



**Commission des transports et  
de l'environnement**

**La sécurité routière au Québec :  
les cellulaires au volant, la vitesse  
excessive, les motocyclistes et les  
conditions hivernales**

**Document de consultation**

**Décembre 2005**

Publié par le Secrétariat des commissions  
de l'Assemblée nationale du Québec  
Édifice Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires, 3<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1A 1A3

Pour tout renseignement complémentaire sur les travaux de la Commission des transports et de l'environnement, veuillez vous adresser au secrétaire de la Commission, M. François Arsenault à l'adresse indiquée ci-dessus ou encore :

Téléphone : (418) 643-2722  
Télécopie : (418) 643-0248  
Courrier électronique : [farsenault@assnat.qc.ca](mailto:farsenault@assnat.qc.ca)

Vous trouverez ce document dans la section « travaux parlementaires » du site Internet de l'Assemblée nationale : [www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

ISBN : 2-550-45972-5

DÉPÔT LÉGAL – BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU QUÉBEC, décembre 2005

## **Les membres de la Commission des transports et de l'environnement**

### **Le président**

M. Claude Pinard (Saint-Maurice)

### **Le vice-président**

M. Tony Tomassi (LaFontaine)

### **Les membres**

- M. Maurice Clermont (Mille-Îles)
- M. Serge Deslières (Beauharnois)
- M. Jean Dubuc (La Prairie)
- M. Janvier Grondin (Beauce-Nord)
- M. Réjean Lafrenière (Gatineau)
- M<sup>me</sup> Charlotte L'Écuyer (Pontiac)
- M. Norbert Morin (Montmagny-L'Islet)
- M. Jean-Pierre Soucy (Portneuf)
- M. Luc Thériault (Masson)
- M. Stéphan Tremblay (Lac-Saint-Jean)

### **Secrétaire de la Commission**

M. François Arsenault

### **Agente de secrétariat**

M<sup>me</sup> Janique Martel

### **Recherchistes**

- M<sup>me</sup> Chedlia Touil, Service des études documentaires
- M. Richard L'Hérault, Service des études documentaires

### **Révision linguistique**

M<sup>me</sup> Danielle Simard, Service des études documentaires



## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
1. LE CADRE LÉGISLATIF ET LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	3
2. ÉTAT DE SITUATION.....	7
2.1. ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER AU QUÉBEC.....	7
2.2. PERFORMANCE DU QUÉBEC PAR RAPPORT AU RESTE DU CANADA ET À D'AUTRES PAYS .....	11
2.3. LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS 2001-2005 : VOLET ROUTIER.....	13
2.4. LES PRINCIPALES RÉALISATIONS.....	17
3. LES ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE RETENUS PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT .....	19
3.1. LE CELLULAIRE AU VOLANT .....	19
3.2. LA VITESSE EXCESSIVE .....	23
3.3. LA MOTOCYCLETTE .....	29
3.4. LES CONDITIONS HIVERNALES.....	31
4. CONCLUSION.....	33
ANNEXE 1 : PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX LOIS ET RÈGLEMENTS AFIN D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE .....	35
ANNEXE 2 : LES POLITIQUES, LES GUIDES ET LES NORMES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	37
ANNEXE 3 : SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DE LA TABLE DE CONCERTATION SUR LA MOTOCYCLETTE .....	39
ANNEXE 4 : PLAN STRATÉGIQUE 2005-2008 DU MTQ – LA SÉCURITÉ DES USAGERS (EXTRAIT).....	41
BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE.....	45



## INTRODUCTION

À l'instar des autres pays industrialisés, le bilan routier n'a cessé de s'améliorer au Québec durant les 25 dernières années, et ce, malgré l'augmentation du parc automobile et du nombre de conducteurs. En effet, le nombre de victimes décédées à la suite d'accidents de la route a baissé de 63 % entre 1978 et 2004, alors que pendant la même période, le nombre de titulaires de permis ainsi que celui des véhicules en circulation ont augmenté respectivement de 51 % et 76 %<sup>1</sup>.

En dépit de ces progrès encourageants, les traumatismes reliés aux accidents de la route constituent toujours un grave problème au Québec, puisque depuis quelques années la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dénombre annuellement environ 650 décès, 6000 blessés graves et 50 000 blessés légers<sup>2</sup>.

Soucieux de maintenir les acquis en matière de sécurité routière et de soutenir les différents acteurs dans ce domaine, les membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale ont décidé d'entreprendre une réflexion sur quelques enjeux de la sécurité routière au Québec et de la partager avec les organismes et les personnes concernés. L'objectif est d'arriver, au terme des consultations, à recommander aux autorités compétentes des pistes d'action pour les prochaines années.

Le présent document a été préparé pour alimenter cette réflexion. Il présente succinctement, dans une première section, les organismes responsables de la sécurité routière au Québec, leurs missions et le cadre législatif dans lequel ils exercent leurs mandats. Dans la deuxième section, on dresse un état de la situation de cette problématique. On y présente l'historique du bilan routier québécois en le comparant avec celui d'autres pays en plus de faire état des orientations de la Politique de

---

<sup>1</sup> Dossier statistique : SAAQ, *Bilan 2004 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 2005, p. 3.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 14.

sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier. Le but principal de cette politique est d'établir les orientations et les priorités que se donnent le ministère des Transports (MTQ) et la SAAQ pour réduire le nombre et la gravité des accidents routiers, tout en s'assurant de préserver la mobilité des personnes et des marchandises<sup>3</sup>.

Enfin, dans la troisième section, on examine certains des enjeux de la sécurité routière. Durant la préparation de ce document de consultation, de nombreuses questions entourant la sécurité routière ont été examinées. À titre d'exemple, en ce qui concerne le facteur humain, la Commission a examiné les enjeux concernant, notamment, les conducteurs âgés, les jeunes conducteurs, la vitesse excessive, les conducteurs dangereux, les motocyclistes, le transport scolaire et les cellulaires au volant. Pour ce qui est de l'environnement routier, la Commission s'est penchée sur les enjeux concernant l'état des routes et leur configuration, la signalisation, les chantiers de construction et les conditions hivernales.

Cependant, en raison de l'ampleur des problématiques liées à la sécurité routière, les membres de la Commission ont rapidement constaté qu'il serait préférable de limiter les travaux à quelques sujets principaux et ainsi être en mesure d'en faire une analyse plus détaillée qui permettra, par la suite, de tirer des conclusions claires et de proposer des pistes de solutions aux problèmes qui auront été posés. Les sujets retenus par la Commission sont : le cellulaire au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales.

Aux fins de la consultation, on présentera, pour chacun des sujets retenus par la Commission, un état de situation ainsi que des éléments de réflexion qui permettront d'élaborer des pistes d'action pour améliorer les interventions. Un certain nombre de questions seront soulevées pour chacun des enjeux afin d'être débattues lors des discussions.

---

<sup>3</sup> Voir le chapitre 2 de la *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*.

## **1. LE CADRE LÉGISLATIF ET LE PARTAGE DES RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Au Canada, les pouvoirs publics fédéraux, provinciaux, territoriaux et municipaux se partagent la responsabilité des différentes mesures pour améliorer la sécurité routière. Ce partage se fait entre le ministère des Transports, le ministère de la Justice, le ministère de la Sécurité publique, la Société de l'Assurance automobile du Québec, le gouvernement fédéral et les municipalités<sup>4</sup>.

Depuis 1996, plusieurs modifications ont été apportées aux lois et règlements afin d'améliorer la sécurité sur les routes du Québec. On retient plus particulièrement l'adoption, en décembre 1996, de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Cette loi constitue la plus importante réforme du Code de la sécurité routière des 20 dernières années. En plus d'introduire de nouvelles conditions d'accès à la conduite pour les nouveaux conducteurs (mesure introduite en juin 1997) cette loi vise à réduire la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool et la conduite durant sanction (mesure introduite en décembre 1997)<sup>5</sup>.

Avec un réseau de quelque 29 000 kilomètres de routes géré par le MTQ, l'amélioration de la sécurité routière au Québec nécessite l'élaboration de normes et de guides adaptés aux besoins particuliers du réseau routier québécois. Ainsi, sous la responsabilité du MTQ, plusieurs normes, guides et politiques ont été produits depuis 1995, dont plusieurs relatifs aux véhicules lourds<sup>6</sup>.

Les différents ministères et organismes, en partenariat avec le secteur privé, réalisent constamment des recherches en sécurité routière. Ces recherches sont variées et touchent à plusieurs thèmes tels que les normes, la gestion du trafic, l'état des routes, les aménagements routiers, les piétons, la vitesse, etc.

---

<sup>4</sup> Le Tableau 1 résume le partage des responsabilités, voir p. 5.

<sup>5</sup> L'Annexe 1 fait une description plus complète des principaux changements législatifs et réglementaires en sécurité routière, voir p. 35.

