

Politique de sécurité dans les transports 2001 - 2005

VOLET ROUTIER



LES FAITS SAILLANTS

Coordination :

Louise Dussault

Analyse et rédaction :

- Joanne Bouchard
- Jean Boulet
- Claude Dussault
- Lise Fournier
- Michel Marmette
- Jacques Michaud
- Johanne St-Cyr
- Céline Sylvestre
- Guy Vaillancourt
- Hélène Verret

La présente publication a été préparée par le Service des politiques de sécurité du ministère des Transports et le Service des études et stratégies en sécurité routière de la Société de l'assurance automobile du Québec, et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports du Québec.

Pour en obtenir des exemplaires, il suffit de téléphoner au (418) 643-6864, (Québec), ou au (514) 873-2605, (Montréal), ou d'écrire à l'adresse suivante :

Direction des Communications
Ministère des Transports du Québec
700, boul. René-Lévesque est, 18^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Cette publication est également disponible dans le site Internet du ministère des Transports : www.mtq.gouv.qc.ca, ou dans www.saaq.gouv.qc.ca

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 2001-04-30
ISBN 2-550-37504-1
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos.....	5
Le contexte.....	7
Les orientations	10
Le cadre d'intervention	11
Les enjeux	12
♦ Le facteur humain.....	13
Enjeu 1 – Les systèmes de retenue : si votre vie ne tenait qu'à ça... ..	13
Enjeu 2 – La conduite avec les capacités affaiblies : ça s'arrête ici!	13
Enjeu 3 – Une plus grande préoccupation pour la sécurité des usagers vulnérables.....	13
Enjeu 4 – Les conducteurs âgés	14
Enjeu 5 – Les conducteurs à haut risque.....	14
Enjeu 6 – Pour un accès graduel et sécuritaire à la conduite	15
Enjeu 7 – La motocyclette : un véhicule pour experts seulement.....	15
Enjeu 8 – La sécurité routière à l'école et dans le transport scolaire : optimiser les acquis.....	16
♦ Le facteur véhicule.....	17
Enjeu 9 – Une sécurité accrue pour les véhicules lourds	17
Enjeu 10 – L'intégration rapide des nouvelles technologies	17
♦ Le facteur environnement routier	19
Enjeu 11 – Un aménagement routier qui répond aux attentes des usagers	19
Enjeu 12 – Vers un marquage des chaussées visible toute l'année	18
Enjeu 13 – Une signalisation visant une meilleure compréhension de la route	19
Enjeu 14 – Une sécurité accrue sur les chantiers de construction routière	20
Enjeu 15 – L'éclairage routier – des orientations qui s'imposent.....	20

Enjeu 16 – Une surface de roulement et des matériaux aux caractéristiques améliorées	20
Enjeu 17 – Une meilleure planification du territoire et une meilleure gestion des corridors routiers.....	21
Enjeu 18 – La viabilité hivernale : assurer une circulation sécuritaire et fluide	21
Enjeu 19 – Des abords de route «qui pardonnent»	21
♦ Le facteur environnement socioéconomique	22
Enjeu 20 – La gestion de la vitesse : le défi de l'intégration des actions	22
Enjeu 21 – Un système intégré des données pour l'amélioration de l'environnement routier	22
Enjeu 22 – L'audit de sécurité : une procédure d'évaluation gagnante	23
Enjeu 23 – La recherche-développement : un moyen essentiel pour améliorer la sécurité.....	23
Enjeu 24 – Une formation pour un environnement routier plus sécuritaire.....	24
Enjeu 25 – Le transport des marchandises : le recours à la multimodalité	24
Enjeu 26 – Le transport des personnes : l'intégration des modes de transport	24
Enjeu 27 – Le réseau routier municipal : un potentiel d'amélioration de la sécurité	25
Enjeu 28 – Pour une intervention rapide et efficace lors d'accidents	25
Enjeu 29 – Un meilleur encadrement pour les véhicules hors route.....	26

AVANT-PROPOS

Ce document expose les faits saillants de la **Politique de sécurité en transport 2001-2005 – Volet routier** en faisant un bref survol de ses orientations et ses enjeux. Pour prendre connaissance de façon détaillée des orientations, des enjeux et des pistes d'action retenues, il faut se référer à la version intégrale de la Politique*.

La présente politique est le fruit d'une large consultation menée par le ministère des Transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec auprès des divers partenaires concernés par la sécurité routière.

Qu'il s'agisse des responsables du milieu municipal, des divers services policiers, du réseau de la santé, du coroner ou des associations d'usagers, tous ont eu l'occasion de contribuer, par leurs nombreuses suggestions, à l'élaboration de cette politique, qui a pour objectif d'améliorer le bilan routier.

