



# AQDR

## Québec

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE DÉFENSE  
DES DROITS DES PERSONNES RETRAITÉES  
ET PRÉRETRAITÉES

### **La sécurité routière et les personnes âgées**

Mémoire présenté à la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) dans le cadre de la Consultation publique sur la sécurité routière.

Mémoire rédigé et présenté par **Nicole Laveau** en collaboration avec **Serge Gravel**, tous deux membres du conseil d'administration de l'AQDR Québec.

## Sommaire

Présentation de l'AQDR.....	2
<i>Notre mission</i> .....	2
<i>Notre vision</i> .....	2
Mise en contexte.....	4
Introduction.....	5
Constats et recommandations .....	6
1. <i>Contribution d'assurance</i> .....	6
2. <i>Fatigue au volant</i> .....	6
3. <i>Santé des conducteurs</i> .....	7
4. <i>Sécurité des véhicules</i> .....	8
5. <i>Vitesse au volant</i> .....	8
6. <i>Piétons</i> .....	9
7. <i>Aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières</i> .....	10
Conclusion .....	13
ANNEXE 1 – Liste des recommandations .....	14

## Présentation de l'AQDR

L'Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR)<sup>1</sup> est un organisme sans but lucratif, qui, depuis plus de 35 ans, se consacre à la défense collective des droits des aînés. Forte de ses 25 000 membres, l'Association se distingue par son implication partout au Québec grâce à ses 42 sections dynamiques et dévouées. L'AQDR canalise l'ensemble des revendications des personnes âgées d'ici et les soumet, en leur nom, aux instances appropriées. C'est un organisme par et pour les aînés.

L'organisme compte 1 900 membres dans la région de la Capitale-Nationale. À l'instar des 41 autres sections implantées partout au Québec, l'**AQDR Québec** est catégorisée comme un organisme de défense des droits. Désirant répondre aux besoins criants de la clientèle des personnes âgées vulnérables ayant besoin d'accompagnement et de soutien individuel, l'AQDR Québec a développé en 2010 un service d'aide et d'**accompagnement administratif, psychosocial et juridique aux personnes âgées vulnérables** : Coup de pouce aux aînés. L'AQDR Québec se retrouve avec une mission élargie. Elle fait de la défense collective en défendant l'ensemble des droits des aînés tout en offrant un service d'accompagnement spécifique. Reconnue comme leader régional en défense des droits, elle participe à des tables de concertation et organise des activités thématiques visant à informer les aînés de leurs droits. En l'occurrence, elle a nommé Nicole Laveau comme représentante au RTC. Régulièrement, l'AQDR est interrogée sur les enjeux et les problématiques des aînés.

### *Notre mission*

L'AQDR est le seul organisme québécois dont la mission exclusive est la défense collective des droits économiques, politiques, sociaux et culturels des personnes à la retraite ou à la préretraite. Elle porte leur voix sur la place publique, représente leurs droits et agit comme moteur de changement pour l'amélioration de leur qualité de vie. L'AQDR assume un leadership fort et incontournable dans la défense des droits des aînés, notamment les plus vulnérables. Les activités à portée sociale et politique constituent les démarches fondamentales de l'Association.

### *Notre vision*

L'AQDR est d'avis que le vieillissement est une étape de changements et de défis au cours de laquelle les personnes âgées doivent redéfinir le rôle et la place qu'elles occupent dans la communauté. Il s'agit d'une vision positive du vieillissement qui vise à maintenir ou développer le pouvoir d'agir des aînés.

---

<sup>1</sup> Pour plus d'information sur l'AQDR, veuillez consulter notre site Internet au : [www.aqdr.org](http://www.aqdr.org).

En considération de sa vision du vieillissement, les prises de position de l'AQDR s'inscrivent dans toutes les problématiques qui concernent les personnes de 50 ans et plus : régimes de retraite, revenu, logement, sécurité, violence, âgisme, exclusion sociale, santé, soins à domicile, médication, transport, vie quotidienne, vie sociale, formation tout au long de la vie, etc. Ainsi, l'AQDR se soucie de l'ensemble des facteurs qui peuvent influencer la qualité de vie des personnes âgées, particulièrement en ce qui concerne les aînés les plus vulnérables.

