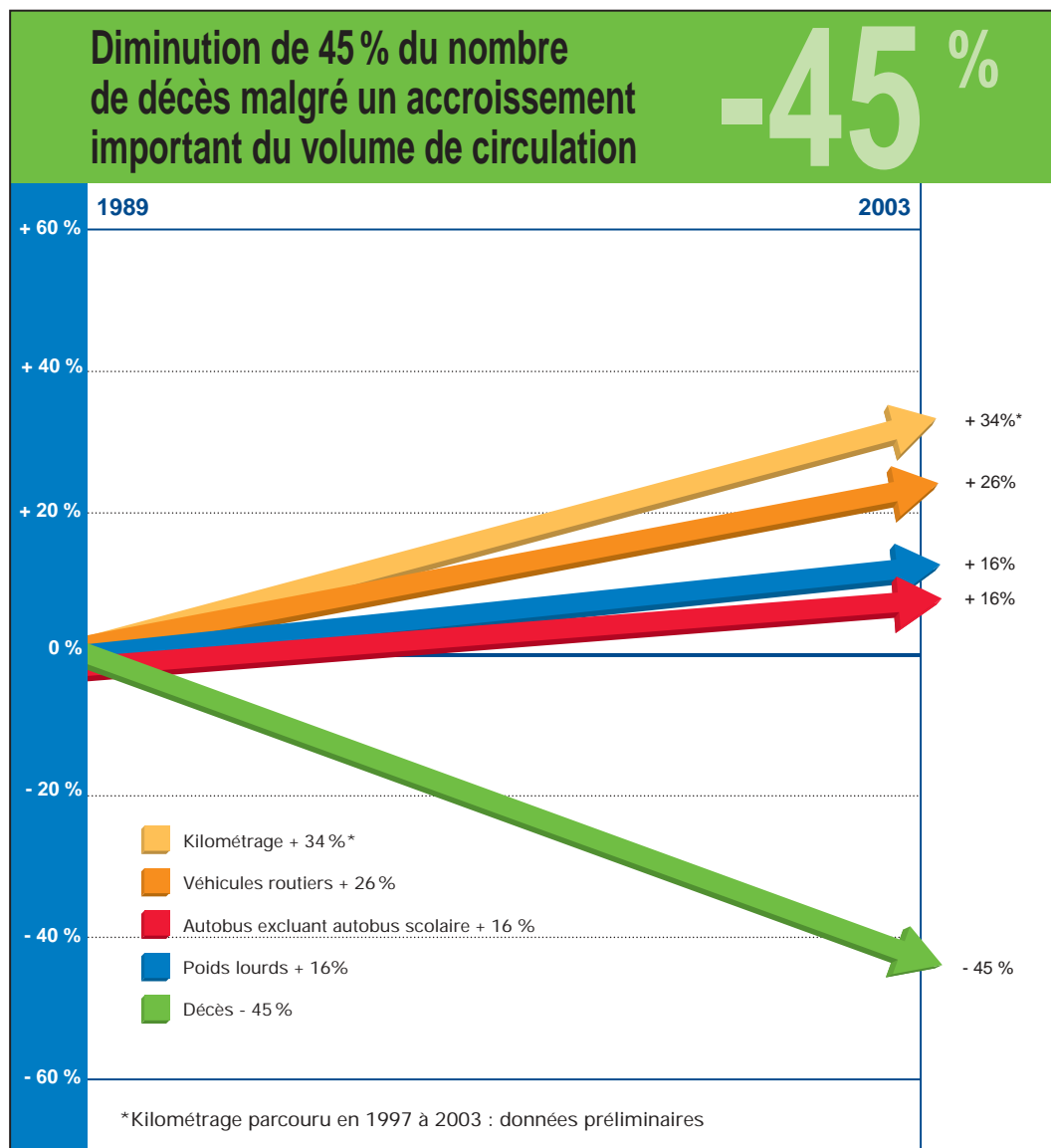
Facteur environnement routier

- | | |
|---|--|
| 11. Aménagement routier | 12. Marquage des chaussées |
| 13. Signalisation | 14. Chantiers de construction routière |
| 15. Éclairage routier | 16. Surface de roulement |
| 17. Planification du territoire et gestion des corridors routiers | 18. Viabilité hivernale |
| 19. Abords de route | |

Facteur environnement socio-économique

- | | |
|---|---|
| 20. Gestion de la vitesse | 21. Système intégré des données |
| 22. Audit de sécurité | 23. Recherche-développement |
| 24. Formation | 25. Transports des marchandises-multimodalité |
| 26. Transport des personnes-intégration des modes | 27. Sécurité en milieu municipal |
| 28. Intervention dans le cas d'accidents | 29. Véhicules hors route |

Tableau 2
Décès et kilomètres parcourus de 1989 à 2003



INVESTISSEMENT EN SÉCURITÉ

Ce chapitre présente les montants investis pour les travaux sur les infrastructures et l'entretien des équipements de sécurité comme les glissières ou le marquage (tableau 3). Aussi, des détails concernant les investissements pour les dispositifs de sécurité et les équipements d'entretien de sécurité y sont illustrés (tableaux 4, 5 et 6).

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Les travaux sur les aménagements routiers contribuent à l'amélioration de la sécurité, car ils influent sur le comportement du conducteur, élément principal du système humain-véhicule-environnement¹. Pour la période du 1^{er} avril 2003 au 31 mars 2004, les investissements en matière de sécurité dans les infrastructures se chiffraient à 237 M\$. Ils sont ventilés selon trois volets de la programmation budgétaire du Ministère : développement, conservation des chaussées et amélioration². De ces investissements, on a fait ressortir ceux spécifiquement consacrés à l'amélioration des sites à potentiel d'amélioration qui se trouvent dans tous les axes routiers.

Développement

Le Ministère a investi 81 M\$ dans le développement de routes visant spécifiquement l'amélioration de la sécurité routière. Les standards élevés selon lesquels ces nouveaux projets sont conçus assurent à l'usager un environnement routier encore plus sécuritaire. À titre d'exemples, mentionnons la construction de la deuxième chaussée de l'autoroute 55 dans les municipalités de Saint-Nicéphore et de L'Avenir, sur une longueur de 9,5 km, ainsi que dans les municipalités de Windsor, Saint-François-Xavier-de-Brompton et Melbourne, sur une longueur de 18,2 km. Mentionnons aussi le parachèvement des travaux d'élargissement de deux à quatre voies divisées et de la construction d'un pont d'étagement à l'intersection de la route 185 et de l'Église dans la ville de Notre-Dame-du-Lac; ainsi que, dans la ville de Longueuil, l'élargissement de quatre à six voies divisées de l'autoroute 10 et le réaménagement de l'échangeur Taschereau.

Amélioration

Le Ministère a exécuté des travaux d'amélioration de l'infrastructure existante directement liés à la sécurité pour un montant de 110 M\$. Ces travaux comprennent des corrections de courbes, l'installation de dispositifs de sécurité, l'asphaltage des accotements, l'aménagement de voies cyclables de même que l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et dans les zones scolaires.

