

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

MÉMOIRE

À la Commission des transports et de l'environnement
portant sur le document de consultation sur

**La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant,
la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales**

Février 2006

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
MODÈLE D'INTERVENTION : SENSIBILISATION – LÉGISLATION – CONTRÔLE.....	3
SENSIBILISATION	4
LÉGISLATION.....	5
CONTRÔLE.....	5
ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER	6
AXES D'INTERVENTION PRIVILÉGIÉS	11
LES ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE RETENUS PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT	11
LE CELLULAIRE AU VOLANT	11
LA VITESSE EXCESSIVE	14
LA MOTOCYCLETTE.....	18
LES CONDITIONS HIVERNALES	23
CONCLUSION	24

LISTE DES GRAPHIQUES ET TABLEAUX

GRAPHIQUE 1 - VICTIMES DÉCÉDÉES SUR LES ROUTES DU QUÉBEC, VÉHICULES EN CIRCULATION ET TITULAIRES DE PERMIS DE 1973 À 2004.....	7
GRAPHIQUE 2 - VICTIMES BLESSÉES SUR LES ROUTES DU QUÉBEC, VÉHICULES EN CIRCULATION ET TITULAIRES DE PERMIS DE 1973 À 2004.....	7
TABLEAU 1 – TAUX DE VICTIMES DÉCÉDÉES ET BLESSÉES PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES SELON LES PROVINCES, EN 2004.....	8
TABLEAU 2 – RÉPARTITION DES VICTIMES MOTOCYCLISTES ET DES PROPRIÉTAIRES DE MOTOCYCLETES SELON L'ÂGE, 1999 ET 2004	19
TABLEAU 3 – NOMBRE DE CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTE DE 19 ANS OU MOINS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT AVEC DOMMAGES CORPORELS	21

INTRODUCTION

Depuis 1978, la Société de l'assurance automobile du Québec occupe une place importante au sein de la société québécoise. Constituée d'abord pour assurer l'indemnisation des victimes d'accidents de la route, la Société a rapidement développé une expertise en sécurité routière et elle est aujourd'hui reconnue comme chef de file en cette matière.

Principal gestionnaire de la *Loi sur l'assurance automobile* et responsable de l'application du *Code de la sécurité routière*, la Société compte 3 400 employés, répartis sur tout le territoire, qui assurent les services aux accidentés, les services aux usagers de la route et les services de surveillance et de contrôle du transport routier.

La Société désire remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement pour leur intérêt envers la sécurité routière et le soutien qu'ils désirent apporter aux différents acteurs dans ce domaine. L'insécurité routière engendre un coût social important et entraîne des frais directs d'indemnisation et de réadaptation pour le régime d'assurance automobile. La Société souscrit donc à toute initiative visant à améliorer la sécurité des personnes qui empruntent le réseau routier.

Avant d'aborder les quatre thèmes spécifiques suggérés dans le document de consultation, le présent mémoire présente le modèle d'intervention qui vient encadrer les principales actions en sécurité routière, l'évolution du bilan routier ainsi que les axes d'intervention, autres que ceux ciblés par le document de consultation, sur lesquels la Société doit également faire porter ses efforts dans le futur.

MODÈLE D'INTERVENTION : Sensibilisation – législation – contrôle

La promotion de la sécurité routière encadrée par une législation adéquate et appuyée par des contrôles policiers demeure le modèle le mieux adapté pour réduire le nombre de victimes de la route et les conséquences des traumatismes. C'est cette stratégie qu'utilisent, depuis ses débuts, la Société de l'assurance automobile du Québec et ses partenaires pour améliorer le bilan routier et par le fait même réduire les coûts en indemnisation. Ce modèle est particulièrement efficace puisqu'il vise au premier plan l'utilisateur de la route. En effet, il

est reconnu que les facteurs humains sont généralement à l'origine des accidents (de l'ordre de 80 %), même si une part de ceux-ci peut être attribuable au réseau routier.

Toutefois, la force du modèle tient à la vigueur de chacun de ces éléments et à leur interaction. Ainsi, les activités de **sensibilisation/information** sont nécessaires pour éduquer le public à l'adoption de comportements sécuritaires sur la route. Mais ces activités ne peuvent à elles seules modifier sensiblement les habitudes des usagers de la route. Il faut parfois rendre obligatoire une mesure, par la **législation**, pour qu'une proportion importante de la population la respecte d'emblée. Enfin, pour être efficace, la législation doit être appliquée et donner lieu à des sanctions si les règles de conduite sont bafouées, d'où l'importance du **contrôle**.

Sensibilisation

Les activités de sensibilisation, d'information et d'éducation sont nécessaires pour conscientiser la population à l'importance de la sécurité routière et amener les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires sur la route.

Les campagnes d'information de masse jouent un rôle de première importance puisqu'elles interviennent sur deux plans : d'une part, elles agissent en amont de l'adoption des législations en permettant l'atteinte de niveaux élevés de réprobation sociale et l'adhésion volontaire d'une partie de la population à des comportements sécuritaires et, d'autre part, elles agissent en aval en permettant de s'assurer que les usagers comprennent bien les risques auxquels ils s'exposent s'ils enfreignent les lois et les règlements qui ont été adoptés.

Pendant au moins deux décennies, le paysage médiatique québécois a été balayé par les campagnes publicitaires de la Société de l'assurance automobile portant sur le port de la ceinture de sécurité, l'alcool au volant, le comportement des piétons, le casque de vélo, la vitesse excessive, dans le cadre de stratégies résolument axées sur la prévention des accidents et la réduction de leurs conséquences. Aujourd'hui, la diminution des ressources nous amène à privilégier des approches moins coûteuses qui ciblent la population par petits segments — par exemple par des interventions dans les milieux de vie — et qui font appel à l'intervention d'autres partenaires concernés par la sécurité routière.

Législation

En sécurité routière, la législation joue un rôle capital puisque ce sont les lois et les règlements qui permettent d'encadrer l'usage sécuritaire du réseau routier. La Société de l'assurance automobile a constamment à cœur de faire évoluer le cadre légal en suggérant des mesures de sécurité routière qui sont établies sur des évidences scientifiques. La recherche a donc toujours constitué un volet important des travaux de la Société, que ce soit par l'analyse des données sur les accidents de la route, les infractions, les titulaires de permis, la production de bilans statistiques, la mesure de comportements par des enquêtes routières et des sondages, les études épidémiologiques, les revues de littérature, l'analyse des expériences étrangères. La Société a également largement subventionné la recherche universitaire en sécurité routière, permettant ainsi de constituer une masse critique de chercheurs intéressés par cette problématique.

