



**COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT**

**LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
AU QUÉBEC**

Les téléphones cellulaires,
la vitesse excessive, les motocyclistes
et les conditions hivernales

RAPPORT

Juin 2006

Publié par le Secrétariat des commissions
de l'Assemblée nationale du Québec
Édifice Pamphile-Le May
1035, des Parlementaires, 3^e 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. Yannick Vachon, à l'adresse indiquée ci-dessus ou encore :

Téléphone : (418) 643-2722
Télécopie : (418) 643-0248
Courrier électronique : cte@assnat.qc.ca

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

DÉPÔT LÉGAL - BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC, 2006

ISBN-13 : 978-2-550-78978-9
ISBN-10 : 2-550-78978-4

LES MEMBRES ET LES COLLABORATEURS 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), porte-parole de l'opposition officielle en matière de transports

M. Jean Dubuc (La Prairie)

M. Janvier Grondin (Beauce-Nord)

M. Réjean Lafrenière (Gatineau)

M. Guy Lelièvre (Gaspé), en remplacement de M. Stéphan Tremblay (Lac-Saint-Jean), pour la durée du mandat

Mme Charlotte L'Écuyer (Pontiac)

M. Norbert Morin (Montmagny-L'Islet)

M. Jean-Pierre Soucy (Portneuf)

M. Luc Thériault (Masson)

Secrétaires de la Commission

M. Yannick Vachon, secrétaire de la Commission

M. François Arsenault, secrétaire de la Commission jusqu'en février 2006

Agent de recherche

M. Richard L'Hérault, Service de la recherche et de la référence, Bibliothèque de l'Assemblée nationale

Révision linguistique

Mme Danielle Simard, Service de la recherche et de la référence, Bibliothèque de l'Assemblée nationale

Agente de secrétariat

Mme Stéphanie Labbé

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	1
2.	TÉLÉPHONES CELLULAIRES	4
2.1.	ENJEUX SOULEVÉS LORS DES AUDITIONS.....	4
2.1.1	Distraction au volant.....	4
2.1.2	Opinions exprimées sur l'utilisation du téléphone cellulaire.....	7
2.2.	RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE.....	8
2.3.	ORIENTATIONS DE LA COMMISSION.....	8
2.4.	RECOMMANDATIONS	9
3.	VITESSE EXCESSIVE	11
3.1.	ENJEUX SOULEVÉS LORS DES AUDITIONS.....	11
3.1.1	Cinémomètres photographiques	11
3.1.2	Modification des limites de vitesse	14
3.1.3	Campagnes de sensibilisation.....	15
3.1.4	Hausses des amendes.....	16
3.1.5	Surveillance policière accrue.....	16
3.1.6	Limiteur de vitesse	17
3.1.7	Autres pistes de solutions	17
3.2.	RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE.....	18
3.3.	ORIENTATIONS DE LA COMMISSION.....	18
3.4.	RECOMMANDATIONS	20
4.	MOTOCYLETTE	21
4.1.	ENJEUX SOULEVÉS LORS DES AUDITIONS.....	21
4.1.1	Perception et traitement réservé au motocyclisme	22
4.1.2	Formation et sensibilisation.....	22
4.2.	RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE.....	23
4.3.	ORIENTATIONS DE LA COMMISSION.....	24
4.4.	RECOMMANDATIONS	25
5.	CONDITIONS HIVERNALES.....	26
5.1.	ENJEUX SOULEVÉS LORS DES AUDITIONS.....	26
5.1.1	Sensibilisation aux conditions hivernales.....	26
5.1.2	Pneus d'hiver.....	27
5.2.	RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE.....	28
5.3.	ORIENTATIONS DE LA COMMISSION.....	28
5.4.	RECOMMANDATIONS	28
6.	CONCLUSION.....	30

<u>ANNEXE 1</u>	QUESTIONNAIRE POUR LA CONSULTATION EN LIGNE CONCERNANT LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU QUÉBEC	31
<u>ANNEXE 2</u>	RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE.....	33
<u>ANNEXE 3</u>	UTILISATION DES TÉLÉPHONES CELLULAIRES	37
<u>ANNEXE 4</u>	LISTES DES PERSONNES ET DES ORGANISMES QUI ONT ÉTÉ ENTENDUS	44
<u>ANNEXE 6</u>	RECOMMANDATIONS	45

1. INTRODUCTION

En matière de sécurité routière, des progrès considérables ont été réalisés 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 60 % entre 1978 et 2005, alors que pendant la même période, le nombre de titulaires de permis ainsi que celui des véhicules en circulation ont augmenté respectivement de 53 % et de 80 %¹. Le risque de perdre la vie sur les routes du Québec a donc considérablement diminué. Le taux de décès, par milliard de kilomètres parcourus, est passé de 42 en 1978 à 8,4 en 2003.

En dépit de ces progrès encourageants, les traumatismes reliés aux accidents de la route constituent toujours un grave problème au Québec, puisque, entre l'année 2001 et 2004, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dénombrait annuellement environ 650 décès, 6000 blessés graves et 50 000 blessés légers². De plus, l'année 2005 montre une détérioration du bilan routier. Ainsi la SAAQ fait état de 704 décès, 6397 blessés graves et 51 525 blessés légers.

Cette détérioration récente du bilan routier, qui ne semble pas constituer une nouvelle tendance, inquiète tout de même les membres de la Commission des transports et de l'environnement, qui sont soucieux de maintenir les acquis en matière de sécurité routière et de trouver des solutions pour réduire davantage le nombre d'accidents et de victimes sur les routes du Québec.

La Commission des transports et de l'environnement a donc décidé de procéder à une réflexion sur quelques enjeux de la sécurité routière au Québec et de la partager avec les organismes et les personnes concernés. L'objectif était d'arriver, au terme des consultations, à recommander aux autorités compétentes des pistes d'action pour les prochaines années.

¹ Dossier de presse : SAAQ, *Bilan routier 2005*, mai 2005, p. 5.

² *Ibid.*, p. 4 et 17.

La Commission des transports et de l'environnement est l'une des onze commissions parlementaires permanentes de l'Assemblée nationale du Québec. Composée de douze députés provenant de toutes les formations politiques représentées à l'Assemblée nationale, elle exerce ses compétences dans le domaine des transports, des travaux publics, de l'environnement et de la faune. La Commission a tenu ce mandat sur la sécurité routière en vertu de son pouvoir d'initiative.

Les causes réelles ou apparentes des accidents de la route sont multiples. Il y a, en premier lieu, le facteur humain qui découle notamment de l'âge et du sexe des conducteurs ou tout simplement des comportements dangereux, comme la vitesse excessive, les distractions ou des comportements erratiques. En deuxième lieu, il y a l'environnement routier, comme l'état des routes et leur configuration, la signalisation déficiente, les chantiers de construction et les conditions climatiques qui peuvent causer des accidents. Enfin, il faut souligner que l'intensité de la surveillance policière influence le comportement des automobilistes, car elle agit de façon préventive, en particulier en ce qui concerne les comportements dangereux et la vitesse excessive. Un renforcement du contrôle routier qui fait respecter de manière plus stricte la réglementation routière, ou un affaiblissement de celui-ci, peut avoir un impact majeur sur le nombre d'accidents et de victimes. La question de la sécurité routière est donc un vaste sujet, les causes des accidents pouvant être nombreuses et complexes. Dans ce contexte, la Commission a jugé qu'il serait préférable de limiter les travaux à quelques sujets principaux et ainsi être en mesure d'en faire une analyse plus détaillée afin de tirer des conclusions claires et de proposer des solutions aux problèmes qui auront été posés. Les sujets retenus par la Commission sont : l'utilisation des téléphones cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales.

Les auditions

Au cours des trois jours et demi d'auditions, qui ont eu lieu entre le 21 mars et le 28 mars 2006, la Commission a accueilli 22 groupes qui sont venus présenter leur

mémoire. Les membres de la Commission ont écouté les exposés, formulé des questions et engagé des discussions avec les représentants des groupes. Les parlementaires tiennent à souligner la participation du ministre des Transports et de son ministère à ses travaux.

Les groupes et les organismes qui sont venus devant la Commission représentaient un large spectre de la société québécoise. Ils étaient issus des principaux milieux qui s'intéressent et se sentent concernés, de près ou de loin, par la sécurité routière. Ainsi, le ministère des Transports (MTQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec sont venus présenter leur mémoire. Des associations représentant les utilisateurs de la route tels que les automobilistes, les camionneurs, les motocyclistes ont exposé leur point de vue sur les différents sujets de la consultation. Enfin, des chercheurs, des municipalités, des associations policières, des concessionnaires automobiles et des industries de télécommunications sans fil et de l'affichage ont contribué aux discussions en donnant leurs opinions sur des aspects particuliers de cette problématique. Bref, ces groupes sont venus exposer leur vision, mais surtout proposer plusieurs pistes de solutions pour améliorer la sécurité routière au Québec.

