



CTE - 012M
C.P. - PL 22
Loi sur assurance automobile,
Code sécurité routière
et autres dispositions



Consultations particulières et auditions publiques sur le
projet de loi no 22, *Loi modifiant la Loi sur l'assurance
automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres
dispositions*



Commentaires de CAA-Québec à l'intention de la
Commission des transports et de l'environnement

Québec, le 15 mars 2022

Table des matières

Avant-propos.....	2
Introduction.....	3
Autorisation pour les conducteurs de dépanneuses d'utiliser le feu vert clignotant.....	4
Alcool au volant.....	6
1. Introduction du zéro alcool pour les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur qui souhaitent ajouter une classe à leur permis de conduire.....	6
2. Prolongation de la durée de l'utilisation obligatoire de l'antidémarrreur éthylométrique en cas de manquement en lien avec l'utilisation de l'appareil pour les titulaires d'un permis de conduire assorti de la condition X.....	6
Zones scolaires	8
Conclusion	10
Autorisation pour les conducteurs de dépanneuses d'utiliser le feu vert clignotant.....	10
Alcool au volant.....	10
Zones scolaires	11

Avant-propos

CAA-Québec est un organisme à but non lucratif fondé en 1904. Il assure la tranquillité d'esprit à chacun de ses quelque 1,3 million de membres au Québec en offrant des avantages, des produits et des services de haute qualité dans les domaines de la mobilité, du voyage, de l'habitation et de l'assurance.

Parce que la sécurité routière fait partie de son ADN et qu'elle est animée par des valeurs d'empathie et de conscience sociale, l'organisation a à cœur de contribuer au développement d'une culture valorisant le partage de la route et les comportements sécuritaires pour tous les usagers des routes au Québec.

La pertinence de l'organisation se décline à toutes les étapes de la vie des usagers québécois de la route ; dès leur tout jeune âge jusqu'au moment où ils doivent accrocher leurs clés de voiture. La présence de CAA-Québec se manifeste tant par ses prises de position équilibrées que par ses actions dans la communauté réalisées par sa Fondation. Créée en 2008, la Fondation CAA-Québec, organisme de bienfaisance, contribue à la sécurité routière en finançant la recherche, en tenant des actions ou des activités de sensibilisation et d'éducation. Ultimement, son but est de réduire le nombre et la gravité des collisions et de sauver des vies.

Introduction

C'est avec grand intérêt que CAA-Québec a pris connaissance du contenu du projet de loi n° 22, *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*.

Les présents commentaires portent sur les thèmes du projet de loi, particulièrement en lien avec les champs d'expertise de CAA-Québec, pour ce qui concerne l'autorisation pour les conducteurs de dépanneuses d'utiliser le feu vert clignotant, l'alcool au volant ainsi que les zones scolaires.

Il importe toutefois de préciser que le régime public d'assurance automobile dans sa globalité est très important pour CAA-Québec, qui en soutient la philosophie et les grands principes depuis sa création en 1978. Aujourd'hui encore, il s'agit d'un actif à préserver et sa saine gestion est garante de la confiance de tous les Québécois et Québécoises.

CAA-Québec adhère à la Vision zéro. L'amélioration du bilan routier lui tient évidemment à cœur. C'est pourquoi il continue de faire sa part en la matière, tant par des prises de position, des recherches appliquées, que des activités variées en éducation routière et en sensibilisation comme il l'a toujours fait depuis sa création.

Autorisation pour les conducteurs de dépanneuses d'utiliser le feu vert clignotant

CAA-Québec est un chef de file en matière d'assistance routière et la sécurité de ses patrouilleurs (employés et partenaires affiliés) affectés à ce service est constamment au sommet de ses priorités.

Conformément au guide de prévention *Interventions sécuritaires en dépannage routier* publié par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST), CAA-Québec a déjà mis en place diverses mesures de sécurité afin de protéger ses employés et ceux de ses partenaires : vêtements de sécurité à haute visibilité, dépanneuses équipées de gyrophares ou feux clignotants jaunes, cônes de signalisation, fusées de signalisation routière, formation et sensibilisation continues, etc. Malgré tout ceci, nos employés et ceux de nos partenaires demeurent vulnérables lorsqu'ils interviennent en bordure de routes.

