

**Commentaires en réponse à la consultation publique
« La sécurité routière : ça nous concerne tous! »**

Présentés à
La Société de l'assurance automobile du Québec

Mars 2017

Le Bureau d'assurance du Canada est l'association qui représente les sociétés privées d'assurance de dommages. L'industrie de l'assurance de dommages joue un rôle de premier plan dans l'économie québécoise en permettant à la population de se prémunir contre des sinistres pouvant avoir un impact important sur sa sécurité financière en protégeant son patrimoine.

Pour mener à bien sa mission, le BAC :

- maintient des relations suivies avec le gouvernement, les consommateurs et toute autre partie concernée;
- intervient dans des dossiers règlementaires et législatifs;
- fait équipe avec le gouvernement et avec divers intervenants dans des initiatives de prévention;
- informe le grand public en matière d'assurance, tant dans le quotidien qu'en situation de crise;
- élabore des campagnes d'éducation et de sensibilisation à l'intention des consommateurs.

Le BAC est non seulement le porte-parole de l'industrie, mais aussi un précieux partenaire pour les gouvernements, les intervenants du milieu de l'assurance de dommages et les consommateurs.

Bureau d'assurance du Canada
800, rue du Square-Victoria, bureau 2410
C. P. 336, succ. Tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 0A2

Mars 2017



TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction.....	1
2.	Les assureurs de dommages : la prévention et la dissuasion	1
3.	Alcool au volant.....	2
4.	Ceinture de sécurité et sièges d'auto pour enfants.....	2
a.	Ceinture de sécurité	2
b.	Sièges d'auto pour enfants.....	2
5.	Cyclistes.....	3
6.	Distractions au volant.....	3
7.	Drogues au volant	3
8.	Fatigue au volant	3
9.	Jeunes conducteurs et éducation à la sécurité routière	4
10.	Sécurité des véhicules.....	4
a.	Pneus d'hiver	4
b.	Véhicules pertes totales.....	5
11.	Véhicules lourds	5
12.	Vitesse	5
13.	Conclusion.....	6



1. INTRODUCTION

Le Bureau d'assurance du Canada (BAC) tient à remercier la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour l'opportunité qui lui est donnée de faire ses commentaires au nom de ses membres dans le cadre de la consultation publique « La sécurité routière : ça nous concerne tous! ».

L'industrie de l'assurance de dommages salue l'initiative du Gouvernement du Québec de consulter la population et les acteurs du milieu afin d'obtenir leurs points de vue sur les différentes actions qui pourraient être entreprises afin d'améliorer le bilan routier du Québec.

Malgré l'amélioration du bilan routier au cours des dernières années, les décès et les blessures causés par les accidents de la route demeurent un enjeu de société et préoccupent grandement les Québécois.

Le BAC fait partie du paysage de la sécurité routière depuis longtemps. Le port obligatoire de la ceinture de sécurité, le processus amélioré d'obtention du permis de conduire pour les nouveaux conducteurs, des mesures plus sévères pour certaines infractions incluant la distraction au volant, et la sensibilisation des conducteurs aux risques de la route ne sont que quelques-uns des dossiers auxquels le BAC a prêté sa voix ou son expertise au cours des années.

Parmi les 15 thèmes abordés dans le document de consultation, le BAC a choisi de faire ses commentaires sur ceux pour lesquels il a les connaissances et l'information pertinente. Les assureurs de dommages que le BAC représente soutiennent cependant toute initiative raisonnable ayant pour but de réduire le nombre d'accidents, de blessures et de décès sur nos routes.

2. LES ASSUREURS DE DOMMAGES : LA PRÉVENTION ET LA DISSUASION

L'industrie de l'assurance de dommages juge essentielles ses activités de prévention et de sensibilisation auprès des consommateurs. Ses campagnes visent non seulement à réduire le nombre d'accidents, mais également à réduire le nombre de blessures et à sauver des vies.

Les assureurs de dommages exercent également une forme de prévention et de dissuasion dans le cadre des processus de souscription et de tarification. Puisque la tarification des primes d'assurance tient compte du risque que représentent un conducteur et son véhicule, les conducteurs les plus à risque paient généralement des primes plus élevées.

Le risque que représente un conducteur peut s'aggraver, entre autres, en raison de son dossier de conduite ou de son historique de sinistres. Donc, si le comportement routier d'un conducteur fait en sorte qu'il aggrave le risque qu'il représente, les primes qu'il doit payer seront plus chères et ses protections pourraient être limitées. En soi, ce principe d'assurance représente un facteur dissuasif non négligeable.

Un exemple qui peut illustrer ce principe serait de faire passer une infraction mineure au Code de la sécurité routière à un statut d'infraction majeure. La conséquence immédiate pour le



conducteur fautif serait vraisemblablement une amende plus élevée et l'attribution d'un plus grand nombre de points d'inaptitude. De plus, une telle infraction pourrait potentiellement faire augmenter sa prime au moment de la souscription d'une police d'assurance automobile.

