



COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

CONSULTATION SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU QUÉBEC :
LES CELLULAIRES AU VOLANT, LA VITESSE EXCESSIVE,
LES MOTOCYCLISTES ET LES CONDITIONS HIVERNALES

Mémoire présenté par CAA-Québec

17 février 2006



LA SÉCURITÉ : AU CŒUR DE LA MISSION DE CAA-QUÉBEC

CAA-Québec, organisme à but non lucratif, veut assurer **sécurité** et paix d'esprit à chacun de ses membres ainsi qu'à ses clients en leur offrant des services et des produits de très haute qualité dans les domaines de l'automobile, du voyage, de l'habitation et des services financiers.

CAA-Québec, c'est...

- Un organisme à but non lucratif
- Le regroupement de 840 000 membres, soit un automobiliste sur cinq au Québec
- Plus de 850 employés dans 19 centres de services
- Des services en automobile, voyages, habitation et services financiers
- Des dizaines de garages, d'écoles de conduite et de fournisseurs en habitation recommandés
- Un centre d'expertise en sécurité routière
- Un intervenant majeur sur la scène publique québécoise

Voir *L'année CAA-Québec 2005 en chiffres*, en annexe

SOMMAIRE DES POSITIONS ET RECOMMANDATIONS PRÉSENTÉES PAR CAA-QUÉBEC

En sa qualité d'intervenant majeur et actif en matière de sécurité routière au Québec, CAA-Québec, organisme à but non lucratif regroupant quelque 840 000 membres résume comme suit les vues qu'il présente dans le cadre du mémoire remis ce 17 février 2006 à la Commission des transports et de l'environnement. Pour connaître la position détaillée de l'organisme, il est cependant conseillé de considérer l'ensemble du présent document.

À propos du bilan routier

Il conviendrait de désormais parler du bilan routier québécois, non pas juste en termes de décès, mais plutôt en considérant le nombre total de victimes (décédées et blessées).

Le cellulaire au volant

CAA-Québec s'oppose à une législation interdisant l'usage du téléphone cellulaire au volant, qu'il soit conventionnel ou de type « main libre ». Toutefois, il faut sensibiliser les automobilistes à l'importance de ne pas utiliser cet appareil en conduisant et lorsque que le véhicule est en mouvement. Sa position s'appuie sur l'absence de lien direct prouvé entre l'utilisation du téléphone cellulaire et la survenance de l'accident. Pour l'organisme, il est davantage urgent que soit étudiée globalement la question des dangers de la distraction au volant, incluant toutes les sources possibles et même à venir sur le plan technologique, et que soient mises en place les mesures préventives qui s'imposent.

La vitesse excessive

Pour CAA-Québec, il est nécessaire que les automobilistes perçoivent en tout temps un risque sérieux « d'être pris ». Voilà pourquoi il prône d'abord et avant tout une surveillance policière accrue. Pour ce qui est du cinémomètre photographique, CAA-Québec se dit favorable à son implantation, mais selon des critères bien précis. Il estime pertinent de limiter cet usage qu'en des circonstances clairement décrites dans le présent document : endroits où la surveillance traditionnelle ne peut se faire, intersections achalandées, etc. Quant au rehaussement des amendes pour excès de vitesse, CAA-Québec est d'avis que cette mesure ne devrait être envisagée que pour certains besoins ciblés : pour protéger les travailleurs de la route, par exemple, ou décourager les récidivistes de la vitesse. Bref, le dossier de la vitesse excessive ne peut être envisagé que dans le cadre d'une approche globale.

La motocyclette

Ce qui est vrai pour les automobilistes l'est aussi pour les motocyclistes. Le problème n'est pas ici la formation que les apprentis reçoivent, mais bien le comportement ou les attitudes de certains une fois au volant. Une meilleure surveillance routière (incluant l'usage du cinémomètre pour les cas de fuite), des contrôles accrus et un programme de sensibilisation ciblé sont des pistes à suivre pour améliorer la situation. CAA-Québec s'oppose à ce que soit accentué l'écart actuel en matière de tarification reliée à l'assurance en vertu du régime public. Par contre, il serait favorable à ce que le dossier de conducteur (points d'inaptitude) reflète davantage le risque que le motocycliste représente.

Les conditions hivernales

Pourtant très sensibilisé au rôle primordial qu'ont les pneus d'hiver compte tenu des conditions climatiques prévalant au Québec, CAA-Québec s'oppose par contre à toute législation qui en rendrait l'utilisation obligatoire, craignant notamment que, pour des raisons budgétaires, certains automobilistes mettent leur sécurité en jeu en utilisant ces pneus à l'année. Pour lui, la sensibilisation a ici bien meilleur goût. Il souhaite par ailleurs un meilleur entretien des routes, la valorisation d'Internet pour informer les automobilistes des conditions, le tout combiné aux possibilités qu'offre l'affichage électronique.

« Abaissement des limites de vitesses, recours aux radars photographiques, [...] “ tout est sur la table et aucun scénario n’est exclu ” pour améliorer le bilan routier québécois a indiqué le ministre Després, au cours d’une conférence de presse à Québec. »

Presse canadienne, 13 décembre 2005

CAA-Québec et la sécurité : d’hier à demain

Au moment de la fondation de CAA-Québec, en 1904, tout est à faire en matière de sécurité routière en ces jours où piétons, carrioles, charrues, chevaux et... premiers véhicules automobiles partagent à qui mieux mieux ce qui sert de routes à l’époque.

Plus d’un siècle plus tard, CAA-Québec peut se targuer d’être de ceux qui ont su faire évoluer le mot sécurité au Québec. L’organisme à but non lucratif, qui regroupe quelque 840 000 membres, est notamment devenu un véritable centre d’expertise en sécurité routière. Grâce à ses nombreux programmes, il est aujourd’hui une référence, une ressource pour la collectivité comme pour tous les intervenants touchés de près ou de loin par la sécurité routière : CLSC, corps policiers, institutions d’enseignement, etc. S’il est notamment reconnu pour son programme de brigade scolaire en place depuis 1929, il l’est aussi dans une foule d’autres sphères d’activité comme la formation des nouveaux conducteurs et de leurs enseignants ou l’élaboration de programmes précis de perfectionnement. Il propose par exemple des formations en entreprise sur la conduite sécuritaire ou l’utilisation du cellulaire. Il tient même un mois thématique à l’intention des aînés.

Par ailleurs, parce qu’il se fait un devoir de se prononcer publiquement sur tout sujet d’importance pour ses membres et pour le public, CAA-Québec accepte avec empressement de fournir à la Commission des transports et de l’environnement ses vues en regard des sujets soulevés dans le cadre de la présente consultation.

Et si on parlait désormais de victimes?

On a fait beaucoup de progrès au Québec en matière de sécurité routière. Le bilan routier que réalise la SAAQ s'est énormément amélioré, en dépit de l'augmentation constante du nombre d'usagers de la route. Or, depuis peu, on observe un plafonnement, voire même une augmentation du nombre de décès. Le nombre de blessés, lui, est également de plus en plus élevé.

On remarque dans les écrits de diverses natures, dont le document de travail soumis pour la présente Commission, qu'on fait la plupart du temps référence au nombre de décès quand on veut comparer la situation actuelle à celle qui prévalait auparavant ou qui prévaut ailleurs. On fait alors abstraction du nombre de blessés.

Parce que le nombre total de victime augmente, la situation à cet égard se détériore au détriment de la sécurité des usagers et de la situation financière de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), laquelle doit indemniser un nombre grandissant de blessés. CAA-Québec pense que la population ne reçoit pas un message réel si on persiste à livrer des données basées uniquement sur le nombre de décès survenant sur nos routes. On peut en effet donner l'impression que la tendance générale est bonne, alors qu'il faut vraiment contrer une montée inverse. Le temps est peut-être venu de changer le message et de faire état du nombre total de victimes de la route, décédées et blessées confondues. Ce faisant, on capterait davantage l'attention de la population et l'urgence de changer certaines habitudes. La probabilité d'être un jour victime semblerait sans doute plus grande...

N'est-ce pas ainsi que devraient s'exprimer les objectifs globaux de la politique québécoise en matière de sécurité routière actuellement en voie d'élaboration?

NOTE – AFIN DE RÉPONDRE DE FAÇON PRÉCISE AUX BESOINS ÉMIS PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT, LE PRÉSENT MÉMOIRE A ÉTÉ CONÇU EN FONCTION DES QUESTIONS ÉNONCÉES DANS LE *DOCUMENT DE CONSULTATION* REMIS EN DÉCEMBRE 2005.



