

**MÉMOIRE
SUR LE DOCUMENT DE CONSULTATION**

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

*Présenté à la
Commission des transports et de l'environnement*

Le 27 janvier 2006

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	ii
PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC	iii
INTRODUCTION	1
1. LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE RETENUS	2
1.1 Le cellulaire au volant.....	2
1.2 La vitesse excessive	4
1.3 Les motocyclistes.....	7
1.4 Les conditions hivernales.....	8
2. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	10

PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

À la fois expression de la diversité et de la solidarité municipale et interlocutrice privilégiée auprès de ses partenaires, l'Union des municipalités du Québec (UMQ) représente, depuis sa fondation en 1919, les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. Elle est le seul regroupement municipal qui favorise l'entraide dans l'ensemble du milieu, d'abord en soutenant la prise en charge au niveau régional de son action, via ses dix-sept caucus régionaux, mais aussi en permettant à ses membres de travailler sur la base de leurs affinités et d'avoir une voix sur toutes les instances politiques et dirigeantes.

La structure de l'UMQ, par ses caucus d'affinité, est le reflet de la mosaïque municipale québécoise avec ses communautés métropolitaines, ses grandes villes, ses villes d'agglomération, ses municipalités de centralité, ses municipalités locales et ses MRC.

En plus de contribuer, par des représentations pertinentes et constructives auprès du gouvernement, à l'amélioration continue de la gestion municipale, l'UMQ dispense une gamme variée de services conçus expressément pour ses membres, adaptés à leur réalité et à la spécificité de leurs besoins. Elle se veut également un carrefour de la réflexion municipale québécoise et favorise à cette fin la formation des élus municipaux et la diffusion de l'information, notamment par le biais de son site Internet (www.umq.qc.ca), de son bulletin électronique quotidien *Carrefour Municipal*, de ses *Info Express*, de sa revue *URBA*, de ses Assises annuelles et de son salon *Quartier municipal des affaires*. L'UMQ est de plus un agent privilégié de communication entre les gouvernements et les municipalités.

La mission de l'UMQ consiste à contribuer au progrès et à la promotion de municipalités démocratiques, dynamiques et performantes, dédiées au mieux-être des citoyens.

INTRODUCTION

L'Union des municipalités du Québec (l'UMQ) remercie les membres de la Commission des transports et de l'environnement de lui permettre de présenter son point de vue dans le cadre du mandat d'initiative sur les quatre enjeux de sécurité routière retenus, soit le cellulaire au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales.

D'entrée de jeu, l'UMQ rappelle que le gouvernement a mis sur pied divers comités au cours des dernières années sur la problématique de la sécurité routière et a déjà en main une panoplie d'études et de rapports lui proposant des actions ou des interventions permettant d'améliorer la sécurité routière au Québec. L'Union a d'ailleurs participé à la *Table de concertation sur la vitesse* mise sur pied à l'été 2003 à l'initiative de la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre de la vaste réflexion entreprise par le gouvernement du Québec sur le problème de la vitesse au volant. Cette table a réuni des partenaires de plusieurs ministères, organismes et services policiers qui avaient pour mandat de proposer des pistes d'actions prioritaires en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents reliés à la vitesse au volant, tout en préservant la mobilité des personnes. Après une année de travail exigeant, la table a déposé son rapport final en octobre 2004.

Il importe de préciser que la sécurité routière est une problématique complexe et à multiples facettes et que c'est l'effet combiné d'un ensemble de mesures qui permettra de résoudre les diverses problématiques de sécurité routière au Québec. La littérature et les études ont démontré que des mesures mises en place isolément n'ont peu ou pas d'impact sur le comportement des usagers de la route, d'où l'importance d'avoir une vision d'ensemble de l'enjeu de la vitesse et de la sécurité routière au Québec. C'est sur la base de ce principe que le présent mémoire aborde les questions soulevées dans le document de consultation, celles-ci, pour la plupart, interpellant un ensemble de mesures et non une seule.

1. LES ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE RETENUS

1.1 Le cellulaire au volant

Depuis quelques années, la question de la distraction au volant suscite une attention croissante de la part du public, des gouvernements, de l'industrie et des organismes qui s'occupent de sécurité routière. Le cellulaire constitue potentiellement une source de distraction pour les conducteurs, mais il ne s'agit pas du seul élément qui peut déranger la conduite. Au départ, les préoccupations sont centrées sur l'utilisation du téléphone cellulaire en conduisant, mais on reconnaît maintenant que le problème est beaucoup plus complexe. On se rend compte que les sources de distraction à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule sont nombreuses.