* La version intégrale de la **Politique de sécurité routière 2001-2005 – Volet routier** est accessible dans le site Internet du ministère des Transports du Québec : www.mtq.gouv.qc.ca et dans celui de la Société de l'assurance automobile du Québec : www.saaq.gouv.qc.ca. Il est possible d'en obtenir une copie imprimée en s'adressant à la Direction des communications : à Québec au (418) 643-6864 et à Montréal au (514) 873-2605.

LE CONTEXTE

La Politique de sécurité dans les transports – Volet routier vise à établir les orientations et les priorités du ministère des Transports (MTQ) et de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), afin de réduire le nombre et la gravité des accidents routiers, tout en préservant la mobilité des personnes et des marchandises.

Malgré l'amélioration spectaculaire du bilan routier au cours des 25 dernières années, les traumatismes qui résultent des accidents de la route constituent toujours un grave problème de santé publique. Ils demeurent en outre la principale cause de décès chez les moins de 25 ans.

L'objectif pour 2005

La nouvelle Politique de sécurité dans les transports a pour objectif d'améliorer le bilan routier de 15 % d'ici la fin de 2005. Le bilan routier de 1995-2000 affiche un nombre moyen annuel de 780 décès, 5557 blessés graves.¹ Si l'objectif de réduction de 15 % pour 2005 est atteint, le bilan routier à environ 650 décès, 4750 blessés graves.

Plus d'accidents sur le réseau sous la responsabilité des municipalités, mais davantage de décès sur celui sous la responsabilité du MTQ

Une répartition sommaire de l'ensemble des accidents montre que 66 % surviennent sur le réseau municipal. Par contre, 62 % des accidents mortels se produisent sur les routes du MTQ, notamment en milieu rural, sur les routes nationales, régionales et collectrices, où la limite de vitesse est de 80 et 90 km/h.

Les accidents causant des blessures graves sont très fréquents sur le réseau municipal (52 %), particulièrement sur les routes où la limite de vitesse est de 50 km/h, où il y a généralement plus d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes, patineurs, personnes âgées). C'est également sur le réseau municipal que l'on enregistre le plus d'accidents causant des blessures légères (63 %) et des dommages matériels seulement (68 %).

¹ En excluant les accidents survenus à l'extérieur du réseau routier.

Quand la sécurité passe par le partenariat

La sécurité routière est au cœur des préoccupations du MTQ, de la SAAQ et de leurs principaux partenaires, soit les services policiers, les municipalités, les coroners et les organismes œuvrant en santé.

Alors que le MTQ est responsable des infrastructures et des systèmes de transport, la SAAQ assume la responsabilité de la promotion de la sécurité routière pour tout ce qui a trait au comportement des usagers et aux normes de sécurité des véhicules.

Les services policiers exercent une surveillance sur le réseau routier, afin de faire respecter le Code de la sécurité routière. Ils interviennent sur les lieux des accidents pour assurer que les blessés reçoivent, le plus rapidement possible, les soins appropriés. Leurs rapports d'accident constituent une source de données essentielles pour améliorer la gestion de la sécurité routière.

Les municipalités sont les mieux placées pour déterminer quels sont les lieux, les pratiques ou les comportements qui font problème et y apporter des corrections. En outre, plusieurs de leurs actions ont des répercussions sur la sécurité routière, notamment leurs choix en matière d'aménagement du territoire.

À ces partenaires « naturels », s'ajoutent de nombreux organismes gouvernementaux, paragouvernementaux et privés, dont plusieurs associations de l'industrie du transport routier des marchandises. À cet égard, il est important de signaler la création, en 1998, de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds. De plus, en 1999, le ministre des Transports mettait sur pied une table regroupant des experts du domaine de la moto et, en 2001, un groupe de travail interministériel sur la problématique de la conduite avec capacités affaiblies.

Des réalisations importantes

Si le nombre des victimes a été réduit de 1995 à 2000 de 18 % des morts et de 16 % des blessés graves, c'est grâce aux réalisations accomplies en collaboration avec les partenaires concernés, mentionnons :

Les faits saillants

- les campagnes d'information et de sensibilisation;
- la correction et l'amélioration de certains éléments de l'environnement routier (correction de pentes, de courbes ou d'intersections, etc.);
- la mise en place d'un réseau de camionnage (1997);
- l'adoption ou la modification de plusieurs normes, politiques, règlements et lois (Loi modifiant le Code de la sécurité routière, projet de Loi 12, Loi sur les véhicules hors route et Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds);
- la réalisation de nombreuses études et recherches;
- la mise en place de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds.

