



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

**ASSOCIATION DES POLICIÈRES
ET POLICIERS PROVINCIAUX DU QUÉBEC**

**À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE
L'ENVIRONNEMENT**

**La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant,
la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales**

JANVIER 2006

L'Association des policières et policiers provinciaux du Québec (ci-après : « l'Association »), à titre d'organisation représentant les 5000 policiers de la Sûreté du Québec a déjà présenté en janvier 2000 un mémoire devant cette Commission concernant le Livre vert intitulé « La sécurité routière au Québec : un défi collectif » (ci-après : « le Livre vert »). Dans son mémoire, l'Association se penchait particulièrement sur la question de l'implantation d'une loi permettant l'usage du cinémomètre photographique (ci-après « cinémomètre ») bien que le Livre vert traitait de divers sujets reliés à la sécurité routière. En effet, l'Association s'était opposée à l'utilisation du cinémomètre, cette méthode n'étant pas le moyen approprié dans l'atteinte de l'objectif poursuivi par le Livre vert soit : la réduction de la vitesse des véhicules à moteurs circulant sur nos routes.

Aujourd'hui l'Association est de nouveau consultée relativement à la mise en place de cinémomètres et nous concentrerons nos réflexions, suggestions et commentaires sur ce sujet ainsi que sur les mesures plus efficaces pour contrer la vitesse excessive sur les routes du Québec.

De toute évidence, l'Association est préoccupée par la sécurité du public et particulièrement par la sécurité des citoyens circulant sur les routes du Québec. L'objectif visé par l'Assemblée nationale de réduire le nombre d'accidents de la route en est un louable et l'Association considère qu'il est important de déployer l'énergie nécessaire afin de rendre les routes plus sécuritaires et ce, sans oublier de considérer la protection du public en général.

L'Association se propose d'exposer ses appréhensions face à l'implantation de cinémomètres en soulignant l'importance de l'interception policière, les nombreuses difficultés techniques appelées à survenir, la problématique de la responsabilité du propriétaire du véhicule, l'impact

du volume de contraventions sur les délais de traitement des dossiers devant les tribunaux et enfin les conséquences de l'absence d'inscription de points d'inaptitude et ce, tout en traitant des moyens plus efficaces pour contrer la vitesse excessive et de sécuriser nos routes.

L'Association considère que le moyen le plus efficace pour contrer la vitesse excessive sur les routes réside dans la présence policière et corollairement dans l'augmentation des effectifs policiers accompagnés de campagnes publicitaires agressives comme celles utilisées pour sensibiliser la population sur les dangers de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool.

- L'importance de l'interception policière :

La seule présence policière, que ce soit un véhicule de patrouille qui circule ou qui se trouve aux abords d'une route, a pour effet de ralentir la vitesse des véhicules. L'effet dissuasif de cette présence se fait sentir sur plusieurs kilomètres et ce, pour la simple raison que le conducteur est non seulement sensibilisé, mais il ne sait pas si d'autres véhicules de patrouille se trouvent à proximité. L'Association considère que le cinémomètre ne permet pas un ralentissement sur une telle période. En effet, le cinémomètre est présent à un endroit précis et il n'a d'effet qu'à cet endroit d'autant plus que les provinces canadiennes ainsi que les pays qui ont instauré un programme de cinémomètre avisent les conducteurs préalablement de la présence d'un cinémomètre. De plus, même en l'absence d'avis préalable, la localisation des cinémomètres installés de façon permanente deviendra rapidement connue et n'aura d'effet qu'à ce lieu précis. Les conducteurs ralentiront sur cette portion de route et reprendront leur vitesse de croisière supérieure à la limite permise.