<sup>6</sup> L'Annexe 2 donne un aperçu des principales politiques et des principaux guides en matière de sécurité routière au Québec, voir p. 37.

Enfin, en plus des efforts des différents ordres de gouvernement, d'importants partenaires non gouvernementaux participent à l'amélioration de la sécurité routière à l'échelle régionale et nationale. Plusieurs bénévoles, groupes communautaires et organismes de sécurité travaillent en étroite collaboration avec les gouvernements et les services de police lors de campagnes de sensibilisation et de promotion. Tous ces intervenants collaborent dans le cadre d'approches multidisciplinaires à plusieurs niveaux afin de surmonter les problèmes liés à l'étendue du territoire et au chevauchement des différents secteurs de compétence.

**Tableau 1 : Partage des responsabilités en matière de sécurité routière**

	<b>Ministère des Transports</b>	<b>Société de l'assurance automobile du Québec</b>	<b>Gouvernement fédéral</b>	<b>Municipalités</b>	<b>Ministère de la Justice et ministère de la Sécurité publique</b>
<b><i>Principales lois relatives à sécurité routière</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Code de la sécurité routière</li> <li>- Loi sur l'assurance automobile</li> <li>- Loi sur la Société de l'assurance automobile</li> <li>- Loi sur les transports</li> <li>- Loi sur le ministère des Transports</li> <li>- Loi sur la voirie</li> <li>- Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds</li> <li>- Loi concernant les services de transport par taxi</li> <li>- Loi sur les véhicules hors route</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Loi sur la sécurité automobile</li> <li>- Loi de 1987 sur les transports routiers</li> <li>- Code criminel</li> </ul>		
<b><i>Responsabilités</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion et entretien du réseau routier</li> <li>- Application du Code de la sécurité routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indemnisation des victimes de dommages corporels</li> <li>- Délivrance des permis de conduire et immatriculation</li> <li>- Promotion de la sécurité</li> <li>- Contrôle routier des véhicules de transport des personnes et des marchandises</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Normes canadiennes de sécurité des véhicules</li> <li>- Encadrement du transport interprovincial</li> <li>- Collecte et analyse des données sur les collisions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion et entretien du réseau routier</li> <li>- Signalisation routière</li> <li>- Services policiers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Application du Code de la sécurité routière</li> <li>- Contrôle de la circulation</li> <li>- Poursuites</li> <li>- Inspection des véhicules</li> <li>- Prévention et sensibilisation</li> <li>- Rédaction des rapports d'accidents</li> <li>- Services policiers</li> </ul>
<b><i>Règlements, normes et politiques</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalisation routière</li> <li>- Véhicules hors route</li> <li>- Véhicules lourds</li> <li>- Transport des matières dangereuses</li> <li>- Transport des écoliers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Immatriculations et permis de conduire</li> <li>- École de conduite</li> <li>- Vérification mécanique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécurité des véhicules</li> <li>- Transport interprovincial</li> </ul>		

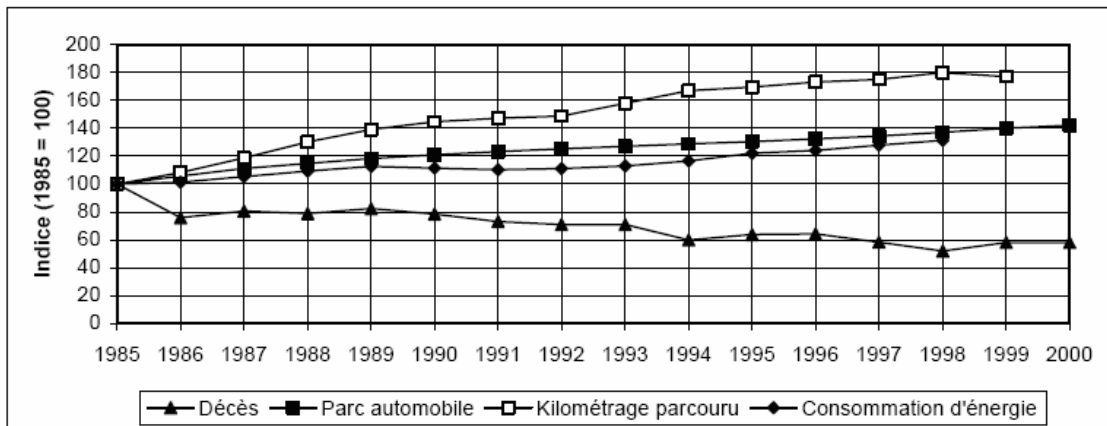


## 2. ÉTAT DE SITUATION

### 2.1. ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER AU QUÉBEC

La Figure 1 illustre clairement les progrès qui ont été accomplis en sécurité routière au Québec depuis 20 ans. Le nombre de décès a diminué de 40 % entre les années 1985 et 2000 tandis que le kilométrage parcouru a augmenté de 80 %. Le nombre d'automobiles a, quant à lui, augmenté de 40 % durant la même période.

**Figure 1 : Évolution du parc automobile, de la consommation d'énergie, du nombre de décès et du kilométrage parcouru, de 1985 à 2000**



Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, avril 2001, p. 5. [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/securete/politique.pdf>] (21 octobre 2005).

Le Tableau 2, construit à l'aide des données de la SAAQ, montre de façon plus détaillée l'évolution du nombre d'accidents mortels, graves et légers entre les années 1980 à 2004.

**Tableau 2 : Nombre de victimes selon l'année et la nature des dommages de 1980 à 2004<sup>7</sup>**

Année	Nature des dommages			
	Mortels	Graves	Légers	Total
1980	1 492	7 685	54 946	64 123
1981	1 463	7 030	52 155	60 648
1982	1 081	5 405	39 980	46 466
1983	1 185	6 321	43 069	50 575
1984	1 225	6 853	48 304	56 382
1985	1386	7 710	54 009	63 105
1986	1 051	7 106	51 191	59 348
1987	1 116	7 251	52 797	61 164
1988	1 091	7 317	52 081	60 489
1989	1 128	7 198	49 944	58 270
1990	1 072	6 769	46 156	53 997
1991	988	6 855	43 635	51 478
1992	939	6 995	43 099	51 033
1993	945	6 348	43 018	50 311
1994	794	5 853	42 348	48 955
1995	845	5 599	42 251	48 695
1996	858	5 725	41 319	47 902
1997	766	5 725	41 454	47 945
1998	685	5 682	40 649	47 016
1999	762	5 224	43 075	49061
2000	765	5 386	46 103	52 254
2001	610	5 064	44 521	50 195
2002	704	5 451	47 952	54 107
2003	623	6 071	49 840	56 534
2004	647	6 038	49 850	56 535
*2005	343	2 968	23 498	26 809

\*Données pour les six premiers mois de l'année 2005. Elles sont en hausse par rapport à la période correspondante en 2004, surtout en ce qui concerne les décès qui étaient de 258 pour les 6 premiers mois de 2004.

<sup>7</sup> Dossier statistique : SAAQ, *Bilan 2004 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 2005, Tableau 11, p. 50 et SAAQ, *Bilan routier 2005 – janvier-juin*, août 2005, p. 2.

Nous constatons donc que le nombre d'accidents<sup>8</sup> avec dommages corporels a diminué au cours des 25 dernières années, la baisse la plus prononcée étant pour les accidents mortels. Les six premiers mois de l'année 2005 font cependant état d'une forte hausse des décès par rapport à la même période de l'année précédente, mais comme ces données sont encore récentes et fragmentaires elles ne permettent de tenter une explication. La SAAQ explique la forte baisse du nombre de décès par la réduction de la conduite en état d'ébriété à partir de 1986, les campagnes de sensibilisation aux risques liés à l'alcool au volant et à la vitesse excessive, la surveillance policière accrue ainsi que la hausse significative du port de la ceinture de sécurité.

De même, le MTQ souligne que plusieurs mesures visant à accroître la sécurité de l'infrastructure routière ont été mises en œuvre, notamment la correction de sites dans lesquels on enregistre un nombre élevé d'accidents ou les sites où il y a des risques évidents d'accidents.

Une répartition sommaire du MTQ de l'ensemble des accidents montre que 66 % surviennent sur le réseau municipal, lequel représente 80 % du réseau québécois. Par contre, 62 % des accidents mortels se produisent sur les routes sous la responsabilité du Ministère. Une part importante de ces accidents mortels, soit 39 %, se produisent en milieu rural, où la vitesse est de 80 à 90 km/h, et sur les routes nationales, soit 21 %.

