



## ARCHIVED - Archiving Content

### Archived Content

Information identified as archived is provided for reference, research or recordkeeping purposes. It is not subject to the Government of Canada Web Standards and has not been altered or updated since it was archived. Please contact us to request a format other than those available.

## ARCHIVÉE - Contenu archivé

### Contenu archivé

L'information dont il est indiqué qu'elle est archivée est fournie à des fins de référence, de recherche ou de tenue de documents. Elle n'est pas assujettie aux normes Web du gouvernement du Canada et elle n'a pas été modifiée ou mise à jour depuis son archivage. Pour obtenir cette information dans un autre format, veuillez communiquer avec nous.

This document is archival in nature and is intended for those who wish to consult archival documents made available from the collection of Public Safety Canada.

Some of these documents are available in only one official language. Translation, to be provided by Public Safety Canada, is available upon request.

Le présent document a une valeur archivistique et fait partie des documents d'archives rendus disponibles par Sécurité publique Canada à ceux qui souhaitent consulter ces documents issus de sa collection.

Certains de ces documents ne sont disponibles que dans une langue officielle. Sécurité publique Canada fournira une traduction sur demande.

# MÉMOIRE

sur les projets de loi n° 42,  
*Loi modifiant le Code de la sécurité routière et  
le Règlement sur les points d'inaptitude*  
et n° 55, *Loi modifiant de nouveau le Code de la  
sécurité routière et d'autres dispositions législatives*

Présenté par

**LA FÉDÉRATION DES POLICIERS ET POLICIÈRES  
MUNICIPAUX DU QUÉBEC**

à

La Commission des transports et de  
l'environnement

28 novembre 2007

## **PRÉAMBULE**

La Fédération des policiers et policières municipaux du Québec (FPMQ) remercie cette commission de l'occasion qui lui est donnée d'exprimer son point de vue à l'égard des projets de loi n° 42, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude* et n° 55, *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*.

La Fédération est un regroupement d'associations syndicales composées de plus de 4 200 policiers et policières municipaux du Québec.

Soucieuse du bien-être et de la sécurité de la population québécoise, la FPMQ jugeait primordial de se pencher sur ces deux projets de loi afin de vous proposer des pistes d'action destinées à améliorer le bilan routier de la province, et ce, malgré le court délai qui nous a été accordé pour fournir nos commentaires.

Dans ce mémoire, nous vous faisons part de quelques brefs commentaires sur les principaux points traités dans les projets de loi.

\* \* \* \* \*

## **I.- ALCOOL AU VOLANT**

Nous ne pouvons être contre le resserrement des mesures visant à combattre le problème de la conduite avec facultés affaiblies. Nous sommes donc tout à fait d'accord avec une sévérité accrue des sanctions. En ce qui a trait aux récidivistes, il ne devrait y avoir aucun pardon.

Nous sommes également en faveur d'une suspension immédiate de 24 heures du permis de conduire lorsque le taux est égal ou supérieur à 50 milligrammes d'alcool par 100 millilitres de sang. Ces mesures doivent s'inscrire dans une démarche où l'État instaurerait un service de raccompagnement à l'échelle provinciale dans le but d'atténuer la rigueur de la mesure et de transmettre le message voulant que l'alcool au volant ne peut être toléré, mais que certaines alternatives s'offrent aux conducteurs récalcitrants. Nous proposons un système à numéro unique géré par l'État et offert uniformément à la population québécoise, quelle que soit la région. Combien d'accidents pourraient être évités et combien l'État pourrait-il économiser en coûts de toutes sortes avec l'implantation de ce service?

Il faudrait étudier sérieusement la possibilité de développer cette forme d'organisme. Cet investissement pourrait s'avérer très rentable à tous points de vue et, encore une fois, le Québec se verrait citer en exemple, comme « Nez Rouge » a pu l'être et l'est encore.

En ce qui a trait à l'antidémarrreur éthylométrique, nous suggérons que les personnes qui le font installer sur une base volontaire dans leur véhicule aient droit à une diminution de leurs frais d'immatriculation. Ainsi, cette mesure inciterait un plus grand nombre de conducteurs à recourir à ce système.

## **II.- GRANDS EXCÈS DE VITESSE**

Nous sommes d'accord avec les changements législatifs proposés relativement à l'introduction de sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse. Cette mesure n'aura cependant pas l'effet souhaité si elle n'est pas appuyée par une augmentation significative de la présence policière sur nos routes.