D'ailleurs, il est essentiel de considérer le rôle indispensable des interceptions policières dans la sécurité du public. En effet, il est fréquent que des interceptions, suite à la constatation par les policiers d'une conduite à une vitesse supérieure à celle permise, permettent de découvrir la commission d'autres infractions. La conduite d'un véhicule alors que les facultés du conducteur sont affaiblies par l'alcool cause des accidents graves et souvent mortels. Il est indéniable que seule la présence policière permet d'arrêter ces délinquants. L'interception d'un conducteur circulant à une vitesse excessive permet aux policiers de vérifier l'état du conducteur et en présence d'un individu ayant les facultés affaiblies, d'éliminer une source de danger pour la sécurité et la santé des autres usagers de la route en l'arrêtant et en permettant à la justice de suivre son cours et de réprimer ce comportement. Le cinémomètre, pour sa part, ne pourra que sanctionner par un constat d'infraction une infraction de conduite supérieure à la limite permise et n'empêchera pas la survenance d'un événement malheureux.

L'interception policière et l'identification du conducteur permettent d'appréhender des délinquants recherchés pour la commission de crimes et de retracer des voitures volées. Le cinémomètre, non seulement ne peut rien faire à ce niveau, mais il enverra au propriétaire du véhicule volé un constat d'infraction puisque son véhicule circulait à une vitesse interdite. Le propriétaire devra dépenser temps et argent afin de faire valoir ses droits et se voir acquitter de l'infraction. N'oublions pas que la base du fonctionnement d'un cinémomètre veut que l'on envoie le constat d'infraction au propriétaire puisque aucune identification du conducteur n'est possible en l'absence d'interception.

Les policiers ont aussi pour mission de sensibiliser la population et de prévenir la commission d'infraction ce que clairement le cinémomètre ne peut faire. Il est important de privilégier le contact entre les forces de l'ordre et le citoyen d'autant plus que pour le citoyen ordinaire, le

seul fait de devoir faire face à un policier lors d'une interception est en soi un élément dissuasif.

Le cinémomètre permettra certainement de sanctionner une conduite avec vitesse excessive mais n'empêchera pas la survenance de fâcheux incidents qui, suite à une interception policière, auraient pu être évités. Imaginons un véhicule circulant à 90 km/h dans une zone de 50 km/h; le cinémomètre fera son travail et émettra un constat d'infraction, ce qui n'empêchera pas notre délinquant de poursuivre sa course et d'entrer en collision avec un piéton à quelques mètres ou kilomètres de là. Cependant, la présence d'un policier qui interceptera ce même délinquant, vérifiera son identité et lui remettra une contravention et qui nécessairement sera toujours là lorsqu'il repartira aura pour effet de ralentir les ardeurs de ce délinquant qui ne continuera pas sa course effrénée. Le policier peut procéder à l'arrestation d'un délinquant ayant une conduite excessivement dangereuse pour le public. La sécurité des autres usagers de la route n'est d'aucune façon protégée par le cinémomètre. De plus, l'être humain étant ce qu'il est, le citoyen ordinaire, dès qu'il aura passé la zone du cinémomètre, accélérera sa vitesse. Ce constat deviendra d'autant plus réel advenant qu'une affiche avise ce même citoyen qu'il s'apprête à entrer dans la zone du cinémomètre tel que cela se fait dans les autres provinces canadiennes.

On semble considérer à tort qu'une vitesse excessive est toujours synonyme de vitesse supérieure à celle permise pourtant, la vitesse excessive est parfois tributaire des conditions climatiques. Un véhicule peut circuler à 70 km/h sur un boulevard, soit la limite permise, et mettre en danger les occupants du véhicule et les usagers de la route. Pourtant, le cinémomètre n'émettra aucun constat dans ces cas et rien n'incitera les conducteurs à ralentir

leur vitesse. Dans des circonstances semblables, il n'est pas rare de constater la présence de policiers effectuant une manoeuvre de rétention.

L'Association préconise d'accentuer la présence policière sur les routes du Québec puisque, non seulement elle aurait pour impact la réduction de la vitesse des conducteurs, mais elle aurait aussi pour avantage de permettre d'intercepter les conducteurs qui commettent d'autres crimes. D'ailleurs, l'Association est toujours en attente des soixante (60) patrouilleurs sur les 150 qui avaient été demandés et pour lesquels le ministre de la Sécurité publique de l'époque, s'était engagé et pour lesquels il avait fait des représentations auprès du Conseil du trésor il y a déjà plus de 6 ans¹.

