

Mandat d'initiative portant sur l'utilisation des appareils de téléphonie mobiles au volant

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

DÉCEMBRE 2017

COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT





ASSEMBLÉE NATIONALE

QUÉBEC

Place aux citoyens

Mandat d'initiative portant sur l'utilisation des appareils de téléphonie mobiles au volant

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

DÉCEMBRE 2017



COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT



SECRÉTARIAT DE LA COMMISSION

M^{me} Louissette Cameron

M^{me} Afiwa Gbonkou

RECHERCHE

M. Jules Racine St-Jacques

Pour tout renseignement complémentaire sur les travaux de la Commission des transports et de l'environnement veuillez vous adresser à la secrétaire de la Commission, M^{me} Louissette Cameron.

Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires, 3^e étage
Québec (Québec) G1A 1A3

Téléphone : 418 643-2722

Télécopie : 418 643-0248

Courrier électronique : cte@assnat.qc.ca

Dépôt légal – décembre 2017

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN : 978-2-550-80123-8 (Imprimé)

ISBN : 978-2-550-80124-5 (PDF)

LES MEMBRES ET AUTRE DÉPUTÉ AYANT PARTICIPÉ

M. Iracà (Papineau), président

M. Bolduc (Mégantic)

M. Boucher (Ungava)

M. Bourgeois (Abitibi-Est)

M. Charette (Deux-Montagnes)

M. Habel (Sainte-Rose)

M. H. Plante (Maskinongé)

M. Ouellet (René-Lévesque)

M. Simard (Dubuc)

M. Therrien (Sanguinet)

M^{me} Vallières (Richmond)

Table des matières

INTRODUCTION	1
SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC	1
CAA-QUÉBEC.....	2
BUREAU DU CORONER.....	4
MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS.....	5
SÛRETÉ DU QUÉBEC	7
OBSERVATIONS ET CONCLUSION	9

INTRODUCTION

Le 22 mars 2017, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 120 du Règlement de l'Assemblée nationale, la Commission des transports et de l'environnement s'est donné un mandat d'initiative visant l'utilisation sécuritaire des appareils de téléphonie mobile au volant.

Le 7 novembre 2017, elle a entendu en auditions publiques la Société de l'assurance automobile du Québec, CAA Québec, le Bureau du coroner, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et la Sûreté du Québec¹.

Le présent rapport rend compte de ces consultations particulières.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Monsieur Dave Leclerc, vice-président aux affaires publiques et à la stratégie de prévention routière, et madame Lyne Vézina, directrice de la recherche et du développement en sécurité routière, représentent la Société de l'assurance automobile du Québec.

Dans son allocution, M. Leclerc rappelle les dangers associés à l'utilisation du téléphone cellulaire au volant. Les études montrent que les conducteurs qui font usage de la fonction vocale de leur téléphone au volant sont environ quatre fois plus susceptibles d'être impliqués dans une collision ou une quasi-collision. L'usage de la fonction messagerie, pour sa part, augmente par vingt les risques d'accident ou de quasi-accident. Or, si les risques sont établis par la science, il est plus ardu d'évaluer l'incidence réelle du téléphone mobile au volant sur le bilan routier. Faute de preuve, peu de rapports d'accident mentionnent le cellulaire parmi les causes. En revanche, la distraction au volant, elle, est au nombre des facteurs les plus fréquemment cités par les corps de police. Ainsi, elle est en cause dans 51 % des accidents avec dommages corporels et dans 33 % des collisions mortelles.

Le gouvernement s'efforce d'enrayer ce fléau. Au cours des cinq dernières années, par exemple, la Société de l'assurance automobile du Québec a dépensé cinq millions de dollars en campagnes de sensibilisation afin de contrer le phénomène du cellulaire au volant. Depuis 2008, les amendes pour

¹ Les coroners Yvon Garneau et Renée Roussel ainsi que M^e Michel Ferland, coroner retraité, ont décliné l'invitation de la Commission.

conduite avec cellulaire tenu en main varient de 80 à 100 \$ et entraînent l'ajout de 4 points d'inaptitude au dossier du conducteur. M. Leclerc juge cette pénalité très sévère, particulièrement pour les nouveaux conducteurs, pour qui elle signifie la perte du permis durant au moins trois mois.

Malgré ces efforts de sensibilisation et la sévérité de la sanction, la tentation induite par les appareils de téléphonie mobile demeure forte. Annuellement, on dénombre une moyenne d'environ 64 000 constats d'infraction liés à l'utilisation du cellulaire au volant. L'analyse de ces constats montre que le risque de récidive est élevé : environ 28 % des contrevenants commettent une deuxième infraction.