LES ORIENTATIONS

Vu l'importance de la mobilité des personnes et des marchandises pour le développement socioéconomique du Québec, il est primordial d'optimiser **l'équilibre entre la mobilité et la sécurité**. Il s'agit donc de concevoir des mesures qui, tout en permettant de réduire le plus possible les risques d'accidents, cherchent à préserver la mobilité.

Dans un contexte de responsabilités partagées, il apparaît important d'associer les partenaires au développement d'une **vision globale** et intégrée et de laisser une liberté **d'action locale**.

Un choix réaliste et judicieux des interventions devrait être le résultat d'une démarche rationnelle de prise de décision, d'où l'importance de la qualité des données et des méthodes d'analyse.

La politique sera mise en œuvre en **partenariat** avec les différents acteurs concernés, notamment les services policiers et les municipalités. Enfin, **l'information et la sensibilisation** s'étant avérés fort efficaces, il est essentiel de maintenir et d'intensifier les efforts de communication auprès de tous les usagers du réseau routier.

LE CADRE D'INTERVENTION

L'approche privilégiée est la prévention des traumatismes routiers, à partir d'un modèle qui décompose la problématique en trois phases temporelles : le préimpact, l'impact et le postimpact, et en quatre facteurs : humain, véhicule et équipements, environnement routier et environnement socioéconomique.

Ce modèle étant axé sur les solutions, l'élaboration et le choix des mesures sont déterminés en fonction de leur efficacité à réduire le nombre et la gravité des blessures, soit en les prévenant (préimpact), soit en les atténuant par la réduction du transfert d'énergie (impact), ou encore en réduisant les conséquences des blessures par une action rapide et efficace (postimpact).

Les faits saillants

LES ENJEUX

Après analyse de la situation actuelle et des résultats de la politique précédente, la politique 2001-2005 définit 29 enjeux et près d'une centaine de pistes d'action,² sur lesquels porteront les efforts visant à améliorer le bilan routier de 15 % au cours des cinq prochaines années. Le tableau qui suit présente les enjeux de la politique pour chacun des quatre facteurs.

Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier

Répartition des enjeux selon le facteur principal d'intervention			
Humain	Véhicule	Environnement routier	Environnement socioéconomique
1. Systèmes 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. Transport des marchandises – multimodalité
7. Motocyclistes		17. Planification du territoire et gestion des corridors routiers	26. Transport 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 routes

Les enjeux prioritaires sont en caractères gras.

² Les pistes d'action sont présentées dans la version intégrale de la **Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 — Volet routier**.

LE FACTEUR HUMAIN

Enjeu 1 — Les systèmes de retenue : si votre vie ne tenait qu'à ça...

Bien que près de 95 % des conducteurs portent la ceinture de sécurité, environ 30 % des victimes d'accidents mortels ne la portaient pas. Il apparaît donc justifié de fixer comme objectif un taux de port de la ceinture de 97 % pour 2005. De plus, on vise à faire passer le port de la ceinture à l'arrière de 50 % (donnée de 1995), à 90 % en 2005. Par ailleurs, le coussin gonflable est un système de retenue supplémentaire qui est maintenant offert en équipement standard, conformément aux normes canadiennes.

En ce qui concerne les dispositifs de retenue pour les enfants, on vise une augmentation d'au moins 10 points de pourcentage du taux d'utilisation correcte, qui n'était en 2000 que de 32 %.

Enjeu 2 — La conduite avec les capacités affaiblies : ça s'arrête ici !

La conduite avec capacités affaiblies est toujours la première cause de mortalité sur les routes. Au cours de la dernière décennie, elle est associée à environ 35 % des décès, 20 % des blessés graves et 5 % des blessés légers, ce qui représente annuellement près de 275 morts et 3200 blessés. Depuis 1997, la lutte contre la conduite avec les capacités affaiblies s'est intensifiée, avec l'entrée en vigueur de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives prévoyant des peines plus sévères pour les contrevenants.

Enjeu 3 — Une plus grande préoccupation pour la sécurité des usagers vulnérables

Les piétons, les cyclistes et les patineurs sont particulièrement vulnérables en cas de collision avec un véhicule. Pour les années 1995-2000, le bilan routier des piétons a connu une amélioration constante, avec une baisse de 18 % du nombre de décès et de 23 % du nombre de blessés graves. Mais, encore aujourd'hui, ce sont toujours les personnes âgées et les jeunes, surtout ceux de moins de 14 ans, qui constituent les groupes à risque.