Comme le mentionne le document de consultation, l'une des plus importantes réformes du *Code de la sécurité routière* a permis d'introduire de nouvelles règles d'accès à la conduite pour les nouveaux conducteurs et des mesures importantes pour contrer la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool et la conduite durant sanction.

Le caractère « obligatoire » d'une mesure introduite dans le *Code de la sécurité routière* est un puissant levier pour faire modifier un comportement et la Société continuera de suggérer au gouvernement d'utiliser les pouvoirs législatif et réglementaire de façon optimale.

Contrôle

Le troisième élément du modèle d'intervention, le contrôle, est basé sur la théorie de la dissuasion qui comporte trois aspects : la certitude, la sévérité et la promptitude de la sanction. C'est le risque perçu d'être appréhendé par les policiers qui a la plus grande influence sur le comportement des usagers de la route. La sévérité et la promptitude de la sanction sont également des éléments importants dans le processus de dissuasion. Cependant, si les usagers croient que la probabilité d'être arrêté est faible, alors l'impact des deux autres éléments risque d'être compromis. Il faut donc tenter de maintenir à un niveau élevé la perception du risque d'être arrêté et pour cela les contrôles sur route doivent être fréquents et visibles.

Or, l'accroissement de la motorisation n'a pas été suivi pas une hausse correspondante des effectifs policiers. De plus, la sécurité routière est en compétition avec d'autres mandats de sécurité publique comme la lutte à la violence et à la criminalité. Enfin, les exigences et les procédures du système judiciaire compromettent souvent les efforts et la motivation des policiers.

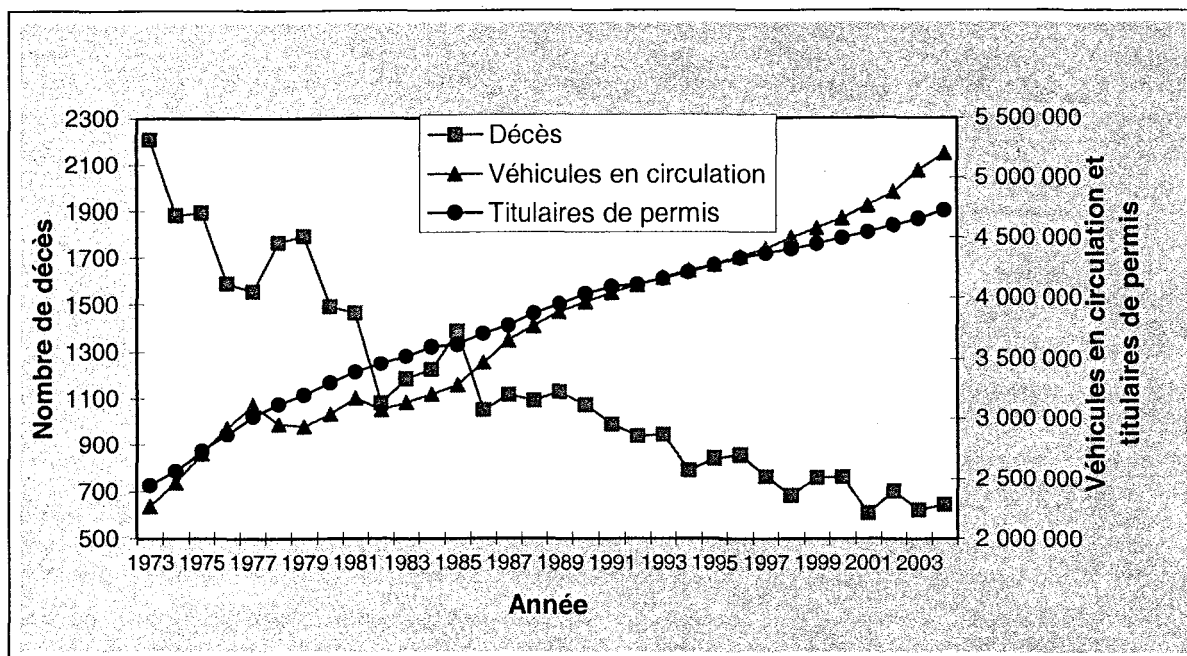
Il n'y a pas de solution miracle à cette problématique et, en l'occurrence, celle-ci ne relève pas du champ de compétence de la Société de l'assurance automobile. Toutefois, la fragilité de cet élément du modèle d'intervention affaiblit le modèle dans son ensemble. Parmi les solutions envisagées par d'autres juridictions, il y a l'utilisation des technologies de détection automatique des infractions, dont le cinémomètre photographique et les caméras feux rouges font partie.

ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER

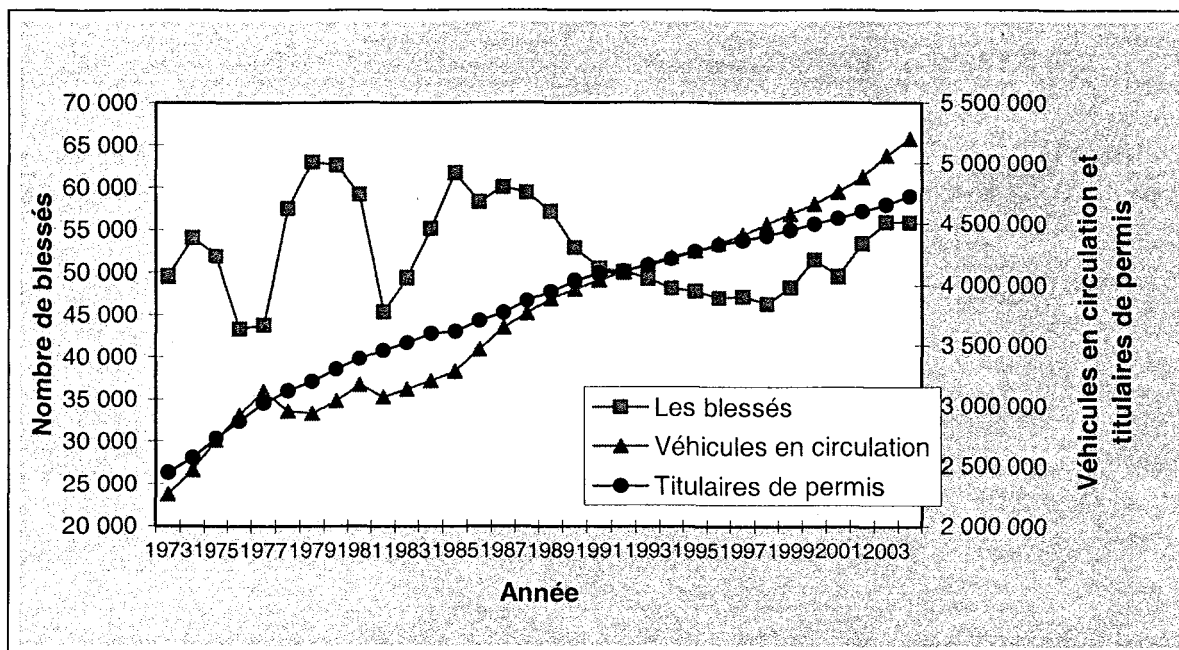
Comme le souligne le document de consultation, des progrès ont été accomplis en sécurité routière au Québec depuis 20 ans. Si l'on remonte en 1973 – année où le nombre de décès a historiquement été le plus élevé – on observe par rapport à 2004 une baisse de 71 % (2 209 décès contre 647) alors que le nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis a doublé sur la même période.

La très bonne performance de cet indicateur nous a donné des raisons de nous réjouir parce que chaque vie sauvée est un gain inestimable. A chaque dévoilement du bilan routier, les projecteurs ont donc été braqués sur ce résultat montrant à la population que les choses allaient bien. Aujourd'hui, il faut se coller de plus près à la réalité puisque le bilan des blessés graves et légers ne s'est pas amélioré mais montre plutôt une augmentation globale de 13 % entre 1973 et 2004. Les graphiques 1 et 2 qui suivent montrent l'évolution du nombre de victimes décédées et blessées depuis 1973.

GRAPHIQUE 1 - VICTIMES DÉCÉDÉES SUR LES ROUTES DU QUÉBEC, VÉHICULES EN CIRCULATION ET TITULAIRES DE PERMIS DE 1973 À 2004



GRAPHIQUE 2 - VICTIMES BLESSÉES SUR LES ROUTES DU QUÉBEC, VÉHICULES EN CIRCULATION ET TITULAIRES DE PERMIS DE 1973 À 2004



Annuellement, le nombre de victimes de la route est de l'ordre de 57 000. En plus des souffrances morales et physiques vécues par les personnes, ce bilan crée une pression sur

le système de santé et les coûts du régime public d'assurance. C'est donc ce chiffre qu'il faut arriver à faire diminuer de façon drastique si l'on veut pouvoir entrevoir l'avenir de façon optimiste.

Aux fins de comparaison avec le reste du Canada, l'indicateur le plus sûr est le taux de victimes par milliard de kilomètres parcourus. Pour 2004, comme le montre le tableau 1, on constate que le Québec a l'un des taux de victimes décédées le plus bas, étant devancé seulement par l'Ontario (9,0 vs 6,6). Par contre, il a le 3^e taux le plus élevé pour ce qui est des victimes blessées, après le Manitoba et la Colombie-Britannique.

TABLEAU 1 – TAUX DE VICTIMES DÉCÉDÉES ET BLESSÉES PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES SELON LES PROVINCES, EN 2004

	Par milliard de véhicules-kilomètres	
	Victimes décédées	Victimes blessées
Canada	8,8	680,8
T.-N.-L.	9,7	699,1
Î.-P.-É.	22,6	759,5
N.-É.	9,4	533,2
N.-B.	9,6	572,9
Qc	9,0	778,0
Ont.	6,6	599,8
Man.	9,5	890,8
Sask.	11,0	647,1
Alb.	9,9	621,5
C.-B.	12,4	842,4
Yn	9,4	397,4
T.-N.-O.	9,6	485,2
Nt	33,7	2 222,2

Statistique Canada, « Enquête sur les véhicules au Canada », No 53-223-XIF au catalogue. Données préliminaires pour l'Ontario.

Malgré les efforts qui ont été faits dans le passé, il semble que les enjeux d'hier soient encore les enjeux d'aujourd'hui : l'alcool au volant, le non-respect des limites de vitesse ou la vitesse inadaptée; la surreprésentation des jeunes dans les accidents, le non-port de la ceinture de sécurité par une partie de la population, etc. auxquels s'ajoutent des

problématiques plus récentes comme celles de l'utilisation du cellulaire au volant, de la conduite sous l'influence des drogues, de la fatigue, etc.

L'alcool au volant

La proportion de conducteurs décédés avec une concentration d'alcool dans le sang supérieure à 80 mg par 100 ml de sang a connu une baisse pour ainsi dire constante de 1987 à 1999, passant de 50 % à 23 %¹. Toutefois, depuis 1999, les gains réalisés en matière d'alcool au volant semblent se perdre. Ainsi, en 2003, cette proportion s'établissait à 38,4 % comparativement à 32 % pour l'ensemble du Canada et à 25,2 % en Ontario². Seules les provinces de la Nouvelle-Écosse et du Manitoba ont eu un bilan plus négatif que celui du Québec en matière de décès dus à l'alcool. On estime que les accidents où l'alcool est en cause entraînent annuellement le décès de 240 personnes, des blessures graves à 1 100 personnes et des blessures légères à 2 500 autres.

Il est légitime d'espérer une baisse plus importante du nombre d'accidents liés à l'alcool, puisque le taux de réprobation sociale à cet égard s'élève à 97 %. Toutefois, pour une partie des conducteurs, ce consensus social n'est pas suffisant pour qu'ils modifient leurs comportements quant à leur consommation et à l'usage d'un véhicule.

La vitesse

La vitesse sur les routes constitue le second problème en importance, mais contrairement à l'alcool, il n'y a pas de consensus social autour de ce problème. La vitesse est à l'origine de 22 % des décès, 17 % des blessés graves et 13 % des blessés légers. On estime à plus de 150 le nombre de décès dus à la vitesse à chaque année et à plus de 7 000 le nombre de blessés.