Malgré les améliorations considérables en sécurité routière, les accidents de la route constituent toujours un sérieux problème de santé publique et génèrent d'importants coûts sociaux. Les données de l'Institut national de santé publique (INSP) montrent qu'entre 1991 et 1999 les accidents de la route constituent la deuxième cause de mortalité par traumatisme au Québec après le suicide, les accidents de la route

---

<sup>8</sup> À moins d'indications plus précises, les véhicules impliqués dans les accidents comprennent : les automobiles, les camions légers et lourds, les autobus, les autobus scolaires, les taxis, les tracteurs routiers, les véhicules d'équipement, les motocyclettes, les cyclomoteurs, les motoneiges, les véhicules tout terrain et les bicyclettes.

comptant pour 20 % et les suicides pour 39 % de ce type de décès<sup>9</sup>. Pire encore, les accidents de la route constituent, selon la même source, la principale cause de décès chez les moins de 25 ans.

Outre les décès, les accidents de la route sont souvent la cause de blessures de gravité variable – occasionnant des souffrances humaines, physiques et morales, considérables pour les victimes et leurs proches – qui nécessitent une hospitalisation. L'INSP rapporte qu'entre 1991 et 1999 environ 14 % des hospitalisations ont pour origine des traumatismes non mortels causés par un accident de la route. Sans tenir compte des coûts des soins de santé ni de ceux des campagnes de prévention, la SAAQ évalue à près de 3 milliards de dollars la valeur de la perte de production ainsi que le montant de l'indemnisation annuelle des dommages corporels et matériels. D'ailleurs, en 2004, l'indemnisation des accidentés de la route représente la majeure partie des dépenses du Fonds d'assurance automobile du Québec évaluées à 1191 millions de dollars<sup>10</sup>. Ces coûts vont continuer à croître dans les prochaines années en raison, notamment, d'augmentations importantes des durées d'invalidité ainsi que de la hausse des frais reliés à la réadaptation et des autres soins de santé. De plus, selon les projections démographiques<sup>11</sup>, le nombre de titulaires de permis de conduire devrait augmenter de plus de 300 000 d'ici 2015, dépassant ainsi le nombre total de 5 millions de titulaires de permis, ce qui pourrait entraîner une détérioration du bilan routier.

En résumé, ces données viennent nous rappeler que, malgré les nombreuses réalisations, les gains demeurent fragiles et la réflexion doit continuer pour lutter contre l'insécurité routière et les problèmes qui y sont reliés. Une comparaison avec d'autres administrations démontre qu'il est encore possible et souhaitable d'améliorer le bilan routier du Québec.

---

<sup>9</sup> Les données sur la mortalité par traumatisme proviennent du document intitulé *Évolution des traumatismes au Québec, de 1991 à 1999*, Institut national de santé publique de Québec, 2001, Tableau 1.5, Tableau A.1.5.11 et Tableau 2.7.

<sup>10</sup> SAAQ, *Rapport annuel de gestion 2004 : Le Fonds d'assurance automobile du Québec*, 2005, p. 12.

<sup>11</sup> SAAQ, François TARDIF, *Impacts des changements démographiques sur le bilan routier au Québec, 2002-2005*, février 2003, p. 11.

## 2.2. PERFORMANCE DU QUÉBEC PAR RAPPORT AU RESTE DU CANADA ET À D'AUTRES PAYS

En 25 ans, le risque de perdre la vie sur les routes du Québec a considérablement diminué. Le taux de décès par milliard de kilomètres parcourus est passé de 42 en 1978 à 8,4 en 2003 comme en témoigne le Tableau 3.

On voit donc que la performance du Québec s'est beaucoup améliorée par rapport à de nombreux pays développés. Le taux de décès est maintenant inférieur, notamment, à celui de l'Allemagne, du Japon et de la France.

**Tableau 3 : Taux de décès par milliard de kilomètres en 2003 par rapport à 1978 dans divers pays**

Pays	1978	2003
Allemagne	37,3 <sup>a</sup>	9,7
Australie	n. d.	8,0
Autriche	63,4	11,7
Belgique	55,3	14,6 <sup>b</sup>
Danemark	28,8	9,7 <sup>b</sup>
États-Unis	21,7	9,4 <sup>c</sup>
Finlande	23,5	7,6
France	45,2	10,9
Grande-Bretagne	26,6	7,6 <sup>e</sup>
Japon	31,6	11,2
Norvège	23,8	8,3 <sup>c</sup>
Pays-Bas	n. d.	7,7
Québec	42,0	8,4
Suède	n. d.	8,3 <sup>f</sup>
Suisse	33,1	8,8

<sup>a</sup>Donnée de 1980. <sup>b</sup>Donnée de 2002. <sup>c</sup>Donnée de 2001. <sup>e</sup>Donnée de 1998. <sup>f</sup>Donnée de 1999

Source : Données pour l'année 1978 : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, avril 2001, Tableau 2, p. 13. Données pour l'année 2003 : IRTAD, [<http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/english/we2.html>] (28 septembre 2005). Données pour Québec en 2003 : TRANSPORTS CANADA, *Statistiques sur les collisions de la route au Canada*, 2003, [<http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp3322/2003/page5.htm>] (18 octobre 2005).

Il est également possible de comparer la performance du Québec à celle des autres provinces canadiennes. Toutefois, les données sont disponibles seulement pour les années 2002 et 2003, car auparavant le Canada utilisait comme indice le taux d'accidents corporels par 10 000 véhicules immatriculés, moins précis et traduisant moins le risque réel, puisqu'il ne tient pas compte de la distance parcourue. Le Tableau 4, donne les résultats pour les décès et les blessés au Canada et dans les provinces.

**Tableau 4 : Taux d'accidents corporels au Canada et dans les provinces en 2003**

	Par milliard de kilomètres	
	Décès	Blessés
<b>Canada</b>	8,9	711,0
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>	11,0	768,5
<b>Île-du-Prince-Édouard</b>	12,0	753,3
<b>Nouvelle-Écosse</b>	6,7	504,1
<b>Nouveau-Brunswick</b>	11,8	572,5
<b>Québec</b>	8,4	754,3
<b>Ontario<sup>a</sup></b>	7,3	669,2
<b>Manitoba</b>	8,5	795,9
<b>Saskatchewan</b>	12,1	618,0
<b>Alberta</b>	9,8	671,8
<b>Colombie-Britannique</b>	12,9	902,5
<b>Yukon</b>	14,1	468,3
<b>Territoire du Nord-Ouest</b>	8,2	471,4
<b>Nunavut</b>	n. d.	n. d.

<sup>a</sup>Données préliminaires pour l'année 2003.

Source : Statistique Canada, *Enquête sur les véhicules au Canada*, Numéro 53-223-XIF au catalogue. [<http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp/tp3322/2003/page5.htm>] (18 octobre 2005).

Ce tableau montre donc que le taux de victimes décédées est légèrement inférieur au Québec que dans l'ensemble du Canada, tandis que le taux de victimes blessées est légèrement plus élevé. L'Ontario, la Nouvelle-Écosse et les Territoires du Nord-Ouest affichent des taux de décès plus bas que celui du Québec. Quant au taux de blessés, seulement le Manitoba, Terre-Neuve-et-Labrador et la Colombie-Britannique ont des taux plus élevés que le Québec.

### **2.3. LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS 2001-2005 : VOLET ROUTIER**

Dans la Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier, il est affirmé que l'importance de la mobilité des personnes et des marchandises pour le développement socioéconomique du Québec n'est plus à démontrer<sup>12</sup>. La Politique cherche à optimiser l'équilibre entre la mobilité et la sécurité en mettant en place des mesures pour réduire le plus possible les risques d'accident, tout en s'assurant de préserver la mobilité.

Dans un contexte de responsabilités partagées, il apparaissait important d'associer les partenaires au développement d'une vision globale et intégrée et de laisser une liberté d'action locale. L'objectif d'amélioration du bilan routier de 15 % avant la fin de l'année 2005 par rapport à la moyenne des années 1995-2000 se traduit concrètement par amener le bilan routier à 650 décès et 4750 blessés graves en 2005<sup>13</sup>. Dans son Plan stratégique 2005-2008, le MTQ soutient que cet objectif a de bonnes chances d'être satisfait en ce qui concerne le nombre de décès<sup>14</sup>. Le MTQ affirme que l'atteinte de cet objectif représente une économie annuelle de près de 121 millions de dollars en frais d'indemnisation versés aux victimes d'accident.

La Politique a également encouragé la création de tables de concertation, de forums, de groupes de travail ou d'autres mécanismes réunissant plusieurs partenaires autour d'un objectif commun d'amélioration de la sécurité. D'ailleurs, plusieurs tables ont été créées autour d'une problématique régionale ou en rapport à un secteur d'activité. Mentionnons la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds, à laquelle participent les principaux partenaires. Cette table, dont le

---

<sup>12</sup> Les orientations proviennent du chapitre 2 de la *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*.

<sup>13</sup> Voir la situation actuelle dans le Tableau 2, p. 8.

