

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU QUÉBEC : **un défi collectif**

1

Le port
du casque
protecteur
pour les
cyclistes

2

Le patin
à roues
alignées

3

Le cinémomètre
photographique
(photo-radar)

4

Le virage
à droite
sur feu
rouge

5

La conduite
avec les
capacités
affaiblies
par l'alcool

Ce document est disponible sur Internet au :

<http://www.mtq.gouv.qc.ca>

<http://www.saaq.gouv.qc.ca>

Message du Ministre

Je suis fier de vous présenter ce document de consultation portant sur cinq sujets distincts ayant une incidence sur la sécurité et la mobilité dans les transports. Ces sujets soulèvent déjà des discussions et méritent que le gouvernement s'y attarde.

Depuis quelques années, le bilan routier s'est grandement amélioré au Québec; celui de 1998, entre autres, a dénombré 717 décès, ce qui en fait le meilleur bilan des 43 dernières années. Ces gains démontrent un progrès considérable compte tenu qu'il y avait cinq fois plus de véhicules qui circulaient au Québec en 1998 comparativement à 1955. Signalons également que dans les années 70, plus de 2 000 personnes décédaient sur les routes du Québec.

En matière de sécurité routière, les gains sont fragiles, aussi il y a lieu de penser à de nouvelles mesures susceptibles de nous faire progresser. Par ailleurs, la gestion des déplacements s'avère de plus en plus complexe compte tenu de l'augmentation du nombre et du type d'usagers de la route. Cette complexité présente un défi tant pour la mobilité que pour la sécurité dans les déplacements.

C'est dans ce contexte que je désire poursuivre la réflexion sur le port du casque protecteur pour les cyclistes, la pratique du patin à roues alignées, le cinémomètre photographique, communément appelé le photo-radar, le virage à droite sur feu rouge ainsi que la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool.

J'invite donc la population et les divers organismes concernés à se pencher sur les options qui sont présentées dans ce livre vert et à préparer leurs commentaires pour la commission parlementaire qui se tiendra dans les mois qui viennent. Les résultats de cette consultation guideront le gouvernement dans les choix qu'il devra faire en cette matière.

Le ministre des Transports,

A stylized, handwritten signature in blue ink, reading "Guy Chevrette".

Guy Chevrette

T able des matières

INTRODUCTION

CHAPITRE 1 Le port du casque protecteur pour les cyclistes

1. La problématique du port du casque protecteur	9
2. La situation actuelle au Québec	9
3. Le cadre légal dans d'autres juridictions	12
4. Les avenues de solution	13
5. Les effets d'une législation sur la pratique de la bicyclette	14
6. Les conditions d'implantation d'une législation obligeant le port du casque	16
7. Positionnement	17
Sommaire	19

CHAPITRE 2 Le patin à roues alignées

1. La problématique de l'usage des patins à roues alignées	23
2. La pratique du patin à roues alignées au Québec	23
3. Le cadre légal	26
4. Les avenues de solution	27
5. Les effets d'une législation encadrant l'utilisation du patin à roues alignées	29
6. Les conditions d'implantation d'une législation encadrant la pratique du patin à roues alignées	30
7. Positionnement	30
Sommaire	31

CHAPITRE 3 Le cinémomètre photographique (photo-radar)

1. La problématique de la vitesse	35
2. Le contrôle actuel de la vitesse au Québec	35
3. Le cinémomètre photographique	36
4. Les avenues de solution	37
5. Les conditions d'implantation d'une loi sur le cinémomètre photographique	38
6. Positionnement	40
Sommaire	41
Annexe	43

CHAPITRE 4 Le virage à droite sur feu rouge

1. La problématique du virage à droite sur feu rouge	47
2. L'historique	47
3. Les éléments factuels relatifs à la circulation aux carrefours	48
4. La technologie des systèmes de feux de circulation	50
5. Les avenues de solution	50
6. Les effets potentiels de l'introduction du virage à droite sur feu rouge au Québec	51
7. Les conditions d'implantation d'une législation autorisant le virage à droite sur feu rouge	51
8. Positionnement	52
Sommaire	53

CHAPITRE **5** - **La conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool**

1. La problématique de la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool

2. Les effets de l'alcool sur la conduite automobile

3. Le cadre légal au Québec et ailleurs

4. Les options envisagées

5. Les effets potentiels des options envisagées

6. Les conditions d'implantation

7. Positionnement

Sommaire

59

59

60

61

65

65

66

67

La sécurité routière au Québec : un défi collectif

Introduction

Par ce livre vert, le gouvernement du Québec poursuit une réflexion portant sur différents sujets ayant une incidence sur la sécurité des usagers de la route et la mobilité dans les transports. Avant d'implanter de nouvelles dispositions législatives, il considère important d'obtenir la position de la population et des organismes impliqués dans l'introduction de telles modifications.

Ce document de consultation comprend cinq sujets. Le premier traite d'une mesure de protection pour les cyclistes, soit le port d'un casque protecteur. Bien que des organismes en ont fait la promotion et que des adeptes le portent, plusieurs hésitent à l'adopter et pensent qu'il suffit de circuler prudemment pour éviter des blessures. Pourtant, la bicyclette demeure associée à de nombreux traumatismes et les blessures à la tête sont très fréquentes et sont souvent la cause de décès. Actuellement, le taux du port du casque semble plafonné. Une obligation légale de porter le casque protecteur pourrait être une solution, mais il se peut que d'autres incitatifs soient préférables. C'est dans ce contexte que le premier chapitre présente différentes avenues de solution et fait ressortir certaines préoccupations face à l'éventualité d'une législation sur le sujet.

Le chapitre 2 aborde l'utilisation des patins à roues alignées. Cette activité est devenue de plus en plus populaire depuis quelques années. Plusieurs adeptes circulent sur la chaussée en pensant que cela est permis. Pourtant, le Code de la sécurité routière l'interdit formellement. Les municipalités qui doivent prévoir les infrastructures ont besoin de référence pour établir leur réglementation municipale. Face à cette situation, il y a lieu de s'interroger sur les implications de ce mode de déplacement et sur la nécessité d'en légaliser la pratique sur les chemins publics. À cette fin, le texte présente une description de la croissance de la pratique des patins à roues alignées, des avenues de solution, les impacts de ces solutions sur

les infrastructures ainsi que les problèmes qui pourraient survenir lors de l'application de modalités législatives.

Quant au chapitre 3, il soulève l'utilisation de cinéomètres photographiques (photos-radars) pour effectuer le contrôle de la vitesse qui est une des plus grandes causes d'accidents mortels ou graves. Ces appareils, déjà utilisés dans d'autres juridictions, ont permis de réduire le nombre de décès selon les endroits. Aussi y a-t-il lieu de voir l'intérêt de se doter de tels outils, d'identifier des moyens pour faciliter les interventions effectuées par les corps policiers et d'en faire ressortir les avantages et inconvénients.

Le chapitre 4 traite du virage à droite sur feu rouge, sujet qui fait l'objet d'un questionnement persistant dans la population du Québec. Après y avoir soulevé le dilemme entre la mobilité et la sécurité des usagers de la route, ce chapitre présente différentes options possibles basées sur les expériences d'autres juridictions ainsi que les effets potentiels et les problèmes d'application qui pourraient survenir à la suite de son introduction au Québec.

Finalement, le dernier chapitre décrit l'importance de poursuivre les interventions pour enrayer la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool. En effet, bien que des efforts aient été consacrés pour sensibiliser la population, il semble que les activités de prévention et de sensibilisation ne sont pas suffisantes pour atteindre les récidivistes. Malheureusement, il y a encore trop de décès et de blessures occasionnés par des conducteurs ayant consommé de l'alcool et plusieurs prennent la route sans se soucier des risques et des conséquences de leur comportement. Cette situation amène à envisager la possibilité d'introduire des mesures plus dissuasives. C'est ainsi qu'après avoir décrit les effets de l'alcool sur la conduite automobile et présenté le cadre légal existant au Québec et ailleurs, différentes options sont envisagées allant d'un système de sanctions graduelles selon la

sévérité du taux d'alcool jusqu'à des mesures encore plus dissuasives pour éviter que des personnes récidivistes reprennent la route après avoir consommé de l'alcool.

Tous ces sujets ont en commun d'avoir un impact sur la sécurité et le bien-être des usagers de la route, d'où l'importance de ce processus de consultation. C'est avec

les commentaires reçus qu'il sera possible de déterminer des orientations pertinentes, facilement applicables et comprises par tous.

Pour une consultation rapide de ce document, le lecteur peut consulter le sommaire présenté à la fin de chaque chapitre.

CHAPITRE

1

Le port du casque protecteur pour les cyclistes

- 1** — La problématique du port du casque protecteur
- 2** — La situation actuelle au Québec
- 3** — Le cadre légal dans d'autres juridictions
- 4** — Les avenues de solution
- 5** — Les effets d'une législation sur la pratique de la bicyclette
- 6** — Les conditions d'implantation d'une législation obligeant le port du casque
- 7** — Positionnement

1 – La problématique du port du casque protecteur

La pratique de la bicyclette a connu une progression importante, autant à titre d'activité de loisir, de conditionnement physique ou comme mode de transport. Elle comporte des bienfaits indéniables sur le plan de la santé, mais elle est aussi associée à un nombre significatif de traumatismes.

Entre 1994 et 1998, le bilan routier dénombrait une moyenne annuelle de 3 157 victimes d'accidents de vélo impliquant un véhicule routier et une moyenne de 26 décès consécutifs à ces accidents. Considérant ce triste bilan, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec ont élaboré conjointement une « *Politique sur le vélo*¹ » qui a été déposée en 1995. Elle présentait les orientations retenues et les moyens à mettre en œuvre en ce qui a trait aux conditions d'utilisation de la bicyclette sur la voie publique dans l'optique d'améliorer la sécurité des usagers. Une orientation visait plus spécifiquement le port du casque :

Les blessures à la tête étant la principale cause de décès chez les cyclistes, le port du casque semble être la mesure la plus efficace pour réduire la gravité des blessures à la tête et ainsi réduire les risques de décès. Il y a donc lieu de PROMOUVOIR INTENSIVEMENT LE PORT DU CASQUE PROTECTEUR chez les cyclistes.

En effet, le casque protecteur cycliste a le mérite de protéger de façon systématique, peu importe la cause de l'accident, l'âge ou le comportement de la victime. Plusieurs études ont démontré l'efficacité du casque protecteur et cette mesure de sécurité est présentée comme ayant un taux d'efficacité variant entre 40 % et 85 %². Les mesures de sécurité qui permettent d'offrir un aussi haut taux d'efficacité sont extrêmement rares ; celui de la ceinture de sécurité dans les automobiles est évalué à environ 45 %.

Au cours des dernières années, de nombreux efforts ont été faits pour promouvoir l'utilisation du casque de vélo au Québec. Une Coalition provinciale pour la promotion du casque a été créée. Un rapport a été déposé ; notons que celui-ci a servi en grande partie

lors de l'élaboration de ce chapitre, et il présentait les avantages, les inconvénients ainsi que les conséquences d'une éventuelle loi obligeant le port du casque protecteur à bicyclette.

Par ailleurs, le Réseau de la santé publique du Québec, les services policiers, le Tour de l'île de Montréal et la Société de l'assurance automobile du Québec ont organisé plusieurs activités d'éducation et de promotion du casque de vélo pour les enfants, leurs parents et la population en général : campagnes publicitaires, concours promotionnel, renforcement positif pour les porteurs du casque, etc. Des programmes de promotion ont également été développés par le Réseau de la santé publique pour les milieux défavorisés.

Tous ces efforts ont contribué à atteindre un taux de port global de 26,9 % en 1998. La promotion et l'éducation auront amené l'individu à modifier son comportement de façon volontaire et en toute connaissance de cause.

Par contre, ce moyen de persuasion approche son point de saturation sur le plan de l'efficacité. Selon les enquêtes de la Société un effet de plafonnement a été atteint³. Cette situation est d'ailleurs fréquente selon les études sur le sujet et les résultats observés lors d'autres campagnes de promotion, dont celle de la ceinture de sécurité : les juridictions où le port de la ceinture n'était pas obligatoire ont toutes plafonné à des taux variant entre 20 et 50 %.

Il reste encore une forte majorité à convaincre malgré les efforts investis. De plus, pour une réduction substantielle de la clientèle cycliste parmi les victimes décédées et blessées gravement du bilan routier, le taux du port du casque devrait être beaucoup plus élevé et même atteindre 90 %.

C'est pourquoi il y a lieu de réévaluer la situation et d'envisager différentes solutions pour rendre la pratique de la bicyclette plus sécuritaire.

2 – La situation actuelle au Québec

Afin d'avoir un portrait de la situation actuelle en ce qui concerne la sécurité à bicyclette, voici quelques données sur le nombre de victimes d'accidents cyclistes, une estimation des coûts associés à ces accidents ainsi que des statistiques sur le port du casque observé actuellement.

1. Ministère des Transports du Québec et Société de l'assurance automobile du Québec, (1995), *Politique sur le vélo*, Bibliothèque nationale du Québec.

2. Dorsh et al. (1987), « Do bicycle safety helmets reduce severity of head injury in real crashes? », *Accident Analysis and Prevention*, 19. McDermott et al. (1993), « The effectiveness of bicyclist helmets: A study of 1710 casualties », *The Journal of Trauma*, 34(6). Thompson et al. (1996), « A case-control study of the effectiveness of bicycle safety helmet », *The New England Journal of Medicine*, 320(21).

3. Vézina L. (1998), *Enquête sur le port du casque de vélo – Résultats sommaires 1998*, « Service des études et des stratégies en sécurité routière », Société de l'assurance automobile du Québec.

TABEAU 1
Victimes cyclistes : Accidents avec un véhicule routier (1994-1998).

	1994	1995	1996	1997	1998	Moyenne 1994-1998
Décès	34	25	25	27	19	26
Blessés graves	331	305	246	234	273	278
Blessés légers	3 085	3 015	2 716	2 656	2 792	2 853
TOTAL	3 450	3 345	2 987	2 917	3 084	3 157
Proportion de l'ensemble des victimes	7,0 %	6,8 %	6,2 %	6,0 %	6,5 %	6,5 %

Source : SAAQ, *Interprétation du bilan routier des cyclistes 1998, document préliminaire, Service des études et des stratégies en sécurité routière.*

TABEAU 2
Cyclistes : Nombre annuel moyen d'hospitalisations

	Nombre total d'hospitalisations	Collision entre un véhicule routier et un cycliste	Cycliste seul ou avec un véhicule routier sans moteur	Autres
Période:				
1981-1983	1 173	255	883	35
1983-1985	1 238	267	936	36
1985-1987	1 326	278	1 010	38
1987-1989	1 288	308	942	39
1989-1991	1 268	328	911	29
1991-1993	1 322	322	972	28
1993-1995	1 259	303	930	26

Source : Choinière R. et al. (1993), *Profil des traumatismes au Québec : Disparités régionales et tendances de la mortalité (1976 à 1990) et des hospitalisations (1981 à 1991)*, Gouvernement du Québec, Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique.

Masson I. et Dorval D. (1998), *Profil des traumatismes au Québec de 1991 à 1995. Collection analyse et surveillance n° 9*, Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique, Québec, QC.

Les victimes

Les données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) donnent une mesure du nombre de victimes d'accidents cyclistes impliquant un véhicule routier. Le Québec a enregistré, de 1994 à 1998, une moyenne annuelle de 3 157 victimes cyclistes réparties ainsi : 26 décès, 278 blessés graves (nécessitant l'hospitalisation) et 2 853 blessés légers. Durant cette période, les cyclistes représentent 6,5 % de l'ensemble des victimes de la route.

Par ailleurs, bien que les accidents de bicyclette impliquant un véhicule routier soient responsables de plus de 80 % des décès chez les cyclistes, ils ne représentent qu'une faible partie (20 à 25 %) de tous les accidents de cyclistes nécessitant une hospitalisation. Environ 1 250 hospitalisations de cyclistes sont dénombrées par année au Québec qui, dans la majorité des cas (près des 3/4 des hospitalisations), résultent d'accidents hors du réseau routier ou n'impliquent pas

de véhicule routier. La bicyclette est ainsi la cause de 32 % de toutes les hospitalisations dues à une activité récréative et sportive⁴.

Lors d'un accident avec ou sans véhicule routier, la tête du cycliste est particulièrement vulnérable. Selon les rapports des coroners pour la période de 1986 à 1992, le décès des victimes cyclistes est attribuable 3 fois sur 4 à une fracture du crâne ou à une lésion intracrânienne⁵.

Chez les cyclistes blessés grièvement, les blessures à la tête représentent la principale cause d'hospitalisation, les traumatismes crâniens avec une proportion de 23,7 % auxquels s'ajoutent les fractures du crâne comptant pour 10,8 %⁶.

4. Fichier MED-ECHO du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec pour l'année 1991-1992.

5. Bureau du coroner (1994), Dossier statistique, *Analyse descriptive des décès chez les cyclistes – Période : 1986 à 1992*, Bibliothèque nationale du Québec.

6. Masson I., Dorval D. (1998), page 77, op. cit.

TABEAU 3
Répartition des hospitalisations de cyclistes,
selon la cause médicale, Québec (1993-1995)

Cause médicale	Pourcentage
Intracrâniens	23,7
Fractures membres supérieurs	23,1
Fractures membres inférieurs	17,2
Fractures du crâne	10,8
Complications	5,5
Trauma thorax abdominaux	4,0
Fractures cou tronc	2,8
Contusions	2,7
Luxations	2,5
Plaie tête cou tronc	2,0
Plaie membre inférieur	1,8
Autres	3,8

Source : *Profil des traumatismes au Québec : Mise à jour, 1991 à 1995.*

Dans près de la moitié des accidents cyclistes, la victime est âgée de 15 ans et moins. Les traumatismes crâniens constituent un problème de santé important chez les jeunes en termes de mortalité et de morbidité⁷.

De plus, les principales causes de décès par traumatisme chez les jeunes de 5 à 14 ans sont liées à la circulation sur la voie publique : 14 % sont cyclistes au moment de l'accident, 15 % piétons et 16 % occupants d'un véhicule routier.

Par ailleurs, l'environnement urbain est le lieu où se produit 90 % de l'ensemble des accidents de bicyclette comparativement à 67 % pour les autres victimes de la route. Quant à l'environnement rural, il n'y a que 5 % des victimes cyclistes, mais une plus grande proportion des décès y est constatée, soit 40 %.

Les coûts

Parce qu'il est difficile d'obtenir un dénombrement exact de toutes les victimes cyclistes, il ne peut y avoir une évaluation précise des coûts reliés à l'ensemble de leurs blessures et encore moins des coûts reliés spécifiquement aux blessures à la tête.

Il est, par contre, possible d'effectuer une évaluation partielle de ces coûts en considérant les indemnités versées par la SAAQ sur la base des coûts moyens pour l'ensemble des victimes d'accidents impliquant un cycliste et un véhicule routier. Pour les accidents

de l'année 1997, les indemnités versées aux victimes cyclistes sont estimées à 33,9 millions de dollars dont 9,2 millions pour les blessures à la tête⁸.

Ces coûts sous-estiment considérablement la problématique puisqu'ils ne prennent pas en considération l'ensemble des traumatismes à vélo et l'ensemble des coûts. Les coûts réels des traumatismes chez les cyclistes sont beaucoup plus importants lorsque les accidents cyclistes n'impliquant pas de véhicules routiers sont ajoutés et lorsque tous les coûts associés à ces traumatismes, directs et indirects, sont inclus. Considérant la proportion importante de jeunes chez les cyclistes décédés, les coûts sociaux en années potentielles de vie perdues sont très élevés.

Statistiques sur le port du casque

Depuis 1993, le Québec mesure de façon systématique le pourcentage du port du casque dans la population cycliste, jeunes et adultes. Les résultats de ces enquêtes démontrent un plafonnement du taux de port malgré les gains observés chez certains groupes d'âge. Le taux de port a augmenté de manière importante chez les jeunes de 5 à 9 ans, mais la progression est moins rapide chez les 10 à 15 ans. Les adolescents sont beaucoup plus sensibles à la pression des pairs, ils sont plus réfractaires aux prescriptions de l'autorité. De plus, leur perception à l'égard du risque est différente.

Le **taux de port global observé** est de 26,9 % en 1998 alors qu'il était de 27,6 % en 1997⁹. Certaines régions affichent cependant des taux significativement plus élevés que la moyenne provinciale, ces régions sont l'Outaouais (48,4 %) et Québec (40,6 %).

Le taux de port varie selon l'âge : 53 % des cyclistes de 5 à 9 ans observés portaient un casque de vélo, 20 % des cyclistes de 10 à 15 ans, 15 % des 16 à 24 ans et 30 % de ceux de 25 ans et plus. Le taux de port varie aussi selon le type de route utilisée par les cyclistes ; ainsi, il est de 34 % sur les bandes et pistes cyclables alors qu'il n'est que de 22 % et 24 % dans les parcs et en milieu urbain.

7. Eichelberger et al. (1990), « Parental attitudes and knowledge of child safety: A national survey », *American Journal of Disease of Children*, 144.

Witte et al. (1993), « Testing the health belief model in a field study to promote bicycle safety helmets », *Communication research*, 20,4.

8. L'évaluation du coût des blessures à la tête fut réalisée en estimant que celles-ci représentaient 80 % des blessures mortelles, 35 % des blessures graves et 15 % des blessures légères (Fife et al. (1983); Selbst et al. (1987); Wood et Milne (1988); Cushman et al. (1990); Nakayama et al. (1990)).