La vitesse a un impact à la fois sur la fréquence et sur la gravité des collisions. Chaque augmentation de 5 km/h au-delà de la vitesse permise en milieu urbain double le risque d'être impliqué dans une collision avec dommages corporels³. Plus que tout autre problème

¹ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, Bilan routier, dossier de presse 2004, p. 19

² TRAFFIC INJURY RESEARCH FOUNDATION, Collection of Data on alcohol Use among Persons Fatally Injured in Motor Vehicle Collisions in Canada in Canada during 2003, Progress Report, 2004.

³ KLOEDEN, C. N., MCLEAN, A., MOORE, V.M. et PONTE, G., Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement, 2 vol., Canberra, Federal Office of Road Safety, CR 172, 72 p., 1997.

de sécurité routière, la vitesse est une problématique multifactorielle où interagissent le comportement du conducteur, la capacité de son véhicule, l'environnement routier et l'environnement socio-économique. Les solutions doivent par conséquent être envisagées sous plusieurs angles.

Le non-port de la ceinture de sécurité

En 2003, seulement 6,7 % des conducteurs n'étaient pas attachés, mais cette proportion était de 31,9 % chez les conducteurs décédés. Le non-port de la ceinture de sécurité n'est pas une cause d'accident mais un facteur aggravant de blessures pour lequel il y a des gains importants à faire si l'on considère que la ceinture réduit de moitié le risque de décéder dans un accident ou d'être blessé gravement. Une étude réalisée par l'Université de Montréal en 2003 a d'ailleurs démontré que chaque augmentation de un point de pourcentage du taux de port de la ceinture était associée à une réduction de 8,5 décès annuellement⁴.

La surreprésentation des jeunes conducteurs dans les accidents

La surreprésentation des jeunes conducteurs dans les infractions et les accidents de la route est un phénomène largement répandu partout dans le monde. Le Québec n'échappe pas à la règle. Les jeunes représentent 10 % des titulaires de permis, mais 23 % des conducteurs impliqués dans des accidents corporels. Ils commettent :

- 19 % des infractions avec points d'inaptitude
- 33 % des infractions pour grands excès de vitesse (> 45 km/h)
- 45 % des infractions pour vitesse ou action imprudente

Les jeunes ont le ratio le plus élevé du nombre de conducteurs impliqués dans un accident avec dommages corporels pour 1 000 titulaires de permis de conduire. Ainsi, on retrouve 43 conducteurs de 16 à 19 ans ayant été impliqués dans un accident avec dommages corporels (mort ou blessé) en 2004 par 1 000 titulaires de permis de conduire du même âge. Pour les 20 à 24 ans, ce taux s'élève à 26. Tous les autres conducteurs ont un taux d'accident beaucoup moins élevé (entre 8 et 17).

⁴ BELLAVANCE, F. ET AL., Estimation de la contribution du port de la ceinture de sécurité à la réduction du nombre de décès au Québec, Université de Montréal. Centre de recherche sur les transports, CRT-2002-31, 145 p., 2002.

AXES D'INTERVENTION PRIVILÉGIÉS

Dans le cadre de sa programmation, la Société de l'assurance automobile a privilégié un certain nombre d'axes sur lesquels elle compte faire porter ses efforts au cours des prochaines années. Ces axes sont :

- Les systèmes de retenue : ceinture de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants
- La conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, les drogues illicites, les médicaments et la fatigue
- La vitesse
- Les accidents aux intersections
- Les piétons
- Les conducteurs âgés
- Les jeunes conducteurs
- Les conducteurs, propriétaires et exploitants de véhicules lourds
- Les nouvelles technologies

LES ENJEUX DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE RETENUS PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

LE CELLULAIRE AU VOLANT

Les ventes de téléphones cellulaires sont en croissance et le nombre d'utilisateurs atteignait 134 millions aux États-Unis, en 2002, et 11 millions au Canada. Cet engouement s'étend également à beaucoup d'autres pays. On prévoit, par exemple, qu'il y aura plus de 120 millions d'utilisateurs de téléphones cellulaires en Chine et en Inde en 2008.

Le téléphone cellulaire est facilement utilisable et, par conséquent, on le retrouve dans les véhicules routiers. Les pratiques à l'égard du cellulaire au volant semblent évoluer rapidement puisque l'on compte aujourd'hui (selon une recension datant de 2005) plus d'une cinquantaine de pays ayant adopté des législations qui interdisent dans la grande majorité des cas l'utilisation du combiné. Au Canada, Terre-Neuve est la seule province qui a légiféré en ce domaine (interdiction du combiné en avril 2003), tandis qu'aux États-Unis,

trois États ont une législation interdisant l'utilisation du cellulaire: New Jersey, New York et Washington DC.

Quant au nombre de décès liés à l'usage du cellulaire au volant, il est difficile d'avoir des chiffres précis pour le Québec comme pour les autres juridictions. En 2004, le coroner Claude Paquin mentionnait dans son rapport d'enquête que dix décès avaient été dénombrés au Bureau du coroner depuis 1998. La lecture des différents rapports d'investigation permet de constater que le cellulaire a probablement été la cause directe d'un certain nombre d'accidents, mais dans plusieurs dossiers le cellulaire a pu être un facteur contributif seulement. Il n'est donc pas possible d'affirmer que dix décès sont en lien avec l'utilisation du cellulaire au volant.

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

La position actuelle de la Société de l'assurance automobile du Québec est à l'effet que l'utilisation du téléphone cellulaire au volant représente un risque important d'être impliqué dans un accident. Le problème ne réside pas seulement dans la manipulation de l'appareil, mais également dans le fait que le conducteur doit partager son attention entre la route et la conversation qu'il entretient avec son interlocuteur. Conduire un véhicule routier est une activité complexe exigeant une attention et une concentration de tous les instants puisqu'il faut être à l'affût des imprévus qui peuvent survenir sur la route. Quand un conducteur utilise un téléphone cellulaire, il y a transfert de concentration de la tâche de conduite vers la communication qui exige d'écouter, d'analyser et de répondre à son interlocuteur.

