

Rapport de recherche

PROGRAMME ACTIONS CONCERTÉES

Véhicules lourds et sécurité routière: analyse des mesures coercitives et préventives sur les comportements des propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds et évaluation de leurs effets sur la sécurité routière

Chercheur principal

Moktar Lamari, École nationale d'administration publique (ENAP)

Cochercheurs

Etienne Charbonneau, École nationale d'administration publique (ENAP)

Nancy Brassard, École nationale d'administration publique (ENAP)

Jean-Pascal Assailly, Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)

Partenaires du milieu impliqués dans la réalisation du projet

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Ministère des transports du Québec (MTQ)

Commission des transports du Québec (CTQ)

Contrôle routier Québec (CRQ)

Différentes associations de transport routier du Québec

Établissement gestionnaire de la subvention

École nationale d'administration publique

Numéro du projet de recherche

2013-OU-171571

Titre de l'Action concertée

Programme de recherche en sécurité routière FRQSC, SAAQ, FRQS

Partenaire(s) de l'Action concertée

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Fonds de recherche du Québec - Santé (FRQS)

Fonds de recherche du Québec - Société et culture (FRQSC)

Résumé

A l'attention du

Fonds de recherche du Québec - Société et culture (FRQSC)

Et de la

Société de l'Assurance automobile du Québec

Présenté par

Moktar Lamari, Ph. D.

Moktar.Lamari@enap.ca

IDENTIFICATION

- 1- **Nom du chercheur principal et de son établissement :** Moktar Lamari, École nationale d'administration publique (ENAP)
- 2- **Nom des cochercheurs et de leur établissement respectif :** Étienne Charbonneau, École nationale d'administration publique (ENAP); Nancy Brassard, École nationale d'administration publique (ENAP); Jean-Pascal Assailly, Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR).
- 3- **Nom des partenaires du milieu impliqués dans la réalisation du projet :** Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ); Ministère des Transports du Québec (MTQ); Commission des transports du Québec (CTQ); Contrôle routier Québec (CRQ) ainsi que différentes associations de transport routier du Québec.
- 4- **Établissement gestionnaire de la subvention :** École nationale d'administration publique (ENAP)
- 5- **Titre du projet de recherche :** Véhicules lourds et sécurité routière : analyse des impacts des mesures coercitives et préventives sur les comportements des propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds et évaluation de leurs effets sur la sécurité routière.
- 6- **Numéro du projet de recherche :** 171 571
- 7- **Titre de l'action concertée :** Programme de recherche sur la sécurité routière
FRQSC – SAAQ - FRQS
- 8- **Partenaires de l'action concertée :** Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Véhicules lourds et sécurité routière au Québec: ce qui roule et ce qui grince !

La présente recherche vise à évaluer l'impact des différentes mesures coercitives, préventives et réglementaires implantées dans le cadre de la Loi et des Politiques d'évaluation des propriétaires, exploitants et conducteur de véhicules lourds (PECVL), et ce, afin d'améliorer la sécurité routière et la protection du réseau routier. Plus de 2400 acteurs concernés ont été sondés et rencontrés, dont 2300 PECVL, durant les 3 années de recherche. La marge d'erreur des sondages est de 2,8%, 19 fois sur 20. Les principaux résultats et les principales implications sont présentés ci-dessous.