<sup>14</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan stratégique 2005-2008*, 2<sup>e</sup> trimestre 2005, p. 9.

ministre a rendu public le rapport en août 1999, a démontré l'utilité de la concertation pour la définition juste des problématiques et des solutions adaptées. Le ministre lui a donc confié un mandat permanent.

De même, la consultation des intervenants en sécurité et du public en général est nécessaire dans certains cas particuliers pour connaître les préoccupations de chacun. C'est ainsi qu'en janvier 2000, un livre vert sur la sécurité routière a été déposé afin de consulter les partenaires et la population sur cinq sujets particuliers : la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool, le virage à droite au feu rouge, le cinémomètre photographique (radar photo), le port du casque de vélo et le patin à roues alignées. À la suite de l'audition des 68 mémoires présentés à la Commission parlementaire des transports et de l'environnement, les pistes d'action suivantes ont été dégagées :

- examiner d'autres interventions pour lutter plus efficacement contre l'alcool au volant;
- accentuer les efforts de sensibilisation concernant le port du casque, notamment auprès des jeunes cyclistes;
- restreindre l'usage des patins à roues alignées sur la chaussée et faire connaître les nouvelles modalités aux usagers;
- amender le Code de la sécurité routière afin de permettre l'utilisation du cinémomètre photographique;
- mettre en œuvre des projets pilotes pour tester le virage à droite au feu rouge.

À l'exception du cinémomètre photographique, des progrès substantiels ont été enregistrés pour chacune des autres pistes d'action.

Enfin, la Politique soutient que l'information et la sensibilisation demeurent parmi les meilleurs outils pour amener les usagers de la route à comprendre les risques qu'elle présente et à adopter un comportement sécuritaire. Les campagnes portant sur la conduite avec les capacités affaiblies, sur la vitesse excessive ou sur la conduite sécuritaire en hiver sont de bons exemples des répercussions positives de telles actions sur le bilan routier.

Après une analyse de la situation de la sécurité dans les transports et des résultats des politiques précédentes, la Politique 2001-2005 a dégagé 29 enjeux sur lesquels devaient porter les efforts visant à améliorer la sécurité routière pour les cinq années suivantes<sup>15</sup>. Pour chacun des enjeux, des pistes d'action ont été définies et intégrées dans un plan d'action.

**Tableau 5 : Répartition des enjeux selon le facteur principal d'intervention**

<b>Humain</b>	<b>Véhicule</b>	<b>Environnement routier</b>	<b>Environnement socioéconomique</b>
1. Système de retenue	9. Sécurité des véhicules lourds	11. Aménagement routier	20. Gestion de la vitesse
2. Capacités affaiblies	10. Intégration des nouvelles technologies	12. Marquage des chaussées	21. Système intégré des données
3. Usagers vulnérables		13. Signalisation	22. Audit de sécurité
4. Conducteurs âgés		14. Chantiers de construction routière	23. Recherche-développement
5. Conducteurs à haut risque		15. Éclairage routier	24. Formation
6. Accès graduel et sécuritaire à la conduite		16. Surface de roulement	25. Transports des marchandises-multimodalité
7. Motocyclistes		17. Planification du territoire et gestion des corridors routiers	26. Transports des personnes-intégration des modes
8. Sécurité à l'école et dans le transport scolaire		18. Viabilité hivernale	27. Sécurité en milieu municipal
		19. Abords de route	28. Interventions lors d'accidents
			29. Véhicules hors route

Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, avril 2001, Tableau 4, p. 30.

<sup>15</sup> Les enjeux sont énumérés au Tableau 5 : Répartition des enjeux selon le facteur principal d'intervention, p. 15.



## 2.4. LES PRINCIPALES RÉALISATIONS

La Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier, avait pour objectif d'améliorer le bilan routier de 15 % avant la fin de l'année 2005<sup>16</sup>. Selon le Tableau 2 (p. 8), entre 1995 et 2000, la moyenne annuelle des décès était de 780 et celle des blessés graves de 5557. En 2004, dernière année avec des données complètes, le nombre de décès était de 647 tandis que le nombre de blessés graves était de 6038. L'objectif de la politique serait donc en voie d'être atteint en ce qui concerne la diminution du nombre de décès qui était de 20,6 % en 2004. Il reste cependant à comparer avec les données de 2005 qui ne sont pas encore disponibles. Cependant, les données partielles pour les six premiers mois de 2005 semblent indiquer une hausse appréciable du nombre d'accidents impliquant des dommages corporels. En ce qui concerne les autres types de dommages corporels (graves et légers), les données montrent une détérioration du bilan ces dernières années. On doit donc envisager la possibilité que les objectifs de la Politique ne soient pas atteints.

Selon le MTQ, les résultats des années 1990 ont été encourageants et démontrent qu'il vaut la peine de poursuivre et d'accentuer nos efforts en matière de sécurité routière. À cet égard, plusieurs actions ont été mises de l'avant depuis 1995, dont les principales sont énumérées dans la Politique. D'abord, il y a eu des campagnes d'information et de sensibilisation pour tenter de modifier le comportement des usagers. En outre, certains éléments de l'environnement routier ont été corrigés. Afin d'améliorer la sécurité routière des lois, des règlements, des politiques et des normes ont également été ajoutés ou modifiés<sup>17</sup>. De plus, des recherches et des études ont été effectuées. Enfin, signalons que toutes ces réalisations sont le fruit de la concertation entre les différents partenaires.

---

<sup>16</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, avril 2001, p. IV.

<sup>17</sup> L'Annexe 1: Principales modifications apportées aux lois et règlements afin d'améliorer la sécurité routièreTP, p. 35.

Plus récemment, en 2004-2005, le MTQ affirme continuer à travailler conjointement avec la SAAQ, les municipalités et les services policiers, afin de poursuivre la mise en place de mesures visant à réduire le nombre de victimes d'un accident mortel ou grave sur le réseau routier. Pour y arriver, le MTQ a investi 301,6 millions de dollars pour l'amélioration de la sécurité routière, dont 257,9 millions dans des travaux sur le réseau routier et 43,7 millions pour l'entretien des équipements de sécurité tels que les glissières de sécurité ou le marquage des chaussées<sup>18</sup>.

Enfin, au cours de l'année 2006, le MTQ et la SAAQ proposeront, après s'être concertés avec plusieurs partenaires, comme les municipalités, les policiers et le milieu de la santé, une nouvelle politique de sécurité routière<sup>19</sup>. Cette politique devrait contenir de nouvelles cibles d'amélioration du bilan routier après l'année 2005. De plus, le MTQ entend mettre en place, en 2005, une table de concertation en sécurité routière.

Le ministère des Transports désire également privilégier la prévention des accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections. Le Ministère continuera d'intervenir sur d'autres éléments de l'environnement routier, notamment la sécurité sur les chantiers de travaux routiers. La sécurité liée à la circulation des véhicules lourds ainsi que celle des véhicules hors route (VHR) feront également l'objet d'une attention particulière.

---

<sup>18</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS, Principales actions du ministère des Transports du Québec en 2004-2005 : sécurité routière, avril 2005, [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/securete/routiere/actions/actions04-05.pdf>] (30 septembre 2005).

<sup>19</sup> Pour plus de détails sur les paramètres de cette nouvelles politiques voir l'Axe d'intervention 1.1 : la sécurité des usagers dans le *Plan stratégique 2005-2008* du ministère des Transports.

### 3. LES ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE RETENUS PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

#### 3.1. LE CELLULAIRE AU VOLANT

##### Situation actuelle

L'utilisation du téléphone cellulaire au volant suscite de nombreuses interrogations au Québec et ailleurs dans le monde. Une trentaine de pays interdisent partiellement ou totalement l'usage du cellulaire au volant<sup>20</sup>. Le Tableau 6 donne un aperçu des dispositions législatives concernant son utilisation au volant. Au Canada, seule la province de Terre-Neuve-et-Labrador a banni l'utilisation du téléphone portable. Ailleurs, de nombreux pays de l'Union européenne, notamment, la France, la Grande-Bretagne et l'Allemagne ont interdit son usage au volant, tandis qu'aux États-Unis, les États de New York et du New Jersey ont également interdit son utilisation. L'approche du gouvernement du Québec a, jusqu'à présent, été de ne pas imposer d'interdiction du cellulaire au volant, mais plutôt de mettre en place une stratégie axée sur la prévention dont l'instrument principal est une campagne de sensibilisation auprès du public.

Depuis 1998, on déplore au Québec une dizaine de décès reliés à l'utilisation du téléphone cellulaire<sup>21</sup>. Un chercheur de l'Applied Cognition Laboratory a démontré que les conducteurs utilisant un téléphone cellulaire ont un temps de réaction plus lent, freinent brusquement et, surtout, sont moins attentifs à la signalisation routière. C'est un peu comme s'ils étaient hypnotisés par la conversation téléphonique.