L'utilisation du téléphone cellulaire affecterait donc les habitudes et la performance de conduite et aurait un impact au niveau cognitif réduisant de beaucoup l'attention que le conducteur peut porter à la route. Par conséquent, la Société recommande que le téléphone cellulaire soit toujours éteint dans un véhicule en mouvement et qu'il soit utilisé uniquement dans des conditions d'urgence (en ayant soin de se ranger dans un endroit sécuritaire) ou par un passager autre que le conducteur.

Actions de la Société à l'égard du cellulaire au volant

En 2001, la Société a examiné différents scénarios, dont celui de l'encadrement législatif, avant de proposer le développement d'outils de sensibilisation sur le téléphone cellulaire. Dans cette perspective, elle a mis de l'avant en 2002 des actions de sensibilisation pour réduire le nombre de personnes qui utilisent un cellulaire en conduisant. Les principaux outils utilisés sont la diffusion d'un dépliant d'information (incluant le volet Internet) et la rédaction d'articles dans des revues spécialisées telles que « Touring » de CAA-Québec. Ce dernier les a également distribués dans son réseau de garages recommandés ainsi que dans ses succursales. De plus, le CAA-Québec et la Ligue de sécurité du Québec ont accepté de diffuser ce dépliant dans leur réseau respectif d'écoles de conduite.

Par ailleurs, la Société a rejoint plus de 535 entreprises ayant une flotte de 25 véhicules et plus, par un envoi personnalisé de matériel de sensibilisation (dépliant, affiche et autocollant). Le réseau de la Société (centres de services et mandataires) et les services policiers ont également été mis à contribution dans cette opération. La Société s'est également dotée d'une politique de non-utilisation du téléphone cellulaire dans ses propres véhicules.

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

Plusieurs études démontrent que le risque est présent aussi bien avec les appareils mains libres qu'avec le combiné de sorte que les chercheurs sont d'avis que l'interdiction du combiné (interdiction partielle) n'est pas une avenue souhaitable, car ce n'est pas le type d'appareil qui est en cause mais bien l'attention que doit porter le conducteur à la conversation qu'il entretient. De plus, il est possible que le fait de privilégier le cellulaire mains libres puisse créer un faux sentiment de sécurité parmi les utilisateurs et inciter ceux qui ne l'utilisent pas à passer à l'action.

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

Plusieurs recherches ont démontré que l'utilisation d'un téléphone cellulaire au volant constitue une importante source de distraction et représente un risque élevé d'accident

(certaines études avancent que son utilisation pourrait être associée à un risque quatre fois plus élevé d'être impliqué dans un accident⁵).

Bien que certaines études identifient un surrisque d'accidents chez les utilisateurs d'un téléphone cellulaire au volant par rapport aux non-utilisateurs, les chercheurs n'ont pu jusqu'à présent faire la démonstration de la relation directe entre le fait d'être au téléphone cellulaire et celui d'être impliqué dans un accident. Toutefois, ce qui a pu être démontré c'est que le risque relatif d'avoir un accident est de 0,78 chez ceux qui font moins d'un appel par jour et de 2,27 chez ceux qui font plus de sept appels par jour⁶.

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?

La stratégie qu'a adoptée la Société, soit de sensibiliser la population sur l'utilisation du téléphone cellulaire au volant, est conforme aux recommandations de plusieurs études sur le sujet. L'information entourant le téléphone cellulaire au volant doit être donnée dans une juste perspective pour que la population puisse bien connaître les conséquences de son utilisation en situation de conduite automobile. Dans ce contexte, la Société poursuivra dans les prochains mois ses activités de sensibilisation auprès, notamment, des autres organismes gouvernementaux et de clientèles spécifiques. Ses actions porteront sur les dangers de l'utilisation du téléphone cellulaire en conduisant, mais également sur les autres sources de distraction au volant.

LA VITESSE EXCESSIVE

La vitesse au volant fait partie des priorités de la Société de l'assurance automobile. Selon les rapports d'accidents complétés par les policiers et traités par la Société, la vitesse a été identifiée comme premier facteur d'accident dans 22 % des cas de décès, 17 % des cas de

⁵ MCEVOY, S P ET AL., Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: a case-crossover study, BMJ. 2005 August 20; 331(7514): 428.

⁶ LABERGE-NADEAU, C. ET AL., L'usage de la téléphonie mobile au volant et le dossier de conduite, Université de Montréal, Centre de recherche sur les transports, CRT-2004-04, 157 p., 2004

blessures graves et 13 % des cas de blessures légères (moyenne des années 2000 à 2004). La vitesse est également souvent rapportée comme deuxième facteur d'accident. Quand on prend en considération le rôle de la vitesse dans les accidents en tant que premier ou second facteur, ce sont alors 37 % des victimes décédées, 28 % des blessés graves et 20 % des blessés légers qui y sont associés.

La vitesse au volant est une problématique complexe parce qu'elle est multifactorielle, c'est-à-dire qu'elle est fonction de l'interaction entre le comportement du conducteur, la capacité de son véhicule, l'environnement routier et l'environnement socio-économique.

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

En 2003, la Société de l'assurance automobile a coordonné les travaux d'une *Table de concertation sur la vitesse au volant*. Les travaux de la Table ont amené les membres à suggérer une stratégie qui vise la diminution des vitesses moyennes pratiquées sur les routes du Québec. Les actions proposées reflètent le caractère multidimensionnel de la problématique et touchent la promotion, l'ingénierie, la législation, le contrôle. Il y a donc plusieurs solutions qui sont possibles et un Comité interministériel, mandaté par le ministre des Transports, examine actuellement la faisabilité et l'impact de celles-ci.

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

Les études d'efficacité effectuées dans les pays où le cinémomètre photographique a été implanté montrent une diminution importante des vitesses pratiquées, en particulier les grands excès de vitesse, et une diminution conséquente des accidents et des blessures. Les résultats varient en fonction des expériences, de l'étendue de l'utilisation et du mode employé. Le cinémomètre photographique demeure un excellent outil pour accroître la perception du risque d'être arrêté. Actuellement, les conducteurs perçoivent un risque très faible d'être interpellé par un policier lorsqu'ils commettent une infraction de vitesse. Les enjeux sont majeurs puisqu'une étude québécoise récente, réalisée en milieu urbain, montre que si les conducteurs avaient respecté la limite de 50 km/h, il y aurait eu une

diminution de 83 % des collisions frontales, de 44 % des collisions latérales et de 23 % des accidents avec piétons⁷.