La consultation en ligne

La Commission des transports et de l'environnement a décidé de faire appel à la population pour cerner les quatre enjeux retenus. Ainsi, un questionnaire³ en ligne a été rendu disponible sur le site de l'Assemblée nationale du Québec de décembre 2005 jusqu'à la fin des auditions, le 28 mars 2006.

Plusieurs intervenants ont répondu au questionnaire en ligne. Plus de 830 réponses avaient été enregistrées⁴ le 28 mars 2006.

Les réponses au questionnaire en ligne proviennent de toutes les régions du Québec. En réalité seulement 23 % des répondants résident à Montréal ou à Québec. La très

³ L'annexe 1 reprend le questionnaire en ligne.

⁴ L'annexe 2 résume les principaux résultats de la consultation en ligne.

grande majorité a exprimé des opinions sur les quatre sujets retenus par la Commission. Plus de 80 % des répondants sont des hommes et plus de la moitié ont entre 25 et 44 ans. Les intervenants ont apporté des réponses et des suggestions intéressantes aux enjeux de la sécurité routière. Les réponses aux différentes questions feront l'objet d'une analyse tout au long de ce rapport. Les membres de la Commission ont tenu compte des suggestions des répondants et se sont inspirés de plusieurs d'entre elles pour élaborer leurs recommandations.

2. TÉLÉPHONES CELLULAIRES

2.1. ENJEUX SOULEVÉS LORS DES AUDITIONS

2.1.1 Distraction au volant

Il est généralement reconnu, au Québec et ailleurs dans le monde, que l'utilisation du téléphone cellulaire au volant est une source de distraction importante qui augmente le risque d'être impliqué dans un accident. D'ailleurs, plusieurs études abordent cette question des téléphones cellulaires sous l'angle plus général de la distraction au volant. Ainsi, un expert américain, M. Matt Sundeen, rapporte que les statistiques sur les accidents aux États-Unis ne permettent pas de savoir avec certitude si les téléphones cellulaires sont une cause appréciable d'accidents. Il note cependant qu'aux États-Unis de 50 % à 75 % des conducteurs utilisent le téléphone cellulaire et que la distraction au volant est de plus en plus fréquente. M. Sundeen ajoute que d'autres appareils contribuent également à hausser le niveau de distraction : téléphone vidéo, système de navigation, ordinateur de bord, téléviseur et DVD. Selon lui, le manque d'attention et la distraction des conducteurs de véhicules sont responsables de 20 % à 30 % des accidents, soit 1,2 million d'accidents par année aux États-Unis. Certains chercheurs estiment que l'inattention des conducteurs peut causer jusqu'à 10 000 décès chaque année.

M. Sundeen affirme que l'intérêt des législateurs américains concernant le problème de la distraction au volant s'accroît continuellement. En date de juin 2005, 39 États ont proposé des mesures législatives sur cette question. Vingt-quatre États et le district

de Columbia ont des lois et des règlements régissant l'utilisation des téléphones cellulaires. Plusieurs États ont également des lois et des règlements concernant la distraction au volant. L'annexe 3 donne un aperçu de la réglementation sur les téléphones cellulaires dans le monde.

M. Sundeen, soutient que, en raison de la popularité croissante des téléphones cellulaires et des autres appareils sans fil, les gouvernements devront se pencher davantage sur la question des impacts de ces appareils sur la sécurité routière. La législation dans certains cas dépasse la simple prohibition des téléphones cellulaires, car plusieurs États sont en train d'évaluer la possibilité de cibler certains conducteurs et d'élargir la couverture à d'autres activités pouvant distraire le conducteur. Aux États-Unis, comme au Canada, l'opinion publique est plutôt négative à l'égard des téléphones cellulaires sans mains libres : 71 % des personnes croient qu'ils devraient être interdits et 61 % pensent que les amendes devraient être doublées et même triplées pour les infractions qui surviennent quand la personne conduisant est au téléphone.

Un autre expert entendu par la Commission, M. Thomas A. Dingus, a également fait état d'études sur les causes des accidents et le rôle des distractions. M. Dingus, relate les résultats d'études utilisant une méthode « naturelle » pour recueillir l'information sur les collisions et les performances des conducteurs. Il conclut que les activités pouvant distraire le conducteur devraient être limitées lors de la conduite, cette conclusion s'applique particulièrement aux très jeunes conducteurs. Un suivi de 241 conducteurs, dont les véhicules ont été équipés d'instrumentation spéciale permettant de détecter les causes des accidents, démontre que 90 % des accidents sont causés par des erreurs du conducteur.

L'étude révèle que les facteurs suivants ont contribué aux collisions :

- Distractions causées par des tâches secondaires;
- Manque d'attention sur la route en raison de la présence d'angles morts;

- Fatigue modérée ou extrême;
- Coup d'œil sur des choses non reliées à la route.

Une des conclusions de l'étude montre que les tâches secondaires dans les véhicules devraient être évitées. Ces tâches sont les suivantes :

- La composition manuelle du téléphone cellulaire;
- Les conversations au téléphone cellulaire ne sont pas vraiment risquées, mais leur fréquence est telle qu'elles accroissent le risque considérablement.

Les vrais téléphones mains libres (sans casque d'écoute, activés par la voix) ne feraient pas augmenter les risques de façon significative.

Des données provenant de la Ville de Montréal viennent souligner l'importance de la distraction comme cause d'accidents. Ainsi en 2005, sur le territoire de la ville de Montréal, 4542 personnes ont été victimes d'une collision à la suite de l'inattention ou de la distraction des conducteurs, soit 43 % des victimes. Cependant, les distractions sont loin d'être dues exclusivement à l'usage des téléphones cellulaires. Les représentants de la Ville de Montréal ajoutent que, actuellement au Québec, il est pratiquement impossible de savoir le nombre de collisions imputables à l'usage du téléphone cellulaire, à moins que le conducteur ne l'admette. La Ville de Montréal est favorable à l'introduction d'une nouvelle législation visant à contrôler l'usage du téléphone cellulaire.

Selon l'Union des municipalités du Québec, le gouvernement doit poursuivre la réflexion sur l'usage du téléphone cellulaire au volant, en analysant globalement le phénomène complexe des sources de distraction au volant et leur potentiel accidentogène. Elle suggère de mettre l'accent sur les campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs sur l'usage du téléphone cellulaire et les autres sources de distraction.

2.1.2 Opinions exprimées sur l'utilisation du téléphone cellulaire

Plusieurs participants à la consultation ont fait des commentaires spécifiques sur l'utilisation du téléphone cellulaire. Le MTQ a souligné que l'emploi du cellulaire au volant représente un risque important d'accident. Le MTQ et la SAAQ recommandent donc que le téléphone cellulaire soit toujours éteint dans un véhicule en mouvement et qu'il soit utilisé uniquement dans des conditions d'urgence ou par un passager autre que le conducteur. Par ailleurs, la SAAQ note que plusieurs études démontrent que le risque d'accidents est présent aussi bien avec les appareils mains libres qu'avec le combiné. Ce n'est donc pas le type d'appareil qui est en cause, mais bien l'attention que doit porter le conducteur à la conversation qu'il entretient. La stratégie adoptée par la SAAQ est de sensibiliser la population aux risques de l'utilisation du téléphone cellulaire au volant et aux autres sources de distraction.

La Fédération des policiers et policières municipaux du Québec croit que l'utilisation du cellulaire au volant (y compris le cellulaire mains libres) dans un véhicule en mouvement devrait être interdite. Elle soutient que la loi devrait prévoir une amende et l'inscription de points d'inaptitude à cet égard. Selon la Fédération, tous les dispositifs, vidéo ou autre, pouvant nuire à la concentration du conducteur, comme les systèmes GPS, devraient être interdits. La Fédération estime nécessaire que les policiers soient en mesure de faire les vérifications requises et de saisir les équipements interdits.

Pour l'Association du transport écolier, l'usage d'un cellulaire au volant d'un véhicule amène un élément de risque supplémentaire d'accident. Cependant, elle souligne que dans l'industrie du transport scolaire au Québec, le téléphone cellulaire fait partie des équipements exigés par les commissions scolaires. L'Association est donc défavorable à l'interdiction du téléphone cellulaire ou de toute autre forme de communication à bord des véhicules. Cette notion d'urgence se retrouve aussi dans les autres types de transport de personnes comme le transport adapté, le transport nolisé ou le transport

urbain. Elle soutient que l'utilisation des téléphones cellulaires ou des émetteurs d'ondes courtes est encadrée par des politiques d'entreprise.

L'Association du camionnage affirme, quant à elle, que le téléphone cellulaire est un outil de travail et de sécurité pour le chauffeur. L'Association est donc contre une prohibition complète. Elle recommande plutôt à ses membres de sensibiliser leurs chauffeurs à l'importance de n'utiliser le cellulaire qu'une fois le véhicule arrêté.

Finalement, le Barreau du Québec recommande d'établir un lien raisonnable direct entre l'utilisation du cellulaire et les accidents avant d'interdire le cellulaire au volant. Il serait préférable d'éduquer les gens à adopter un comportement sécuritaire. Le Barreau croit que le gouvernement pourrait préférer limiter l'interdiction aux chauffeurs d'autobus, aux mineurs ou aux apprentis conducteurs comme l'ont fait plusieurs États américains.