9. Vézina L., (1998), op. cit.

TABEAU 4
Enquête sur le port du casque à vélo

	1993 %	1994 %	1995 %	1996 %	1997 %	1998 %
Type de route						
Milieu urbain	15	19	20	22	24	24
Parc	19	24	29	21	22	22
Bande/Piste cyclable	22	28	30	29	33	34
Route numérotée	54	28	35	27	30	25
Âge du cycliste						
5 à 9 ans	35	35	52	50	53	53
10 à 15 ans	11	11	17	24	20	20
16 à 24 ans	(*)	19	21	11	14	15
25 ans et plus	(*)	31	30	28	30	30
16 ans et plus	18	26	27	22	26	26
Région						
Saguenay – Lac-St-Jean	15,0	17,7	25,5	24,8	28,4	23,9
Québec	26,7	35,3	34,7	31,2	34,6	40,6
Mauricie – Bois-Francs	7,3	7,8	11,4	15,4	11,4	15,3
Montréal	18,4	18,0	20,0	20,5	23,5	18,9
Montréal	20,3	25,3	29,5	26,0	27,5	30,1
Taux global des 5 régions	18,9	22,3	25,3	23,9	25,7	26,4
Bas-St-Laurent				23,4	28,1	24,3
Estrie				23,4	27,9	25,6
Outaouais				37,6	50,5	48,4
Chaudière-Appalaches				22,1	39,4	21,9
Laval				23,1	26,3	27,5
Lanaudière				25,7	22,4	24,7
Laurentides				24,7	26,3	25,8
TOTAL				24,5	27,6	26,9

Source : Enquête sur le port du casque de vélo – 1998. Service des études et des stratégies en sécurité routière – SAAQ

3 – Le cadre légal dans d'autres juridictions

Plusieurs autres juridictions étudient, ou encore ont déjà adopté, des projets de loi sur le casque à vélo. La popularité croissante de la bicyclette et l'incidence des traumatismes chez cette catégorie d'utilisateurs de la route n'est pas exclusive et particulière au Québec. Le Québec s'inscrit donc dans un courant général en faveur de la promotion du port du casque à vélo, courant qui est répandu dans plusieurs pays industrialisés.

Autres provinces : Ontario, Colombie-Britannique, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse

Les provinces de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse sont les premières au Canada à avoir adopté une loi provinciale obligeant le port du casque à vélo.

L'Ontario a mis en application le 1^{er} octobre 1995 une loi qui oblige les cyclistes de moins de 18 ans à porter un casque. En Colombie-Britannique, une loi a été

implantée en septembre 1996. La loi oblige le port du casque à vélo pour l'ensemble des cyclistes et de leurs passagers, adultes et enfants. Une amende maximale de 100 \$ est prévue pour le contrevenant. Le fait pour un parent ou tuteur de permettre, en connaissance de cause, à un enfant de monter sur une bicyclette sans porter un casque protecteur sera considéré comme une offense. Le parent ou tuteur de l'enfant sera alors responsable de l'amende. La province délègue aux municipalités la mise en place de règlements obligeant le port du casque sur les aménagements cyclables en dehors du réseau routier.

Le Nouveau-Brunswick adoptait le 15 décembre 1995 une loi obligeant le port du casque pour les cyclistes, alors qu'en Nouvelle-Écosse la loi est en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1997.

D'autres provinces ont un projet de loi à l'étude. Certaines attendent de connaître le succès des provinces ayant déjà légiféré; d'autres encore, comme dans le cas de Terre-Neuve, ont délégué cette responsabilité aux municipalités.

Autres États : USA, Australie, Nouvelle-Zélande

Aux États-Unis, quinze États et plus de soixante juridictions locales avaient, en janvier 1999, adopté une loi obligeant le port du casque de vélo¹⁰. La plupart de ces lois ne s'appliquent qu'aux enfants (limite d'âge fixée entre 14 et 18 ans) et prévoient comme sanction, soit un avertissement, soit une amende variant entre 25 et 100 \$. Dans plusieurs cas, les amendes peuvent être annulées sur présentation d'une preuve d'achat d'un casque. Probablement parce qu'elles ne concernent que les enfants, ces lois sont peu appliquées et leur effet sur le taux de port du casque n'est pas aussi marqué que celui observé en Australie.

Entre 1990 et 1992, le port du casque à vélo est devenu obligatoire dans tous les États de l'Australie pour tous les cyclistes et leurs passagers. Les amendes varient selon l'État entre 20 et 40 \$. Les contrevenants mineurs reçoivent dans certains cas uniquement un avertissement. Certains États donnent un billet d'infraction au mineur contrevenant mais non assorti d'une amende. D'autres États australiens sanctionnent les contrevenants mineurs d'une amende et ce sont leurs parents/tuteurs qui en sont responsables. Cette obligation a haussé rapidement le port du casque. En effet, dans l'État de Victoria, il était

de 31 % en mars 1990, et ce, malgré dix années de promotion; la loi introduite le 1^{er} juillet 1990 a permis d'atteindre 75 %¹¹ en mars 1991.

L'adoption de la loi a été suivie d'une forte augmentation du taux de port du casque. Notamment dans le Territoire du Nord (Northern Territory), le taux de port est passé de 19 à 86 % chez les cyclistes adultes, de 26 à 71 % pour les étudiants du secondaire et de 55 à 82 % chez les étudiants du primaire. Dans l'État de Victoria, le taux de port global est passé de 31 % avant l'introduction de la loi à 75 % l'année suivant son introduction¹². Une enquête subséquente indique que le taux de port global était d'environ 83 % à Melbourne en 1992¹³. Dans l'État de New South Wales, une enquête effectuée en avril 1992 situait le taux de port à 75,9 % chez les cyclistes de moins de 16 ans et à 85 % chez les 16 ans et plus¹⁴.

En Nouvelle-Zélande, une loi obligeant le port du casque pour tous les cyclistes et leurs passagers a été introduite en 1994. Une amende de 35 \$ est prévue. Maintenant, le taux de port est de l'ordre de 91 %.

4 Les avenues de solution

Afin que le port du casque soit une mesure de sécurité adoptée par l'ensemble de la population, différentes avenues sont envisageables :

- le statu quo
- les mesures facilitant l'acquisition du casque
- le port du casque obligatoire pour les jeunes cyclistes
- le port du casque obligatoire pour tout cycliste

Le statu quo

Le statu quo consiste à ne pas rendre obligatoire le port du casque protecteur et à attendre que le nombre de personnes portant le casque soit suffisamment élevé, ce qui témoignerait de l'appui de la population en faveur de cette mesure de protection. Il a l'avantage de ne pas contraindre les personnes et repose sur la responsabilité de chacun qui doit décider d'adopter le casque sur une base volontaire.

10. BICYCLE HELMET SAFETY INSTITUTE, www.bhsi.org, 1999.

11. Cameron M., Newstead S., Vulcan P., Finch C. (1994), « Effects of the compulsory bicycle helmet wearing law in Victoria during its first three years », *1994 Australian Pedestrian and Bicyclist Safety and Travel Workshop*.

12. Cameron M., Newstead S., Vulcan P., Finch C. (1994), op. cit.

13. Finch et al. (1993), « Bicycle use and helmet wearing rates in Melbourne, 1987-1992: The influence of the helmet wearing law », Monash University Accident Research Centre, Report no. 45.

14. Henderson, Michael (1995), *The effectiveness of bicycle helmets: A review*, Prepared for the Motor Accidents Authority of New South Wales, Australia.

Il implique de poursuivre les efforts de sensibilisation pour rejoindre les personnes qui pensent que circuler prudemment est suffisant pour éviter des accidents et des traumatismes crâniens. Ces efforts consisteraient à faire comprendre les implications de ne pas porter le casque, de présenter ses avantages, de démontrer les bénéfices que la personne peut en retirer pour sa propre sécurité et faire connaître les impacts sur les coûts sociaux.

Les mesures facilitant l'acquisition du casque

Une autre solution pourrait être de mettre en place des moyens facilitant l'acquisition du casque, dont une uniformisation des prix, l'obligation pour les commerçants de vendre des bicyclettes avec un casque ainsi que la mise en place de programmes d'acquisition d'un casque protecteur.

Des programmes d'éducation pourraient être réalisés en collaboration avec les milieux scolaires, des organismes en sécurité routière ou des associations sportives. À ce sujet, citons l'exemple de la Californie qui organise des séances d'éducation dans lesquelles sont présentés différents aspects comme les bases de sécurité pour circuler à bicyclette, l'importance de porter un casque ainsi que la façon de le porter. Chaque enfant qui a assisté à ces séances en présence d'un parent reçoit gratuitement un casque.

Cette solution pourrait être envisagée comme une étape transitoire et favoriserait l'adoption du casque par une plus grande proportion de la population. Elle permettrait aussi de s'assurer que les milieux défavorisés ne soient pas exclus de la pratique du vélo en raison de l'adoption d'une loi les obligeant à faire l'acquisition d'un équipement de sécurité.

Le port du casque obligatoire pour les jeunes cyclistes

Une autre solution pourrait être d'adopter dans le Code de la sécurité routière, à l'instar de plusieurs juridictions, une législation rendant le port du casque obligatoire pour les jeunes cyclistes qui circuleraient sur tout chemin public au Québec lesquels peuvent comporter occasionnellement une bande cyclable, un accotement asphalté ou une chaussée désignée. Toutefois, il n'y aurait pas d'obligation pour les

cyclistes circulant dans les parcs et sur les pistes cyclables en site propre.

Habituellement, les limites d'âge observées se situent entre 14 et 18 ans. Ainsi, tous les cyclistes qui seraient âgés de moins de l'âge limite (ex. 14, 16 ou 18 ans) devraient porter un casque protecteur. Les adultes ne seraient pas visés par cette obligation.

Le port du casque obligatoire pour tout cycliste

Cette solution consisterait à ajouter au Code de la sécurité routière l'obligation de porter un casque protecteur pour tous les cyclistes circulant sur tout chemin public au Québec, lesquels peuvent comporter occasionnellement une bande cyclable, un accotement asphalté ou une chaussée désignée. Il n'y aurait pas d'obligation pour les cyclistes circulant dans les parcs et sur les pistes cyclables en site propre.

Aucun point d'inaptitude ne devrait être attribué pour une infraction à une obligation de porter un casque protecteur à vélo.

Dans les différentes législations de l'Australie, le non-port du casque peut rendre le contrevenant passible d'une amende variant généralement entre 20 \$ et 40 \$. Au Québec, une amende de cet ordre serait raisonnable. Elle serait aussi cohérente puisque les autres infractions visant les cyclistes sont généralement de cet ordre. L'amende prévue pour circuler à bicyclette avec un baladeur (minimum 30 \$ et maximum 60 \$) pourrait s'appliquer également au non-port du casque, ce qui serait un compromis acceptable.

Par contre, en complément à cette législation, un règlement sur la sécurité des sports au Québec pourrait être nécessaire pour obliger tout participant à un événement sportif (compétitions, randonnées, etc.) à porter un casque de vélo. Elle pourrait exiger également des centres de location de bicyclette de rendre obligatoire le port du casque lors d'une location.

5 — Les effets d'une législation sur la pratique de la bicyclette

Une législation relative au port du casque peut entraîner différents impacts. Voici certains aspects à considérer.

Le comportement des cyclistes

Le port du casque protecteur à vélo n'entraîne pas en principe de modifications comportementales chez les cyclistes, ni chez les automobilistes. Une législation sur le casque ne pourrait donc à elle seule régler un important problème de sécurité à bicyclette : le comportement routier des cyclistes et des automobilistes.

Une étude réalisée par Vélo Québec en 1991 démontre que le port du casque protecteur chez les cyclistes est positivement associé au respect du Code de la sécurité routière (observation de 19 239 cyclistes, résultats statistiquement significatifs)¹⁵. Le fait que les cyclistes qui ont adopté plus facilement le casque de vélo soient plus conscients des risques liés à la pratique de la bicyclette et plus respectueux des règles de sécurité routière vient appuyer l'hypothèse selon laquelle des bénéfices plus importants pourraient être générés lors de l'adoption de la mesure par les retardataires/récalcitrants qui sont une clientèle plus à risque.

Notons que les résultats de cette étude (Vélo Québec, 1991) contredisent l'hypothèse voulant que le casque protecteur procure un sursentiment de sécurité et, donc, un relâchement sur le plan du comportement.

Les effets sur le bilan routier et les coûts impliqués

Plusieurs expériences ont démontré que l'introduction d'une loi obligeant le port du casque était une façon efficace d'augmenter le taux de port du casque et ce, même avec très peu de mesures de renforcement¹⁶. Dans le cas du casque de vélo, la personne qui serait contrainte par la loi est celle-là même qui en retirerait le plus grand bénéfice (risque moindre de blessures graves à la tête). Une importante proportion des 30 décès de cyclistes constatés annuellement pourrait être évitée. Un nombre encore plus important des hospitalisations pour blessures à la tête serait évité et les séquelles subies par ces cyclistes seraient beaucoup moins sévères.

En plus de sauver des vies, l'introduction d'une loi permettrait de réduire pour l'ensemble des contribuables les coûts collectifs de santé associés aux traumatismes des victimes cyclistes. Chaque progression de 10 % du taux de port du casque correspond à

une économie récurrente d'environ 0,6 M\$ en indemnisation pour la SAAQ. Si une loi permettait d'accroître le taux de port de 50 % (par exemple de 30 à 80 %), il serait donc possible de réduire d'environ 3 M\$ les indemnités versées par la SAAQ.

Il ne faut pas oublier qu'une hausse du taux de port du casque représente des économies beaucoup plus importantes lorsque les accidents cyclistes n'impliquant pas de véhicules routiers (environ 75 %) sont ajoutés ainsi que l'ensemble des coûts, directs et indirects, associés à ces traumatismes.

L'accessibilité de la mesure

Pour que le port du casque soit adopté par l'ensemble de la population, il y a lieu de se préoccuper de l'accessibilité de cette mesure de sécurité. Bien que le casque protecteur soit considéré par plusieurs comme une mesure de sécurité peu dispendieuse et que son coût ne représente qu'une infime partie du coût d'une bicyclette, il augmente toutefois le coût global de la pratique du vélo. Le prix du casque pourrait ainsi constituer une barrière économique à la pratique de la bicyclette. De plus, alors que l'acquisition d'une pièce d'équipement comme les réflecteurs ou fanion latéral est faite une fois pour toutes, le casque, lui, est un achat récurrent ; il devra être remplacé au rythme de la croissance de l'enfant et en fonction de l'usage.

Aussi, dans l'optique d'une famille à faible revenu, équiper une famille entière peut être relativement onéreux et pourrait amener certaines familles à abandonner la pratique du vélo ou, encore, à contrevenir délibérément à la loi faute de pouvoir s'offrir cet équipement.

À titre d'exemple, en raison de la prévalence des traumatismes chez les enfants des milieux défavorisés, plusieurs juridictions ayant adopté une loi sur le port du casque ont aussi introduit un programme d'accessibilité. L'État de New York, à la suite de l'adoption d'une loi obligeant le port du casque, a mis en place un programme d'accessibilité pour les jeunes défavorisés basé sur une approche communautaire. Des organismes communautaires reçoivent une quantité de casques à vendre à prix modique aux jeunes qui répondent aux critères d'admissibilité. Un formulaire doit être rempli et des informations sur l'utilisation du casque ainsi que des notions de sécurité à bicyclette sont remises aux personnes qui en font l'acquisition. L'argent provenant de la vente des

15. Vélo Québec (1991), *Relations entre le port du casque protecteur et les comportements cyclistes*, Montréal.

16. Graitcer et al. (1994), « Is legislation an effective way to promote bicycle helmet use? », *38th annual proceedings, Association for the Advancement of Automotive Medicine*, Lyon, France.

casques est réutilisé à l'achat d'autres casques. En Australie, lors de l'adoption de la loi sur le casque, le ministère des Transports a offert, pendant une période déterminée, un remboursement de 10 \$ sur l'achat d'un casque protecteur réglementaire fabriqué au pays.

L'infrastructure pour les cyclistes

Un contre-argument souvent évoqué contre une loi sur le port du casque est celui du désintéressement des autorités face à l'amélioration des infrastructures cyclables. Certains prétendent que des municipalités pourraient considérer que les cyclistes équipés d'un casque protecteur seraient suffisamment bien protégés des autres usagers et des aléas de la route. Par conséquent, elles pourraient ne plus investir dans les infrastructures.

Pour sa part, le gouvernement s'est déjà engagé avec le projet **La route verte** à soutenir le développement des infrastructures cyclables¹⁷ dans l'ensemble du Québec. De plus, la politique sur le vélo présentée en mai 1995 a déjà établi les priorités d'intervention ainsi que les responsabilités du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la SAAQ en matière de vélo. Ces engagements sont indépendants et non exclusifs en ce qui a trait aux autres mesures de sécurité. En fait, ces interventions se complètent dans l'optique d'une stratégie globale de prévention des traumatismes chez les cyclistes.

6 Les conditions d'implantation d'une législation obligeant le port du casque

L'applicabilité d'une loi sur le port du casque doit être au centre de nos préoccupations. Ainsi, il y a lieu de considérer que l'obligation de porter un casque, si cette solution est retenue, viendrait s'ajouter à d'autres mesures législatives sur lesquelles il faut exercer un contrôle et cela, avec des ressources humaines et financières restreintes.

Un fort pourcentage des cyclistes (environ 80 %) enfreignent systématiquement le Code de la sécurité routière¹⁸. Malgré ce taux élevé de délinquance, surtout constaté en milieu urbain, très peu de contraventions sont données. Les dispositions du Code

touchant les cyclistes sont peu appliquées à cause de différents problèmes (contrevenants mineurs, identification, etc.). En raison de ces problèmes, les services policiers privilégient des interventions d'éducation, de sensibilisation et de prévention auprès de cette clientèle. Une loi sur le port du casque serait soumise aux mêmes problèmes et c'est pourquoi il faut envisager des solutions.

L'identification du contrevenant

Les policiers pourraient avoir des difficultés à identifier le cycliste lors d'infraction, car celui-ci n'est pas tenu d'avoir avec lui un permis de conduire valide qui permet de l'identifier comme c'est le cas pour les autres usagers de la route conduisant un véhicule. De plus, la plupart des mineurs ne possèdent aucune carte d'identité.

Les articles 72 et 74 du Code de procédure pénale du Québec visent à empêcher que la signification du constat d'infraction soit mise en échec par le simple fait qu'on ne connaît pas le nom et l'adresse du contrevenant.

72. [Constat d'infraction] L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis une infraction peut exiger qu'elle lui déclare ses nom et adresse, s'il ne les connaît pas, afin que soit dressé un constat d'infraction.

[Doute sur l'identité] L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire que cette personne ne lui a pas déclaré ses véritables nom et adresse peut, en outre, exiger qu'elle lui fournisse des renseignements permettant d'en confirmer l'exactitude.

74. [Arrêt sans mandat] L'agent de la paix peut arrêter sans mandat la personne informée de l'infraction alléguée contre elle qui, lorsqu'il l'exige, ne lui déclare pas ou refuse de déclarer ses nom et adresse ou qui ne lui fournit pas les renseignements permettant d'en confirmer l'exactitude.

[Mise en liberté] La personne ainsi arrêtée doit être mise en liberté par celui qui la détient dès qu'elle a déclaré ses nom et adresse ou dès qu'il y a confirmation de leur exactitude.

Bien que le Code de procédure pénale du Québec oblige un contrevenant à s'identifier à la demande de l'agent de la paix qui l'a préalablement informé de l'infraction commise, les policiers appréhendent certaines difficultés liées à l'identification du contrevenant. L'identification d'un contrevenant est un problème qui existe autant pour les autres règlements s'appliquant aux cyclistes que pour d'autres types d'infractions.

17. Plan d'action jeunesse 1995-1996, Secrétariat à la jeunesse.

18. Collection sous la direction de Ginette Beaulne (1991), *Les traumatismes au Québec – Comprendre pour prévenir*, p. 106.

Le contrevenant mineur

En vertu de l'article 5 du Code de procédure pénale du Québec, l'âge de la responsabilité pénale est établi à 14 ans en matière de droit provincial. Le contrevenant mineur de moins de 14 ans ne peut donc être poursuivi pour une infraction au Code. Aussi faudrait-il choisir entre les dispositions suivantes : remettre uniquement des avertissements aux cyclistes de moins de 14 ans ou rendre les parents/tuteurs du contrevenant mineur responsables de l'amende. L'Ontario, la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick ont choisi de rendre les parents responsables pour les infractions des mineurs de moins de 16 ans. Aux États-Unis, The National SAFE KIDS Campaign, un organisme qui fait la promotion active du casque protecteur pour les cyclistes, en particulier pour les enfants, fait la recommandation de rendre les parents responsables si leurs enfants contreviennent à la loi.

Ces difficultés ne sont pas propres à une loi éventuelle sur le port du casque. L'interpellation d'un contrevenant mineur est un problème qui existe autant pour les autres règlements s'appliquant aux cyclistes que pour d'autres types d'infractions.

La continuité de l'infraction

Un autre problème pourrait être soulevé, soit celui de la continuité de l'infraction après la remise d'un constat d'infraction.

Selon un avis juridique, le non-port du casque, dans l'éventualité où une disposition du Code de la sécurité routière obligerait le port du casque chez l'ensemble des cyclistes, ne serait pas une infraction continue. L'infraction débiterait lorsque l'agent prend connaissance que le cycliste circule sans casque et elle se terminerait lors de la remise du constat d'infraction. Le cycliste qui reprendrait place sur son vélo après la remise d'un constat d'infraction commettrait une deuxième infraction ; il ne continuerait pas la même infraction.

Le policier qui constaterait une infraction pour non-port du casque pourrait remettre un billet d'infraction au cycliste et lui demander d'utiliser un autre moyen de transport pour éviter de commettre une deuxième infraction.

Par souci de cohérence, il faudrait envisager de renforcer à la fois le port du casque et les autres règles du Code de la sécurité routière touchant les cyclistes et qui sont, à l'heure actuelle, très peu respectées.

Les standards et le programme de certification

Une loi sur le casque pourrait exiger le port d'un casque certifié pour l'ensemble des cyclistes et de leurs passagers, adultes et enfants. La législation qui serait mise en place pourrait inclure une disposition faisant état des critères de sécurité auxquels devront répondre les casques de vélo pour être certifiés au sens de la loi.

Des standards de sécurité reconnus ont été établis pour les casques protecteurs cyclistes, entre autres, par les organismes suivants : *Canadian Standards Association (CSA)*, *American National Standards Institute (ANSI)*, *Snell Memorial Foundation (SNELL)*. Aussi, une législation québécoise sur le casque pourrait se référer aux normes généralement reconnues en Amérique du nord.

2 – Positionnement

Le port du casque pour les cyclistes n'empêche pas les accidents mais est susceptible de diminuer la gravité, voire le nombre de blessures à la tête. Les campagnes de promotion ont fait augmenter la proportion des cyclistes portant le casque, mais cette proportion semble plafonnée. Considérant les coûts impliqués et le fait que ce sont en grande partie des jeunes qui sont blessés, quelle avenue privilégier ? Doit-on obliger le port du casque uniquement pour les jeunes ? L'obliger pour tous ? Doit-on favoriser l'accessibilité ? Doit-on plutôt renforcer les campagnes de promotion et d'éducation ?