En février 2020, CAA-Québec avait écrit à l'actuel ministre des Transports, Monsieur François Bonnardel, justement afin de l'inviter à en faire plus pour améliorer la visibilité des dépanneuses et la sécurité des patrouilleurs. Pour l'Association canadienne des automobilistes (CAA) et les sept autres clubs automobiles canadiens qui en font partie, une des mesures qui devait être mise de l'avant était l'autorisation de munir les dépanneuses de gyrophares ou de feux clignotants bicolores ambre et bleu.

Cette demande de CAA-Québec a été refusée parce qu'au Québec, les gyrophares ou les feux clignotants bleus sont réservés à l'usage exclusif des véhicules de police. Pourtant, de plus en plus d'administrations en Amérique du Nord, dont la Saskatchewan depuis 2017, permettent l'utilisation de gyrophares ou de feux clignotants jaune et bleu sur les dépanneuses et autres véhicules de services afin d'améliorer la sécurité des travailleurs qui s'affairent en bordure de la route.

Cette demande était basée sur plusieurs études qui démontrent que la couleur des gyrophares ou des feux clignotants joue un rôle déterminant dans la visibilité des véhicules de service pour les autres utilisateurs du réseau routier. Plus précisément, selon *l'Indiana Department of Transportation*, le *Texas Department of Transportation* et la *Transportation Association of Canada*, les gyrophares ou les feux clignotants jaunes performant mieux lorsqu'ils sont suivis par le bleu; le jaune et le bleu utilisés ensemble augmentent significativement la vigilance des autres usagers de la route entraînant une diminution de la vitesse, un plus grand respect du corridor de sécurité, tout en améliorant grandement la visibilité des véhicules de service en étant équipés.

C'est donc avec satisfaction et ouverture que CAA-Québec accueille l'introduction au projet de loi n° 22 d'une autorisation d'utiliser, non pas le feu clignotant bleu, mais le feu clignotant vert pour les conducteurs de dépanneuses. CAA-Québec tient à préciser qu'aucune province canadienne n'autorise présentement cet usage. Au Canada, outre les véhicules d'urgence, l'utilisation du feu clignotant vert semble uniquement permise aux pompiers volontaires.

Aux États-Unis, l'utilisation du feu vert clignotant pour les conducteurs de dépanneuses ne semble pas plus répandue. Cependant, une étude du ministère des Transports de l'Ohio visant à rendre ses véhicules de déneigement plus sûrs a révélé que la couleur verte était très visible à l'œil nu¹. L'État utilise désormais le vert, le jaune et le blanc sur ses chasse-neige.

Selon les conclusions de cette étude, l'utilisation du feu vert clignotant aurait un impact positif sur la visibilité des dépanneuses et, par le fait même, sur la sécurité des patrouilleurs. Il est connu que les véhicules d'urgence et les véhicules de service en bord de route utilisent les feux d'avertissement pour attirer l'attention des usagers de la route. Les automobilistes se fient, quant à eux, à la couleur et à la configuration des feux d'avertissement pour reconnaître facilement et rapidement le type de véhicule d'urgence, ainsi que pour estimer sa direction, sa vitesse et la distance qui les en sépare.

En conséquence de ce qui précède, CAA-Québec appuie cette mesure, rappelant que la sécurité de ceux qui travaillent en bordure des routes se doit d'être une priorité.

Au surplus, si l'article 40 du projet de loi n° 22 est adopté tel quel, CAA-Québec estime qu'il est essentiel que des efforts d'information soient mis en place afin que les automobilistes connaissent les différentes combinaisons de feux d'avertissement qu'utilisent les véhicules d'urgence et de service en bord de route, ainsi que leur signification. Sujet au test de l'usage et du temps, il peut s'avérer que l'utilisation jumelée des couleurs verte et jaune, soit une mesure gagnante pour des travailleurs qui, à l'instar des forces policières, doivent effectuer une partie importante de leur travail hors de leur véhicule.

