



groupement
des assureurs
automobiles

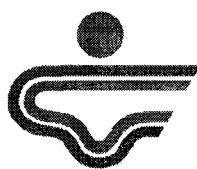
**La sécurité routière au Québec : les
cellulaires au volant, la vitesse
excessive, les motocyclistes et les
conditions hivernales**

Mémoire

Présenté à

***La Commission des transports et de
l'environnement***

Février 2006



**groupement
des assureurs
automobiles**

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

Mémoire

Présenté à

***La Commission des transports et de
l'environnement***

Février 2006

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
INTRODUCTION	2
PARTIE I – LES CELLULAIRES AU VOLANT	3
PARTIE II – LA VITESSE EXCESSIVE	5
PARTIE III – LA MOTOCYCLETTE	6
PARTIE IV – LES CONDITIONS HIVERNALES	7
CONCLUSION	9

PRÉAMBULE

La sécurité routière est un sujet qui touche l'ensemble de la population québécoise. Selon les dernières statistiques de la Société d'assurance automobile du Québec (ci-après la SAAQ), les routes québécoises sont partagées par plus de cinq millions de véhicules, toutes catégories et tous types confondus¹. Chaque saison comporte ses propres défis de sécurité routière. Conséquemment et pour juste cause, la sécurité routière est une préoccupation constante pour les gouvernements, les intervenants et l'ensemble de la population.

Selon le document de consultation déposé par la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec (ci-après la Commission), qui reprend les statistiques de la SAAQ, le nombre de décès à la suite d'accidents de la route a diminué de 63 % entre 1978 et 2004, même si le nombre de conducteurs et de véhicules en circulation a augmenté dans la même période. Évidemment, les initiatives de prévention, de surveillance et de sensibilisation des dernières années ont porté leurs fruits. Cependant, en tant que société il faut admettre que tout accident est un accident de trop, que tout décès est un décès de trop. Le coût émotionnel d'une tragédie est immensurable. Le coût social est énorme.

Conséquemment, toute initiative qui a pour but d'améliorer la sécurité de nos routes doit être applaudie. Le Groupement des assureurs automobiles (ci-après le GAA) félicite la Commission de s'être donné ce mandat d'initiative afin d'étudier la sécurité routière sous quatre volets très spécifiques : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales.

Malgré les délais serrés que nous a imposés la Commission, le GAA exposera dans ce mémoire certaines réflexions sommaires pour chacun des thèmes abordés dans le mandat d'initiative.

Le GAA, ayant une préoccupation continue pour le bien-être des assurés, collabore avec le Bureau d'assurance du Canada (ci-après le BAC) dans différentes campagnes de sensibilisation et de prévention afin de mieux sensibiliser la population au sujet de l'importance de la prévention. C'est notre préoccupation, nous y croyons et nous agissons sur une base continue.

Nous tenons à vous informer que le BAC appuie les propos formulés par le GAA.

¹ SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, *Dossier statistique, Bilan 2004, Accidents, parc automobile, permis de conduire*, mai 2005, p. 22

INTRODUCTION

Le GAA est un organisme existant en vertu de la Loi sur l'assurance automobile. Il s'agit du regroupement de tous les assureurs privés autorisés par le gouvernement à pratiquer l'assurance automobile au Québec. Créé en 1978, le GAA compte présentement 127 assureurs membres.

Le mandat et les pouvoirs du GAA consistent entre autres :

- à établir ou agréer des Centres d'estimation chargés de faire l'évaluation du dommage subi par une automobile;
- à établir et administrer des programmes de formation en estimation automobile et déterminer les exigences minimales que requiert l'exercice de l'activité d'estimateur;
- à établir un mécanisme propre à permettre à tout propriétaire d'une automobile de trouver un assureur auprès duquel il peut contracter l'assurance de responsabilité prévue par la Loi;
- à établir une Convention d'indemnisation directe;
- à établir des formulaires de constat d'accident;
- à agir comme agence autorisée par l'Autorité des marchés financiers pour recueillir en son nom les données relatives aux statistiques et à la tarification automobile;
- à gérer le Fichier central des sinistres automobiles pour l'Autorité des marchés financiers;
- à informer le public quant aux différents aspects de ses mandats.