Sommaire

CHAPITRE 1 Le port du casque protecteur pour les cyclistes

La pratique du cyclisme est associée à un nombre significatif de traumatismes. Entre 1994 et 1998, le bilan routier dénombrait une moyenne annuelle de 3 157 victimes d'accidents de vélo impliquant un véhicule routier et une moyenne de 26 décès consécutifs à ces accidents. Les blessures à la tête sont particulièrement fréquentes lors d'accidents de vélo et ce, que l'accident implique ou non un véhicule routier.

Il est généralement admis que le casque protecteur est une mesure efficace de réduction des traumatismes chez les cyclistes. Il a le mérite de protéger la victime de façon systématique, peu importe la cause de l'accident, l'âge ou le comportement. Les diverses activités de sensibilisation et de promotion du port du casque protecteur ont permis de porter le taux de port global à 26,9 % en 1998. Par contre, plusieurs indices laissent entrevoir un plafonnement.

Croyant à la nécessité que les cyclistes portent un casque protecteur, d'autres juridictions ont déjà adopté une loi obligeant le port du casque. L'Australie l'oblige pour tous les cyclistes; plusieurs États américains (15) ont une loi qui le rend obligatoire pour les enfants cyclistes. Les provinces de l'Ontario, de la Colombie-Britannique, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse sont les premières au Canada à avoir adopté une loi obligeant le port du casque chez les cyclistes.

Une loi exigeant le casque protecteur à vélo pourrait faire augmenter significativement le taux de port et ainsi réduire de façon importante les traumatismes à la tête chez les cyclistes. Est-ce la solution à retenir immédiatement? Doit-on attendre d'avoir un consensus de la part de la population?

Face à ce questionnement, différentes solutions peuvent être envisagées dont :

- **le statu quo :** ne pas rendre le port du casque obligatoire, en faire la promotion et attendre que le nombre de personnes portant le casque soit suffisamment élevé avant de légiférer ;

- **les mesures facilitant l'acquisition du casque :** mettre en place des moyens facilitant l'acquisition par toute la population comme : uniformisation des prix, vente de bicyclette avec casque, séances d'éducation sur les bases de sécurité en bicyclette avec remise d'un casque gratuitement ;
- **le port du casque obligatoire pour les jeunes cyclistes :** obliger le port du casque en fonction de l'âge, soit tous les jeunes âgés de moins de 14, 16 ou 18 ans ;
- **le port du casque obligatoire pour tout cycliste :** obligation pour toutes les personnes circulant à bicyclette sur les voies publiques.

Dans l'éventualité d'une législation sur le port du casque, plusieurs préoccupations devraient être prises en compte. Il est évident, qu'avec l'efficacité attribuée au casque protecteur, que le nombre de victimes d'accidents à vélo devrait diminuer ainsi que les coûts de santé associés aux traumatismes des victimes cyclistes. Par contre, le port du casque n'entraînerait pas nécessairement de modifications comportementales chez les cyclistes, ni chez les automobilistes. Une législation ne pourrait donc pas à elle seule régler le problème de sécurité à bicyclette.

Une loi sur le port du casque ne devrait pas remplacer, mais plutôt compléter d'autres interventions en faveur de la sécurité des cyclistes, c'est-à-dire les investissements dans l'amélioration des infrastructures cyclables et les activités de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route.

L'accessibilité doit aussi être au centre de nos préoccupations. Il ne faudrait pas que certaines familles abandonnent la pratique de la bicyclette parce que les prix des casques sont trop dispendieux ou encore qu'elles décident de contrevenir à la loi faute de pouvoir s'offrir cet équipement.

Notes du chapitre 1

[illegible]

CHAPITRE 2

Le patin à roues alignées

- 1** – La problématique de l’usage des patins à roues alignées
- 2** – La pratique du patin à roues alignées au Québec
- 3** – Le cadre légal
- 4** – Les avenues de solution
- 5** – Les effets d’une législation encadrant l’utilisation du patin à roues alignées
- 6** – Les conditions d’implantation d’une législation encadrant la pratique du patin à roues alignées
- 7** – Positionnement

1 — La problématique de l'usage des patins à roues alignées

Depuis quelques années, la popularité du patin à roues alignées s'est accrue très rapidement, et ce, particulièrement auprès des jeunes. Les adeptes ne les utilisent pas uniquement sur les anneaux de patinage et sur les pistes cyclables où les municipalités le permettent ; ils ont envahi tous les espaces urbains, tels les routes, les rues locales, les espaces publics, les parcs, les surfaces commerciales, les sites récréatifs et touristiques, en fait, tout espace présentant une surface lisse et asphaltée.

Les patins sont devenus plus qu'une mode ou une simple activité récréative comme cela était perçu lors de leur apparition. Pour certains, ils constituent même un véritable mode de transport, car ils offrent la rapidité et la facilité de déplacement.

Actuellement, le Code de la sécurité routière interdit formellement l'usage des patins à roues alignées sur la chaussée. Soulignons que, malgré cette interdiction, les citoyens sont de plus en plus nombreux à utiliser la voie publique sans se préoccuper de la législation. Comme le confirme un sondage réalisé par le Groupe DBSF¹ à l'été 1998 dans le Grand Montréal, 69 % disent respecter le Code de la sécurité routière et 47 % circulent sur toutes les rues et tous les espaces publics en pensant que cela est autorisé.

Vu l'augmentation du nombre de patineurs, les municipalités et les corps policiers n'ont pu qu'adopter une attitude de tolérance. Les contraventions sont surtout remises à ceux qui se comportent dangereusement ou qui nuisent aux autres personnes sur la chaussée, les trottoirs ou autres zones d'utilisation.

La présence des patineurs sur la chaussée peut également être une source d'accidents avec d'autres moyens de transport partageant les voies publiques. Il n'y a qu'à penser à la nécessité de s'immobiliser qui exige la maîtrise des techniques de freinage et qui est en soi une manœuvre difficile pour les débutants. En effet, tous les patins ne disposent pas d'un système de freinage permettant de s'arrêter facilement, comme c'est le cas pour les bicyclettes, et cela est encore plus difficile dans les pentes. Il faut aussi tenir compte des

possibilités de pertes d'équilibre facilement causées par une chaussée non uniforme, avec des fissures et des débris. Ces manœuvres à risque et non prévisibles soulèvent ainsi le problème de la compatibilité du patin avec les autres modes de déplacement.

Le patin pose aussi des problèmes aux municipalités qui ont la responsabilité de dessiner et d'aménager des sites et des emplacements sécuritaires pour la pratique de cette activité. En effet, la présence des patineurs peut provoquer des tensions avec les autres usagers. Les patineurs circulant souvent à des vitesses élevées peuvent entrer en collision avec des piétons. Il en est de même sur beaucoup de voies qui ne sont pas suffisamment larges pour être partagées avec les cyclistes et permettre un déplacement sécuritaire pour tous ceux et celles qui y ont accès.

C'est en tenant compte de ces facteurs qu'il s'avère nécessaire de se positionner afin de déterminer si le patinage sur roues alignées doit demeurer une activité récréative devant être limitée à des espaces spécifiques ou s'il y a lieu d'alléger la loi et de permettre aux patineurs de partager l'espace avec les autres usagers de la route.

2 — La pratique du patin à roues alignées au Québec

Le patin à roues alignées étant une activité relativement récente au Québec, peu d'études ont été réalisées de sorte qu'il est difficile d'avoir un portrait complet de la situation. Toutefois, la Société de l'assurance automobile du Québec a fait au cours de trois étés successifs (1996, 1997, 1998) des observations sur le terrain. Une enquête a aussi été menée auprès de patineurs de la région de Montréal par le Groupe DBSF et le centre de recherche universitaire INRS-Urbanisation en 1998².

Essentiellement, il ressort que le nombre d'adeptes du patin à roues alignées a considérablement augmenté au fil des ans et que le nombre de blessures liées à la pratique a, par conséquent, connu une hausse. Le nombre de patineurs blessés demeure toutefois bien en deçà de celui observé chez les cyclistes.

1. Ministère des Affaires municipales, des Transports et Tourisme Québec, Phénomène du patin à roues alignées, État de la situation et résultats de l'enquête sur la pratique du patin à roues alignées en 1998, rapport final, janvier 1999, par le Groupe DBSF, 100 p. (DBSF est une compagnie de consultation en loisir dont les fondateurs sont Dulude, Beauséjour, Samson et Fortier)

2. Ministère des Affaires municipales, des Transports et Tourisme Québec, op. cit.

TABLEAU 1

Répartition des patineurs à roues alignées et des cyclistes selon le sexe, le groupe d'âge et le lieu de pratique, de 1996 à 1998

VARIABLE	PROPORTION D'USAGERS						RATIO CYCLISTE/PATINEUR		
	Cyclistes			Patineurs					
	1998 n=10 932	1997 n=12 653	1996 n=16 679	1998 n=971	1997 n=967	1996 n=1 732	1998	1997	1996
Sexe									
Hommes	69 %	70 %	67 %	60 %	65 %	65 %	13 : 1	14 : 1	10 : 1
Femmes	31 %	30 %	33 %	40 %	35 %	35 %	9 : 1	11 : 1	9 : 1
Groupe d'âge									
5 à 9 ans	9 %	10 %	8 %	8 %	5 %	3 %	14 : 1	27 : 1	23 : 1
10 à 15 ans	16 %	19 %	21 %	13 %	22 %	16 %	13 : 1	12 : 1	13 : 1
16 à 24 ans	20 %	19 %	26 %	42 %	42 %	53 %	5 : 1	6 : 1	5 : 1
25 ans et plus	55 %	52 %	46 %	37 %	32 %	28 %	17 : 1	21 : 1	16 : 1
Lieu de pratique							(Pondéré)	(Pondéré)	(Pondéré)
Milieu urbain	42 %	45 %	43 %	22 %	34 %	31 %	21 : 1	15 : 1	18 : 1
Parc	15 %	16 %	20 %	17 %	16 %	21 %	11 : 1	17 : 1	10 : 1
Bande/piste cyclable	40 %	38 %	34 %	61 %	50 %	47 %	8 : 1	9 : 1	7 : 1
Route numérotée	2 %	2 %	3 %	1 %	0 %	1 %	36 : 1	n.s.	77 : 1
Total pondéré							13 : 1	14 : 1	12 : 1

Comparaison entre les patineurs et les cyclistes

Une étude réalisée en 1996 a permis de comparer les patineurs et les cyclistes en matière d'exposition et de traumatismes. La première partie de l'étude³ consistait en une enquête permettant non seulement de tracer le profil des patineurs mais aussi d'obtenir une mesure relative d'exposition en l'absence de la mesure habituellement utilisée qui tient compte du kilométrage parcouru. La seconde partie⁴ a permis de comparer l'importance et le type de blessures liées à la pratique de ces deux activités grâce à des données recueillies dans trois hôpitaux du Québec.

En 1996, 16 679 cyclistes et 1 732 patineurs ont été observés lors de l'enquête sur le port du casque de vélo ; le ratio obtenu après pondération était alors de douze cyclistes pour un patineur. Parmi les patineurs, 65 % étaient de sexe masculin et la moitié étaient âgés de 16 à 24 ans. C'est d'ailleurs parmi ce groupe d'âge que le nombre de patineurs est le plus élevé alors qu'un ratio

de cinq cyclistes pour un patineur a été constaté. De plus, près de la moitié des patineurs ont été observés sur des bandes ou pistes cyclables.

Afin d'en suivre l'évolution, des données sur l'exposition ont aussi été recueillies en 1997 et 1998 et les résultats sont présentés au Tableau 1. Ainsi, le ratio cycliste/patineur était de 14 : 1 en 1997 et de 13 : 1 en 1998.

Par ailleurs, les données sur les blessures provenant de trois hôpitaux, soit l'hôpital Ste-Justine, l'hôpital de Montréal pour enfants et l'hôpital de l'Enfant-Jésus, ont permis de comparer les blessures subies par les patineurs à celles des cyclistes et de calculer les ratios de risque.

Entre le 1^{er} avril et le 30 septembre 1996, 913 cyclistes et 218 patineurs ayant subi des blessures ont été dénombrés, pour un ratio de quatre cyclistes pour un patineur. Ces observations démontrent que s'il y avait autant de patineurs que de cyclistes, il y aurait potentiellement trois fois plus de victimes chez les patineurs que chez les cyclistes. Il ressort, comme présenté au Tableau 2, que la principale cause d'accident chez les patineurs est la perte de contrôle, avec 93 % des accidentés ; les victimes sont rarement blessées à la suite d'un conflit avec un véhicule automobile (2 %) et les conflits avec d'autres personnes, notamment les cyclistes, ne représentent que 3 %.

3. Vézina L. et Bouchard J., Profil comparatif des patineurs à roues alignées et des cyclistes en 1996, mars 1997, SAAQ.

4. Dorval D., Lesage D. et al., Situation des traumatismes liés à la pratique du patin à roues alignées et à la pratique de la bicyclette, Direction de la santé publique de Montréal-centre pour la SAAQ, février 1997, 16 pages + annexes.

TABEAU 2
Causes des blessures – 1996

Causes	Cyclistes	Patineurs
Chute, perte de contrôle	81 %	93 %
Collision :		
avec véhicule	9 %	2 %
avec bicyclette	3 %	1 %
avec objet, piéton	2 %	2 %
Autre	5 %	2 %

La majorité des blessures chez les patineurs touchent les membres supérieurs (60 %) et résultent en une fracture alors que chez les cyclistes les blessures aux membres supérieurs sont de l'ordre de 40 % et les blessures à la tête et au cou sont présentes dans 30 % des cas. La proportion de victimes admises à l'hôpital est aussi plus faible chez les patineurs (6 %) que chez les cyclistes (10 %) (voir Tableau 3). Les types de traitement nécessaires sont sensiblement équivalents et nécessitent des traitements majeurs, tels plâtre, points de suture chez 47 % des patineurs blessés et 41 % pour les cyclistes.

TABEAU 3
Les types de traitement – 1996

Types de traitement	Cyclistes	Patineurs
Consultation seulement	15 %	14 %
Traitement mineur (ex. : pansement)	34 %	33 %
Traitement majeur (ex. : plâtre, points de suture)	41 %	47 %
Admis à l'hôpital	10 %	6 %

En ce qui concerne les lieux de l'accident, les quelques études disponibles à ce jour permettent d'identifier la voie publique comme étant le lieu de pratique où survient entre 40 et 50 % des blessures. Bien que les données varient selon les périodes des observations effectuées, il peut être d'intérêt de prendre connaissance des résultats constatés par l'Association des transports du Canada (ATC): 41,3 % des accidents se produisent sur la route et les voies d'accès, comparativement à 11 % sur les trottoirs, 16,6 % dans les parcs, zones récréatives et sportives; 29,4 % surviennent dans d'autres zones, dont les stationnements, à domicile, dans les cours d'école ou autres sites et uniquement 1,7 % dans les pistes cyclables.

Comportements et habitudes des patineurs à roues alignées : région de Montréal

La recherche réalisée par le Groupe DBSF sur le patin à roues alignées a permis de vérifier les comportements et habitudes des patineurs, leurs préférences en matière de consommation, de transport et leur profil socio-économique. À cette fin, des relevés sur le terrain ont été faits à l'été 1998 à des points stratégiques de l'agglomération de Montréal, auprès de patineurs âgés de 15 ans et plus. Les observations ont eu lieu sur onze sites, principalement les fins de semaine et les jours fériés, de sorte que l'échantillon (578 patineurs) est surtout représentatif d'une pratique de type récréatif.

Il ressort de cette enquête que les patineurs sont composés à 60,5 % d'hommes. De plus, 86,3 % de l'échantillon était constitué de patineurs âgés de moins de 44 ans, soit 31,8 % entre 25 et 34 ans, 29,6 % entre 15 et 24 ans et 24,9 % entre 35 et 44 ans. Parmi les patineurs interrogés, 46,7 % pensent que la circulation sur les rues et tous les espaces publics est permise. L'interdiction, en vertu de l'article 499, d'utiliser la chaussée est peu connue puisque 69,4 % des patineurs ont dit qu'ils respectaient le Code de la sécurité routière. Enfin, 61,6 % des patineurs observés portaient des équipements de protection.

Quant à la pratique proprement dite, 72,8 % des participants ont dit pratiquer le patin depuis trois ans et moins. Parmi ceux-ci, 59,3 % disent pratiquer le patin régulièrement, 66,6 % des répondants effectuent leurs sorties sur une base hebdomadaire, 42,6 % de une à trois sorties par semaine et 24 % quatre sorties par semaine. En ce qui a trait au kilométrage parcouru, 36,5 % des répondants parcourent entre 10 et 49 kilomètres par semaine, 18 % de 50 à 100 kilomètres et 10,6 % de 1 à 9 kilomètres.

Par contre, 75 % des distances parcourues par les patineurs sont sur les pistes cyclables et 17 % sont sur les petites rues et les grands boulevards. Ce dernier pourcentage monte à 50 % pour les patineurs qui se déplacent à des fins utilitaires. L'évolution des blessures et des causes de blessures devra cependant être suivie dans le temps.

3 Le cadre légal

Situation actuelle au Québec

Le patin à roues alignées est interdit sur les rues et routes du Québec en vertu de l'article 499 du Code de la sécurité routière, qui stipule que « *Nul ne peut faire usage sur la chaussée de patins, de skis, d'une planche à roulettes ou d'un véhicule-jouet* ». Les contrevenants à l'article 499 sont passibles d'une amende de 30 \$ à 60 \$ en vertu de l'article 506.

En raison de cette interdiction du Code, les municipalités n'ont pas la possibilité d'en autoriser l'utilisation sur les sections de route sous leurs responsabilités.

Aperçu de la situation dans d'autres juridictions

À l'heure actuelle, le Québec semble encore la seule juridiction canadienne à disposer d'une mesure d'interdiction du patin dans son Code de la sécurité routière. Au niveau municipal toutefois, les villes imposent des restrictions de toutes sortes. Selon une enquête⁵ réalisée en septembre 1995 auprès de 77 municipalités canadiennes, 41 % des répondants ont mentionné qu'ils imposaient des restrictions quant à l'usage de la chaussée et 29 % interdisaient le patin sur les trottoirs.

Du côté des États-Unis où le patin est pratiqué depuis plusieurs décennies, les éléments suivants ont été observés :

- Des dispositions législatives⁶ interdisant le patin sur la chaussée sont en vigueur dans les États du Colorado (interdit sur les autoroutes), de la Floride, du Missouri, de la Virginie et du Wisconsin (interdit sur les routes nationales). Dans certains États, la principale interdiction faite en vertu du Code de la route est le *skitching*, c'est-à-dire cette pratique qui consiste à s'accrocher au pare-chocs d'un véhicule pour se faire tirer. Enfin, plusieurs États n'ont pas de dispositions spécifiques à l'égard du patin si ce n'est de mentionner que les autorités municipales, les collèges, les universités et les

sociétés de transport peuvent en réglementer l'usage sur leur propriété ou territoire.

- Au niveau municipal, les autorités de plusieurs villes américaines interdisent, par voie de règlement, l'usage du patin sur la chaussée et les trottoirs des quartiers d'affaires ou commerciaux. Dans plusieurs cas, le patineur est autorisé à utiliser la voie publique dans la mesure où il peut le faire de façon sécuritaire pour lui et les autres usagers, sinon il est sujet à infraction. Les situations qui font que l'usager peut, par sa conduite, mettre en péril la propriété d'autrui sont également considérées illégales et peuvent donner lieu à une amende. Lorsqu'ils sont autorisés à utiliser la chaussée, les patineurs doivent se conformer aux mêmes règles de circulation que les cyclistes.
- Les juridictions où les patineurs sont assimilés aux piétons sont plutôt rares, mais c'est tout de même le cas de la France. Toutefois, celle-ci vise à sortir un livre blanc sur le patin dans lequel elle envisage d'assimiler les patineurs aux cyclistes, mais il reste à voir si seul l'usage des pistes et bandes cyclables sera permis aux patineurs ou également la chaussée.

Les principales constatations relatives à la situation du patin à l'extérieur du Québec peuvent se résumer ainsi :

- En matière de législation, les autres provinces canadiennes n'ont pas de disposition spécifique qui interdit la pratique du patin sur la chaussée. Dans plusieurs municipalités, ce vide est donc comblé par un règlement ou un arrêté. L'absence de base légale semble toutefois un problème pour certaines d'entre elles qui souhaiteraient avoir quelque fondement juridique pour éclairer ou appuyer leurs propres réglementations.
- Aux États-Unis, les restrictions concernant la chaussée ou les trottoirs ne sont à peu près jamais totales. Certaines routes (comme les highways) sont interdites aux patineurs ; dans d'autres cas, les interdictions touchent uniquement les rues, artères et trottoirs des centres-villes. À plusieurs endroits, les infrastructures sont accessibles aux patineurs et la seule exigence à leur égard est qu'ils puissent exercer leur activité de façon sécuritaire et respectueuse des autres usagers.
- Qu'il y ait interdiction ou pas concernant la chaussée, les patineurs tendent à l'utiliser quand même si cela les accommode. Quant aux trottoirs, les patineurs expérimentés ne sont pas enclins à les

5. TRANSPORTATION ASSOCIATION OF CANADA, In-Line Skating Review Final Report, Totten Sims Hubicki Associates, mars 1996, 18 pages + annexes.

6. Recherche faite sur le site Internet www.skatecity.com/Law/, au printemps 1997.

utiliser compte tenu de leur surface et des joints d'expansion ; par contre, l'utilisation des trottoirs par les patineurs débutants et les enfants ne causent pas de problèmes dans les quartiers résidentiels.

- Les lois et règlements existants, que ce soit au Canada ou à l'étranger, semblent rarement entièrement satisfaisants. Les juridictions qui n'ont pas de dispositions spécifiques à l'égard du patin souhaitent s'en donner et celles qui en ont souhaitent les modifier. Les cadres légal et réglementaire actuels s'adaptent donc lentement ou difficilement au phénomène du patin à roues alignées en évolution depuis quelques années.