Toutefois, le cinémomètre photographique ne doit pas être vu comme la panacée à tous les problèmes liés à la vitesse au volant. Son utilisation doit s'inscrire dans une stratégie globale au même titre que les autres technologies et mesures pouvant contribuer à la résolution du problème. La *Table de concertation sur la vitesse au volant* a recommandé l'utilisation du cinémomètre photographique en mode mobile et/ou en mode fixe dans les lieux à risque d'accidents liés à la vitesse et dans les lieux où les interventions sont reconnues dangereuses pour les policiers ou la population. Le comité interministériel qui examine actuellement la faisabilité et l'impact des mesures proposées par la Table doit également se pencher sur l'utilisation du cinémomètre.

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

Le rehaussement des amendes pour excès de vitesse est envisageable, mais cette mesure doit également être considérée dans le cadre d'une stratégie plus globale. Actuellement, l'article 327 du *Code de la sécurité routière* indique que *toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée; quiconque contrevient à cet article commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$ selon l'article 512*. De plus, le *Règlement sur les points d'inaptitude* prévoit des pénalités allant jusqu'à 12 points si la vitesse excède de 101 km/h ou plus la vitesse permise, plus 3 points par tranche complète additionnelle de 20 km/h au-dessus de l'excès de 100 km/h. L'article 516 du *Code de la sécurité routière* indique le coût des différentes peines: Selon l'infraction, un montant minimal est prévu (15 \$) auquel s'ajoutent des sommes additionnelles (10 \$ à 30 \$) pour chaque tranche complète de 5 km/h excédant la limite permise. Toutefois, augmenter la sévérité d'une sanction n'aura pas d'effet dissuasif s'il n'y a pas de certitude qu'elle sera appliquée. Des amendes perçues comme trop sévères ou injustifiées peuvent avoir des effets pervers chez les policiers qui hésiteront alors à remettre des billets d'infraction.

⁷ GOU, M., CLÉMENT, B. et BELLAVIGNA-LADOUX, O., Incidence de la vitesse sur le risque d'être impliqué dans une collision grave ou mortelle en milieu urbain, Projet 00-SR-70842, École polytechnique de Montréal, 2003.

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

La Société fait tout en son pouvoir pour maintenir la question de la vitesse au cœur des préoccupations des automobilistes de tout âge, particulièrement les jeunes. Plusieurs campagnes grand public ont eu lieu depuis 1992 de même que des campagnes visant spécifiquement les jeunes conducteurs. Outre celles-ci, du matériel pédagogique a été développé à l'intention du personnel enseignant des niveaux secondaire et collégial. Par exemple, dans le cadre du cours de physique 534, l'enseignant peut utiliser une trousse éducative qui traite de phénomènes mécaniques — inertie, principe d'action-réaction, cinématique, quantité de mouvement et vitesses relatives — et dont l'objectif est d'amener l'élève à découvrir que le déplacement automobile n'est qu'une suite de phénomènes physiques immuables dont certains peuvent entraîner des accidents graves, voire mortels. Par ailleurs, le programme *Philosophie et Sécurité routière* s'adresse aux enseignantes et enseignants de philosophie dans les cégeps. Il vise à susciter une réflexion chez les jeunes et à permettre d'échanger sur la problématique de la vitesse au volant.

Tous ces moyens visent en définitive à amener les usagers à modifier leur attitude et leur comportement face à la vitesse. Toutefois, cela est plus difficile parce qu'il n'y a pas de consensus social autour du problème. De plus, le mode de vie actuel pousse les gens à aller toujours plus vite dans plusieurs domaines de leur vie; leur demander de ralentir sur la route devient alors à contre-courant. Enfin, comme nous le précisons dans la première partie de ce mémoire, l'efficacité des campagnes de promotion est limitée si elles ne sont pas appuyées par des mesures de contrôle adéquates faisant en sorte qu'un comportement est sanctionné s'il n'est pas conforme aux règles en vigueur.

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

Oui. Cela irait tout à fait dans le sens de renforcer le troisième aspect du modèle d'intervention décrit à la page 5 du présent mémoire. L'augmentation des contrôles devrait se faire en priorité en zones urbaines et sur les routes principales. En effet, même si la délinquance quant aux vitesses pratiquées est plus élevée sur les autoroutes, les victimes blessées se retrouvent davantage dans les zones de 50 km/h et les victimes décédées dans les zones de 90 km/h.

Ainsi, au cours de la période 2000 à 2004, la proportion de blessés graves et de blessés légers dans les zones de 50 km/h était de 38 % et 51 % comparativement à 7 % et 6 % dans les zones de 100 km/h. Pour la même période, la proportion de victimes décédées dans les zones de 90 km/h était de 36 % comparativement à 9 % dans les zones de 100 km/h.

LA MOTOCYCLETTE

Le nombre total de victimes (décédées ou blessées) a augmenté de 16,2 % entre 2003 et 2004, passant de 2 206 à 2 564 alors que le parc des motocyclettes a augmenté de 11,3 % sur la même période. Pour pouvoir mieux discerner jusqu'à quel point l'augmentation du nombre de victimes est significative étant donné que le parc a également augmenté, il faut comparer le nombre de victimes sur la base de 10 000 motocyclettes en circulation à celui du nombre de victimes par 10 000 véhicules en circulation.

Ainsi, en 2004, on retrouve 57 motocyclistes décédés pour un parc de 122 183 motocyclettes, soit 4,7 décès par 10 000 motocyclettes sur les routes. Pour les automobilistes et occupants d'un camion léger, on retrouve 446 décès pour 4 217 403 véhicules, soit 1,1 décès par 10 000 véhicules. Pour les blessés graves, ce ratio est de 29,3 pour les motocyclistes comparativement à 10,8 pour les automobilistes et occupants d'un camion léger. Pour les blessés légers, les ratios respectifs sont de 175,9 et 91,9.

Ainsi, au grand total des victimes, on retrouve **209,8 victimes** par 10 000 motocyclettes sur les routes comparativement à **103,8 victimes** par 10 000 automobiles ou camions légers.

Les principales causes d'accidents impliquant une motocyclette sont la vitesse, le manque de perceptibilité des motocyclistes par les automobilistes et l'inattention ou la distraction, ce dernier facteur pouvant aussi être lié à la vitesse ou au manque de perceptibilité.