Les faits saillants

Le bilan des cyclistes s'est également amélioré, avec une baisse de 27 % du nombre de victimes décédées et de 31 % du nombre de blessés graves entre 1995-2000. Les traumatismes à la tête sont la cause du décès dans 80 % des cas, et des blessures graves dans 30 % des cas. Actuellement, bien que la pratique du patin à roues alignées soit interdite sur la chaussée, la moitié des accidents y surviennent.

Les aménagements cyclables et les nouvelles normes de signalisation routière, notamment les feux à décompte numérique, se sont avérés efficaces. Malheureusement, un fort pourcentage des piétons, des cyclistes et des automobilistes enfreignent le Code de la sécurité routière, faisant fi des règlements de la circulation et de la signalisation.

Enjeu 4 — Les conducteurs âgés

En 2000, il y avait plus de 504 200 titulaires de permis de conduire âgés de 65 ans et plus, comparativement à environ 378 000 en 1994. De façon générale, on constate que les conducteurs ayant entre 65 et 74 ans sont de plus en plus nombreux à être impliqués dans des accidents. On note également que la proportion s'accroît chez les conducteurs de 75 ans et plus, et que les 80 ans et plus représentent un risque équivalent aux jeunes conducteurs âgés de 16 à 19 ans. Cependant, le nombre de kilomètres parcourus diminue avec l'âge et ceci vient atténuer le risque.

Il y a donc lieu de développer une approche qui amènera une identification plus rapide des conducteurs à risque et des interventions adaptées à leurs comportements délinquants, ce qui entraînera une révision des mécanismes actuels de suivi (points d'inaptitude, etc.).

Enjeu 5 — Les conducteurs à haut risque

Le conducteur à haut risque est celui qui a, de manière habituelle, des comportements dangereux : conduire avec les capacités affaiblies, rouler à une vitesse excessive, brûler les feux rouges et ne pas porter la ceinture de sécurité. Or, selon plusieurs études, les conducteurs qui adoptent un de ces comportements ont aussi tendance à adopter les autres.

Les faits saillants

Il y a donc lieu de développer une approche qui amènera une identification plus rapide des conducteurs à risque et des interventions adaptées à leurs comportements délinquants, ce qui entraînera une révision des mécanismes actuels de suivi (points d'inaptitude, etc.).

Enjeu 6 — Pour un accès graduel et sécuritaire à la conduite

En juillet 1997, le Québec instaurait un régime d'accès graduel à la conduite pour les nouveaux conducteurs. Les premiers résultats de cette réforme sont positifs : réduction de 5 % du nombre de décès et de 14 % du nombre de blessés dans des accidents impliquant de jeunes conducteurs. Toutefois, ces données sont sommaires et ne portent que sur deux ans. De plus, il y a lieu de revoir les méthodes d'évaluation des conducteurs pour les adapter à la nouvelle approche et ainsi maximiser l'effet recherché sur le plan de la sécurité routière.

Enjeu 7 — La motocyclette : un véhicule pour experts seulement

Entre 1990-1994 et 1995-2000, le nombre de motocyclettes a augmenté de 21 % et le nombre de décès a baissé de 15 %. Toutefois, en 2000, on compte 65 décès. Il s'agit du nombre de décès annuel le plus élevé depuis 1991. Il faut rappeler, qu'entre 1990 et 1994, on relevait en moyenne 52 décès par année.

Dans 41 % des accidents mortels, la moto est le seul véhicule impliqué. Dans la majorité des cas, l'accident, dû à une vitesse excessive, se produit dans une courbe. Parmi les victimes d'accidents mortels, on remarque un nombre important de personnes qui conduisent une nouvelle moto ou une moto qui ne leur appartient pas. Et, comme c'est le cas pour la conduite automobile, les jeunes sont surreprésentés dans les accidents mortels.

En mai 2000, les membres d'une table de concertation sur la motocyclette, mise en place par le ministre des Transports, ont proposé divers moyens pour améliorer le bilan routier des motocyclistes.

Les faits saillants

Enjeu 8 — La sécurité routière à l'école et dans le transport scolaire : optimiser les acquis

Au cours de la deuxième moitié de la décennie 90, le bilan routier des jeunes s'est nettement amélioré. Ainsi, le nombre de décès chez les moins de 14 ans a diminué de 30 % et le nombre de blessés graves d'environ 15 %. Chez les jeunes de 15 à 24 ans, on observe une amélioration du bilan routier, mais de moindre importance pour ce qui est des victimes d'accidents mortels.