On peut ainsi considérer que dans certains cas, une infraction majeure ou un comportement routier inadéquat pourrait avoir une double conséquence pour le conducteur.

C'est dans ce contexte que le BAC offre ses commentaires sur certains des thèmes discutés dans le document de consultation.

3. ALCOOL AU VOLANT

À cet égard, l'industrie de l'assurance de dommages soutient le resserrement des mesures administratives par les autorités pour les conducteurs qui dépassent la limite permise par la Loi et prône un renforcement du message de prévention contre l'alcool au volant.

La combinaison de sanctions plus sévères, de la prévention et de la sensibilisation semblent avoir porté ses fruits, bien qu'on entend encore trop souvent parler de cas de récidives ayant causé des accidents mortels. Les autorités responsables d'appliquer le Code de la sécurité routière et tous les acteurs du milieu doivent continuer les efforts de sensibilisation et de dissuasion.

Les assureurs de dommages appliquent leurs normes respectives pour gérer les conducteurs ayant dépassé la limite permise, comme l'obligation d'installer un éthylomètre dans le véhicule. Selon la gravité de la condamnation, des mesures plus sévères peuvent s'appliquer.

4. CEINTURE DE SÉCURITÉ ET SIÈGES D'AUTO POUR ENFANTS

a. Ceinture de sécurité

Plus de 70 personnes perdent la vie chaque année sur les routes du Québec parce qu'elles ne portaient pas leurs ceintures de sécurité. Bien que le taux de port de la ceinture de sécurité s'élève à plus de 96 %, les campagnes de sensibilisation et d'éducation doivent se poursuivre.

b. Sièges d'auto pour enfants

En ce qui concerne les sièges d'autos pour enfants, le bas taux d'utilisation correcte global (TUCG), à seulement 50 %, est préoccupant et l'industrie de l'assurance de dommages considère que les campagnes de prévention et de sensibilisation doivent se poursuivre afin d'assurer une utilisation adéquate et sécuritaire des sièges ainsi que leur remplacement lorsque nécessaire.



5. CYCLISTES

Le BAC recommande de poursuivre la sensibilisation et la prévention concernant la sécurité des cyclistes, le port du casque, et la cohabitation harmonieuse entre ceux-ci et les véhicules à moteur. Le BAC est d'avis qu'une amélioration des comportements des usagers de la route ferait réduire le nombre d'accidents impliquant un cycliste.

6. DISTRACTIONS AU VOLANT

Les campagnes de prévention et de sensibilisation doivent se poursuivre au sein de la population afin de responsabiliser les conducteurs aux dangers liés à la distraction au volant, plus spécialement sur l'utilisation des téléphones intelligents.

Force est de constater que les campagnes de sensibilisation ne suffisent pas. Or, le BAC est d'accord avec la proposition du gouvernement dans le document de consultation publique d'augmenter l'amende de façon graduelle lorsqu'un conducteur est reconnu coupable plus d'une fois d'une infraction pour avoir conduit avec un cellulaire tenu en main.

7. DROGUES AU VOLANT

Les données fournies dans le document de consultation indiquent clairement que la présence de cannabis dans le sang chez les conducteurs décédés a augmenté de façon importante entre 2010 et 2014. De plus, d'autres données fournies par la Société de l'assurance automobile du Québec indiquent que les conducteurs décédés ayant subi un test de dépistage de drogue ou de médicament positif sont tout aussi préoccupants¹.

Ainsi, chez les 35-44 ans, 72,7 % ont subi un test positif, chez les 25-34 ans, c'est 37,5 % et chez les 16-19 ans, on parle ici de 40 %.

En tenant compte d'une éventuelle légalisation du cannabis, le BAC est d'avis que l'usage de drogues au volant devrait être évalué au même titre que l'alcool au volant, et que des balises et des sanctions appropriées devraient être établies.

Depuis quelques années, les campagnes de sensibilisation sur le risque de conduire avec les facultés affaiblies par la drogue sont plus nombreuses et doivent se poursuivre.

8. FATIGUE AU VOLANT

Afin de réduire le nombre de décès liés à la fatigue, l'industrie de l'assurance de dommages croit qu'il y a deux dimensions à prendre en considération.

Tout d'abord, la prévention et la sensibilisation doivent se poursuivre afin que les Québécois réalisent l'ampleur de cet enjeu. Les 87 décès liés à la fatigue annuellement en font foi.

¹ Bilan 2015, Dossier statistique, Accidents, Parc automobile, Permis de conduire, Juillet 2016, Société de l'assurance automobile du Québec, p. 212.



Deuxièmement, il faut mettre en place des mesures qui assisteront les conducteurs fatigués, soit l'aménagement de bandes rugueuses sur les routes et l'installation de haltes routières à intervalles réguliers. Ces haltes se doivent d'être propres, invitantes et sécuritaires, même la nuit. Bien que le nombre de ces haltes pourrait être augmenté, le BAC est d'avis que l'amélioration immédiate des installations existantes serait un excellent début.