De plus, il sera indispensable d'établir des normes strictes concernant l'intensité maximale pouvant être utilisée notamment en matière de température de couleur (exprimée en Kelvin) ainsi qu'au chapitre de l'éclairement sur une surface (exprimé en lux). En effet, plusieurs personnes sont sensibles à une lumière trop intense, notamment celles qui présentent des pathologies oculaires et celles qui ont des troubles moteurs ou cognitifs qui réduisent les capacités d'évitement ou de prise de décisions.²

Cette mise en garde s'impose même si plusieurs études ont démontré que l'exposition tant diurne que nocturne à la lumière bleue ou à une couleur dont la composition chromatique requiert du bleu, comme le vert, améliore les performances cognitives et augmente le niveau de vigilance. D'autres études se sont intéressées aux effets bénéfiques de l'éclairage, et en particulier de la lumière bleue, sur la vigilance et la baisse de la somnolence des travailleurs de nuit pour réduire les accidents industriels ou routiers, une mise en garde doit être effectuée.

¹ Howell, B. et coll. [Work Vehicle Warning Light: Color Options and Effectiveness](#), Kentucky Transportation Center, sept. 2015.

² Rapport d'expertise collective, [Effets sur la santé humaine et sur l'environnement \(faune et flore\) des diodes électroluminescentes \(LED\)](#), Agence nationale de sécurité sanitaire, alimentation, environnement travail (ANSES), avril 2019.

Alcool au volant

La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool est encore l'une des principales causes de décès au Québec. Si d'immenses progrès ont été réalisés au cours des 30 dernières années, il faut convenir que les gains sont de plus en plus difficiles à obtenir en matière de victimes de la route. L'adoption de nouvelles mesures qui auront un impact positif sur le bilan routier prend tout son sens.

1. Introduction du zéro alcool pour les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur qui souhaitent ajouter une classe à leur permis de conduire

Une motocyclette ou un autobus ne se conduisent pas comme une automobile, il s'agit là d'une vérité de La Palice. Maîtriser un nouveau type de véhicule demande de la concentration ainsi qu'une bonne condition physique et mentale qui ne riment généralement pas avec la présence d'alcool dans l'organisme. D'ailleurs, bien des études démontrent que l'alcool modifie indéniablement le jugement et les comportements au volant, et ce, bien avant l'atteinte du seuil maximal de 80 mg/100 ml. CAA-Québec le mentionne systématiquement dans ses conférences et interventions : la capacité de conduire diminue dès la première consommation.

CAA-Québec se montre donc favorable avec l'interdiction au titulaire d'un permis d'apprenti conducteur, déjà détenteur d'un permis de conduire, de conduire un véhicule routier visé par la classe de son permis d'apprenti conducteur ou d'en avoir la garde ou le contrôle, s'il y a quelque présence d'alcool dans son organisme.

CAA-Québec est également en accord avec les sanctions proposées aux contrevenants à cette interdiction, soit la suspension sur le champ de la classe qui fait l'objet d'un apprentissage pour une période de 90 jours et l'amende de 300 \$ à 600 \$. Ces sanctions s'harmonisent avec celles qui prévalent pour les apprentis conducteurs âgés de moins de 22 ans qui ne respectent pas le zéro alcool.

2. Prolongation de la durée de l'utilisation obligatoire de l'antidémarrreur éthylométrique en cas de manquement en lien avec l'utilisation de l'appareil pour les titulaires d'un permis de conduire assorti de la condition X

Une personne déclarée coupable d'une infraction au Code criminel liée à l'alcool au volant ou à la drogue au volant, puis soumise à l'obligation de conduire uniquement un véhicule routier muni d'un antidémarrreur éthylométrique, peut faire une demande pour obtenir un permis de conduire assorti de la condition X, après la fin de sa sanction, si elle respecte les conditions d'obtention d'un nouveau permis. Le titulaire d'un permis de conduire assorti de la condition X doit respecter des conditions en ce qui a trait à l'utilisation de l'antidémarrreur éthylométrique :

- Ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool, peu importe la quantité ;
- Suivre le calendrier d'entretien et de collectes de données de l'antidémarrreur ;
- Conserver les rapports produits et les fournir à la Société de l'assurance automobile (SAAQ) sur demande ;
- Respecter les consignes figurant sur l'écran de l'antidémarrreur ;

- Utiliser la fonction d'urgence seulement dans les cas de force majeure ;
- Ne pas enlever (sauf en cas de cession du véhicule, d'accident, de remplacement d'un antidémarrreur défectueux, ou de l'installation d'un nouveau modèle agréé), modifier ou mettre hors d'usage l'antidémarrreur ;
- Ne pas tenter de déjouer l'antidémarrreur ;
- Démontrer l'état de fonctionnement de l'antidémarrreur à la demande d'un agent de la paix ;
- Assumer les dommages causés à l'antidémarrreur ;
- Assumer la responsabilité des données recueillies par l'antidémarrreur.

