

# Des gains encore possibles en sécurité routière : perspective de santé publique

Allocution dans le cadre de la consultation publique intitulée  
*La sécurité routière, ça nous concerne tous!*

Présentée par Pierre Maurice, chef d'unité scientifique, Sécurité, prévention de la violence et des traumatismes

2 mars 2017

Bonjour Mesdames et Messieurs.

Je suis le docteur Pierre Maurice, chef de l'Unité Sécurité, prévention de la violence et des traumatismes, à l'Institut national de santé publique du Québec. Je suis accompagné, à ma gauche, par monsieur Michel Lavoie, et à ma droite, par monsieur François Gagnon, qui tous les deux, travaillent depuis plusieurs années à l'Institut dans le domaine de la sécurité routière.

D'entrée de jeu, nous saluons la présente initiative de consulter les organismes, les experts et le public sur les meilleures pratiques à promouvoir pour améliorer le bilan routier.

L'Institut national de santé publique du Québec est un centre d'expertise et de référence en matière de santé publique au Québec. Il a pour objectif de faire progresser les connaissances et les compétences en santé publique, de proposer des stratégies ainsi que des actions intersectorielles susceptibles d'améliorer l'état de santé et le bien-être de la population.

Considérant que les traumatismes routiers sont un problème important de santé publique, l'Institut s'est beaucoup investi depuis sa création dans le domaine de la sécurité routière. C'est pourquoi nous vous remercions de nous donner l'opportunité de présenter notre point de vue quant aux priorités d'action pour les prochaines décennies.

Tel que présenté dans le document de consultation, nous constatons que le bilan routier s'est beaucoup amélioré depuis le milieu des années 70, mais les données les plus récentes suggèrent que les acquis sont fragiles. De plus, tel que mentionné par le ministre Lessard dans son message introductif, il est important de poursuivre les efforts pour que le Québec se rapproche des pays les plus performants en matière de bilan routier.

Pour y arriver, l'Institut propose des mesures concrètes à mettre de l'avant. Ces mesures concernent la promotion de comportements visés par le Code de la sécurité routière, les infrastructures et l'offre de moyens de transports collectifs et actifs.

Concernant les comportements, l'Institut considère que plusieurs dispositions prévues dans le Code de la sécurité routière sont efficaces pour améliorer le bilan routier. Des efforts importants ont été déployés en cette matière au cours des dernières décennies, ce qui a sans doute contribué à l'amélioration du bilan routier.

L'Institut tient à mentionner que les actions d'information et de sensibilisation visant à modifier les comportements sont nécessaires, mais généralement insuffisantes pour amener tous les usagers à adopter les comportements souhaités. Ces actions doivent dès lors s'accompagner de mesures de renforcement, de mesures technologiques et de mesures environnementales. C'est dans cette perspective que l'Institut formule un certain nombre de recommandations concernant la conduite avec les facultés affaiblies, la vitesse, le casque de vélo et le siège d'appoint.

En ce qui concerne la conduite avec les facultés affaiblies :

1. De réduire la limite d'alcool pour la conduite automobile de 80 à 50 mg/100 ml;
2. D'utiliser de façon plus systématique l'antidémarrreur éthylométrique (AE) pour les contrevenants dès leur première infraction et l'installer à vie chez les récidivistes;
3. De renforcer les contrôles routiers et le dépistage de la conduite avec facultés affaiblies;
4. De contrôler davantage l'accessibilité géographique et temporelle à l'alcool;
5. Et de suivre l'évolution des développements technologiques au regard des AE afin de développer, en temps opportun, des projets pilotes ayant recours à ce type de dispositif de façon systématique sur certaines flottes de véhicules (ex. : véhicules d'organismes publics, taxis, autobus, etc.).

En ce qui concerne la vitesse, le casque de vélo et le siège d'appoint pour enfants, l'Institut recommande :

1. D'assurer un déploiement plus important des photo-radars;
2. De promouvoir davantage le port du casque de vélo, et ce, sur une base volontaire;
3. Et de modifier l'article 397 du Code de la sécurité routière afin de réduire le passage prématuré du siège d'appoint à la ceinture de sécurité.

---

Par ailleurs, l'Institut considère que, pour améliorer le bilan routier, on ne peut pas se limiter aux interventions relatives au Code de la sécurité routière. En effet, il importe de mettre l'accent sur des mesures visant à rendre les infrastructures plus sécuritaires.