2.2. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE

Lors de la consultation en ligne, 608 participants ont exprimé une opinion sur la question des téléphones cellulaires. De ce nombre, 89 % affirment être contre l'utilisation de téléphones cellulaires au volant contre et 9 % qui sont en faveur. Seulement 108 personnes se sont prononcées au sujet des appareils mains libres, mais 67 % étaient défavorables à leur usage. Près de la moitié de ces participants croient que les dispositifs vidéo devraient être utilisés seulement par les passagers. Environ 10 % des répondants disent qu'il faudrait interdire tout ce qui distrait le conducteur et le même nombre pense qu'il faudrait immobiliser le véhicule pour faire des appels avec un téléphone cellulaire.

2.3. ORIENTATIONS DE LA COMMISSION

Les membres de la Commission se montrent extrêmement préoccupés par la distraction au volant. Au cours des auditions, de nombreux intervenants ont indiqué que la multiplication des appareils électroniques de toutes sortes dans les véhicules

augmente considérablement les sources de distraction. Les téléphones cellulaires ne sont donc pas la seule cause, mais une des sources importantes de distraction pour les conducteurs. La Commission note que la très grande majorité des participants à la consultation en ligne se montre en désaccord avec l'utilisation des téléphones cellulaires au volant.

Les résultats d'analyses d'experts indiquent que la distraction est responsable d'un très grand nombre d'accidents et que cette distraction est en grande partie causée par l'exécution de tâches secondaires, dont la composition manuelle des téléphones cellulaires, la recherche de ceux-ci dans l'habitacle du véhicule en mouvement et la fréquence croissante des conversations. Les membres de la Commission en sont donc venus à la conclusion qu'une interdiction de l'utilisation des téléphones cellulaires à composition manuelle doit être instaurée. Cependant, en l'absence d'indications nettes sur les impacts de l'emploi des téléphones mains libres, la Commission croit qu'il ne faut pas interdire leur utilisation dans les véhicules.

Les membres de la Commission sont d'avis que toute la question des sources de distraction doit faire l'objet d'études plus poussées. Cependant, en raison de la l'augmentation constante de l'utilisation des téléphones cellulaires au volant et de la multiplication des sources de distraction pour les conducteurs, la Commission recommande la conduite de vastes campagnes de sensibilisation.

2.4. RECOMMANDATIONS

Recommandation 1 : Apporter des modifications législatives afin de permettre uniquement l'utilisation de cellulaires de type « mains libres » lors de la conduite automobile, et ce, pour tout type de véhicule.

Recommandation 2 : Apporter des modifications législatives afin de permettre au conducteur d'un véhicule automobile d'utiliser les autres types de téléphones cellulaires, seulement lorsque le véhicule n'est pas en mouvement.

Recommandation 3 : Apporter des modifications législatives afin de restreindre l'usage d'appareils de divertissement vidéo aux seuls passagers arrière lorsque le véhicule est en mouvement.

Recommandation 4 : Conduire une vaste campagne de sensibilisation auprès des automobilistes sur les risques reliés à la distraction au volant et plus particulièrement à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant.

Recommandation 5 : Demander au ministère des Transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec de confier à un comité permanent le mandat de suivre l'évolution technologique des appareils de communication, de divertissement et d'aide à la navigation pour en mesurer l'impact sur le degré d'attention des conducteurs.

3. VITESSE EXCESSIVE

3.1. ENJEUX SOULEVÉS LORS DES AUDITIONS

Selon la SAAQ, la vitesse excessive cause 22 % des décès, 17 % des blessures graves et 12 % des blessures légères. Chaque année, elle est à l'origine de 150 décès, de 1100 blessés graves et de 5400 blessés légers. Il s'agit de la deuxième plus importante cause d'accidents 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.

3.1.1 Cinémomètres photographiques

Le cinémomètre photographique a fait l'objet de discussions animées durant les consultations et les opinions sont parfois assez tranchées.

La SAAQ affirme que les études d'efficacité effectuées dans les pays où le cinémomètre photographique a été implanté montrent une diminution importante des vitesses pratiquées, en particulier les grands excès de vitesse, et une diminution conséquente des accidents et des blessures. La SAAQ souligne cependant que l'utilisation du cinémomètre photographique doit s'inscrire dans une stratégie globale au même titre que les autres technologies et les autres mesures pouvant contribuer à la résolution du problème.

Le Groupement des assureurs automobiles est en faveur de l'installation des cinémomètres photographiques dans les endroits connus de vitesse excessive ou de haute fréquence d'accidents. Le CAA-Québec approuve aussi l'implantation du cinémomètre selon des critères bien précis.

Plusieurs participants aux auditions se sont dits contre l'introduction de ces appareils. La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec dénonce vigoureusement l'utilisation des cinémomètres photographiques. La Corporation soutient qu'elle serait une source importante de difficultés pour ses membres et pour toutes les entreprises québécoises qui prêtent ou louent des véhicules, car ces dernières pourraient être tenues responsables d'infractions constatées par ces appareils. De son point de vue, il n'a pas été établi clairement que l'introduction du cinémomètre photographique aurait comme conséquence de diminuer le nombre de décès ou de blessures au Québec. La Corporation espère qu'une procédure sera adoptée pour libérer les propriétaires innocents si le gouvernement décide, malgré tout, d'aller de l'avant. L'Association des propriétaires d'autobus, l'Association du transport écolier du Québec et l'Association du camionnage du Québec présentent une position semblable, elles considèrent les cinémomètres photographiques inappropriés pour les entreprises de transport dont différents conducteurs utilisent le même véhicule.

Cependant, le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec souligne que le cinémomètre photographique pourrait être un outil intéressant, s'il est démontré formellement qu'il contribuera à réduire de façon significative la vitesse sur les routes et à sensibiliser la population à ses effets néfastes. Le Regroupement ajoute qu'il faut toutefois s'assurer que l'infraction et l'amende visent bien le conducteur et non le propriétaire du véhicule.

L'Association des policières et policiers provinciaux du Québec expose également ses appréhensions au sujet de l'implantation de cinémomètres photographiques. Elle insiste sur l'importance de l'interception policière, sur les nombreuses difficultés techniques liées à la mise en place des cinémomètres, sur la problématique de la responsabilité du propriétaire du véhicule, sur l'impact du volume de contraventions sur les délais de traitement devant les tribunaux et enfin sur les conséquences de l'absence de points d'inaptitude. L'Association préconise plutôt d'accentuer la présence policière sur les routes du Québec, puisqu'elle aurait pour impact la réduction de la vitesse des conducteurs qui commettent d'autres crimes. La Fédération

des policiers et policières municipaux du Québec pense que le ministère des Transports devrait plutôt mettre l'accent sur le développement de programmes de contrôle routier.

La Ville de Montréal souligne qu'un projet pilote d'installation de cinémomètres photographiques permettrait, à l'occasion du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, d'imposer un contrôle constant qui rendrait les possibilités de délinquance presque nulles.

L'Union des municipalités estime qu'il faudrait évaluer les coûts pour les municipalités avant de décider de son utilisation immédiate. Selon elle, les municipalités devraient avoir toute latitude pour régler l'usage du cinémomètre photographique. Le Barreau du Québec croit que, avant d'imposer les cinémomètres photographiques, qui comportent des atteintes potentielles aux droits des individus, il serait préférable de renforcer les contrôles policiers comme moyen d'atteindre les objectifs désirés.

Des organismes de recherche ont exprimé leur point de vue sur les cinémomètres. Ainsi, l'Institut national de santé publique du Québec affirme que l'efficacité des mesures de contrôle (surveillance policière ou automatisée) repose sur la perception du risque d'être arrêté par la police. Ainsi, pour diminuer la vitesse et les blessures, il faut maintenir une grande intensité des activités de surveillance. Le cinémomètre photographique amplifie la perception du risque d'être arrêté par la police parce qu'il permet de détecter un grand nombre de contrevenants. Pour être efficaces, les sites doivent être choisis en fonction de leur dangerosité associée aux vitesses pratiquées.

Enfin, le Groupe de recherche en sécurité routière de l'Université Laval soutient que les campagnes de publicité ne semblent pas avoir eu d'effets significatifs sur les comportements de conduite à une vitesse excessive. La littérature scientifique en sécurité routière montre d'ailleurs que les campagnes sur la vitesse excessive ne sont profitables qu'en les combinant avec d'autres interventions, telle une augmentation

significative des contrôles routiers. Selon le Groupe de recherche, l'expérience étrangère en matière de vitesse démontre sans ambiguïté l'efficacité des dispositifs de contrôle automatiques. Les exemples récents de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne seraient particulièrement éloquentes.