À l'hiver 2017, la Société de l'assurance automobile a entrepris une vaste consultation publique sur la sécurité routière lors de laquelle le problème du cellulaire au volant a fait l'objet de plusieurs suggestions. Les résultats de cette étude étayeront les recommandations que la société d'État soumettra bientôt au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Comme l'explique M. Leclerc à la Commission, les résultats de la consultation publique montrent que la population est favorable au renforcement des sanctions pour l'usage du cellulaire au volant. Aussi, la Société de l'assurance automobile a l'intention d'appuyer toute décision gouvernementale allant dans ce sens. Cependant, bien que des membres insistent pour connaître les grandes lignes de ses recommandations à cet égard, l'organisme se réserve le droit de les communiquer au ministre avant de les rendre publiques. Selon M. Leclerc, l'analyse des résultats de la consultation n'est pas terminée et les travaux de la Commission sont susceptibles d'y jouer un rôle. D'ailleurs, M. Leclerc accueille favorablement la suggestion de sensibiliser la population sur les gestes à poser avant de mettre le véhicule en marche afin de prévenir l'utilisation du cellulaire en conduisant.

CAA-QUÉBEC

CAA-Québec est représenté par madame Sophie Gagnon, vice-présidente aux communications et aux affaires publiques, par monsieur Marco Harrison, directeur de la Fondation CAA-Québec et par madame Isabelle Godbout, chercheuse-analyste.

Après avoir brièvement rappelé les risques associés à l'utilisation d'un appareil de téléphonie mobile au volant, la présentation de M^{me} Gagnon se centre sur les recommandations de CAA-Québec. Celles-ci se déclinent en six points :

1. L'association recommande d'abord d'augmenter le nombre de points d'inaptitude versés au dossier du conducteur en cas de récidive. Tout en laissant le soin au législateur de déterminer le niveau de sévérité approprié, M^{me} Gagnon suggère par exemple d'ajouter deux points par infraction commise sur une période de deux ans suivant une première déclaration de culpabilité pour conduite avec cellulaire. Privilégier ainsi les points sur les pénalités pécuniaires rend la peine plus équitable et plus marquante. En effet, les amendes ont un effet dissuasif temporaire, particulièrement pour les classes plus aisées de la population. En revanche, le cumul des points d'inaptitude demeure au dossier du conducteur pendant deux ans et entraîne des coûts supplémentaires au renouvellement du permis de conduire et de l'assurance automobile.
2. Selon l'association, l'utilisation de tout appareil semblable à un appareil téléphonique au volant devrait pouvoir faire l'objet d'un constat d'infraction. En cas de contestation, le fardeau de la preuve devrait incomber à la défense, et non à la couronne. Puisque l'appareil cellulaire ne peut être saisi pour inspection par les policiers et que seul un juge peut autoriser la production du relevé d'appels téléphoniques d'un citoyen, il est souvent difficile pour les forces de l'ordre de prouver hors de tout doute que le conducteur a bel et bien fait usage d'un appareil téléphonique au volant. En renversant le fardeau de la preuve, la mesure proposée forcerait les conducteurs qui s'estiment lésés à produire une telle preuve lors des procédures de contestation.
3. CAA-Québec recommande d'ouvrir le dialogue avec le gouvernement fédéral en vue de criminaliser l'utilisation du cellulaire au volant causant des blessures graves ou la mort, au même titre que la conduite avec des facultés affaiblies. Comme l'explique M^{me} Gagnon, le durcissement des peines servirait un avertissement sérieux à la population. Par le fait même, la législation donnerait un nouveau souffle aux campagnes de sensibilisation, comme l'a montré l'ajout de dispositions au Code criminel concernant l'alcool au volant durant les années 1980.
4. En conséquence, CAA-Québec appelle à la concertation des différents acteurs concernés afin d'intensifier les efforts de sensibilisation en innovant de manière à mieux joindre les publics cibles.

5. Advenant que le législateur canadien choisisse de modifier la loi interdisant les appareils de brouillage² d'onde afin de limiter l'utilisation d'appareils téléphoniques à l'intérieur des véhicules automobiles, CAA-Québec appelle à la prudence. Comme des appels d'urgence sont parfois faits dans l'habitacle, des dispositifs doivent permettre de contourner le système de brouillage d'onde sans frais supplémentaires pour le propriétaire du véhicule.
6. Enfin, CAA-Québec demande de légiférer sur l'utilisation de tout système d'infodivertissement à bord des automobiles. Ces appareils présentent un potentiel de risque allant de modéré à très élevé, selon une étude récente faite aux États-Unis.