La présence policière accrue permettra, d'une part, l'interception d'un plus grand nombre de conducteurs fautifs et, d'autre part, elle engendrera avec le temps, pour une très grande partie de la population, une prise de conscience ou une crainte raisonnable et probable à l'effet qu'il sera de moins en moins possible de circuler à vive allure sur les routes du Québec sans être intercepté par la police et sanctionné par la loi.

### III.- LE CINÉMOMÈTRE PHOTOGRAPHIQUE

Bien que nous reconnaissons que le cinémomètre photographique est un outil de contrôle, la Fédération s'est toujours objectée à son implantation et sa position n'a pas changé. Nous avons eu l'occasion d'exprimer notre désaccord lors de la consultation sur le livre vert concernant la sécurité routière au Québec, en janvier 2000. Nous l'avons fait également devant cette commission lors des auditions publiques sur le projet de loi n° 17, *Loi modifiant le Code de sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, le 6 septembre 2001, ainsi que lors de notre audition sur le document de consultation intitulé « La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales », en février 2006.

Les défauts du cinémomètre photographique sont nombreux et majeurs :

- C'est le propriétaire du véhicule qui est sanctionné, sans égard à la faute. Le véritable fautif s'en tire;
- La présomption d'innocence, fondement de notre système pénal, est désormais remplacée par une présomption de culpabilité qui ne sera renversée que par la délation;
- On fait une entorse à nos règles de justice pénale et à la *Charte des droits et libertés de la personne* en faisant supporter par le propriétaire une responsabilité absolue et, le cas échéant, en lui imposant le fardeau de se disculper;
- En plus, à cause des délais de traitement et du fait que le contrevenant n'a pas été intercepté, il pourrait être difficile pour le propriétaire du véhicule de se faire rembourser en allant quémander auprès du conducteur 30 jours plus tard;

- Il pourrait également être difficile pour le conducteur de se remémorer l'événement s'il n'a pas été avisé valablement dès le moment où il a été capté, ou s'il n'a pas remarqué l'écran installé pour l'informer de l'infraction, le cas échéant;
- Les délais de traitement risquent par ailleurs d'être accrus, en conséquence de l'augmentation du nombre de constats, au point de devenir déraisonnables pour ce genre d'infraction, allant à l'encontre de nos chartes;
- Les compagnies de location de voitures ne seront pas en mesure de récupérer l'ensemble des amendes qui leur seront facturées et leurs pertes seront refilées aux consommateurs;
- Les entreprises qui ont une flotte de véhicules conduits par leurs employés seront également confrontées aux problèmes d'identifier le conducteur fautif et de se faire rembourser, en ayant pour leur part le fardeau de prouver qui conduisait;
- Une fois passée la zone surveillée par un cinémomètre photographique ou une fois avisé que le véhicule a été capté, le contrevenant pourra reprendre une vitesse excessive, ce qu'il ne ferait pas en présence d'une surveillance policière soutenue;
- La possibilité que le véhicule soit capté par un dispositif électronique et qu'un constat soit expédié par la poste n'a d'ailleurs pas l'impact dissuasif que procurent la présence policière et l'interception sur le fait par un policier;
- La présence policière a aussi un effet préventif, contrairement au cinémomètre photographique qui se limite à la répression;
- La loi sera appliquée de façon inégale, selon que la plaque d'immatriculation est lisible ou non :
  - il pourrait y avoir un obstacle involontaire, comme un vélo ou de la saleté;
  - il pourrait y avoir maquillage volontaire par toutes sortes de procédés pouvant affecter le laser, sans que cela

paraissent sur la plaque, et les véhicules des conducteurs plus rusés ou malhonnêtes ne seraient pas captés.

- Le système de points ne serait pas appliqué, puisqu'on ne peut identifier le conducteur :
  - Pourtant, le même principe devrait prévaloir pour l'amende, puisque c'est le conducteur qui a commis la faute;
  - On instaure un régime à deux niveaux de sanction pour une même infraction, avec ou sans points d'inaptitude, selon que l'infraction est constatée par un dispositif électronique ou par un policier;
  - Sans l'application du système de points, l'effet dissuasif est négligeable, ce qui dénature l'objectif soi-disant recherché d'accroître la sécurité routière;
  - L'amende se découvre ainsi sous son vrai visage, soit une taxe déguisée qui affectera moindrement ou pas du tout les plus fortunés, puisque seul le système de points peut réellement atteindre ces derniers;
  - On crée une justice de classe, car la sanction affectera uniquement les moins fortunés qui peuvent y laisser l'équivalent de leur salaire pour une à cinq journées de travail.
- En substituant les policiers par un dispositif électronique, on se prive d'un aspect important de la surveillance policière et du contrôle de la criminalité, qui consiste à vérifier l'état du conducteur et du véhicule, la conformité de son permis, de son immatriculation, de ses assurances, à arrêter des personnes recherchées, détecter des suspects et fouiller en conséquence le véhicule pour y découvrir des armes, des stupéfiants ou autres produits de la criminalité.