Le Groupe de recherche souligne que les cinémomètres photographiques utilisent un radar conventionnel couplé avec un appareil photo à procédé argentique ou numérique. Cette méthode, qui a peu évolué depuis les 50 dernières années, requiert le déchiffrement manuel ou automatisé des photographies. Les données inutilisables ou erronées sont parfois très importantes. Le Groupe de recherche fait part de nouvelles technologies permettant d'améliorer la collecte de l'information et son traitement. Par exemple, la mise en place d'un système à base de radiofréquences implanté dans les plaques d'immatriculation réduirait les coûts tout en améliorant significativement la qualité des données recueillies.

Selon le Groupe de recherche, l'acceptation sociale de dispositifs de contrôle est fonction de la justification perçue, et les campagnes de communication ne sont pas en soi suffisantes pour en convaincre la population. Des règles précises devront être adoptées et abondamment publicisées. Il affirme également que le caractère dissuasif du système actuel (échelle des amendes et des points d'inaptitude) ne gagnerait rien à devenir plus sévère encore, puisque la probabilité d'être contrôlé est extrêmement faible.

3.1.2 Modification des limites de vitesse

L'Institut national de santé publique du Québec souligne que les expériences américaines et européennes ont prouvé abondamment que les hausses de limites de vitesse influencent les vitesses pratiquées et le bilan des victimes. Inversement, l'abaissement des vitesses légales a un effet positif sur celles pratiquées ainsi que sur le nombre et le taux de vies sauvées. Des vitesses crédibles incitent fortement les

conducteurs à les respecter et pour ce faire, elles doivent être adaptées au milieu et à l'ensemble des usagers.

La Ville de Montréal propose de faire passer la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble de son réseau. Elle propose aussi de limiter la vitesse à 30 km/h dans les milieux sensibles et à 70 km/h sur les autoroutes urbaines.

L'École polytechnique de Montréal démontre, dans une étude sur 39 collisions survenues en 2001 et 2002, que si les conducteurs avaient respecté la limite de 50 km/h, il y aurait eu une diminution de 44 % de l'ensemble des collisions latérales et de 23 % des collisions avec piétons. Les résultats indiquent également que le risque relatif d'être impliqué dans une collision grave ou mortelle augmente très rapidement avec chaque tranche de 10 km/h de vitesse supérieure à la limite légale. Les chercheurs concluent que la limite de vitesse de 50 km/h en milieu urbain semble acceptable et devrait être renforcée par un contrôle policier plus sévère. De plus, des campagnes de sensibilisation visant l'amélioration du comportement téméraire et imprudent des piétons montréalais devraient être conduites.

3.1.3 Campagnes de sensibilisation

L'Institut national de santé publique du Québec affirme que les campagnes de promotion pour modifier le comportement ont eu des résultats limités, car lorsqu'elles sont réalisées seules, elles ont seulement un effet à court terme. Le Groupement des assureurs automobiles croit, pour sa part, que les campagnes de sensibilisation sont des outils importants. Toutefois, la surveillance routière ne doit pas être négligée. La Fédération des policiers et policières municipaux du Québec propose que les campagnes de sensibilisation soient plus soutenues et qu'elles ne s'adressent pas uniquement aux jeunes. Enfin, la Ville de Montréal estime que des projets et des programmes en sécurité routière devraient être mis en œuvre ainsi que des campagnes de sensibilisation et de contrôle routier.

3.1.4 Hausses des amendes

La SAAQ soutient que le rehaussement des amendes pour excès de vitesse est envisageable, mais seulement à l'intérieur d'une stratégie globale. L'augmentation de la sévérité d'une sanction n'aura pas d'effet dissuasif s'il n'y a pas de certitude qu'elle sera appliquée. Des amendes perçues comme étant trop sévères ou injustifiées peuvent avoir des effets pervers chez les policiers qui hésiteront alors à remettre des avis de contravention.

Le CAA-Québec croit qu'une hausse des amendes dans des cas bien précis permettrait de protéger les travailleurs de la route ou de décourager les adeptes de la vitesse excessive. La Ville de Montréal ne juge pas utile non plus, pour l'instant, de revoir les amendes et les sanctions, mais estime aussi qu'il faudrait par contre se pencher sur la problématique des conducteurs excédant fréquemment les limites de vitesse.

3.1.5 Surveillance policière accrue

Le CAA souligne que les automobilistes doivent envisager en tout temps un risque sérieux d'être arrêtés par la police et prône en conséquence une surveillance policière accrue. Le Barreau croit également que l'augmentation des contrôles routiers dans les endroits stratégiques et une surveillance plus étroite pourraient améliorer la situation.

Selon, la SAAQ l'augmentation des contrôles devrait se faire en priorité en zones urbaines et sur les routes principales. En effet, même si la délinquance quant aux vitesses pratiquées est plus élevée sur les autoroutes, les victimes blessées se retrouvent davantage dans les zones de 50 km/h et les victimes décédées dans les zones de 90 km/h.

Enfin, la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec croit aussi qu'il faudrait intensifier les contrôles routiers.

3.1.6 Limiteur de vitesse

L'Institut national de santé publique du Québec considère que le limiteur de vitesse (dispositif pré-réglé déterminant la vitesse maximale d'un véhicule) est la technologie dont le potentiel de réduction des vitesses et du nombre de victimes serait le plus élevé si le parc automobile en était équipé dans une bonne proportion. Il souligne également que les mesures d'apaisement de la circulation incitent le conducteur à ralentir par des obstacles physiques ou des aménagements.

L'Association du camionnage du Québec prône, quant à elle, l'activation des limiteurs de vitesse réglés à 105 km/h sur tous les camions circulant dans les provinces canadiennes.

3.1.7 Autres pistes de solutions

L'Union des municipalités propose que le gouvernement accorde la compétence aux municipalités pour la détermination de leur règlement de circulation sur leur territoire, notamment en ce qui concerne le transport lourd.

Pour sa part, le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec soutient que, au Québec, les amendes sont les plus élevées en Amérique du Nord. C'est pourquoi les points d'inaptitude et la menace de perdre son permis de conduire seraient des mesures plus efficaces pour dissuader les conducteurs. La Fédération des policiers et policières municipaux du Québec croit que le système des points d'inaptitude devrait être géré de façon plus efficace.

3.2. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE

Lors de la consultation en ligne, plus de 500 personnes ont exprimé leur opinion sur la question de la vitesse excessive et 46 % de celles-ci ont indiqué être pour une hausse des limites de vitesse, en particulier sur les autoroutes. Elles estiment cependant qu'il faudrait faire respecter ces nouvelles limites de vitesse de façon rigoureuse. En général les répondants souhaitent un plus grand contrôle de la vitesse sur les routes du Québec, ainsi, 35 % croient qu'il faudrait renforcer la présence policière, 10 % favorisent la prévention et la sensibilisation des conducteurs, 7 % pensent qu'il faudrait cibler davantage les milieux urbains et 6 % sont en faveur de la mise en place de limiteurs de vitesse sur les véhicules.

La mise en place de cinémomètres photographiques suscite des réactions diverses, près de 500 personnes se sont prononcées sur cette question et un peu plus de la moitié est en faveur de leur mise en place tandis qu'un peu moins de l'autre moitié est contre.

3.3. ORIENTATIONS DE LA COMMISSION

Les membres de la Commission notent que la question des cinémomètres photographiques a suscité de vives réactions tant au cours des auditions que lors de la consultation en ligne. La plupart des objections à la mise en place de cinémomètres reposent sur la perception que cette technologie serait utilisée pour générer des revenus supplémentaires pour l'État. La question de la responsabilité du propriétaire du véhicule est également soulevée. Cependant, malgré les réticences exprimées, la Commission croit qu'un système automatique de contrôle de la vitesse pourrait être un moyen intéressant pour limiter les excès de vitesse dans les endroits dangereux et difficiles d'accès pour la surveillance policière. Des experts ont également fait état de nouvelles technologies à base de radiofréquences qui sont plus efficaces que les cinémomètres photographiques. La Commission est convaincue que l'utilisation de dispositifs automatiques de contrôle de la vitesse utilisant un système à base de radiofréquences pourrait servir à mieux contrôler la vitesse excessive. La Commission est donc d'accord avec la mise en place de projets pilotes sur ce type d'appareils afin

de diminuer les accidents dans les secteurs où le risque est élevé et où d'autres solutions n'ont pas donné de résultats. Ces projets pilotes permettraient d'évaluer l'efficacité de cette technologie quant à la diminution des accidents causés par la vitesse excessive.

Plusieurs intervenants ont souligné que les cinémomètres, pour être efficaces, doivent s'inscrire dans une stratégie générale de sécurité routière, incluant la sensibilisation, la hausse des amendes et la surveillance policière. À la lumière de la détérioration récente du bilan routier en 2005, les parlementaires croient qu'il est nécessaire de sensibiliser davantage la population à la sécurité routière.