M. Harrison explique que les jeunes des écoles secondaires sont particulièrement visés par les moyens de sensibilisation, en tant que futurs conducteurs. Non seulement reçoivent-ils une formation de type magistral sur la sécurité routière, mais ils sont aussi soumis à une expérience de conduite virtuelle. À l'aide du simulateur de conduite, ils expérimentent les risques inhérents à l'utilisation d'un appareil de téléphonie mobile au volant.

Des membres remarquent que les dispositifs technologiques intégrés aux véhicules, même ceux qui sont conçus pour diminuer les risques d'accident, peuvent parfois constituer des facteurs de distraction au volant, particulièrement pour les conducteurs plus âgés, souvent moins familiers avec ces technologies. M. Harrison acquiesce. Il évoque une étude en cours sur ce sujet depuis quatre ans en partenariat avec la TÉLUQ. Les résultats sont attendus prochainement et CAA-Québec les communiquera au grand public.

BUREAU DU CORONER

Maître Luc Malouin, coroner en chef adjoint, et monsieur Paul-André Perron, coordonnateur au soutien, à la recherche et aux recommandations du Bureau du coroner, interviennent au nom du coroner en chef.

M^e Malouin explique que depuis dix ans, les coroners constatent en moyenne six décès par an causés par l'utilisation d'un appareil de téléphonie mobile au volant. Ce chiffre représente environ 2 % des 350 décès constatés en moyenne chaque année sur les routes du Québec. Il s'agit d'un seuil minimal puisqu'il est rare que le cellulaire puisse être mis en cause avec certitude dans les accidents routiers ayant provoqué la mort.

² *Loi sur la radiocommunication, L.R.C., 1985, c. R-2.*

Les recommandations des coroners à la suite d'accidents impliquant l'usage d'un téléphone cellulaire sont généralement de trois ordres :

1. Informer et sensibiliser la population au sujet des dangers liés au cellulaire au volant.
2. Encourager les recherches sur les risques associés à la distraction causée par les appareils téléphoniques au volant.
3. Durcir les pénalités liées à l'infraction de conduite avec téléphone mobile en main. Certains coroners ont par exemple proposé de permettre la saisie de l'appareil téléphonique, ou encore de verser neuf points d'inaptitude au dossier du conducteur fautif dès la première infraction.

Selon M^e Malouin, les campagnes de sensibilisation ciblent à bon droit les jeunes puisque les personnes de moins de 44 ans sont surreprésentées parmi les conducteurs faisant usage du cellulaire au volant. Il précise toutefois que la population semble bien au fait des risques associés à un tel usage. Or, à en juger par la hausse des constats d'infraction, les conducteurs persistent à faire usage du téléphone sur la route. Selon M. Perron, la sensibilisation seule ne suffit pas : il faut qu'elle s'accompagne de peines plus sévères.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est représenté par monsieur Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité, par monsieur Stéphane Martinez, directeur des politiques de sécurité, et par madame Mélanie Dubé, conseillère experte en sécurité routière.

M. Martinez met l'accent sur le rôle des infrastructures dans la sécurité routière liée à l'utilisation d'appareils de téléphonie mobile. Il reconnaît que les données sur les accidents causés par l'utilisation du cellulaire au volant sont fragmentaires. Nonobstant leurs lacunes, ces données permettent d'esquisser certaines corrélations.

Par exemple, 90 % des accidents dangereux impliquant l'utilisation du cellulaire surviennent sur une route en ligne droite, où la vitesse moyenne est plus grande. Or, c'est le réseau routier provincial, administré par le Ministère, qui compte le plus grand nombre de ces tracés. Aussi, l'analyse de la

localisation exacte des accidents graves montre que depuis 2011, 79,3 % des accidents mortels impliquant un téléphone cellulaire au volant sont survenus sur son réseau.

Le problème ne concerne pas que les automobilistes, il se pose aussi aux piétons et aux cyclistes. Par ailleurs, les accidents causés par l'utilisation du cellulaire depuis 2011 et impliquant des usagers vulnérables se produisent surtout dans les zones densément peuplées telles que l'île de Montréal.

Ainsi, l'analyse croisée de la scène de l'accident et de sa cause donne à conclure que le problème du cellulaire au volant – et plus largement celui de la distraction – ne saurait être analysé en vase clos puisque les lieux et les infrastructures influent sur le risque de distraction.