Section 1 : Le cellulaire au volant

Pour CAA-Québec, la popularité qu'a maintenant le téléphone cellulaire justifie l'attention de la Commission. L'appareil n'est plus le phénomène marginal qu'il était à son arrivée : selon Statistique Canada, 59 % des ménages canadiens possédaient, en 2004, un téléphone cellulaire. Par ailleurs, des études démontrent que 30 %¹ des automobilistes ont admis avoir utilisé fréquemment leur téléphone cellulaire en conduisant. Ces statistiques, de même que le fait que l'utilisation de cet appareil par un conducteur est un geste visible pour les autres usagers de la route, expliquent sans doute pourquoi le phénomène fait aujourd'hui couler beaucoup d'encre. Le sujet a d'ailleurs fait l'objet d'un éditorial dans *Touring*², le magazine que publie CAA-Québec pour ses membres (voir *La conduite d'abord, la conversation plus tard!*, en annexe). De son côté, l'Association canadienne des automobilistes (CAA), fédération regroupant l'ensemble des clubs canadiens dont CAA-Québec, a tenu en 2005 la première Conférence internationale sur la distraction au volant, et ce, conjointement avec la Fondation de recherche sur les blessures de la route (Traffic Injury Research Foundation).

Que pensez-vous de l'utilisation des téléphones cellulaires au volant?

Le point de vue de CAA-Québec sur le sujet est clair : les automobilistes ne devraient pas se servir d'un téléphone cellulaire en conduisant. Ils devraient plutôt consacrer toute leur attention à la conduite. Cette position se fonde notamment sur une étude menée en 2001 auprès de 36 000 personnes par M^{me} Claire Laberge-Nadeau de l'Université de Montréal, laquelle révèle que le risque d'accident augmente de 38 % chez les utilisateurs de cellulaire au volant³.

Certes, le téléphone cellulaire peut faire beaucoup sur le plan de la sécurité en permettant par exemple de signaler un véhicule en panne, un accident, des conditions routières défavorables ou dangereuses, une urgence médicale ou même un acte criminel dont on peut être témoin. Cependant, CAA-Québec est formel quant à l'utilisation sécuritaire qu'il faut en faire.

- Aucun appel ne devrait être fait quand le véhicule est en mouvement.
- S'il faut utiliser l'appareil, il faut d'abord quitter la route et s'arrêter dans un endroit sûr (halte routière, terrain de stationnement, etc.).
- Il est recommandé de confier à un passager toute prise d'appel ou d'utiliser le service de messagerie vocale.

¹ AMA Foundation for Traffic Safety – *Foundation Analyzes Studies on Impact of Cell Phone Use While Driving* (February 2005)

² *Touring* compte parmi les magazines les plus lus depuis les dernières années. Il occupe présentement la 7^e place, avec 1 016 000 lecteurs par numéro (PMB 2005).

³ Laberge-Nadeau, Claire, *L'utilisation du téléphone mobile peut doubler le risque d'accident* – Étude du Laboratoire sur la sécurité des Transports, Université de Montréal, Forum (vol 35 n° 20 - 12 février 2001)

CAA-Québec prône ces pratiques partout où il est possible de le faire et encourage toute instance concernée à en faire autant.

Les appareils main libre doivent-ils être traités de la même façon que les téléphones cellulaires?

Pour CAA-Québec, l'approche présentée dans le cadre de la conférence internationale mentionnée précédemment est celle qui permet de répondre à cette question. La distraction au volant fait partie de la grande catégorie de l'inattention au volant. Cette dernière s'applique plutôt à une situation, à un état ou à un événement (y compris « être perdu dans ses réflexions ») qui amène le conducteur à porter moins d'attention qu'il le devrait à la conduite d'un véhicule. Selon un professeur chercheur à l'université d'Indiana (Treat, 1980), la distraction se produit plus précisément lorsque l'assimilation de l'information nécessaire pour conduire un véhicule avec prudence est différée parce qu'un événement, une activité, un objet ou une personne oblige ou amène le conducteur à reporter son attention sur autre chose que la conduite⁴. L'existence d'une activité ou d'un événement qui provoque la distraction est ce qui distingue cette dernière de l'inattention.

Dans cette optique, il est clair pour CAA-Québec que les appareils main libre doivent être traités de la même façon que les téléphones conventionnels : c'est avant tout la distraction intellectuelle causée par la conversation qui est ici en cause. Une étude de l'Insurance Institute for Highway Safety publiée le 12 juillet 2005 dans le *British Medical Journal* corrobore d'ailleurs ce fait en établissant qu'il n'y a pas de différence significative entre l'utilisation d'un téléphone cellulaire conventionnel et celui à main libre. L'utilisation de l'un comme de l'autre augmenterait de quatre fois le risque d'être impliqué dans un accident avec blessures sérieuses. Une autre étude du *New England Journal of Medicine* en arrive également à conclure qu'aucune distinction ne devrait être faite entre le téléphone cellulaire et l'appareil main libre⁵.

Y a-t-il un lien direct entre l'utilisation des téléphones cellulaires et les accidents?

Même si des études tendent à associer certains accidents à l'usage du cellulaire et bien que, au Québec, le Bureau du coroner a établi que l'usage de cet appareil ait été responsable de 17 décès de 1998 à 2004, CAA-Québec estime que le lien direct, c'est-à-dire le lien de cause à effet, n'a pas été démontré de façon irréfutable.

⁴ Source : documentation remise lors de la Conférence internationale sur la distraction au volant, octobre 2005

⁵ Les chercheurs du *New England Journal of Medicine* ont écrit : « We observed no safety advantage to hands-free as compared with hand-held telephones [...] Regardless of the explanation, our data do not support the policy followed in some countries of restricting hand-held mobile cellular telephones but not those that leave the hands free. » / *Association Between Cellular Telephone Calls and Motor Vehicle Collisions*, Redelmeier, Donald A. M.D. and Tibshirani, Robert J. M.D. (February 13, 1997, Vol. 336 : 453-458 n° 7)

C'est ce qui ressort en effet d'une étude du Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal qu'a présentée, toujours dans le cadre de la conférence sur la distraction au volant mentionnée précédemment, M. François Bellavance⁶ et dont est tirée la citation qui suit.

« Linking different data sources (police records, cell phone records and self reported data) is helpful to estimate the real association (not necessarily the causal relation) between the use of cell phones while driving and collisions. The three epidemiological studies⁷ showed a significant increased risk. The difficulty is in determining the exact magnitude of the real risk. »

Pour ces raisons, CAA-Québec est pour le moment d'avis que l'on ne doit pas interdire le téléphone cellulaire au volant. Il est plutôt important d'entreprendre des campagnes de sensibilisation massive incluant non seulement l'utilisation du cellulaire, mais englobant aussi toutes les autres sources de distraction.

CAA-Québec est bien conscient qu'un nombre croissant de gens réclament une législation pour que soit encadrée l'utilisation de cet appareil. On semble de moins en moins tolérer le phénomène, d'autant plus que cet usage s'avère bien visible dans les déplacements. Toutefois, avant d'imposer encore une autre interdiction, le Québec doit se donner une chance et miser sur une réelle sensibilisation du public quant à l'utilisation sécuritaire du cellulaire (voir question précédente).

Les téléphones cellulaires et les systèmes de communication ne sont pas les seuls appareils qui peuvent causer des distractions aux conducteurs. D'autres dispositifs vidéo et audio peuvent diminuer la capacité cognitive des conducteurs et augmenter les risques d'accident. Comment devrait-on traiter ces autres dispositifs vidéo et audio?

Encore ici, CAA-Québec est d'avis que c'est tout le phénomène de la distraction au volant qui est à revoir et non le seul rôle d'appareils ou de dispositifs précis. La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) estime que 25 % des quelque quatre millions d'accidents survenant aux États-Unis sont attribuables chaque année à la distraction au volant « en général ».

⁶ M. Bellavance est le directeur du laboratoire sur la sécurité des transports de ce Centre. L'étude a pour titre *Linking Data from Different Sources to Estimate the Risk of a Collision When Using a Cell Phone While Driving*.

⁷ Redelmeier and Tibshirani, *Association Between Cellular-Telephone Calls and Motor Vehicle Collisions*, 1997; Mc Evoy et al., *Role of Mobile Phones in Motor Vehicle Crashes Resulting in Hospital Attendance: a Case Crossover Study*, 2005; Laberge-Nadeau et al., *Wireless Telephones and the Risk of Road Crashes*, 2003.

La première Conférence internationale sur la distraction au volant a notamment permis de juger de la pertinence de cette approche globale. On y apprenait en effet que de nombreuses situations et activités qui ont cours à l'intérieur du véhicule peuvent distraire un conducteur. Certaines sont inhabituelles (ex. : enfant qui pleure, bruit soudain) tandis que d'autres sont plus fréquentes et exigent une « participation » du conducteur (ex. : changer un disque compact, parler avec les autres passagers, recevoir ou faire un appel, programmer le système de navigation). Le problème est donc beaucoup plus complexe que la seule utilisation du cellulaire, qu'il soit conventionnel ou main libre.