Le non-respect de ces conditions peut déjà entraîner des sanctions :

- Suspension pour trois mois ou révocation du permis ;
- Poursuite en vertu du Code criminel ;
- Amende de 1 500 \$ à 3 000 \$;
- Saisie immédiate du véhicule pour 30 ou 90 jours selon la situation.

Puisque conduire constitue un privilège et non un droit, CAA-Québec est favorable à la prolongation de la durée de l'utilisation obligatoire de l'antidémarrreur éthylométrique telle qu'elle sera fixée par règlement, pour les titulaires d'un permis assorti d'une condition X déclarés coupables d'une première infraction en matière d'alcool, lorsque l'analyse des données d'utilisation démontre un manquement.

Toujours concernant l'alcool au volant, CAA-Québec ne peut passer sous silence l'absence dans ce projet de loi de sanctions administratives pour une alcoolémie entre 50 mg/100 ml et 80 mg/100 ml. Faut-il rappeler que le Québec est la seule province canadienne où de telles sanctions ne sont pas appliquées, alors qu'elles ont indéniablement prouvé leur efficacité? À ce sujet, CAA-Québec juge important de rappeler quelques grandes lignes de l'avis scientifique de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) publié en février 2010 sur le sujet³ :

- Les résultats de la littérature scientifique montrent que la performance des conducteurs dans leurs différentes tâches de conduite est affectée de manière significative à partir d'une alcoolémie de 50 mg/100 ml.
- À une alcoolémie aussi basse que 50 mg/100 ml, la vigilance du conducteur est moindre et il est plus susceptible d'être somnolent. Les automobilistes sont donc moins aptes à réagir rapidement et à prendre la bonne décision en situation d'urgence.
- La consommation de faibles doses d'alcool produit un effet désinhibiteur qui amène le conducteur à adopter des comportements à risque. Sous l'influence de l'alcool, les conducteurs roulent généralement plus vite et sont moins susceptibles de respecter les limites de vitesse. Or, les excès de vitesse et la vitesse inadaptée aux conditions routières représentent l'une des principales causes de collisions et de blessures au Québec (Brault et Letendre, 2003).

³ [Réduction de la limite d'alcool permise dans le sang pour la conduite d'un véhicule automobile](#)

- L'ensemble de la littérature confirme que l'abaissement de la limite de l'alcoolémie permise dans le Code de la sécurité routière pour la conduite d'un véhicule automobile à 50 mg/100 ml est une mesure efficace pour prévenir les collisions et sauver des vies.

Sous l'effet de nombreuses années d'actions de sensibilisation et d'éducation répétées et voyant, l'évolution des comportements en matière de prévention, notamment dans les débits de boisson, CAA-Québec invite les autorités publiques à considérer l'évolution de l'acceptabilité sociale liée à l'ajout de sanctions administratives. Une amende ou une interdiction temporaire de conduire son véhicule (24 h), sont-elles porteuses d'un message suffisamment fort et capable de faire réfléchir les conducteurs, de manière préventive, lorsque l'alcool est en jeu dans la conduite automobile?

Zones scolaires

Ce n'est pas d'hier que les comportements à risque des automobilistes dans les zones scolaires inquiètent. Au fil des ans, CAA-Québec a tenu plusieurs activités d'observation aux abords d'écoles primaires de la province à la rentrée des classes et chaque fois, le constat est le même : trop de manœuvres dangereuses surviennent et mettent en danger les écoliers.

Parmi ces comportements à risque, il y a les excès de vitesse, la distraction au volant, le non-respect de la signalisation routière et de celle dont les autobus sont munis ainsi que le stationnement illégal.

À titre d'exemple, lors de la dernière activité d'observation de CAA-Québec tenue le 4 septembre 2021 aux abords de 10 écoles primaires, les observateurs déployés sur le terrain ont noté pas moins de 624 comportements à risque ou infractions routières en un petit peu plus une heure.