Comme le montre le tableau 2, l'analyse de la répartition des victimes selon l'âge confirme le vieillissement des victimes au fil des ans. Ainsi, les motocyclistes âgés de 45 ans ou plus représentaient 20,7 % de toutes les victimes en 1999, mais 32,9 % en 2004. À l'inverse,

les victimes âgées de moins de 25 ans ont vu leur importance diminuer. Elles représentaient 29,8 % de toutes les victimes en 1999, mais seulement 19,9 % en 2004.

Cependant, les jeunes de moins de 25 ans demeurent quand même surreprésentés dans les accidents de moto en 2004 puisqu'ils représentaient 19,9 % des victimes et ne constituaient que 4,6 % des propriétaires de motocyclettes alors que les 45 ans et plus représentaient 32,9 % des victimes mais 45,9 % des propriétaires.

TABLEAU 2 – RÉPARTITION DES VICTIMES MOTOCYCLISTES ET DES PROPRIÉTAIRES DE MOTOCYCLETTES SELON L'ÂGE, 1999 ET 2004

	Victimes		Propriétaires	
	1999	2004	1999	2004
Groupes d'âge	%	%	%	%
19 ans ou -	8,4	6,5	1,1	0,4
20 à 24 ans	21,4	13,4	7,4	4,2
24 ans ou -	29,8	19,9	8,5	4,6
25 à 34 ans	29,0	25,8	24,8	17,9
35 à 44 ans	20,5	21,4	33,5	31,6
45 ans et +	20,7	32,9	33,2	45,9

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

Plusieurs mesures ont déjà été envisagées pour faire diminuer le nombre d'accidents de motocyclette. Le bilan routier des motocyclistes étant devenu préoccupant à la fin des années 1990, la Société de l'assurance automobile, à la demande du ministre des Transports, a mis en place une Table de concertation regroupant les intervenants majeurs dans le domaine de la moto. La Table a alors identifié deux cibles, soit les jeunes et les personnes conduisant une nouvelle moto ou une moto ne leur appartenant pas, et elle proposait, entre autres, de revoir les règles d'accès au permis de conduire et de travailler sur le comportement des motocyclistes plutôt que sur les caractéristiques du véhicule. Ses recommandations ont été déposées le 15 mai 2000.

Pour s'attaquer plus spécifiquement à la problématique de l'inexpérience des apprentis conducteurs, le cours de conduite est devenu obligatoire et d'autres normes d'accès ont été renforcées (voir question suivante). Quant à la vitesse, il a été proposé d'analyser toutes les possibilités juridiques et techniques visant à « *limiter la vitesse des motocyclettes, ou à restreindre, pour une certaine période de temps, la force des engins pour les débutants* ». À cette fin, un comité restreint, composé d'experts, a été formé en 2001 pour analyser les moyens techniques et légaux de limiter la vitesse des motocyclettes. Ce comité s'est réuni à quelques reprises sans en arriver à un consensus. Il est également apparu à la Société que le problème de la vitesse à motocyclette devait être étudié dans un contexte plus global, c'est-à-dire en tenant compte de plusieurs facteurs, notamment des autres véhicules qui peuvent aussi atteindre des vitesses excessives. La *Table de concertation sur la vitesse* a donc été saisie de cette question et sur la base de ce qui sera recommandé par le Comité interministériel, la SAAQ devrait être en mesure de développer un plan d'action concret pour lutter contre la vitesse, et ce, tant au niveau de l'environnement routier, du conducteur que du véhicule.

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

De nouvelles normes rendant plus difficile l'accès à la conduite d'une motocyclette ont été implantées le 1^{er} janvier 2001. Comme nous le verrons plus loin, ce nouvel encadrement aurait eu un impact positif sur le bilan routier. Les changements apportés se résument ainsi :

- l'obligation d'avoir suivi un cours de conduite pour toute personne demandant un permis de motocyclette, que le processus d'obtention de permis ait débuté avant le 1^{er} janvier 2001 ou non;
- la révision du contenu de l'examen théorique et du contenu du cours de conduite;
- la création d'un permis d'apprenti conducteur (6R) s'obtenant après la réussite de l'examen théorique (augmentation de la note de passage et délai de reprise de 28 jours) et ne pouvant être utilisé que dans le cadre du cours de conduite de moto;
- l'obligation d'avoir réussi le cours de conduite et de détenir le permis d'apprenti conducteur (6R) pendant une période d'un mois avant de pouvoir se présenter à l'examen en circuit fermé;

- la révision de l'examen en circuit fermé, dont la réussite (délai de reprise de 14 jours) est désormais préalable à l'obtention du permis d'apprenti conducteur 6A autorisant l'apprentissage sur route avec un accompagnateur;
- l'obligation de détenir le permis d'apprenti conducteur (6A) pendant une période de sept mois avant de pouvoir se présenter à l'examen sur route;
- l'introduction d'un examen sur route, dont la réussite (délai de reprise de 56 jours) est préalable à l'obtention du permis probatoire ou du permis de conduire, afin de s'assurer que le motocycliste est vraiment apte à circuler en situation réelle sans être accompagné.

Selon une évaluation préliminaire, ces nouvelles mesures auraient entraîné une réduction du nombre de conducteurs de motocyclette de 19 ans ou moins impliqués dans un accident avec dommages corporels dans les trois années suivant leur implantation (Tableau 3). Toutefois, l'évaluation plus détaillée qui est en cours présentement devrait permettre de voir si d'autres facteurs peuvent expliquer cette diminution.

TABLEAU 3 – NOMBRE DE CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTE DE 19 ANS OU MOINS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT AVEC DOMMAGES CORPORELS

Avant la réforme			Après la réforme		
1998	1999	2000	2001	2002	2003
98	90	83	56	48	53

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?

Depuis l'adoption du projet de loi 55, la Société, en tant que fiduciaire du Fonds d'assurance automobile du Québec, est responsable de fixer les contributions d'assurance. Celles-ci doivent être fixées après expertise actuarielle et après avoir fait l'objet d'une consultation publique par un conseil d'experts.

Dans le cadre de la présente Commission, la Société laisse donc les autres organismes et individus s'exprimer sur cet aspect.

La promotion de la sécurité routière est-elle suffisante?