Par ailleurs, au cours des auditions il a été question, à de nombreuses reprises, de l'adéquation des limites de vitesse aux vitesses réellement pratiquées par les usagers de la route. La consultation en ligne révèle clairement que les limites de vitesse sur les autoroutes ne sont pas jugées crédibles. De nombreux participants suggèrent une hausse de ces limites, assortie à une tolérance moins grande pour les excès de vitesse. Les experts ont témoigné que les autoroutes du Québec sont conçues pour des vitesses supérieures à 100 km/h. Cependant, plusieurs études démontrent que des hausses de vitesse causent plus d'accidents. La Commission note que la majorité des accidents se produisent sur des routes secondaires. Les parlementaires sont donc d'accord avec une diminution des limites de vitesse sur les segments dangereux des routes nationales et régionales, et estiment que les véhicules lourds devraient se munir obligatoirement de limiteurs de vitesse. Enfin, la Commission croit qu'une meilleure visibilité des véhicules lourds par les autres usagers de la route et l'installation de bandes rugueuses à la sortie des autoroutes augmenteront la sécurité routière.

3.4. RECOMMANDATIONS

Recommandation 6 : Mettre en place un projet pilote de système automatique de contrôle de la vitesse utilisant les nouvelles technologies basées sur les radiofréquences dans des endroits stratégiques du réseau routier administré par le ministère des Transports où la surveillance policière est difficilement possible et qui présentent des problèmes de vitesse excessive.

Recommandation 7 : Obliger les camions porteurs (camions ayant deux essieux et dont la masse nette est de 4500 kg ou plus), les tracteurs routiers et les autobus à installer des limiteurs de vitesse fixant à 105 km/h les vitesses maximales de ces véhicules.

Recommandation 8 : Diminuer les limites de vitesse de 90 km/h à 80 km/h et de 70 km/h à 60 km/h sur les segments de route où la fréquence d'accidents est particulièrement élevée et installer une signalisation indiquant clairement ces modifications.

Recommandation 9 : Augmenter la visibilité latérale et arrière des véhicules lourds de façon à ce que tous les usagers de la route soient en mesure de bien les percevoir.

Recommandation 10 : Mettre en place des bandes rugueuses à la sortie des autoroutes afin d'inciter les conducteurs à réduire leur vitesse.

4. MOTOCYCLETTE

4.1. ENJEUX SOULEVÉS LORS DES AUDITIONS

Le nombre de victimes d'accidents de motocyclette a augmenté considérablement entre 2000 et 2005, passant de 1818 à 2583, soit une hausse annuelle de 8,4 %. Cependant, le nombre de motocyclettes en circulation est passé de 80 586 à 122 183 entre 1999 et 2004, soit une hausse annuelle encore plus importante de 10,3 %. Il y a un grand nombre de victimes chez 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.

La SAAQ et le MTQ soulignent que les principales causes d'accidents impliquant une motocyclette sont la vitesse, le manque de perceptibilité des motocyclistes par les automobilistes et l'inattention ou la distraction. De nouvelles normes, limitant l'accès à la conduite d'une motocyclette, ont été implantées le 1^{er} janvier 2001⁵. Selon une évaluation préliminaire, ces nouvelles mesures auraient entraîné une réduction du nombre d'accidents chez les conducteurs de 19 ans et moins. Depuis 2001, plusieurs activités de promotion de la sécurité routière ciblent régulièrement les motocyclistes.

L'Union des municipalités du Québec propose un encadrement plus serré de l'accès au permis pour les jeunes afin d'augmenter leur niveau de compétence et par une révision de la tarification de l'assurance afin que les contributions exigées pour l'immatriculation et le permis de conduire prennent en compte les comportements à risque.

⁵ Ces normes sont :

- a. Obligation d'avoir suivi un cours de conduite.
- b. Révision du contenu de l'examen théorique et du contenu du cours de conduite.
- c. Création d'un permis d'apprenti conducteur.
- d. Obligation d'avoir réussi le cours de conduite et de détenir le permis d'apprenti conducteur pendant une période d'un mois avant de pouvoir se présenter à l'examen en circuit fermé.
- e. Révision de l'examen en circuit fermé.
- f. Obligation de détenir le permis d'apprenti conducteur pendant sept mois avant de pouvoir se présenter à l'examen sur route.
- g. Introduction d'un examen sur route.

4.1.1 Perception et traitement réservé au motocyclisme

Le Comité d'action politique motocycliste et la Fédération motocycliste du Québec ont présenté un mémoire conjoint et sont venus faire état de leurs appréhensions quant au traitement réservé au motocyclisme au Québec. Les représentants soulignent que les motos dites sportives sont faussement visées comme étant la cause des accidents. En effet, ce sont les plus de 35 ans qui sont impliqués dans les accidents et ces derniers ne sont généralement pas amateurs de motos sportives. Les deux groupes insistent sur le fait que la puissance et la cylindrée ne peuvent être utilisées comme critères de tarification, car il a été démontré qu'elles arrivent très loin dans les causes d'accidents.

Les représentants des motocyclistes croient que la SAAQ devrait encourager le développement des associations de motocyclistes et des activités qui s'y rattachent. Ils ajoutent que les autorités n'octroient pas à la moto les avantages dont elle bénéficie dans les autres pays. Les rapports Hurt (États-Unis) et MAIDS (Europe) concluent tous les deux que les motocyclistes sont plus souvent victimes que fautifs lors d'accidents. Ils indiquent également que la formation et l'éducation des motocyclistes et des automobilistes sont des éléments essentiels pour éviter les accidents. Cependant, les actions de prévention posées par l'État par le passé, dans le domaine du motocyclisme québécois, ont été trop timides pour diminuer substantiellement les accidents de moto. Ils ajoutent que l'abolition des cours de conduite pour motocyclistes en 1997 a été une erreur et que l'on tente de refiler la facture aux motocyclistes. Les représentants des motocyclistes estiment que les solutions faciles ou une hausse de la tarification ne régleront rien.

4.1.2 Formation et sensibilisation

De l'avis du Regroupement des loueurs de véhicules du Québec, la diminution du nombre d'accidents de motocyclettes passe par la formation des conducteurs et le resserrement des critères pour l'obtention du permis de conduire,

Le Groupement des assureurs automobiles estime, quant à lui, qu'il serait intéressant de savoir s'il existe une distinction dans la fréquence d'accidents de motocyclettes selon le type de motocyclette et de faire une corrélation entre ces données et l'âge des conducteurs. Le groupement croit qu'il faut sensibiliser les motocyclistes à la prudence sur les routes.

Selon le Barreau, le meilleur moyen de conscientiser les conducteurs de motocyclettes et de réduire le nombre d'accidents serait de leur offrir des cours de conduite et de perfectionnement. Le renforcement de la présence policière et une campagne publicitaire pourraient également donner de bons résultats.

Pour le CAA-Québec, un problème de comportement au volant est présent chez les motocyclistes. Il suggère une plus grande surveillance routière, l'usage du cinémomètre, un programme de sensibilisation et une amélioration du système des points d'inaptitude.

La Fédération des policiers et policières municipaux du Québec recommande que les détenteurs de permis de motocyclette soient assujettis à une période probatoire de deux années. Ils devraient être autorisés à conduire une moto en fonction de la cylindrée du moteur et du nombre d'années continues comme titulaires d'un permis de classe 6. La Fédération suggère également la mise en place d'escouades de policiers-motocyclistes qui seraient spécifiquement formés pour la surveillance des motocyclistes.

4.2. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE

Presque tous les participants à la consultation en ligne ont présenté des commentaires au sujet de la motocyclette et 74 % de ceux qui se sont exprimés sur la révision de la tarification de l'assurance sont contre. Plus de 36 % des répondants souhaitent que les nouveaux motocyclistes aient accès aux motos plus puissantes de façon graduelle et 23 % croient qu'il faudrait sensibiliser les automobilistes à la présence des

motocyclistes, de façon à ce que ces derniers améliorent leur comportement. Enfin, 19 % pensent que les cours de conduite devraient être améliorés et 15 % jugent que l'obtention du permis devrait être plus difficile, notamment par des examens pratiques plus sévères. Plus de 16 % des intervenants favorisent la promotion de la sécurité.

4.3. ORIENTATIONS DE LA COMMISSION

Les membres de la Commission constatent que le nombre d'accidents de motocyclettes augmente de façon beaucoup trop rapide, en particulier chez les conducteurs de 45 ans et plus. Ils notent que, plusieurs conducteurs de voitures de ce groupe d'âge sont déjà titulaires d'un permis de conduire⁶ qui autorise la conduite d'une motocyclette, mais ils ne possèdent pas nécessairement les compétences pour le faire. La Commission est conséquemment en faveur d'un resserrement de l'accès au permis de conduire une motocyclette.

Les participants à la consultation en ligne se sont également inquiétés d'un accès trop rapide pour les nouveaux conducteurs aux motocyclettes de forte puissance. Les membres de la commission estiment que la conduite d'une motocyclette, et à plus forte raison une motocyclette de grande puissance, exige des habiletés considérables qui ne peuvent être acquises que de façon graduelle par la conduite de motocyclettes de moins grandes cylindrées⁷. Enfin, en ce qui a trait aux motocyclistes qui commettent des infractions à répétition, la Commission croit nécessaire d'augmenter les pénalités financières et de leur faire suivre de nouveaux cours de conduite.