Une étude de l'AAA Foundation for Traffic Safety⁸ (AAAFTS) révèle, après avoir passé en revue les rapports d'accidents et les enregistrements des caméras installées à bord des véhicules retenus, que ce ne sont pas les nouvelles technologies qu'on retrouve aujourd'hui qui constituent les plus grandes causes de distraction. En fait, les automobilistes d'aujourd'hui sont distraits par les mêmes éléments que les automobilistes d'il y a 100 ans, c'est-à-dire les autres passagers, un événement inhabituel sur le bord de la route et un objet en mouvement à l'intérieur du véhicule. Toujours selon la même source, manger, fumer ou lire en conduisant distrairait souvent plus qu'utiliser les nouvelles technologies dont sont équipés les véhicules.

Distractions courantes et risques associés pour la conduite automobile*	
Distractions	Risque
Fumer	0,9%
Utiliser un téléphone cellulaire	1,5 %
Boire et manger	1,7 %
Régler la température de l'habitacle	2,8 %
Manipuler d'autres dispositifs (ou objets)	2,9 %
Objet en mouvement dans le véhicule	4,3 %
Se laisser distraire par les autres passagers	10,9 %
Manipuler radio, cassettes ou disques compacts	11,4 %
Se laisser distraire par une personne, un objet ou un événement extérieur	29,4 %
Autres distractions	34,2 %

* AAAFTS, d'après NHTSA

Une autre analyse de statistiques provenant de la base de données sur la résistance aux chocs de la NHTSA réalisée en 2000 par l'AAAFTS permet de quantifier le degré de risque relié à différentes sources de distractions. Elles sont présentées dans l'encadré ci-dessus.

Tout indique que l'implantation des technologies et des communications dans le quotidien des automobilistes s'intensifiera. Ces dernières devront être incluses dans une éventuelle campagne de sensibilisation, mais comme on peut le voir, bien d'autres aspects que la seule utilisation du cellulaire, peu importe son type, devront être considérés.

⁸ Dépliant *Pay Attention*, AAA Foundation for Traffic Safety, 2004

CAA-Québec suggère en conclusion que soit apportée une attention toute particulière à toutes les distractions au volant figurant à la liste des priorités qu'on retrouve à la page 15 du document de travail de la Commission. Il faudra notamment suivre de près les répercussions possibles sur le plan de la conduite de tous les développements technologiques qu'élaborent présentement les constructeurs automobiles pour séduire d'éventuels acheteurs.

Le téléphone cellulaire en bref...

CAA-Québec s'oppose à une législation interdisant l'usage du téléphone cellulaire au volant, qu'il soit conventionnel ou de type « main libre ». Toutefois, il faut sensibiliser les automobilistes à l'importance de ne pas utiliser cet appareil en conduisant et lorsque que le véhicule est en mouvement. Sa position s'appuie sur l'absence de lien direct prouvé entre l'utilisation du téléphone cellulaire et la survenance de l'accident. Pour l'organisme, il est davantage urgent que soit étudiée globalement toute la question des dangers de la distraction au volant, incluant toutes les sources possibles et même à venir sur le plan technologique, et que soient mises en place les mesures préventives qui s'imposent.

Section 2 : La vitesse excessive

Selon les dernières données disponibles à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur la question, la vitesse est toujours la première cause d'accidents au Québec, avec les 7 150 victimes (décès, blessés graves ou légers) qu'on dénombrait en 2003. La question préoccupe CAA-Québec qui a d'ailleurs consacré un éditorial de son magazine *Touring*, en 2005, à ce sujet (voir *Ralentir... ou accepter plus de contrôles?*, en annexe).

Le présent mémoire n'est pas la première représentation que fait CAA-Québec à ce propos. En février 2000, dans le cadre des consultations sur le Livre vert déposé à l'époque par le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, il avait déjà exprimé ses vues. Il avait également fait de même dans le cadre des activités de la Table de concertation dissoute après la diffusion de son rapport durant l'hiver 2004.

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

Plus un conducteur perçoit le risque d'être pris en défaut, plus grandes seront les probabilités qu'il respecte en tout point les règles de la circulation. La simple vue d'une voiture de police suffit à modifier un comportement. Voilà pourquoi CAA-Québec est d'avis que la solution passe ici par une surveillance routière accrue. Cette question avait elle aussi fait partie des vues exprimées en 2000 à la suite du dépôt du Livre vert du ministre Chevrette.

Un oui entier à la surveillance traditionnelle – La surveillance traditionnelle s'avère toujours nécessaire. La « bonne vieille » voiture de patrouille demeurera toujours la meilleure façon d'assurer le plus grand respect du Code de la sécurité routière, et ce, pour plusieurs raisons :

- Le conducteur se trouve intercepté sur-le-champ et se rappelle ainsi les circonstances de son interception.
- On obtient, règle générale, un effet immédiat sur le comportement.
- L'intervention constitue également une occasion de procéder à d'autres vérifications reliées à la sécurité : alcootest, port de la ceinture, état du véhicule, etc.
- La présence de véhicules de patrouille exerce un effet dissuasif chez tous les conducteurs qui la remarquent.
- Les policiers affectés à ces patrouilles peuvent également intercepter les conducteurs pour tout comportement jugé à risque et venir de plus en aide aux automobilistes en détresse.
- Les interventions effectuées sont autant d'occasions pour les policiers d'exercer le rôle conseil important qu'ils sont en mesure d'offrir en matière d'éducation en sécurité routière (ex. : ajustement d'un siège d'auto pour enfants, état des pneus d'hiver, etc.)

Un oui au cinémomètre... à certaines conditions – Parce que ce dispositif peut contribuer à l'effet dissuasif auquel il vient de faire allusion, CAA-Québec se dit favorable à l'implantation du cinémomètre photographique, selon les réserves qu'il a choisi d'exprimer à la question suivante, consacrée à ce sujet.

Que pensez-vous de l'installation de radars photo (cinémomètres photographiques) pour contrer la vitesse excessive?

Des études démontrent que le recours au cinémomètre photographique, dans d'autres provinces et pays, a eu un impact favorable (à la baisse) sur les accidents routiers. La citation suivante de M. Guy Paquette, professeur à l'Université Laval et membre du Groupe de recherche interdisciplinaire mobilité, environnement, sécurité publique corrobore ce fait.

« Nos études et recherches sur le cinémomètre photographique permettent d'avancer que son utilisation – lorsqu'elle est appropriée – permettrait d'améliorer sensiblement le bilan d'accidents routiers tout en demeurant une mesure socialement acceptable. [...] L'implantation de systèmes automatiques de contrôle de la vitesse est toujours accompagnée d'importantes campagnes de sensibilisation. On peut toutefois affirmer que la combinaison de ces deux mesures a permis dans chaque cas de diminuer le nombre de décès et de blessés graves dans une proportion d'au moins 20 %. Signalons aussi qu'on leur attribue parfois des réductions dépassant les 50 %⁹. »

De son côté, CAA-Québec reconnaît qu'en certains endroits, la surveillance policière est difficile, voire même impossible en raison de facteurs affectant la sécurité des policiers ou des usagers de la route. Voilà pourquoi, seulement dans ces situations dûment déterminées, il ne s'opposerait pas à l'installation de cinémomètres photographiques. Il reflète ainsi l'opinion de ses membres. Un récent sondage auprès d'eux (novembre 2005) a permis de constater que 38,7% des répondants se sont dits totalement en accord et 44,4 % en accord avec l'implantation du cinémomètre photographique dans les zones où la vitesse est un problème. De plus, 38,5 % se sont dits totalement en accord et 45,6 % en accord avec l'implantation du photo-radar en bordure de routes dangereuses pour y effectuer de la surveillance policière.

Il est donc important que soient fixées des normes à partir de critères clairement définis par Transports Québec déterminant les endroits problématiques. Cet exercice permettra sans doute de constater que le comportement des automobilistes n'est pas toujours en faute. Certaines situations, par exemple une signalisation déficiente ou une mauvaise configuration de la route, ne peuvent être corrigées par le seul photo-radar.

⁹ *Contrôle de la vitesse – Des automobilistes à surveiller de près – Le radar photo : un outil à envisager, mais pas à n'importe quel prix*, Le Soleil, 8 octobre 2005

Le cas des autoroutes – Pour CAA-Québec, le photo-radar n’a pas sa raison d’être sur les autoroutes sauf toutefois, et cette exception s’impose avec toute la sévérité que la situation requiert, dans les zones ou sites de travaux de réfection ou de construction. CAA-Québec est aussi ouvert à l’utilisation du cinémomètre sur certaines portions d’autoroutes présentant des particularités rendant les interceptions dangereuses ou impraticables (ex. : certaines sections de l’autoroute Métropolitaine, les tunnels, les ponts et leurs voies d’accès). Cette position abonde, ici aussi, dans la vision des choses de M. Guy Paquette, cité précédemment.