Depuis 1992, divers outils et programmes ont été conçus dans le but de répondre aux besoins du milieu scolaire. Certains programmes ont connu du succès, d'autres moins. Quoi qu'il en soit, le personnel enseignant manifeste toujours un intérêt soutenu pour la sensibilisation des élèves aux questions de sécurité routière. Au secondaire, les programmes portant sur la conduite avec capacités affaiblies, la prévention des traumatismes crâniens et la vitesse ont été jugés prioritaires. La SAAQ poursuivra ses actions en milieu scolaire en ayant recours aux technologies informatiques (cédérom, Internet), cela tant au primaire qu'au secondaire.

Même si le nombre d'accidents attribuables au transport scolaire est peu élevé, certaines actions ont été menées par le MTQ pour le rendre encore plus sécuritaire, comme la formation des responsables de la planification des réseaux de transport scolaire.

LE FACTEUR VÉHICULE

Enjeu 9 — Une sécurité accrue pour les véhicules lourds

Entre 1990-1994 et 1995-2000, le nombre moyen d'accidents impliquant un camion lourd a diminué de près de 6 %, et le nombre moyen de décès de 11 %. Pour la période de 1995 à 1999, le taux d'accident mortel par 100 millions de kilomètres parcourus est deux fois et demi plus élevé pour les camions lourds (2,19) que pour les véhicules automobiles (0,84) en raison de leur masse. Par contre, les camions lourds ont été généralement moins impliqués dans les accidents causant des décès et des blessures, avec un taux moyen de 40,08 comparativement aux véhicules automobiles qui affichent un taux de 44,17.

La création de la Table permanente gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds, l'adoption de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et la création d'un forum sur le camionnage général témoignent de la volonté du gouvernement d'améliorer la sécurité sur les routes. Par ailleurs, à l'échelle canadienne, la SAAQ participe à des travaux visant à revoir la réglementation sur les heures de conduite et de travail. D'autres actions sont cependant nécessaires pour améliorer le bilan routier des véhicules lourds.

En ce qui concerne le transport par autobus,³ on note une augmentation de 3 % du nombre d'autobus en circulation alors que le nombre moyen d'accidents impliquant ce type de véhicule a diminué de 28 % et le nombre de victimes de 8,5 %. L'autobus demeure un moyen de transport beaucoup plus sécuritaire que l'automobile si l'on considère le nombre d'occupants-kilomètres.

Enjeu 10 — L'intégration rapide des nouvelles technologies

Depuis quelques années, on assiste à un développement accéléré des systèmes de transport intelligents. Il est important d'en encourager l'usage tout en le balisant afin de contrer les problèmes d'insécurité qui y sont associés. Le recours à de tels systèmes pourrait contribuer à améliorer la sécurité, l'efficacité des réseaux de transport, la qualité de l'environnement de même que la compétitivité de nos entreprises de transport.

³ Autobus autres que scolaires.

Les faits saillants

De nouveaux types de véhicules ou d'accessoires pour automobiles sont apparus sur le marché. Or, ces équipements ont des caractéristiques technologiques dont le niveau de sécurité n'est pas encore connu. Puisqu'ils ne sont pas régis par les normes fédérales, il faudra évaluer ces risques au regard de la sécurité.

LE FACTEUR ENVIRONNEMENT ROUTIER

Enjeu 11 — Un aménagement routier qui répond aux attentes des usagers

L'infrastructure est en cause dans le tiers des accidents en milieu rural, et dans près de 30 % des accidents en milieu urbain. Deux types de facteurs de risque sont associés à l'aménagement routier : ceux qui ont trait à la conception même de la route, et ceux qui ont trait aux interactions du conducteur avec l'infrastructure. Ces derniers concernent la capacité de l'utilisateur à lire, en un court laps de temps, une succession d'informations sur les infrastructures, les équipements et l'environnement routier. Les interventions sur les aménagements routiers contribuent donc à améliorer la sécurité, car elles agissent directement sur le conducteur.

Enjeu 12 — Vers un marquage des chaussées visible toute l'année

Le marquage est une source indispensable d'information pour les usagers de la route. La visibilité du marquage facilite la circulation et augmente par conséquent la sécurité des usagers de la route. L'amélioration du marquage s'avère un atout et des mesures seront amorcées afin de permettre un marquage visible toute l'année.

En complémentarité avec le marquage, les bandes rugueuses sur l'accotement des autoroutes peuvent être utilisées pour alerter le conducteur distrait ou endormi afin d'éviter des sorties de route.

L'installation de ces bandes débutera au cours de l'été 2001.