Soulignons qu'une présence policière accrue serait en tout temps utile. Lorsque des événements extraordinaires se présenteraient, ces mêmes policiers pourraient être appelés en renfort, quant aux cinémomètres, cela se passe de commentaire.

L'Association fait siennes les paroles prononcées le 12 avril 2000 par le porte-parole de l'opposition officielle en matière de sécurité publique :

« M. Dupuis : Il me reste un peu de temps, M. le Président. Moi, j'ai déjà eu l'occasion de dire, comme vous d'ailleurs – vous avez fait une déclaration à la commission parlementaire sur les amendements apportés au Code de la sécurité routière – qu'il n'y a pas une machine qui va avoir un effet aussi dissuasif qu'une interception par un policier. J'ai déjà eu l'occasion de dire ça. Et là, moi, je m'interroge sur le facteur de dissuasion d'une mesure dans laquelle on va, premièrement, avertir les gens qu'elle existe et, deuxièmement, où on va dire : Même si vous enfrez la limite... C'est ce que j'ai compris, il y aura une période de temps pendant laquelle il n'y aura que des avertissements, et donc il n'y aura pas d'infraction commise. C'est-à-dire, il y aura une infraction commise, mais elle ne donnera lieu qu'à

¹ Québec, Assemblée nationale, Commission permanente des institutions, dans Journal des débats : Commissions parlementaires, 12 avril 2000 ;

un avertissement, à une déjudiciarisation automatique avant de passer à la phase de judiciarisation, c'est-à-dire la signification d'un avis d'infraction. Est-ce que c'est ça, effectivement, que la mesure va comporter au début ? Savez-vous pendant combien de temps il va y avoir plutôt des avis que des avis d'infraction ? Est-ce que ça, ça a été décidé... Dans le fond, je veux juste savoir, là... »² (Nos soulignés)

Il va sans dire que l'Association est étonnée d'être à nouveau exposée à la possibilité que soit mis en place un programme de cinémomètre!

De plus, l'Association doute de l'efficacité technique du cinémomètre et soumet que de nombreuses difficultés techniques sont appelées à survenir.

- Les nombreuses difficultés techniques appelées à survenir

En effet, le cinémomètre est totalement inutile en présence d'une plaque d'immatriculation illisible, camouflée ou encore simplement sale.

De plus, nous assistons actuellement à la prolifération de techniques illicites visant à empêcher le cinémomètre de prendre tout cliché lisible. Simplement par le biais d'Internet, le délinquant peut se procurer une panoplie de produits ayant pour caractéristiques d'anéantir toute possibilité d'obtenir une photographie lisible de la plaque d'immatriculation.³

² Québec, Assemblée nationale, Commission permanente des institutions, dans Journal des débats : Commissions parlementaires, 12 avril 2000 ;

³ www.photobuster.com; www.phantomplate.com; www.radarbusters.com; www.sportsimportsltd.com/lasphotheadsh.html; www.buyradardetectors.com/Products/Photo-Radar-Red-Light-Cameras.aspx; bigpicture.typepad.com/writing/2003/10/photo_fog_antif.html; www.radardetector.net/Photo-Enforcement-forum-15f.php; www.backstreetinline.com/photoblocker_w/; www.photoblock.com/

Certaines techniques consistent à vaporiser la plaque d'immatriculation d'un liquide qui l'enduit et fait réfléchir le faisceau du laser ce qui a pour effet de surexposer la photo. Cet enduit est par ailleurs indétectable à l'œil nu.

Les plaques d'immatriculation peuvent être obstruées même en l'absence d'intention malveillante par exemple, par des supports à bicyclette, de la neige ou des saletés.

Il est clair que ce système est loin d'être sans faille. L'utilisation des cinémomètres ne sera pas aussi simple qu'on peut le laisser croire. L'utilisation des ressources policières afin de sanctionner les conducteurs dont la plaque d'immatriculation n'est pas lisible n'est certes pas souhaitée. Pourtant, pour assurer la lecture du cinémomètre, les forces policières n'auront d'autre choix que de sévir alors que leurs services pourraient être beaucoup mieux utilisés ailleurs.