---

<sup>20</sup> RADIO-CANADA, « Cellulaire et automobile », *Émission Découverte*, [En ligne], 5 octobre 2003. [<http://radio-canada.ca/actualite/decouverte/reportages/2003/10-2003/05cellulaire.html>] (8 décembre 2005).

<sup>21</sup> Jean-Robert SANSFAÇON, « Cellulaire : danger! », *Le Devoir*, [En ligne], 16 mars 2004. [<http://www.ledevoir.com/2004/03/16/>] (8 décembre 2005).

La SAAQ avertit les conducteurs que de se servir du téléphone au volant constitue une importante source de distraction et donne différents conseils pour éviter les collisions causées par l'utilisation du téléphone cellulaire<sup>22</sup>. Elle recommande de ne pas utiliser le cellulaire au volant et de laisser prendre les messages.

**Tableau 6 : Dispositions législatives concernant l'utilisation des téléphones cellulaires au volant**

<b>Pays</b>	<b>Province/État</b>	<b>Statut</b>	<b>Commentaires</b>
<b>Canada</b>	<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>	Interdit	Depuis le 1 <sup>er</sup> avril 2003
	<b>Ontario</b>	Permis	Divers projets de loi privés visant à interdire l'utilisation des téléphones et d'autres équipements au volant ont été présentés à l'Assemblée législative, mais aucun n'a encore été adopté
	<b>Alberta</b>	Permis	Un projet de loi (bill 204) a été présenté en avril 2002, mais de fortes oppositions, telles que le CAA, ont fait valoir qu'aucun lien direct entre l'utilisation du cellulaire et les accidents n'a encore été démontré. Ils ont réussi à faire rejeter le projet de loi
	<b>Ailleurs</b>	Permis	La question est à l'étude
<b>États-Unis</b>	<b>Arkansas</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires
	<b>Arizona</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires
	<b>Connecticut</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires, aux apprentis et aux moins de 18 ans
	<b>DC (Washington)</b>	Interdit	Interdit depuis juillet 2004
	<b>Géorgie</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires
	<b>Illinois</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires, aux apprentis et aux moins de 18 ans
	<b>Maine</b>	Partiel	Interdit aux mineurs et aux apprentis
	<b>Massachusetts</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus
	<b>Minnesota</b>	Partiel	Interdit aux apprentis et aux nouveaux conducteurs, au cours des 12 premiers mois suivant l'obtention du permis
	<b>New Hampshire</b>	Partiel	Non interdit de façon explicite, mais des poursuites peuvent être intentées contre les personnes impliquées dans un accident
	<b>New Jersey</b>	Interdit	Interdit depuis juillet 2004 – amende pouvant aller jusqu'à 250 \$ US

<sup>22</sup> SAAQ, « Cellulaire au volant », *Prévention*, [En ligne].  
<http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/cellulaire/> (8 décembre 2005).

Pays	Province/État	Statut	Commentaires
	<b>Nouveau-Mexique</b>	Partiel	Interdit dans la ville de Santa Fe
	<b>New York</b>	Interdit	Interdit depuis 2001
	<b>Pennsylvanie</b>	Partiel	Les villes ont leur propre réglementation
	<b>Rhode Island</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus
	<b>Tennessee</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus
	<b>Virginie</b>	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires
<b>Australie</b>	<b>Tous les États</b>	Interdit	Interdit dans tous les États, mais avec des pénalités variables selon l'État
<b>Autriche</b>		Interdit	Amendes de 22 \$
<b>Brésil</b>		Interdit	Depuis 2001
<b>Égypte</b>		Interdit	Amendes de 100 \$
<b>France</b>		Interdit	Depuis 2003 – Amendes de 40 €
<b>Allemagne</b>		Interdit	Depuis 2001 – Amendes de 40 €
<b>Grèce</b>		Interdit	
<b>Japon</b>		Interdit	Depuis 1999
<b>Mexique</b>		Partiel	Interdit dans la ville de Mexico
<b>Pologne</b>		Interdit	Amendes pouvant atteindre 1000 \$
<b>Grande-Bretagne</b>		Interdit	Depuis décembre 2003

Source des données : Pour le Canada : ministère des Transports du Canada, Assemblée législative de l'Ontario et Assemblée législative de l'Alberta. Pour les États-Unis et les autres pays; CELLULAR-NEWS, *Countries that ban cell phones while driving*, [En ligne], [[http://www.cellular-news.com/car\\_bans/](http://www.cellular-news.com/car_bans/)] (8 décembre 2005) et INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY, *Cell Phones Laws*, [En ligne], [[http://www.iihs.org/laws/state\\_laws/cell\\_phones.htm](http://www.iihs.org/laws/state_laws/cell_phones.htm)] (8 décembre 2005).

Un sondage pancanadien, effectué en 2001, sur l'attitude des gens à l'égard du téléphone cellulaire a démontré que dans une proportion de 80,8 % les Canadiens souhaitent que l'utilisation d'un cellulaire sans système main libre soit interdite en conduisant un véhicule automobile<sup>23</sup>. C'est également l'avis de 86,1 % des conducteurs qui n'utilisent jamais leur téléphone cellulaire en conduisant, de 78,7 % des gens qui utilisent un téléphone cellulaire main libre en conduisant et de 72,0 % des personnes qui utilisent habituellement leur téléphone cellulaire sans main libre en conduisant. C'est aussi ce que pensent 85,7 % des Québécois, 87,7 % des femmes et 87,8 % des personnes âgées de plus de 45 ans.

<sup>23</sup> PRESSE CANADIENNE/LÉGER MARKETING, *Les Canadiens et le téléphone cellulaire*, [En ligne], 24 septembre 2001. [<http://www.legermarketing.com/documents/spclm/011008fr.pdf>] (7 octobre 2005).

## Éléments de réflexion

- Que pensez-vous de l'utilisation des téléphones cellulaires au volant?
- Les appareils main libre doivent-ils être traités de la même façon que les téléphones cellulaires?
- Y a-t-il un lien direct entre l'utilisation des téléphones cellulaires et les accidents?
- Les téléphones cellulaires et les systèmes de communication ne sont pas les seuls appareils qui peuvent causer des distractions aux conducteurs. D'autres dispositifs vidéo et audio peuvent diminuer la capacité cognitive des conducteurs et augmenter les risques d'accident. Comment devrait-on traiter ces autres dispositifs vidéo et audio?

## 3.2. LA VITESSE EXCESSIVE

### Situation actuelle

Selon la SAAQ la vitesse excessive est la première cause d'accident dans 22 % des décès, 17 % des blessures graves et 12 % des blessures légères. Chaque année, elle est à l'origine de 200 décès et 6000 blessés<sup>24</sup>. Il s'agit de la deuxième plus importante cause d'accident au Québec, juste après l'alcool au volant.

De plus, une enquête réalisée par la SAAQ révèle que plus d'un conducteur sur deux ne respecte pas les limites de vitesse. Des statistiques du MTQ corroborent ces résultats en indiquant que 77 % des conducteurs de véhicules de promenade excèdent les limites de vitesse en ville, 64 % sur les routes principales et 75 % sur les autoroutes.

Les zones de 50 km/h et de 90 km/h sont les zones où l'on risque le plus d'avoir un accident de la route<sup>25</sup>.

### Zones de 50 km/h

- le plus grand nombre d'accidents avec blessés graves et légers;
- les conflits possibles avec les autres usagers de la route (piétons, cyclistes, etc.) accroissent les risques.

---

<sup>24</sup> SAAQ, « La vitesse excessive au volant », *Prévention*, [En ligne].  
[<http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/vitesse/index.html>] (8 décembre 2005).

<sup>25</sup> SAAQ, « Des zones à risques », *Prévention*, [En ligne].  
[<http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/vitesse/ralentir/zones.html>] (8 décembre 2005).

## Zones de 90 km/h

- le plus grand nombre d'accidents mortels;
- la violence des chocs rend les accidents plus meurtriers, car il y a peu d'endroits pour dépasser d'une façon sécuritaire et de nombreuses courbes et pentes.

**Tableau 7 : Accidents survenus dans les zones de 50 km/h et de 90 km/h de 1996 à 2000**

Nature des dommages corporels	Nombre de victimes d'accident (moyenne annuelle)	
	Zone 50 km/h	Zones 90 km/h
Mortels	141	251
Graves	1 666	947
Légers	15 282	3 564
<b>Total</b>	<b>17 089</b>	<b>4 762</b>

Source : [<http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/vitesse/ralentir/zones.html>].

Les données du Tableau 7, qui a été construit à partir de l'information colligée par les policiers dans les rapports d'accidents, montrent le nombre total des victimes d'accident dans les zones de 50 km/h et 90 km/h (n'incluant pas les zones de 100 km/h). Il faut noter que seulement une partie, non spécifiée, de ces accidents est attribuable à la vitesse.