C'est l'État de New York qui semble avoir la législation la plus complète concernant le patin à roues alignées. Le *Vehicle and Traffic Law* comporte plusieurs dispositions à cet égard, dont une partie est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1996 et l'autre le 1^{er} janvier 1997. Les termes *rollerskates* et *In-line skates* y sont d'abord spécifiquement définis. Sur la chaussée, les patineurs sont assujettis aux mêmes droits et aux mêmes obligations que les cyclistes et les automobilistes. Cependant, s'il y a une piste cyclable ou une piste pour patineurs, les patineurs doivent l'emprunter si elle est utilisable. Sinon, ils doivent circuler sur le bord de la chaussée, du côté droit. Il ne peut y avoir plus de deux patineurs de front, sauf sur une piste cyclable si la largeur de celle-ci le permet. Une amende de 100 \$ est prévue pour une première infraction et de 200 \$ pour une récidive.

Toujours dans l'État de New York, le port d'un casque homologué par la *American National Standards Institute* est obligatoire pour les enfants âgés de 1 à 14 ans. Celui-ci doit être correctement ajusté et fixé. Une amende de 50 \$ est prévue pour les contrevenants. Le patin est interdit une demi-heure avant le lever du soleil ou une demi-heure après le coucher, à moins que la personne ne porte des vêtements contenant du matériel réfléchissant ou de couleur claire.

Position de l'Association des transports du Canada

En décembre 1997, l'ATC a déposé un second rapport⁷ sur le patin à roues alignées. Elle y définit des principes directeurs pour la pratique de cette activité sur la

chaussée, dont le premier reconnaît le patin à roues alignées comme mode de transport.

« Au Canada, le patinage sur roues alignées devrait être reconnu comme un mode de transport valable. À condition que les critères appropriés soient respectés, le patinage sur roues alignées devrait être considéré comme une activité acceptable sur les trottoirs, les chaussées, les sentiers (installations multifonctions et pour cyclistes). »

Le rapport de l'Association couvre de nombreuses facettes de la problématique du patin, tant sur le plan des principes que sur les plans législatif, réglementaire et technique, incluant la sécurité des équipements et la nécessité d'une signalisation appropriée.

Elle indique également que les provinces devraient prévoir une disposition dans leur Code de sécurité routière afin de donner une assise légale à la pratique du patin à roues alignées, soit en reconnaissant les patins comme « véhicule » ou comme « activité piétonnière assistée ». Sur cette base, les municipalités pourraient ensuite par voie de règlement permettre ou interdire la pratique du patin à certains endroits déterminés et se donner les moyens pour pouvoir intervenir dans les situations de pratique dangereuse.

4 — Les avenues de solution

Les avenues de solution quant à la pratique du patin à roues alignées au Québec sont :

- le statu quo ;
- la gestion de l'activité par les municipalités ;
- l'accès restreint à la chaussée.

Le statu quo : maintien de l'interdiction de circuler sur la chaussée

L'interdiction de l'usage de la chaussée permettrait, théoriquement surtout, de mettre les patineurs à l'abri des dangers que comporte le réseau routier. Les patineurs devraient normalement s'en tenir à l'utilisation des trottoirs et des pistes cyclables ou multi-usages que les municipalités autorisent. Cette option serait donc avantageuse pour les automobilistes et les cyclistes qui n'auraient pas à se préoccuper d'un tiers sur les routes. Par ailleurs, l'interdiction complète de l'usage de la chaussée constitue une disposition claire et sans équivoque qui, en principe, devrait être facile d'application par les services policiers.

7. TRANSPORTATION ASSOCIATION OF CANADA, *In-Line Skating Review Phase 2, Draft Report*, Totten Sims Hubicki Associates, mai 1997, 59 pages + annexes.

Dans la pratique, les patineurs utilisent le réseau routier et une bonne proportion d'entre eux ignore même qu'une interdiction est en vigueur. Les policiers hésitent à sanctionner les patineurs qui deviennent tous, à un moment ou l'autre, des contrevenants. La pratique policière est plutôt de remettre une contravention seulement aux patineurs qui ont des comportements dangereux. Avec l'arrivée constante de nouveaux adeptes du patin, la délinquance – dans le sens du non-respect de l'article 499 du Code de la sécurité routière – ne peut qu'augmenter.

L'interdiction de l'usage de la chaussée par les patineurs constitue une mesure radicale qui laisse peu de possibilités au patinage de se déployer et de se positionner comme activité récréative bénéfique pour la santé et comme une alternative à la circulation automobile. Elle pénalise tous les patineurs même ceux qui sont prudents et respectueux des règles de circulation.

Dans l'éventualité où le maintien de l'interdiction constituerait l'option retenue, des moyens devront être déployés pour bien faire connaître les restrictions et renforcer l'intervention policière.

Par ailleurs, dans l'éventualité du statu quo, l'élargissement des accotements ainsi que des bandes cyclables, soit les voies aménagées en milieu urbain en bordure de la chaussée, ne pourrait être recommandé pour améliorer la sécurité des patineurs puisque, en principe, ces endroits leur seraient interdits.

Quant aux pistes cyclables actuellement aménagées spécialement pour les cyclistes et généralement à l'écart de toute circulation automobile, il serait toujours possible de les élargir pour assurer la sécurité étant donné que les patineurs se retrouvant sur ces aménagements côtoient les cyclistes et parfois même les piétons. Cette situation implique une révision des normes pour les pistes autorisant la pratique d'activités différentes. Cependant, les gestionnaires de ces pistes cyclables devraient évaluer la pertinence de procéder à ces modifications en fonction des coûts, des possibilités techniques et du taux d'utilisation de ces sites.

La gestion de l'activité par les municipalités

À l'instar de plusieurs autres juridictions, le Code de la sécurité routière pourrait ne pas contenir de dispositions interdisant de circuler sur la chaussée en patin à roues alignées. Chaque municipalité du Québec

aurait alors le loisir de réglementer la pratique de l'activité en fonction des caractéristiques propres à son environnement et à sa population. Cette déréglementation impliquerait un transfert total aux municipalités des responsabilités propres à la gestion du patin à roues alignées.

Toutefois, de cette façon, les patineurs ne seraient pas reconnus comme des usagers du réseau routier ayant des droits et des obligations. D'une municipalité à l'autre, les autorisations et les interdictions touchant les patineurs pourraient être fort différentes, ce qui donnerait un portrait peu uniforme de la pratique au Québec et deviendrait confondant pour les usagers. Pour pallier cette situation, il serait nécessaire de produire des guides définissant les lignes directrices que les municipalités pourraient utiliser pour assurer la sécurité des patineurs et des autres usagers.

Des problèmes concernant, entre autres, le non-respect de la réglementation en raison du manque de connaissance des usagers pourraient se présenter, d'où l'importance d'une bonne signalisation. De plus, une concertation entre les municipalités serait nécessaire lors de la planification de réseaux cyclables afin de réserver au moins un corridor aux patineurs.

L'accès restreint à la chaussée

L'interdiction absolue de circuler sur la chaussée pourrait être remplacée par un droit de circuler avec certaines restrictions. L'objectif serait alors de canaliser les patineurs vers les endroits présentant le meilleur potentiel pour une pratique sécuritaire tout en rendant la disposition applicable par les policiers.

Une solution pourrait être de permettre la pratique du patin sur la chaussée dans les zones de 50 km/h ou moins et uniquement sur les rues à deux voies ou moins. Concrètement, il s'agirait de faire en sorte que les patineurs utilisent les rues ou avenues du réseau municipal, plutôt que les boulevards urbains ou les artères fortement achalandées. D'autres conditions pourraient encadrer cette orientation donnée à la pratique du patin, notamment l'utilisation prioritaire des pistes cyclables, l'interdiction du baladeur, les dispositifs de freinage, le matériel réfléchissant, les règles de priorité entre les divers usagers, les règles de circulation, le droit ou non de traverser les grandes artères ainsi que l'utilisation des accotements, le signallement des manœuvres, la non-utilisation des trottoirs.

Ces modifications permettraient de rendre possible l'usage du patin à roues alignées à certains endroits

sur la chaussée et sous certaines conditions, sans toutefois brimer le droit des municipalités à interdire cet usage aux endroits voulus sur leur territoire. Par ailleurs, l'attribution d'un statut – même restreint – d'usager de la route aux patineurs nécessiterait des activités de promotion par divers intervenants (policiers, santé publique, Société de l'assurance automobile, ministère des Transports) afin de faire adopter des comportements sécuritaires en patins.

L'accès restreint à la chaussée pourrait entraîner certains problèmes de sécurité si les aménagements actuels ne sont pas suffisamment larges. Il serait possible de procéder à l'élargissement de la voie de circulation, des bandes cyclables ou des accotements, en plus des pistes cyclables, pour assurer la sécurité des patineurs qui se retrouvent à ces endroits. Encore une fois, les gestionnaires devraient évaluer la pertinence de procéder à de tels aménagements en fonction des coûts et des possibilités techniques. Lorsqu'il serait impossible de faire ces aménagements, la municipalité pourrait interdire l'accès à ces endroits. Cette solution suppose que la municipalité considère les patineurs dans son règlement municipal.

5 – Les effets d'une législation encadrant l'utilisation du patin à roues alignées

La pratique du patin à roues alignées est une activité physique qui contribue au bien-être et à la santé. C'est pourquoi il faut se rappeler, peu importe la solution retenue, que les dispositions législatives encadrant la pratique du patin devrait viser à diriger les patineurs vers des zones d'utilisation sécuritaires pour ce mode de déplacement tout en respectant les autres usagers.

Par conséquent, la réglementation pourrait exiger des patineurs qu'ils respectent les zones qui leur sont autorisées vu les risques d'une augmentation des accidents avec un véhicule routier s'ils ont le droit de circuler sur la chaussée; elle amènerait aussi les automobilistes et les autres usagers à partager la route avec les patineurs.

Une telle législation uniformiserait l'application dans les municipalités qui s'en serviraient comme

référence pour leur réglementation municipale et elles y ajouteraient des caractéristiques adaptées à leur territoire.

Infrastructure

La croissance importante de la pratique du patin à roues alignées depuis quelques années pourrait nécessiter des ajustements à l'infrastructure, notamment l'élargissement de certains aménagements cyclables afin d'assurer la sécurité des piétons, cyclistes et patineurs.

Que les patins soient utilisés lors d'activités récréatives et sportives ou comme mode de transport, il demeure important de considérer cette activité en fonction de l'augmentation rapide de sa popularité. Lorsque le budget et les considérations techniques le permettent, les gestionnaires devraient tenir compte des besoins des cyclistes et patineurs lors de la planification des aménagements cyclables afin d'assurer la sécurité de ce type d'usagers.

Sur les pistes cyclables, le partage de la voie entre les patineurs et les autres usagers non motorisés pourrait être encouragé si la chaussée est asphaltée et lorsque la largeur de la voie et le débit de cyclistes le permettent. Étant donné que les aires de manœuvre requises par les patineurs sont plus importantes et nécessitent plus d'espace que pour les cyclistes, le ministère des Transports du Québec (MTQ) et Vélo Québec recommandent que la largeur de la piste passe de 2,75 mètres à 3,75 mètres ou plus, soit au moins 0,5 mètre de plus par voie.

Sur les accotements et les bandes cyclables, l'ATC recommande d'avoir une largeur minimale de 1,5 mètre, bien qu'il soit reconnu que les patineurs, dans certaines circonstances, ont besoin de plus d'espace que les cyclistes.

Potentiel touristique

Le patinage sur roues alignées représente un potentiel récréo-touristique intéressant. Des circuits ou des parcours urbains pourraient relier plusieurs points d'attraction et quelques activités ponctuelles. Des visites guidées culturelles ou autres en milieu urbain pourraient très bien se prêter à une circulation en patin à roues alignées.

6 – Les conditions d’implantation d’une législation encadrant la pratique du patin à roues alignées

Étendue et limites

Les dispositions législatives relatives aux patins à roues alignées seraient intégrées dans le Code de la sécurité routière. Elles viseraient à définir les zones d’utilisation selon l’option retenue, à clarifier les droits des différents intervenants et à définir les obligations pour la sécurité des patineurs et des autres usagers du réseau routier.

Ainsi, des exigences spécifiques aux patineurs seraient précisées, notamment :

- l’interdiction de circuler la nuit (entre le coucher du soleil et son lever) si le patineur ne porte pas de matériel réfléchissant sur son vêtement ou sur les patins ;
- l’obligation qu’un des deux patins soit muni d’un frein en bon état de fonctionnement pour aider le patineur à s’immobiliser.

Pour les patineurs qui ne se conformeraient pas aux règles de circulation et aux obligations mentionnées dans le Code, des sanctions équivalentes à celles données pour les cyclistes seraient appliquées ; elles sont de l’ordre de 15 \$ à 30 \$ selon le cas.

Application d’une sanction

L’application de sanctions pour les patineurs soulève les mêmes difficultés que l’application d’une loi pour les cyclistes en ce qui concerne l’identification du contrevenant, même si le Code de procédure pénale du Québec prévoit que la signification du constat d’infraction ne peut être mise en échec par le simple fait que le nom et l’adresse du contrevenant ne soient pas connus.

En effet, les patineurs n’ont aucune obligation de porter un permis de conduire ou une pièce d’identification, ce qui risque de causer des problèmes d’application aux policiers lors de l’identification du contrevenant.

De plus, la problématique soulevée dans le chapitre sur le port du casque de vélo par rapport à la continuité de l’infraction s’applique au contexte des patineurs. Ainsi, il pourrait arriver qu’un policier doive demander à un patineur d’enlever ses patins s’il se retrouve sur une route non autorisée. Là aussi,

l’application devrait se faire en concordance avec l’application des dispositions légales pour les cyclistes.

Contrevenant mineur

Des décisions devraient également être prises quant à l’application d’une sanction à un contrevenant mineur. Selon le Code de procédure pénale du Québec, aucune poursuite ne peut être faite pour un contrevenant de 14 ans et moins. Compte tenu que la pratique du patin à roues alignées est populaire chez les jeunes, des solutions devraient être apportées. Ainsi, il serait nécessaire de faire des choix cohérents avec l’application de la loi pour les cyclistes et de choisir entre les dispositions suivantes : remettre uniquement des avertissements aux patineurs de moins de 14 ans ou rendre les parents/tuteurs du contrevenant mineur responsables de l’amende.

Le port d’équipement protecteur

Afin de rendre la pratique du patin sécuritaire, il y a lieu de se questionner sur la nécessité d’obliger les patineurs à porter des équipements protecteurs, tels casque, protège-poignets et protège-genoux. Par contre, il pourrait être préférable, comme c’est le cas actuellement pour les cyclistes, de recourir à des campagnes d’information afin de sensibiliser les patineurs aux risques d’accident et de les inciter à porter des équipements protecteurs pour diminuer les risques de blessures graves.

En ce qui concerne spécifiquement le port du casque, il y a lieu de tenir compte des résultats de la consultation sur le port du casque à vélo avant de le rendre obligatoire pour les patineurs.

7 – Positionnement

En dépit de l’interdiction stipulée au Code de la sécurité routière, la pratique du patin à roues alignées sur les chemins publics va en augmentant depuis quelques années. Souvent inconscients de désobéir à une loi, les citoyens de tous âges bénéficient de la clémence des corps policiers. Mais la cohabitation de patineurs et de véhicules routiers présente des risques élevés en matière de sécurité routière. Faut-il continuer d’interdire la pratique du patin sur les chemins publics ? Faut-il amender le Code et laisser le soin aux municipalités d’en régir l’utilisation sur leur territoire respectif ? Quelles conditions d’utilisation devraient prévaloir le cas échéant ?

Sommaire

CHAPITRE 2 Le patin à roues alignées

Depuis quelques années, la popularité du patin à roues alignées s'est accrue très rapidement, et ce, particulièrement auprès des jeunes. Pour certains, les patins sont devenus plus qu'une mode ou une simple activité récréative; ils sont devenus un mode de déplacement offrant rapidité et facilité de déplacement.

Actuellement, plusieurs citoyens se retrouvent sur la voie publique malgré l'interdiction formelle inscrite dans le Code de la sécurité routière. Vu l'augmentation du nombre de patineurs, les municipalités et les corps policiers n'ont pu qu'adopter une attitude de tolérance en remettant des contraventions à ceux qui se comportent dangereusement ou qui nuisent aux autres personnes sur la chaussée, les trottoirs ou autres zones d'utilisation.

En ce qui concerne la réglementation actuelle dans les autres provinces, ce sujet n'est pas couvert dans leur législation. Toutefois, certaines villes imposent des restrictions quant à l'usage de la chaussée et d'autres interdisent le patin sur les trottoirs.

Du côté des États-Unis, plusieurs États interdisent le patin sur la chaussée, dont le Colorado, la Floride, le Missouri, la Virginie et le Wisconsin.

Plusieurs n'ont pas de dispositions spécifiques à l'égard du patin si ce n'est de mentionner que les autorités municipales, les collèges, les universités et les sociétés de transport peuvent en réglementer l'usage sur leur propriété ou territoire. C'est l'État de New York qui semble avoir la législation la plus complète; le *Vehicle and Traffic Law* comporte plusieurs dispositions à cet égard. Lorsqu'ils sont autorisés à utiliser la chaussée, les patineurs doivent se conformer aux mêmes règles de circulation que les cyclistes.

Les avenues de solution quant à la pratique du patin à roues alignées au Québec sont :

- **le statu quo :** le maintien de l'interdiction de circuler sur la chaussée et l'utilisation des trottoirs et des pistes cyclables ou multi-usages que les municipalités autorisent;

- **la gestion de l'activité par les municipalités :** le retrait dans le Code de la sécurité routière de l'article interdisant de circuler sur la chaussée en donnant le pouvoir à chaque municipalité de réglementer la pratique de l'activité en fonction des caractéristiques propres à son environnement et à sa population;
- **l'accès restreint à la chaussée :** la levée de l'interdiction absolue de circuler sur la chaussée en la remplaçant par un droit de circuler avec certaines restrictions, dont la principale serait l'autorisation de circuler dans les zones de 50 km/h ou moins et uniquement sur les rues à deux voies ou moins.

Chacune de ces solutions comporte ses avantages et inconvénients et pourrait nécessiter des ajustements aux infrastructures, notamment l'élargissement de certains aménagements cyclables afin d'assurer la sécurité des piétons, cyclistes et patineurs.

La pratique du patin à roues alignées est une activité physique qui contribue à la santé. C'est pourquoi il faut se rappeler, peu importe la solution retenue, que les dispositions législatives encadrant la pratique visent à diriger les patineurs vers des zones d'utilisation sécuritaires pour ce mode de déplacement tout en respectant les autres usagers.

L'application de sanctions pour les patineurs soulève les mêmes difficultés que l'application d'une loi pour les cyclistes en ce qui concerne l'identification du contrevenant, la continuité de l'infraction et l'application d'une sanction à un mineur. Ainsi, il faudra que les modalités d'application se fassent en concordance avec celles appliquées aux cyclistes.

Une fois la solution retenue, il sera nécessaire de tenir une campagne d'information pour décrire les modalités du Code de la sécurité routière, surtout s'il y en a de nouvelles. Des activités de sensibilisation et d'éducation en milieu scolaire et réalisées en collaboration avec des associations sportives seraient aussi essentielles pour sensibiliser les patineurs aux facteurs de risque que comporte cette activité.

Notes du chapitre 2

[illegible]

CHAPITRE

3

Le cinémomètre photographique (photo-radar)

- 1** – La problématique de la vitesse
- 2** – Le contrôle actuel de la vitesse au Québec
- 3** – Le cinémomètre photographique
- 4** – Les avenues de solution
- 5** – Les conditions d'implantation
d'une loi sur le cinémomètre
photographique
- 6** – Positionnement

1 La problématique de la vitesse

Le dépassement des limites de vitesse est un phénomène généralisé. Les relevés effectués par le ministère des Transports du Québec (MTQ) indiquent que plus de 75 % des conducteurs de véhicules de promenade excèdent les limites de vitesse en agglomération, 64 % sur les routes principales et 75 % sur les autoroutes¹.

Une étude récente² mentionne que la vitesse moyenne déclarée par les conducteurs sur routes (limitée à 90 km/h) est de 96,59 km/h et sur autoroutes (limitée à 100 km/h) de 111,79 km/h et que la moitié des conducteurs excèdent ces vitesses moyennes.

En raison des effets qu'elle exerce sur la conduite d'un véhicule, la vitesse représente en elle-même un risque potentiel. Les excès de vitesse ne sont pas toujours responsables des accidents, mais ils contribuent souvent à augmenter leur gravité. En effet, plus la vitesse est grande par rapport à la limite permise, plus les dommages causés aux véhicules et aux personnes sont importants.

Au Québec, la vitesse est l'une des principales causes d'accident. Selon les rapports d'accidents, elle est responsable de 25 % des décès, 19 % des blessés graves et 13 % des blessés légers, ce qui représente en 1998 :

179 décès sur 717

1 126 blessés graves sur 5 924

5 340 blessés légers sur 41 080

Ces accidents occasionnent des coûts élevés en indemnisation assumés par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Ils sont de l'ordre de 125 M\$ annuellement. À ces coûts s'ajoutent les autres coûts sociaux qui peuvent atteindre 500 M\$, sans parler des drames humains engendrés par ces tragédies.

Le conducteur d'un véhicule routier perçoit la limite de vitesse comme une indication et non comme une obligation à respecter. L'excès de vitesse n'est pas pris au sérieux, car le conducteur ne fait pas ce lien entre sa vitesse et les conséquences qui peuvent en découler. En outre, ses chances d'être pris en infraction sont relativement peu élevées dans les faits, aussi ne craint-il pas d'être intercepté. Les évaluations effectuées après chacune des campagnes promotionnelles le confirment.

1. Marret, Jean-Luc. (1994). En vitesse... ou en sécurité? Éléments de compréhension et pistes de réflexion. Société de l'assurance automobile du Québec. 140 pp.

2. Paquette, Guy. (1995). Conscience du risque et perception de la vitesse. Recueil des communications, 30^e Congrès de l'AQTR: 146-158.

C'est pourquoi il s'avère nécessaire de voir si l'utilisation d'un cinémomètre photographique (photo-radar) pourrait contribuer à l'amélioration du bilan routier et, le cas échéant, à quelles conditions.

