



groupement  
des assureurs  
automobiles

***Mémoire relatif au document de  
consultation - La sécurité routière  
au Québec : un défi collectif***

---

***Présenté au :***

***Ministre des Transports du Québec***

***Janvier 2000***

## **INTRODUCTION**

Le Groupement des assureurs automobiles (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 plus de 100 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'Inspecteur général des institutions financières 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'Inspecteur général des institutions financières;
- 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 des objectifs de réduction des pertes matérielles, toute mesure visant à améliorer le bilan routier dans son ensemble est généralement accueillie favorablement par les assureurs privés qui œuvrent au Québec.

Dans le cadre de son processus de révision de l'ensemble de la sécurité routière au Québec, le gouvernement déposait récemment un document de consultation ciblant cinq sujets ayant une incidence sur la sécurité des personnes et la mobilité des transports et qui pourraient faire l'objet de modalités législatives. Le présent document présente la position du Groupement des assureurs automobiles sur ces sujets.

## **LE CONTEXTE ACTUEL DE LA CONDUITE AUTOMOBILE**

Nous pensons que ces sujets doivent être étudiés en fonction des nouvelles réalités entourant la conduite automobile d'aujourd'hui. Tant au Québec qu'ailleurs au Canada, la conduite automobile est maintenant une activité complexe et souvent dangereuse. Plusieurs facteurs affectent aujourd'hui la conduite automobile et ces facteurs doivent être pris en compte dans l'actuelle révision de la sécurité routière.

### **Augmentation du nombre des usagers de la route**

Le nombre de détenteurs de permis de conduire ainsi que le nombre de véhicules immatriculés ont connu une augmentation importante au Québec depuis vingt ans. Les voies de circulation ont peine à accueillir tous ces usagers, ce qui résulte en une circulation extrêmement dense en certains endroits et à certains moments du jour. De plus, la présence importante de véhicules servant au transport de marchandises accroît l'achalandage sur les routes. Il en résulte globalement un accroissement des risques et des dangers pour tous les utilisateurs.

### **L'encombrement et l'état des voies de circulation**

L'utilisation actuelle des voies de circulation par les automobilistes dépasse largement les capacités réelles de ces dernières, créant un danger pour les utilisateurs, particulièrement en milieu urbain. Au-delà de l'encombrement des routes, il en résulte également une dégradation accélérée de l'état des routes et voies rapides au Québec, ce qui contribue inéluctablement à la détérioration du bilan routier dans son ensemble. De plus, plusieurs conducteurs deviennent facilement irritables et peu tolérants. Ils adoptent un comportement agressif au volant qui est bien décrite par l'expression anglaise « road rage ».

### **Exposition accrue des automobilistes**

Les citoyens, profitant de leurs moments de loisirs, choisissent souvent de prendre la route pour une randonnée ou encore pour se rendre dans des lieux de villégiature partout au Québec, en Ontario et aux États-Unis. Et l'étalement urbain augmente les distances à parcourir par les banlieusards pour se rendre à leur lieu de travail. Conséquemment, les automobilistes passent plus de temps sur les routes qu'auparavant et parcourent des distances accrues.

### **Impact de la nouvelle technologie sur la conduite automobile**

La confiance qu'inspirent les nombreuses technologies visant l'amélioration de la sécurité des passagers (ceintures de sécurité, cages d'absorption d'impacts, sacs gonflables et freins ABS) engendre souvent de façon inconsciente des attitudes négligentes, agressives, voire téméraires.

### **Autres sources de distractions**

La multitude d'équipements et/ou gadgets disponibles dans les voitures d'aujourd'hui, notamment le système de climatisation, le régulateur de vitesse, le système de son (incluant la radio et le lecteur de disques compacts) et le téléphone cellulaire, est une source de distractions pour les conducteurs et rend la conduite automobile de plus en plus hasardeuse.

Or, à l'aube de l'an 2000, rien ne donne à croire qu'il y aura une diminution des facteurs affectant la conduite automobile. Le gouvernement doit donc tenir compte de ces facteurs dans la réflexion qu'il mène au sujet de la sécurité routière. Il est important que la formation donnée aux nouveaux conducteurs les sensibilise à ces réalités, et que les examens d'obtention des permis de conduire s'attardent à ces situations.