Depuis 2001, plusieurs activités de promotion de la sécurité routière ciblent régulièrement les motocyclistes. Par exemple, la Société a participé à des activités promotionnelles avec la Fédération motocycliste du Québec (FMQ) et a financé des études sur les techniques de conduite de la moto parrainées par cet organisme. Les autres actions ont été les suivantes :

- Message de sécurité portant sur le thème de la vitesse diffusé dans différentes revues spécialisées.
- Encart ajouté aux avis de renouvellement d'immatriculation de 2001 afin de sensibiliser les propriétaires de motocyclette aux risques inhérents à la conduite d'un nouveau véhicule ou au prêt de leur véhicule; cette problématique faisait l'objet d'une recommandation de la Table de concertation sur la motocyclette.
- Au printemps, affichage par le ministère des Transports d'un message sur les autoroutes de la région de Montréal afin de rappeler aux conducteurs que les motocyclistes sont de retour sur la route.
- Informations dans le guide *Conduire une moto* pour sensibiliser les motocyclistes à l'importance de se rendre visibles, d'anticiper le comportement des autres usagers (partage de la route) et d'adapter sa conduite à l'environnement;
- Informations sur les normes légales, les causes et le nombre d'accidents dans un numéro hors série d'une revue spécialisée en motocyclisme et conseils de sécurité sur l'importance d'être visible et d'adopter une conduite préventive. Une affiche portant sur le thème de la vitesse a également été diffusée dans cette revue.
- Message de sécurité routière pour les motocyclistes les enjoignant, entre autres, de reprendre contact graduellement avec leur moto et un autre message pour les automobilistes leur rappelant le retour des motocyclistes sur la route. Ce message est paru dans le bulletin Info-SAAQ joint aux avis de renouvellement de permis et d'immatriculation.

LES CONDITIONS HIVERNALES

Au Québec, les conditions hivernales — neige, verglas, poudrerie, glace — sont autant d'éléments qui peuvent occasionner des situations dangereuses pour la conduite automobile. Dans ce contexte, les activités de viabilité hivernale, telles qu'un bon entretien des routes (déneigement et déglacage), peuvent augmenter le niveau de sécurité sur le réseau routier.

Toutefois, il ne faut pas minimiser un volet important de la conduite dans des conditions hivernales : le comportement des conducteurs. On constate que de nombreux conducteurs n'adoptent pas une approche différente dans la conduite d'un véhicule routier lors de cette période de l'année.

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

Même si c'est durant la période estivale que l'on dénombre le plus de victimes, des efforts doivent être faits pour promouvoir les comportements sécuritaires en période hivernale. Ces comportements, faciles à adopter, peuvent se résumer ainsi :

- Prévoir un espace plus grand entre son véhicule et celui qui précède. Comme les distances de freinage sont supérieures sur une chaussée glacée ou enneigée, cet espace devrait représenter un temps d'au moins huit à dix secondes.
- Conduire en douceur dès que la chaussée présente un risque, que ce soit à cause de la neige ou de la glace. Ceci permet aux pneus de mieux adhérer à la chaussée. C'est aussi en douceur qu'on doit manier le volant pour conserver le contrôle du véhicule.
- Diminuer sa vitesse lorsqu'on quitte la ville pour la campagne ou une destination quelconque, car l'état de la route peut passer subitement d'une chaussée sèche à une chaussée enneigée ou glacée.
- Vérifier l'état des routes avant un long déplacement.
- Éviter tout mouvement brusque et réduire sa vitesse, sur une chaussée recouverte de « glace noire », c'est-à-dire pratiquement invisible. En fait, ce type de glace apparaît surtout lorsque la température se maintient à environ 0 °C.

- Déneiger le véhicule et s'assurer que le pare-brise, la lunette arrière, les glaces latérales, les rétroviseurs, les phares et les feux arrières sont bien dégagés pour obtenir la meilleure vision possible.

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

La Société, tout comme le ministère des Transports, préconise de munir son véhicule de pneus d'hiver en bon état. L'avantage du pneu d'hiver par rapport au pneu quatre saisons réside dans la composition du caoutchouc. En effet, vers 7 °C le caoutchouc d'un pneu quatre saisons commence à durcir et ce phénomène s'accélère beaucoup à partir de -7 °C. Cette perte d'élasticité entraîne une diminution marquée de l'adhérence à la chaussée. Le pneu d'hiver, par contre, ne subit cet effet que vers -40 °C. Le dessin plus prononcé de sa semelle assure aussi une meilleure traction sur les différentes surfaces hivernales. Le taux d'utilisation des pneus d'hiver a bien progressé au Québec, puisque selon une évaluation récente réalisée par le ministère des Transports, ce taux est passé de 66 % en 1995 à 90 % en 2005⁸.

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

Même si la conduite hivernale revient à chaque année, il semble que les conducteurs oublient d'une année à l'autre les exigences propres à cette activité. Les actions de sensibilisation entreprises par le ministère des Transports depuis quelques années sont donc tout à fait appropriées.

CONCLUSION

Le bilan routier au Québec tourne autour de 57 000 victimes et il entraîne des coûts d'indemnisation de 1,1 milliard de dollars et des coûts sociaux de 4 milliards annuellement. La question de savoir si la sécurité routière est un enjeu important pour la société québécoise ne se pose donc pas. Les problèmes de sécurité routière sont nombreux et

⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 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, Transports Québec, Direction des communications, novembre 2005, 70p.

souvent complexes. Les solutions doivent trouver appui à l'intérieur d'un modèle d'intervention axé sur la sensibilisation, la législation et le contrôle. À l'heure actuelle, les deux principales causes d'accidents mortels sont l'alcool et la vitesse, mais les usagers de la route adoptent aussi une foule d'autres comportements qui constituent un risque pour la conduite d'un véhicule.

Le début de la présente décennie a été particulièrement riche au plan de l'acquisition de nouvelles connaissances en sécurité routière, de l'identification de moyens qui ont un fort potentiel d'amélioration du bilan routier et de la concertation entre la Société et de nombreux groupes préoccupés notamment par la vitesse, la motocyclette, les véhicules lourds, etc. Il est permis d'espérer que la seconde moitié de la décennie sera consacrée à l'adoption et la mise en place des mesures les plus prometteuses qui permettront une diminution substantielle des accidents de la route.