« Les routes limitées à 70 ou à 90 km/h, les zones scolaires, les zones résidentielles et les zones de travaux sont des lieux à privilégier, mais certainement pas les autoroutes. »¹⁰

L’utilisation généralisée du photo-radar sur les autoroutes, de même qu’à tout endroit considéré non dangereux serait rapidement perçue négativement des automobilistes qui y verraient un simple moyen détourné du gouvernement de garnir ses coffres. À cela s’ajoute le fait qu’on risquerait de faire d’eux des délinquants à répétition.

Les conditions nécessaires à la viabilité du photo-radar

1. Réévaluation des limites de vitesse actuelles – Les limites de vitesse actuelles devront être réévaluées aux endroits jugés dangereux en fonction des critères établis et uniquement à ces endroits.
2. Résultats mesurables, mesure temporaire – L’implantation du cinémomètre devra en tout temps être mesurable et mesurée. Son usage doit avant tout servir à résoudre une situation problématique et cesser une fois le tout rétabli.
3. Utilisation conséquente des revenus générés – L’affectation des sommes recueillies dans le cadre de la surveillance avec photo-radar devra se faire en toute transparence. Les automobilistes sont en droit de s’attendre à ce qu’elles soient entièrement dédiées à la sécurité routière, au transport ou à des aménagements routiers contribuant à améliorer la sécurité.
4. Sensibilisation nécessaire du public – Un programme de sensibilisation doit être prévu autant pour annoncer que pour accompagner toute opération du genre et faire en sorte que soient connus les résultats obtenus. L’automobiliste doit percevoir le risque qu’il a de se faire prendre et comprendre la situation. Il faut dissuader et éduquer.
5. L’aléatoire : essentiel pour dissuader – Il faut éviter qu’une opération de surveillance devienne acquise pour les automobilistes en un endroit donné, les habituant par exemple à emprunter un trajet de contournement ou à modifier temporairement leur attitude, ce qui pourrait même parfois entraîner d’autres problèmes.

¹⁰ *Contrôle de la vitesse – Des automobilistes à surveiller de près – Le radar photo : un outil à envisager, mais pas à n’importe quel prix*, Le Soleil, 8 octobre 2005

Le cas des intersections – CAA-Québec estime que l'installation de caméras aux intersections pourrait être envisagée dans le cas de celles qui présentent un taux élevé d'accidents attribuables à la vitesse excessive. Le tout devrait cependant se limiter aux intersections reconnues pour l'intensité de leur circulation et pour les risques qui y sont associés. Par ailleurs, une signalisation devrait être prévue pour faire connaître cette surveillance aux automobilistes. CAA-Québec s'était déjà prononcé sur ce sujet bien précis (voir : *À envisager, les caméras aux intersections?*, en annexe). En novembre 2005, lors d'un sondage effectué auprès de ses membres, CAA-Québec a pu constater que 40,3 % des répondants se sont dits totalement en accord avec l'implantation de la caméra au feu rouge à des intersections jugées dangereuses (45,9 % se sont déclarés en accord).

Le rehaussement des amendes pour excès de vitesse serait-il une mesure envisageable?

De nombreuses études ont démontré que la certitude de la peine a un effet dissuasif plus important que la sévérité de cette dernière, dont une précise même que, lorsque le risque d'être pris est si bas que celui qui enfreint une règle perçoit la menace comme négligeable, alors la sévérité de la peine en question n'est pas pertinente¹¹. Pour CAA-Québec cependant, les efforts en ce sens devraient être ciblés et non appliqués sans discernement.

L'expérience de l'Alberta visant à protéger les travailleurs de la route devrait inspirer le Québec. Depuis le 31 octobre 2005, une loi oblige les automobilistes à ralentir à 60 km/h ou à une vitesse inférieure affichée dans la zone où ils se trouvent lorsqu'ils contournent un véhicule d'urgence immobilisé ou une remorqueuse immobilisée dont les feux d'urgence clignotent. Le non-respect de cette mesure vaut au conducteur fautif une amende deux fois supérieure à celle prévue pour un excès de vitesse usuel. Les automobilistes doivent également respecter la limite de vitesse affichée dans les zones de travaux routiers. Lorsque des travailleurs de la construction sont présents, les amendes pour excès de vitesse doublent. La Saskatchewan et l'Ontario possèdent également des lois semblables. Pour CAA-Québec, le cas des travailleurs de la route est préoccupant (voir : *Et si l'on se souciait davantage des travailleurs de la route?*, en annexe). Il ne s'opposerait pas à un amendement en ce sens du Code de la sécurité routière.

Par ailleurs, CAA-Québec souhaiterait que des mesures plus sévères soient prévues pour contrer les récidivistes de la vitesse. Les automobilistes dont le dossier de conduite compte des infractions d'excès antérieures devraient être exposés à des amendes assorties de points d'inaptitude exponentiellement élevés pour décourager toute tentative de « rechute ».

¹¹ Ross et Lafree, 1986

Enfin, une révision de la table des points d'inaptitude en ce qui a trait aux infractions pour excès de vitesse serait plus que souhaitable. Actuellement, plus de 90 %¹² des automobilistes du Québec ne possèdent pas quatre points d'inaptitude. Par conséquent, ils ne sont pas affectés par les surprimes de contribution d'assurance sur le permis de conduire, comme le prévoit le régime public d'assurance automobile du Québec. Pour dépasser le seuil de quatre points d'inaptitude, il faut commettre un excès de vitesse de 46 à 60 km/h supérieur à la limite prescrite, alors que des études sur le risque d'accident menées en Australie et au Québec¹³ montrent que le risque d'accident double à peu près à tous les 5 km/h au-delà de la limite de vitesse. On peut donc dire que les automobilistes du Québec qui commettent des excès de vitesse de 11 à 45 km/h supérieurs à la limite prescrite s'en tirent à très bon compte, étant donné le risque qu'ils représentent pour les autres usagers de la route et pour eux-mêmes.

Que pensez-vous de l'efficacité des campagnes de sensibilisation des conducteurs, en particulier les jeunes, aux risques que présente la vitesse excessive?

Si CAA-Québec reconnaît le fait que l'information et la sensibilisation demeurent parmi les meilleurs outils pour amener les usagers de la route à comprendre les risques que la vitesse excessive présente et à adopter un comportement sécuritaire, il estime cependant que les efforts à ce chapitre doivent être maintenus tout en tenant compte de deux objectifs précis.

Tout d'abord, pour que ces programmes soient efficaces, le message transmis doit s'avérer percutant et créer une prise de conscience. De plus, toute campagne doit être répétée dans le temps afin de créer un effet durable. Malheureusement, la SAAQ produit moins de messages pour sensibiliser les usagers de la route aux dangers de la vitesse et CAA-Québec le déplore. Même si certains n'attribuent qu'un succès relatif à ces programmes, il faut maintenir les efforts. Par ailleurs, il faudra également prévoir des campagnes dédiées au moment de la mise en place éventuelle des cinémomètres photographiques.

Croyez-vous qu'une augmentation des contrôles routiers sur la vitesse excessive en zone urbaine, sur les routes principales et les autoroutes serait appropriée?

CAA-Québec croit que le nombre de policiers et de contrôleurs routiers doit être augmenté rapidement, de manière à assurer un contrôle adéquat et soutenu par la méthode de la surveillance traditionnelle. Tous les usagers de la route doivent se sentir surveillés, et ce, plus particulièrement dans les zones de 50 et de 90 km/h.

¹² Dionne, Georges, *Des hausses justifiées?*, La Presse, le 7 juillet 2005.

¹³ Australie - Kloden et al. 1997; Québec - Gou et al. 2003.

La Table de concertation sur la vitesse avait formulé le commentaire suivant :

« (...) le comportement de l'automobiliste face à la vitesse est fortement relié à la perception du risque d'être arrêté. Plus la perception du risque est grande, plus le conducteur tend à respecter la vitesse limite affichée. »¹⁴

Dans cette optique, CAA-Québec se réjouit des efforts accrus que vient de déployer la Ville de Montréal en triplant le nombre de policiers affectés à la sécurité routière et à la circulation. Pour lui cependant, une tendance à la hausse devrait également être suivie par l'ensemble des municipalités de même que par le ministère de la Sécurité publique.

La vitesse excessive en bref...