M. Martinez soulève aussi un problème d'iniquité dans le traitement des différents usagers de la route. Les personnes qui circulent sur la voie en fauteuil roulant, par exemple, sont considérées comme des automobilistes au regard de la loi. Ils sont par le fait même assujettis aux mêmes règles en ce qui concerne l'utilisation du cellulaire. Or, ces usagers se considèrent plutôt comme des piétons qui, eux, ne sont pas assujettis à l'article 439.1 du Code de la sécurité routière³. La réflexion entourant la révision de cet article devrait tenir compte de ce déséquilibre en vue de réserver un traitement équitable à chacun en regard des risques courus.

Le directeur des politiques de sécurité évoque aussi le cas des véhicules hors route, qui ne sont assujettis à aucune loi quant à l'utilisation d'appareil téléphonique. Pourtant, ces véhicules ont évolué de telle manière qu'il est aujourd'hui possible pour leurs conducteurs de se servir de leur téléphone en roulant. Il conviendrait donc de les assujettir à la loi au même titre que les usagers de la route.

Enfin, le Ministère avance quelques pistes de solutions innovantes pour limiter les risques associés à l'utilisation du cellulaire sur les voies de circulation. Comme en témoigne M. Martinez, des efforts considérables ont été déployés ces dernières années pour protéger les automobilistes.

Il cite notamment l'installation de bandes rugueuses sur les routes, ainsi que la création de « haltes textos », ces haltes routières dans lesquelles les automobilistes sont invités à s'arrêter s'ils doivent se servir de leur téléphone. Jugeant cette solution prometteuse, le Ministère envisage l'ajout d'aires

³ L'article 439.1 du Code de la sécurité routière prévoit qu'une « personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, faire usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique ».

d'arrêts à intervalles réguliers en bordure des routes. Il analyse aussi l'efficacité de nouvelles infrastructures urbaines pour contrer la distraction provoquée par le téléphone mobile. Par exemple, certaines villes étrangères ont mis en place des signalisations au sol et des couloirs réservés aux piétons utilisateurs de cellulaires.

Les membres de la Commission des transports et de l'environnement obtiennent des précisions sur les données dont dispose le Ministère au sujet de différents facteurs accidentogènes. Par exemple, sur les risques inhérents aux technologies intégrées dans les véhicules contemporains, M. Martinez rappelle que dans un avenir rapproché, les véhicules dits intelligents seront non seulement connectés entre eux en temps réel, mais communiqueront aussi avec les infrastructures, qui seront elles aussi dotées de capteurs et de relais de données sur les conditions routières. En principe, cela devrait contribuer à diminuer les risques d'accident.

SÛRETÉ DU QUÉBEC

Monsieur Patrick Després, directeur de la sécurité routière et de l'intervention policière et monsieur Francis Bernardin, spécialiste en sécurité routière à la même direction, présentent les positions de la Sûreté du Québec sur l'utilisation du cellulaire au volant.

L'objet de la présentation de la Sûreté du Québec est de réitérer certaines des 47 recommandations contenues dans le mémoire déposé à la Société de l'assurance automobile lors des consultations sur la sécurité routière tenues à l'hiver 2017. Le Code de la sécurité routière, affirme M. Després, ne définit pas précisément la notion de distraction au volant. En revanche, quatre articles cernent des facteurs de distraction importants. Le Code régit ainsi l'usage du téléphone cellulaire (article 439.1) et l'utilisation d'appareils de divertissement (article 439), le port d'écouteurs (article 440) et les obstructions visuelles à l'intérieur du véhicule (article 442).

Ces sources de distraction illégales représentent entre 2,7 % et 2,8 % des 500 000 constats d'infraction distribués chaque année par la Sûreté du Québec. La faiblesse de cette proportion s'explique en grande partie par la difficulté d'appliquer la loi en son état actuel. En ce qui concerne le cellulaire, par exemple, le policier doit être en mesure de démontrer hors de tout doute que le conducteur tenait un appareil en main au moment de l'infraction et que cet appareil est bel et bien muni d'une fonction téléphonique. Or, puisque les conducteurs ont amplement le temps de déposer leur téléphone lors d'une arrestation sur la route et, puisque la loi ne permet pas aux agents de la paix d'inspecter l'appareil, il est rare que les policiers parviennent à prendre les fautifs sur le fait.