## Mise en contexte

Notre section est très préoccupée par la sécurité routière. Les personnes âgées québécoises qui voyagent ailleurs qu'au Québec observent que les piétons sont mieux « traités » pour le partage de la route. Les piétons sont plus vulnérables dans leurs déplacements, par rapport aux cyclistes et aux automobilistes. Par exemple, en Ontario, lorsqu'un piéton met les pieds dans la traverse piétonne, les véhicules s'arrêtent et leur cèdent le passage. Nous sommes très loin d'un pareil partage au Québec.

Les questionnements que nous soulevons ne sont pas réservés uniquement aux groupes des 65 ans et plus. Plusieurs peuvent toucher tous les usagers.

Par choix, nous n'avons pas soumis de revendications touchant les personnes à mobilité réduite, parce que nous sommes convaincus que d'autres organismes les traiteront.

Vous constaterez que nous ne soulevons qu'un ou deux points que nous jugeons importants sur nos thèmes choisis. Cela signifie qu'il en existe d'autres, par exemple l'utilisation de téléphones cellulaires dans les véhicules automobiles. Nous sommes convaincus que cette problématique a déjà été relevée par plusieurs autres groupes ou des particuliers et que de très bonnes idées ont été soumises.

## Introduction

Nous sommes heureux de pouvoir participer à cette première consultation de la Société d'assurance automobile du Québec sur le thème de la sécurité routière. La forte participation le démontre. La documentation fournie pour cette consultation permet à tous de bien comprendre les enjeux.

Parmi les quinze thèmes listés, nous avons fait une sélection que nous développerons. Ce sont :

1. La contribution d'assurance;
2. La fatigue au volant;
3. La santé des conducteurs;
4. La sécurité des véhicules;
5. La vitesse au volant;
6. Les piétons;
7. L'aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières.

En effectuant un peu de recherches sur ce dernier thème, nous avons observé qu'une nouvelle vision a fait son entrée au Canada, la « Vision zéro accident » qui peut se résumer en une phrase : « Un accident, c'est un accident de trop. » Cette vision consiste principalement à mettre en place des aménagements sécuritaires, pour minimiser les risques et protéger les personnes plus vulnérables, soit **donner priorité à la personne** et non aux véhicules automobiles dans le partage de la route.

## Constats et recommandations

### 1. Contribution d'assurance

Actuellement, la contribution d'assurance est établie à partir d'un montant de base auquel peut s'ajouter un montant supplémentaire rattaché au nombre de points d'inaptitude (PDI) de chaque détenteur d'un permis de conduire.

Nous sommes d'avis qu'il devrait exister aussi un tableau de points de bonne conduite (PBC), où on tiendrait compte du nombre d'années consécutives sans PDI, rattaché à la personne détentrice du permis de conduire, sans restriction à l'âge. Ce concept aura l'avantage de responsabiliser le détenteur du permis de conduire. Ce nouveau tableau de PBC définirait également le droit à un rabais accordé aux détenteurs de permis de conduire, jusqu'à un maximum de la contribution annuelle pour l'assurance.

#### **Recommandation 1**

Instaurer un nouveau tableau de points de bonne conduite (PBC), révisé annuellement et dont la valeur individuelle sera inscrite sur le formulaire de renouvellement du permis de conduire, afin d'accorder un rabais aux détenteurs de permis de conduire, jusqu'à concurrence de la contribution annuelle de l'assurance.

### 2. Fatigue au volant

Toute personne qui prend le volant a vécu au moins une fois le phénomène de la fatigue au volant et met sa vie et celles d'autrui à risque, si elle ne sait pas **reconnaître les signes avancoureurs de la fatigue au volant**.

Les deux suggestions proposées sont intéressantes, soit les bandes rugueuses et les aires de repos.

Rouler sur des bandes rugueuses fait vibrer le véhicule automobile fortement tant en saisissant le conducteur, qui réagira pour redresser le véhicule. Nous sommes d'avis que davantage de voies publiques devraient être dotées de bandes rugueuses, tant au centre de la route que sur leurs côtés respectifs, principalement sur les routes numérotées 1XX. La plupart des autoroutes en sont déjà dotées.