Pour CAA-Québec, il est nécessaire que les automobilistes perçoivent en tout temps un risque sérieux « d'être pris ». Voilà pourquoi il prône d'abord et avant tout une surveillance policière accrue. Pour ce qui est du cinémomètre photographique, CAA-Québec se dit favorable à son implantation, mais selon des critères bien précis. Il estime pertinent de limiter cet usage qu'en des circonstances clairement décrites dans le présent document : endroits où la surveillance traditionnelle ne peut se faire, intersections achalandées, etc. Quant au rehaussement des amendes pour excès de vitesse, CAA-Québec est d'avis que cette mesure ne devrait être envisagée que pour certains besoins ciblés : pour protéger les travailleurs de la route, par exemple, ou décourager les récidivistes de la vitesse. Bref, le dossier de la vitesse excessive ne peut être envisagé que dans le cadre d'une approche globale.

¹⁴ D'Amours, Monia, rapport *Stratégie de contrôle de la vitesse*, SAAQ, octobre 1998.

Section 3 : La motocyclette

CAA-Québec compte sans doute de nombreux motocyclistes parmi ses membres. Son Service routier d'urgence est d'ailleurs en mesure d'accommoder cette clientèle spécifique. Par ailleurs, 46 des 122 écoles de conduite recommandées CAA-Québec enseignent la conduite de la moto.

Quelles seraient les mesures possibles pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclettes au Québec?

Ce qui est vrai pour l'automobile l'est aussi pour la moto : une plus grande surveillance policière serait, de façon générale, une mesure à envisager pour diminuer le nombre d'accidents impliquant des motocyclettes au Québec. La puissance des engins que certains chevauchent présente toutefois un problème quand vient le temps d'intercepter un conducteur fautif, lequel peut fuir rapidement les lieux. CAA-Québec estime donc que le cinémomètre photographique pourrait ici aussi améliorer les choses, et ce, avec les mêmes réserves qu'énoncées plus haut.

L'encadrement dans l'accès au permis est-il adéquat?

Au total, un minimum de 9 heures en classe, 18 heures de formation en circuit fermé et 4 heures de formation sur la route sont nécessaires pour obtenir, au Québec, un permis de la classe 6 permettant la conduite de motocyclette. Malgré cela, le nombre d'accidents demeure élevé. Pour CAA-Québec, le problème n'est pas lié à la formation. Il en est plutôt un d'attitude et de comportement. La grande proportion des accidents graves de motocyclettes surviennent à grande vitesse. Autrement dit, le motocycliste délinquant possède les habiletés pour conduire, c'est son comportement qu'il faut chercher à modifier. Une surveillance policière et des contrôles accrus ainsi qu'une campagne de sensibilisation ciblée sont, ici encore, les seules solutions potentielles.

Que pensez-vous de la révision de la tarification de l'assurance pour tenir compte des risques de la motocyclette et des comportements des conducteurs?

En principe, l'écart prévalant actuellement entre ce que paient les automobilistes et les motocyclistes ne devrait pas être revu puisqu'il est le reflet des conséquences réelles qui prévalent dans le traitement des indemnités que verse la SAAQ auprès de ses assurés. En d'autres termes, les motocyclistes coûtent plus cher à la SAAQ, mais ils paient déjà plus cher en proportion.

Par contre, il y aurait lieu de prendre en considération le dossier de conduite de l'assuré, lequel reflète davantage le risque réel que présente un conducteur, automobiliste ou motocycliste. CAA-Québec endosse d'ailleurs une recommandation à cet effet émise par la Table de concertation sur la motocyclette et qui s'énonçait comme suit : « Que la SAAQ analyse la possibilité de réviser la tarification d'assurance pour faire en sorte que le comportement de l'individu soit pris en compte autant pour la contribution exigée pour l'immatriculation que pour celle réclamée pour le permis. »

La promotion de la sécurité routière est-elle suffisante?

Jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu de campagne de sensibilisation vraiment ciblée sur la motocyclette et ses adeptes en matière de sécurité routière. Une telle campagne était d'ailleurs l'un des souhaits clairement exprimés à la SAAQ par la Table de concertation sur la motocyclette.

La motocyclette en bref...

Ce qui est vrai pour les automobilistes l'est aussi pour les motocyclistes. Le problème n'est pas ici la formation que les apprentis reçoivent, mais bien le comportement ou les attitudes de certains une fois au volant. Une meilleure surveillance routière (incluant ici l'usage du cinémomètre pour les cas de fuite), des contrôles accrus et un programme de sensibilisation ciblé sont ici des pistes à suivre pour améliorer la situation. CAA-Québec s'oppose à ce que soit accentué l'écart actuel en matière de tarification reliée à l'assurance en vertu du régime public. Par contre, il serait favorable à ce que le dossier de conducteur (points d'inaptitude) reflète davantage le risque que le motocycliste représente.

Section 4 : Les conditions hivernales

Aux débuts de CAA-Québec, l'hiver n'était pas un problème pour les automobilistes... puisqu'on remisait carrément les véhicules faute de déneigement! Aujourd'hui, l'hiver est intégré au quotidien de tous. Pour sa part, CAA-Québec a élaboré un programme de cours théoriques et pratiques sur la conduite hivernale, en plus d'offrir des formations sur mesure aux entreprises soucieuses de la sécurité routière de leur personnel sur la route. De même, il offre son expertise à ce sujet dans les médias.

CAA-Québec s'intéresse également à l'utilisation des pneus d'hiver. Il a d'ailleurs effectué des tests à ce sujet avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) en 2001 et en 2005. Il est également membre du Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leurs véhicules de pneus d'hiver qui a déposé son rapport d'évaluation en novembre 2005. Cette question sera traitée plus loin.

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

Un meilleur entretien des routes – Encore trop souvent, on pointe du doigt le mauvais entretien des routes comme étant la cause d'accidents qui surviennent durant la saison hivernale. Toutes les instances concernées doivent déployer les efforts nécessaires pour améliorer la situation.

Internet pour ceux qui y ont accès... – On doit poursuivre les efforts de sensibilisation déployés jusqu'à maintenant. Il faut amener de plus en plus les usagers à s'informer avant de se lancer sur la route. L'Inforoutière est un service virtuel qui mérite à lui seul d'être découvert par plus de gens, ce qui s'avère possible compte tenu du fait que, en 2004, sept ménages sur 10 possédaient un ordinateur selon Statistique Canada¹⁵. Les images qu'il propose, constamment mises à jour, sont de précieux outils d'information et de sensibilisation.

...et l'affichage pour les autres – Les panneaux à affichage variable présentent de leur côté une utilité certaine pour les automobilistes qui n'ont pas accès à Internet ou pour ceux qui ne peuvent avoir y avoir accès au moment où les conditions changent. Un message avertissant de l'état de la chaussée ou de la visibilité peut ainsi rendre de précieux services. Il en existe déjà pour certains ponts et en certains endroits stratégiques. C'est donc une technologie éprouvée et accessible.

¹⁵ Statistique Canada - *Enquête sur les dépenses des ménages*, Le Quotidien, le lundi 12 décembre 2005. (www.statcan.ca)

Doit-on rendre l'utilisation des pneus d'hiver obligatoire?

Même s'il a eu l'occasion de procéder à des tests concluants quant au bien-fondé des pneus d'hiver, CAA-Québec est d'avis qu'on ne devrait pas en rendre l'utilisation obligatoire. Il a toutefois endossé les recommandations du Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leurs véhicules de pneus d'hiver auquel il a participé en 2005.

Accroître la sensibilisation – Comme le mentionne ce document, CAA-Québec prône une sensibilisation soutenue du public sur les avantages associés aux pneus d'hiver. C'est ce qu'il fait de son côté, année après année, partout où il peut le faire auprès de ses membres et dans toutes ses interventions médiatiques. Combiné aux efforts que déploie de son côté le MTQ, cela semble donner des résultats puisque l'utilisation de pneus d'hiver serait passée de 66 % qu'elle était en 1995 à 90 % en 2005¹⁶. De plus, des observations sur le terrain effectuées en 2005 par le MTQ montrent que, dans l'ensemble du Québec, 81 % des véhicules observés étaient munis de pneus d'hiver.¹⁷

Améliorer le contrôle – Actuellement, les différents corps policiers ont de la difficulté à appliquer l'article 270 du Code de la sécurité routière, car les pouvoirs d'inspection et les outils que détiennent les services policiers pour effectuer les vérifications sont très peu précis. Un amendement s'impose donc pour permettre un contrôle adéquat lorsque le policier le juge nécessaire.

Ne pas imposer d'obligation – C'est notamment parce qu'il craint particulièrement l'une des conséquences possibles que peut susciter l'imposition d'utiliser des pneus d'hiver que CAA-Québec s'oppose à cette mesure. Il est en effet possible que des automobilistes aux prises avec un budget serré soient tentés d'utiliser à l'année leurs pneus d'hiver. Or, des essais menés de concert avec le MTQ ont permis de déterminer que ces pneus présentent des limites pour le freinage comme pour la tenue de route en conditions estivales. CAA-Québec voit également de nombreuses contraintes dans l'application qu'aurait cette mesure, qu'on pense aux inconvénients possibles pour les touristes de passage chez nous, aux difficultés de contrôle pour les policiers, etc.