Soulignons, de plus, les difficultés juridiques que l'implantation de cinémomètres soulèvera.

- Responsabilité du propriétaire

En prenant pour prémisse que les dispositions éventuelles sur les infractions liées au cinémomètre et l'utilisation de celui-ci seraient semblables à ce qui existe actuellement dans les provinces canadiennes et les pays ayant implanté les cinémomètres, et en s'appuyant sur ce qui avait été présenté dans le Livre vert⁴ et dans le Projet de loi 17⁵, l'infraction d'excès de vitesse serait imputée au propriétaire du véhicule sans égard à sa faute. En conséquence, un

⁴ Gouvernement du Québec, Document de consultation, Livre vert, La sécurité routière au Québec, un défi collectif, 2000;

⁵ *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, Projet de loi 17, Deuxième session, Trente-sixième législature ;

propriétaire de véhicule pourrait se voir acheminer un constat d'infraction et réclamer l'amende correspondante alors que lui-même n'a commis aucune infraction. Comment accepter qu'un innocent soit ainsi pénalisé? Comment les objectifs de prévention et de sensibilisation peuvent-ils être rencontrés dans ces circonstances? Quels moyens de défense ce propriétaire innocent aura-t-il? Devra-t-il, tel que cela semble être le cas en Colombie-Britannique, dénoncer le conducteur qui a commis l'infraction. En effet, il semble exister une procédure voulant que le propriétaire puisse dénoncer le conducteur en complétant un formulaire de dénonciation « Nominated Driver Process »⁶ et ainsi être libéré de sa responsabilité. Cette procédure semble régler le problème de la responsabilité d'un innocent mais qu'en est-il véritablement? Le propriétaire doit remplir un formulaire appelé « *Photo Radar Program : Nominated Driver Process : Statement of Registered Owner*. Jusqu'ici ça semble simple, il doit donner le nom et les coordonnées du conducteur. Toutefois, pour transférer la responsabilité, le conducteur doit lui aussi compléter un formulaire appelé *Photo Radar Program : Nominated Driver Process : Statement of Driver*. Bref, le sort du propriétaire est laissé à la bonne volonté du conducteur, ce qui est inacceptable.

Par ailleurs, la question de la difficulté d'obtenir la signature d'un affidavit par le conducteur fautif afin de libérer le propriétaire fut soulevée lors des débats de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique. L'Assemblée se penchait sur l'instauration d'une politique visant à forcer les employés du gouvernement à assumer la responsabilité d'une infraction d'avoir conduit un véhicule appartenant au gouvernement à une vitesse supérieure à la limite permise. J. Van Dongen soulignait être convaincu que plusieurs personnes refuseraient de signer un affidavit admettant leurs fautes⁷.

⁶ *R. v. Forrest*, [1998] B.C.J. (Quicklaw) No. 514, p.2 ;

⁷ Hansard, volume 2, Number 8, Tuesday, July 30, 1996 ;

Qu'en est-il de la responsabilité des compagnies de transport ainsi que des compagnies de locations de véhicules? Ces dernières sont propriétaires de nombre de véhicules qui sont conduits chaque jour par une quantité considérable de personnes différentes. On peut croire que la tâche des compagnies de transport peut s'avérer plus facile puisque les conducteurs de leurs véhicules sont des employés connus, identifiables et facilement localisables. Toutefois, on peut se douter des difficultés de gestion et de relations de travail que le recouvrement des sommes payées par les propriétaires susciteront puisque évidemment la compagnie paiera l'amende dans un premier temps.

Quant aux compagnies de location, la complexité du recouvrement des sommes sera telle qu'elles devront nécessairement augmenter leur prix afin de palier à ces nouveaux coûts.

