

Projet de loi 165

INNOVATION ET SOUCI D'ÉQUITÉ EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Mémoire de LUCE S. BÉRARD

25 janvier 2018

A. INTRODUCTION

1.

Nous accueillons favorablement l'initiative du Ministre des transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports (abrégé MTQ), de réviser le Code de la Sécurité routière en profondeur et de le mettre à jour.

2. Notions éthiques

Outre la valeur centrale de la **sécurité**, nous retraçons dans le texte de loi les valeurs suivantes, à rendre véritablement opérantes :

- Le principe de **prudence**
- Le **respect** des usagers de la route les plus vulnérables
- Les attitudes de **prévention**
- La **promotion** de la sécurité routière
- Et l'ouverture du MTQ à l'égard de l'**expérimentation** et de l'**innovation**.

En résultera ainsi plus d'**équité** envers les différents usagers de la route, dont ceux qui sont plus vulnérables.

On vit dans un nouveau siècle où la valeur du numérique est surfaite et quasi élevée à titre de finalité, alors que le numérique est un **moyen** pour arriver à la **finalité** qui est celle d'assister l'humain dans ses pratiques et ses raisonnements.

3. Note sur l'auteure

L'auteure est une personne retraitée formée en recherche(PhD), en santé communautaire (Dsc) et en éthique appliquée (Dea). Elle a suivi des cours surnuméraires en neuropsychologie (U de S et U de Mtl), ainsi que des cours en ergonomie cognitive et analyse ergonomique du travail mental (École Polytechnique de Mtl).

Demande #1 : Que tous les articles du Code de la sécurité routière à être produits par le législateur, soient réécrits dans un esprit de l'éthique des valeurs ci-haut formulée, pour que ces valeurs soient véritablement opérantes dans la pratique.

B. L'INNOVATION PRUDENTE

4. Distractions au volant

La section V du PL 165 (p.31) traite de « distractions au volant » causées par les appareils électroniques à main libre, et l'usage de l'écran d'affichage dans le véhicule pour autres fins que la stricte conduite routière.

Les données statistiques sur la mortalité en conduite routière, nous montrent que la distraction au volant par ces outils électroniques, est la première sinon une des premières causes de mortalité sur la route (La Voix de l'Est du 6 janv. 2018, p.16).

Demande #2a :

Que la SAAQ sensibilise le public apte à conduire un véhicule, aux limites cognitives de la personne humaine. Notre cerveau ne peut faire deux tâches à la fois et y porter une attention consciente suffisante à chaque tâche, pour être pleinement sécuritaire. Les apprentis conducteurs, conducteurs réguliers et les personnes âgées ou handicapées devraient notamment être la cible de cette formation.

Demande 2b :

Que le MTQ (ou les municipalités) créent sur l'accotement routier des grandes routes des aires d'arrêt sécuritaires pour que le conducteur puisse consulter ses appareils électroniques de communication et se vouer à cette seule tâche, sans se soucier de la circulation en même temps.

Demande 2c : Que la SAAQ développe un logo qui est affiché sur le bord de la route et qui annonce ces aires d'arrêt sécuritaires, ainsi que le nombre de km pour l'atteindre. Le logo est facile à saisir optiquement. De plus, il rappelle implicitement de ne pas utiliser ses appareils électroniques main libre ou sur écran, en conduisant.

5. Véhicules autonomes

Le législateur agit avec **prudence** en n'autorisant pas en 2018, la présence sur route de véhicules autonomes (art. 492.8, section V, p.36). Cette innovation est cependant à

venir dans une décade ou deux. Or, avant de mettre sur route des véhicules autonomes, il faut développer des projets-pilotes, pour mieux maîtriser le flux de circulation routière. La voiture autonome pris dans un bouchon de circulation sert à quoi de plus que la voiture à essence, sinon?!

Demande #3 : Que le MTQ finance actuellement des projets-pilotes afin de développer des algorithmes qui prédisent, régularisent et atténuent la circulation routière de tous types de véhicules, sur divers parcours urbains et sur les grandes routes régionales ou provinciales.

C. ÉQUITÉ ENVERS LES USAGERS VULNÉRABLES

6. Un siège d'enfant avec alarme

Les médias nous ont rapporté la triste nouvelle d'un père de famille qui oublia de déposer à la garderie son enfant et le laissa dans son automobile stationnée toute la journée au soleil. En fin de journée, l'enfant était décédé dans son siège pour bébé. La raison de cet oubli du père est la double tâche à faire, conduire le bébé à la garderie, tâche inhabituelle pour le père dans sa routine du matin. Cette tâche en est d'abord une d'ergonomie cognitive, tout comme l'est la « distraction au volant ».

