



Le 9 février 2010

CTE – 031M
C.G. – P.L. 71
Code de la
sécurité routière

Monsieur Dany Henley
Secrétaire de la Commission des transports et de l'environnement
Secrétariat des commissions
Édifice Pamphile-Le May, 3^e étage
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Commentaires sur la *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives* (projet de loi 71)

Monsieur,

Par la présente, l'Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec (AERDPQ) désire transmettre à la Commission des transports et de l'environnement son appui relativement au projet de loi n^o 71 — *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*. Veuillez noter qu'en raison du caractère ciblé de son intervention, l'AERDPQ souhaite présenter son point de vue à la Commission, sans toutefois solliciter une participation aux audiences publiques prévues en février 2010.

L'AERDPQ regroupe une vingtaine d'établissements publics du réseau de la santé et des services sociaux, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, qui offrent des services spécialisés et surspécialisés de réadaptation aux personnes ayant une déficience physique. Quelque 6 000 professionnels y travaillent et, annuellement, quelque 70 000 personnes ayant une déficience physique ont accès à la gamme de services dispensés par les établissements membres de l'AERDPQ.

Quotidiennement, les intervenants des établissements de réadaptation en déficience physique sont à même de constater les effets dévastateurs d'un accident de la route sur la vie des personnes qui en sont victimes et sur celle de leurs proches. En effet, ils rendent depuis de très nombreuses années des services spécialisés et surspécialisés de réadaptation aux victimes de blessures graves, notamment les personnes blessées médullaires et celles ayant subi un traumatisme crânien. Ainsi, à titre d'illustration, mentionnons qu'en 2008-2009, on comptait plus de 3 200 personnes, dont 425 enfants, victimes d'un accident de la route — automobilistes, cyclistes ou piétons — qui ont bénéficié de tels services; cela représente plus de 360 000 heures de services dispensés dans l'ensemble des établissements.

Compte tenu des conséquences souvent dramatiques des accidents de la route sur la vie des personnes qui en sont victimes et leurs proches, ainsi que de l'importance des coûts sociaux engendré par cette situation — coûts des services de santé et des services sociaux, perte de revenu, etc. — l'AERDPQ est d'emblée favorable aux actions préventives visant à réduire le nombre et la gravité des accidents et à améliorer le bilan routier.

...2

À cet égard, l'Association veut appuyer le projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière (projet de loi 71), lequel contient des mesures susceptibles, à notre avis, d'atteindre ces objectifs. D'ailleurs, ces mesures nous paraissent d'autant plus pertinentes qu'elles s'appuient sur les recommandations formulées par la *Table québécoise en sécurité routière* dans son deuxième rapport de recommandations paru en novembre 2009, portant notamment sur le contrôle de l'alcool au volant, les sanctions pour les courses de rue et le *car surfing*, ainsi que sur le port du casque protecteur en vélo et les bonnes pratiques pour les piétons.

Le seul élément sur lequel l'Association souhaite attirer l'attention de façon plus particulière est en lien avec le droit de traverser la chaussée en diagonale dans certaines circonstances. L'article 47 du projet de loi vient préciser les conditions selon lesquelles il est permis de traverser en diagonale une chaussée, notamment lorsqu'une signalisation alloue, sur toutes les approches, un mouvement protégé au piéton. Il serait, selon nous, judicieux de préciser qu'une telle signalisation doit tenir compte du temps de traversée plus lent d'une personne à mobilité réduite ou de certaines personnes présentant une déficience visuelle, et être ajustée en conséquence.

En conclusion, l'Association estime que le gouvernement fait, par ce projet de loi, un pas dans la bonne direction afin de réduire les accidents routiers et les traumatismes qui en résultent. Nous croyons toutefois que d'autres actions, notamment à l'égard des multirécidivistes en matière de conduite en état d'ébriété ou des personnes conduisant avec les facultés affaiblies en raison de la consommation de drogue, sont aussi importantes. Mais plus que tout, nous sommes persuadés que la sécurité routière est l'affaire de chaque citoyen et qu'en ce sens des actions soutenues en matière d'éducation et de sensibilisation demeurent de première importance et doivent être mises de l'avant avec autant de vigueur que les mesures à caractère coercitif. Comme l'affirme fort pertinemment la *Table québécoise en sécurité routière*, la sécurité routière revêt un caractère multidimensionnel et « [l]a stratégie d'intervention la mieux adaptée pour réduire le nombre de victimes de la route et les conséquences des traumatismes continue d'être la promotion de la sécurité routière encadrée par une législation adéquate et appuyée par des contrôles policiers »¹.

Espérant que nos commentaires contribueront à enrichir la réflexion en cours, nous vous remercions de votre attention et vous prions de recevoir, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,



Luc M. Malo

LMM/lg

¹ *Table québécoise en sécurité routière, Deuxième rapport de recommandations — Pour poursuivre l'amélioration du bilan routier*, novembre 2009, p. 10.