¹⁶ Rapport d'évaluation du Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leurs véhicules de pneus d'hiver, novembre 2005, p. 24.

¹⁷ Idem, p. 26.

Doit-on poursuivre et améliorer les campagnes d'information sur la sécurité routière en conditions hivernales afin d'amener l'usager de la route à modifier ses comportements et à bien équiper son véhicule en prévision de l'hiver?

Pour ce problème comme pour tous les enjeux reliés à la sécurité routière, le public ne sera jamais trop sensibilisé. Dans le dossier précis des conditions hivernales, diverses pistes ont été proposées par le sous-groupe de travail sur l'analyse du comportement formé par le Comité d'évaluation sur la mise en place de mesures visant à inciter les automobilistes à munir leurs véhicules de pneus d'hiver. CAA-Québec serait même prêt à y participer de concert avec la SAAQ et le MTQ. Elles se résument aux points ci-dessous.

- Pour sensibiliser les personnes plus âgées à la sécurité routière en conduite hivernale et à l'importance de l'utilisation des pneus d'hiver, on devrait réaliser des interventions ciblées, comme la publication de courts textes ou d'annonces publicitaires dans les magazines spécialisés. On pourrait également profiter des diverses tables de concertation des aînés qui regroupent plusieurs associations de personnes âgées.
- Pour sensibiliser les jeunes automobilistes, on devrait s'adresser aux jeunes apprentis conducteurs par l'entremise des écoles de conduite.
- Pour sensibiliser l'ensemble des automobilistes, les compagnies d'assurance devraient consentir une réduction aux automobilistes qui font la preuve que leur véhicule est muni de pneus d'hiver durant la période hivernale. Cette réduction devrait prendre la même forme que les réductions accordées sur les primes d'assurance lors de l'utilisation de systèmes d'alarme.
- Le gouvernement du Québec pourrait avoir recours à un partenaire pour effectuer à la fois la vérification technique des véhicules à l'automne et celle des pneus. L'objectif recherché ici devrait être de favoriser l'acquisition de pneus d'hiver, et ce, au meilleur coût possible, quitte à envisager le recours à un incitatif financier (ex. : bons de réduction). Le choix du partenaire devra être établi à la suite d'un appel d'offres pour assurer la transparence et éviter les conflits d'intérêts.
- En saison, des ateliers de vérification sur l'état des pneus d'hiver devraient être mis en place.
- Des barrages routiers devraient être érigés afin de sensibiliser les usagers de la route aux conditions hivernales et à l'importance de munir leurs véhicules de pneus d'hiver.

Location automobile : des efforts de sensibilisation s'imposent – CAA-Québec est d'avis qu'on devrait sensibiliser les consommateurs qui désirent louer un véhicule en saison hivernale auprès d'une compagnie de location d'automobiles au fait qu'ils sont en droit de demander un véhicule sur lequel on a installé des pneus d'hiver. Si la compagnie avec laquelle ils communiquent n'est pas en mesure de répondre à la demande, ils doivent faire affaire avec une autre compagnie de location. Plus la demande sera importante, plus l'offre le sera également. Ce n'est pas une réglementation qui va faire changer les choses, mais le pouvoir des consommateurs.

Les conditions hivernales en bref...

Pourtant très sensibilisé au rôle primordial qu'ont les pneus d'hiver compte tenu des conditions climatiques prévalant au Québec, CAA-Québec s'oppose par contre à toute législation qui en rendrait l'utilisation obligatoire, craignant notamment que, pour des raisons budgétaires, certains automobilistes mettent leur sécurité en jeu en utilisant ces pneus à l'année. Pour lui, la sensibilisation a ici bien meilleur goût. Il souhaite par ailleurs un meilleur entretien des routes, la valorisation d'Internet pour informer les automobilistes des conditions, le tout combiné aux possibilités qu'offre l'affichage électronique.

Au-delà de la présente Commission, CAA-QUÉBEC dit oui à la sécurité

Conscient des enjeux associés aux dossiers étudiés par la Commission, CAA-Québec désire conclure le présent mémoire en rappelant qu'on pourra toujours compter sur lui pour appuyer tout changement susceptible d'améliorer la sécurité sur les routes.

CAA-Québec peut notamment s'avérer être un diffuseur d'information de premier plan auprès de ses 840 000 membres dans tout programme de sensibilisation et peut également intégrer à ses interventions publiques les objectifs communicationnels que diverses campagnes peuvent impliquer. Il peut aussi et surtout faire partie de toute discussion ayant un impact sur la mobilité et la sécurité de la population, fort de plus d'un siècle d'expérience en la matière.

Il souhaite enfin que l'ouverture dont a fait preuve le ministre des Transports en décembre dernier, en spécifiant que pour lui tout était sur la table sans rien exclure, donnera le ton des audiences de la présente Commission et débouchera ultimement vers des solutions innovatrices.

CAA-Québec est fier de participer à définir la sécurité de demain avec tous ceux pour qui la cause est importante.

ANNEXE

- Une année à CAA-Québec : les chiffres 2005
- La conduite d'abord, la conversation plus tard!
- Ralentir... ou accepter plus de contrôles?
- À envisager, les caméras aux intersections
- Et si l'on se souciait davantage des travailleurs de la route?



UNE ANNÉE À CAA-QUÉBEC : LES CHIFFRES 2005

Service routier d'urgence	585 171 interventions
Services-conseils en consommation automobile	89 000 appels
Vérifications techniques réalisées dans les trois centres de vérification	19 376
Transactions d'immatriculation de véhicules automobiles et de permis de conduire.....	801 749
Services-conseils en habitation	20 083 appels
Tracés routiers (TripTiks®) préparés	83 357
Commandes de documents touristiques	134 878
Agence de voyages	56 936 transactions
Réservations d'hôtels/autos.....	10 597
Réservations de forfaits CAA-Québec (Canada/États-Unis)	6 111
Permis de conduire internationaux	26 775
Photos de passeport	56 019
Chèques de voyage	21 730 clients
Assurances voyage.....	46 148 polices vendues
Service boutique	98 618 produits vendus
Interventions médiatiques (entrevues, articles)	1 142
Nouveaux conducteurs formés dans les écoles recommandées CAA-Québec....	21 095
Brigadiers scolaires « juniors » membres de la Brigade scolaire CAA-Québec	29 434
Écoles de conduite recommandées.....	122
Garages recommandés.....	439
Fournisseurs recommandés en habitation	653



LA CONDUITE D'ABORD, LA CONVERSATION PLUS TARD !



L'utilisation du téléphone cellulaire au volant crée actuellement des remous à travers le monde. Aux États-Unis, par exemple, on manifeste présentement une volonté de légiférer sur cette épineuse question dans des dizaines d'États. Si certaines juridictions songent à limiter simplement l'utilisation du cellulaire, d'autres désirent l'interdire complètement.

Plusieurs études effectuées au cours des dernières années démontrent un lien certain entre les risques d'accidents et l'utilisation d'un téléphone cellulaire. Au Québec, une étude (janvier 2001) menée par Claire Laberge-Nadeau de l'Université de Montréal auprès de 36 000 personnes révèle que le risque d'accident augmente de 38 % chez les utilisateurs de cellulaire.

Qu'on se préoccupe de la situation ici aussi et qu'on cherche des pistes de solutions est évidemment hautement souhaitable. Cependant, quand on évoque la possibilité de solutions légales, avec règlements et contrôles, mettons-nous vraiment nos énergies au bon endroit? Ne perdons pas de vue un élément important révélé par le rapport Laberge-Nadeau : l'utilisation du téléphone cellulaire vient au troisième rang dans les causes d'augmentation des risques d'accidents, derrière l'alcool et la problématique des jeunes et la conduite automobile.

D'autre part, nul n'oserait contester le fait que la présence d'un cellulaire dans un véhicule contribue à la sécurité et à la protection des personnes. Celles qui se sont déjà trouvées en panne sur le bord d'une route en pleine nuit en savent quelque chose.

Concrètement, CAA-Québec et même les compagnies de téléphones informent les usagers de la façon la plus sécuritaire d'utiliser leur cellulaire : aucun appel quand le véhicule est en mouvement, conversations brèves et « légères », système mains libres. Ceci étant dit, est-il possible de conduire de façon sécuritaire tout en parlant au téléphone ? De manière plus large, peut-on conduire de façon sécuritaire tout en faisant autre chose ? Là est la vraie question.