Ces mesures sont reconnues dans la littérature comme étant particulièrement efficaces pour protéger les usagers de la route. Elles sont utiles pour réduire les conflits entre les usagers de même que pour réduire la vitesse des véhicules motorisés. Elles ont l'avantage d'entraîner des changements durables, en tout temps peu importe l'âge, le sexe, l'état de santé et le niveau socioéconomique des personnes à protéger. Par exemple, le fait de séparer les flux de circulation par des infrastructures comme des trottoirs et des pistes cyclables permet de protéger **tous** les piétons et **tous** les cyclistes de façon continue et permanente.

À ce chapitre, l'Institut propose les pistes d'action suivante:

1. Le développement de diverses interventions de réduction de la vitesse en fonction du contexte visé. On parle ici des traversées d'agglomération, des régimes routiers, de la réduction des vitesses affichées et des normes de conception des rues en milieu urbain;
2. Le développement de nouvelles voies de dépassement sur les routes intermunicipales possédant une voie par direction sans séparation physique;
3. Le développement de carrefours giratoires en les aménageant de façon sécuritaire et conviviale pour les cyclistes et les piétons;
4. Le développement de réseaux sécuritaires et continus pour les cyclistes et les piétons. Par exemple, pour les cyclistes, il s'agit de créer des réseaux étendus de rues locales à vitesse réduite (30 km/h ou moins) et l'installation

systematique d'aménagements séparateurs ou d'infrastructures en site propre sur les voies à plus de 30 km/h, entre les intersections et aux intersections.

En outre, afin d'éviter les collisions face à face entre les véhicules motorisés, l'Institut encourage le MTMEQ à explorer une piste jugée prometteuse, soit l'installation de barrières centrales câblées sur les routes bidirectionnelles de compétence provinciale.

Enfin, l'Institut encourage le MTMEQ à soutenir davantage les municipalités désireuses de sécuriser leurs infrastructures. Un programme de financement pourrait également soutenir le développement et l'évaluation d'interventions novatrices.

Outre les interventions par le biais du Code de la sécurité routière et celles sur les infrastructures, l'amélioration du bilan routier passe également par une stabilisation et idéalement une diminution du nombre total de kilomètres parcourus par les véhicules motorisés. Ce facteur représente en effet un risque important de décès et de blessures pour tous les usagers du réseau routier.

Par ailleurs, tel que mentionné dans Politique gouvernementale de prévention en santé,

Le secteur du transport routier motorisé est celui où l'on trouve le plus grand nombre de victimes d'accidents, dont la majorité sont des collisions. Ce type de transport entraîne également des émissions polluantes et de gaz à effet de serre, en plus de favoriser un mode de vie moins actif.

C'est pourquoi il nous apparaît primordial de favoriser la mise en œuvre de politiques publiques ayant pour effet de rendre la population du Québec moins dépendante de l'utilisation de l'automobile solo. Ces politiques doivent avoir comme objectifs d'accroître les moyens de transports collectifs et actifs.

C'est dans cette perspective que l'Institut recommande deux mesures qui pourraient s'actualiser par l'entremise d'une politique de mobilité durable soit :

1. D'accroître de façon significative l'offre de transport collectif et de transport actif en rendant ces modes de déplacements aussi attrayants que les déplacements motorisés individuels.
2. De favoriser une approche intégrée de la planification des systèmes de transports et d'aménagement du territoire, en particulier dans les grands centres urbains, par la mise en place d'une structure de gouvernance intersectorielle.

Ces deux mesures sont importantes non seulement parce qu'elles contribueront à améliorer la sécurité routière, mais aussi parce qu'elles auront un impact sur d'autres problèmes de santé publique liés la qualité de l'air, au bruit et à la sédentarité.

En conclusion, l'Institut croit que des gains additionnels sont encore possibles en misant non seulement sur le respect du Code de la sécurité routière, mais surtout en intensifiant les mesures sur les infrastructures afin de les rendre sécuritaires pour tous les usages de la route. Enfin, il faut que les décisions concernant les systèmes de transports et l'aménagement du territoire puissent être prises en considérant l'ensemble des enjeux possibles notamment la sécurité routière, la qualité de l'environnement, les habitudes de vie, la fluidité des déplacements des usagers de la route et l'économie. Ce type décision doit, par conséquent, impliquer l'ensemble des acteurs concernés à l'aide d'une structure de gouvernance intersectorielle.

Merci de votre attention!