Demande #4 : Que le MTQ finance un projet-pilote où, sous le siège de bébé, il y a un capteur qui avise le conducteur de ne pas fermer le véhicule, s'il y a un poids dans le siège d'enfant correspondant au poids minimal d'un jeune bébé.

7. Personnes handicapées en transport automobile

La personne handicapée, propriétaire d'un véhicule automobile et détentrice d'une vignette pour personne handicapée, qui se stationne légitimement dans une aire réservée pour les personnes handicapées, selon ce que prévoit l'art. 388 du Code actuel de la Sécurité routière, peut aussi être préoccupée par une seconde tâche cognitive à faire dans l'immédiat, et oublier d'afficher sa vignette au miroir. Il agit, tout comme le père qui oublia son enfant dans le siège de bébé ci-haut décrit, d'une limite d'ergonomie cognitive.

8. Actuellement, une vignette non suspendue au miroir est interprétée par l'agent de la paix qui émet les contraventions, tel un véhicule mal stationné d'un propriétaire régulier sans vignette valide de la SAAQ pour personnes handicapées. Son geste crée une injustice. Le droit à un « moyen pour pallier au handicap », ici l'accès à l'aire de

stationnement pour personnes handicapées, est garantie sur base de l'article 10 de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec. Et la Charte, en tant que texte de droit fondamental, a préséance sur le Code de la sécurité routière. Le non affichage de la vignette est légalement une condition inférieure à la condition handicapé et au moyen de pallier au handicap.

Demande #5a : Que le législateur modifie l'article 388 de l'actuel Code de la Sécurité routière. Il est ici demandé que l'agent de la paix qui émet les contraventions ait le devoir de vérifier le numéro de plaque d'immatriculation du véhicule, et que le registre de la SAAQ le conduise automatiquement à l'information que le propriétaire de ce véhicule détient une vignette valide de stationnement pour personnes handicapées. Aucune contravention n'est alors émise au conducteur handicapé sans vignette affichée au miroir.

Demande 5b : La SAAQ émet aussi des vignettes pour personnes handicapées non détentrices de véhicules. Ces personnes voyagent avec un tiers conducteur automobile, sans vignette propre identifiant son véhicule. Le passager handicapé a donc la tâche d'avoir avec lui sa vignette handicapée et de l'afficher au miroir de l'automobile du conducteur, une fois le véhicule stationnée dans l'aire pour personnes handicapées.

Demande 5c : Si le passager a oublié sa vignette, le conducteur peut le déposer au lieu où il va, et aller garer son véhicule plus loin. L'agent de la paix doit alors être tolérant si un véhicule met du temps pour descendre ou embarquer une personne handicapée. Une zone débarcadère devrait être prévue près des portes des édifices stratégiques (hopitaux, cliniques médicales, pharmacies, maisons d'enseignement, centres bancaires, centres communautaires, et autres lieux).

Demande 5d : Si un conflit d'interprétation existe entre l'agent de la paix émetteur d'une contravention pour vignette handicapée non affichée au miroir du véhicule, un délai de 48 heures en jour ouvrable, est accordé pour que le conducteur présumé fautif puisse aller se justifier, sans que le processus d'émission d'une contravention soit enclenché.

9. Justification démographique de ces demandes

En 2015, l'OPHQ a compilé les taux de personnes handicapées par groupes d'âge, partant de l'Estimation de population avec incapacité de 2011. Pour le Québec entier, tout âge confondu, ce taux est de 33% de personnes ayant une incapacité. Par segment d'âge, on retrouve :

- Chez les 85 ans et plus le taux est de 84% de personnes handicapées
- Chez les 75-84 ans de 64%
- Chez les 65-74 ans de 48%
- Chez les 16-64 ans de 28%
- Chez les 0-15 ans de 3%

Les personnes âgées et les personnes handicapées d'âge moyen nécessitent d'être accompagnées par un proche aidant, bien souvent. De plus, leur revenu est fort modeste dans bien des cas, chez les personnes âgées sur la pension de vieillesse, et chez les personnes handicapées sur l'aide sociale. Leur budget sert prioritairement aux médicaments, à la nourriture, aux services d'aide à domicile, et autres besoins de première nécessité. Il est mal venu d'alourdir leur « condition sociale », aussi à l'article 10 de la Charte, de frais résultant de contraventions routières liées au handicap.