L'industrie de l'assurance automobile que représente le GAA s'est toujours intéressée à l'ensemble du dossier de la sécurité routière au Québec. Bien qu'elle soit plutôt concernée par les objectifs de réduction des pertes matérielles, toute mesure visant à améliorer le bilan routier dans son ensemble est généralement accueillie favorablement par les assureurs qui oeuvrent au Québec.

PARTIE I

LES CELLULAIRES AU VOLANT

Jusqu'à présent, de nombreuses études ont été effectuées sur l'utilisation des cellulaires au volant et la corrélation avec les accidents de la route. Nous n'avons pas l'intention d'énumérer l'ensemble des études mais nous en soulèverons un certain nombre afin de démontrer l'impact de l'utilisation du téléphone cellulaire sur la conduite d'un véhicule.

Une étude effectuée entre avril 2002 et juillet 2004 dans la ville de Perth, en Australie de l'Ouest, conclut que l'utilisation d'un téléphone cellulaire augmente la probabilité d'un accident causant des dommages corporels². L'étude démontre également que ni le sexe ni l'âge du conducteur ni le type de téléphone cellulaire n'étaient des critères dans le fait d'être impliqué dans un accident. De plus, l'étude conclut qu'il y n'a pas de différence entre l'utilisation « mains libres » et l'utilisation standard quant aux chances d'être impliqué dans un accident. Selon l'étude, l'utilisation du téléphone cellulaire est en soi le problème.

Cependant, compte tenu de l'échantillonnage peu élevé, l'étude ne permet pas de conclure sur les effets de l'utilisation d'un téléphone cellulaire avec fonction reconnaissance de la voix.

L'interdiction complète de l'utilisation d'un téléphone cellulaire dans un véhicule en mouvement est-elle la solution? Une étude effectuée dans l'État de New York, un État qui a interdit l'utilisation du cellulaire en 2001, a démontré que durant la période de surveillance et de publicité accrues qui a suivi la mise en vigueur de l'interdiction, l'utilisation du cellulaire a été réduite. Cependant, après une année d'interdiction et une réduction du niveau de surveillance, le taux d'utilisation a augmenté pour atteindre le même niveau d'utilisation qu'avant, et ce, malgré l'interdiction. L'étude faite dans la ville de Perth contient des conclusions similaires.

Une étude québécoise réalisée par le Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, a démontré quant à elle un risque plus élevé d'infractions au Code de la sécurité routière chez les utilisateurs que chez les non-utilisateurs de téléphone cellulaire de l'ordre de 1,5 fois, et pouvant atteindre deux fois chez les grands utilisateurs. Les faibles utilisateurs enregistreraient des taux d'accident semblables aux non-utilisateurs³.

² INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY, *If you Drive while Phoning*, Status Report, Vol. 40, No. 6, July 16, 2005, p. 3

³ Claire LABERGE-NADEAU, Jean-François ANGERS, François BELLAVANCE, Sophie LAPIERRE, Robert LATOUR, Urs MAAG, Stéphanie MESSIER, Denise DESJARDINS, Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, *L'impact de la téléphonie mobile au volant sur le dossier de conduite*, Assurances et gestion des risques, vol. 72 (3), octobre 2004, p. 569

Un autre volet de l'étude compare le taux d'accident de deux cohortes utilisant ou non le cellulaire, pour les années 1987, 1996 et 1999 afin d'évaluer la conduite à risque avant la possession d'un téléphone cellulaire. « La comparaison 1987-1999 montre, avant la possession de T.M. en 1987, que les utilisateurs n'étaient pas plus à risque d'accident que les jamais-utilisateurs. Dans la période 1987-1999, chez les deux groupes, les taux d'accident ont baissé mais ont moins baissé chez les utilisateurs : 18 % vs 25 %⁴. »

Est-ce qu'il faut réglementer l'utilisation du cellulaire selon l'expérience ou l'âge du conducteur? Est-ce qu'on doit présumer qu'un jeune conducteur qui doit s'acclimater à la notion de conduite sécuritaire ne devrait pas avoir une distraction additionnelle, telle l'utilisation d'un téléphone cellulaire? Le Bureau d'assurance du Canada effectue présentement avec l'Université de Calgary une étude exhaustive analysant les distractions de conduite chez les jeunes conducteurs. L'étude se fait en deux parties, soit une partie avec des simulateurs et l'autre partie, en temps réel sur la route. Les résultats de cette étude seront connus au printemps 2006.