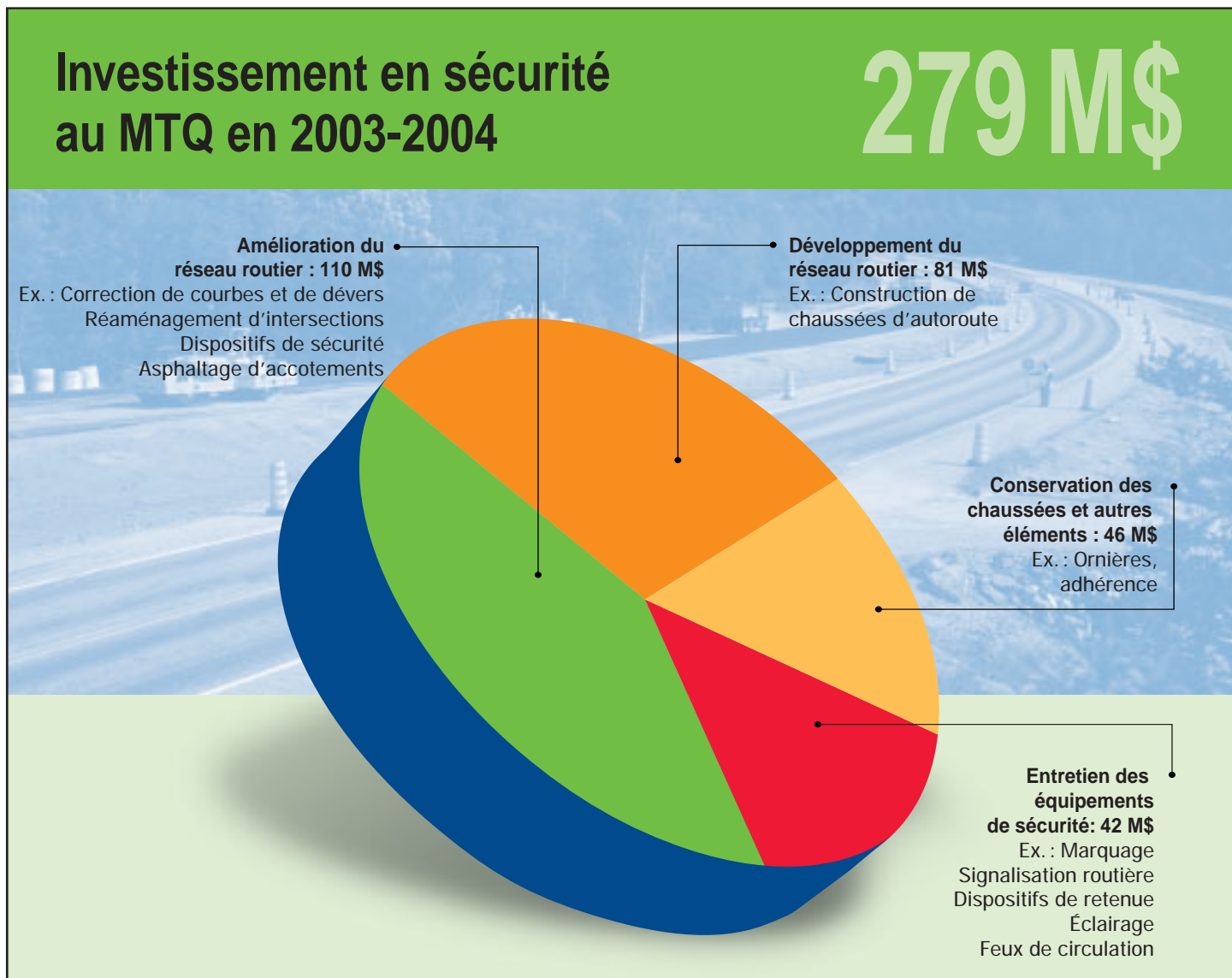
Correction de courbes

Les caractéristiques géométriques de la route jouent un rôle important dans la sécurité puisqu'elles influent sur le comportement du conducteur. Mentionnons, entre autres, les corrections de courbes pour lesquelles le Ministère a investi 5 M\$. À titre d'exemple, le Ministère a corrigé plusieurs courbes sur la route 138 dans la municipalité de Bonne-Espérance.

1. K.W. Ogden, Safer Roads - A Guide to Road Safety Engineering, Avebury, 1996

2. Les investissements et les projets liés à la sécurité ont été identifiés par chacune des directions territoriales du Ministère

Tableau 3



Dispositifs de sécurité

Les obstacles aux abords des routes qui ne sont pas munis de dispositifs de sécurité constituent des facteurs de risque importants. Plus ces obstacles sont rigides et près de la chaussée, plus les conséquences peuvent être graves en cas de collision. Le Ministère corrige régulièrement, de façon préventive, ces sites ou éléments du réseau où il y a plus de risques de gravité en cas de perte de contrôle. Les tableaux 4 et 5 présentent les investissements selon le type de mesure implantée – installation aux poteaux de lampadaires ou de signalisation, aménagement de bases cédant en cas d'impact, de glissières de sécurité ou encore d'atténuateurs d'impact, etc. – et selon le type d'obstacle – approches de ponts, piliers, lampadaires, supersignalisation latérale, etc. Le Ministère a investi 13,1 M\$ dans ce type d'intervention en 2003-2004. À titre d'exemples, mentionnons l'installation de glissières de sécurité dans la bande médiane de l'autoroute 440 dans la ville de Québec, ainsi que la fragilisation de poteaux de supersignalisation latérale situés dans diverses municipalités de la région de Laval-Mille-Îles.

Tableau 4

Dispositifs de sécurité
Investissement selon le type de mesure


Type de mesure • Investissement en 2003-2004		M\$
	Installation de glissières de sécurité	9,3
	Abaissement ou déplacement des bordures	0,06
	Travaux correctifs évitant la pose de glissières	0,9
	Élimination ou déplacement de l'obstacle	1,20
	Installation d'atténuateurs d'impact	0,40
	Ajout de bases cédant sous impact (ex. : poteaux de lampadaires ou de signalisation)	1,20
	TOTAL	13,1

Tableau 5

Dispositifs de sécurité
Investissement selon le type d'obstacle

Type d'obstacle • Investissement en 2003-2004		M\$
	Approches de ponts	2,9
	Piliers, culées de ponts d'étagement, portails de tunnels, portiques de supersignalisation	2,8
	Lampadaires	0,54
	Supersignalisation latérale	0,14
	Autres obstacle (cours d'eau, talus, ponceaux, coupe de roc, services publics)	6,7
	TOTAL	13,1

Asphaltage des accotements

L'asphaltage des accotements permet, entre autres, de faciliter la maîtrise du véhicule en cas de perte de contrôle, d'augmenter la sécurité des cyclistes et des piétons, de diminuer les coûts d'entretien et de mieux protéger l'infrastructure contre l'infiltration d'eau et les sels déglaçants. Le montant total des projets pour lesquels l'asphaltage des accotements était l'intervention principale représente 358 000 \$. À titre d'exemple, le Ministère a asphalté les accotements de la route 105 de Bois-Franc à Grand-Remous sur une longueur de 10 km de même que ceux de la route 132 – rue Notre-Dame Est – dans la ville de Cap-Chat, sur une longueur de 1,5 km.

Voies cyclables

Au cours de l'année 2003-2004, le Ministère a aménagé des voies cyclables sur 97,6 km le long du réseau routier qu'il entretient, pour un investissement de 4,9 M\$. Plus de la moitié de ces voies cyclables sont situées sur l'itinéraire de la Route verte. Le Ministère a versé 1,4 M\$ en subventions aux municipalités dans le cadre du Programme d'aide financière au développement de la Route verte pour qu'elles construisent 48,6 km de plus sur leur territoire respectif. Ces subventions correspondent à 25% du montant à être investi par les municipalités. La Route verte est maintenant complétée à 76 %, soit 3269 km sur un total prévu de 4322 km.