Constats. Les analyses et les résultats portent à croire que les mesures mises en place des sont perçues et évaluées différemment selon qu'on est conducteur de véhicule lourd (CVL) ou propriétaires/exploitants de véhicules lourds (PEVL). Les CVL sont plus critiques que les PEVL au sujet de l'influence, de la sévérité et de l'efficacité des différentes mesures. Par exemple, seulement 41 % des CVL considèrent la politique en vigueur comme étant efficace, contre 90 % des PEVL. Ce contraste saisissant indique des dissonances cognitives marquées et appelle à des ajustements et mises à jour pour contrer et pour renforcer l'impact et l'adhésion des CVL aux mesures en vigueur. Les amendes ont beaucoup plus d'impact sur les comportements des CVL que sur ceux des PEVL. Par ailleurs, les opinions des CVL sont assez partagées concernant les perceptions de la sévérité des mesures coercitives, mais les amendes se démarquent des autres mesures, ce qui confirme que les sanctions monétaires (mesure coercitive) ont plus d'impact auprès des CVL. Ces amendes ne sont pas ressenties de la même façon selon le niveau de chiffres d'affaires des acteurs. L'inscription de points (pour infractions et irrespect des mesures) au dossier du PEVL est perçue aussi efficace que les sanctions monétaires par les PEVL. Autant les CVL que les PEVL considèrent que les mesures de

régulation à caractère obligatoire (ex. vérification avant départ) sont perçues comme étant plus influentes sur leur comportement que les mesures de régulation conditionnelle à un possible contrôle de la conformité.

Même si les CVL ont des appréciations plus critiques, leurs comportements ont évolué positivement depuis la Politique d'évaluation de 2011 (PE 2011). En effet, parmi les CVL ne respectant pas leurs obligations avant 2011, 67 % déclarent avoir changé leurs comportements après la PE2011. La PE2011 a globalement eu un impact mesurable, même si certaines de ses mesures ont besoin d'ajustement pour améliorer leur influence, mieux calibrer leur sévérité et renforcer leur efficacité. Une importante frange des CVL juge le «limitateur» de vitesse actuellement utilisé comme inefficace, facilement contournable.

Tant pour les PEVL que pour les CVL, l'ensemble des obligations instituées par les mesures en présence semble assez bien respecté ; bien que certaines de ces obligations demeurent problématique. Pour les CVL, le respect des heures de conduite et de repos sur la base journalière reste préoccupant. Considérant que la fatigue au volant augmente le risque d'accident, il importe donc de repenser et resserrer la réglementation à ce sujet, sans perdre de vue les pressions économiques. La limitation de poids n'est pas respectée par 10 % des CVL. Ces comportements déviants sont lourds de conséquences négatives et c'est pourquoi les mesures de contrôle méritent renforcement, diversification et actualisation. Près de 5 % des PEVL et des CVL ont admis ne pas réaliser la vérification avant départ. Comme les défauts mécaniques constituent un déterminant majeur dans l'occurrence des accidents impliquant un VL, des actions sont requises pour renforcer le contrôle routier. Pour les exploitants, la validation du permis de conduire et des compétences des CVL n'est pas très bien respectée, respectivement dans une proportion

de 32 % et 17%. Cette situation requiert davantage de suivi et de sensibilisation auprès des PEVL pour qu'ils assument cette responsabilité. Les propriétaires restent, malgré tout, insuffisamment informés au sujet de certaines obligations : 20% des exploitants avouent confier la gestion à des exploitants non-inscrits au registre de la CTQ. Plus de 5 % des propriétaires ont reconnu ne pas soumettre leurs véhicules à des vérifications mécaniques périodiques et certains s'interrogeaient même sur la signification du mot « périodique ». Afin d'améliorer le respect de ces deux obligations, une action de sensibilisation, assortie de suivis périodiques, est suggérée.

Déterminants et corrélations. Bien entendu, le respect ou le non-respect des obligations a un impact majeur sur la sécurité routière. Les PECVL qui respectent leurs obligations ont une appréciation plus positive de l'influence, de la sévérité et de l'efficacité des différentes mesures. Les PEVL ayant suivi des formations sont plus élogieux à l'égard des mesures que ceux qui n'ont suivi de formation. En outre, Les taux de participation aux formations sont beaucoup plus élevés auprès des CVL (entre 34 % et 62 %) que des PEVL (entre 11 et 26 %). Les résultats obtenus confirment également, de manière statistiquement significative, la présence d'un effet territoire en matière de respect des mesures de sécurité routière. Autant les CVL que les PEVL ajustent leurs comportements et perceptions à l'égard de la sécurité routière en fonction de leurs destinations (Québec, reste du Canada et États-Unis). Un autre constat méritant d'être souligné concerne les résultats d'une revue de la littérature comparative entre la France et le Québec. Malgré un meilleur bilan routier en France, on remarque une amélioration plus rapide du bilan routier québécois. Cette amélioration constante du bilan routier québécois indique une efficacité croissante des mesures prises au Québec pour réduire le nombre d'accidents impliquant des VL.