Nous arrivons ainsi au véritable problème : la distraction au volant dans son ensemble. On estime qu'elle est la cause aux

États-Unis de 25 % des 6 millions d'accidents s'y produisant annuellement. Si l'utilisation du cellulaire augmente les risques d'accidents, ce n'est cependant pas le plus important facteur de distraction. En effet, une étude réalisée en 2000 par le AAA Foundation for Traffic Safety sur les types de facteurs ayant, de fait, causé un accident révèle ainsi leur contribution relative : fumer, 0,9 % ; utiliser un cellulaire, 1,5 % ; boire et manger, 1,7 % ; ajuster la température de l'habitacle, 2,8 % ; manipuler d'autres dispositifs ou objets, 7,2 % ; se laisser distraire par les passagers, 10,9 % ; manipuler la radio, le lecteur de cassettes et disques compacts, 11,4 % ; se laisser distraire par des objets extérieurs, 29,4 % ; autres distractions, 34,2 %.

Ces statistiques ont de quoi faire réfléchir : ne trouvez-vous pas évident qu'interdire le cellulaire n'aurait qu'une influence minime sur le véritable problème? Pourquoi ne pas plutôt s'efforcer de responsabiliser le conducteur sur la nécessité de bien conduire, avec toute la concentration que requiert cette activité complexe? Conduire est un geste qui porte à conséquence, ne l'oublions pas.

Enfin, les fabricants de véhicules ont aussi grandement intérêt à se préoccuper de la distraction au volant et à étudier les répercussions, sur la sécurité, des technologies dont ils équipent les voitures. Avez-vous récemment compté le nombre de boutons liés au fonctionnement de votre radio ? Si la tendance se maintient, les technologies de l'électronique et des communications feront de plus en plus partie de notre quotidien d'automobiliste (système de navigation, accès à Internet, courriel et téléappel) : d'où l'importance de savoir composer – en toute sécurité – avec cette nouvelle réalité.

Dans ce contexte, loin d'interdire le cellulaire, attardons-nous plutôt à sensibiliser et à éduquer le public par des campagnes d'information portant sur les dangers associés à la distraction au volant. Ne perdons pas de vue que le téléphone cellulaire ne constitue que la pointe de l'iceberg dans le raz-de-marée des problématiques liées autant aux technologies nouvelles qu'au phénomène de la distraction au volant.

Paul A. Pelletier,
président-directeur général



Touring, été 2001

Volume LXXIX, n° 2

RÉDACTION

Éditrice :
Francine Tremblay
Directrice de la publication :
Michèle Dubreuil
Directrice artistique :
Micheline Charest

Collaborateurs : Normand Cazalais, Nicole Charest, Nathalie De Grandmont, Michèle Deraiche, René Fagnan, Jean-François Guay, Anne-Marie Lefebvre, Éric LeFrançois, François Montpetit, Yves Ouellet, André Quenneville, Pierre Thisdale
Illustrateurs : Serge Lacroix, Marie Lessard

PRODUCTION

Préresse : Services Graphiques Multi-Média
Impression : Transcontinental
Directeur de la production : Pierre Leduc

PUBLICITÉ

Direction des ventes : Ginette St-Pierre
(514) 334-5912

COORDINATION

Nicole Malouin
(418) 624-2424

TOURING est publié 4 fois l'an par CAA-Québec.
Gestion Éditions : Les Éditions du Feu Vert et Consultants CGEI inc., 3281, av. Jean-Béraud, Chomedey (Laval) H7T 2L2 ; (514) 334-5912, télécopieur (450) 688-6269.

Administration:

Guy Frenette
Gervais Fournier

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec *
Envoi de publication - Convention n° 1388169. Tirage combiné payé pour le dernier numéro : français - 445,170, anglais - 75,477 ; total : 520,647.

Touring est membre de CCAB, de Print Mesurement Bureau (PMB) et de l'Association québécoise des éditeurs de magazines (AQEM).

Avis : Les annonces contenues dans le magazine répondent à certains critères exigés par CAA-Québec. Sauf dans les cas où il en est expressément fait mention, la publicité dans ces pages ne constitue pas une approbation. De plus, la direction se réserve le droit de refuser toute publicité sans explication.

Tous droits de reproduction, d'adaptation ou de traduction réservés.

CHANGEMENT D'ADRESSE

Par téléphone

Montréal métro
(514) 861-7575
Ailleurs au Québec
1 800 686-9243

Par télécopieur

Québec (418) 624-8659
Montréal (514) 861-8697

Par Internet

www.caaquebec.com



Contient de 10 % à 50 % de fibres recyclées. Imprimé avec des encres végétales. Papier recyclable.



RALENTIR... OU ACCEPTER PLUS DE CONTRÔLES ?

Sept minutes gagnées et 80 transgressions des principes reliés à la conduite préventive. Voilà la conclusion à laquelle on en est arrivé récemment dans le cadre d'une expérience menée par CAA-Québec. De quoi s'agissait-il ? Tout simplement de la comparaison entre, d'une part, un parcours urbain de 30 km effectué dans le pur respect des lois comme des règles de la

conduite sécuritaire, et d'autre part, le même trajet fait à la « Monsieur Tout-le-monde », c'est-à-dire sans excès mais, disons, sur un mode un peu pressé. Sept minutes gagnées, certes, mais au risque de quoi ? Voilà qui fait réfléchir.



De prime abord, on ne devrait pourtant pas se surprendre : pourquoi la route serait-elle différente de la vie ? Tout va si vite, en ce monde où il semble qu'il nous faut être partout à la fois. Le drame, c'est qu'on ne badine pas avec la vitesse. Il est même urgent que cette deuxième cause d'accidents sur nos routes (après l'alcool) cesse de faire partie de la normalité des choses. Environ 200 décès et 6 000 blessés lui sont attribués chaque année. Mais que peut-on faire pour endiguer ce fléau ?

Bien sûr, il y a le plus facile (ou le plus difficile) : prendre conscience soi-même du phénomène. Si chaque automobiliste décidait, du jour au lendemain, d'être aussi avisé des dangers liés à la vitesse qu'il l'est par exemple des dangers de l'alcool au volant, sans doute verrions-nous assez rapidement le bilan routier québécois s'améliorer. Mais soyons réalistes : cela suffirait-il, même si, en fait, le facteur humain est peut-être la seule chose que l'on peut vraiment contrôler en tant qu'automobiliste ? Quoique nécessaires, les campagnes publicitaires même mordantes ont un effet limité dans le temps et ne touchent souvent qu'à la clientèle visée.

Malheureusement, ce n'est que lorsque le risque « d'être pris » est très élevé que, règle générale, les automobilistes améliorent de façon significative leur comportement pour le mieux. Mais voilà, comme on ne peut affecter un policier à la surveillance de chaque automobiliste, jusqu'où peut-on et devra-t-on se rendre pour que, justement, les comportements changent ?

Sommes-nous prêts à la mise en place plus organisée du radar photo là, par exemple, où la surveillance policière traditionnelle est impossible en raison de la configuration routière et où l'on sait pertinemment qu'il y a problème de vitesse ? Devrons-nous vivre un jour avec des caméras feu

rouge installées à certaines intersections stratégiques ou problématiques ? Si on sait que de tels éléments de contrôle sont efficaces, on sait aussi que beaucoup les voient comme une certaine forme d'ingérence dans la vie privée des individus. Est-on prêt à accepter cela ?

Devra-t-on s'en remettre de façon plus soutenue aux fameuses boîtes noires pour mieux suivre le comportement des automobilistes ? Là-dessus aussi, les avis sont partagés.

Certes, la configuration même de nos routes peut être réévaluée. On sait que l'utilisation de carrefours giratoires, d'îlots, d'avancées de trottoirs, etc., provoquent naturellement le ralentissement. La présence d'arbres en bordure de la chaussée ou d'aménagements de pots de fleurs aussi. Tout cela peut aider, mais est-ce assez ?

Doit-on changer les lois ? Une révision en profondeur des limites actuelles est peut-être à souhaiter, notamment pour en évaluer la pertinence et l'uniformité. On pourrait même repenser les pénalités en conséquence. Mais aura-t-on vraiment la vive intention de voir à leur application de façon rigoureuse ? Autre débat.

Oui, nous pouvons attaquer la vitesse sur bien des fronts. Beaucoup de chemin reste à faire, en ces jours où elle est en évidence partout, dans la publicité, au cinéma, dans les sports extrêmes comme dans la « vraie vie ». On peut d'ailleurs se demander quelle place elle occupe dans l'esprit de nos jeunes. Nos écoles gagneraient tant à intégrer une formation crédible obligatoire en sécurité routière, dans un tel contexte.