Passages à niveau

En 2003-2004, le Ministère est intervenu à 11 passages à niveau sur le réseau routier qu'il entretient afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route pour la somme de 485 912 \$. Les travaux ont consisté principalement en l'ajout ou en la modification de systèmes de signalisation.

Des bandes réfléchissantes et des panneaux « arrêt » ont été installés à plusieurs passages à niveau³ qui ne sont pas munis de dispositifs de signaux automatiques, au coût de 27 234 \$ sur une période de deux ans. Le Ministère a aussi contribué à un projet-pilote d'avertisseur sonore automatique au passage à niveau qui sera implanté à l'été 2004, pour un montant de 50 000 \$.

Une aide financière aux chemins de fer d'intérêt local (CFIL) a été reconduite en vue de régulariser les temps de détection des dispositifs de protection automatique. Ces travaux ont nécessité un investissement de 166 441 \$. Enfin, des montants de 959 600 \$ et de 315 335 \$ ont été alloués à l'entretien des systèmes de protection automatique ainsi qu'à la réfection de 24 passages à niveau.

Dans le cadre des projets pour améliorer la sécurité aux passages à niveau sur le réseau local, la municipalité de Sainte-Hélène-de-Bagot a été remboursée par le Ministère (62 100 \$) pour avoir amélioré un passage à niveau en ajoutant des barrières au système de protection automatique existant. De plus, le Ministère rembourse aux municipalités les frais d'entretien de la signalisation ferroviaire sur les routes dont la gestion leur a été confiée en 1993. En 2003-2004, ce montant a représenté 1,3 M\$.

Pour l'année civile 2003, le Ministère a procédé à l'inspection de plus de 255 passages à niveau afin de s'assurer qu'ils étaient conformes aux normes de l'industrie (localisation de panneaux de signalisation, lignes de visibilité, etc.).

3. Pour des chemins de fer de compétence québécoise

Aménagements pour la sécurité des écoliers

Le Ministère effectue différentes interventions pour augmenter la sécurité des écoliers sur le réseau routier sous sa responsabilité. À titre d'exemples, mentionnons l'installation de voies de refuge pour que les autobus scolaires puissent arrêter en toute sécurité, l'amélioration de la visibilité aux arrêts d'autobus d'écoliers ou le déplacement de l'arrêt, l'obtention de servitudes pour améliorer la visibilité d'arrêt, l'installation de panneaux avancés d'arrêt d'autobus scolaire, l'interdiction de stationnement aux abords de zones scolaires et le suivi des vitesses pratiquées dans les zones scolaires par la réalisation d'études de vitesse.

De plus, les gestionnaires de réseau routier avaient jusqu'au 31 décembre 2003 pour installer le nouveau panneau de zone scolaire de couleur jaune vert fluorescent prévu dans le plan d'amélioration de la sécurité routière dans les zones scolaires.

Ce plan d'amélioration prévoyait aussi le remplacement des panneaux de limite de vitesse usuels, installés antérieurement dans les zones scolaires lorsqu'ils étaient requis, par des panneaux de limite de vitesse comportant les périodes d'activités scolaires. Les gestionnaires de réseau routier ont jusqu'au 30 juin 2006 pour ce faire.

Enfin, un bulletin d'information destiné aux municipalités relativement à la signalisation dans les zones scolaires est en voie d'être diffusé par la revue *Municipalité* publiée par le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir.

Conservation des chaussées

L'adhérence et la texture de surface sont des caractéristiques de surface essentielles pour un transport routier sécuritaire. Elles contribuent à la sécurité en permettant aux conducteurs d'accélérer, de ralentir, d'orienter et d'immobiliser leur véhicule facilement au moment de manœuvres urgentes. L'adhérence peut être réduite, selon les caractéristiques de glissance du revêtement, par la présence d'eau ou de tout autre élément, par la géométrie générale de la route (courbe, pente, dévers, etc.) ou, en période hivernale, par la présence de neige, de glace, etc. L'accumulation d'eau causée par les déformations de surface, comme les ornières, en plus d'une macrotecture déficiente contribuent également à réduire l'adhérence en produisant, à haute vitesse, un phénomène d'aquaplanage. En 2003-2004, le Ministère a consacré 46 M\$ à la conservation des chaussées pour améliorer la sécurité des usagers.

De plus, au cours de l'exercice 2003-2004, 1829 km (87 sites) du réseau ont été auscultés pour mesurer l'adhérence et 46 km (360 stations de mesures) pour la texture de surface. Ces investigations ont permis de proposer des correctifs aux sites problématiques (29 km), d'appliquer des barèmes sécuritaires (conformité) aux enrobés neufs (782 km), d'évaluer la performance antidérapante des techniques novatrices de resurfaçage (196 km) et d'en faire le suivi (185 km), de contribuer aux projets de recherche-développement (509 km) et d'évaluer des contrats avec garantie de performance (173 km).


Sites à potentiel d'amélioration

Ces sites sont des endroits ponctuels où l'on observe un nombre d'accidents plus élevé qu'à d'autres endroits ayant des caractéristiques similaires. La correction de ces sites nécessite souvent des modifications aux caractéristiques géométriques, mais parfois aussi d'autres types de mesures comme l'installation de feux de circulation, un marquage différent de la chaussée, l'amélioration de la surface de roulement, etc. Le Ministère a investi 13 M\$ pour la correction de sites à potentiel d'amélioration. À titre d'exemples, mentionnons la construction de feux de circulation à l'intersection des routes 112 et 214 dans la municipalité de Westbury et le réaménagement géométrique de l'intersection de la route 230 et de la 1^{re} rue Poiré dans la ville de La Pocatière.

ENTRETIEN DE LA ROUTE

Les activités d'entretien sont essentielles pour assurer la sécurité des usagers de la route. En plus des sommes mentionnées précédemment pour les infrastructures, le Ministère a investi 42 M\$ dans l'entretien des équipements de sécurité (tableau 6), que ce soit pour le marquage des chaussées, la signalisation routière, l'éclairage, les feux de circulation ou les dispositifs de retenue. De même, 190 M\$ ont été consacrés à l'entretien d'hiver.

Tableau 6

Entretien des équipements de sécurité (42 M\$ en 2003-2004)		M\$
	Le marquage de la chaussée	18
	La signalisation routière	10
	Les dispositifs de retenue	8
	L'éclairage	4
	Les feux de circulation	2
	TOTAL	42

Marquage de la chaussée

Le marquage est un moyen efficace d'accroître la sécurité. Un marquage visible toute l'année, dans toutes les conditions climatiques, facilite la circulation routière et augmente la sécurité des usagers de la route. Le Ministère a investi plus de 18 M\$ pour le marquage des chaussées en 2003-2004.

Traditionnellement, le marquage des chaussées s'effectue à l'aide de peinture alkyde. Cependant, ce type de peinture contient des produits pétroliers volatils contribuant à l'effet de serre. De plus, en raison de la durabilité de ce produit, le marquage doit être effectué tous les ans et même, sur certaines sections, deux fois par an. Un effort de recherche de produits de remplacement est donc en cours depuis plusieurs années déjà, par souci d'efficacité et de préservation de l'environnement.