Des aires de repos ou des haltes routières sont parfois « fermées » pendant certaines périodes de l'année ou pour différentes raisons. Il serait essentiel que le ministère des Transports développe un réseau avec une mixité d'offres, tant gouvernementales que privées, pour permettre à des personnes de pouvoir se reposer un certain temps à l'abri afin de réduire sa fatigue au volant et de reprendre la route sécuritairement par la suite. Un bel exemple est le réseau des camionneurs qui ont accès à de tels endroits.

### **Recommandation 2**

Envisager le principe que les routes numérotées 1XX aient des bandes rugueuses au centre de la route ainsi que sur les côtés pour contrecarrer le risque de fatigue au volant.

Développer un réseau tant privé que public d'aires de repos où des conducteurs pourraient avoir accès à un espace chauffé et à l'abri pour se reposer, et ce, gratuitement.

## **3. Santé des conducteurs**

Les études démontrent que les capacités physiques et cognitives des personnes âgées diminuent avec l'âge, mais la personne âgée ne le reconnaît pas nécessairement ou elle se dit que c'est moins important parce qu'elle conduit sur de courtes distances seulement et à basse vitesse. Les personnes dans son entourage ne sont pas nécessairement capables de porter un tel jugement ou ne veulent pas en parler.

Nous sommes d'avis qu'il est très important que ces personnes soient repérées et identifiées, pour qu'elles remplissent un questionnaire médical plus élargi pour valider sa capacité à conduire un véhicule automobile sécuritairement pour elles-mêmes et pour les autres.

L'obligation actuelle de 30 jours pour déclarer un changement à son état de santé n'est pas suffisamment connue et certainement oubliée par la grande majorité des détenteurs de permis de conduire. Il serait plus simple de le faire obligatoirement une fois par année au moment du renouvellement en remplissant le formulaire du renouvellement, au lieu de « Vous devez déclarer à la Société tout nouveau problème de santé que vous ne lui avez pas encore signalé. Cochez la case appropriée. » Qui se souvient s'il l'a déjà inscrit auparavant? Nous ne parlons pas exclusivement du port de lunettes.

### **Recommandation 3**

Qu'un résumé des anomalies rapportées figure sur le formulaire de renouvellement pour que chaque personne sache ce qui a déjà été déclaré dans le passé.

#### 4. Sécurité des véhicules

Certains moyens de transport n'ont pas à répondre à des normes fédérales, dont les triporteurs et les quadriporteurs. Nous avons tous déjà côtoyé des usagers utilisant ces moyens de transport et observé souvent qu'ils ne connaissaient pas des éléments du Code de la sécurité routière ou ils l'avaient oublié. De telles situations peuvent créer des risques élevés d'accidents tant pour cet usager que pour les autres. Souvent, ces usagers circulent sur le réseau routier en ville ou sur les trottoirs. Ces derniers peuvent avoir déjà été détenteur d'un permis de conduire dans le passé, mais l'avaient délaissé depuis quelques années pour différentes raisons. Se souviennent-ils de la majorité des éléments du Code de la sécurité routière?

##### **Recommandation 4**

Que les personnes qui utilisent le triporteur ou le quadriporteur comme moyen de transport soient obligées de passer un examen écrit à la SAAQ pour valider leurs connaissances du Code de la sécurité routière et qu'il soit exigé de fournir une preuve de réussite lors de la location à court ou à long terme ou pour l'achat de triporteurs ou de quadriporteurs.

Que ces personnes défraient le coût d'un permis de conduire et la contribution d'assurance, laquelle pourrait être moins élevée que pour un détenteur de permis de conduire un véhicule automobile.

Instaurer une nouvelle classe de permis de conduire pour les usagers de triporteur et de quadriporteur avec les exigences requises pertinentes.

#### 5. Vitesse au volant

Pourquoi certains conducteurs font-ils tant de vitesse? Parce que l'engin entre leurs mains le permet. Et si la capacité de vitesse maximale d'un véhicule était réduite à 140 km/h au lieu de 200 km/h comme actuellement, ou mieux encore la réduire à 120 km/h, nous sommes convaincus que le gain sur la réduction du nombre d'accidents et de victimes serait nettement amélioré. Il est encore assez facile d'effectuer un dépassement sur la route à 120 km/h.