### **LE PORT DU CASQUE PROTECTEUR POUR LES CYCLISTES**

Malgré les efforts de promotion et de sensibilisation mis en place dans les dernières années, on remarque un plafonnement de l'utilisation du casque protecteur. On sait cependant que ce sont les blessures à la tête qui causent le plus de traumatismes importants chez les cyclistes. Les sportifs, adeptes du vélo, sont généralement bien conscients des risques de blessures et n'hésitent pas à porter le casque. On remarque que sur les pistes cyclables telles l'Estriade ou la Montérégienne, une majorité d'utilisateurs portent le casque. En milieu urbain, chez les adolescents et les adultes, le casque est moins utilisé, soit que les personnes n'en possèdent pas, où alors qu'ils décident de ne pas le porter. Rendre obligatoire le port du casque ne nous apparaît pas une solution envisageable, compte tenu notamment des difficultés d'application d'une telle exigence. Il faut laisser aux gens la liberté de faire leurs choix. Nous pensons toutefois que la poursuite et la répétition des efforts de promotion du port du casque protecteur est souhaitable, en mettant l'accent sur les jeunes cyclistes, pour qu'ils développent l'habitude de porter le casque. Le comportement routier de certains cyclistes, surtout en milieu urbain, est quelquefois agressif, insouciant et téméraire, ce qui ajoute au risque de collision avec les véhicules. Une campagne visant le port du casque devrait également viser à conscientiser les cyclistes sur les dangers inhérents au partage des voies publiques avec les autres usagers.

### **LE PATIN À ROUES ALIGNÉES**

Tout comme l'a été le vélo dans les récentes années, la pratique du patin à roues alignées est présentement en effervescence. Plusieurs se sont procurés des équipements et il reste à voir si cette activité demeurera aussi populaire qu'elle est à l'heure actuelle. Chose certaine, la pratique du patin à roues alignées sur la chaussée publique est actuellement interdite par le Code de la sécurité routière et il y a lieu de revoir l'encadrement législatif entourant cette pratique sportive.

Idéalement, les patineurs ne devraient pas se retrouver sur la voie publique. Cette affirmation est principalement motivée par les difficultés de contrôle qu'éprouvent les patineurs, notamment quand vient le temps de s'immobiliser. Il faut cependant adopter une approche réaliste. Les patineurs sont déjà présents sur la chaussée publique. Des trois solutions envisagées par le gouvernement, nous croyons que celle permettant un accès restreint à la chaussée devrait être privilégiée. Il faut toutefois tenir les patineurs éloignés des voies rapides et des boulevards ou avenues à circulation dense, ainsi que de routes dont la vitesse permise est supérieure à 50 km/h. À titre d'exemple, nous croyons que la rue Sherbrooke ou le boulevard René-Lévesque à Montréal, tout comme le boulevard Laurier et le Chemin Ste-Foy à Québec ne sont pas des endroits où il est sécuritaire pour les patineurs de pratiquer leur sport. Cependant, les voies de circulation dans les zones résidentielles ou à faible densité de circulation ne nous semblent pas incompatibles avec la pratique du patin. Les modalités d'application d'une telle solution pourraient cependant s'avérer ardues.

## **LE CINÉMOMÈTRE PHOTOGRAPHIQUE**

Idéalement, tous les conducteurs devraient respecter le Code de la sécurité routière. Malheureusement, force est de constater que les limites de vitesse sur les voies rapides sont très rarement respectées. Dans une zone, telle une autoroute, où la vitesse est limitée à 100 km/h, très peu se conforment à cette restriction légale. Et lorsque l'on croise un véhicule de patrouille, il est connu que les policiers font preuve de tolérance et que tout véhicule circulant en deçà de 120 km/h ne sera pas intercepté. De plus, la présence policière sur nos routes se fait de plus en plus rare. Bref, il y a de très faibles risques pour ceux qui ne respectent pas les limites de vitesse d'être pris en infraction. Ce contexte est sûrement de nature à expliquer le comportement général des automobilistes québécois sur nos routes. Aux États-Unis par contre, il est de commune renommée que les policiers américains sont très actifs sur les routes de ce pays et qu'ils ne font preuve d'aucune tolérance. L'automobiliste québécois a ainsi tendance à modifier ses habitudes de conduite lorsqu'il s'y aventure. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi lorsqu'il est au Québec? Pourquoi le législateur instaure-t-il des limitations de vitesse à 100 km/h sur les autoroutes sachant que peu les respectent et, au surplus, pourquoi ne prend-il pas les moyens suffisants pour les faire respecter? Avant de mettre en place des moyens de surveillance électronique de vitesse sur les routes, le législateur devrait évaluer la pertinence des divers niveaux de limitations de vitesse actuelles pour s'assurer qu'elles soient appropriées en fonction des lieux. Et il doit également bannir la pratique de tolérance qui s'est institué au fil des ans et faire respecter la loi telle qu'elle a été édictée. Quiconque ayant déjà circulé sur l'autoroute 20 entre Québec et Montréal est bien au fait de cette situation.

Nous savons que la vitesse sur les routes du Québec est un important facteur de cause et de gravité des accidents automobiles. C'est pourquoi nous pensons que l'utilisation du cinémomètre photographique doit être sérieusement envisagée par le gouvernement selon des paramètres précis.