La solution passe par la pression de notre pied sur l'accélérateur. Sommes-nous prêts à le dompter puisqu'il le faut ? Sinon, posons-nous la question : sommes-nous prêts à accepter d'être davantage « espionnés » ? En attendant, les statistiques continuent de faire mal...

C'est La Fontaine qui doit sourire... Vous vous rappelez sa fable qui commençait par le célèbre *Rien ne sert de courir, il faut partir à point* ?

Paul A. Pelletier
Président-directeur général CAA-Québec



À ENVISAGER, les caméras aux intersections ?

On sait tous que la simple vue d'une voiture de police suffit souvent à faire changer les comportements au volant. Ce que l'on sait peut-être moins, c'est que de plus en plus au Canada et aux États-Unis, la seule possibilité d'être surveillé par une caméra améliore de façon significative la sécurité aux intersections. Devrait-on envisager sérieusement l'implantation de cette surveillance technologique au Québec ?



Commençons par les faits. Dans le cas des seules intersections de Montréal, on estime entre 8,5 % et 10 % la proportion des constats d'infraction dressés par les policiers pour la non-immobilisation du véhicule au feu rouge. Cela représente plus de 25 000 infractions par an, et la tendance est à la hausse depuis quelques années.

Par ailleurs, fait aussi inquiétant sinon plus, on signalait récemment que le non-respect des feux rouges avait compté pour une moyenne de 10,5 % des accidents avec décès rapportés sur le territoire de Montréal entre 1996 et 2003, et qu'il avait entraîné 12,5 % des blessures graves infligées lors d'une collision. Au Québec, environ 40 % des accidents causant des blessures surviendraient aux intersections.

On comprend vite que, à défaut de pouvoir placer un véhicule de police partout où il y a risque, d'autres solutions doivent être adoptées. La surveillance caméra aux intersections ne pourrait-elle pas constituer une piste intéressante au Québec aussi ? Le fonctionnement de cette technologie est tout simple : les plaques d'immatriculation des véhicules brûlant un feu rouge sont photographiées et les propriétaires des véhicules reçoivent par la poste une contravention.

Des expériences très concluantes ont été menées au Canada et aux États-Unis. En effet, des caméras installées à des intersections y ont rapidement entraîné une baisse significative des contraventions et, même, des accidents. De là toutefois à penser qu'on devrait installer des caméras à toutes les intersections, et n'importe comment, attention ! Certaines conditions doivent s'appliquer.

Par exemple, pour qu'elle joue son rôle de façon efficace, la surveillance caméra devrait être limitée à certaines intersections reconnues pour l'intensité de leur circulation et pour les risques qui y sont associés sur le plan de la sécurité. Ce qui veut aussi dire que le recours à de tels appareils ne devrait être que transitoire. Car une intersection surchargée est un symptôme ou la conséquence d'un problème qu'il faut

chercher à résoudre à la source (synchronisation des feux, reconfiguration des axes routiers concernés, etc.).

Par ailleurs, on ne pourrait installer pareille surveillance sans l'annoncer de façon évidente. L'automobiliste doit savoir que cette possibilité le « menace ». Une mention claire du genre « surveillance caméra possible » devrait être là, bien visible.

Une autre chose, et non la moindre, un tel système ne devrait à aucun moment se transformer en vache à lait destinée à engraisser le Fonds consolidé du Québec. Les automobilistes donnent déjà beaucoup trop. Pas question d'aggraver le problème. Toutes les sommes prélevées devraient être investies dans l'amélioration des routes ou de la sécurité.

Enfin, pourquoi ne pas prévoir un projet-pilote ? C'est ce qui avait été fait précédemment, lors de l'implantation du virage à droite au feu rouge. Évidemment, des efforts avaient été déployés par les autorités pour bien faire connaître la nouvelle manœuvre et, encore aujourd'hui, une telle information demeure de mise afin que soient continuellement respectées toutes les règles. L'expérience s'est somme toute relativement bien déroulée.

Pour ceux qui auraient encore des doutes quant au danger que certains perçoivent aux intersections, savez-vous ce que le Bureau des affaires consulaires du Département d'État américain, à même son site Internet, dit en 2005 aux touristes américains intéressés par la destination canadienne ? Que la fréquence à laquelle les automobilistes « brûlent » les feux rouges est un problème majeur au Canada. Il leur recommande même de toujours attendre un moment avant d'entreprendre de franchir une intersection quand le feu passe au vert... Exagéré, pensez-vous ? Saviez-vous qu'il y a même des panneaux « Attendez le feu vert ! » à certaines intersections montréalaises pour rappeler aux automobilistes immobilisés au feu rouge de ne pas avancer, le temps, par exemple, qu'un feu vert clignotant permette le virage dans l'autre sens ?

Ne serait-il pas pressant d'envisager d'autres moyens de surveillance que les seuls policiers, témoins occasionnels de feux grillés ? Vu l'impossibilité pour plusieurs automobilistes de changer d'eux-mêmes leurs comportements, voilà qui pourrait à tout le moins forcer les bonnes manières...

Paul A. Pelletier
Président-directeur général CAA-Québec



Et si l'on se souciait davantage des travailleurs de la route ?

Ce peut être le policier qui intervient sur les lieux d'un accident, l'ambulancier qui se précipite au secours d'un blessé ou le patrouilleur qui travaille à réparer pour vous une crevaison. À la limite, il peut même s'agir de vous qui, en bon Samaritain, décidez d'immobiliser votre véhicule pour aider un automobiliste



en difficulté; ou vous encore, penché au-dessus de votre véhicule à tenter de comprendre ce qui ne va pas sous le capot. Tout à coup, sans crier gare, on vous frôle... ou l'on vous frappe, et c'en est fait.

Nous l'oublions parfois, mais tous ceux qui ont à intervenir sur les routes ou à leurs abords le font dans un environnement risqué. Au cours des cinq dernières années au Québec, une cinquantaine d'accidents ont impliqué ceux que nous appellerons ici des travailleurs de la route. Sans compter tous les autres cas où plusieurs en ont été quittes pour une bonne frousse. Le phénomène se produit ailleurs aussi : on a dénombré par exemple 40 accidents mortels au cours des trois dernières années en Colombie-Britannique dans les seules zones de construction routière.

Difficile de calculer le nombre total de ces travailleurs qui s'affairent chaque jour sur les routes. Simplement à CAA-Québec, c'est à quelque 25 000 demandes d'assistance de la part des membres qu'on répond chaque année, et ce, seulement si l'on tient compte de l'aide apportée le long des principales autoroutes du Québec. Imaginez le nombre de vies dont il est ici question : ils sont des milliers à nous rendre service à nous, usagers de la route, la nuit comme le jour, l'hiver comme l'été.

Certes, la grande majorité de ces travailleurs ne se lancent pas à l'aveuglette dans leurs fonctions. Ils reçoivent pour la plupart une formation en sécurité et, sans doute aussi, ils sont soumis à des procédures et à des consignes de sécurité strictes. C'est le cas par exemple du personnel qui assure le Service routier d'urgence de CAA-Québec. Autre preuve que la sécurité préoccupe aussi les employeurs : de plus en plus, les experts en sécurité routière de ce regroupement sont sollicités pour

donner une formation sur mesure au sein d'entreprises soucieuses de hausser les performances de leur personnel en matière de sécurité. De son côté, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) enquête sur chaque accident du genre, en plus de traiter des risques liés au travail dans ses activités d'information et de sensibilisation.

Si les employeurs et les autorités ont un rôle à jouer, nous pouvons tous, en tant qu'automobilistes, fournir aussi notre part. Tout gravite ici autour des termes prévoyance et courtoisie : ralentir dès la vue d'un véhicule d'urgence ou dès l'annonce d'un chantier de construction, emprunter si possible la voie de gauche pour contourner un véhicule immobilisé sur l'accotement, chercher à n'arrêter sa voiture qu'en lieu sûr : voilà des exemples de gestes qui peuvent changer les choses.

L'été et les longs déplacements des vacances sont peut-être derrière nous, mais nous roulerons aussi durant les prochains mois. Et, dès la fin de l'automne, les conditions de conduite rendront encore plus dangereuses les opérations d'urgence en bordure des routes.

Par-dessus tout, il reste encore de nombreux travaux routiers à réaliser, en 2005 et durant les trois prochaines années. Le gouvernement du Québec a en effet promis d'injecter quatre milliards de dollars pendant toute cette période pour notre réseau routier qui en a bien besoin. Depuis le temps qu'on les veut plus nombreux, ces travailleurs de la route, donnons-leur une chance. À eux comme à tous ceux qui œuvrent en matière d'urgence. Leur sécurité, la nôtre et toute l'économie ne s'en porteront que mieux.

Au fond, c'est plus qu'une histoire de civisme. C'est une question de vie.

Paul A. Pelletier
Président-directeur général