Contexte. Cette recherche s'inscrit dans une perspective axée sur l'aide à la décision et les besoins du milieu. En effet, les décideurs publics concernés par la sécurité routière déplorent la rareté des évaluations rigoureuses permettant d'identifier les interventions efficaces. L'évaluation de la loi et des politiques d'évaluation a été subventionnée par le Fonds québécois de recherche sur la société et la culture et la SAAQ dans le cadre d'un programme d'Action concertée sur la sécurité routière. Malgré un apport considérable de l'industrie du transport routier à l'économie québécoise, les véhicules lourds qui s'exercent sur le réseau public représentent également un risque pour la sécurité routière. Les véhicules lourds dégradent les chaussées, occasionnent des accidents mortels, encombrant la circulation sans compter le fait qu'ils génèrent plus de 25 % des émissions de CO₂ du Québec. Concernant les accidents, entre 2000 et 2014, bien qu'ils composaient en moyenne 2,2 % du parc automobile, les VL étaient impliqués dans près de 10 % de tous les accidents et dans près de 20 % des accidents mortels. Cette recherche évaluative présente donc différents résultats permettant d'éclairer les différents partenaires impliqués dans la sécurité routière des véhicules lourds quant aux choix des mesures les plus efficaces. En effet, l'inventaire des mesures et de leurs impacts constitue un outil décisionnel fort utile.

En somme, les résultats de la présente recherche démontrent l'importance de combiner des mesures coercitives aux mesures préventives pour infléchir les comportements risqués et générateurs d'accidents. On démontre aussi, que le caractère dissuasif des mesures peut être altéré par un recul de la probabilité de se faire contrôlé et pénalisé. Relativement aux CVL, les PEVL sont plus «positifs» dans leur évaluation des mesures en vigueur. Les mesures et les obligations les moins respectées méritent une révision et une mise à jour, en tenant compte des pressions économiques en présence. Il importe aussi

de mieux moduler ces mesures au regard des attributs économiques, régionaux et individuels (surtout les nouvelles recrues) en présence.

Enfin, ces ajustements peuvent aussi se combiner avec les nouveaux engagements en matière de lutte aux changements climatiques et la protection du réseau routie



**École nationale
d'administration publique**

QUÉBEC

555, boulevard Charest Est
Québec (Québec) G1K 9E5
CANADA
Téléphone : 418 641-3000
Télécopieur : 418 641-3060

MONTRÉAL

4750, avenue Henri-Julien, 5^e étage
Montréal (Québec) H2T 3E5
CANADA
Téléphone : 514 849-3989
Télécopieur : 514 849-3369

GATINEAU

Pavillon Alexandre-Taché, aile D
283, boulevard Alexandre-Taché
Case postale 1250, succursale Hull
Gatineau (Québec) J8X 3X7
CANADA
Téléphone : 819 771-6095
Télécopieur : 819 771-6162

SAGUENAY

637, boulevard Talbot
Saguenay (Québec) G7H 6A4
CANADA
Téléphone : 418 545-5035
Télécopieur : 418 545-0483

TROIS-RIVIÈRES

Pavillon Ringuet de l'UQTR
3351, boulevard des Forges
Case postale 500
Trois-Rivières (Québec) G9A 5H7
CANADA
Téléphone : 418 641-3000
Télécopieur : 418 641-3060

www.enap.ca