De plus, comment le cinémomètre traitera-t-il des plaques d'immatriculation amovibles portant le préfixe « X » soit celle que les fabricants et les commerçants utilisent pour le transfert de véhicule ou pour des essais routiers. Par ailleurs, le cinémomètre pourra-t-il lire un transit alors que celui-ci se trouve dans la lunette arrière et est difficile à lire même pour un policier ? Il est à souligner que même en supposant que le cinémomètre réussit à capter une image du transit, comment le relier au conducteur alors que ce document est si facile à falsifier. Qu'en est-il des « doublettes », ces plaques d'immatriculation copiées à l'insu de leur réel propriétaire? Évidemment, nous osons croire qu'un propriétaire lésé pourra se défendre en expliquant qu'il ne se trouvait pas à l'endroit mentionné. Nos commentaires sont au même effet dans le cas d'une voiture volée à son propriétaire. Toutefois, n'est-ce pas un lourd fardeau pour le propriétaire légitime de devoir se rendre à la Cour pour faire valoir ses droits alors qu'il n'a commis aucune infraction?

L'Association considère, à l'instar du Barreau du Québec⁸ et de la Commission des Droits de la Personne,⁹ qu'il est impensable d'instaurer un système qui pénaliserait des personnes innocentes.

Il est évident que les mécanismes mis en place actuellement hors Québec ne sont pas suffisants pour s'assurer que seuls les fautifs seront pénalisés et l'Association voit difficilement comment des mécanismes quels qu'ils soient, puissent donner cette assurance.

Il est d'autant plus inquiétant que des innocents soient accusés alors que le système judiciaire n'aura pas la capacité de recevoir toutes les contestations que généreront les cinémomètres.

- Délais de traitement et engorgement des Cours municipales et des Palais de justice

L'augmentation du nombre de constats d'infraction émis augmentera le nombre de contestations. Nous croyons que les instances judiciaires ne peuvent absorber une telle augmentation du nombre de dossiers. Un tel accroissement de dossiers aura pour effet d'embourber les rôles et de causer des délais déraisonnables. Tant la *Charte canadienne des droits et libertés*¹⁰ à son article 11 b) que la *Charte des droits et libertés de la personne*,¹¹ à son article 32.1, édictent une garantie juridique d'être jugé dans un délai raisonnable.

⁸ Barreau du Québec, *Mémoire du Barreau du Québec sur le Livre vert intitulé « La sécurité routière : un défi collectif »*, février 2000; Barreau du Québec, *Mémoire Projet de Loi 17 – Cinémomètre photographique*, juin 2001;

⁹ Commission des droits de la personne, *Mémoire à la Commission des transports et l'environnement de l'Assemblée nationale, Projet de loi 17 : Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, août 2001, p. 7-9;

¹⁰ *Charte canadienne des droits et libertés*, partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982* [annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, ch. 11] (R.-U.), entrée en vigueur le 17 avril 1982;

¹¹ *La Charte des droits et libertés de la personne*, L.R.Q. c. C-12;

Plusieurs jugements émanant des tribunaux de la Colombie-Britannique ont accueilli des requêtes en arrêt des procédures vu l'écoulement de délais déraisonnables entre la commission de l'infraction ou la contestation du constat et la date fixée pour le procès.¹² Dans tous les cas cités, les délais étaient institutionnels et dus à une limitation des ressources. Le juge Hayes dans l'affaire *Kuiack* résume bien l'impact de l'implantation du cinémomètre sur le traitement des dossiers en Colombie-Britannique :

« [22] Historically in such simple traffic matters a standard of one month has been applied to these 'intake requirements', as being a reasonable delay. However, with the introduction of photo radar speed enforcement, there has been a virtual doubling of the number of violation tickets issued for speeding offences in British Columbia. The Traffic Services Study Discussion Paper published by the Ministry of Attorney General (July 2000) shows that in 1998 there were 300,000 violation tickets issued by the police for speeding offences. A further 292,000 speeding tickets were generated by photo radar enforcement.