Afin d'assurer la sécurité des élèves, CAA-Québec endosse les critères d'établissement d'une zone scolaire contenus au *Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire*.

Toutefois, compte tenu du nombre de comportements à risque observés dans un court laps de temps dans les zones scolaires et du fait que les efforts en prévention et en sensibilisation ne peuvent à eux seuls suffire à la tâche, CAA-Québec estime que la présence policière doit y être accrue, et ce, tout au long de la période scolaire. Il est indéniable que le contrôle policier, qu'il soit effectué par une présence physique ou au moyen d'un radar photo, a un effet dissuasif sur les mauvais comportements des usagers de la route.

Pour sa part, CAA-Québec entend poursuivre ses activités de sensibilisation et le déploiement de son programme de brigade scolaire afin d'assurer la sécurité des écoliers.

Enfin, CAA-Québec précise qu'une récente étude pancanadienne menée à la demande de l'Association canadienne des automobilistes (CAA), et dont les résultats seront bientôt dévoilés publiquement, souligne la qualité des mesures mises en place afin d'assurer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école au Québec. Malgré tout, il n'en demeure pas moins que le

sentiment de sécurité perçu par les parents n'est pas encore au niveau souhaité, soit celui qui favoriserait une augmentation significative des déplacements actifs vers l'école.

Revoir la notion de corridor scolaire et assurer un engagement renouvelé au moyen, notamment d'un financement accru des programmes de sécurité de la mobilité scolaire devraient être également envisagés.

Conclusion

Voici, en résumé, les avis de CAA-Québec sur les trois thèmes du projet de loi qui ont retenu son attention.

Autorisation pour les conducteurs de dépanneuses d'utiliser le feu vert clignotant

CAA-Québec est en faveur de cette mesure, qui contribuera sans doute à l'amélioration de la visibilité des dépanneuses et, par le fait même, de la sécurité des patrouilleurs.

Cette mesure devra s'accompagner d'une campagne d'information afin d'informer les usagers de la route des différentes combinaisons des feux d'avertissement qu'utilisent les véhicules d'urgence et de service en bord de route, ainsi que de leurs significations.

Enfin, des normes strictes concernant l'intensité maximale des feux devront être établies.

Alcool au volant

1. Introduction du zéro alcool pour les titulaires d'un permis d'apprenti conducteur qui souhaitent ajouter une classe à leur permis de conduire

CAA-Québec appuie le fait d'interdire au titulaire d'un permis d'apprenti conducteur, déjà détenteur d'un permis de conduire, de conduire un véhicule routier visé par la classe de son permis d'apprenti conducteur ou d'en avoir la garde ou le contrôle, s'il y a quelque présence d'alcool dans son organisme.

L'organisme est également d'accord avec les sanctions proposées aux contrevenants à cette interdiction, soit la suspension immédiate de la classe qui fait l'objet d'un apprentissage pour une période de 90 jours et l'amende de 300 \$ à 600 \$.

2. Prolongation de la durée de l'utilisation obligatoire de l'antidémarrreur éthylométrique en cas de manquement en lien avec l'utilisation de l'appareil pour les titulaires d'un permis de conduire assorti de la condition X

CAA-Québec est d'accord avec la prolongation de la durée de l'utilisation obligatoire de l'antidémarrreur éthylométrique pour les titulaires d'un permis assorti d'une condition X déclarés coupables d'une première infraction en matière d'alcool, lorsque l'analyse des données d'utilisation démontre un manquement.

Toujours concernant l'alcool au volant, CAA-Québec invite les autorités publiques à considérer l'évolution de l'acceptabilité sociale liée à l'ajout de sanctions administratives, pour une alcoolémie entre 50 mg/100 ml et 80 mg/100 ml.

Zones scolaires

CAA-Québec endosse les critères d'établissement d'une zone scolaire contenus au Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire.

Toutefois, l'organisme estime que la présence policière doit y être accrue, et ce, tout au long de la période scolaire.

Enfin, CAA-Québec suggère que les corridors scolaires soient revus et sécurisés, et que des programmes de sécurité de la mobilité scolaire soient encouragés.

CAA-Québec espère que ses opinions trouveront écho auprès des membres de la Commission des transports et de l'environnement. Comme ceux-ci pourront le constater, elles sont formulées dans le but d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route et d'améliorer le bilan routier de la province.