⁶ Selon la SAAQ, il y aurait 141 000 motocyclettes au Québec en 2006, mais il y aurait plus de 2 millions de conducteurs potentiels, ce qui inclut les conducteurs qui ont obtenu leur permis avant 1978 et se voyaient alors accorder automatiquement le privilège de conduire une motocyclette sans examen ni autre formalité.

⁷ Selon la SAAQ, 90 % des motocyclettes au Québec ont plus de 401 cm³.

4.4. RECOMMANDATIONS

Recommandation 11 : Obliger tous les nouveaux conducteurs de motocyclette, incluant ceux qui ont un permis de conduire sans avoir conduit ou été propriétaire de motocyclette, à suivre un cours de conduite.

Recommandation 12 : Obliger tous les conducteurs de motocyclette à subir un examen pratique pour mesurer leur aptitude à conduire ce type de véhicule.

Recommandation 13 : Pour tous les nouveaux conducteurs, permettre un accès graduel à la conduite de motocyclettes de type « sport », selon l'expérience et l'habileté des conducteurs.

Recommandation 14 : Moduler et augmenter le coût du permis de conduire selon le nombre de points d'inaptitude et exiger un nouveau cours de conduite pour ceux qui auraient accumulé un nombre très important de points d'inaptitude.

5. CONDITIONS HIVERNALES

5.1. ENJEUX SOULEVÉS LORS DES AUDITIONS

La viabilité hivernale fait partie des enjeux de la Politique de sécurité dans les transports du MTQ. 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.

5.1.1 Sensibilisation aux conditions hivernales

Plusieurs participants à la consultation ont relevé l'importance de la sensibilisation aux conditions hivernales. Le MTQ souligne d'ailleurs que la responsabilité de la sécurité dans des conditions hivernales doit aussi être partagée avec les conducteurs qui doivent adapter leur conduite. L'Union des municipalités du Québec suggère de poursuivre et d'améliorer les campagnes d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière visant toutes les catégories d'usagers de la route. Le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec soutient que les campagnes d'information et de sensibilisation sont des outils essentiels pour amener les conducteurs à ajuster leur conduite automobile en hiver et à équiper leur véhicule adéquatement pour la saison froide. Le Groupement des assureurs automobiles souligne que les changements climatiques rendent la conduite hivernale encore plus précaire. Il est donc important de poursuivre les campagnes de sensibilisation.

D'après le Barreau, des cours de conduite hivernale devraient être offerts à bas prix pour toute personne voulant les suivre et obligatoires pour tout nouveau détenteur de permis. Le fait de suivre ces cours pourrait entraîner un rabais sur le coût des assurances ou de l'immatriculation. Une publicité adéquate sur les dangers de la conduite hivernale non adaptée pourrait être très efficace.

L'Association du camionnage du Québec souligne que des écarts importants existent dans l'entretien des routes et entre les différentes portions de route.

5.1.2 Pneus d'hiver

Le Groupement des assureurs automobiles relate qu'une étude menée par le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec démontre que le taux d'utilisation des pneus d'hiver est de 90 %. Le Groupement se demande donc si une législation spécifique à leur utilisation est nécessaire. La SAAQ préconise l'utilisation de pneus d'hiver. Le comité d'experts du MTQ a cependant convenu qu'il fallait évaluer davantage la question de l'état des pneus, notamment l'épaisseur de leur bande de roulement.

Quant au CAA-Québec, il s'oppose à toute législation qui rendrait l'utilisation obligatoire des pneus d'hiver. Il craint notamment que, pour des raisons budgétaires, certains automobilistes mettent leur sécurité en jeu en utilisant ces pneus à longueur d'année. La sensibilisation serait préférable.

Le Barreau est d'avis de rendre les pneus d'hiver obligatoires et en bonne condition. La Fédération des policiers et policières municipaux du Québec propose que la loi oblige l'utilisation de pneus d'hiver pour la même période où l'utilisation des pneus à crampons est permise. La Ville de Montréal penche aussi pour une législation qui amènerait un taux d'utilisation à 100 %.

L'Association du transport écolier du Québec, souligne que la loi oblige les autobus d'écoliers à se munir de pneus d'hiver, mais qu'il n'en est pas de même pour les taxis et les particuliers qui offrent ce genre de service. Pour des raisons d'équité et de sécurité, l'Association demande au gouvernement de rendre obligatoire pour tous l'utilisation de pneus d'hiver.

5.2. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION EN LIGNE

Plus de 550 participants se sont prononcés sur les conditions hivernales. Plus de 57 % des répondants croient que la pose des pneus d'hiver devrait être obligatoire, plusieurs suggèrent que leur état d'usure soit vérifié. Près de 67 % souhaitent un renforcement des campagnes d'information et de prévention sur les conditions hivernales et 26 % suggèrent une amélioration de l'état des routes. Enfin, 9 % pensent qu'il faudrait introduire des cours de conduite hivernale et 8 % croient qu'il faudrait abaisser les limites de vitesse en hiver.

5.3. ORIENTATIONS DE LA COMMISSION

Les membres de la Commission notent que le taux d'utilisation des pneus d'hiver atteint près de 90 % des automobilistes, mais étant donné le nombre très élevé d'automobilistes au Québec (près de 5 millions) cela signifie qu'il y a environ 500 000 automobilistes qui n'en utilisent pas. Les parlementaires estiment que ce nombre est beaucoup trop élevé et qu'il faudrait le diminuer. La Commission croit que les campagnes de sensibilisation sont la meilleure façon de faire augmenter l'utilisation des pneus d'hiver. Cependant, en ce qui a trait aux véhicules commerciaux et servant à transporter des personnes qui peuvent mettre en danger non seulement la sécurité des conducteurs, mais également de nombreuses autres personnes, la Commission croit que les pneus d'hiver devraient être obligatoires.

5.4. RECOMMANDATIONS

Recommandation 15 : Obliger les locateurs de voitures, les propriétaires de taxis, d'autobus, d'autobus scolaires, de véhicules de transport adapté, de véhicules lourds ainsi que tous ceux qui possèdent des véhicules de transport des personnes à se munir de pneus d'hiver conformes aux spécifications techniques de leurs véhicules.

Recommandation 16 : D'année en année, faire des campagnes de sensibilisation soutenues sur la nécessité de se munir de pneus d'hiver et demander au ministère des Transports de faire un suivi et d'analyser les résultats de ces campagnes.

6. CONCLUSION

La Commission des transports et de l'environnement se réjouit de la forte participation aux consultations sur la sécurité routière, ainsi que des propositions et des suggestions qui ont été présentées pour améliorer le bilan routier du Québec. À cet égard, les organismes et les experts, qui ont apporté un éclairage extraordinaire, ont permis aux membres de la Commission d'explorer des pistes de solutions innovatrices. Les nombreux participants à la consultation en ligne ont également soumis une myriade de commentaires qui ont alimenté les discussions et ont permis de bien saisir les préoccupations de la population à l'égard de la sécurité routière et, surtout, la nécessité de l'améliorer davantage.

La récente détérioration du bilan routier en 2005, n'a cessé d'inquiéter les membres de la Commission. Ceux-ci ont noté les progrès considérables en sécurité routière au cours des dernières décennies, mais se demandent maintenant s'il n'y a pas un risque de perdre ces acquis. C'est principalement pour cette raison, que les parlementaires se sont concentrés sur quatre grands sujets qui sont au cœur de la sécurité routière. La Commission est confiante que les recommandations qu'elle présente dans ce rapport constituent des solutions viables afin d'améliorer la sécurité routière et de diminuer le nombre de victimes sur les routes du Québec. Enfin, la Commission espère que ses recommandations constitueront un apport substantiel à la nouvelle politique de sécurité routière que le ministère des Transports prévoit annoncer d'ici la fin de 2006.

Annexe 1
**Questionnaire pour la consultation en ligne
concernant la sécurité routière au Québec**

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 %.

En dépit de ces progrès spectaculaires, les traumatismes reliés aux accidents de la route constituent toujours un grave problème au Québec, puisque, depuis quelques années, l'on dénombre annuellement environ 650 décès, 6 000 blessés graves et 50 000 blessés légers. Ces chiffres se traduisent non seulement par de graves problèmes de santé publique, mais aussi par d'importants coûts sociaux. Entre 1991 et 1999, les accidents de la route ont constitué la deuxième cause de mortalité par traumatisme au Québec après le suicide. Ces résultats nous rappellent 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.

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.

Un document de consultation a été préparé par la Commission pour alimenter cette réflexion. Durant la préparation de ce document, de nombreuses questions sur la sécurité routière ont été examinées, notamment les facteurs humains et l'environnement routier. Cependant, en raison de l'ampleur des problématiques liées à la sécurité routière, les membres de la Commission ont 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.