Un autre endroit où des excès de vitesse au volant sont relevés, c'est dans les quartiers résidentiels. Qui n'a pas vu un voisin partir en trombe à plus de 70 km/h ou 80 km/h dans une zone limitée à 30 km/h ou 40 km/h. Les villes et villages devraient avoir plus d'autonomie pour décider des limites de vitesse sur leur territoire. Une certaine cohérence pourrait être exercée par l'intermédiaire des municipalités régionales de comté (MRC).

Nous savons tous que les personnes âgées ont plus de difficulté à évaluer la vitesse d'approche des véhicules suite aux déclinés des perceptions visuelles et cognitives. Nous sommes d'avis qu'il serait important d'instaurer une nouvelle zone, comme la zone scolaire, mais pour les résidences des personnes âgées, autonomes ou non.

Étant donné le brouillard juridique actuel concernant les radars photo, nous savons qu'il existe un tableau d'affichage que nous voyons à l'occasion sur l'accotement de certaines routes et qui indique au conducteur approchant du tableau sa vitesse momentanée. Sans être réprimandé, si le conducteur s'aperçoit du dépassement de vitesse, il la réduira instantanément. Et nous sommes convaincus que cette méthode est aussi efficace.

#### ***Recommandation 5***

Que les constructeurs de véhicules automobiles réduisent la limite de vitesse maximale sur le panneau indicateur de vitesse à 140 km/h, au lieu de 200 km/h, pour les véhicules de promenade.

Autoriser des zones de 30 km/h à proximité des résidences pour personnes âgées.

Que toutes les villes et tous les villages aient la capacité de fixer eux-mêmes la limite de vitesse sur leur territoire, selon les paramètres de Transports Québec, et non seulement les villes de Québec et de Montréal.

Faire davantage de prévention en utilisant des panneaux indicateurs de vitesse sur le bord des routes et autoroutes, au lieu des radars photo.

Que toutes les villes et tous les villages fassent respecter les limites de vitesse sur leurs territoires.

## **6. Piétons**

Tout piéton est plus vulnérable lorsqu'il circule sur les voies publiques. Les personnes âgées le sont encore davantage à cause de leurs capacités physiques et cognitives souvent réduites dues à l'âge.

Le respect des règles de circulation est à la base d'un partage harmonieux et sécuritaire de la route, mais, au Québec, c'est déficient. Il y a beaucoup d'améliorations à être réalisées, tant sur l'attitude que pour le comportement des usagers de la route.

D'autres éléments très importants doivent être considérés, tels que :

- La distraction des usagers de la route;
- La vitesse des véhicules;
- La visibilité des usagers de la route;
- Les aménagements à l'intention des piétons.

Qu'est-ce qui est fait pour éviter ces embûches ou les réduire? Comment?

- Mettre l'accent sur une meilleure compréhension de la notion du partage de la route, pour tous les usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, motards, triporteur et quadriporteur et sur le fait que c'est une responsabilité sociétale commune;
- Faire des rappels régulièrement par l'intermédiaire d'émissions diffusées sur les canaux communautaires;

Bref, la priorité doit être les piétons partout où ils circulent, et non la circulation fluide des véhicules automobiles.

Des cyclistes ne respectent pas le Code de la sécurité routière, que ce soit volontairement ou involontairement. À cette clientèle, s'ajoutent les jeunes enfants qui sont initiés à ce mode de transport sans nécessairement connaître la « bonne attitude » à adopter. Les écoles permettent des apprentissages, mais est-ce suffisant?

#### ***Recommandation 6***

Faire des campagnes de renforcement, d'éducation et de promotion pour tous les usagers de la route au sujet du partage de la route.

Ne pas permettre aux cyclistes de circuler sur les trottoirs ou à contre-courant sur les rues à sens unique, de leur faire respecter les feux rouges et leur interdire l'usage du téléphone cellulaire en vélo, même avec le Bluetooth.