Pensons aux gens qui mangent, boivent ou fument en conduisant, règlent le volume de la radio, changent de cassettes, de disques compacts ou numériques, manipulent des systèmes de communications comme les radios amateurs (CB) ou programment le système de navigation, règlent la température ou ajustent tout contrôle comme les pédales ou le volant, attrapent des objets en mouvement ou des insectes, entretiennent une conversation avec les passagers et se retournent pour parler aux personnes assises à l'arrière, lisent une carte routière ou un livre, regardent les panneaux-réclames et les enseignes commerciales en bordure du réseau routier ou une personne, un animal, un objet ou un incident inhabituel qui se déroule à l'extérieur, se maquillent ou se rasent, etc. Sur le strict plan de la sécurité routière, il est indéniable que plusieurs comportements ou situations constituent un potentiel « accidentogène » pour les automobilistes, particulièrement sur les routes à forte densité de circulation et à géométrie complexe, comme les autoroutes urbaines, soit des secteurs où l'attention et la concentration des conducteurs sont fortement sollicitées.

Comme l'illustre le document de consultation, plusieurs pays ont banni le cellulaire au volant puisqu'il peut constituer une source de distraction. Aussi, les sondages ont démontré qu'une très forte proportion de la population souhaite qu'il soit interdit.

Rappelons que, selon une étude du Laboratoire sur la sécurité des transports de l'Université de Montréal, l'usage d'un cellulaire au volant augmenterait de plus du tiers le risque d'accident. D'autres études ont conclu que le risque croissait avec l'usage et qu'un usage peu fréquent du cellulaire ne représenterait donc pas plus de risque qu'une conduite sans conversation téléphonique et que le recours à un appareillage de type main libre ne réduirait aucunement le niveau de risque, contrairement à la perception de la population. Aussi, plusieurs rapports démontrent qu'une législation prohibant ou contrôlant l'usage du cellulaire au volant est difficilement applicable.

Puisque les téléphones cellulaires ne sont pas les seuls éléments qui peuvent causer des distractions aux conducteurs, il serait opportun que le gouvernement poursuive la réflexion, en analysant globalement le phénomène complexe des sources de distractions au volant et leur potentiel accidentogène.

À l'heure des télécommunications, le téléphone cellulaire est un outil de travail indispensable pour plusieurs personnes qui sont en déplacements constants dans le cadre de leurs fonctions. L'UMQ a des réserves à l'égard de l'interdiction de l'utilisation d'un cellulaire en conduisant un véhicule automobile, avec ou sans main libre. Il ne serait pas souhaitable que le gouvernement adopte une loi provinciale visant à en bannir l'utilisation, avant d'avoir approfondi la réflexion. En attendant, nous croyons que le gouvernement du Québec devrait mettre l'accent sur les campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs, non seulement sur l'usage du téléphone cellulaire au volant, mais aussi sur toutes les sources potentielles de distraction à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.

1.2 La vitesse excessive

D'entrée de jeu, l'UMQ considère que l'expression « vitesse excessive » recèle une connotation erronée de la réalité sur le terrain. Nous préférons le terme « vitesse », sans qualificatif, car il réfère au concept plus large de vitesse permise versus vitesse pratiquée, et ce, dans un environnement routier spécifique. Rouler à 80 kilomètres à l'heure dans une zone de 50 kilomètres à l'heure est excessif.

La perception quant aux comportements peu sécuritaires au volant a évolué au Québec au cours des deux dernières décennies, mais il y a encore beaucoup de travail à faire au niveau de la sensibilisation concernant la vitesse. Reportons-nous il y a vingt-cinq ans : il n'était pas mal vu que des automobilistes mettent la vie des autres en danger en conduisant avec des facultés affaiblies par l'alcool. Cela était socialement accepté. Les études ont démontré qu'aujourd'hui ce genre de comportement n'est plus accepté socialement, la grande majorité des automobilistes désapprouvant la conduite en état d'ébriété. Mais en 2005, parcourir la distance Montréal-Québec en une heure et quart est généralement reconnu comme un comportement acceptable : après tout, les véhicules sont plus puissants et plus confortables qu'avant et certains peuvent atteindre des vitesses deux fois plus élevées que la vitesse autorisée sur les routes.