Par l'entremise de cette consultation en ligne, la Commission des transports et de l'environnement, souhaite faire appel à la population pour trouver des solutions efficaces aux quatre enjeux retenus. La Commission prendra connaissance des réponses formulées au présent questionnaire afin d'alimenter et d'enrichir sa réflexion quant aux mesures à mettre en place et aux propositions à formuler pour améliorer davantage la sécurité des usagers de la route au Québec.

Les téléphones cellulaires

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 son usage au volant. L'approche du Québec a été, jusqu'à présent, de mettre en place une stratégie axée sur la prévention au moyen de la sensibilisation du public. D'autres dispositifs vidéo et audio peuvent également diminuer la capacité cognitive des conducteurs et augmenter les risques d'accident.

1. Que pensez-vous de l'utilisation des téléphones cellulaires au volant? Les appareils mains libres doivent-ils être traités de la même façon que les téléphones cellulaires?
2. Que pensez-vous de l'utilisation d'autres dispositifs audio et vidéo dans les véhicules automobiles?

La vitesse excessive

La vitesse excessive est la première cause d'accident au Québec et elle est à l'origine de 200 décès et 6 000 blessés par année. Il s'agit de la deuxième plus importante cause d'accident, juste après l'alcool au volant. Plus d'un conducteur sur deux ne respecte pas les limites de vitesse et les excès de vitesse constituent le type d'infraction au Code de la sécurité routière le plus important.

3. Quelles pourraient être les solutions au problème de vitesse excessive sur les routes du Québec?
4. 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?

La motocyclette

Le nombre de victimes d'accidents de motocyclettes a augmenté considérablement entre 1999 et 2004, en passant de 1941 à 2564. Le nombre de motocyclettes en circulation a cependant augmenté de façon encore plus importante, en passant de 80 586 à 122 183 durant la même période.

5. Quelles seraient les mesures possibles pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclettes au Québec? L'encadrement pour l'obtention d'un permis est-il adéquat? La promotion de la sécurité routière est-elle suffisante?
6. Que pensez-vous de la révision de la tarification de l'assurance pour les motocyclettes?

Les conditions hivernales

Compte tenu des rigueurs du climat et des besoins des usagers de la route, les activités de viabilité hivernale visent à maintenir des liens routiers fonctionnels et d'assurer la mobilité, tout en conservant aux déplacements leur caractère sécuritaire

7. Quelles mesures devraient être mises en place pour améliorer la sécurité routière dans les conditions hivernales?

8. 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 cette période de l'année?

Autres commentaires

--

Annexe 2
Résultats de la consultation en ligne

Les résultats suivants présentent l'analyse des 809 réponses au questionnaire en ligne sur la sécurité routière.

Nombre de réponses reçues au 3 avril 2006 : 809

- 86 % des répondants sont des hommes
- 14 % des répondants sont des femmes
- plus de la moitié ont entre 25 et 44 ans
- 15 % des répondants proviennent de Montréal
- 8 % des répondants proviennent de Québec

La majorité des participants ont commenté les quatre sujets de la consultation

- 75 % ont exprimé une opinion sur le téléphone cellulaire
- 68 % ont exprimé une opinion sur la vitesse excessive
- 95 % ont exprimé une opinion sur la motocyclette
- 68 % sur les conditions hivernales

Note : Les pourcentages sont exprimés par rapport au nombre de personnes qui ont répondu à chacun des quatre sujets.

1. Téléphone cellulaire

- 89 % des participants qui ont exprimé une opinion sur les téléphones cellulaires affirment être contre l'utilisation de téléphones cellulaires au volant contre 9 % qui sont en faveur
- 67 % de ceux qui se sont prononcés au sujet du téléphone mains libres sont contre l'utilisation de ces appareils
- 46 % croient que les dispositifs vidéo devraient être utilisés seulement par les passagers
- 10 % croient qu'il faudrait interdire tout ce qui distrait le conducteur
- 10 % pensent qu'il faudrait immobiliser le véhicule pour faire des appels avec un téléphone cellulaire

2. Vitesse excessive

- 46 % sont en faveur de hausses de limites de vitesse, en particulier sur les autoroutes, mais ils estiment qu'il faudrait faire respecter ces nouvelles limites de façon plus rigoureuse
- 35 % croient qu'il faudrait renforcer la présence policière
- 75 % des répondants qui se sont exprimés sur la question des amendes sont favorables à la hausse des amendes pour excès de vitesse, contre 25 % qui sont en désaccord avec ces hausses
- 50,4 % de ceux qui se sont prononcés sur les cinémomètres photographiques sont contre leur mise en place et 49,6 % sont en faveur de ces appareils
- 7 % croient qu'il faudrait améliorer les conditions des routes
- 10 % favorisent la prévention et la sensibilisation des conducteurs
- 7 % pensent qu'il faudrait cibler davantage les milieux urbains
- 6 % sont en faveur de la mise en place de limiteur de vitesse sur les véhicules

3. Motocyclette

- 74 % des participants qui se sont exprimés sur le sujet de la révision de la tarification sont contre cette révision de la tarification de l'assurance pour les motocyclettes, 26 % sont en faveur de cette révision
- 36 % souhaitent que les nouveaux motocyclistes aient accès aux motos plus puissantes de façon graduelle
- 23 % croient qu'il faudrait sensibiliser les automobilistes à la présence des motocyclistes de façon à ce que ces derniers améliorent leur comportement
- 19 % voudraient que les cours de conduite soient améliorés
- 15 % croient que l'obtention du permis devrait être plus difficile, notamment par des examens pratiques plus sévères
- 16 % favorisent la promotion de la sécurité
- 9 % croient qu'il faudrait réduire la puissance des motocyclettes, par exemple, les motos de type sportives
- 10 % favorisent un meilleur encadrement des motocyclistes

4. Conditions hivernales

- 67 % souhaitent un renforcement des campagnes d'information et de prévention sur les conditions hivernales
- 57 % croient que la pose des pneus d'hiver devrait être obligatoire, plusieurs suggèrent que leur état d'usure devrait être vérifié
- 26 % suggèrent une amélioration de l'état des routes
- 9 % pensent qu'il faudrait introduire des cours de conduite hivernale
- 8 % croient qu'il faudrait abaisser les limites de vitesse en hiver
- 10 % favorisent une réglementation des conducteurs plus sévère

RÉSULTATS		
	Nombre	Pourcentage
Intervenant	677	
Masculin	588	86,9
Féminin	89	13,1
Groupe d'âge		
18-24	44	6,5
25-34	222	32,8
35-44	191	28,2
45-54	168	24,8
55-64	43	6,4
65-74	2	0,3
75 et +	2	0,3
Ville		
Montréal	96	14,2
Québec	57	8,4
Laval	38	5,6

CELLULAIRES			
	Nombre	Pourcentage	Pourcentage par question
Opinion sur cette question	608	75,2	
Cellulaire (pour)	53	8,7	10,8
Cellulaire (contre)	437	71,9	89,2
Appareil mains libres (pour)	53	8,7	32,9
Appareils mains libres (contre)	108	17,8	67,1
Immobiliser le véhicule	63	10,4	
Interdire ce qui distrait le chauffeur	61	10,0	
Dispositif audio (pour)	110	13,6	
Dispositif audio (contre)	23	3,8	
Dispositif vidéo (pour passager seulement)	281	46,2	
Appareil de navigation (pour)	33	5,4	80,5
Appareil de navigation (contre)	8	1,3	19,5

VITESSE EXCESSIVE			
	Nombre	Pourcentage	Pourcentage par question
Opinion sur cette question	553	68,4	
Améliorer les conditions des routes	40	7,2	
Meilleure signalisation	18	3,3	
Préciser la notion de vitesse	11	2,0	
Renforcer la présence policière	194	35,1	
Mieux former les conducteurs	43	7,8	
Moins tolérer les excès de vitesse	98	17,7	
Hausse des limites de vitesse	252	45,6	
Augmenter les points d'inaptitude	41	7,4	
Hausse des amendes (pour)	153	27,7	74,6
Hausse des amendes (contre)	52	9,4	25,4
Mettre en place les cinémomètres photographiques (pour)	243	43,9	49,6
Mettre en place les cinémomètres photographiques (contre)	247	44,7	50,4
Saisie du véhicule	7	1,3	
Limiteur de vitesse (pour)	34	6,1	94,4
Limiteur de vitesse (contre)	2	0,4	5,6
Prévention et sensibilisation	54	9,8	
Aménagement des routes	3	0,5	
Cibler les milieux urbains	38	6,9	

MOTOCYCLETTE			
	Nombre	Pourcentage	Pourcentage par question
Opinion sur cette question	771	95,3	
Améliorer les conditions des routes	33	4,3	
Cours de conduite améliorés	145	18,8	
Obtention du permis plus difficile	112	14,5	
Meilleur encadrement	74	9,6	
Différencier conducteurs débutants de conducteurs expérimentés	275	35,7	
Promotion de la sécurité	125	16,2	
Cesser de rembourser casques et vêtements à la suite d'un accident	18	2,3	
Révision de la tarification (pour)	161	20,9	26,2
Révision de la tarification (contre)	453	58,8	73,8
Renforcer la présence policière	22	2,9	
Réduire la puissance des motos	70	9,1	
Améliorer le comportement des automobilistes	177	23,0	
Différencier moto de randonnée de moto de course	52	6,7	

CONDITIONS HIVERNALES		
	Nombre	Pourcentage
Opinion sur cette question	553	68,4
Réglementation de conducteurs plus sévère	53	9,6
Cours de conduite hivernale	47	8,5
Abaisser les limites de vitesse	45	8,1
Renforcer le suivi des limites de vitesse	31	5,6
Renforcer la présence policière	22	4,0
Améliorer l'entretien des routes	146	26,4
Campagne d'information et de prévention	370	66,9
Pneus d'hiver obligatoires	317	57,3

Annexe 3
Utilisation des téléphones cellulaires

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 volant⁸. Le tableau 1 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. Aux États-Unis, les États de New York et du New Jersey l'ont également interdit. L'approche du gouvernement du Québec a été, jusqu'à présent, 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 cellulaire⁹. 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

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 son utilisation¹⁰. Elle recommande de ne pas utiliser le cellulaire au volant et de laisser prendre les messages.