Enjeu 13 — Une signalisation visant une meilleure compréhension de la route

On sait bien sûr que la signalisation contribue de manière significative à améliorer la sécurité routière. Toutefois, pour être pleinement efficace, la signalisation doit être bien vue, lue et comprise, et ne doit surtout pas créer de confusion. Le MTQ a donc élaboré des normes afin d'assurer l'homogénéité et l'uniformité des différents éléments de la signalisation.

Les faits saillants

Enjeu 14 — Une sécurité accrue sur les chantiers de construction routière

À chaque année, le ministère des Transports réalise de nombreux travaux afin d'entretenir et d'améliorer le réseau routier. À l'occasion de ces travaux, le ministère consacre des efforts particuliers afin d'améliorer la sécurité sur les chantiers routiers, pour le bénéfice des usagers de la route et du personnel qui y travaille.

Malgré ces efforts, les travaux routiers constituent toujours une entrave à la circulation. La congestion qu'ils provoquent et les retards importants qui peuvent en résulter, sont une source de stress pour tous les conducteurs. Il faut également déplorer le fait que des accidents s'y produisent malheureusement à chaque année.

Le ministère est grandement préoccupé par ce problème. Il entend relever le double défi d'accroître la sécurité sur les chantiers et à proximité et d'assurer la fluidité de la circulation sur les tronçons où s'effectuent des travaux.

Enjeu 15 — L'éclairage routier : des orientations qui s'imposent

En milieu urbain, l'éclairage routier permet d'améliorer nettement le confort et la sécurité des conducteurs. En milieu rural, par ailleurs, si l'éclairage améliore la sécurité par mauvais temps, il a souvent pour effet d'accroître les vitesses pratiquées. Au Québec, comme dans bien d'autres pays, les normes en matière d'éclairage routier n'ont pas été établies à partir de données quantitatives sur la sécurité routière. Aujourd'hui, alors que les budgets sont limités et les coûts d'installation et d'entretien des systèmes d'éclairage relativement élevés, il est devenu essentiel d'améliorer nos connaissances quant à l'impact de l'éclairage sur la sécurité.

Enjeu 16 — Une surface de roulement et des matériaux aux caractéristiques améliorées

On estime qu'environ 18 % des accidents se produisent sur des chaussées mouillées. Actuellement, le Service des chaussées du MTQ, en collaboration avec la Sûreté du Québec, étudie l'importance de l'adhérence de surface sur les accidents. L'adhérence des revêtements et les conditions de la chaussée, en réduisant la qualité du contact pneus-chaussée, diminue en effet les possibilités de manœuvre en cas d'urgence.

Les faits saillants

Enjeu 17 — Une meilleure planification du territoire et une meilleure gestion des corridors routiers

Depuis plus de 20 ans, de nombreuses études ont démontré l'existence d'un lien direct entre l'accroissement du nombre de points d'accès et la diminution de la sécurité de la route. Le taux d'accidents est en effet deux fois plus élevé lorsqu'il n'y a aucune limitation d'accès. Depuis le début des années 1990, le MTQ poursuit des démarches auprès de ses partenaires municipaux afin qu'ils tiennent compte de la planification des transports dans l'aménagement du territoire, et ce faisant, qu'ils réduisent le nombre d'accès sur leurs routes.

La sécurité routière, l'équilibre entre la circulation de transit et la circulation locale, et le maintien de la qualité de vie en bordure des routes passent par une gestion complète et intégrée des corridors routiers.

Enjeu 18 — La viabilité hivernale : assurer une circulation sécuritaire et fluide

Des précipitations et une forte exposition aux vents dominants favorisent une chaussée glacée et réduisent la visibilité. Pour rendre le réseau routier le plus sécuritaire possible et répondre aux besoins et aux attentes des usagers, le MTQ a divisé le réseau routier en catégories. Ces catégories sont basées sur l'importance et la vocation des routes, ainsi que sur les contraintes techniques en matière de déneigement et de déglacage. Le Ministère a en outre modifié son plan des mesures d'urgence afin d'assurer une gestion coordonnée et concertée de tous les intervenants lors de fermetures de routes. Il a également installé des stations météorologiques, qui permettent de connaître rapidement l'état de la chaussée à des endroits stratégiques du réseau routier.

Enjeu 19 — Des abords de route «qui pardonnent»

Les accidents avec sortie de route représentent environ 33 % des accidents mortels. Un peu plus de la moitié de ces accidents sont dus à des capotages et le reste est causé par des collisions contre des objets fixes (lampadaires, garde-fous, piliers, poteaux de services publics, arbres, etc.). Depuis 1995, de nombreuses interventions ont permis d'améliorer la sécurité des abords de route : élimination ou déplacement des obstacles, installation de dispositifs de rupture et de retenue, etc. De 1995 à 2000, le MTQ a investi 73 M \$ dans l'installation de dispositifs de sécurité.