2 Le contrôle actuel de la vitesse au Québec

Le Code de la sécurité routière établit les limites de vitesse à respecter selon la catégorie de route. L'article 328 prévoit :

« 328 – Sans restreindre la portée de l'article 327, nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse :

1° inférieure à 60 km/h et supérieure à 100 km/h sur les autoroutes;

2° excédant 90 km/h sur les chemins à surface en béton de ciment, en béton bitumineux et autres surfaces du même genre en dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village;

3° excédant 70 km/h sur les chemins en gravier en dehors d'une cité, d'une ville ou d'un village;

4° excédant 50 km/h dans une cité, une ville ou un village, sauf sur les autoroutes et sur les chemins où une signalisation contraire apparaît;

5° excédant 50 km/h dans les zones scolaires lors de l'entrée ou de la sortie des élèves.

Pour l'application des paragraphes 2° à 4° du premier alinéa, on entend par « cité », « ville » ou « village » le territoire d'une municipalité dont le nom comprend ce mot. 1986, c. 91, a. 328, 1996, c. 2, a. 213. »

Le non-respect de cet article entraîne, en plus d'une amende, l'inscription de points d'inaptitude au dossier du conducteur. Le montant de l'amende et le nombre de points d'inaptitude sont directement proportionnels au nombre de kilomètres à l'heure dépassant la limite de vitesse permise, comme le démontre le tableau suivant :

Dépassement	Amende	Points d'inaptitude
10 km/h	35 \$	0
20 km/h	55 \$	1
30 km/h	105 \$	2
45 km/h	195 \$	3
60 km/h	315 \$	5
70 km/h	435 \$	7
90 km/h	555 \$	9
105 km/h	645 \$	12
125 km/h	755 \$	15

Cette méthode de calcul du montant de l'amende et des points d'inaptitude correspondants ne tient aucunement compte du risque que représente un excès de vitesse en fonction de l'endroit où l'infraction est commise. Dans cette grille, le risque pour un dépassement de 20 km/h dans une zone de 50 km/h est équivalent à celui d'un dépassement de 20 km/h dans une zone de 100 km/h, ce qui ne reflète pas bien la réalité.

Pour faire respecter les dispositions du Code de la sécurité routière et des règlements municipaux relatifs à la vitesse, les corps policiers utilisent principalement trois méthodes d'intervention : le cinémomètre conventionnel communément appelé « radar », le suivi par véhicule et la patrouille aérienne.

L'utilisation du radar crée l'obligation au policier d'intercepter et d'identifier les conducteurs en infraction. En plus de réduire le nombre d'interventions possibles, cette situation limite les lieux d'interventions, notamment pour des raisons de topographie ou de densité de la circulation (ex. : boulevard Métropolitain). Dans certains cas, l'utilisation de radar peut devenir une intervention à risque tant pour les usagers de la route que pour les policiers.

Le suivi par véhicule ne diffère pas tellement de ce qui vient d'être décrit pour le radar. Quant à la patrouille aérienne, elle nécessite la présence d'équipes dans les airs et au sol pour l'interception du véhicule.

Depuis vingt ans, les méthodes d'intervention ont évolué très peu comparativement à la densité de la circulation, au nombre de véhicules du parc automobile et au nombre de titulaires de permis de conduire.

La recherche de nouvelles méthodes d'intervention se trouve donc motivée par cinq éléments :

- les coûts élevés générés par le versement d'indemnités par la SAAQ et les coûts assumés par le gouvernement et les citoyens ;
- les coûts élevés des méthodes traditionnelles de détection des infractions de vitesse ;
- l'augmentation des usagers du réseau routier ;
- la disponibilité de nouvelles technologies plus efficaces et performantes ;
- les demandes des citoyens pour des routes et des rues plus sécuritaires.

3 Le cinémomètre photographique

Les méthodes actuelles de contrôle des vitesses jumelées aux campagnes publicitaires reliées à la vitesse ont atteint un plafonnement. Cet effet s'explique par le fait que les conducteurs ne se sentent pas interpellés et ne prennent pas conscience qu'ils constituent un danger potentiel en conduisant. Un des grands éléments favorisant cette conscientisation est la probabilité d'être pris en infraction. C'est ainsi qu'un conducteur croyant être pris en infraction observera les limites de vitesse. Pour accroître le contrôle des vitesses, il faut ajouter aux moyens actuels une façon d'accroître cette perception. Actuellement, le moyen le plus populaire pour atteindre ce but, tout en maintenant l'effectif policier constant, est le cinémomètre photographique.

a) Qu'est-ce qu'un cinémomètre photographique ?

C'est un appareil constitué d'un radar et d'un appareil photographique 35 mm contrôlés par ordinateur.

Le contrôle informatique des appareils améliore leur temps de réponse au point où la vitesse de chaque véhicule peut être calculée même lorsque la densité du trafic est très élevée. Dans les faits, un temps intervéhiculaire d'une seconde maximum est suffisant pour assurer la détection et l'enregistrement des vitesses de chaque véhicule. Lorsque ce temps est insuffisant ou que se superposent plusieurs véhicules dans le cas de voies multiples, l'appareil ne retient pas les données.

Le radar conventionnel a une portée pouvant atteindre près de deux kilomètres, bien qu'il soit généralement utilisé pour une distance moindre afin de pouvoir faire un repérage visuel. Quant au cinémomètre photographique, il fonctionne à une distance beaucoup plus rapprochée et est généralement orienté de manière à saisir l'arrière du véhicule (photographie de la plaque d'immatriculation).

Le cinémomètre photographique fonctionne peu importe les conditions climatiques³ ou d'éclairement. La plupart des appareils sont en effet munis d'un flash suffisamment intense pour permettre la photographie du véhicule sans toutefois constituer une

3. Certains suggèrent toutefois d'en limiter l'usage en cas de précipitations très intenses ou de température basse.

nuisance pour le conducteur. Il peut être fixe (dans un endroit donné) ou être installé dans un véhicule et ainsi être déplacé.

Habituellement, le constat d'infraction pour excès de vitesse détecté par un photo-radar est géré comme un billet de stationnement et la responsabilité incombe au propriétaire. Usuellement, il n'y a pas de points d'incapacité rattachés à cette contravention compte tenu que le conducteur ne peut être identifié. Toutefois, en Australie, il existe une exception à cette règle, l'identification du conducteur par le propriétaire est obligatoire, sinon l'infraction va au propriétaire.

b) Utilisation du cinémomètre photographique dans le monde

Une revue de la littérature faite pour le compte de la Société de l'assurance automobile du Québec et du ministère des Transports du Québec, par le Groupe de recherche en sécurité routière en 1998, établit à 74 le nombre de pays faisant usage du cinémomètre photographique; l'annexe A présente cette liste.

Plus près de nous, la Colombie-Britannique, le Manitoba et l'Alberta l'utilisent. L'Arizona, l'Illinois, l'Utah et la Californie sont au nombre des États américains ayant opté pour cette technologie pour maximiser leur intervention de contrôle des vitesses.

c) Efficacité

L'efficacité du cinémomètre photographique a été démontrée dans chacune des Administrations qui en fait usage. C'est ainsi qu'en 1998 une étude réalisée en Colombie-Britannique a démontré qu'il existe un rapport entre le cinémomètre photographique et la réduction de la vitesse pratiquée, et entre les collisions et les blessures. De plus, une diminution de la rapidité de la circulation a aussi été constatée sur les divers sites d'utilisation. Enfin, dans les zones où le cinémomètre photographique fut utilisé, le pourcentage de véhicules en infraction est passé de 66 % à moins de 40 %.

L'efficacité de ce moyen de contrôle varie notamment en fonction des variables suivantes :

- le nombre d'appareils en usage pour couvrir un territoire donné;
- le nombre de sites identifiés;
- le type de sites (villes, routes rurales, autoroutes);
- la publicité qui est faite en ce qui concerne la mise en place du programme.

Sur la base de ces expériences, une réduction de 30 % des accidents serait envisageable. Si on applique ce pourcentage au bilan routier de 1998, cela se traduit par 54 vies épargnées, 377 blessés graves et 1 600 blessés légers de moins.

4 Les avenues de solution

Les avenues de solution quant à la problématique de la vitesse au Québec sont :

- le statu quo;
- l'utilisation de cinémomètre photographique à des endroits où une problématique de vitesse a été préalablement identifiée ou à des endroits où les moyens de contrôle actuels posent problème.

Le statu quo

Cette option permettrait normalement de maintenir les acquis en ce qui concerne le bilan routier. Le nombre de constats d'infraction remis serait d'environ 500 000, soit la moyenne des cinq dernières années. L'amélioration passerait donc, en ce qui concerne la vitesse, en une présence plus active de la part des forces policières sur le territoire québécois. Le phénomène de la vitesse sur les routes du Québec resterait sensiblement au même niveau. De grandes campagnes promotionnelles viendraient compléter le travail fait par les policiers.

L'utilisation du cinémomètre photographique à des endroits précis

Correctement utilisé, le cinémomètre photographique est un moyen éprouvé pour réduire le nombre d'accidents de la route. Certaines expériences récentes mal ciblées menées à l'extérieur du Québec ont donné mauvaise presse à cette technique de détection. Plusieurs croient en effet qu'il s'agit d'une façon pour le gouvernement de se procurer des revenus supplémentaires en piégeant les automobilistes.

L'option présentée dans ce livre vert est au contraire un moyen de prévention, fondé sur l'équité, dont l'objectif est d'atteindre *zéro contravention et zéro accident*, et dont l'utilisation serait assujettie aux conditions suivantes :

- Le cinémomètre ne serait utilisé que dans les endroits dangereux et difficiles à patrouiller ou faisant l'objet de travaux routiers ;
- les zones de surveillance par cinémomètre seraient clairement identifiées et annoncées à l'avance sur la route ;
- une période de transition serait laissée aux conducteurs de véhicules automobiles, durant laquelle les contrevenants recevraient seulement des avertissements.

En somme, seuls ceux et celles qui choisiraient d'ignorer les avis de surveillance par cinémomètre et qui continueraient d'excéder les limites de vitesse dans les zones clairement identifiées seraient pénalisés. Il s'agit de créer une habitude de respect des limites prescrites suivant des paramètres circonscrits et bien définis correspondant à une nécessité de sécurité accrue.

Tout comme dans d'autres Administrations, le Code de la sécurité routière pourrait être amendé afin de permettre l'utilisation du cinémomètre photographique comme moyen de contrôle supplémentaire de la vitesse au Québec. Il en résulterait une réduction du nombre d'accidents. Cette option crée l'obligation de bien mettre en valeur la problématique de la vitesse aux endroits où l'on désire utiliser le cinémomètre photographique. Elle obligerait les policiers à obtenir l'approbation du ministre des Transports du Québec ou du ministre de la Sécurité publique pour la détermination des sites de contrôle. À titre d'exemples, les critères pourraient être :

- nombre significatif d'accidents graves reliés à la vitesse ;
- problématique de vitesse excessive ;
- zone de 70 km/h ;
- mécontentement des citoyens de l'endroit par rapport à la vitesse ;
- en dehors des grands centres urbains (Montréal, Québec) ;
- difficulté d'intervention par des moyens conventionnels.

Cela s'explique par le fait que la diminution de la vitesse accorde aux conducteurs un meilleur temps de réaction face aux situations potentiellement dangereuses. Une vitesse moins grande se traduit par une distance de freinage moindre, réduisant donc la force de l'impact, la gravité de l'accident, voire même la possibilité d'éviter la collision. La réduction de la

vitesse créerait une circulation plus fluide, apaisée et contribuerait à diminuer l'agressivité au volant.

Les coûts d'exploitation de cet appareil sont faibles comparativement au contrôle conventionnel qui nécessite la présence d'un policier lors de l'interception du conducteur et de la délivrance de chaque constat d'infraction. Cet état de fait entraîne par la même occasion une rentabilité de son utilisation : les revenus générés dépasseraient les coûts d'exploitation lors de l'implantation. Toutefois, à plus long terme, il y aurait lieu de s'attendre à ce que les conducteurs ajustent leur comportement et que la rentabilité tende vers l'autofinancement.

Toutefois, cet appareillage se bute habituellement à diverses contraintes, dont celle de son acceptabilité par la communauté. Celle-ci perçoit souvent cet appareil comme une machine à dollars pour les gouvernements tant provincial que municipal. Afin de combattre cette perception, il y a lieu d'établir, dès le début, une transparence en ce qui concerne l'utilisation des sommes générées par cette pratique. La solution idéale serait que les montants générés puissent être réinvestis en sécurité routière, par exemple pour contrer encore mieux la conduite avec les capacités affaiblies ou encore servir à la réfection du réseau routier.

L'implantation de l'utilisation du cinémomètre photographique au Québec présente un défi. Plus particulièrement, les probabilités de succès sont fortement conditionnées par les modalités d'implantation qui devraient couvrir un ensemble d'éléments : la participation de la population, la formation des policiers, une signalisation adéquate, la réalisation d'ententes pour l'utilisation des sommes recueillies, etc.

5 — Les conditions d'implantation d'une loi sur le cinémomètre photographique

Des modifications au Code de la sécurité routière et au Code de procédure pénale seraient requises pour permettre l'usage du cinémomètre photographique, car la loi actuelle interdit l'usage de ce type d'appareil. Ces modifications législatives sont requises pour autoriser l'usage des cinémomètres photographiques, la manière de les employer, et pour déterminer les personnes habilitées à les utiliser. Ces modifications concernent plusieurs aspects du cinémomètre photographique et plus particulièrement les modalités reliées à la technologie de ce type d'appareils.

Plusieurs questionnements demeurent en ce qui concerne la responsabilité de l'infraction et les points d'incapacité, le délai de traitement des infractions et les modalités de signification, le contenu du billet d'infraction et les critères d'utilisation.

a) Les choix technologiques

Comme indiqué précédemment, la technologie la plus utilisée actuellement se compose d'un appareil photographique conventionnel de catégorie commerciale synchronisé avec la partie radar. Le film négatif contient les images des véhicules en infraction ainsi que la date, l'heure, le lieu de l'infraction et l'identification de l'opérateur.

Les photos issues d'un film négatif reconnues sans altération constituent actuellement une preuve acceptée par la justice.

b) Responsabilité de l'infraction

Pour les infractions constatées par un cinémomètre photographique, celles-ci sont considérées de la même manière que celles relatives à une infraction pour stationnement. C'est le propriétaire du véhicule en infraction qui est responsable des excès de vitesse commis par son véhicule et enregistrés par le cinémomètre photographique. Cette manière de faire s'applique aussi aux véhicules en location.

Le véhicule en contravention serait photographié par l'arrière pour inclure la plaque d'immatriculation sur la photo, le moyen d'identifier son propriétaire. Cette manière de faire est la plus répandue chez les utilisateurs. Comme mentionné précédemment, l'Australie offre la possibilité pour les propriétaires de faire une dénonciation afin de préciser le nom du conducteur au moment de l'infraction.

En ce qui concerne les plaques illisibles ou camouflées, le Code de la sécurité routière oblige le conducteur et le propriétaire d'un véhicule à nettoyer la plaque d'immatriculation pour qu'elle soit lisible en tout temps et à ne pas placer d'objet devant de manière à la rendre illisible. Néanmoins, il demeurerait des cas où la plaque serait camouflée partiellement par des objets (bicyclette ou tout autre support). Cette problématique demeure entière.

Dans le cas des conducteurs étrangers, il y aurait la possibilité de signer des ententes pour la signification des constats d'infraction.

c) Points d'incapacité

Comme le cinémomètre photographique ne permet pas d'identifier le conducteur en infraction, il n'apparaît pas opportun d'imposer de points d'incapacité rattachés à l'infraction pour excès de vitesse par cinémomètre photographique, puisque le conducteur n'est pas identifié et que la dénonciation par le propriétaire pourrait s'avérer un simple prétexte pour transférer ses points d'incapacité à d'autres. Tout comme pour la responsabilité de l'infraction, des Administrations ont cependant privilégié le fait d'imposer des points d'incapacité au propriétaire.

d) Délai de traitement

Le conducteur n'étant pas intercepté sur la route, l'infraction serait signifiée au propriétaire du véhicule par un service de courrier. Il est important que la contravention soit portée rapidement à la connaissance du propriétaire du véhicule pour qu'il puisse prendre les mesures nécessaires et éviter les infractions multiples.

De plus, si les délais sont trop longs, le propriétaire pourrait ne pas se souvenir de ses déplacements le jour de l'infraction et se retrouverait dans une situation où il ne disposerait pas de moyen raisonnable pour assurer sa défense. Un délai adéquat est estimé à environ 10 jours.

e) La signification du constat d'infraction

En vertu de la loi actuelle, le titulaire d'un permis de conduire et le propriétaire d'un véhicule sont responsables d'informer l'organisme responsable de la délivrance des certificats de tous ses changements d'adresse. La signification des constats d'infraction s'effectuerait à l'adresse du propriétaire du véhicule, d'où l'importance de l'exactitude de l'adresse pour éviter les longs délais entre l'infraction commise et la livraison du constat au domicile du propriétaire.

f) Photo sur le constat et confidentialité

La technologie du cinémomètre permet la prise d'une photo comprenant tout le véhicule et une partie de l'environnement routier à proximité du véhicule. L'image enregistrée peut être apposée telle quelle sur le constat d'infraction, seulement en partie ou pas du tout.

Si la photo prise sur le site est incluse au constat d'infraction, il est possible d'apercevoir les occupants du véhicule et d'identifier le lieu, d'où une possibilité de porter atteinte à la confidentialité. En alternative, un masque peut être superposé à l'image enregistrée sur le site pour cacher le vitrage du véhicule et ainsi assurer la confidentialité concernant les occupants du véhicule. Ceci soulève une question concernant la divulgation de la preuve de l'infraction où le contrevenant reçoit un document différent (photo avec masque) du document original (photo sans masque).

La législation peut traiter adéquatement les deux options tout en considérant l'altération de la preuve et la confidentialité accordée aux occupants du véhicule.

g) Critères d'utilisation

La législation pourrait prendre en considération la manière d'utiliser le cinémomètre photographique sur la route. Le législateur pourrait décrire toutes les modalités concernant l'utilisation du cinémomètre comme les lieux d'utilisation, la présence d'une signalisation de la zone surveillée prévenant le conducteur, les opérateurs et les corps de police autorisés à les employer.

Les modalités reliées aux lieux d'utilisation concernent l'obligation de démontrer une problématique de sécurité routière causée par des excès de vitesse au moyen d'une analyse de sécurité routière, d'afficher une limite de vitesse crédible et sécuritaire qui n'est pas indûment basse. Les autres modalités reliées à l'utilisation du cinémomètre photographique visent la qualification de l'opérateur.

Les modalités portant sur la signalisation font référence à l'emploi de panneau de signalisation pour indiquer aux conducteurs qu'ils sont susceptibles d'être contrôlés pour excès de vitesse lorsqu'ils s'engagent dans la zone sous surveillance par cinémomètre photographique ou lorsqu'ils en ressortent. La signalisation pourrait s'ajouter aux autres mesures pour informer les conducteurs des lieux de contrôle, comme les annonces (radio, télévision, téléphone, Internet).

6 – Positionnement

La vitesse constitue une cause majeure d'accident et le dépassement des limites de vitesse est un phénomène généralisé. Des activités de contrôle s'avèrent nécessaires et il y a lieu de s'interroger sur les moyens à privilégier. Le gouvernement voudrait voir s'exprimer les conducteurs et les autres usagers de la route afin de connaître leur perception sur le sujet. Le Québec doit-il envisager l'utilisation du cinémomètre photographique pour améliorer son bilan routier? Advenant la mise en place de ce moyen de contrôle, à qui l'infraction est-elle imputée, doit-il y avoir des points d'inaptitude? À qui les attribuer? Comment s'assurer que le cinémomètre photographique est un outil pour améliorer le bilan routier? Que fait-on avec les cas où la plaque est camouflée? Quels autres moyens pourraient être utilisés pour amener un plus grand respect des limites de vitesse?

Sommaire

CHAPITRE 3 Le cinémomètre photographique (photo-radar)

Le dépassement des limites de vitesse est un phénomène généralisé. Les excès de vitesse ne sont pas toujours responsables des accidents, mais ils contribuent souvent à augmenter leur gravité. Plus la vitesse est grande par rapport à la limite permise, plus les dommages causés aux véhicules et aux personnes sont importants.

Au Québec, la vitesse est l'une des principales causes d'accident. Selon les rapports d'accidents, elle est responsable de 25 % des décès, 19 % des blessés graves et 13 % des blessés légers. Ces accidents occasionnent des coûts de l'ordre de 125 M\$ annuellement et engendrent inévitablement des drames humains.

Actuellement, l'article 328 du Code de la sécurité routière établit les limites de vitesse à respecter selon la catégorie de route. Le non-respect de cet article entraîne, en plus d'une amende, l'inscription de points d'inaptitude au dossier du conducteur, fixés en proportion du nombre de km/h dépassant la limite permise.

Pour faire respecter les dispositions du Code de la sécurité routière et des règlements municipaux relatifs à la vitesse, les corps policiers utilisent principalement trois méthodes d'intervention : le cinémomètre conventionnel communément appelé « radar », le suivi par véhicule et la patrouille aérienne. Ces méthodes obligent le policier à intercepter et à identifier les conducteurs en infraction, ce qui réduit le nombre d'interventions possibles et limite les lieux d'interventions, notamment pour des raisons de topographie, de densité de la circulation et de sécurité pour les usagers de la route et les policiers.

Les méthodes actuelles de contrôle des vitesses jumelées aux campagnes publicitaires liées à la vitesse ont atteint un plafonnement. Cet effet s'explique par le fait que les conducteurs ne se sentent pas interpellés et ne prennent pas conscience qu'ils

constituent un danger potentiel en conduisant. Ils perçoivent la limite de vitesse comme une indication et non comme une obligation à respecter. Les chances d'être pris en infraction sont relativement peu élevées dans les faits, aussi ne craignent-ils pas d'être interceptés.

Pour effectuer le contrôle de la vitesse, 74 pays font usage du cinémomètre photographique, qui est un appareil constitué d'un radar et d'un appareil photographique 35 mm contrôlés par ordinateur. Plus près de nous, la Colombie-Britannique, le Manitoba et l'Alberta l'utilisent. L'Arizona, l'Illinois, l'Utah et la Californie sont au nombre des États américains ayant opté pour cette technologie pour maximiser leur intervention de contrôle des vitesses.