Les excès de vitesse constituent le type d'infraction au Code de la sécurité routière le plus important. Ainsi en 2003, le nombre total d'infractions pour excès de vitesse a été de 562 597 alors que le total de toutes les infractions a été de 752 102 pour cette même année<sup>26</sup>. Ce qui signifie que 74,8 % de toutes les infractions commises concernent la vitesse. Par ailleurs, le taux d'infraction pour excès de vitesse est

---

<sup>26</sup> SAAQ, François TARDIF, *Dossier statistique : Les infractions reliées à la conduite d'un véhicule routier – 1994-2003*, mars 2005, Tableau 1.2, p. 8 et 9.

particulièrement élevé pour les jeunes conducteurs âgés entre 16 et 24 ans. En 2003 ceux-ci ont commis 85 212<sup>27</sup> infractions pour excès de vitesse soit 15,1 % de toutes les infractions pour excès de vitesse alors qu'ils ne représentaient que 5,6 %<sup>28</sup> des titulaires de permis. En général, les taux d'infraction, pour excès de vitesse et autres contraventions, sont plus élevés pour les conducteurs que pour les conductrices.

La vitesse excessive et l'inattention sont considérées comme les principales causes des accidents sur les sites de travaux routiers. Le MTQ estime que la vitesse est un problème majeur, à la fois pour la sécurité des travailleurs et pour celles des usagers de la route. Le plan d'action mis en place par le ministère des Transports en 2001, et mis à jour par la suite, a permis des progrès importants en matière de sécurité sur les chantiers routiers.

Certains intervenants suggèrent la mise en place de cinémomètres photographiques, communément appelés radars photo, pour contrôler la vitesse. Le cinémomètre photographique est un appareil constitué d'un radar et d'un appareil photographique contrôlés par ordinateur. Le contrôle informatique des appareils améliore leur temps de réponse au point où la vitesse de chaque véhicule peut être calculée même lorsque la densité de trafic est très élevée. Habituellement, le constat d'infraction pour excès de vitesse détecté par un radar photo est géré comme un billet de stationnement et la responsabilité incombe au propriétaire du véhicule. Normalement, il n'y a pas de points d'inaptitude rattachés à cette contravention, car le conducteur ne peut être identifié.

Le Conseil canadien de la sécurité note que même si rien ne peut remplacer une forte présence policière dans les secteurs à risque, les policiers ne peuvent être partout en même temps, et qu'il y a des gens dont on ne peut modifier le comportement agressif au volant. Les radars photo peuvent aider à détecter les véhicules qui font de la vitesse

---

<sup>27</sup> *Ibid.*, Tableau 1.6a, p. 22.

<sup>28</sup> *Ibid.*, Tableau A2, Annexe 2, p. 148.

ou qui grillent un feu rouge. Ils sont installés aux endroits où se produit un nombre inacceptable de collisions. Plusieurs pays utilisent le radar photo, dont l’Australie, l’Autriche, la Belgique, l’Allemagne, Israël, les Pays-Bas, Singapour, l’Afrique du Sud, Taiwan, le Royaume-Uni et les États-Unis. Le Tableau 8 donne un aperçu de l’utilisation des radars photo au Canada (ainsi que les caméras infrarouges qui permettent de voir très bien dans le noir ou dans les endroits peu ou mal éclairés).

**Tableau 8 : Utilisation des radars photo au Canada en 2003**

Province/État	Ville	Début	Fin	Commentaires
<b>Alberta</b>	Calgary	1988	Actif	
	Edmonton	1993	Actif	
	Lethbridge	?	Actif	
	Medicine Hat	?	Actif	
<b>Colombie-Britannique</b>	Toute la province	1996	2001	Les radars photo ont été abolis en 2001, mais des caméras infrarouges sont en place depuis 1999
<b>Ontario</b>	Toute la province	?	Annulé	Mis en place par le gouvernement du NPD, mais défait à la suite de l’élection. Caméras infrarouges en place depuis 2002
<b>Québec</b>	Toute la province	Début des années 1970	Annulé	Opinion publique défavorable
<b>Saskatchewan</b>	Toute la province	Proposé		Proposé par le gouvernement du NPD en 1995

Source : SENSE, *North American Jurisdictions Using Automated Traffic Enforcement*. [<http://www.sense.bc.ca/jrsdctn.htm>] (3 octobre 2005).

### Éléments de réflexion

- Quelles pourraient être les solutions au problème de vitesse excessive sur les routes du Québec?
- Que pensez-vous de l’installation de radars photo (cinémomètres photographiques) pour contrer la vitesse excessive?

- Le rehaussement des amendes pour excès de vitesse serait-il une mesure envisageable?
  
- Que pensez-vous de l'efficacité des campagnes de sensibilisation des conducteurs, en particulier les jeunes, aux risques que présente la vitesse excessive.
  
- Croyez-vous qu'une augmentation des contrôles routiers sur la vitesse excessive en zone urbaine, sur les routes principales et les autoroutes serait appropriée?



### 3.3. LA MOTOCYCLETTE

#### Situation actuelle

La SAAQ détermine la catégorie d'usage des véhicules lors de l'immatriculation<sup>29</sup>. Ainsi, les motocyclettes sont définies comme des véhicules routiers à deux ou trois roues qui diffèrent des cyclomoteurs, dont la masse ne doit pas dépasser 60 kg et qui sont munis d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup>.

**Tableau 9 : Nombre de victimes d'accident de motocyclette**

Nature des dommages corporels	Année de l'accident					
	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Mortels	56	64	34	48	50	57
Graves	354	336	334	319	349	358
Légers	1 531	1 418	1 490	1 687	1 807	2 149
<b>Total</b>	<b>1 941</b>	<b>1 818</b>	<b>1 858</b>	<b>2 054</b>	<b>2 206</b>	<b>2 564</b>
<b>Nombre de motocyclettes en circulation</b>	<b>80 586</b>	<b>85 034</b>	<b>91 611</b>	<b>100 328</b>	<b>109 812</b>	<b>122 183</b>

Source : SAAQ, *Dossier statistique : Bilan 2004 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 2005, Tableau 27, p. 71 et Tableau 87, p. 157.

[[http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers\\_etudes/dossier\\_bilan2004.pdf](http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers_etudes/dossier_bilan2004.pdf)]

(31 août 2005).

Le Tableau 9 montre que le nombre de victimes d'accident de motocyclette a augmenté considérablement entre 1999 et 2004 en passant de 1941 à 2564, soit une hausse annuelle de 6,4 %. Cependant, il faut noter que le nombre de motocyclettes en circulation est passé de 80 586 à 122 183 durant la même période, soit une hausse annuelle encore plus importante de 10,3 %. La très grande majorité des victimes sont les jeunes conducteurs, mais au fil des ans le nombre de victimes a tendance à augmenter rapidement chez les conducteurs âgés de plus de 45 ans et chez les conductrices de tous les âges<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> Dossier statistique : SAAQ, *Bilan 2004 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 2005, p. 207.

<sup>30</sup> SAAQ, *Dossier statistique : Bilan 2004 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 2005, Tableau 28, p. 72 et Tableau 29, p. 73.

Malgré une augmentation du nombre total de victimes, le nombre de victimes d'accident mortel ou grave est demeuré à peu près constant entre 1999 et 2004. Les dernières données disponibles pour la période s'étendant de janvier 2005 à juin 2005 montrent cependant une hausse importante du nombre total de décès causés par les accidents de motocyclette. Ainsi, le nombre de décès, qui était de 15 pour la période de janvier 2004 à juin 2004, est passé à 31 pour la même période en 2005<sup>31</sup>.

Le MTQ a mis en place la Table de concertation sur la motocyclette qui a déposé son rapport en mai 2000. La Table de concertation sur la motocyclette a fait six recommandations articulées autour de deux cibles prioritaires et de quatre thèmes<sup>32</sup>.

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

### **Éléments de réflexion**

- Quelles seraient les mesures possibles pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclettes au Québec?
- L'encadrement dans l'accès au permis est-il adéquat?
- Que pensez-vous de la révision de la tarification de l'assurance pour tenir compte des risques de la motocyclette et des comportements des conducteurs.
- La promotion de la sécurité routière est-elle suffisante?

---

<sup>31</sup> SAAQ, *Dossier statistique : Bilan routier 2005 – janvier - juin*, août 2005, p. 3.

<sup>32</sup> Le sommaire des recommandations se trouve à l'Annexe 3, voir p. 39.

### 3.4. LES CONDITIONS HIVERNALES

#### Situation actuelle

La viabilité hivernale fait partie des enjeux de la Politique de sécurité dans les transports du MTQ<sup>33</sup>. Les activités de viabilité hivernale visent à maintenir des liens routiers fonctionnels, permettant aux usagers de la route de conserver leur rythme et leurs habitudes de vie malgré des changements météorologiques qui ont un impact sur les conditions de conduite.