Rappelons que l'UMQ est fort préoccupée par cet enjeu de sécurité routière qu'est la vitesse et a réfléchi à cette problématique au cours des dernières années. En 2001, l'UMQ a collaboré à la rédaction d'un rapport de mission conjointement avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), intitulé « *Les municipalités et la sécurité routière* », suite à une mission en France effectuée à l'invitation du ministère. Pour donner suite aux partenariats développés en France, l'UMQ inscrivait, à ses Assises annuelles 2002, un forum de discussion sur ce thème et invitait des intervenants français qui partagent des préoccupations semblables à celles du Québec à faire part de leurs expériences pour l'atteinte de l'efficacité dans la gestion de la vitesse au service d'une amélioration durable de la sécurité. Ce forum a été une occasion pour les membres de l'UMQ

d'échanger sur des mesures prometteuses de modération de la vitesse et sur le rôle primordial des élus et de leur appui politique pour la mise en œuvre de ces projets.

Dans le cadre de sa participation à la *Table de concertation sur la vitesse* en 2003-2004, l'UMQ a fait valoir que les municipalités peuvent intégrer la gestion de la vitesse dans plusieurs champs d'activités comme la planification et l'aménagement d'environnements routiers qui favorisent des vitesses modérées et a proposé, pour le plan d'action, des mesures de modération de la vitesse permettant d'agir de façon préventive et durable. L'UMQ a aussi rappelé que les élus locaux revendiquent, depuis quelques années, la compétence aux municipalités pour la détermination de leur règlement de circulation sur leur territoire.

L'UMQ souhaite donc que le rapport final de cette table soit analysé par la nouvelle *Table québécoise de la sécurité routière* mise sur pied en décembre 2005. Ce forum permanent d'échange, auquel l'Union participe, aura le mandat de conseiller le ministre des Transports et de lui proposer des actions ou des interventions permettant d'améliorer la sécurité routière au Québec. Ce rapport, articulé sur la base d'une vision d'ensemble de l'enjeu de la vitesse et de la sécurité routière, contient une panoplie de solutions au problème de la vitesse sur les routes du Québec selon une approche globale et intégrée et concerne la promotion et la sensibilisation, l'environnement routier, la législation et les sanctions ainsi que le contrôle et la dissuasion. Ce rapport illustre que la gestion de la vitesse nécessite une approche multidimensionnelle. Ces recommandations comportent des interventions prioritaires, des interventions de soutien et un horizon temporel pour leur mise en œuvre. Parmi les solutions proposées par la Table pour résoudre le problème de la vitesse, l'UMQ retient particulièrement les actions suivantes:

- ❖ Assurer la cohérence entre l'environnement routier et la limite de vitesse affichée lors de la conception de nouvelles routes;
- ❖ Promouvoir et favoriser la modération de la circulation (traffic calming), les carrefours giratoires aux intersections ainsi que la conception de zones de 30 km/h;

- ❖ Promouvoir l'utilisation des plans de déplacements urbains;
- ❖ Rehausser les amendes et les sanctions pour les grands excès de vitesse et les récidivistes et analyser la pertinence d'introduire un système d'amendes et de sanctions différent pour excès de vitesse chez les 16 à 24 ans;
- ❖ Réaliser des campagnes de promotion engendrant la désapprobation sociale de la vitesse au volant et pour modifier la norme sociale véhiculée à cet égard;
- ❖ Mettre en place de nouvelles stratégies d'interventions policières.

En ce qui concerne l'installation de radars photos ou cinémomètres photographiques pour contrer la vitesse « excessive », l'UMQ réitère sa position défendue dans son mémoire sur le Livre vert sur la sécurité routière en 2000. Pour l'Union, l'impact de cette technologie sur le contrôle de la vitesse et l'amélioration du bilan routier dépend sans aucun doute des conditions de son implantation et d'un ensemble d'autres mesures mises sur pied pour améliorer l'environnement routier et pour dissuader les comportements à risques des conducteurs. Il faut donc que le gouvernement procède à une étude détaillée des modalités d'implantation d'une loi sur le cinémomètre photographique ainsi qu'à une évaluation des ses coûts pour les municipalités. L'UMQ demande également que le gouvernement donne aux municipalités toute la latitude de réglementer l'usage du cinémomètre photographique sur leur territoire dans l'éventualité de l'implantation de ce nouvel outil de contrôle de la vitesse.

L'UMQ profite de l'occasion pour revendiquer de nouveau la compétence aux municipalités pour la détermination de leur règlement de circulation sur leur territoire. Il est inconcevable, qu'en 2005, les municipalités ne puissent pas disposer d'un pouvoir aussi élémentaire de réglementation pour la gestion de la circulation sur leur territoire et la protection de leurs infrastructures.