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

Le Ministère a développé un guide visant à définir un processus pour assurer uniformément sur l'ensemble de son réseau, la collecte de données fiables entourant la mesure de la présence des lignes de marquage en période printanière.

Ainsi, dans un souci d'optimiser sa programmation annuelle de travaux de marquage et d'être en mesure de prioriser les sites les plus affectés par l'absence de lignes, une inspection systématique du réseau permet de mesurer au printemps la présence des lignes de marquage. Toutes les données ainsi colligées permettent de qualifier un indicateur de performance appelé « taux de durabilité du marquage » qui définit le pourcentage de présence de ligne.

Les efforts entrepris au cours des dernières années en terme d'amélioration des processus de livraison de ce produit/service (implantation de processus ISO chez certaines unités en territoire) et dans l'utilisation de nouveaux produits à base d'époxy ont permis d'améliorer la qualité de l'état (présence de ligne) du marquage au printemps.

Signalisation

La signalisation est le meilleur moyen de communication pour transmettre l'information nécessaire à la circulation des personnes et des véhicules, et elle est essentielle à la sécurité routière. Le Ministère a investi 10,1 M\$ pour l'entretien de la signalisation en 2003-2004.

Éclairage et feux de circulation

L'entretien des installations d'éclairage et des feux de circulation occasionne des travaux techniques, électriques et mécaniques nécessaires à leur bon fonctionnement, incluant les travaux sur les massifs d'ancrage. À cet effet, le Ministère a investi respectivement 4 M\$ et 2,2 M\$ en 2003-2004.

Dispositifs de retenue

En 2003-2004, le Ministère a investi 7,7 M\$ relativement à l'entretien des dispositifs de retenue, qui comprend la réparation et le remplacement de dispositifs tels que les glissières de sécurité, les atténuateurs d'impact et les barrières médianes.

Viabilité hivernale

La part du budget consacrée par le Ministère à l'entretien hivernal a été de 190 M\$ en 2003-2004. Le Ministère a la responsabilité de l'entretien de quelque 30 000 km de réseau. Les travaux d'entretien d'hiver sont, pour une grande part (80 %), effectués à forfait par le secteur privé ou par les municipalités.

Aussi, les efforts de recherche-développement entrepris en météo routière depuis quelques années ont permis, entre autres, de consolider les efforts de formation dans ce domaine et de mettre en ondes le site Web SADVH (système d'aide à la décision en viabilité hivernale). Ainsi, dans le but de former à la météo routière les décideurs opérationnels en entretien d'hiver, des séances de formation ont été données par le biais du réseau de formateurs territoriaux en viabilité hivernale. Le site Web SADVH, quant à lui, donne accès en temps réel, depuis octobre 2003, à l'information météo routière nécessaire aux décisions.

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

Le Ministère poursuit ses efforts afin de promouvoir l'usage de la nouvelle terminologie pour décrire les conditions routières en période hivernale. Le vocabulaire est dorénavant plus clair et plus accessible à toutes les personnes concernées, autant aux usagers de la route qu'à ceux qui ont à transmettre l'information portant sur l'état du réseau. L'expérience de la première année d'utilisation a permis d'apporter quelques modifications. Ainsi, le vocabulaire a été simplifié pour ne conserver que quatre des cinq conditions routières établies initialement. Dans le même ordre d'idées, le Ministère poursuit son processus de vérification de la qualité de ce produit. Les responsables du domaine disposent d'indicateurs de gestion et de performance qui les aident à déceler les faiblesses du processus de production et à faciliter le choix des mesures correctives.



LÉGISLATION

Cette section présente les sujets relatifs au Code de la sécurité routière et à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre du projet de loi no 29, Loi modifiant le Code de la sécurité routière, adopté le 25 mars 2004, le ministère des Transports a présenté six modifications pouvant avoir des incidences en matière de sécurité routière ou de protection du réseau routier. Ces mesures visent les trois domaines suivants :

- le respect des normes de signalisation, en permettant l'installation d'un panneau d'arrêt à une intersection route/rail;
- le contrôle des limites de vitesse, en créant une présomption que le panneau installé sur un site de travaux routiers fait foi de la décision du Ministre quant à la vitesse imposée et en assujettissant les routes asphaltées sous l'administration du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs (MRNFP) aux limites de vitesse du code;
- la mise en œuvre de normes applicables aux véhicules lourds en clarifiant le champ d'application concernant les véhicules lourds devant s'immobiliser à un passage à niveau, en responsabilisant l'expéditeur pour les surcharges des véhicules qu'il confie à un transporteur et en permettant aux municipalités, là où la sécurité routière n'est pas compromise, d'interdire l'usage du frein moteur.

La mise en vigueur de ces dispositions s'est faite lors de la sanction de la loi ou se fera ultérieurement par un décret du gouvernement, au moment jugé approprié.

LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS⁴

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

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

En juin 2001, un rapport portant sur l'efficacité de la mise en œuvre de la loi et de ses premiers effets a été déposé à l'Assemblée nationale. Le constat général était positif, mais des améliorations s'avéraient nécessaires au regard notamment de son efficacité, du suivi de son application, des processus administratifs et du soutien à la clientèle. La mise en œuvre des recommandations du rapport a commencé en 2002 et les travaux se poursuivent.

Plusieurs consultations ont été effectuées auprès de divers acteurs du secteur du transport routier sur la définition de l'exploitant afin de simplifier son identification lors de contrôles sur la route ou en entreprise. D'autres consultations se tiendront au cours des prochains mois concernant la responsabilisation d'autres acteurs associés aux opérations de transport (expéditeurs, intermédiaires, requérants de services, etc.).

Enfin, la seconde phase d'évaluation de la loi, qui porte sur son efficacité et sa pertinence au regard des objectifs visés, est en cours. Les travaux seront complétés en 2005, tel que le rapport d'évaluation le prévoit.

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

VÉHICULES LOURDS

Cette section présente les sujets relatifs au transport de matières dangereuses et au renversement de camions.

TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Afin de poursuivre la diffusion de l'information concernant les modifications apportées au Règlement sur le transport des matières dangereuses en 2002, le ministère des Transports a participé activement à un colloque sur le transport des matières dangereuses tenu à Montréal, le 7 octobre 2003. Organisé par l'Association du camionnage du Québec à l'intention des transporteurs routiers, ce colloque a également permis d'échanger sur les nouvelles dispositions contenues dans le règlement et d'identifier des ajustements susceptibles de clarifier certaines règles et de faciliter leur application sur les chemins publics.

Afin de favoriser la plus large diffusion possible des règles actuelles entourant le transport des matières dangereuses, le Guide sur le transport des matières dangereuses a fait l'objet d'une nouvelle édition, imprimée en janvier 2004. Le contenu de cette publication a été mis à jour et comprend de nombreuses illustrations. La Direction du transport routier des marchandises et la Direction des communications ont fait parvenir plusieurs exemplaires de ce guide aux intervenants travaillant dans le domaine et à près de 6000 transporteurs de matières dangereuses inscrits à la Commission des transports du Québec.