On nous dit que l'objectif est d'accroître la sécurité sur nos routes et dans nos villes mais, en choisissant le cinémomètre photographique pour y parvenir, il est difficile de nous en convaincre compte tenu de toutes ses carences.

Il est évident qu'il faut prendre les moyens pour réduire la vitesse sur nos routes et dans nos villes, mais il faut rechercher les bons moyens.

La voie du cinémomètre photographique est une solution facile, mais elle est contestable en ce qui concerne son efficacité. En plus, elle se développera au détriment de la surveillance policière.

Il est vrai que les policiers ne peuvent être présents partout. Cependant, il faudrait reconnaître que les élus ne font pas de grands efforts pour accroître la surveillance policière.

Le ministère des Transports devrait plutôt se soucier de développer des programmes de contrôle routier, menés en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique, la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), les municipalités et les services de police. Les zones problématiques seraient plus particulièrement visées et les effets ne tarderaient pas à se faire sentir, non seulement par la répression, mais aussi par la prévention qui découle d'une présence policière soutenue. À cet égard, les statistiques sont révélatrices quant aux résultats obtenus durant la dernière année, « Année de la sécurité routière », où la surveillance policière a augmenté sur nos routes. En effet, par le contrôle policier, les décès et blessures graves causés par les accidents de la route ont diminué de façon significative.

Dans l'éventualité où le gouvernement, à la suite des auditions devant la présente commission, choisissait d'aller de l'avant avec l'actuel projet de loi sur l'utilisation du cinémomètre, nous comprenons qu'un projet pilote serait mis sur pied pour une période de dix-huit mois.

Dans le cadre de ce projet, au moins la moitié des sites retenus pour l'implantation du cinémomètre devraient également se voir assigner, en permanence, des policiers chargés de procéder à l'interception de tous les conducteurs fautifs, identifiés par le cinémomètre, sans exception.

Cette interception par les policiers permettrait, à la fois, de vérifier l'efficacité réelle du système ainsi que la pertinence d'une intervention policière au cours de laquelle tout autre infraction commise pourra être détectée et sanctionnée, par opposition à la seule utilisation d'un dispositif automatisé, susceptible de n'imposer qu'une amende, parfois à celui qui n'est pas coupable.



Nous croyons fermement qu'une telle expérience permettra de démontrer toute la pertinence de l'intervention policière et la nécessité d'optimiser celle-ci, plutôt que de la remplacer par des dispositifs automatisés.

#### IV.- LE CELLULAIRE AU VOLANT

Nous remarquons avec plaisir que le projet de loi n° 42 présenté par la ministre Boulet reprend essentiellement les grandes lignes de la position défendue par la Fédération en février 2006, devant cette même commission, en ce qui a trait à l'utilisation du cellulaire au volant.

Il ne fait aucun doute que l'usage du cellulaire au volant accroît le risque d'accident. Le coroner Claude Paquin écrit dans son rapport d'investigation sur le décès de Michel Bourdeau, survenu le 6 août 2002 :

*« En 2001, une étude demandée par la SAAQ et effectuée au Laboratoire sur la Sécurité des Transports de l'Université de Montréal (...) a démontré que le lien entre les cellulaires et les accidents routiers ne fait aucun doute. L'étude a démontré que si vous utilisez votre téléphone mobile tout en conduisant, vous augmentez de 38 % vos risques d'accident de la route. »*

On ne saurait d'ailleurs mieux résumer la situation que la SAAQ elle-même, dans un document de prévention que l'on retrouve sur son site Internet, au titre évocateur de : « *Ne vous laissez pas conduire par votre cellulaire* ». On peut y lire ce qui suit :

*« Se servir d'un téléphone au volant constitue une importante source de distraction. Les conducteurs prudents évitent d'utiliser leur téléphone en conduisant, car ils sont conscients de ce danger. Ils savent que téléphoner et conduire en même temps augmente leur risque d'accident. »*

Vouloir interdire totalement l'utilisation du cellulaire au volant est sans doute utopique lorsque l'on constate l'utilisation toujours grandissante de ce moyen de communication, ainsi que la multiplication des services qui s'ajoutent au service de téléphonie de base, que l'on pense simplement au « Blackberry » et autres dispositifs similaires.