Le cinémomètre photographique s'est avéré efficace dans chacune des Administrations qui en fait usage ; il a été démontré qu'il existe un rapport entre le cinémomètre photographique et la réduction de la vitesse pratiquée ainsi qu'entre les collisions et les blessures. De plus, une diminution de la rapidité de la circulation a aussi été constatée sur les divers sites d'utilisation.

Les avenues de solution quant à la problématique de la vitesse au Québec sont :

- **le statu quo :** maintien des méthodes utilisées actuellement et présence plus active des corps policiers sur le territoire québécois afin de conserver les acquis en ce qui concerne le bilan routier ;
- **l'utilisation du cinémomètre photographique à des endroits précis :** utilisation du cinémomètre photographique comme moyen de contrôle de la vitesse dans des sites où une problématique de vitesse a été préalablement identifiée (nombre significatif d'accidents liés à la vitesse, vitesse excessive, mécontentement des citoyens par rapport à la vitesse) et où il y a difficulté d'intervention par les moyens conventionnels.

L'implantation de l'utilisation du cinémomètre photographique au Québec présente un défi. Elle se bute habituellement à diverses contraintes et soulève des controverses de la part de la population qui perçoit souvent cet appareil comme une machine à dollars pour les gouvernements tant provincial que municipal. C'est pourquoi, pour augmenter les probabilités de succès, les modalités d'implantation devront considérer la participation de la population, la formation des policiers, une signalisation adéquate, la transparence pour l'utilisation des sommes recueillies des infractions.

Des modifications devraient être apportées au Code de la sécurité routière, car la loi actuelle interdit l'usage de ce type d'appareil. Elles viseraient à autoriser l'usage

des cinémomètres photographiques ainsi qu'à définir les modes d'utilisation et à déterminer les personnes habilitées à les utiliser.

Des orientations devraient être prises quant à la responsabilité de l'infraction, l'imposition de points d'inaptitude, le délai de traitement des infractions et les modalités de signification au propriétaire. La législation devra également prendre en considération la manière d'utiliser le cinémomètre photographique sur la route. Le législateur pourrait décrire toutes les modalités concernant l'utilisation du cinémomètre comme les lieux d'utilisation, la présence d'une signalisation de la zone surveillée prévenant le conducteur, les opérateurs et les corps de police autorisés à les employer.

Annexe A

Pays faisant usage du cinémomètre photographique

Abu-Dhabi	Espagne	Oman
Algérie	États-Unis	Pakistan
Allemagne	Finlande	Pologne
Andorre	France	Portugal
Angola	Grèce	Puerto Rico
Antilles néerlandaises	Hong Kong	République de l'Afrique du Sud
Arabie saoudite	Hongrie	République du Gabon
Argentine	Inde	Roumanie
Australie	Indonésie	Royaume Uni
Autriche	Iran	Russie
Bahreïn	Irlande	Serbie
Belgique	Israël	Sharjah
Brésil	Italie	Singapour
Brunie	Japon	Slovaquie
Bulgarie	Jordanie	Suède
Cameroun	Koweït	Suisse
Canada	Libye	Suriname
Chili	Luxembourg	Taïwan
Chine	Macao	Tunisie
Corée	Madagascar	Turquie
Costa Rica	Malaysie	Vénézuéla
Côte-d'Ivoire	Mexique	
Danemark	Morocco	
Dubay	Nigeria	
Égypte	Norvège	
Émirats arabes unies	Nouvelle-Zélande	

Notes du chapitre 3

[illegible]

CHAPITRE

4

Le virage à droite sur feu rouge

- 1** — La problématique du virage à droite sur feu rouge
- 2** — L'historique
- 3** — Les éléments factuels relatifs à la circulation aux carrefours
- 4** — La technologie des systèmes de feux de circulation
- 5** — Les avenues de solution
- 6** — Les effets potentiels de l'introduction du virage à droite sur feu rouge au Québec
- 7** — Les conditions d'implantation d'une législation autorisant le virage à droite sur feu rouge
- 8** — Positionnement

1 — La problématique du virage à droite sur feu rouge

En 1975, le Congrès américain a adopté une législation qui obligeait les États américains à autoriser le virage à droite sur feu rouge (VDFR). Cette mesure faisait suite au choc pétrolier de 1973 et visait essentiellement l'économie de carburant en minimisant le temps d'attente au feu rouge.

Les provinces canadiennes ont emboîté le pas, à l'exception du Québec, de sorte que ce dernier est, avec la ville de New York, le seul endroit en Amérique du Nord où cette manœuvre n'est pas permise.

La question de l'implantation du VDFR au Québec a été soulevée en maintes occasions. Récemment, deux sondages établissaient à 65 % le taux des gens favorables à la mesure. Ces sondages, quoique non scientifiques, traduisent la pensée de la population.

Le défi actuel en gestion des transports réside dans la conciliation des impératifs de sécurité et de mobilité. Le bilan routier s'améliore constamment grâce aux efforts de tous les intervenants, notamment la population qui adopte des comportements de plus en plus responsables. Toutefois, il est reconnu que l'alcool au volant et la vitesse demeurent les deux principaux facteurs à l'origine des accidents routiers.

La question du VDFR est une question importante de la problématique sécurité et mobilité aux carrefours. Bien que le Québec ne permette pas cette manœuvre, le virage à droite en phase rouge est déjà une réalité, notamment lorsque l'aménagement géométrique le permet au moyen d'îlots déviateurs. Ces derniers permettent de canaliser les véhicules qui virent à droite mais les conducteurs doivent le faire en cédant le passage aux autres usagers de la route. On note par ailleurs qu'il existe une pratique sur plusieurs réseaux municipaux qui consiste à installer une flèche jaune.

Les arguments invoqués à l'appui du VDFR sont notamment l'économie de temps et de carburant, la réduction des émissions atmosphériques, l'harmonisation d'une disposition du Code de la sécurité routière avec la pratique nord-américaine et la diminution de la frustration engendrée par les attentes aux carrefours peu achalandés en dehors des heures de pointe. Par ailleurs, certains craignent que le VDFR augmente les accidents impliquant des piétons et des cyclistes.

Depuis la généralisation de la pratique en Amérique du Nord dans les années 70, plusieurs évaluations

relatives tant aux avantages qu'aux inconvénients du VDFR ont été réalisées. Selon les informations actuellement disponibles, aucun changement à cette politique, tant aux États-Unis que dans le reste du Canada, n'est envisagé dans un avenir prévisible. Cette question a aussi évolué dans un contexte où il y a eu augmentation de la circulation de véhicules motorisés, accroissement de la présence piétonnière et cycliste et le développement de systèmes de feux de circulation plus performants.

Dans un contexte différent, notamment d'accroissement de la circulation transfrontalière, le désir de plusieurs de voir harmoniser cette pratique avec les voisins canadiens et américains présente un intérêt.

Récemment, le ministère des Transports (MTQ) a élaboré, en collaboration avec les partenaires concernés, une norme, devenue officielle en juin 1999, sur les signaux lumineux, dont font partie les feux de circulation. Celle-ci vise particulièrement à améliorer la sécurité routière aux carrefours. Nous en traiterons dans ce document.

Face à ces faits, il y a lieu de réévaluer la situation actuelle. C'est pourquoi le présent chapitre vise, notamment, à mettre en lumière l'état de la connaissance sur le sujet ainsi qu'à susciter une discussion avec les principaux intéressés. Ces échanges devraient permettre de se positionner afin de déterminer s'il y a lieu d'autoriser le VDFR et d'identifier les modalités qui seraient les plus adaptées au Québec.

2 — L'historique ¹

Historique aux États-Unis et autres provinces canadiennes

L'origine connue du VDFR remonte à 1919 lorsque la ville de New York a introduit une disposition dans sa réglementation en le permettant sans restrictions. En 1937, elle remplace cette disposition par une interdiction générale, sauf indication contraire.

La Californie introduisit également en 1937 un VDFR généralement permis, avec interdiction spécifique. Elle fut imitée au début des années 50 par d'autres États de l'ouest américain, d'où l'expression *Western Rule* pour désigner le VDFR généralement permis et spécifiquement interdit à certains carrefours au moyen d'une signalisation appropriée.

1. L'historique est tiré du document «Le virage à droite sur feu rouge», produit par Claude Dussault, Denis Laplante, Michel Masse, Carol Richard, avril 1992.

Les États de l'est américain l'adoptèrent moins rapidement et optèrent davantage pour le VDFR généralement interdit, avec autorisation spécifique au moyen d'une signalisation, d'où l'expression *Eastern Rule*.

Au moment du choc pétrolier en 1973, le Congrès réagit par des mesures d'économies d'énergie en imposant aux États une limite de vitesse de 55 milles à l'heure sur les autoroutes, en mars 1974, et le VDFR généralement permis, en décembre 1975 (*Energy Policy and Saving Act*), sous peine de retenir une partie des fonds qui leur étaient destinés pour la construction et l'entretien des routes.

À la fin de 1976, trente-neuf États américains avaient implanté le VDFR généralement permis et, en 1980, le nombre d'États s'élevait à cinquante. Ainsi, le VDFR est autorisé partout aux États-Unis, sauf dans la ville de New York.

Les autres provinces canadiennes ont suivi la tendance américaine en introduisant le VDFR.

Historique au Québec

Depuis le milieu des années 70, le VDFR a toujours constitué une source de débat au Québec. Ce dossier refait surface régulièrement, notamment à la suite de publications recommandant son implantation au Québec, dont les rapports de Deluc de 1987 et 1991.

Alors que les autres provinces canadiennes ont suivi la tendance américaine en implantant le VDFR, le Québec demeure une exception en Amérique du Nord en ne permettant pas cette pratique.

En 1978, l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) organisa un colloque sur le VDFR. Après la présentation d'exposés par un panel de onze personnes et une période de discussion, les participants ont été consultés sur le sujet. En majorité, ces derniers se sont prononcés pour une interdiction générale et une permission spécifique, soit la *Eastern Rule*.

Le VDFR suscita peu d'intérêt jusqu'en 1987; la publication d'une étude favorable pour cette mesure réalisée par la firme Deluc pour le compte du Bureau des économies d'énergie² a relancé le débat. Le rapport du comité Paradis sur la signalisation routière publié quelques mois auparavant en mars 1987 suggérait de maintenir l'interdiction du VDFR.

Un second rapport favorable de la firme Deluc fut publié en décembre 1991 pour le compte cette fois de la Société de transport de l'Outaouais. Citant ce rapport, une vingtaine de municipalités ont demandé au ministère des Transports de permettre le VDFR.

En 1996, une consultation portant sur le projet de loi 12, donna l'occasion de reconsidérer l'approche. Les citoyens furent invités à donner leur opinion sur le sujet. En général, elle fut défavorable.

3 Les éléments factuels relatifs à la circulation aux carrefours

La circulation aux carrefours est de nature conflictuelle, en raison des mouvements de croisement et de virage effectués par les véhicules et en raison également de la coexistence de ces derniers avec piétons et cyclistes. Ces conflits doivent être gérés par l'installation de dispositifs de contrôle et conçus en fonction des caractéristiques de la circulation, de manière à satisfaire les impératifs de sécurité et de mobilité des usagers. Pour la très grande majorité des carrefours, des panneaux *arrêt* ou *cédez* sont satisfaisants. Toutefois, des feux de circulation doivent être installés lorsque les conditions le justifient, ou pour des raisons de sécurité. Cependant, malgré les avantages qu'ils procurent, ces feux peuvent parfois augmenter les délais d'attente pour certains usagers. Au Québec, le nombre de carrefours munis de feux de circulation est estimé à 5 000, parmi lesquels environ 675 sont sur le réseau du ministère des Transports et 1 500 sur celui de la ville de Montréal.

La congestion

De par leur nature, les carrefours ont un effet de ralentissement sur la circulation tant en matière de vitesse que de capacité. Les dispositifs de contrôle utilisés doivent alors être conçus de manière à minimiser cet effet, en plus d'assurer la sécurité des usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou conducteurs de véhicules routiers. Un des effets attendus du VDFR serait de diminuer la congestion, particulièrement en milieu urbain.

Le problème des heures creuses

En général, aux carrefours munis de feux de circulation, ces derniers sont justifiés en fonction des débits des heures de pointe, de sorte qu'à l'extérieur de

2. Ressources du Québec

ces périodes, des panneaux *arrêt* pourraient être satisfaisants. Or, pour des raisons d'ordre pratique et de cohérence, les systèmes de feux doivent fonctionner en permanence, comme le spécifie la norme. Ainsi, les feux ne doivent jamais clignoter, sauf en cas de défectuosité ou lors de leur installation ou de leur enlèvement.

Cette situation est de nature à mettre à l'épreuve la patience des usagers qui doivent alors attendre le feu vert à un carrefour désert.

Les aménagements géométriques

Les voies auxiliaires de virage à droite permettent au trafic qui vire à droite d'être départagé du reste et de s'insérer plus facilement au trafic transversal. Cet aménagement n'autorise cependant pas le franchissement de la ligne d'arrêt en phase rouge, et l'augmentation de la largeur totale de la chaussée qui en résulte peut être défavorable à la sécurité des piétons. Cet aménagement peut également compliquer l'intégration des cyclistes lorsqu'ils vont tout droit.

Les îlots déviateurs, quant à eux, favorisent le mouvement de virage à droite en déviant le trafic qui vire à droite et en l'intégrant au trafic transversal par une signalisation *cédez ou arrêt*, selon la géométrie du site. Ce type d'aménagement est caractérisé par la présence d'une bretelle de déviation séparée de l'intersection par un îlot de forme triangulaire.

En zones rurales, le MTQ privilégie ce type d'aménagement qui peut dans ces conditions comporter des avantages tant sur le plan de la sécurité que de la mobilité, pour les raisons suivantes :

- circulation piétonnière marginale ou inexistante ;
- présence de voies de décélération et d'accélération ;
- pas de perturbation de la phase verte d'une voie principale pour un virage à droite en provenance d'une approche secondaire.

Par contre, en milieu urbain, cet aménagement ne peut être que d'une utilité limitée, s'il n'est pas possible d'aménager une voie additionnelle de virage à droite. De plus, la traversée de la bretelle de déviation par les piétons peut comporter certains risques, liés notamment à la vitesse d'approche des véhicules et

aux distances de visibilité. Pour ces raisons, des municipalités procèdent parfois à l'enlèvement des bretelles existantes.

Enfin, mentionnons la possibilité d'aménager des carrefours giratoires (ronds-points), ce qui est une autre solution apparentée au virage à droite, mais qui permet d'éviter l'installation de feux de circulation. Cette pratique, quoique largement utilisée en Europe, est sous-utilisée au Québec.

Certaines situations de fait vs le Code de la sécurité routière

Les dispositions du Code de la sécurité routière (L.R.Q., C-24.2) sont édictées à l'article 359 de ce code qui se lit comme suit :

« 359. À moins d'une signalisation contraire, face à un feu rouge, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule avant le passage pour piétons ou la ligne d'arrêt ou, s'il n'y en a pas, avant la ligne latérale de la chaussée qu'il s'apprête à croiser. Il ne peut poursuivre sa route que lorsqu'un signal lui permettant d'avancer apparaît. »

Or, il existe certaines pratiques sur quelques réseaux municipaux qui visent, en utilisant l'énoncé « *À moins d'une signalisation contraire,...* » de l'article 359, à permettre spécifiquement le VDPR. Une de ces pratiques consiste à installer une flèche jaune (ou une flèche noire opaque sur la lentille du feu rouge) orientée vers la droite et pouvant être activée pendant la phase rouge afin d'y permettre le virage à droite. Cette pratique n'est toutefois pas conforme ni à la norme actuelle, selon laquelle une telle flèche jaune signifie plutôt une phase de dégagement, ni à aucune pratique étrangère connue. De plus, le Code ne spécifie pas, dans sa version actuelle, quelles sont les obligations du conducteur face à un tel signal.

Aux heures creuses, les conditions de circulation sont généralement telles qu'un arrêt obligatoire sur la secondaire pourrait être satisfaisant (une situation de quatre arrêts peut être justifiée dans certains cas). Les systèmes de feux en mode clignotant ont déjà été utilisés à cette fin. Des problèmes d'interprétation de ce signal ont toutefois conduit au retrait de cette pratique, et à son interdiction.

4 — La technologie des systèmes de feux de circulation

Or, il y a eu depuis une évolution considérable de la technologie. Les systèmes de feux peuvent maintenant être optimisés par l'utilisation de micro-processeurs et de logiciels de gestion appropriés. Ces systèmes, qui sont dits adaptatifs, fonctionnent notamment par l'utilisation de détecteurs (boucles magnétiques installées dans la chaussée, caméras) et qui permettent de détecter la présence de véhicules aux approches du carrefour.

En période de congestion, ces systèmes peuvent alors accroître la capacité des carrefours, améliorant ainsi le niveau de service aux usagers. De plus, aux heures creuses, ces systèmes peuvent s'avérer très utiles pour réduire au strict minimum, voire pour éliminer toute attente inutile. Ainsi, la phase verte peut être maintenue en continu sur la route principale et la rouge sur la secondaire. Le vert peut alors être donné sur demande à la secondaire à l'approche d'un véhicule, permettant à ce dernier non seulement de virer à droite mais aussi de virer à gauche et d'aller tout droit. Cette adaptation à la demande par carrefour peut toutefois être limitée par les impératifs de coordination des feux sur certaines artères.

À l'heure actuelle, plus de 90 % des systèmes sous la responsabilité du Ministère comportent cette technologie. Dans les municipalités, cette proportion peut être variable.

5 — Les avenues de solution

La présente consultation qui s'amorce a comme toile de fond la mise en vigueur officielle de la norme sur les feux lumineux. Elle est dorénavant la référence en cette matière pour toute nouvelle installation ou pour tous travaux de réfection des feux de circulation. Quelles que soient les conclusions de la présente consultation à l'égard du VDFR, cette démarche favorisera la normalisation et l'optimisation des installations existantes de manière à rendre ces dernières plus performantes tant sur le plan de la mobilité que sur celui de la sécurité.

Pour la présente consultation, les solutions envisagées sont :

- le statu quo ;
- le VDFR généralement permis ;
- le VDFR avec permission spécifique.

Il faut retenir toutefois que ces solutions ne sont pas mutuellement exclusives.

Le statu quo

Le statu quo consisterait à ne rien changer à la situation actuelle et de maintenir l'interdiction du virage à droite sur feu rouge. Cette solution ne mettrait pas fin au questionnement répétitif et ne changerait rien en ce qui concerne la mobilité des usagers. Cependant, l'optimisation des feux de circulation pourrait régler certains problèmes reliés à la congestion et à l'impatience.

Le VDFR généralement permis

Cette solution est la plus généralement répandue en Amérique du Nord. Elle consisterait à permettre le VDFR partout et à l'interdire localement au moyen d'un panneau de signalisation. En règle générale, dans les États américains et les autres provinces canadiennes, cette interdiction est affichée à environ 20 % des carrefours.

Selon les sondages, les automobilistes seraient favorables à cette solution. Elle permettrait une certaine uniformité en Amérique du Nord et favoriserait la mobilité à certaines heures et aux intersections moins achalandées. Toutefois, il ne serait pas possible de procéder à une introduction progressive. Une analyse préalable de tous les carrefours potentiellement problématiques en matière de sécurité serait nécessaire avant de le permettre généralement. Cette solution entraînerait aussi des coûts pour les municipalités et le MTQ pour installer une signalisation aux carrefours où le VDFR serait interdit.

Le VDFR avec permission spécifique

Cette situation consisterait à interdire le VDFR dans l'ensemble et de le permettre à certains carrefours par une autorisation spécifique. Cette approche ne serait en vigueur qu'avec la mise en place, pour chaque carrefour visé, d'une signalisation permettant cette manœuvre.

Cette règle permettrait notamment une introduction graduelle du VDFR avec les mesures d'accompagnement appropriées. Les responsables seraient obligés de se pencher sur tous les carrefours et il n'y aurait donc pas de carrefours « oubliés ». Toutefois, cette

approche nécessiterait des analyses de sécurité et les mesures de mitigation seraient plus onéreuses. Il est à noter que les élus municipaux auraient le choix de l'autoriser ou de l'interdire à certains carrefours.

6 – Les effets potentiels de l'introduction du virage à droite sur feu rouge au Québec

Économie de temps et de carburant

L'économie de carburant a été la raison invoquée aux USA pour généraliser la pratique du VDFR dans les années 1970. Les résultats d'une estimation de ces économies pour le Québec, réalisée par l'AQTR en 1978 et revue par Deluc pour le compte du Bureau des économies d'énergie, sont présentés dans le tableau suivant :

TABEAU 1
Économies de temps et de carburant par le VDFR

	Par automobiliste	Total
Économie de temps	10 à 20 s/jour	4 millions d'heures/an
Économie de carburant	3,5 litres/an	11,4 millions litres/an

Source : (AQTR, 1978 ; revu par Deluc, 1987)

Depuis la production de ces résultats, certaines données ou hypothèses ont changé. Le calcul des bénéfices attendus a été refait en tenant compte de ces nouvelles données. Ces changements sont notamment que :

- le nombre de carrefours munis de feux est maintenant estimé à 5 000 au lieu de 3 000 ;
- le nombre de véhicules a augmenté de sorte que le kilométrage automobile total parcouru a aussi augmenté ;
- le rendement énergétique des véhicules s'est amélioré depuis 1978 (consommation au ralenti de 1,1 l/h, comparativement à 2,9 l/h en 1978)³ ;
- la technologie des feux a changé.

Réduction des émissions

En considérant que les émissions atmosphériques des véhicules automobiles sont proportionnelles à la

consommation de carburant (pour un même véhicule), il y a lieu de déduire que la réduction espérée des émissions atmosphériques serait proportionnelle. Toutefois, la pollution occasionnée par les véhicules demeure importante.

Réduction de l'attente aux heures creuses

Les arrêts aux heures creuses à un carrefour désert peuvent constituer une situation frustrante pour les usagers qui doivent immobiliser leur véhicule pour la durée de la phase rouge. Cette situation risque de survenir aux systèmes à cycles fixes. Dans une telle situation, le VDFR constituerait un avantage pour les usagers qui désirent virer à droite.