RENVERSEMENT DE CAMIONS

Le projet-pilote mis sur pied en 2001 dans le but d'améliorer la sécurité dans les cas de renversement de véhicules lourds dans les courbes se poursuit. On a d'abord sélectionné cinq sites situés à Laval et Montréal où une nouvelle signalisation informant les camionneurs du risque de renversement a été installée. À l'été 2003, un sixième site s'est ajouté sur le territoire de l'Outaouais. Depuis l'an 2002, des relevés des vitesses et des données concernant les accidents sont effectués pour mesurer l'efficacité de cette nouvelle signalisation. Cette collecte d'information se poursuivra jusqu'à l'été 2004 et, au cours de la même année, les relevés des vitesses pratiquées et des accidents routiers seront analysés.



OUTILS ET MÉTHODES

Cette section présente les outils et méthodes utilisés pour améliorer la gestion du réseau routier et, par conséquent, la sécurité routière : les données sur la sécurité routière, le système intégré d'analyse de sécurité, le Manuel de sécurité routière, la recherche-développement, la formation et les normes.

DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Considérant que le MTQ est gestionnaire du réseau supérieur, certains éléments qui l'interpellent directement sont davantage analysés, tels que les concentrations d'accidents à certains endroits particuliers comme les courbes ou les pentes, mais aussi les accidents associés aux éléments de l'infrastructure dont les collisions avec un lampadaire, un arbre ou un pilier de pont.

Pour ce faire, à partir du descriptif que le policier inscrit au rapport d'accident, un important travail de localisation des accidents survenant sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère est complété, puis jumelé ou mis en relation avec les caractéristiques du réseau routier. Ainsi, chaque portion de réseau est caractérisée par des indicateurs de sécurité – fréquence des accidents, indice de gravité, taux d'accidents, etc. – des types d'accidents – collision avec un lampadaire, surface enneigée, etc. – et des caractéristiques routières – classe de route, circulation, milieu, type de carrefour, etc.

Ces synthèses d'information pour des entités « réseaux » similaires permettent aux directions territoriales, entre autres, de cerner plus finement leurs problématiques et de cibler des endroits à analyser prioritairement sous l'angle de la sécurité. Ces résultats contribuent ainsi à mieux orienter les actions futures du MTQ en matière de sécurité routière.

Dans le contexte de la réalisation de sa banque d'information corporative, le Ministère poursuit l'élaboration d'un système de gestion des données portant sur la sécurité routière et intégrant en particulier l'environnement routier et la circulation.

Dans le même ordre d'idées, étant donné que 60% des accidents se produisent sur le réseau municipal, le MTQ et la SAAQ unissent leurs efforts en vue de proposer une série d'interventions afin d'aider les municipalités à améliorer la sécurité sur leur réseau respectif, notamment par la conception d'une méthodologie d'analyse des problématiques de sécurité routière à l'échelle locale.

Pour ce faire, le Ministère raffine les outils permettant de localiser les accidents sur le réseau municipal. Des essais sont actuellement en cours dans trois directions territoriales (Bas-Saint-Laurent, Ouest-de-la-Montérégie et Outaouais). Des représentants du réseau de la santé, des services policiers et des municipalités de ces régions collaborent à ces essais.

Dans ce contexte, le projet de recherche accordé à l'Université de Sherbrooke pour l'élaboration d'une demande de diagnostic en sécurité routière se poursuit en 2004. Également, les projets-pilotes avec la ville de Sherbrooke et dans la région du Bas-Saint-Laurent se poursuivent afin d'expérimenter cette démarche.

SYSTÈME INTÉGRÉ D'ANALYSE DE SÉCURITÉ

Le Système intégré d'analyse de sécurité (SIAS), logiciel conçu par le Ministère, offre aux directions territoriales une assistance pratique pour la réalisation des étapes préparatoires aux études de sécurité. L'accessibilité à des méthodes et à des techniques d'analyse de pointe entraîne une meilleure optimisation des investissements en sécurité routière. Le SIAS permet aussi d'accroître l'homogénéité de l'analyse sur l'ensemble du réseau et contribue à des économies de temps substantielles liées à une automatisation des tâches routinières. Présentement, 11 directions territoriales sur 14 possèdent cet outil progressivement amélioré par l'ajout de modules.

MANUEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE L'AIPCR

Le ministère des Transports du Québec a coordonné la rédaction du Manuel de sécurité routière de l'Association mondiale de la Route (l'AIPCR), dont le lancement officiel a été effectué lors du Congrès de Durban en Afrique du Sud, en octobre 2003. L'importance de la contribution du MTQ a été reconnue par l'AIPCR, contribuant ainsi à faire valoir à l'étranger l'expertise québécoise en matière de sécurité routière. Plusieurs volets du Manuel de sécurité routière de l'Association mondiale de la Route ont été incorporés au Système intégré d'analyse de sécurité (SIAS).

LIMITES DE VITESSE

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

Projet de recherche

Un projet de recherche scientifique consacré à l'étude de l'impact de l'abaissement de la vitesse affichée sur la sécurité et le comportement des conducteurs a été confié à une équipe de chercheurs de l'Université de Sherbrooke. Cette étude vise particulièrement à mesurer l'impact résultant de modifications de la vitesse sur des sites où la géométrie et l'aménagement sont demeurés les mêmes.

Zones de travaux

Un nouvel outil d'aide à la détermination et à l'enregistrement des limites de vitesse légale temporaire a été produit pour encadrer les limites de vitesse temporaires dans les zones de travaux sur le réseau routier du Ministère exécutés par des entreprises de services publics ou par une municipalité. Ce guide est le résultat de l'une des actions apparaissant au Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers 2001-2003. La procédure s'applique lorsqu'un requérant demande une réduction de la limite de vitesse pour un chantier devant s'effectuer dans une emprise routière dont la gestion relève du Ministère.

Un guide analogue, adapté aux besoins spécifiques des municipalités, a été conçu par le Ministère. Ce second guide est destiné aux responsables municipaux qui gèrent le dossier des limites de vitesse dans les zones de travaux exécutés sur leur réseau routier municipal.

La validation des tableaux de détermination des limites de vitesse sur les sites de travaux routiers est maintenant complétée. Cette méthode constitue un outil supplémentaire de détermination des limites de vitesse mis à la disposition des gestionnaires de réseau routier au Québec.

Transfert de pouvoirs aux municipalités

Le transfert de pouvoirs aux municipalités en matière de détermination des limites de vitesse, concrétisé en 2002-2003 par l'établissement d'un protocole d'entente officiel, se poursuit. Six municipalités se sont déjà prévaluées d'une entente à cet effet avec le ministre des Transports et d'autres sont en concertation avec le Ministère en vue d'y souscrire.

RECHERCHE-DÉVELOPPEMENT EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les efforts de recherche-développement en sécurité routière se sont poursuivis pour apporter des solutions aux problèmes de sécurité en vue de maintenir les acquis et d'obtenir de nouvelles améliorations au bilan routier.

Les travaux de recherche suivants ont été menés à terme par des universitaires en 2003-2004. Ces travaux apportent une meilleure maîtrise des divers aspects de la sécurité routière et aident le Ministère à adopter les interventions les plus appropriées.