Certaines de vos amendes inscrites dans le Projet de loi 165, ont augmentées de 3 à 5 fois par rapport au Code de sécurité routière actuellement en vigueur. Il serait mal venu de faire augmenter les amendes émises envers les personnes handicapées de tous âges du même taux. Chez les personnes âgées et les personnes handicapées à faible revenu, le revenu annuel est ajusté annuellement qu'à l'indice du coût de la vie, soit environ de 1 à 2% par année.

Demande 6 : Que les amendes émises envers les personnes âgées ou handicapées d'âge apte à conduire un véhicule, soient augmentées au même taux que l'indice du cout de la vie. Il en va de même pour les frais de permis de conduire, ou autre.

Accommodements au handicap

10. Déneigement de l'aire pour personnes handicapées

Demande 7 : Que l'aire de stationnement pour personne handicapée, la zone débarcadère et le trottoir adjacent à ces aires ,soient déneigés promptement, sans accumulation de neige en remblais à proximité, nuisant au passage d'une personne en fauteuil roulant ou en marchette.

11. Zone de stationnement prioritaire

Plusieurs stationnement municipaux, commerciaux, communautaires ou d'institutions n'ont pas d'aire de stationnement pour personnes handicapées en nombre suffisant pour rencontrer la demande de la population avec handicap.

Demande 8 : Que le Code de la sécurité routière permette à une personne handicapée de se stationner en aire de stationnement régulier, aux mêmes conditions que si cet aire de stationnement était une aire pour personne handicapée, notamment sans compter le nombre d'heures permises avant sanction possible par un agent de la paix.

12. Bornes de recharge

Des personnes handicapées peuvent avoir un véhicule électrique ou hybride nécessitant la recharge électrique des batteries.

Demande #9 : Que le législateur prévoit que les aires de borne de recharge soient assez vastes pour permettre à une personne en fauteuil roulant de descendre , puis , de circuler autour de son véhicule, pour le brancher aux prises de recharge.

13. Alternative à la Cour municipale, et autres cours

Les personnes handicapées et les personnes âgées sont souvent des personnes vulnérables. Aller à la Cour pour se défendre, advenant l'émission d'un constat, peut être une tâche qui les dépasse et les met à risque, i) de dévoiler leur vie privée et leur vulnérabilité. Et ii) le stress d'aller à la Cour peut aussi éclipser leur mémoire des faits momentanément. La mémoire immédiate de la personne humaine a des capacités naturellement limitées.

Demande #10 : Que la Cour municipale, et autre cour s'il y a lieu, avant le moment de contester un constat d'infraction routière, offrent l'alternative d'avoir un **ombusman du citoyen**, qui agit comme médiateur, et règle hors cour les différentes entre les personnes âgées et les personnes handicapées en âge de conduire .

Cette demande incarne l'esprit de la Loi 115 sur la maltraitance des personnes âgées et autres personnes handicapées majeures, et son Plan d'action en vigueur de 2017-2022.

14. Dans un esprit de prévention et de promotion des bonnes conduites

Dans le domaine de la santé, la **prévention** et la **promotion** de la santé, réduisent grandement les coûts du système de santé curatif. Il en va de même en conduite automobile. Les infractions, accidents et décès sur la route en seront réduits.

Demande #11 : Que la SAAQ déploie des cours d'information sur le nouveau Code de la sécurité routière pour les personnes jeunes apprentis, les conducteurs réguliers, et les personnes âgées ou handicapées conduisant un véhicule automobile. Cette demande complète la demande 2a .

D. MOT DE LA FIN

Le présent mémoire incarne les valeurs de **prudence**, **respect** des usagers vulnérables, et de **sécurité**, dans une perspective d'**équité** et de mise à profit des innovations en matière de circulation et de conception de véhicule automobile. Puisse tous les participants à la Commission parlementaire sur le transport et l'environnement, saisir l'esprit éthique de ces valeurs et l'actualiser dans la Loi 165, qui deviendra notre nouveau Code de sécurité routière, à moyen terme en 2018.

Nous remercions les participants à la Commission parlementaire et leur personnel dévoué pour leur bonne volonté à rendre à terme les demandes ici formulées par l'auteure dans ce mémoire.

Avec mes distingués égards,

[Redacted signature]

Luce S. Bérard, PhD dsc dea
Citoyenne aînée

[Redacted contact information]

Document produit à Granby, le 25 janvier 2018