Uniformisation nord-américaine

L'adoption du VDFR serait conforme à la pratique utilisée en Amérique du Nord. Cette pratique s'est généralisée depuis des décennies et nous n'avons aucune indication des tendances contraires.

Impact sur le bilan routier

Selon la documentation consultée et selon certains principes élémentaires de circulation, le VDFR engendre des conflits entre les différents usagers de la route. Particulièrement, ces conflits risquent de survenir entre le véhicule qui effectue le VDFR et le piéton ou le cycliste qui traverse de droite à gauche.

Il existe donc une préoccupation quant à la possibilité que les accidents avec les piétons (particulièrement les personnes âgées et les handicapés visuels) et les cyclistes augmentent aux carrefours. Dans ce contexte, le but recherché est bien de s'assurer de mettre en place, à chaque carrefour au Québec, des règles et des technologies qui favorisent au maximum la sécurité et la mobilité.

7 – Les conditions d'implantation d'une législation autorisant le virage à droite sur feu rouge

Advenant l'introduction du VDFR, il y a aura lieu de considérer les mesures suivantes afin d'en faciliter son intégration dans les habitudes des usagers de la route :

3. Donnée obtenue du ministère des Ressources naturelles du Canada

L'information du public

Là où cette manœuvre est permise, ce principe n'enlève pas l'obligation de se conformer à l'obligation de faire un arrêt à un feu rouge. Notons que là où cette manœuvre est permise, il a été constaté qu'un bon nombre de conducteurs omettent de faire un arrêt complet avant de virer à droite. Cela démontre la nécessité de mettre en œuvre un plan de communication visant à informer les conducteurs sur les nouvelles règles à suivre afin que les déplacements soient sécuritaires ainsi qu'à les sensibiliser aux risques encourus.

La surveillance policière

En complément au plan de communication, la mise en œuvre du VDFR devrait s'accompagner, à tout le moins pour une période transitoire, d'une surveillance policière plus spécifique.

L'établissement de critères d'implantation

La mise en place du VDFR nécessiterait que des mesures d'atténuation soit instaurées afin de réduire

l'effet d'insécurité engendré pour certains usagers de la route. Il y aurait alors lieu : de définir un standard technique pour autoriser le VDFR en cherchant un haut taux de conformité ; de développer des critères pour guider les municipalités pour déterminer les carrefours où l'on doit ou non permettre le VDFR ; de mettre en place des moyens incitatifs plus sévères à l'égard des automobilistes non respectueux des normes (ex. : amendes plus élevées, système de contrôle par caméra, etc.).

8 – Positionnement

L'autorisation du VDFR est une importante question. Elle soulève la problématique de la conciliation des impératifs de la sécurité des usagers de la route avec les demandes de mobilité. Aux États-Unis et dans les autres provinces canadiennes, le VDFR est permis depuis des années. Ainsi des questions surgissent. Serait-il avantageux que le Québec applique une telle mesure ? Quelles seraient les modalités les plus appropriées ?

Sommaire

CHAPITRE 4 Le virage à droite sur feu rouge

La possibilité d'effectuer un virage à droite en présence d'un feu rouge (VDFR) a été soulevée en maintes occasions. Cela a toujours constitué une source de débat au Québec et même aujourd'hui une polémique existe quant à sa pertinence.

Les arguments habituellement invoqués à l'appui du VDFR sont l'économie de temps et de carburant, la réduction des émissions atmosphériques, la diminution du temps d'attente lors des périodes creuses à un carrefour désert, ainsi que l'harmonisation d'une disposition du Code de la sécurité routière avec la pratique nord-américaine. Par contre, certains craignent que le VDFR entraîne des accidents aux carrefours qui impliqueraient les usagers vulnérables, tels les piétons et les cyclistes.

En 1980, il y avait cinquante États américains qui avaient implanté le VDFR. Ainsi, il est autorisé partout aux États-Unis sauf, fait paradoxal, dans la ville de New York. Les provinces canadiennes ont emboîté le pas, à l'exception du Québec, de sorte que ce dernier est, avec la ville de New York, le seul endroit en Amérique du Nord où cette manœuvre n'est pas permise.

Depuis la généralisation de la pratique en Amérique du Nord dans les années 70, plusieurs évaluations relatives tant aux avantages qu'aux inconvénients du VDFR ont été réalisées. La situation a également évolué et il y a maintenant plus de véhicules routiers en circulation, la présence piétonnière et cycliste s'est accrue et des systèmes de feux de circulation plus performants ont été développés.

Dans un contexte d'accroissement de la circulation transfrontalière, le désir de plusieurs de voir harmoniser cette pratique avec les voisins canadiens et américains pourrait présenter un intérêt, et constituer ainsi un nouveau choix de société fondé sur la mobilité.

La circulation aux carrefours étant de nature conflictuelle, en raison des mouvements de croisement et de virage effectués par les véhicules et en raison de la coexistence de ces derniers avec piétons et cyclistes, il faut considérer plusieurs éléments de manière à satisfaire les impératifs de sécurité avec les besoins de mobilité des usagers, notamment : les mouvements de circulation aux carrefours, la congestion, le problème des heures creuses, la possibilité de faire des aménagements géométriques, dont l'évasement des voies ou la canalisation du trafic aux carrefours où le débit est plus important, ainsi que la possibilité d'aménager des carrefours giratoires.

Par ailleurs, la réflexion qui s'amorce aura comme toile de fond la mise en vigueur officielle de la norme sur les feux lumineux. Cette norme sera dorénavant la référence en cette matière pour toute nouvelle installation ou pour tous travaux de réfection des feux de circulation. Quelles que soient les conclusions de la présente consultation à l'égard du VDFR, cette nouvelle norme s'appliquera. Son champ d'application sera notamment : la justification des feux ; les installations physiques (disposition, couleurs, têtes de feux, ...); le fonctionnement des systèmes (flèches, cycles, phases, ...); le mode de fonctionnement non optimisé : mode à temps fixe au lieu des modes adaptatif ou semi-adaptatif.

En tenant compte de l'ensemble de ces éléments, les solutions envisagées sont :

- **le statu quo** : maintenir l'interdiction d'effectuer un virage à droite sur feu rouge ;
- **le VDFR généralement permis** : permettre le VDFR partout et l'interdire localement au moyen d'un panneau de signalisation ;
- **le VDFR avec permission spécifique** : interdire le VDFR dans l'ensemble des carrefours et le permettre à certains par une autorisation spécifique.

Advenant l'introduction du VDFR, il sera nécessaire de mettre en œuvre un plan de communication visant à informer les conducteurs sur les nouvelles règles à suivre afin que les déplacements soient sécuritaires et à faire connaître les risques encourus lors de cette manœuvre. Une surveillance policière deviendrait également nécessaire, à tout le moins pour une période

transitoire pour s'assurer du respect des règles de sécurité. Afin de guider les municipalités, des critères devraient aussi être établis pour les aider à déterminer les carrefours où il serait possible de permettre le VDFR. La mise en place de moyens incitatifs plus sévères à l'égard des automobilistes non respectueux des normes pourraient s'avérer nécessaires.

Notes du chapitre 4

[illegible]

CHAPITRE 5

La conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool

- 1- La problématique de la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool
- 2- Les effets de l'alcool sur la conduite automobile
- 3- Le cadre légal au Québec et ailleurs
- 4- Les options envisagées
- 5- Les effets potentiels des options envisagées
- 6- Les conditions d'implantation
- 7- Positionnement

1 — La problématique de la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool

La conduite automobile avec les capacités affaiblies par l'alcool constitue au Québec la principale cause de décès sur les routes. Bien que le bilan routier se soit grandement amélioré au cours des dernières années, il reste encore trop de vies détruites et de personnes blessées. En effet, la contribution de l'alcool aux collisions est encore associée à environ 40 % des décès, 20 % des blessés graves et 5 % des blessés légers. Cela correspond, en 1998, à plus de 300 décès et 3 200 blessés, pour un coût moyen annuel d'environ 120 millions \$ en indemnités versées par la Société de l'assurance automobile du Québec.

D'ailleurs, la détermination de la contribution de l'alcool aux collisions de la route constitue un sujet complexe. À cet égard, il s'avère important de différencier le pourcentage de conducteurs décédés avec une alcoolémie supérieure à 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang (0,08)* et le pourcentage de décès attribuable à l'alcool¹, notamment en ce qui concerne les décès de personnes (occupant ou non un véhicule) attribuables au comportement d'un conducteur intoxiqué.

Des efforts ont été consacrés pour informer et sensibiliser la population. Des dépliants d'information, des émissions télévisées, des campagnes d'information, dont « *L'alcool au volant, ça s'arrête ici* », « *L'alcool au volant – c'est criminel* » ont permis de rejoindre l'ensemble de la population.

De nouvelles mesures législatives sont venues appuyer le tout, notamment celles du Code de la sécurité routière entrées en vigueur le 1^{er} décembre 1997 et plus récemment les modifications apportées au Code criminel, le 1^{er} juillet 1999.

C'est ainsi qu'une majorité de citoyens reconnaissent l'existence des risques associés à la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool; plusieurs ont sans doute modifié leurs habitudes et n'hésiteront pas à se faire raccompagner ou à désigner une personne de leur groupe qui agira comme conducteur après des réunions sociales.

* Dans ce chapitre, pour alléger le texte, le nombre de milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang est exprimé sous la forme décimale. Par exemple, 0,08 signifie 80 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang.

1. EVANS, L. (1990). The fraction of traffic fatalities attributable to alcohol. *Accident Analysis and Prevention*, 2, pp. 587-602.

Malgré cette prise de conscience de la part de la population et l'amélioration du bilan routier, trop d'accidents sont encore occasionnés par l'alcool. Les activités de prévention et de sensibilisation ne sont pas suffisantes pour atteindre les récidivistes. Il y a encore trop de conducteurs inconséquents, pour ne pas dire récalcitrants, qui prennent la route après avoir consommé de l'alcool et qui demeurent inconscients face aux risques d'accident et aux conséquences relatives à leur comportement. D'ailleurs, un sondage SOM réalisé en 1997 pour le compte de la Société de l'assurance automobile du Québec établissait à au moins 14 % la proportion de conducteurs qui reconnaissaient avoir conduit après avoir bu au moins deux verres dans l'heure précédant leur départ. Cette estimation conservatrice établit le tout à 1 conducteur sur 7.

Certains citoyens réclament des mesures plus sévères pour éviter des drames, surtout lorsqu'ils constatent que des accidents sont survenus à cause de personnes déjà condamnées pour avoir conduit avec les capacités affaiblies.

À la lumière de ces constatations, il s'avère maintenant nécessaire de soulever la question : le Québec doit-il renforcer les mesures actuelles et se doter de moyens encore plus dissuasifs pour atteindre les récidivistes?

2 — Les effets de l'alcool sur la conduite automobile

Dans la plupart des sociétés industrialisées, l'automobile a fait son apparition à la fin du XIX^e siècle. Dès 1904, une étude publiée dans le *Quarterly Journal of Inebriety* faisait état qu'un large segment des conducteurs d'engins automobiles, impliqués dans des collisions mortelles, étaient intoxiqués par l'alcool.

L'alcool constitue probablement le tranquillisant le plus ancien et le plus répandu au monde. Ses propriétés anxiolytiques et plus particulièrement l'euphorie qu'il procure en font une substance largement appréciée. Sur le plan psychophysiologique, l'alcool affecte à la fois la perception, le traitement de l'information, le jugement et la coordination et ce, selon une gradation croissante avec l'alcoolisation allant de l'imperceptible au coma éthylique².

2. Pour une discussion détaillée: PAINCHAUD, M. (1989). *Revue de la physiologie de l'alcool et de l'influence des médicaments et des drogues en fonction de la sécurité routière*. SAAQ. Québec, Qc.

Les effets de l'alcool sont décelables à des niveaux aussi bas que 0,02 ou 0,03, notamment sur le plan perceptif. Toutefois, l'incidence néfaste de l'alcool sur les collisions routières n'est pas statistiquement établie avant l'atteinte de 0,04, à l'exception des jeunes conducteurs pour qui les effets de l'alcool se manifestent beaucoup plus rapidement.

Lorsque l'alcoolémie se situe entre 0,04 et 0,08, les effets de l'alcool pourraient être qualifiés de sournois. Le comportement de la personne semble parfaitement normal mais déjà apparaissent une certaine gaieté, une diminution du sens autocritique et une perturbation des fonctions psychomotrices fines; ce qui, compte tenu de la complexité de la tâche de la conduite automobile et de la vitesse de déplacement des véhicules motorisés, peut avoir des conséquences tragiques. Diverses études ont d'ailleurs montré que le risque d'être impliqué dans un accident mortel augmentait d'au moins 50 % à 0,04 et selon une courbe croissante par la suite. Pour les jeunes conducteurs, inexpérimentés sur le plan de la conduite et des effets de l'alcool, l'augmentation du risque d'accident mortel se manifeste beaucoup plus rapidement et a environ triplé à 0,04.

Lorsque l'alcoolémie atteint 0,08 ou dépasse ce seuil, les effets de l'intoxication sur la performance de la conduite sont évidents : le risque de collision mortelle triple. D'ailleurs, la détérioration de la capacité à conduire s'accélère à partir de ce seuil de 0,08. Cependant, jusqu'aux environs de 0,15, les signes comportementaux d'une personne qui ne conduit pas peuvent être peu évocateurs et donc difficiles à déceler en l'absence d'instrumentation. À une alcoolémie de 0,16 ou plus (double de la limite de 0,08), les signes de l'intoxication deviennent grossiers et les effets sur la conduite prennent des proportions catastrophiques (risque de collision mortelle multiplié par 30 ou plus). Aussi, une forte proportion de buveurs à problèmes se retrouvent parmi les conducteurs affichant un tel pourcentage d'alcool.

3 – Le cadre légal au Québec et ailleurs

Depuis le 1^{er} décembre 1997, le Québec a adopté des mesures pour contrer la conduite avec les capacités affaiblies. Celles-ci visent à réduire le nombre de victimes de la route impliquées dans un accident lorsque l'alcool en est la cause ainsi qu'à intervenir promptement dès la constatation de l'infraction.

C'est ainsi que des dispositions relatives à la conduite avec les capacités affaiblies ont été introduites dans le Code de la sécurité routière, notamment :

- aucune présence d'alcool dans l'organisme (zéro alcool) pour les nouveaux conducteurs âgés de moins de 25 ans, qui sont titulaires d'un permis d'apprenti conducteur ou d'un permis probatoire, et ce, dans le cadre d'un système d'accès graduel à la conduite s'échelonnant sur 3 ans;
- la suspension immédiate du permis de conduire pour une période de 15 jours pour toute infraction relative au zéro alcool ainsi qu'à toute personne dont le taux d'alcool est supérieur à 0,08; pour une deuxième infraction, cette suspension est de 30 jours. Il est à noter qu'à cette mesure, s'ajoute subséquemment (après condamnation) une interdiction de conduire de 3 mois pour les jeunes conducteurs soumis au zéro alcool ou une période minimale de 1 an, 2 ans ou 3 ans dans le cas de conduite avec une alcoolémie supérieure à 0,08;
- la saisie du véhicule pour conduite durant sanction, notamment lorsque le permis du conducteur a été suspendu ou révoqué pour une infraction relative à la conduite avec les capacités affaiblies;
- l'introduction d'un programme obligeant l'utilisation d'un dispositif détecteur d'alcool qui permet à une personne, lors d'une première infraction, d'obtenir un permis restreint lui permettant de conduire un véhicule muni d'un dispositif qui mesure le taux d'alcool dans l'organisme du conducteur et empêche la mise en marche du véhicule. Ce permis est délivré pour une période de 9 mois, mais uniquement après une période minimale d'interdiction de conduire qui est généralement de 3 mois. Signalons, toutefois, qu'avant les modifications récentes au Code criminel, un tel permis pouvait être obtenu par une personne ayant eu deux infractions ou plus, en tenant compte d'une période d'interdiction de conduire plus élevée;
- l'obligation, lors d'une première infraction, de suivre avec succès le programme d'éducation Alcofrein reconnu par le ministère de la Sécurité publique et destiné à sensibiliser les conducteurs aux problèmes de la consommation d'alcool;
- l'obligation, pour les récidivistes, de se soumettre à une évaluation dans un centre spécialisé dans le traitement des personnes alcooliques et toxicomanes.

Les nouvelles dispositions du Code criminel

La sévérité des dispositions relatives à la conduite avec les capacités affaiblies contenues dans le Code criminel a été accrue par de nouvelles sanctions entrées en vigueur le 1^{er} juillet 1999. Les périodes minimales de l'interdiction de conduire qui étaient de 3 mois pour une première infraction, de 6 mois pour une deuxième et de 12 mois pour une troisième, ont été haussées à 1 an, 2 ans et 3 ans. Ces périodes minimales sont maintenant équivalentes à celles inscrites dans le Code de la sécurité routière du Québec.

Par contre, une nouvelle disposition encadre la délinquance d'un permis restreint. Maintenant, la conduite d'un véhicule muni d'un dispositif détecteur d'alcool est possible uniquement lors d'une première infraction, soit pour une période de 9 mois, et ce, après une période d'interdiction de conduire de 3 mois. Aucune disposition ne permet aux récidivistes d'obtenir un tel permis durant la période d'interdiction de conduire.

Par ailleurs, le fait d'avoir conduit avec une alcoolémie supérieure à 0,16 est dorénavant considéré comme une circonstance aggravante lors de la formulation de la sentence. De même, les cas de délits de fuite ayant entraîné la mort sont maintenant passibles d'emprisonnement à perpétuité. Notons également que la Chambre des communes prévoit discuter à l'automne un autre projet de loi (C-87) consistant en une seule disposition et qui vise à rendre la conduite avec les capacités affaiblies ayant causé la mort passible d'emprisonnement à perpétuité.

Les autres administrations : provinces canadiennes et États à l'étranger

L'ensemble des États dans le monde ont mis en place des dispositions pour contrer l'alcool au volant et celles-ci s'avèrent relativement sophistiquées dans un grand nombre de cas. Cependant, en ce qui concerne l'Amérique du Nord, c'est au Québec que l'on retrouve l'une des législations les plus complètes. En effet, même si les provinces canadiennes et États américains ont introduit l'une ou l'autre des mesures existantes au Québec, aucune législation ne présente une gamme aussi étendue que la nôtre. Aussi, il apparaît plus pertinent de se concentrer sur les mesures qui diffèrent de celles implantées au Québec.

TABEAU 1
Sanctions appliquées dans d'autres juridictions

Infractions	Sanctions	Endroits
Conduite avec un taux d'alcool supérieur à la limite légale	Suspension immédiate du permis de conduire pour une période de 3 mois	Manitoba Nouvelle-Écosse Ontario 40 États américains
	Sanction appliquée à des limites d'alcoolémie plus basses	France (0,05) Australie (0,05) Suède (0,02)
Conduite avec un taux d'alcool inférieur à la limite légale	Suspension de 24 heures	Saskatchewan (0,04) Nouveau-Brunswick (0,04) Terre-Neuve (0,05)
	(Retrait de la route, le temps que les effets de l'alcool se dissipent, des conducteurs pouvant représenter un certain danger)	

Enfin, il convient plus particulièrement de citer l'expérience de l'Australie qui dispose, en plus du zéro alcool pour tous les conducteurs professionnels, d'une mesure originale pour faciliter le dépistage des conducteurs intoxiqués, soit le dépistage aléatoire (*Random Breath Testing*). En vertu de cette législation, le policier peut exiger en tout temps un échantillon d'haleine pour détecter la présence d'alcool et ce, sans disposer de motifs raisonnables de croire que le conducteur soit sous l'influence de l'alcool.

4 Les options envisagées

Bien que chacun reconnaisse le caractère criminel de la conduite avec les capacités affaiblies, il est devenu évident que les activités de sensibilisation visant la promotion de comportements responsables ne sont pas suffisantes pour la clientèle la plus récalcitrante. Il y a encore trop d'accidents occasionnés par l'alcool et plusieurs conducteurs n'admettent pas encore les risques associés à leur comportement. Afin de les atteindre, il y aurait peut-être lieu d'utiliser maintenant des mesures plus dissuasives. À cet effet, l'efficacité d'une loi doit être déterminée par les principes suivants :

- la certitude de la sanction, soit la probabilité perçue d'être arrêté, qui découle elle-même de la publicité entourant le contrôle, et de la probabilité objective d'arrestation ;

- la sévérité de la sanction, soit les conséquences légales de l'acte posé;
- la promptitude de la sanction, soit la rapidité avec laquelle la sanction est appliquée après l'acte délinquant.

Avant de discuter des options envisagées, il s'avère nécessaire d'ouvrir une parenthèse afin de clarifier la relation qui existe entre la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool et le régime universel d'assurance automobile.

La philosophie sous-jacente au régime sans égard à la faute que les Québécois et Québécoises se sont donné est essentiellement réparatrice et non punitive. Elle a été établie en tenant compte de la structure législative. En effet, deux lois punissent les fautes de conduite commises par les automobilistes. Le Code de la sécurité routière comporte des sanctions administratives, comme les points d'inaptitude, la tarification, le retrait ou la suspension du permis de conduire ainsi que la saisie du véhicule. Des sanctions pénales sont appliquées par le Code criminel, comme un casier judiciaire et l'emprisonnement pour des comportements au volant jugés criminels.

De plus, il n'existe aucune preuve selon laquelle le régime sans égard à la faute encourage l'incidence de la conduite avec les capacités affaiblies en ne la dissuadant pas. Au contraire, l'amélioration continue du bilan routier du Québec depuis l'arrivée du « no fault », soit de 1 765 décès en 1978 à 717 décès en 1998, contribue plutôt à dissiper les craintes. Bien que le bilan de l'ensemble des pays industrialisés ait diminué durant cette période, le bilan du Québec se démarque en montrant l'une des plus fortes améliorations.

Toutefois, un débat refait régulièrement surface dans la population quant à la pertinence de verser des indemnités aux personnes reconnues coupables de conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool. Bien que, d'une part, il s'agisse là d'une mesure qui irait à l'encontre de la fonction essentiellement réparatrice du régime universel d'assurance automobile, et que, d'autre part, ce livre vert porte essentiellement sur des questions de sécurité routière, il semble opportun de soulever cette problématique, ne serait-ce que pour jeter un éclairage utile et nécessaire sur les conséquences qu'une telle mesure entraînerait pour les citoyens et citoyennes du Québec.