- L'analyse des avantages et des coûts des mesures de sécurité et de conformité aux dispositions législatives des véhicules lourds en entreprise. L'analyse évalue également les avantages et les coûts pour les autres acteurs concernés;
- La problématique et l'évaluation de la sécurité des carrefours isolés en milieu rural ou peu urbanisé. L'étude porte sur les critères et les autres éléments de sécurité liés aux dispositifs de contrôle, aux aménagements routiers et aux autres interventions;
- L'évaluation de la problématique en matière de sécurité routière liée à l'instabilité des véhicules routiers de type citerne transportant des produits liquides. L'étude porte sur la connaissance du parc de camions-citernes et des types de citernes utilisées ainsi que sur les solutions relatives au design des citernes;
- L'évaluation de divers équipements d'arrimage utilisés dans le domaine du transport routier des marchandises, ayant un coefficient de friction élevé et utilisés dans différentes conditions de transport;
- L'évaluation des avantages en matière de sécurité routière de l'éclairage des routes au Québec en milieu rural. L'évaluation des impacts de l'éclairage porte sur la réduction des accidents selon les types de routes, de carrefours et de systèmes d'éclairage;
- L'étude du comportement dynamique de véhicules tout-terrains (quad) en présence d'un second occupant. Cette étude évalue la sécurité des conducteurs de véhicule tout-terrain circulant avec un passager supplémentaire sur un véhicule conçu pour une personne;
- La mise au point d'une démarche de diagnostic local de sécurité routière, à partir de l'évaluation des expériences menées au Québec et dans quelques pays. La démarche sera utile aux municipalités locales pour déterminer les actions appropriées de sécurité routière à mettre en œuvre, que ce soit sur le plan des infrastructures, des campagnes de sensibilisation ou des contrôles policiers.

FORMATION

La formation vise à fournir à tous les acteurs concernés (Ministère, autorités locales ou régionales, partenaires) les outils nécessaires à une prise en considération adéquate de la sécurité des infrastructures routières, tant au moment de la planification que pendant la construction et l'exploitation des infrastructures. Pour permettre au personnel en place d'acquérir des compétences additionnelles ou pour initier le nouveau personnel aux connaissances de base en matière de sécurité, le Ministère s'est doté d'un programme structuré qu'il ne cesse d'améliorer.

Ainsi, pour l'exercice financier 2003-2004, 420 jours-personnes ont été consacrés à la formation en sécurité routière.

NORMES

Plusieurs normes ont été revues en 2003-2004, dont certaines ont un impact sur la sécurité. Voici celles qui ont entraîné le plus de changements.

Au Tome II – Construction routière, les mises à jour apportées aux normes des dispositifs de retenue, surtout celles portant sur les dispositifs de chantier, permettront d'améliorer la sécurité de l'usager de la route en présence d'objets fixes ou de véhicules d'escorte.

Au Tome V – Signalisation routière, les travaux de normalisation se sont inscrits dans la continuité du Plan d'action en matière de sécurité sur les sites des travaux routiers. Les modifications apportées ont permis d'augmenter la sécurité de l'usager et des travailleurs, mais il reste encore une étape à venir qui entraînera certaines modifications aux normes.

STRUCTURES

Plusieurs actions ont été mises en œuvre par le Ministère pour assurer la qualité des structures et la sécurité des usagers. Mentionnons, entre autres, les études de capacité portante effectuées pour valider le niveau de sécurité au regard des charges légales, l'analyse des demandes de permis de transport hors normes pour assurer la pérennité des ouvrages et l'implantation de la norme ISO Inspection pour identifier et qualifier la gravité des désordres observés sur les ponts dans le contexte du programme d'inspection des structures implanté au Ministère.

CONCERTATION

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

TABLE GOUVERNEMENT - INDUSTRIE SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES LOURDS

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

Elle réunit des partenaires gouvernementaux : le ministère des Transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, Contrôle routier Québec, la Commission des transports du Québec et la Sûreté du Québec.

Elle regroupe également des partenaires de l'industrie : l'Association du camionnage du Québec, l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec, l'Association canadienne du camionnage d'entreprise, l'Association nationale des camionneurs artisans, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec, l'Association du transport d'écoliers du Québec, le Club automobile du Québec (CAA), l'Association du transport urbain du Québec, l'Association canadienne de transport industriel ainsi que la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. En 2003, deux autres groupes se sont joints à la table : le Conseil de l'industrie forestière du Québec et l'Association des constructeurs de routes et de grands travaux du Québec.

En 2003, la table a mis à profit les connaissances et l'expertise de ses membres pour cerner la problématique de la vitesse chez les conducteurs de véhicules lourds au regard des points suivants :

- La situation actuelle en matière de vitesse
- L'encadrement législatif et réglementaire
- Les mesures de contrôle
- La surveillance routière
- Le contexte économique
- Les expériences réalisées à l'extérieur du Québec
- Les moyens de communication

En 2004-2005, les membres de la table comptent entreprendre des actions concrètes visant à favoriser un meilleur respect des limites de vitesse.

Voici un aperçu des autres travaux que la Table de sécurité a menés en 2003-2004 : amélioration des interventions en contrôle routier, essai de technologies embarquées comme enregistreurs de bord, cartes à puce et signatures numériques, analyse et suivi d'accidents majeurs mettant en cause un véhicule lourd, mise à jour de la politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, adoption de mesures pour responsabiliser les expéditeurs en cas de surcharge.

PROJET DE COOPÉRATION FRANCO-QUÉBÉCOISE

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

L'objectif général est de stimuler les échanges entre une pluralité d'acteurs, gouvernementaux ou non, de manière à constituer un cadre international durable d'échanges et de recherches scientifiques dans le domaine des politiques publiques de sécurité routière. Cette action prend tout son sens dans la perspective du développement rapide de l'espace de libre circulation qu'est l'Union européenne. Elle sera d'autant plus efficace qu'elle s'intégrera dans une stratégie d'intensification des liens avec des pays réputés pour leur capacité d'innovation et leur efficacité en la matière. Des partenaires australiens et américains ont aussi donné leur accord pour faire partie du réseau d'excellence.

Deux missions ont été réalisées en 2003, au Québec et en France, avec des chercheurs de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS). Cet échange a permis d'identifier les atouts français et québécois en matière de sécurité routière et de dégager des thèmes concrets et réalistes de coopération.

Sans qu'ils soient définitifs, des collaborations scientifiques pourraient s'articuler autour de cinq thèmes : la valeur statistique d'une vie humaine, les organisations policières, la vitesse, le rôle des associations de défense des victimes de la route et la biomécanique appliquée.

SUIVI DES ACCIDENTS MORTELS

Entre janvier et décembre 2003, 364 sites où sont survenus des accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère ont fait l'objet d'une analyse.

De plus, le Ministère a reçu du Bureau du coroner en chef, entre avril 2003 et mars 2004, 44 rapports d'investigation contenant 53 recommandations s'adressant spécifiquement au ministère des Transports. Tous ces rapports et recommandations sont étudiés attentivement afin d'évaluer les mesures qui pourraient être prises pour améliorer la sécurité.

Parmi les mesures appliquées par le Ministère répondant à des recommandations des coroners, mentionnons la pose d'une couche d'usure à l'été 2003 sur la route 185 à Notre-Dame-du-Lac, la réalisation d'une étude de sécurité ainsi que des travaux de rechargement des accotements à Les Bergeronnes, la poursuite des travaux de réaménagement sur l'autoroute 15 Sud à Boisbriand, la construction d'îlots médians sur la route 148 à Gatineau (Masson-Angers) et la réalisation d'une étude de circulation permettant au Ministère de faire des choix éclairés sur les améliorations à apporter sur l'autoroute 40 dans la région de Québec.