Le cinémomètre photographique doit être pris comme un moyen supplémentaire de contrôle des vitesses au Québec. Il ne doit pas se substituer aux méthodes traditionnelles connues. Il doit être limité aux endroits où il y a vitesse excessive ou encore là où il y a une fréquence d'accident dû à la vitesse, de même qu'aux endroits où la configuration particulière de la route impose une vitesse prudente. La zone de radar couverte par l'appareil doit être identifiée clairement à l'avance. Une attention

particulière doit être apportée aux voies rapides en milieu urbain où il y a une forte densité de circulation. Pensons, à titre d'exemple, à l'autoroute Métropolitaine à Montréal ou encore à l'autoroute de la Capitale à Québec.

De plus, le gouvernement pourrait également considérer la possibilité d'utiliser le cinémomètre photographique à certains carrefours contrôlés par des feux de circulation. Beaucoup d'automobilistes ne respectent pas ou respectent peu les feux rouges, ce qui cause souvent des accidents.

Le gouvernement doit être conscient que l'utilisation du cinémomètre photographique se butera à la résistance des tenants des libertés individuelles qui y verront une forme de contrôle par l'état pavant la voie à des ingérences encore plus délicates dans la vie privée des citoyens. En contrepois, nous croyons que les sommes recueillies par l'utilisation du cinémomètre photographique devraient être directement affectées à l'entretien des routes au lieu d'être versées au fond consolidé de la province.

## **LE VIRAGE À DROITE SUR FEU ROUGE**

Le virage à droite sur feu rouge est un sujet qui est débattu depuis longtemps au Québec et qui est source de polémique. Il est autorisé partout en Amérique du Nord à l'exception de la ville de New-York et du Québec. Plusieurs souhaiteraient que le virage à droite soit permis partout et en tout temps, alors que d'autres s'y opposent catégoriquement. Parmi les solutions envisagées par le ministère, celle consistant à permettre le virage à droite avec permission spécifique nous apparaît acceptable. Ce faisant, l'interdiction générale demeure et le virage ne sera permis que lorsque la signalisation sise au carrefour visé l'autorise. Il faut avoir à la mémoire que de permettre le virage bouleversera les habitudes de conduite des automobilistes québécois qui ne sont pas habitués à une telle pratique. Il est important que la formation donnée aux nouveaux conducteurs rappelle que la priorité à donner aux piétons doit être accentuée. En procédant sur permission spécifique à certains carrefours, cela permettra au gouvernement d'y aller graduellement et de bien mesurer les effets du virage à droite sur feu rouge sur la sécurité des personnes. Par la suite, s'il s'avère que le virage sur feu rouge n'est pas compromettant pour la sécurité des personnes, le gouvernement pourrait alors envisager d'en faire une pratique générale et ne l'interdire qu'aux carrefours désignés comme non propices. Ceux qui ont déjà conduit une voiture dans des localités où un tel virage est permis sont en mesure de témoigner des effets positifs sur la fluidité de la circulation automobile.

## **LA CONDUITE AVEC LES CAPACITÉS AFFAIBLIES PAR L'ALCOOL**

Malgré les sanctions sévères qui s'y rattachent, la conduite avec les facultés affaiblies demeure un grave problème. Le ministère voudrait réduire davantage les accidents qui y sont reliés. Nous croyons qu'il faut principalement s'attarder aux problèmes concernant les récidivistes. Force est de constater que les sanctions applicables dans les cas de conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool ne semblent pas décourager les récidivistes qui, souvent, ont un historique de condamnations multiples pour facultés affaiblies. Ces derniers persistent à prendre la route alors que leur taux d'alcoolémie est

supérieur à la limite du 0,08 mg. De plus, plusieurs continuent de conduire alors que leur permis de conduire est sous le coup d'une suspension.

Nous nous opposons à ce que la limite tolérée d'alcoolémie soit réduite à 0,04 mg. Par contre, une alcoolémie supérieure à 0,16 mg doit être sanctionnée très sévèrement car il s'agit presque de négligence criminelle que de conduire dans un tel état. Pour les récidivistes, il nous apparaît que toute ré-émission de permis de conduire devrait être conditionnelle à l'utilisation d'un dispositif mesurant le taux d'alcool dans l'organisme et qui empêche la mise en marche du véhicule, et ce pour une période minimale d'un an.

Le GAA appuie également la suggestion d'imposer une tolérance zéro à l'alcool pour les conducteurs professionnels.

## **CONCLUSION**

Toute mesure visant l'amélioration du bilan routier québécois sera appuyée par l'Industrie de l'assurance automobile au Québec. Bien que les solutions envisagées par le gouvernement à l'heure actuelle n'aient pas d'impact significatif sur notre industrie, nous croyons qu'il est important que le gouvernement poursuive sur une base permanente son processus de révision des divers aspects de la sécurité routière au Québec. À cet effet, le GAA offre au gouvernement son entière collaboration dans la poursuite de ses objectifs de sécurité des usagers et de mobilité des transports.