LE FACTEUR ENVIRONNEMENT SOCIOÉCONOMIQUE

Enjeu 20 — La gestion de la vitesse : le défi de l'intégration des actions

Dans 25 % des accidents mortels, 19 % des accidents avec blessés graves et 13 % des accidents avec blessés légers, l'excès de vitesse serait le premier facteur qui a contribué à ces accidents.

Par ailleurs, aucune problématique n'est aussi clairement multifactorielle que la vitesse. Elle est fonction de l'interaction entre le comportement du conducteur, la capacité du véhicule, l'environnement routier et l'environnement socioéconomique. Indépendamment du type de route, on observe qu'une majorité de conducteurs dépasse la limite légale.

Depuis 1995, un certain nombre d'interventions ont été mises en place pour améliorer la gestion de la vitesse : un guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant au plus deux voies de circulation ainsi que des critères particuliers pour les sentiers pour véhicules hors route et pour les chemins sous l'administration du ministère des Ressources naturelles. Les gestionnaires de réseaux routiers reçoivent régulièrement de la formation pour apprendre à utiliser efficacement ces outils. Des réflexions sur le cinémomètre photographique, des campagnes de sensibilisation, des programmes de contrôle de la vitesse, des relevés de vitesse sur les routes ont également été effectués.

Les solutions à ce problème doivent refléter le caractère multidimensionnel de la problématique et requièrent des actions touchant à la fois la promotion, l'ingénierie, la législation et le contrôle. Il importe d'insister sur l'intégration des actions : avant de songer aux mesures de contrôle, il faut d'abord s'assurer que les limites de vitesse sont crédibles. Ces mesures de contrôle doivent être publicisées afin d'en montrer la nécessité.

Enjeu 21 — Un système intégré des données pour l'amélioration de l'environnement routier

La mise en place d'un système de données intégrées en sécurité routière comporte plusieurs étapes. Après le diagnostic, qui détermine les sites ou les sections potentiellement problématiques, l'analyse de sécurité confirme la dangerosité du site, détermine quels sont les facteurs à l'origine des accidents et propose des solutions. Viennent ensuite l'analyse économique, qui vérifie

Les faits saillants

L'opportunité des projets et établit les priorités d'intervention, le calendrier des travaux ainsi que leur réalisation. Dernière étape, l'évaluation de l'effet des interventions sur la sécurité qui, en plus de permettre de vérifier si les mesures mises en oeuvre ont eu les résultats escomptés, peut contribuer à accroître l'efficacité des actions à venir.

Au cours des prochaines années, l'objectif consistera, entre autres, à mettre davantage ces données en relation avec les autres données sur l'environnement routier, ainsi qu'à structurer et à rendre accessibles et partager les diverses sources d'information nécessaires à la mise en place d'un système intégré des données en sécurité routière.

Enjeu 22 — L'audit de sécurité : une procédure d'évaluation gagnante

L'audit de sécurité est une évaluation formelle et systématique du niveau de sécurité d'une route existante ou d'un projet routier, réalisée par un ou plusieurs auditeurs qualifiés et indépendants, qui dressent un rapport sur le potentiel accidentogène de la route pour tous les types d'usagers.

L'expérience québécoise dans ce domaine est restreinte et se limite à quelques démarches isolées, réalisées par certaines directions territoriales du MTQ. Les avantages des audits sont pourtant bien connus, et il apparaît par conséquent essentiel de concevoir rapidement des mécanismes et des outils permettant de les intégrer aux actuelles méthodes d'analyse du réseau.

Enjeu 23 — La recherche-développement : un moyen essentiel pour améliorer la sécurité

Les orientations en matière de sécurité routière sont définies par des programmes dirigés en partenariat avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR). Plusieurs activités de recherche sont également réalisées par des spécialistes du MTQ et de la SAAQ. Elles visent à résoudre des problèmes particuliers, à déterminer quels sont les facteurs qui causent les accidents et à évaluer l'efficacité des mesures mises en place.

Tous ces efforts devront être poursuivis afin de définir ou préciser les orientations à court, moyen et long terme, et de pouvoir suivre l'évolution des problèmes de sécurité routière. De plus, l'accent devra être mis sur l'amélioration des transferts technologiques et de la veille technologique.