SÉCURITÉ SUR LES CHANTIERS ROUTIERS

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

Le Ministère a élaboré le Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers 2001-2003 afin de réduire les facteurs de risques d'accidents. Ainsi, l'application du plan d'action a permis au cours de la saison 2003 de réaliser les interventions suivantes :

- Reconduire l'entente de partenariat avec la Sûreté du Québec concernant les niveaux d'assistance policière pour les 79 chantiers ciblés en 2003-2004 :
 - Résultats de la présence policière accrue sur les chantiers :
 - 11 444 constats d'infraction ont été signifiés aux abords et sur les chantiers routiers au cours de la saison de travaux 2003;
 - parmi ces constats d'infraction, 89 % (10 176) ont trait au non-respect de la vitesse permise.
- Améliorer la signalisation aux abords des chantiers et sur les chantiers routiers :
 - Signalisation plus uniforme sur tous les chantiers routiers;
 - Accroissement de la visibilité des panneaux par l'utilisation d'une pellicule rétro réfléchissante de couleur orange fluorescent;
 - Utilisation de repères visuels non métalliques.
- Mettre en place la gestion des chantiers routiers par axe – l'autoroute 20 de Cacouna à la frontière ontarienne, l'autoroute 40 de Québec à la frontière ontarienne, l'autoroute 73 Nord et la route 175 de Québec à la ville de Saguenay :
 - Information régulière aux usagers concernant l'état d'avancement et les mesures d'atténuation des chantiers par axe;
 - Harmonisation de la signalisation et des limites de vitesse.
- Limiter les entraves pour assurer une meilleure fluidité de la circulation, et en particulier au moment des périodes critiques comme les congés fériés et les vacances de la construction.
- Sensibiliser les usagers de la route à la sécurité sur les chantiers par une campagne d'information et de sensibilisation « Au nom de la vie ralentissez! ».

COMITÉ PERMANENT DE LIAISON TRANSPORTS-MUNICIPALITÉS

Le Ministère est régulièrement en contact avec les municipalités. Le Comité permanent de liaison Transports-Municipalités tient des rencontres régulières portant, entre autres, sur la sécurité routière. Ce comité est composé de représentants de l'Union des municipalités du Québec, de la Fédération québécoise des municipalités, du ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec. La présidence et le secrétariat relèvent du ministère des Transports du Québec. Le comité se réunit environ quatre fois par année. Ses objectifs sont d'informer les fédérations municipales des actions menées par le ministère des Transports, de les consulter sur des projets et de mener des dossiers conjoints.

PLANIFICATION DU TERRITOIRE

Dans le contexte du processus de révision des schémas d'aménagement, le Ministère offre une assistance technique aux MRC en vue d'une prise en considération de la sécurité routière permettant l'adoption des meilleurs choix d'aménagement. En effet, les choix en matière d'organisation de l'espace, d'urbanisme et de gestion des déplacements ont des répercussions sur la sécurité routière. Comme la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme n'impose aucun objectif au contenu relatif à la sécurité des déplacements, les directions territoriales du Ministère sensibilisent leurs partenaires municipaux à l'importance de celle-ci dans leur planification.

VÉHICULES HORS ROUTE (VHR)

En 2003, le nombre de motoneiges immatriculées était de 157 370. Après avoir connu une baisse au cours des dernières années, il tend à rejoindre les sommets atteints en 1995, alors qu'il y avait 158 982 motoneiges immatriculées. Quant au nombre de véhicules tout-terrains immatriculés, il a augmenté considérablement, passant de 147 647 en 1995 à 278 576 en 2003. Depuis 15 ans, il y a eu en moyenne 29 décès par année en motoneige et 20 en véhicule tout-terrain. Il est donc important de continuer à encadrer la pratique de ces activités et d'améliorer la sécurité des utilisateurs, notamment par des campagnes de sensibilisation auprès des adeptes et par des mesures issues du Groupe de travail sur la sécurité en véhicules hors route, coprésidé par le MTQ et le ministère de la Sécurité publique, qui regroupe les fédérations de véhicules hors route, les services policiers et les différents ministères et organismes qui gèrent ce dossier.

En 2003, il y a eu 26 décès en quad. Plus du quart des accidents mortels, soit sept, sont survenus sur un chemin public, alors qu'il est généralement interdit d'y circuler à bord d'un tel véhicule. Cinq de ces accidents se sont produits dans une zone d'exploitation contrôlée (zec) et un sur un chemin forestier. Aucun accident mortel en quad n'est survenu dans un sentier. Parmi les victimes, quatre circulaient à deux sur le véhicule et cinq ne portaient pas le casque protecteur obligatoire.

Pour la saison 2003-2004, il y a eu 29 décès en motoneige. Parmi ces victimes, près du quart, soit sept, circulaient sur un chemin public, huit ont péri par noyade et neuf sont décédées des suites d'un accident survenu dans un sentier.

En 2002, le Ministère a mis en place un groupe de travail sur le transport d'un passager sur un véhicule tout-terrain conçu pour une personne, qui a réuni les constructeurs de véhicules, les fabricants de sièges/coffres et la Fédération Québécoise des Clubs Quads (FCCQ). À la suite des recommandations de ce groupe de travail, une étude dynamique a été confiée, en 2003, à l'Université du Québec à Rimouski pour évaluer la sécurité de cette pratique. Les résultats de l'étude ont été rendus publics à l'automne 2003. Ils démontrent que le transport d'un passager sur un VTT conçu pour une personne contribue à dégrader la stabilité latérale et longitudinale du véhicule; l'étude conclut que cette pratique n'est pas sécuritaire dans la plupart des situations. La FCCQ a été associée très étroitement à tout le processus entourant la tenue de l'étude.

COMITÉ DE TRAVAIL SUR LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE

Depuis le 13 avril 2003, le virage à droite au feu rouge est autorisé au Québec sur l'ensemble du territoire, sauf sur l'île de Montréal. À la demande du ministre, le comité consultatif et de suivi du VDFR a été créé et placé sous la coordination du Ministère. Ce comité, composé de représentants de groupes cibles d'usagers, du milieu municipal, de ministères et d'organismes municipaux ainsi que d'experts en sécurité routière a été chargé de suivre, pendant la première année, l'évolution de la mise en œuvre du VDFR dans l'ensemble du Québec et de s'assurer de la réalisation et du suivi du plan d'action élaboré dans le contexte du virage à droite au feu rouge. Également, il avait pour tâche de tenir le ministre au courant de l'état d'avancement du dossier, de faire ses recommandations et de produire un rapport gouvernemental du suivi de la mise en place du VDFR après la première année.

Différentes actions destinées à assurer la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres usagers de la route ont été mises en place. Ainsi, une norme portant sur les signaux sonores a été adoptée, des activités de sensibilisation ont été réalisées, une aide a été offerte aux organismes de réadaptation offrant des services aux personnes ayant un handicap visuel pour la mise en œuvre de plans de sensibilisation et d'intervention auprès de leurs membres.

Également pour cette première année d'implantation, le suivi des accidents impliquant une manœuvre de VDFR a été effectué. Les résultats du suivi de la mise en œuvre du VDFR seront présentés dans un rapport gouvernemental qui sera déposé en mai 2004.