Il est clair que le cellulaire au volant est une des distractions affectant la conduite de véhicule. Cependant, nous invitons la Commission à ne pas limiter sa réflexion aux téléphones cellulaires mais à l'étendre à l'ensemble des appareils qui pourraient distraire le conducteur au volant. Nous faisons référence aux appareils sans fils de réception et envoi de courriels, aux écrans DVD qui s'installent sur le tableau de bord, ainsi qu'aux écrans tactiles qui apparaissent de plus en plus dans les voitures neuves.

Cependant, il ne faut pas se limiter uniquement à la législation. Pour qu'une législation soit efficace, il faut que la capacité de surveillance soit disponible.

⁴ Ibid, p. 571

PARTIE II

LA VITESSE EXCESSIVE

Selon les statistiques de la SAAQ, la vitesse excessive est la deuxième plus importante cause d'accidents au Québec. Le défi de notre société est de réduire le nombre d'accidents et de sensibiliser les conducteurs aux graves conséquences corporelles d'un accident dans une situation de vitesse excessive. Ce défi est encore plus important lorsque les constructeurs automobiles mettent en valeur leurs produits en fonction de la performance dans la publicité télévisée.

Les classes de permis de conduire ne font pas de distinction entre le titulaire de permis et le type de voiture qu'il peut conduire. Un jeune conducteur peut se procurer une voiture de haute performance sans vraiment avoir l'expérience de conduite pour ce type de voiture et peut même la modifier pour en augmenter la performance. Faut-il intervenir? Au minimum, une réflexion s'impose.

Les « photos radars » reviennent continuellement dans les débats publics. Le GAA a déjà pris une position en 2000 dans le cadre de la consultation publique du ministre des Transports sur différents aspects de la sécurité routière. Notre position à l'époque était que l'utilisation du cinémomètre photographique pouvait être envisagée par le gouvernement selon des paramètres très précis, soit dans des endroits connus de vitesse excessive ou de haute fréquence d'accidents et dans des endroits très clairement identifiés. Nous réitérons cette position mais à la condition que tous les enjeux juridiques, notamment ceux sur l'atteinte à la vie privée, soient résolus.

Les campagnes de sensibilisation demeurent un outil important et nécessaire. Il faut continuellement sensibiliser les conducteurs aux conséquences d'un accident dû à la vitesse excessive. Cependant, les campagnes de sensibilisation ne remplacent pas la surveillance routière qui est un élément clé contre la vitesse excessive. Cette surveillance ne devrait pas être négligée.

Le GAA appuie toute mesure qui réduit les accidents sur les routes québécoises. La vitesse excessive et la conduite dangereuse mettent en péril non seulement la sécurité du conducteur mais également la vie de ses passagers ainsi que celle des personnes se retrouvant dans d'autres véhicules, et les piétons.

PARTIE III LA MOTOCYCLETTE

Les statistiques démontrent que le nombre d'accidents de motocyclettes a augmenté de 6,4 % de 1994 à 2004 et le nombre de motocyclettes en circulation a augmenté de 10,3 % dans la même période. Entre 2001 et 2004, une analyse des statistiques démontre qu'il y a une légère augmentation du taux de dommages corporels par 10 000 motocyclettes de 3,5 %.

Tableau comparatif : taux de dommages corporels

	2001	2002	2003	2004	Augmentation entre 2001 et 2004
Nombre d'accidents avec dommages corporels	1 858	2 054	2 206	2 564	38,0 %
Nombre de motocyclettes en circulation	91 611	100 328	109 812	122 183	33,4 %
Fréquence de dommages corporels par 10 000 motocyclettes	202,8	204,7	200,9	209,8	3,5 %

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, *Bilan 2004*, p. 157

Toute mesure qui peut réduire le nombre d'accidents de motocyclettes doit être envisagée. Une réflexion est peut-être nécessaire sur le type de motocyclette qui se promène sur nos routes. N'ayant pas de statistiques formelles en main, il serait intéressant d'enquêter pour savoir s'il existe une distinction dans la fréquence d'accidents de motocyclettes selon le type de motocyclette. Est-ce qu'une motocyclette de haute performance est impliquée dans plus d'accidents que les autres? Il serait encore également intéressant de faire une corrélation de ces données avec l'âge du conducteur.