Enjeu 24 — Une formation pour un environnement routier sécuritaire

En 1994, le MTQ a mis en place un programme de formation visant à amener le personnel à tenir compte de la sécurité dans la planification, la construction et de l'exploitation des infrastructures routières. De 1994 à 2000, il a mis en oeuvre un programme de formation plus avancé portant sur l'interrelation des facteurs humain-véhicule-environnement routier. Il prévoit en outre la création d'un nouveau programme, qui portera sur l'évaluation en sécurité, la vision intégrée de la sécurité des abords de route et le partage des expériences.

Vu l'envergure des programmes, la révision fréquente de leur contenu et le peu de ressources dont il dispose, le MTQ envisage des partenariats avec les meilleurs spécialistes des directions territoriales, des universités et des organismes scientifiques pour diffuser les connaissances.

Enjeu 25 — Le transport des marchandises : le recours à la multimodalité

Au-delà de son rôle de gestionnaire des infrastructures routières, le MTQ a intérêt à promouvoir et à favoriser une plus grande intégration des modes de transport ainsi qu'une utilisation optimale des infrastructures existantes, s'il veut s'assurer que le système de transport des marchandises soit fiable et sécuritaire. Dans cette perspective, le budget 1999-2000 prévoyait la mise en place d'un programme d'aide à l'amélioration des infrastructures ferroviaires, qui devrait limiter les abandons de lignes. À cela, s'ajoute un crédit d'impôt remboursable, qui représente 75 % des impôts fonciers des entreprises de chemin de fer.

Par ailleurs, la politique de transport maritime et fluvial, en cours d'élaboration, devrait proposer des mesures incitatives favorisant un recours accru au fleuve.

Enjeu 26 — Le transport des personnes : l'intégration des modes de transport

L'automobile continue d'être le mode de transport préféré de la majorité des Québécois. Un choix qui a des répercussions néfastes sur la mobilité et la sécurité. Toute stratégie de gestion des déplacements doit prévoir des mesures à la fois économiques et écologiques. À titre d'exemple, mentionnons le Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec et le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, qui

Les faits saillants

proposent des orientations et des solutions pour répondre aux besoins actuels et futurs en matière de déplacements des personnes et des marchandises. Soulignons également que chacune des régions du Québec sera dotée d'un plan de transport spécifique, d'ici quelques mois. Le MTQ doit concevoir et mettre en place un ensemble de moyens pour atteindre ses objectifs de fluidité et de sécurité.

Enjeu 27 — Le réseau routier municipal : un potentiel d'amélioration de la sécurité

Les deux tiers des accidents se produisent sur le réseau municipal, de ce nombre, la majorité se produit en milieu urbain. De plus, près de 26 % des accidents causant des blessures impliquent un piéton ou un cycliste. Ce phénomène impose un effort additionnel et mieux ciblé aux municipalités. Celles-ci devront donc prévoir des mesures appropriées relativement à l'aménagement urbain et à l'infrastructure routière.

La SAAQ et le MTQ entendent renforcer les liens avec leurs partenaires municipaux, notamment en concevant à leur intention des outils diagnostiques touchant la sécurité routière. Cet enjeu vise donc à mettre en place un cadre général d'amélioration de la sécurité routière propre au milieu municipal, afin à la fois de sensibiliser les élus, les gestionnaires municipaux et les résidents pour les amener à collaborer à l'amélioration de la sécurité routière et de les aider dans leurs démarches. Ce cadre comporterait cinq volets : formation du personnel technique, sensibilisation, assistance technique et soutien technologique, programme d'aide financière.

Enjeu 28 — Pour une intervention rapide et efficace lors d'accidents

Le système intégré de soins en traumatologie doit s'étendre de la réception de l'appel (911) à la réadaptation et à la réinsertion sociale des victimes. Au cours des dernières années, la coordination des actions a permis d'améliorer les services d'urgence avant hospitalisation et de créer un réseau de centres de traumatologie ainsi que des services de réadaptation. Une étude récente montre en effet que les décès enregistrés parmi ceux qu'on peut qualifier d'évitables, si une prise en charge rapide est faite, sont passés de 52 % à 18 % au cours des cinq premières années de la mise en place du système intégré de traumatologie.

Enjeu 29 — Un meilleur encadrement pour les véhicules hors route

Le nombre de décès à la suite d'un accident impliquant un véhicule hors route (VTT ou motoneige) est assez constant depuis 1990. Il faut cependant mentionner que le nombre de véhicules a considérablement augmenté. La Loi sur les véhicules hors route, adoptée en 1997, régleme l'utilisation et la circulation de ces véhicules sur les terres publiques et privées. L'âge d'accès à la conduite a été fixé à 14 ans et, depuis septembre 1999, une formation et un certificat de compétence sont requis pour les conducteurs âgés de 14 à 16 ans.