Premièrement, en plus d'introduire une mesure punitive additionnelle à celles appliquées en vertu du Code de la sécurité routière et du Code criminel, le retrait des versements d'indemnités affecterait davantage la

famille des personnes incarcérées que les inculpés eux-mêmes. En effet, la Loi sur l'assurance automobile réduit déjà l'indemnité de remplacement de revenu pour toute personne incarcérée et ce, pendant toute la durée de son emprisonnement. Cette réduction varie de 10 à 75 % selon le nombre des personnes à charge. Au cours de cette période, les chèques sont acheminés aux personnes à charge. Si le régime d'assurance universel cessait d'indemniser ces personnes, plusieurs d'entre elles n'auraient d'autre choix que de demander de l'aide sociale. Il nous faut donc analyser les implications et les conséquences sociales qu'entraînerait un tel transfert de responsabilité.

Deuxièmement, dans un régime où il n'y aurait plus d'indemnités versées à une personne reconnue coupable, la détermination de la responsabilité deviendrait cruciale. Ainsi, un conducteur négligent ou imprudent pourrait heurter un véhicule stationné et occasionner des blessures à une personne se trouvant au volant. Cette dernière pourrait être condamnée du seul fait d'avoir un taux d'alcool supérieur à 0,08. Devrait-on la priver de ses indemnités même si elle n'a pas de responsabilités dans l'accident? Pour se prémunir d'une telle conséquence, les citoyens ou citoyennes devraient-ils se protéger par une assurance supplémentaire? Il s'agit encore là d'une conséquence sociale qu'il nous faut analyser.

Troisièmement, il importe également de tenir compte de la notion d'intention. Tout le monde reconnaît qu'il ne faut pas conduire avec les capacités affaiblies par l'alcool. Pourtant, une personne peut prendre la route sans intention malveillante, ne sachant pas avec certitude si elle a dépassé la limite légale de 0,08. Si un accident survient dans ces circonstances et qu'elle se blesse, certains croient qu'elle ne devrait pas recevoir d'indemnités. Ne pas lui verser d'indemnités pourrait signifier qu'un conjoint, un parent ou un grand-parent devra soutenir financièrement, la vie durant, la personne accidentée qui a dépassé la limite légale sans le savoir.

Ces quelques éléments de réflexion sont incontournables dans une prise de décision éclairée.

Première option : Le statu quo

De prime abord, le statu quo pourrait être envisagé. Il s'agirait alors de maintenir la situation actuelle, soit l'application des dispositions du Code de la sécurité routière introduites en décembre 1997 et des nouvelles mesures du Code criminel implantées depuis juillet 1999.

Cette solution implique également de poursuivre les efforts de prévention et de sensibilisation afin que chacun comprenne les risques associés à la conduite automobile après avoir consommé de l'alcool et évite de prendre la route dans ces conditions.

Toutefois, si le statu quo ne nous apparaît plus comme une solution valable dans la lutte contre la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool, il y aurait lieu de considérer la possibilité d'adopter quelques-unes ou l'ensemble des options suivantes :

- l'allongement à 3 mois de la durée de la suspension, actuellement de 15 jours, pour toute infraction relative aux seuils d'alcoolémie tolérés ;
- l'instauration d'un système de sanctions gradué en déterminant les sanctions selon le taux d'alcool détecté lors de l'infraction ;
- l'application du zéro alcool pour tous les conducteurs de véhicules commerciaux : taxis, autobus, véhicules lourds ;
- le dépistage systématique de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées (ex. barrages routiers).

Deuxième option :
L'allongement à 3 mois
de la suspension immédiate du permis
pour toute infraction liée à l'alcool

En prévention, l'importance de la promptitude de la sanction, de sévérité modérée, est largement établie. L'introduction de la suspension immédiate du permis pour 15 jours visait précisément cette fin. Toutefois, le degré de sévérité de cette sanction peut être réévalué puisqu'il y a lieu de présumer qu'un conducteur puisse assez aisément s'accommoder d'une suspension de permis de 15 jours. L'effet de la promptitude est donc potentiellement amoindri par le peu de sévérité.

D'ailleurs, il est révélateur qu'une quarantaine d'États américains et trois provinces canadiennes (Manitoba, Ontario, Nouvelle-Écosse) aient opté pour une suspension immédiate de 3 mois (avec un mécanisme de révision administrative). Un jugement récent et unanime de la Cour d'appel de l'Ontario a établi la légalité d'une suspension immédiate de 3 mois dans le contexte canadien, notamment en ce qui concerne la Charte des droits et libertés. Aussi, l'allongement à 3 mois de la suspension immédiate pour toute infraction liée à l'alcool pourrait être envisagé.

En plus d'accroître l'effet dissuasif, l'utilisation d'une suspension immédiate de 3 mois permettrait de simplifier significativement le message transmis à la population. Par exemple, la situation actuelle concernant le zéro alcool pour les nouveaux conducteurs comporte une suspension immédiate de 15 jours suivie d'une suspension administrative de 3 mois lorsque le conducteur a plaidé ou a été reconnu coupable. Or, il peut s'intercaler une période pendant laquelle le conducteur est autorisé à conduire entre ces deux sanctions. Une suspension immédiate de 3 mois permettrait de réunir en une seule sanction la promptitude et la sévérité modérée qui sont recherchées. Dans la mesure où de nouveaux taux d'alcool (0,04 pour l'ensemble des conducteurs, zéro alcool pour les conducteurs professionnels) sont envisagés, une logique similaire pourrait s'appliquer, d'où la proposition d'une sanction immédiate de 3 mois pour toute infraction liée à l'alcool.

Troisième option :
Un système de sanctions gradué

Une autre option s'offre à nous. Il est bien connu que les effets de l'alcool s'accroissent avec le degré d'alcoolémie. En toute logique, les sanctions liées à l'alcool au volant devraient refléter cette progression comme c'est le cas, par analogie, pour les excès de vitesse. Il apparaît quelque peu singulier que le système de sanctions en matière d'alcool au volant repose sur une logique essentiellement binaire, soit un comportement socialement acceptable et sans conséquences légales jusqu'à 0,08 et, passé ce seuil, un comportement criminel sujet à l'opprobre. Dans un tel contexte, il n'est guère surprenant que les cas limitrophes soient aussi ardemment contestés.

L'établissement d'un système de sanctions gradué requiert d'identifier des seuils critiques et de développer une gradation des sanctions correspondant au risque encouru. En plus du seuil zéro, un système de sanctions gradué pourrait s'articuler autour de trois seuils critiques : un risque significatif mais modéré aux environs de 0,04 (risque relatif > 150 % ou 1,5 fois plus élevé), un risque indéniable et sérieux aux environs de 0,08 (risque relatif > 300 % ou plus de 3 fois plus élevé) et un risque très élevé aux environs de 0,16 (risque relatif > 3000 % ou plus de 30 fois plus élevé).

Le système de sanctions gradué pourrait s'articuler ainsi :

- ***Maintien de la révocation d'un an du permis pour conduite avec un taux d'alcool supérieur à 0,08 avec la possibilité d'obtenir un permis restreint après 3 mois (véhicule muni d'un dispositif détecteur d'alcool):***

Les dispositions du Code de la sécurité routière (depuis décembre 1997) et du Code criminel (depuis juillet 1999) prévoient que le conducteur condamné pour conduite avec une alcoolémie supérieure à 0,08 se voit imposer une interdiction de conduire d'une durée d'un an, assortie de la possibilité de conduire un véhicule muni d'un dispositif détecteur d'alcool après 3 mois et ce, pour les 9 mois restants.

Compte tenu du risque bien établi de la conduite avec un taux d'alcool supérieur à 0,08, ces mesures apparaissent éminemment fondées et il s'avère pertinent de les maintenir. Rappelons que le dispositif détecteur d'alcool présente l'avantage d'apprendre au conducteur à dissocier la consommation d'alcool et la conduite.

- ***Ajout de deux nouvelles sanctions***

La suspension du permis de 3 mois pour conduite avec un taux d'alcool se situant entre 0,04 et 0,08:

Aux environs de 0,04, la moitié de la limite actuellement permise en vertu du Code criminel, la capacité de conduire commence déjà à être significativement affectée. Cela se traduit par une augmentation du risque d'accident mortel d'au moins 50 %. Cette réalité a incité plusieurs pays à instaurer une limite autour de ce seuil, notamment la France (0,05), l'Australie (0,05) et, plus strictement encore, la Suède (0,02).

Il importe de préciser que la sanction suggérée (suspension de 3 mois) serait de nature administrative, soit en vertu du Code de la sécurité routière comme le zéro alcool pour les nouveaux conducteurs. Il s'agirait donc d'une mesure préventive ne comportant aucune connotation de nature criminelle.

Toutefois, cette mesure n'est pas sans inconvénients puisqu'elle compliquerait d'autant la preuve à présenter par les policiers. En effet, si pour les conducteurs soumis à la mesure de tolérance zéro, il ne s'agit que de prouver la présence d'alcool, il faudrait ici introduire une lecture précise entre 0,04 et 0,08, ce que les appareils de détection des

policiers ne font pas actuellement. Même s'il est reconnu qu'un conducteur ayant une alcoolémie approchant la limite de 0,08 peut présenter des symptômes justifiant actuellement son arrestation en vertu du Code criminel, seule une lecture sur alcootest dans les deux heures suivant celle-ci permet de prouver ou non l'infraction.

Par ailleurs, rappelons que le Code criminel sanctionne non seulement la présence d'un taux d'alcool supérieur à 0,08, mais aussi la conduite avec capacités affaiblies, *quel que soit le taux*.

L'obligation d'aller en évaluation pour conduite avec une alcoolémie supérieure à 0,16:

Le Code de la sécurité routière prévoit que tout récidiviste (2^e condamnation ou plus) doit obligatoirement aller en évaluation dans un centre spécialisé dans le traitement des personnes alcooliques et toxicomanes. Cette disposition repose sur cette simple constatation qu'une très forte proportion des récidivistes sont des buveurs à problèmes.

Une constatation similaire s'applique aux conducteurs qui en sont à une première condamnation mais pour une alcoolémie très élevée. Au double de la limite légale actuelle, soit à 0,16, il appert que le conducteur peut difficilement invoquer qu'il ne pouvait pas savoir qu'il avait dépassé la limite légale. Une telle alcoolémie au volant est généralement révélatrice de problèmes sérieux. Identifiés comme un noyau dur (*hard core drinking driver*), ces conducteurs en sont rarement à la première occasion de conduite sous les effets de l'alcool, mais plutôt à leur première arrestation.

Aussi, il pourrait certes être envisagé d'imposer à ces conducteurs ayant un taux d'alcool supérieur à 0,16 d'aller obligatoirement en évaluation, comme c'est déjà le cas pour les récidivistes. Compte tenu qu'il s'agit de personnes ayant généralement des problèmes avec l'alcool, l'évaluation par un centre spécialisé vise à s'assurer que ces personnes ont réglé leur problème d'alcool avant de leur permettre de réobtenir un permis de conduire. À défaut de quoi, il n'y a pas d'autre option que de les obliger à utiliser un dispositif qui mesure le taux d'alcool dans l'organisme et empêche la mise en marche du véhicule, le cas échéant.

Quatrième option : Le zéro alcool pour les conducteurs professionnels : taxis, autobus et véhicules lourds

Une autre possibilité serait d'imposer le zéro alcool pour les conducteurs professionnels. Selon diverses sources statistiques, la prévalence de la conduite sous les effets de l'alcool est nettement moins fréquente chez les conducteurs professionnels. Cette attitude générale de prudence est toute à leur honneur et correspond aux attentes de la population compte tenu des responsabilités qui leur incombent. Le fait que ces conducteurs se voient confier directement la vie d'autrui, qu'ils effectuent un kilométrage important amenant des conséquences potentiellement tragiques de collisions (masse des véhicules et/ou nombre de passagers) appelle effectivement les plus hautes normes de sécurité. Aussi, il y a lieu de considérer l'application du zéro alcool pour tous les conducteurs professionnels, comme c'est le cas pour l'Australie notamment. Pour les autres modes de transport collectif dont l'avion, la question ne se pose même pas ; les exigences sont très sévères et aucune trace d'alcool ne doit être détectée.

Cinquième option : Le dépistage systématique de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées

Une dernière option à considérer serait de systématiser le dépistage de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées. En plus de la promptitude et de la sévérité, la certitude de la sanction est un principe très important. Des contraintes évidentes de ressources font qu'il est impossible de savoir avec certitude qu'une sanction est appliquée chaque fois qu'une infraction est commise. Aussi, il importera toujours de maximiser l'efficacité des ressources policières.

À cet égard, une alcoolémie modérée et même élevée, soit jusqu'aux environs de 0,15, peut être difficile à détecter par une simple observation visuelle, *a fortiori* si la période d'observation est brève. C'est pourquoi il y aurait lieu de permettre aux agents de la paix de demander un échantillon d'haleine lors de certaines opérations et non uniquement lorsqu'ils ont des motifs de croire au sens du Code criminel qu'il y a eu consommation abusive d'alcool, comme c'est le cas actuellement. Aussi, une option pourrait consister à autoriser le dépistage systématique de l'alcoolémie

dans le cadre d'opérations planifiées, notamment lors de barrages routiers. Le fait de limiter cette mesure aux seules opérations *planifiées* protège les citoyens contre des arrestations intempestives. De même, la contrainte imposée soit de souffler dans un alcootest apparaît fort limitée par rapport au fléau à contrer.

Cette mesure comporte toutefois d'autres inconvénients, dans la mesure où les motifs requis au Code criminel diffèrent des pouvoirs détenus par les policiers dans les circonstances. En ce sens, il importe de voir si, sur le plan légal, l'introduction d'une telle option n'altérerait pas négativement les droits d'arrestation lorsque le taux d'alcool observé sans motif dépasse le seuil de 0,08.

5 – Les effets potentiels des options envisagées

L'estimation des bénéfices potentiels reliés à de nouvelles mesures de sécurité routière constitue un exercice excessivement difficile, puisqu'il dépend de plusieurs paramètres, dont l'effet des mesures légales récemment entrées en vigueur au Code criminel, l'importance du problème dans la société concernée, la disponibilité d'études évaluatives (expériences étrangères), les autres mesures déjà en place et la rigueur de leur implantation.

En fonction des données disponibles, l'estimation de l'effet potentiel de l'ensemble des options présentées, à l'exception du statu quo, entraînerait une réduction de l'ordre de 20 % à 25 % sur les collisions reliées à l'alcool au volant, soit une baisse d'environ 7,5 % des décès, 4 % des blessés graves et 1 % des blessés légers. En nombres absolus, cela représente approximativement 60 décès, 250 blessés graves et 400 blessés légers de moins par année. Le potentiel spécifique de chacune des mesures est relativement comparable quoique l'efficacité du zéro alcool pour les conducteurs professionnels est circonscrite aux seuls accidents impliquant les véhicules de transport de personnes et de marchandises.

6 – Les conditions d'implantation

L'expérience récente démontre que l'implantation de mesures reliées à l'alcool au volant constitue une tâche colossale, elle-même fonction de la complexité du problème. Eu égard aux nouvelles options présentées, il existe plusieurs conditions d'implantation qui

peuvent s'articuler autour de trois axes: l'information du public, le cadre juridique et la formation des policiers.

L'information au public

L'effet préventif d'une mesure découle essentiellement d'une bonne diffusion au sein de la population. Une large majorité de conducteurs modifieront leur comportement par souci du respect des lois ou par la crainte de l'application d'une sanction. Il importe spécialement de bien expliquer les fondements des mesures puisqu'elles seront d'autant plus respectées que la population sera convaincue de leur pertinence.

Plus spécifiquement, l'application du dépistage systématique de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées requiert particulièrement une information préalable de la population, notamment afin que les conducteurs soient sensibilisés au fait que cette mesure vise des fins de sécurité routière et ne constitue pas une décision arbitraire. D'ailleurs, une telle stratégie de sensibilisation est déjà employée au Québec dans le cadre des opérations bisannuelles de contrôle de l'alcool au volant à l'aide de barrages routiers, qui ne comportent toutefois pas actuellement un volet de dépistage systématique de l'alcoolémie.

Le cadre juridique

Une suspension immédiate du permis de 3 mois doit être accompagnée d'un mécanisme de révision administrative efficace, et ce, afin de pouvoir remédier le plus rapidement possible à des situations problématiques, entre autres, lors d'erreur sur la personne. Il est à noter qu'un mécanisme de révision administrative existe dans la presque totalité des États américains et dans toutes les provinces ayant une suspension immédiate de 3 mois. Au Québec, un tel mécanisme de révision administrative existe déjà pour la saisie du véhicule.

D'un point de vue plus technique, les services policiers sont maintenant équipés d'appareils de dépistage qui permettent de détecter des faibles taux d'alcool dans le sang, notamment pour l'application du zéro alcool pour les nouveaux conducteurs. Aussi, les policiers disposent déjà d'un outil qui leur permettrait d'appliquer le zéro alcool pour les conducteurs professionnels. Toutefois, il faudrait s'assurer que ces appareils répondent à tous les standards requis quant à l'application d'une limite de 0,04.

La formation des policiers

Pour être crédible, une mesure doit être appliquée de façon correcte. Il va donc de soi que l'introduction de nouvelles mesures devrait, comme c'est déjà la pratique, faire l'objet d'un soutien aux policiers en leur offrant, entre autres, de la formation. Le principe est simple, mais il s'agit là d'un travail important, autant en ce qui concerne l'ampleur de la tâche que l'efficacité des mesures.

7 — Positionnement

En matière de lutte contre la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool, le gouvernement doit-il aller plus loin que les sanctions entrées en vigueur en décembre 1997 ou de celles amenées par le Code criminel en juillet dernier? Y a-t-il lieu d'implanter un système gradué où les sanctions seraient fixées selon le taux d'alcool dans le sang? Le zéro alcool devrait-il s'appliquer aux chauffeurs professionnels? Devrait-on effectuer un dépistage systématique lors de barrages routiers?

Le gouvernement doit-il envisager des mesures encore plus radicales pour enrayer l'alcool au volant? Devrait-on aller jusqu'à cesser de verser des indemnités aux personnes incarcérées à la suite d'une condamnation pour conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool?

Sommaire

CHAPITRE 5- La conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool

La conduite automobile avec les capacités affaiblies est encore trop présente sur les routes du Québec et est associée à environ 40 % des décès, 20 % des blessés graves et 5 % des blessés légers.

Pourtant, de nouvelles sanctions du Code de la sécurité routière ont été mises en application depuis le 1^{er} décembre 1997, notamment aucune présence d'alcool dans l'organisme (zéro alcool) pour les nouveaux conducteurs âgés de moins de 25 ans, la suspension immédiate du permis de conduire pour une durée de 15 jours, la saisie du véhicule pour conduite durant sanction, la possibilité d'utiliser un dispositif détecteur d'alcool, l'obligation lors d'une première infraction de suivre avec succès le programme d'éducation Alcofrein reconnu par le ministère de la Sécurité publique et l'obligation, pour les récidivistes, de se soumettre à une évaluation dans un centre spécialisé dans le traitement des personnes alcooliques et toxicomanes.

Le Code Criminel a également augmenté la sévérité des sanctions, en juillet 1999, par l'introduction de la notion de circonstance aggravante pour une alcoolémie supérieure à 0,16, l'introduction de sanctions plus sévères pour les délits de fuite ainsi que par l'augmentation des durées minimales d'interdiction de conduire, devenues maintenant équivalentes à celles du Québec. La Chambre des communes envisage aussi de rendre la conduite avec les capacités affaiblies ayant causé la mort passible d'emprisonnement à perpétuité.

Malgré ces changements légaux et la prise de conscience de plusieurs citoyens qui ont modifié leur comportement, il y a encore trop de décès et de blessures occasionnés par des conducteurs ayant consommé de l'alcool. Certains chauffeurs ne reconnaissent pas que l'alcool peut modifier leur conduite automobile et demeurent même inconscients des risques d'accident et des conséquences de leur comportement.

Bien que le Québec dispose d'une des législations les plus complètes en Amérique du Nord, de nouvelles mesures pourraient être introduites pour réduire davantage les accidents liés à la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool. C'est ainsi que quelques-unes ou l'ensemble de ces options pourraient être envisagées :

- **L'allongement de la durée de la suspension immédiate du permis à 3 mois** pour toute infraction relative au taux d'alcool légiféré; mesure plus sévère puisqu'il y a lieu de présumer qu'un conducteur puisse aisément s'accommoder d'une suspension de permis pour 15 jours;
- **L'instauration d'un système de sanctions gradué en déterminant les sanctions selon le taux d'alcool détecté lors de l'infraction :** maintien de la révocation d'un an du permis pour conduite avec un taux supérieur à 0,08 tout en permettant l'utilisation d'un dispositif détecteur d'alcool et introduction de deux nouvelles mesures, soit suspension de 3 mois pour conduite avec une alcoolémie se situant entre 0,04 et 0,08 et obligation de se faire évaluer dans un centre spécialisé dans le traitement des personnes alcooliques et toxicomanes pour conduite avec une alcoolémie supérieure à 0,16;
- l'application du **zéro alcool pour tous les conducteurs de véhicules commerciaux :** taxis, autobus, véhicules lourds;
- **le dépistage systématique de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées :** permettre aux agents de la paix de demander sans autres motifs un échantillon d'haleine à tout citoyen lors de certaines opérations.

En fonction des données disponibles, l'estimation de l'effet potentiel de l'ensemble des solutions présentées entraînerait une réduction de l'ordre de 20 % à 25 % sur les collisions liées à la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool, soit une baisse

d'environ 7,5 % des décès, 4 % des blessés graves et 1 % des blessés légers. En nombres absolus, cela représente approximativement 60 décès, 250 blessés graves et 400 blessés légers de moins par année.

Par ailleurs, l'expérience démontre que l'implantation de mesures liées à la conduite avec les capacités

affaiblies constitue une tâche colossale, elle-même fonction de la complexité du problème. Eu égard aux options présentées, les conditions d'implantation devraient prévoir certaines activités de sensibilisation et d'information pour la population et de la formation pour les policiers.

Notes du chapitre 5

[illegible]