Nous nous ne sommes pas en mesure d'évaluer si la promotion de la sécurité routière est suffisante mais nous considérons qu'il est important de sensibiliser les motocyclistes à la prudence sur les routes.

PARTIE IV

LES CONDITIONS HIVERNALES

La conduite en conditions hivernales nécessite un type de conduite bien particulière. Conséquemment, l'entretien des routes doit prendre en considération les impératifs de conduite propres à chaque saison.

Le rapport statistique sur l'assurance automobile du GAA nous démontre qu'il y a effectivement plus de sinistres au trimestre 1 (janvier, février, mars) comparativement au trimestre 3 (juillet, août, septembre) mais que le coût moyen des sinistres est plus élevé pendant l'été que pendant l'hiver.

Voitures de tourisme
Toutes localisations confondues
Total (Responsabilité civile, Tous risques – portion collision
ou versement et Collision et versement)

Trimestre	Nombre d'années véhicules	Nombre de sinistres	Sinistres et frais de règlement	Coût moyen des sinistres
2001-T1	905 703	116 045	267 038 134	2 301
2001-T2	918 348	74 191	163 509 184	2 204
2001-T3	934 015	75 402	184 895 458	2 452
2001-T4	934 996	81 808	229 633 121	2 807
2002-T1	922 839	100 338	258 000 348	2 571
2002-T2	940 070	73 987	181 058 652	2 447
2002-T3	959 932	78 513	204 335 877	2 603
2002-T4	959 913	87 076	253 936 904	2 916
2003-T1	953 694	110 683	300 017 206	2 711
2003-T2	969 761	70 614	195 187 119	2 764
2003-T3	990 083	73 842	207 253 749	2 807
2003-T4	982 465	87 069	275 009 230	3 159
2004-T1	978 114	112 846	321 756 469	2 851
2004-T2	993 849	69 707	190 039 259	2 726
2004-T3	1 014 763	73 532	214 647 460	2 919
2004-T4	1 010 325	85 291	284 709 564	3 338
2005-T1	1 013 156	112 892	313 922 155	2 781
2005-T2	1 036 355	73 821	209 523 265	2 838
2005-T3	1 037 601	77 107	237 135 231	3 075

Source : GAA, *Rapport statistique en assurance automobile du Québec*, 2001-2005

Selon le document de consultation, une étude menée par le ministère des Transports du Québec et la SAAQ démontre que le taux d'utilisation des pneus d'hiver est de 90 % sur une base volontaire. À la lumière de cette étude, nous nous demandons si une législation spécifique à l'utilisation de pneus d'hiver est nécessaire.

Les changements climatiques des dernières années rendent la conduite hivernale encore plus précaire. Il sera important de poursuivre les campagnes de sensibilisation. Le GAA appuie toute mesure qui assure une meilleure sécurité routière.

CONCLUSION

L'industrie de l'assurance de dommages se préoccupe de la sécurité de ses assurés. La campagne *La prévention, c'est génial* effectuée en collaboration avec le Bureau d'assurance du Canada, est une preuve de cette préoccupation. Chaque année, et ce, depuis les 25 dernières années, le GAA et le BAC ont investi des montants substantiels dans la sensibilisation, l'éducation, la prévention. Conséquemment, le GAA et ses membres appuient les initiatives qui augmenteront la sécurité de nos routes, donc la sécurité des personnes qui les utilisent.

Nous croyons qu'il est important de bien cibler les interventions afin de s'assurer un maximum d'impact. Il faut s'assurer que les moyens sont prévus pour appliquer les lois et règlements. Il faut également assurer la coordination des travaux de la Commission dans ce mandat d'initiative avec les travaux de la Table de concertation mise sur pied par le ministre des Transports puisqu'il y a une convergence de sujets.