AUTRES PARTENAIRES

La participation à des congrès, colloques, salons et comités est une occasion idéale pour acquérir, partager et diffuser les connaissances et le savoir-faire dans des domaines variés comme : le congrès du Transportation Research Board (TRB), le congrès de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), le Comité technique sur la signalisation routière de l'AQTR, le congrès du Centre d'étude et de recherche sur les infrastructures urbaines (CERIU), la conférence nord-américaine sur la vitesse, le Congrès de l'Association des transports du Canada (ATC) ainsi que le Comité technique de la Sécurité routière de l'Association mondiale de la Route (AIPCR).

CAMPAGNES DE COMMUNICATION

L'objectif principal des campagnes en matière de sécurité dans les transports est de sensibiliser les clientèles concernées afin qu'elles adoptent des comportements plus sécuritaires dans leurs déplacements. Le Ministère réalise chaque année plusieurs campagnes de sécurité.

LE VIRAGE À DROITE AU FEU ROUGE

L'autorisation du virage à droite au feu rouge (VDFR) en avril 2003 a nécessité la mise en place d'une série de mesures pour informer la population des modalités d'entrée en vigueur du VDFR et des règles à suivre pour effectuer la manœuvre de façon sécuritaire.

Un des éléments clés de ces mesures a été la tenue d'une importante campagne de sensibilisation du public. Le thème « Le virage à droite au feu rouge, je pense piétons » a été repris dans tous les outils de communications élaborés.

Une enquête de perception faite dans les semaines qui ont suivi cette campagne avait, entre autres, pour objectif d'évaluer la connaissance de la population concernant la nouvelle réglementation de même que les règles de sécurité à observer lors d'un VDFR.

Le message principal de la campagne semble avoir été très bien compris puisque 88 % des répondants (automobilistes) décrivent correctement la principale manœuvre véhiculée dans les messages, soit de regarder partout autour.

LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES GRANDS CHANTIERS

Conscient des impacts majeurs que peuvent avoir les chantiers routiers sur la sécurité et la mobilité des usagers de la route, le Ministère, grâce au plan d'action élaboré en collaboration avec ses partenaires, a déployé, depuis trois ans, une série de mesures dans le but de réduire, voire d'éliminer, les risques liés à la circulation routière sur les sites de travaux. Il a élaboré différentes stratégies à cet effet, notamment une campagne d'information et de publicité destinée aux conducteurs de véhicules routiers.

Les communications constituaient un véhicule de sensibilisation de premier ordre dans ce plan d'action. Elles ont permis, d'une part, de faire connaître au public les moyens déployés par le Ministère afin d'accroître la sécurité dans de telles conditions de circulation et, d'autre part, de sensibiliser les usagers de la route à la nécessité d'adopter un comportement approprié à l'approche et sur les sites des travaux.

D'ailleurs, le thème de la campagne « Au nom de la vie ralentissez ! » illustre clairement l'importance d'amener les conducteurs à réduire leur vitesse sur les chantiers routiers. Pour ce faire, la surveillance policière accrue de chantiers ciblés a même été soulignée. Le message radio diffusé y faisait directement référence. De plus, des panneaux routiers spécifiques ont été installés sur ces chantiers. Les annonces dans les quotidiens reprenaient elles aussi, le thème de la campagne.

L'étude d'impact de la campagne de sensibilisation sur la sécurité sur les chantiers routiers 2003 illustre bien l'importance qu'accordent les usagers de la route à l'information portant sur les travaux (très important 37 %, assez important 41 %). Elle souligne aussi que 72 % des répondants ayant remarqué les panneaux d'affichage « Au nom de la vie ralentissez ! » affirment que ceux-ci les ont incités à respecter la signalisation des chantiers routiers. La campagne a eu un bon niveau de notoriété, soit de 67 %.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN CONDITIONS HIVERNALES

Diffusée cette année sur le thème « Ensemble, apprivoisons l'hiver! », la campagne incitait à nouveau les conducteurs à la prudence sur les routes en hiver et à développer des attitudes et des comportements appropriés. Il s'agissait de leur démontrer l'importance d'adapter leur conduite aux conditions hivernales, d'équiper leur véhicule de quatre pneus d'hiver, de les inciter à ralentir, à garder leurs distances les uns par rapport aux autres et à s'informer des conditions routières. Ainsi, la campagne comportait un volet portant sur la nouvelle terminologie utilisée pour décrire les conditions routières.

Les résultats des études d'impact publicitaire faites entre 1995 et 2004 révèlent en effet que les usagers du réseau routier ont de plus en plus tendance à équiper leurs véhicules adéquatement et à adapter leur comportement aux conditions hivernales. La proportion de conducteurs qui équipent ainsi leur véhicule atteint maintenant 86 % à l'échelle du Québec. Par ailleurs, 55 % des conducteurs affirment toujours se renseigner sur les conditions routières avant d'effectuer de longs déplacements.

LE PARTAGE DE LA ROUTE ENTRE CYCLISTES ET AUTOMOBILISTES

Dans le domaine du vélo, le Ministère a poursuivi sa campagne de sécurité sur le thème du partage de la route entre cyclistes et automobilistes. Elle visait encore cette année à les informer des divers aménagements cyclables et de la signalisation spécialement conçus pour assurer leur sécurité, considérant que la pratique du vélo connaît une popularité croissante au Québec depuis quelques années.

LA SÉCURITÉ EN VÉHICULES HORS ROUTE

Dans le domaine des véhicules hors route, des campagnes ont eu lieu afin d'inciter les amateurs de motoneige et de véhicules tout-terrains (VTT) à adopter des comportements sécuritaires dans l'utilisation de ce type de véhicule. Celles-ci ont été réalisées en collaboration avec les fédérations concernées, la Sûreté du Québec et les policiers municipaux. Des conférences de presse et l'envoi de communiqués ont constitué les bases des campagnes de sécurité.

ACCIDENTS ROUTIERS AVEC LA GRANDE FAUNE

Depuis 1993, différentes mesures ont été prises, tant sur le plan ministériel que régional, dans le but de sensibiliser les automobilistes à la prudence là où les collisions avec la grande faune sont les plus susceptibles de se produire. En 2003, le ministère des Transports a décidé de relancer cette campagne afin de rappeler aux automobilistes d'être vigilants en tout temps. Le recours aux relations de presse et publiques, à l'imprimé et à l'affichage est demeuré prioritaire pour atteindre la clientèle.

Outre les moyens de communication énoncés précédemment, des panneaux à messages variables et de la signalisation sur la grande faune ont été placés près des routes à des endroits stratégiques, là où le danger devient le plus imminent. Il est à noter que l'aménagement de mares salines et la pose de clôtures électriques se sont poursuivis dans la réserve faunique des Laurentides.

CONCLUSION

Le Ministère consacre chaque année des sommes importantes pour mettre en place des mesures spécifiques d'amélioration de la sécurité. En effet, viser à offrir aux usagers un environnement routier toujours plus sécuritaire afin de contribuer à réduire le nombre des accidents et leur gravité constitue une priorité du ministère des Transports.

Par ailleurs, comme l'infrastructure routière ne représente pas le seul facteur en cause dans un accident, l'humain et le véhicule doivent être pris en considération. Ainsi, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec doivent travailler en étroite collaboration avec de nombreux partenaires comme les responsables du milieu municipal, les services policiers, le réseau de la santé, le coroner ou les associations d'usagers.

Les mesures mises en œuvre par le Ministère et ses partenaires en matière de sécurité routière afin d'améliorer le bilan routier ne peuvent cependant atteindre leur objectif que si chaque usager de la route accepte aussi de contribuer à sa façon par un comportement responsable.