9. JEUNES CONDUCTEURS ET ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les données statistiques démontrent que les jeunes hommes de 16-20 ans ont une fréquence des sinistres de 11,03 %, alors que les hommes de 45 à 64 ans ont une fréquence des sinistres de 3,71 %. Malgré une récente amélioration des statistiques concernant les jeunes conducteurs, les efforts déployés doivent se poursuivre à cet égard. Les assureurs de dommages tiennent déjà compte de ces éléments dans leur tarification.

Afin de diminuer le nombre d'accidents chez les jeunes, il est important de s'assurer d'une meilleure formation des apprentis conducteurs. Ces derniers devraient apprendre à réaliser des manœuvres plus sophistiquées qui requièrent de l'agilité, comme réaliser une manœuvre d'évitement dans une situation d'urgence ou dans des conditions hivernales.

L'industrie de l'assurance de dommages ne connaît pas de facteur particulier qui justifierait de limiter le nombre de passagers qu'un conducteur en apprentissage est autorisé pour conduire en période probatoire. En fait, une telle limite pourrait, à l'inverse, diminuer le nombre d'occasions dont dispose un apprenti conducteur pour s'exercer au volant, par exemple lors de déplacements en famille.

10. SÉCURITÉ DES VÉHICULES

a. PNEUS D'HIVER

L'état mécanique d'un véhicule peut être en cause lors d'un accident. L'industrie de l'assurance de dommages soutient les initiatives visant à améliorer l'état des véhicules sur nos routes. L'état des pneus d'un véhicule peut également avoir un effet déterminant sur le comportement routier d'un véhicule.

L'hiver québécois est imprévisible et les données historiques démontrent que la neige frappe généralement la province avant le 15 décembre, voire même en novembre². L'industrie de l'assurance de dommages suggère de devancer la date du 15 décembre pour l'installation obligatoire des pneus d'hiver de quelques semaines, par exemple à partir de la fin de novembre ou au début de décembre.

² <http://www.meteo.org/archives/neige.htm>



b. VÉHICULES PERTES TOTALES

L'industrie de l'assurance de dommages ne croit pas que la reconstruction de véhicules récents gravement accidentés devrait être interdite. Nous croyons cependant que la SAAQ devrait raffermir les règles qui encadrent cette reconstruction, notamment au niveau de l'inspection, afin de mieux assurer la conformité des travaux et l'état sécuritaire du véhicule.

Selon les statistiques de la SAAQ, ce sont plus de 50 000 véhicules qui ont été déclarés gravement accidentés en 2015. Même si aujourd'hui ce nombre ne comprend pas nécessairement beaucoup de véhicules récents, on peut suggérer que dans quelques années ce sera une majorité de ces véhicules qui sera comprise dans ce nombre. Ainsi, dans quelques années, ce seraient plusieurs dizaines de milliers de véhicules pouvant potentiellement être reconstruits qui seraient déclarés irrécupérables annuellement, avec l'impact environnemental qu'on peut supposer.

11. VÉHICULES LOURDS

Le gouvernement doit poursuivre ses activités de sensibilisation de cohabitation harmonieuse entre les véhicules lourds et les autres moyens de transport, incluant les cyclistes et les piétons. Les conducteurs de voitures doivent également être mieux conscientisés à propos des distances requises par les véhicules lourds pour le freinage et les manœuvres d'évitement.

12. VITESSE

Les assureurs de dommages tiennent déjà compte des infractions reliées au Code de la sécurité routière, incluant la vitesse, dans leur tarification. Ce type d'infraction peut avoir un impact sur le coût de la prime d'assurance automobile, incitant ainsi les conducteurs québécois à adopter des comportements sécuritaires et responsables.

Considérant qu'il a été démontré que l'installation de radars photo réduit la vitesse moyenne des automobilistes et, par le fait même, le nombre d'accidents et leur gravité, l'industrie de l'assurance de dommages est d'accord avec l'utilisation des radars photo, tant en zones urbaines que sur les autoroutes.



13. CONCLUSION

L'industrie de l'assurance de dommages ne fait pas qu'assurer les propriétaires de véhicules automobiles. Par ses activités de souscription, de sensibilisation et de prévention, elle participe à la gestion des risques et à la réduction des accidents.

L'effet dissuasif des mesures mises en place par les assureurs et qui visent les conducteurs représentant un risque plus élevé contribue également à l'amélioration globale de la sécurité routière.

Le BAC et les assureurs de dommages qu'il représente soutiennent les initiatives du gouvernement visant l'amélioration du bilan routier au Québec. Le BAC estime que la responsabilisation des usagers de la route, une bonne formation pour les jeunes conducteurs, et des mesures réalistes et raisonnables d'encadrement du comportement routier permettront de réduire les risques d'accidents sur nos routes.