### ***7. Aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières***

Ces trois éléments sont primordiaux et essentiels pour la sécurité de tous les usagers de la route. Le ministère des Transports du Québec doit accorder la priorité à ces éléments pour toute nouvelle demande ou modification à un tracé de route, en apportant des ajustements mineurs ou majeurs, selon le cas, mais qui feront toute la différence une fois les travaux terminés et exiger aussi que les villes et villages en fassent une priorité.

La « Vision zéro accident » est un concept qui répond parfaitement dans l'atteinte de l'objectif de la SAAQ de réduire le nombre d'accidentés et de personnes décédées sur la route. Le gouvernement devrait l'intégrer dans le Code de la sécurité routière.

Le ministère des Transports du Québec devrait « normaliser » le temps pour les numérateurs pour tenir compte de la clientèle la moins rapide en marchant, et non sur le rythme des jeunes adultes. Rester prisonnier dans le centre d'un boulevard achalandé **où les véhicules peuvent circuler jusqu'à 70 km/h** peut être traumatisant pour une personne aînée.

Les villes et villages doivent aussi faire des efforts pour tendre à éliminer le plus d'obstacles possible pour les personnes aînées et les piétons en général :

- En évitant qu'il y ait des bancs de neige de plus d'un mètre à la sortie de stationnements, tant résidentiel que commercial;
- En évitant de faire traverser une piste cyclable pour rejoindre un arrêt de bus;
- En évitant d'avoir à enjamber un banc de neige pour atteindre un arrêt de bus ou le bus ou pour traverser une intersection;
- En évitant de faire traverser une artère avec six voies, avec un temps insuffisant pour le feu piéton et sans zone sécuritaire dans la voie centrale;
- En évitant de faire marcher dans la rue des piétons parce qu'il n'y a pas de trottoir, en zones urbaine ou rurale;
- En faisant des rappels pour le respect du droit de passage des piétons auprès des automobilistes sous certaines conditions comme le marquage au sol;
- En faisant respecter la délimitation de cinq mètres à une intersection sans stationnement autorisé;
- En éclairant suffisamment les intersections en période d'obscurité pour que les piétons soient visibles auprès des automobilistes.

#### ***Recommandation 7***

Interdire les bancs de neige de plus d'un mètre aux abords de stationnements commerciaux, des entrées résidentielles, aux intersections sur les voies publiques pour améliorer le champ visuel des conducteurs.

Que le ministère de Transports du Québec adopte la « Vision zéro accident » ainsi que toutes les villes et tous les villages de la province.

Instaurer des normes pour le temps des numérateurs, là où c'est possible, **en fonction du nombre de voies de circulation à traverser**, et non en fonction de la fluidité de la circulation automobile.

**Recommandation 7 (suite)**

Ne pas permettre aux cyclistes de circuler sur les trottoirs ou à contre-courant sur les rues à sens unique, de leur faire respecter les feux rouges et leur interdire l'usage du téléphone cellulaire en vélo, même avec le Bluetooth.

Faire des rappels à tous par des campagnes de prévention sur comment circuler sur les voies publiques, tant en zone urbaine que rurale, et selon le mode de transport, tant piéton, cycliste, automobiliste.

Faire respecter les **zones de cinq mètres sans obstacle visuel** aux intersections des artères de circulation, en tout temps.

Que les villes et villages soient obligés de **prioriser le déneigement des trottoirs**, dans un délai de quelques heures après une chute de neige.

Aménager des aires de repos, au centre d'un boulevard, si le piéton n'a pas le temps suffisant pour effectuer la traversée complète de l'intersection.

## Conclusion

Beaucoup d'information et d'éducation à une bonne conduite sur le partage de la route restent à faire. Cela pourrait prendre la forme de courtes émissions diffusées sur le réseau des canaux communautaires réparties sur tout le territoire du Québec. Ces émissions pourraient porter sur plusieurs volets pour faire adopter la bonne attitude par tous les usagers de la route. Les autres plateformes médiatiques seront également encouragées. Se rappeler qu'il y a beaucoup de personnes âgées qui n'ont pas accès à un ordinateur ou ne savent pas comment l'utiliser.