L'évolution rapide de la technologie se retrouve également en matière de la téléphonie mains libres. Il est donc permis de croire que le projet de

loi, en interdisant l'utilisation du téléphone sans système mains libres, permettra de corriger en partie le danger que représente l'utilisation du cellulaire au volant, sans que cela ne constitue pour autant une contrainte excessive pour les usagers.

Parler au téléphone demeure une « importante » source de distraction en soit, alors que la conduite d'une automobile requiert toute notre attention, notre concentration et nos réflexes. L'adepte du cellulaire au volant ne met pas que sa vie en danger, mais aussi celle des autres.

Il demeure toujours primordial de s'assurer que la sensibilisation du public aux dangers que présente l'utilisation du cellulaire au volant continue de se faire. Que cette sensibilisation se fasse par le biais de campagnes de sécurité organisées par la SAAQ, ou par tout autre moyen ou organisme. L'important est de faire réaliser aux conducteurs la nécessité de concentrer leur attention à la route, aux autres conducteurs et non à une conversation téléphonique.

À ce propos, nous constatons que le projet de loi se limite à prévoir certaines modalités d'utilisation du téléphone cellulaire, pourtant nous constatons que l'évolution technologique amène plusieurs nouveaux dispositifs dans les véhicules, sans doute tout aussi dangereux. Pensons simplement aux systèmes GPS, écrans DVD, etc.

Nous reprendrons ici la position que nous mettions de l'avant, en 2006, laquelle nous apparaît toujours d'actualité :

*« Le même raisonnement vaut pour tout autre appareil qui peut constituer une source de distraction au volant : système GPS, écran DVD, Internet, télécopieur, etc. La technologie n'a pas fini de nous surprendre, sauf que tous ces gadgets ne seront jamais compatibles avec la conduite d'un véhicule automobile, aussi pratiques que divertissants soient-ils. Le pouvoir de concentration de l'être humain a ses limites. »*

*« Ces appareils risquent même de constituer une source encore plus grande d'accidents que le cellulaire, puisqu'ils amènent le conducteur à quitter régulièrement la route des yeux. »*

*« À cet égard, les commentaires du coroner Claude Paquin à propos de l'utilisation du cellulaire au volant, ont la même pertinence en ce qui concerne d'autres dispositifs qui peuvent accaparer la concentration du conducteur d'un véhicule : »*

*« Quitter la route des yeux pendant une seconde à 115 km/h, signifie qu'on a parcouru 32 mètres sans voir où on va. Deux secondes équivalent donc à parcourir les 2/3 d'un terrain de football les yeux fermés : distance amplement suffisante pour se retrouver hors route. »*

Nous croyons par conséquent qu'il n'y a pas lieu de considérer que la réglementation portant sur l'utilisation du cellulaire au volant règle nécessairement l'ensemble de la problématique. La réglementation devrait également toucher l'utilisation des autres moyens de communication ou de divertissement tels le GPS et le DVD.

En terminant, nous désirons également souligner que nous endossons pleinement la modification proposée au rapport d'accident, visant à colliger des données sur les accidents dans lesquels un cellulaire peut être en cause.

Cette modification au rapport d'accident devrait toutefois couvrir également tout autre appareil de communication ou de divertissement (GPS, DVD, etc.).

Les informations ainsi recueillies permettront de déterminer de façon objective la nécessité d'imposer ou non des restrictions additionnelles.

## CONCLUSION

En terminant, il nous apparaissait important de souligner un commentaire du président de la Table sur la sécurité routière, M. Jean-Marie De Koninck, dans un article du quotidien *Le Soleil* du 9 novembre 2007.

*« La formule gagnante en matière de sécurité routière passe par la sensibilisation, la législation et le contrôle policier. Ce qui manque c'est le contrôle. Même s'il y a de la sensibilisation et une bonne législation, on ne sera pas plus avancés s'il n'y a pas un bon contrôle policier. »*

À cet effet, nous sommes en pleine année de la sécurité routière, on a renforcé la sécurité et les messages à la population, nous nous apprêtons à renforcer la loi. Il va maintenant falloir aborder la question du contrôle policier et c'est dans cette optique que nous vous avons fait nos propositions afin de s'assurer de créer la formule gagnante en matière de sécurité routière pour l'ensemble des citoyens et citoyennes du Québec.

Nous remercions les membres de cette commission pour leur attention.



Denis Côté  
Président  
Fédération des policiers et policières municipaux du Québec