



**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

|  |   |
|--|---|
| <b>PRÉAMBULE</b> .....                             | 1 |
| <b>INTRODUCTION</b> .....                          | 2 |
| <b>PARTIE I – LES CELLULAIRES AU VOLANT</b> .....  | 3 |
| <b>PARTIE II – LA VITESSE EXCESSIVE</b> .....      | 5 |
| <b>PARTIE III – LA MOTOCYCLETTE</b> .....          | 6 |
| <b>PARTIE IV – LES CONDITIONS HIVERNALES</b> ..... | 7 |
| <b>CONCLUSION</b> .....                            | 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 confondus<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> 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 corporels<sup>2</sup>. 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 enregistraient des taux d'accident semblables aux non-utilisateurs<sup>3</sup>.

---

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

<sup>3</sup> 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 %<sup>4</sup>. »

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.

---

<sup>4</sup> *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<br>entre 2001<br>et 2004 |
|--|--------|---------|---------|---------|---------------------------------------|
| Nombre d'accidents avec<br>dommages corporels                  | 1 858  | 2 054   | 2 206   | 2 564   | 38,0 %                                |
| Nombre de motocyclettes en<br>circulation                      | 91 611 | 100 328 | 109 812 | 122 183 | 33,4 %                                |
| Fréquence de dommages<br>corporels par<br>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.