**Mettre l'usager piéton au centre de nos préoccupations et leur faciliter une libre circulation à pied d'une manière sécuritaire, en tout temps.**

## ANNEXE 1 – Liste des recommandations

### ***Recommandation 1 – Contribution d'assurance***

Instaurer un nouveau tableau de points de bonne conduite (PBC), révisé annuellement et sera inscrit sur le formulaire de renouvellement du permis de conduire, afin d'accorder un rabais aux détenteurs de permis de conduire, jusqu'à concurrence de la contribution annuelle de l'assurance.

### ***Recommandation 2 – Fatigue au volant***

Envisager le principe que les routes numérotées 1XX aient des bandes rugueuses au centre de la route ainsi que sur les côtés pour contrecarrer le risque de fatigue au volant.

Développer un réseau tant privé que public d'aires de repos où des conducteurs pourraient avoir accès à un espace chauffé et à l'abri pour se reposer, et ce, gratuitement.

### ***Recommandation 3 – Santé des conducteurs***

Qu'un résumé des anomalies rapportées figure sur le formulaire de renouvellement pour que chaque personne sache ce qui a déjà été déclaré dans le passé.

### ***Recommandation 4 – Sécurité des véhicules***

Que les personnes qui utilisent le triporteur ou le quadriporteur comme moyen de transport soient obligées de passer un examen écrit à la SAAQ pour valider leurs connaissances du Code de la sécurité routière et soit exigé de fournir une preuve de réussite lors de la location à court ou à long terme ou pour l'achat de triporteurs ou de quadriporteurs.

Que ces personnes défraient le coût d'un permis de conduire et la contribution d'assurance, laquelle pourrait être moins élevée que pour un détenteur de permis de conduire un véhicule automobile.

Instaurer une nouvelle classe de permis de conduire pour les usagers de triporteur et de quadriporteur avec les exigences requises pertinentes.

**Recommandation 5 – Vitesse au volant**

Que les constructeurs de véhicules automobiles réduisent la limite de vitesse maximale sur le panneau indicateur de vitesse à 140 km/h, au lieu de 200 km/h, pour les véhicules de promenade.

Autoriser des zones de 30 km/h à proximité des résidences pour personnes âgées.

Que toutes les villes et **tous les** villages aient la capacité de fixer eux-mêmes la limite de vitesse sur leur territoire, selon les paramètres de Transports Québec, et non seulement les villes de Québec et de Montréal.

Faire davantage de prévention en utilisant des panneaux indicateurs de vitesse sur le bord des routes et autoroutes, au lieu des radars photo.

Que toutes les villes et **tous les** villages fassent respecter les limites de vitesse sur leurs territoires.

**Recommandation 6 – Piétons**

Faire des campagnes de renforcement, d'éducation et de promotion pour tous les usagers de la route au sujet du partage de la route.

Ne pas permettre aux cyclistes de circuler sur les trottoirs ou à contre-courant sur les rues à sens unique, de leur faire respecter les feux rouges et leur interdire l'usage du téléphone cellulaire en vélo, même avec le Bluetooth.

**Recommandation 7 – Aménagement, signalisation et entretien des infrastructures routières**

Interdire les bancs de neige de plus d'un mètre aux abords de stationnements commerciaux, des entrées résidentielles, aux intersections sur les voies publiques pour améliorer le champ visuel des conducteurs.

Que le ministère de Transports du Québec adopte la « Vision zéro accident » ainsi que toutes les villes et tous les villages de la province.

Instaurer des normes pour le temps des numérateurs, là où c'est possible, **en fonction du nombre de voies de circulation à traverser**, et non en fonction de la fluidité de la circulation automobile.

Faire des rappels à tous par des campagnes de prévention sur comment circuler sur les voies publiques, tant en zone urbaine que rurale, et selon le mode de transport, tant piéton, cycliste, automobiliste.

***Recommandation 7 – Les aménagements, la signalisation et l’entretien des infrastructures routières (suite)***

Faire respecter les **zones de cinq mètres sans obstacle visuel** aux intersections des artères de circulation, en tout temps.

Que les villes et villages soient obligés de **prioriser le déneigement des trottoirs**, dans un délai de quelques heures après une chute de neige.

Aménager des aires de repos, au centre d’un boulevard, si le piéton n’a pas le temps suffisant pour effectuer la traversée complète de l’intersection.