Ainsi, la Sûreté du Québec souhaite réitérer devant la Commission des transports et de l'environnement sept recommandations formulées dans le mémoire qu'elle a déposé lors de la consultation de la Société de l'assurance automobile du Québec :

1. Interdire tout usage d'appareil de téléphonie mobile au volant, qu'il soit tenu en main ou non.
2. Permettre aux policiers d'inspecter l'intérieur d'un véhicule dont le conducteur est suspecté d'avoir enfreint l'article 439.1 du Code de la sécurité routière.
3. Obliger le conducteur à remettre tout appareil suspecté d'avoir nui à la conduite afin de permettre aux forces de l'ordre de vérifier s'il est doté d'une fonction téléphonique et s'il est connecté à un réseau. L'appareil devrait ensuite être remis à son propriétaire.
4. Donner aux forces policières le pouvoir d'inspecter l'appareil uniquement pour en recueillir les renseignements qui se rapportent au constat d'infraction : marque, modèle et fonction téléphonique.
5. Élargir le champ d'application de l'article 439.1 aux chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune⁴ ou entretenus par celui-ci, aux chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi qu'aux terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.
6. Encadrer toutes les formes de distraction en interdisant aux conducteurs de poser tout geste incompatible avec la conduite automobile ou d'omettre d'accomplir toute action susceptible de l'affecter favorablement.
7. Sanctionner plus sévèrement la distraction au volant. Par exemple, la Sûreté du Québec recommande de permettre la saisie du véhicule et la suspension du permis de conduire dès la première infraction ainsi que la gradation des sanctions en cas de récidive au cours d'une période donnée.

Les membres de la Commission demandent certaines précisions sur ces recommandations. Ainsi, comme le rappelle M. Després, l'élargissement du champ d'application de la loi aux aires géographiques actuellement non assujetties à l'article 439.1 assurerait une meilleure protection des piétons. Ceux-ci sont particulièrement exposés aux dangers de la distraction au volant dans les stationnements de centres commerciaux.

⁴ Selon le libellé du Code. Les fonctions de ce ministère sont aujourd'hui réparties entre le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles et le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

Par ailleurs, M. Després indique que si les recommandations de la Sûreté du Québec étaient adoptées, les agents de police ne seraient autorisés qu'à inspecter le boîtier de l'appareil et à ouvrir l'écran d'accueil afin de vérifier la connexion au réseau cellulaire. En aucun cas, il ne leur serait permis de sonder le contenu de l'appareil.

Enfin, la Sûreté du Québec ne voit pas d'un bon œil de permettre la saisie de l'appareil téléphonique d'un individu trouvé coupable d'une infraction à l'article 439.1. Selon M. Després, une telle mesure engendrerait un surcroît de gestion administrative trop onéreuse par rapport à l'effet dissuasif qu'elle procurerait.

OBSERVATIONS ET CONCLUSION

Au terme des consultations particulières, la Commission des transports et de l'environnement se montre satisfaite de la participation du ministère et des organismes entendus. Leur contribution a grandement alimenté la réflexion des membres. Aussi la Commission souhaite-t-elle soumettre trois observations à l'attention du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au sujet de l'utilisation d'appareils de téléphonie mobile au volant.

1. La Commission des transports et de l'environnement observe que les sanctions imposées au Québec pour conduite avec appareil de téléphonie mobile se situent sous la moyenne canadienne. Aussi, elle estime nécessaire de hausser l'amende imposée à la première infraction.
2. La Commission des transports et de l'environnement remarque un taux élevé de récidive chez les contrevenants à l'article 439.1 du Code de la sécurité routière. Elle juge donc pertinent de prévoir une gradation des sanctions en cas de récidive à l'intérieur d'une période de deux ans suivant la première déclaration de culpabilité pour conduite avec cellulaire au volant. Ainsi, en cas de récidive, l'ajout d'un plus grand nombre de points d'inaptitude au dossier du conducteur devrait à son avis être considéré.
3. La Commission des transports et de l'environnement note que la législation seule ne suffit pas à corriger l'attitude des usagers de la route. Encore faut-il donner aux corps police les moyens d'appliquer la loi. En conséquence, elle considère opportun que le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports examine les mesures à mettre en œuvre afin de faciliter l'application de l'article 439.1 du Code de la sécurité routière par les corps policiers.

DIRECTION GÉNÉRALE DES AFFAIRES PARLEMENTAIRES

Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3^e étage, Bureau 3.15
Québec (Québec) G1A 1A3

Téléphone : 418 643-2722
Télécopieur : 418 643-0248
commissions@assnat.qc.ca



