

DE : Monsieur François Bonnardel
Ministre des Transports

Le

TITRE : Règlement sur les distractions au volant

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

En raison de l'importance de la distraction au volant comme l'une des causes d'accidents, le législateur intervenait, par le chapitre 7 des lois de 2018, en introduisant au *Code de la sécurité routière* (CSR) une section spécifique à cet égard.

Le CSR a alors été modifié afin de regrouper et bonifier sous un même titre les infractions et les sanctions administratives liées à l'utilisation de divers appareils qui constituent des sources de distractions au volant telles qu'un téléphone, un écran ou des écouteurs que ce soit par le conducteur d'un véhicule routier ou un cycliste. Était également introduit le pouvoir du gouvernement de réglementer des modalités d'application, dont la définition de certaines expressions, les normes applicables aux écrans d'affichage et les exceptions aux interdictions d'utilisation d'appareils pouvant être une cause de distractions. Dans l'attente de ce règlement, des mesures transitoires étaient prévues au chapitre 7 des lois de 2018 afin notamment de définir certaines expressions et permettre, entre autres, la bonne application du droit déjà applicable à cet égard.

Malgré cette loi, la distraction au volant demeure une cause importante d'accidents. Depuis quelques années, les statistiques démontrent une certaine stabilité alors que la distraction est identifiée comme cause probable de près de 35 % des accidents mortels, 40 % des accidents avec blessures graves et 50 % des accidents avec blessures légères.

Par ailleurs, l'état de crise sanitaire lié à la Covid-19 a multiplié des situations entraînant l'utilisation d'un cellulaire en contravention aux interdictions prévues au CSR alors qu'il ne s'agit pas d'une utilisation qui est source de distraction au volant. Par exemple, le paiement sans contact lorsque l'automobiliste est immobilisé pour payer le service à l'auto d'un restaurant. Une telle situation peut être corrigée en vertu du pouvoir réglementaire introduit par le chapitre 7 des lois de 2018.

2- Raison d'être de l'intervention

Le CSR prévoit que les modalités d'application de dispositions relatives à la distraction au volant sont réglementées par le gouvernement, d'où l'intérêt de prendre un tel règlement. Rappelons, par ailleurs, qu'en attendant son entrée en vigueur, certaines modalités d'application avaient été introduites dans la loi au moyen de dispositions transitoires. Toutefois, certains juges ne les ont pas considérées dans leur décision entraînant ainsi de l'ambiguïté quant à l'application des interdictions se traduisant

quelquefois par un manque d'uniformité ou de cohérence. En fait, les mesures transitoires introduites dans une loi annuelle ne sont pas reconduites dans la refonte administrative du CSR. Elles deviennent ainsi moins facilement accessibles, d'où la pertinence de les déterminer par règlement. Par ailleurs, une certaine jurisprudence confirmait la notion de « dispositif mains libres » telle qu'établie dans les mesures transitoires. Conséquemment, le projet réglementaire proposé par ce mémoire vise également à mettre fin à ces ambiguïtés, notamment en clarifiant certaines expressions comme celle de « dispositif mains libres » ou en établissant les exceptions requises par certaines situations, telles que le paiement sans contact.

3- Objectifs poursuivis

Le *Règlement sur les distractions au volant* proposé par ce mémoire vise à assurer une application adéquate et uniforme des dispositions afin de contrer la distraction au volant, notamment en clarifiant et établissant les modalités d'application de l'interdiction de l'utilisation de certains appareils prévues au CSR.

4- Proposition

Il est proposé de préciser les modalités d'application des dispositions du CSR relatives à la distraction au volant par le *Règlement sur les distractions au volant* en :

- définissant certaines expressions employées pour déterminer les appareils visés par la distraction au volant, tels que « dispositif mains libres » et la notion d'« écran d'affichage »;
- circonscrivant l'interdiction d'utilisation des appareils pouvant constituer de la distraction au volant;
- rapatriant les normes déjà applicables aux écrans d'affichage dans ce nouveau règlement en les précisant, les clarifiant et les complétant de manière à :
 - identifier les informations pertinentes pour la conduite d'un véhicule routier qui peuvent être affichées sur un écran d'affichage et les équipements usuels d'un véhicule pour lesquels des informations peuvent être affichées sur un tel écran;
 - préciser la manière dont doit être positionné un écran pour que le conducteur puisse le faire fonctionner et le consulter aisément;
- déterminant des exceptions autres que celles prévues dans la loi :
 - pour lesquelles le conducteur d'un véhicule peut utiliser un téléphone cellulaire à l'utilisation des appareils visés par une interdiction dans certaines circonstances, par exemple lors d'un appel aux services d'urgence 911 ou d'un paiement sans contact;
 - pour lesquelles le conducteur d'un véhicule peut, dans les conditions mentionnées, consulter certaines informations sur un écran d'affichage, par exemple lorsque l'information sert à un agent de la paix dans l'exercice de ses fonctions ou pour lire l'heure sur un appareil intelligent;
- introduisant une exception quant à l'utilisation d'un écouteur pour l'agent de la paix lorsqu'il circule à vélo dans l'exercice de ses fonctions.

5- Autres options

Aucune autre option n'est envisageable, car les modalités d'application doivent être prévues par règlement. Par ailleurs, maintenir le *statu quo* fait perdurer les difficultés d'application actuelles, lesquelles peuvent se traduire par des interprétations contradictoires de la part des tribunaux.

6- Évaluation intégrée des incidences

Les mesures proposées par ce mémoire clarifient les dispositions applicables en matière de distractions au volant et ainsi contribuent à une application uniforme par les tribunaux, entraînant une meilleure équité dans l'administration de ces mesures. Elles permettent également d'éviter aux conducteurs d'agir en contravention du CSR alors qu'ils se trouvent dans une situation où l'utilisation du cellulaire est requise et ne constitue pas une source de distraction au volant, telle que le paiement sans contact.

Il n'y a aucun impact sur les entreprises, car les règles concernant l'utilisation d'écrans d'affichage dans un véhicule routier ne sont pas modifiées.

7- Consultations entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Cette proposition a été discutée avec les représentants du ministère des Transports du Québec.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Le projet réglementaire ci-joint ne prévoit pas de mécanisme spécifique pour sa mise en œuvre et son suivi. Néanmoins, ils s'effectueront via les mécanismes habituels déjà prévus dans les façons de faire à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

9- Implications financières

Les mesures proposées par ce mémoire n'entraînent aucun coût additionnel, qu'il s'agisse de coût d'implantation ou récurrent pour la SAAQ. De plus, il n'y a aucun coût pour le gouvernement autres que ceux liés à l'application des dispositions législatives par les corps policiers et les recours qui en découlent devant les tribunaux.

10- Analyse comparative

Toutes les administrations canadiennes légifèrent en matière de distractions au volant afin d'encadrer l'utilisation de certains appareils étant des sources de distractions.

Quelques provinces encadrent déjà l'utilisation de ces appareils par l'introduction de définitions et d'exceptions. C'est notamment le cas de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan qui définissent la notion d'usage et de l'Ontario qui prévoit les appareils exemptés de l'interdiction d'en faire usage.

Le ministre des Transports,

FRANÇOIS BONNARDEL