Le rôle de l'entretien routier en période hivernale est d'assurer la mobilité, tout en conservant aux déplacements leur caractère sécuritaire. Compte tenu à la fois des rigueurs du climat et des besoins des usagers de la route, les responsables de la viabilité hivernale doivent mettre en œuvre un ensemble de moyens propres à maintenir le réseau routier dans le meilleur état possible. Dans cette optique, le devis d'hiver pour la saison 1999-2000 incluait de nouveaux critères de déneigement et de déglçage. En fonction de ces nouveaux critères, on prévoyait ajuster la norme « viabilité hivernale », qui présente les exigences en matière de déneigement et de déglçage, en divisant le réseau routier en catégories, selon l'importance et la vocation des routes et selon les contraintes techniques, afin de rendre le réseau routier sécuritaire.

De plus, le plan ministériel de mesures d'urgence a été modifié afin d'assurer une gestion coordonnée et concertée de tous les intervenants lors de la fermeture de routes, de définir les rôles des partenaires (avant-pendant-après l'événement) et d'assurer une aide rapide et efficace aux personnes en difficulté, par la mobilisation des ressources requises par l'événement. Mentionnons aussi l'installation, par le MTQ, de stations météorologiques qui permettent de connaître davantage, et de façon plus fine et rapide, les conditions d'une chaussée à un endroit donné stratégique sur le réseau routier.

---

<sup>33</sup> Voir MINISTÈRE DES TRANSPORTS, « Enjeu 18 – La viabilité hivernale : assurer une circulation sécuritaire et fluide », *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, p. 72 et 73.

La question des pneus d'hiver est également d'actualité pour le Québec. Le ministre des Transports a mis sur pied un comité, en collaboration avec la SAAQ, pour étudier la possibilité de rendre obligatoire l'utilisation des pneus d'hiver au Québec. À la lumière des conclusions du comité d'étude, rendues publiques le 10 novembre 2005, – concluant que le taux d'utilisation actuel est de 90 %, sur une base volontaire – le ministre a affirmé qu'il n'est pas envisagé de légiférer pour rendre l'utilisation de pneus d'hiver obligatoire.

Enfin, dans son Rapport annuel de gestion 2003-2004, le MTQ notait que des évaluations des campagnes d'information sur la sécurité routière en conditions hivernales montrent que les usagers du réseau routier ont de plus en plus tendance à équiper leurs véhicules de pneus d'hiver et à adapter leur comportement aux conditions hivernales. De plus, 55 % des conducteurs affirment toujours se renseigner sur les conditions routières avant d'effectuer de longs déplacements<sup>34</sup>.

### **Éléments de réflexion**

- Quelles mesures devraient être mises en place pour améliorer la sécurité routière dans les conditions hivernales?
- Doit-on rendre l'utilisation des pneus d'hiver obligatoire?
- Doit-on poursuivre et améliorer les campagnes d'information sur la sécurité routière en conditions hivernales afin d'amener l'utilisateur de la route à modifier ses comportements et à bien équiper son véhicule en prévision de l'hiver?

---

<sup>34</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Rapport annuel de gestion 2003-2004*, 4<sup>e</sup> trimestre 2004, p. 24-25.

## 4. CONCLUSION

Comme le montre ce document de consultation, la sécurité routière est un vaste domaine qui regroupe un grand nombre de questions qui touchent à tous les aspects de la vie quotidienne des Québécoises et des Québécois. À partir des enjeux qui ont été retenus par les membres de la Commission des transports et de l'environnement, nous avons tenté de présenter l'état de situation et des éléments de réflexion pour alimenter le débat. Cependant, étant donné la quantité imposante des études et de la documentation disponible pour analyser les enjeux de la sécurité routière, il a été nécessaire de se limiter aux aspects les plus généraux de chacune des questions.

Néanmoins, la réflexion ne doit pas se limiter aux généralités et aux exemples particuliers qui ont été proposés dans le texte. Toutes propositions ou réflexions apportant un éclairage nouveau ou des pistes d'amélioration précises seront accueillies favorablement par la Commission. À cet égard, il est fortement suggéré, pour les lecteurs de ce document, de puiser dans les autres sources d'information sur la sécurité routière, dont plusieurs sont signalées dans les notes de bas des pages et dans la bibliographie sélective. Nous invitons également le lecteur à consulter le Plan stratégique 2005-2008 du MTQ qui fait une large place à cette question et qui fixe, pour les trois prochaines années, les orientations en matière de sécurité routière et de pérennité des infrastructures<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> La sécurité des usagers et la pérennité des infrastructures constituent deux des cinq grands enjeux relatifs aux systèmes de transport qui ont été retenus dans le Plan stratégique 2005-2008 du ministère des Transports. Les éléments de la politique concernant la sécurité des usagers sont repris à l'Annexe 4 (p. 41).



## **Annexe 1 : PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX LOIS ET RÈGLEMENTS AFIN D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE<sup>36</sup>**

- L'adoption, en décembre 1996, de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Cette loi constitue la plus importante réforme du Code de la sécurité routière des 20 dernières années. En plus d'introduire de nouvelles conditions d'accès à la conduite pour les nouveaux conducteurs (mesure introduite en juin 1997) cette loi vise à réduire la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool et la conduite durant sanction (mesure introduite en décembre 1997).
- La réforme globale, mise en œuvre en 1996, du Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers. Cette réforme comporte trois volets dont les deux premiers ont été réalisés en 1997. Le troisième volet, qui a été réalisé en 1998, a largement contribué, en limitant les charges et les dimensions des véhicules, à améliorer la sécurité sur divers plans, notamment en augmentant le seuil de renversement des véhicules, l'efficacité de freinage et le comportement dynamique du véhicule.
- La modification, en 1996, du Règlement sur les véhicules affectés au transport des élèves. Cette modification prévoit, d'une part, l'uniformisation de l'équipement de sécurité des véhicules et, d'autre part, l'installation sur les véhicules de nouveaux miroirs pour améliorer la visibilité des conducteurs.

---

<sup>36</sup> Source : Pour les actions entreprises avant 2001 : MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, avril 2001, Tableau 4, p. 19-20 et pour les actions après 2001, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Principales actions du ministère des Transports 2004-2005*, p. 14-16.

- La modification, en 1996, du Règlement sur le transport des matières dangereuses, qui précise, entre autres, les types et les quantités de matières interdites lorsque les véhicules de transport des matières dangereuses empruntent un itinéraire comportant un tunnel.
- La mise en vigueur, en décembre 1998, du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers. Ce règlement concerne en particulier la question du contrôle de l'état mécanique des véhicules qui s'est révélée prioritaire à la suite des conclusions des enquêtes menées en 1996 et 1997. Les résultats de ces dernières, ainsi que les conclusions du rapport sur l'incidence des défauts mécaniques dans les accidents impliquant des véhicules lourds, ont confirmé la précarité de ce secteur et donc la nécessité d'intervenir.
- L'adoption, en décembre 2000, de la Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation qui s'applique sur le territoire des municipalités régies par la Loi sur les cités et villes.
- La Loi modifiant le Code de la sécurité routière et autres dispositions législatives, adoptée le 6 avril 2004, comprend des modifications portant sur le respect des normes de signalisation, le contrôle des limites de vitesse, les dispositions applicables aux véhicules lourds.
- Une modification du Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves rend obligatoire, depuis août 2005, l'installation de feux jaunes intermittents sur les minibus et les autobus d'écoliers.

## **Annexe 2 : LES POLITIQUES, LES GUIDES ET LES NORMES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

### **Les politiques**

- La Politique sur le vélo mise en œuvre en 1995.
- La Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds mise en vigueur en 1999.

### **Les guides**

- La brochure intitulée *Le Routier*, traitant notamment de l'application de différents volets de la réglementation liée au transport routier, est acheminée, de façon trimestrielle, à tous les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.
- *Guide sur les heures de conduite et sur la ronde de sécurité* élaboré en 1997.
- *Guide sur les pertes de roues* élaboré en 1997 et 1998.
- *Guide sur l'entretien préventif obligatoire* élaboré en 1999.
- *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant au plus deux voies de circulation* publié en 1998.
- *Guide de vérification mécanique* produit en 1999.
- Document d'information et de sensibilisation sur les aménagements routiers dans les traversées d'agglomération élaboré en 1997.
- Documents d'information sur les obligations des utilisateurs de véhicules lourds produits en 1998 et 1999.

## **Autres procédures**

- Procédure de détermination des limites de vitesse sur les sentiers de motoneiges et de véhicules tout-terrains élaborée en 1998.
- Procédure pour la gestion du suivi des accidents mortels élaborée en 1998.
- Résultats des recherches et des veilles technologiques intégrés à la collection des normes de construction et d'entretien routier.
- Participation à la révision des schémas d'aménagement des municipalités régionales de comté.