À ce titre, concernant la circulation des véhicules lourds, nous attendons impatiemment des modifications législatives pour permettre aux municipalités d'adopter un règlement qui forcerait les exploitants et les compagnies faisant du transport lourd à déclarer toutes

leurs opérations ayant cours sur le territoire des municipalités concernées et à conclure avec elles des ententes afin d'assurer la protection des chemins municipaux. De telles ententes permettraient certainement de freiner l'élan de certains transporteurs de bois qui roulent au-delà des vitesses permises sur les chemins municipaux. Rappelons que la sécurité des usagers sur les routes forestières est une préoccupation de plusieurs élus municipaux. Par exemple, les données d'accidents sur le territoire du poste du Haut Saint-Maurice révélaient qu'au cours de l'an 2000 seulement, il y eu 53 accidents, dont 30 ont fait des victimes. L'Union réitère sa demande au gouvernement d'évaluer les impacts du transport du bois, aux fins d'établir la possibilité de redevances applicables à ce secteur d'activité. Cela créerait une opportunité pour les municipalités de rallier les intervenants du milieu et les compagnies forestières pour mettre en place des mesures en vue d'améliorer la sécurité sur ces routes, amenant ainsi un changement de comportements des camionneurs pour réduire leur vitesse.

1.3 Les motocyclistes

Le constat sur l'augmentation du nombre de victimes d'accidents de motocyclette au cours des cinq dernières années présenté dans le document de consultation est inquiétant. Les éléments de réflexion et les questions qui y sont soulevées trouvent à notre avis réponse dans les recommandations de la *Table de concertation sur la motocyclette*, dont le sommaire du rapport déposé en 2000 est présenté en annexe du document à l'étude. Bien que l'UMQ n'ait pas participé aux travaux de cette table, nous sommes d'avis que le gouvernement devrait étudier l'opportunité de mettre en oeuvre les six recommandations que celle-ci a produites dans son rapport final, lesquelles constituent des mesures pertinentes pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclettes au Québec, notamment :

- ❖ un encadrement plus serré de l'accès au permis pour les jeunes afin d'augmenter leur niveau de compétence;

- ❖ une révision de la tarification de l'assurance pour que la contribution exigée pour l'immatriculation et celle pour le permis prennent en compte les comportements à risques.

1.4 Les conditions hivernales

L'UMQ partage l'avis du gouvernement que la viabilité hivernale est un enjeu important de sécurité routière. Comme l'indique le document de consultation, plusieurs mesures peuvent être mises en place pour améliorer la sécurité routière dans les conditions hivernales : maintenir le réseau routier dans le meilleur état possible en fonction de critères performant de déneigement et de déglacage, sensibiliser les conducteurs à équiper leurs véhicules de pneus d'hiver et à adapter leurs comportements et leur conduite à ces conditions difficiles.

L'UMQ rappelle que le Québec est l'un des gouvernements membres de l'Association mondiale de la route, mieux connue sous l'acronyme AIPCR et que le *Groupe AIPCR-Québec sur la viabilité hivernale* a été mis sur pied en 2004 à l'initiative du ministère des Transports du Québec (MTQ). Celui-ci réunit des professionnels du MTQ et des experts québécois oeuvrant dans ce domaine ainsi que des représentants des villes de Gatineau, Sherbrooke, Trois-Rivières et Lévis. Il a pour mandat d'échanger, d'analyser et de faire des recommandations sur les meilleures pratiques en viabilité hivernale en vue de rendre le réseau routier du Québec plus fiable et plus sécuritaire en hiver dans le but de réduire considérablement les accidents de la route. Il est aussi appelé à agir à titre de comité consultatif, sur demande, dans les dossiers touchant à la viabilité hivernale.

L'UMQ recommande au gouvernement de poursuivre la réflexion avec le *Groupe AIPCR-Québec sur la viabilité hivernale* à partir des questions soulevées dans le document de consultation et qu'ainsi il profite de l'expertise disponible en la matière.

Enfin, il va sans dire que l'UMQ est d'avis que le gouvernement doit poursuivre et améliorer les campagnes d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière visant toutes les catégories d'usagers de la route. Il doit le faire également 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.

2. SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Sur les quatre enjeux de sécurité routière soumis par la Commission dans le document de consultation, l'UMQ recommande:

Le cellulaire au volant

Que le gouvernement poursuive la réflexion sur l'usage du téléphone cellulaire au volant, en analysant globalement le phénomène complexe des sources de distractions au volant et leur potentiel accidentogène. Les téléphones cellulaires ne sont pas les seuls éléments qui peuvent causer des distractions aux conducteurs. À l'heure des télécommunications, c'est un outil de travail indispensable pour plusieurs personnes qui sont en déplacements constants dans le cadre de leurs fonctions. Il ne serait pas souhaitable que le gouvernement adopte une loi provinciale visant à en bannir l'utilisation, avant d'avoir approfondi la réflexion dans une perspective plus large.