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

⁹Jean-Robert SANSFAÇON, « Cellulaire : danger! », *Le Devoir*, [En ligne], 16 mars 2004. [<http://www.ledevoir.com/2004/03/16/>] (Consulté le 8 décembre 2005).

¹⁰SAAQ, « Cellulaire au volant », *Prévention*, [En ligne]. [<http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/cellulaire/>] (Consulté le 8 décembre 2005).

Tableau 1 : Dispositions législatives concernant l'utilisation des téléphones cellulaires au volant

Pays	Province/État	Statut	Commentaires
Canada	Terre-Neuve-et-Labrador	Interdit	Depuis le 1 ^{er} avril 2003
	Ontario	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
	Alberta	Permis	Un projet de loi (<i>bill</i> 204) a été présenté en avril 2002, mais des opposants, tels 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
	Ailleurs	Permis	La question est à l'étude
États-Unis	Arkansas	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires
	Arizona	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires
	Connecticut	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires, aux apprentis et aux moins de 18 ans
	DC (Washington)	Interdit	Interdit depuis juillet 2004
	Géorgie	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires
	Illinois	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires, aux apprentis et aux moins de 18 ans
	Maine	Partiel	Interdit aux mineurs et aux apprentis
	Massachusetts	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus
	Minnesota	Partiel	Interdit aux apprentis et aux nouveaux conducteurs, au cours des 12 premiers mois suivant l'obtention du permis
	New Hampshire	Partiel	Non interdit de façon explicite, mais des poursuites peuvent être intentées contre les personnes impliquées dans un accident
New Jersey	Interdit	Interdit depuis juillet 2004 – amende pouvant aller jusqu'à 250 \$US	
Nouveau-Mexique	Partiel	Interdit dans la ville de Santa Fe	

Pays	Province/État	Statut	Commentaires
	New York	Interdit	Interdit depuis 2001
	Pennsylvanie	Partiel	Les villes ont leur propre réglementation
	Rhode Island	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus
	Tennessee	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus
	Virginie	Partiel	Interdit aux chauffeurs d'autobus scolaires
Australie	Tous les États	Interdit	Interdit dans tous les États, mais avec des pénalités variables selon l'État
Autriche		Interdit	Amendes de 22 \$
Brésil		Interdit	Depuis 2001
Égypte		Interdit	Amendes de 100 \$
France		Interdit	Depuis 2003 – Amendes de 40 €
Allemagne		Interdit	Depuis 2001 – Amendes de 40 €
Grèce		Interdit	
Japon		Interdit	Depuis 1999
Mexique		Partiel	Interdit dans la ville de Mexico
Pologne		Interdit	Amendes pouvant atteindre 1000 \$
Grande-Bretagne		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/] (Consulté le 8 décembre 2005) et INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY, *Cell Phones Laws*, [En ligne], [http://www.iihs.org/laws/state_laws/cell_phones.htm] (Consulté le 8 décembre 2005).

Annexe 4
Listes des personnes et des organismes qui ont été entendus

Association canadienne des télécommunications sans fil	5M
Association des policiers et policières provinciaux du Québec	2M
Association des propriétaires d'autobus du Québec	6M
Association du camionnage du Québec	23M
Association du transport écolier du Québec	16M
CAA-Québec	10M
Comité d'action politique motocycliste	9M
Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec	1M
M. Michel Després, ministre des Transports du Québec	--
D ^r Thomas A. Dingus	19M
École polytechnique de Montréal	20M
Fédération des policiers et policières municipaux du Québec	15M
Groupe de recherche en sécurité routière	21M
Institut national de santé publique du Québec	4M, MA, MB
Ministère des Transports du Québec	17M
Regroupement de l'industrie de l'affichage au Québec	12M, MA
Regroupement des loueurs de véhicules du Québec	7M
Société de l'assurance automobile du Québec	11M
M. Matt Sundeen	14M, 14MA
Sûreté du Québec	--
Union des municipalités du Québec	3M
Ville de Montréal	18M

Annexe 5
Liste des mémoires de la personne et des organismes
qui n'ont pas été entendus

Barreau du Québec	13M
Groupement des assureurs automobiles	8M
M. Gustave Bellemare	22M

Annexe 6
Recommandations

RECOMMANDATIONS

TÉLÉPHONES CELLULAIRES

Recommandation 1 : Apporter des modifications législatives afin de permettre uniquement l'utilisation de cellulaires de type « mains libres » lors de la conduite automobile, et ce, pour tout type de véhicule.

Recommandation 2 : Apporter des modifications législatives afin de permettre au conducteur d'un véhicule automobile d'utiliser les autres types de téléphones cellulaires, seulement lorsque le véhicule n'est pas en mouvement.

Recommandation 3 : Apporter des modifications législatives afin de restreindre l'usage d'appareils de divertissement vidéo aux seuls passagers arrière lorsque le véhicule est en mouvement.

Recommandation 4 : Conduire une vaste campagne de sensibilisation auprès des automobilistes sur les risques reliés à la distraction au volant et plus particulièrement à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant.

Recommandation 5 : Demander au ministère des Transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec de confier à un comité permanent le mandat de suivre l'évolution technologique des appareils de communication, de divertissement et d'aide à la navigation pour en mesurer l'impact sur le degré d'attention des conducteurs.

VITESSE EXCESSIVE

- Recommandation 6 :** Mettre en place un projet pilote de système automatique de contrôle de la vitesse utilisant les nouvelles technologies basées sur les radiofréquences dans des endroits stratégiques du réseau routier administré par le ministère des Transports où la surveillance policière est difficilement possible et qui présentent des problèmes de vitesse excessive.
- Recommandation 7 :** Obliger les camions porteurs (camions ayant deux essieux et dont la masse nette est de 4500 kg ou plus), les tracteurs routiers et les autobus à installer des limiteurs de vitesse fixant à 105 km/h les vitesses maximales de ces véhicules.
- Recommandation 8 :** Diminuer les limites de vitesse de 90 km/h à 80 km/h et de 70 km/h à 60 km/h sur les segments de route où la fréquence d'accidents est particulièrement élevée et installer une signalisation indiquant clairement ces modifications.
- Recommandation 9 :** Augmenter la visibilité latérale et arrière des véhicules lourds de façon à ce que tous les usagers de la route soient en mesure de bien les percevoir.
- Recommandation 10 :** Mettre en place des bandes rugueuses à la sortie des autoroutes afin d'inciter les conducteurs à réduire leur vitesse.

MOTOCYCLETTE

Recommandation 11 : Obliger tous les nouveaux conducteurs de motocyclette, incluant ceux qui ont un permis de conduire sans avoir conduit ou été propriétaire de motocyclette, à suivre un cours de conduite.

Recommandation 12 : Obliger tous les conducteurs de motocyclette à subir un examen pratique pour mesurer leur aptitude à conduire ce type de véhicule.

Recommandation 13 : Pour tous les nouveaux conducteurs, permettre un accès graduel à la conduite de motocyclettes de type « sport », selon l'expérience et l'habileté des conducteurs.

Recommandation 14 : Moduler et augmenter le coût du permis de conduire selon le nombre de points d'inaptitude, et exiger un nouveau cours de conduite pour ceux qui auraient accumulé un nombre très important de points d'inaptitude.

CONDITIONS HIVERNALES

Recommandation 15 : Obliger les locateurs de voitures, les propriétaires de taxis, d'autobus, d'autobus scolaires, de véhicules de transport adapté, de véhicules lourds ainsi que tous ceux qui possèdent des véhicules de transport des personnes à se munir de pneus d'hiver conformes aux spécifications techniques de leurs véhicules.

Recommandation 16 : D'année en année, faire des campagnes de sensibilisation soutenues sur la nécessité de se munir de pneus d'hiver et demander au ministère des Transports de faire un suivi et d'analyser les résultats de ces campagnes.