Il est important de signaler que le MTQ publie régulièrement plusieurs autres ouvrages dont le bulletin d'informations *Info-Normes*, le *Guide d'application des normes* et le *Manuel d'identification des dégradations des chaussées en béton de ciment*.

## **Annexe 3 : SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DE LA TABLE DE CONCERTATION SUR LA MOTOCYCLETTE**

### **Recommandation 1**

**Cible : Les jeunes**

**Thème : Accès au permis, apprentissage et perfectionnement**

Que la SAAQ revise l'accès à une classe autorisant la conduite d'une motocyclette de façon à la rendre plus difficile et mieux encadrée, dans le but d'augmenter le niveau de compétence du nouveau conducteur et d'améliorer le bilan routier pour les jeunes.

### **Recommandation 2**

**Cible : Tous**

**Thème : Maintien, utilisation et retrait du permis**

Que la SAAQ analyse la possibilité de réviser la tarification d'assurance pour faire en sorte que le comportement de l'individu soit pris en compte autant pour la contribution exigée pour l'immatriculation que pour celle réclamée pour le permis.

### **Recommandation 3**

**Cible : Tous**

**Thème : Contrôle**

Que la SAAQ évalue la pertinence d'imputer la responsabilité de l'infraction au propriétaire d'une motocyclette lorsque le conducteur se soustrait à l'interception policière, cette responsabilité pouvant mener à la saisie du véhicule.

Que la SAAQ étudie également la possibilité de créer de nouvelles infractions propres à la moto et d'augmenter le nombre de situations où des points d'inaptitude pourraient être attribués.

#### **Recommandations 4 et 5**

**Cible : Les personnes possédant peu d'expérience dans la conduite du véhicule**

**Thème : Promotion de la sécurité routière**

#### **Recommandation 4**

Que les marchands envisagent de généraliser la pratique d'offrir un cours de perfectionnement à l'achat d'une motocyclette et que les assureurs envisagent aussi de généraliser la pratique de réduire le coût de l'assurance lorsqu'un cours a été suivi, de façon à encourager et reconnaître systématiquement le comportement prudent chez le motocycliste.

Que les marchands de motocyclettes en viennent à promouvoir systématiquement la sécurité routière lors de l'achat d'une motocyclette de façon à sensibiliser l'acheteur au fait qu'il doit user de prudence avec son nouveau véhicule.

#### **Recommandation 5**

Que les propriétaires de motocyclettes soient sensibilisés au fait que prêter leur véhicule peut avoir des conséquences graves.

#### **Recommandations 6**

**Cible : Tous**

**Thème : Promotion de la sécurité routière**

Que la SAAQ considère l'opportunité de réaliser une campagne majeure de promotion de sécurité routière en motocyclette au printemps 2001.

#### **Annexe 4 : PLAN STRATÉGIQUE 2005-2008 DU MTQ – LA SÉCURITÉ DES USAGERS (EXTRAIT)**

Le Ministère est un acteur important, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et ses partenaires publics et privés visés, dans l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière de sécurité routière. Contenus dans la Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – volet routier, ces objectifs sont de réduire à 650 le nombre de décès et à 4750 le nombre de blessés graves sur les routes du Québec d'ici 2005, soit une diminution de 15 % par rapport aux valeurs moyennes observées durant la période 1995-2000.

Au cours de l'année 2006, le Ministère et la SAAQ proposeront, après s'être concertés avec plusieurs partenaires comme les municipalités, les policiers et le milieu de la santé, une nouvelle politique de sécurité routière. Un des éléments déterminants de cette politique sera l'engagement du gouvernement sur les cibles d'amélioration du bilan de sécurité routière qui seront poursuivies après 2005. Par ailleurs, en vue d'associer tous ses partenaires à l'enjeu social majeur que constitue la sécurité routière, le Ministère entend mettre en place en 2005 la Table de concertation en sécurité routière.

C'est par ses interventions sur l'environnement routier que le Ministère a l'effet le plus direct sur le bilan de sécurité routière. Les interventions privilégiées durant les prochaines années auront pour objet notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections. En effet, les accidents qui se produisent aux abords des routes représentent plus du tiers des accidents mortels ou avec blessés graves survenus sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Ils impliquent dans tous les cas une sortie de route. Les accidents aux intersections, quant à eux, comptent pour un autre tiers des accidents mortels ou avec blessés graves survenus sur ce réseau. Le Ministère continuera par ailleurs d'intervenir sur d'autres éléments de l'environnement routier, comme la sécurité sur les chantiers de travaux routiers et l'entretien des équipements de sécurité.

De plus, il poursuivra son travail en partenariat avec les municipalités pour améliorer la sécurité du réseau routier local.

La sécurité liée à la circulation des véhicules lourds ainsi qu'à celle des véhicules hors route (VHR) fera également l'objet d'une attention particulière.

L'utilisation des VHR arrive à un tournant crucial. En décembre 2004, une loi et un règlement ont été adoptés à cet égard. Une consultation publique est prévue en 2005 pour discuter de la problématique liée à l'utilisation des motoneiges et des motoquads. Cette consultation permettra de rechercher un compromis pour concilier les droits des citoyens riverains à la quiétude et ceux des motoneigistes et motoquadistes qui veulent s'adonner, de manière libre et sécuritaire, à leur activité, tout en tenant compte des retombées économiques.

<p><b>Objectif 1.1</b> Élaborer, conjointement avec la SAAQ, et rendre publique une nouvelle politique de sécurité routière</p>	<p><b>Indicateur 1</b> Politique de sécurité routière rendue publique Cible : 2006</p>
<p><b>Objectif 1.2</b> Favoriser la concertation entre tous les partenaires en sécurité, notamment par la mise en place de la Table de concertation en sécurité routière</p>	<p><b>Indicateur 2</b> Table de concertation en sécurité routière mise en place Cible : 2005</p>
<p><b>Objectif 1.3</b> Contribuer à améliorer la sécurité des usagers des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère par des interventions en vue notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections</p>	<p><b>Indicateur 3</b> Nombre d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère Moyenne 1995-2000 : 440 2005 : Moins de 374</p> <p><b>Indicateur 4</b> Taux d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère par milliard de véhicules-kilomètres parcourus</p> <p><b>Indicateur 5</b> Nombre d'accidents mortels résultant d'une sortie de route sur le réseau sous la responsabilité du Ministère Moyenne 1995-2000 : 126 2005 : Moins de 107</p>

	<p><b>Indicateur 6</b>  Nombre d'accidents mortels se produisant aux intersections sur le réseau sous la responsabilité du Ministère  Moyenne 1995-2000 : 117  2005 : Moins de 99</p>
<p><b>Objectif 1.4</b>  Contribuer à améliorer le bilan des accidents liés :  - aux véhicules lourds  - aux VHR</p>	<p><b>Indicateur 7</b>  Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd  Moyenne 1995-2000 : 130  2005 : Moins de 110</p> <p><b>Indicateur 8</b>  Taux de décès en VHR par 10 000 véhicules immatriculés</p>



## BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

Institut national de santé publique du Québec, *Évolution des traumatismes au Québec de 1991 à 1999*, 2001, 490 p.

[[http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/051\\_evolution\\_trauma\\_91-99.pdf](http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/051_evolution_trauma_91-99.pdf)]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 : volet routier*, avril 2001, 113 p.

[<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/securite/politique.pdf>]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Plan stratégique 2005-2008*, 2<sup>e</sup> trimestre 2005, 34 p.

[[http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/plan\\_strat\\_2005\\_2008.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ministere/plan_strat_2005_2008.pdf)]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Principales actions du ministère des Transports du Québec en 2004-2005 : sécurité routière*, avril 2005, 31 p.

[<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/securite/routiere/actions/actions04-05.pdf>]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport annuel de gestion 2004-2005*, octobre 2005, 185 p.

SAAQ, *Dossier statistique : Bilan 2004 – Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 2005, 209 p.

[[http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers\\_etudes/dossier\\_bilan2004.pdf](http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers_etudes/dossier_bilan2004.pdf)]

SAAQ, *Dossier statistique : Bilan routier 2005 – janvier-juin*, août 2005, 32 p.

[[http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers\\_etudes/dossier\\_bilan200501-06.pdf](http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers_etudes/dossier_bilan200501-06.pdf)]

SAAQ, *Rapport annuel de gestion 2004 : Le Fonds d'assurance automobile du Québec*, 2005, 38 p.

[<http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/nous/rapportgestion2004/fonds.pdf>]

TARDIF, François, SAAQ, *Dossier statistique : Les infractions reliées à la conduite d'un véhicule routier – 1994-2003*, mars 2005, 189 p.

[[http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers\\_etudes/infraction\\_sanction\\_2003.pdf](http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/dossiers_etudes/infraction_sanction_2003.pdf)]