Que le gouvernement mette l'accent sur les campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs, non seulement sur l'usage du téléphone cellulaire au volant, mais aussi sur toutes les sources potentielles de distraction à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.

La vitesse

Que le gouvernement dépose le rapport final de la *Table de concertation sur la vitesse* d'octobre 2004 à la nouvelle *Table québécoise de la sécurité routière* pour analyse. Ce forum permanent d'échange, auquel l'Union participe, aura le mandat de conseiller le ministre des Transports et de lui proposer des actions ou des interventions permettant d'améliorer la sécurité routière au Québec. Ce rapport est construit sur la base d'une vision d'ensemble de l'enjeu de la vitesse et de la sécurité routière et ces recommandations touchent la promotion et la sensibilisation, l'environnement routier, la législation et les sanctions ainsi que le contrôle et la dissuasion, selon une approche

globale et intégrée. De ce rapport, l'UMQ retient particulièrement les actions suivantes comme solutions au problème de la vitesse:

- ❖ Assurer la cohérence entre l'environnement routier et la limite de vitesse affichée lors de la conception de nouvelles routes;
- ❖ Promouvoir et favoriser la modération de la circulation (traffic calming), les carrefours giratoires aux intersections ainsi que la conception de zones de 30 km/h;
- ❖ Promouvoir l'utilisation des plans de déplacements urbains;
- ❖ Rehausser les amendes et les sanctions pour les grands excès de vitesse et les récidivistes et analyser la pertinence d'introduire un système d'amendes et de sanctions différent pour excès de vitesse chez les 16 à 24 ans;
- ❖ Réaliser des campagnes de promotion engendrant la désapprobation sociale de la vitesse au volant et pour modifier la norme sociale véhiculée à cet égard;
- ❖ Mettre en place de nouvelles stratégies d'interventions policières.

Que le gouvernement procède à une étude détaillée des modalités d'implantation d'une loi sur le cinémomètre photographique ainsi qu'à une évaluation des coûts pour les municipalités avant de décider de son utilisation immédiate.

Que le gouvernement donne aux municipalités toute la latitude de réglementer l'usage du cinémomètre photographique sur leur territoire dans l'éventualité de l'implantation de ce nouvel outil de contrôle de la vitesse.

Que le gouvernement accorde la compétence aux municipalités pour la détermination de leur règlement de circulation sur leur territoire. Il est inconcevable, qu'en 2005, les municipalités ne puissent pas disposer d'un pouvoir aussi élémentaire de réglementation pour la gestion de la circulation sur leur territoire et la protection de leurs infrastructures. Pour ces raisons, l'UMQ en profite pour réitérer cette demande et celle concernant la circulation des véhicules lourds sur le territoire des municipalités.

Que le gouvernement, à ce titre, fassent des modifications législatives pour permettre aux municipalités d'adopter un règlement qui forcerait les exploitants et les compagnies faisant du transport lourd à déclarer toutes leurs opérations ayant cours sur le territoire des municipalités concernées et à conclure avec elles des ententes afin d'assurer la protection des chemins municipaux.

Que le gouvernement accède à la requête de l'UMQ d'évaluer les impacts du transport du bois, aux fins d'établir la possibilité de redevances applicables à ce secteur d'activité. Comme la sécurité des usagers sur les routes forestières est une préoccupation de plusieurs élus municipaux, cela créerait une opportunité pour les municipalités de rallier les intervenants du milieu et les compagnies forestières pour mettre en place des mesures en vue d'améliorer la sécurité sur ces routes, amenant ainsi un changement de comportements des camionneurs pour réduire leur vitesse.

Les motocyclistes

Que le gouvernement étudie l'opportunité de mettre en œuvre les recommandations de la *Table de concertation sur la motocyclette*, dont le sommaire du rapport déposé en 2000 est présenté en annexe du document de consultation. On y retrouve des mesures pertinentes pour diminuer le nombre d'accidents de motocyclettes au Québec, notamment :

- ❖ un encadrement plus serré de l'accès au permis pour les jeunes afin d'augmenter leur niveau de compétence;
- ❖ une révision de la tarification de l'assurance pour que la contribution exigée pour l'immatriculation et celle pour le permis prennent en compte les comportements à risques.

Les conditions hivernales

Que le gouvernement poursuive la réflexion avec le *Groupe AIPCR-Québec* sur la *viabilité hivernale* à partir des questions soulevées dans le document de consultation et qu'ainsi il profite de l'expertise disponible en la matière.

Enfin :

Que le gouvernement poursuive et améliore les campagnes d'information et de sensibilisation sur la sécurité routière visant toutes les catégories d'usagers de la route. Il doit le faire également 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.