The court cannot presume that government has not dedicated sufficient administrative resources to cope with this increase. In fact, I would have to take judicial notice that the number of Sitting Justices of Peace called to the Provincial Court bench was substantially increased at the same time that the influx of photo radar disputes were being scheduled for trials. The Crown has not sought to lead any evidence that the current standard is unreasonable and as such I will continue to apply one month as a reasonable neutral intake period.»¹³ (Nos soulignés)

En Colombie-Britannique, le délai de traitement normal pour un constat d'infraction de vitesse excessive a toujours été d'environ un mois¹⁴. Il est intéressant de noter que le 25 janvier 2006 le greffe de la Cour municipale de Montréal nous informait que le délai entre la contestation d'un constat d'infraction de vitesse excessive et la date fixée pour le procès était d'un mois ou deux. Nous pouvons donc appréhender une augmentation du nombre de

¹² Cette liste n'est pas exhaustive : *R. v. SRC Law Corp.*, [2003] B.C.J. (Quicklaw) No. 151 (délai de 17 mois); *R. v. Stoyanov*, [2000] B.C.J. (Quicklaw) No. 2575 (délai de 27 mois) ; *R.v. Campbell*, [1998] B.C.J. (Quicklaw) No. 3222, (délai de 11 mois); *R. v. Kuiack*, [2000] B.C.J. (Quicklaw) No 2574, (délai de 31 mois); *R. v. Coughlan*, [2001] B.C.J. (Quicklaw) No. 659, (délai de 7 mois); *R. v. Fischer*, [1999] B.C.J. (Quicklaw) No. 2421, (délai de 9 mois); *R. v. Jette*, [1999] B.C.J. (Quicklaw) No. 1483, (délai de 11 mois);

¹³ *R. v. Kuiack*, [2000] B.C.J. (Quicklaw) No 2574;

contestations similaire à celle qu'a connue la Colombie-Britannique ainsi que les conséquences désastreuses en résultant.

Le 12 août 2002, l'Ombudsman de la Colombie-Britannique débutait une enquête relativement aux délais de traitements des constats d'infraction émis par le cinémomètre considérés déraisonnables par les tribunaux. Dans son rapport¹⁵, l'Ombudsman nous apprend, entre autre, qu'en juillet 2001, 200 000 contraventions émises par les cinémomètres n'avaient toujours pas été signifiées aux propriétaires de véhicules interceptés. Le *Ministry of Attorney General* confirmait que les constats n'avaient pas été signifiés pour le motif que les destinataires se soustrayaient à la signification.

Cette situation soulève une autre problématique propre à l'utilisation du cinémomètre, puisque lors d'interception d'un conducteur par le policier, le constat est immédiatement remis ce qui prévient toute difficulté de signification par la suite. L'Ombudsman ajoute que le 24 septembre 2004 le *Insurance Corporation of British Columbia* chargé de signifier les constats continuait de tenter de signifier des constats émis pour des infractions constatées jusqu' à 55 mois auparavant¹⁶. Le 25 septembre 2002¹⁷, le *Ministry of Attorney General* émettait une directive voulant que cessent les significations des constats émis pour des infractions commises 18 mois et plus auparavant. Bref, la solution quant à nous s'avère très insatisfaisante puisqu'elle envoie comme message aux citoyens de continuer leur habitude de conduite puisque les chances sont bonnes pour qu'il n'y ait jamais de conséquence.

¹⁴ *Id.*, p. 8;

¹⁵ Ombudsman British Columbia, *An investigation into the administration and collection of traffic camera fines*, Public report No 44, February 2004, p.6;

¹⁶ *Id.*, p.10;

¹⁷ *Id.*, p.6;

De plus, même en présumant que les contrevenants subiront les conséquences de leur conduite, ces conséquences ne seront que financières vu l'absence d'inscription de points d'inaptitude, ce que nous déplorons.

- Absence d'inscription de points d'inaptitude

En l'absence d'identification du conducteur du véhicule, il avait été proposé qu'aucun point d'inaptitude ne soit rattaché à la contravention émise par le biais du cinémomètre. L'Association est d'accord avec le principe de ne pas inscrire de points d'inaptitude au propriétaire; il serait terriblement injuste qu'un propriétaire se voie éventuellement retirer son permis de conduire alors qu'il n'a commis aucune faute. Toutefois, l'Association estime que le meilleur outil de dissuasion est d'inscrire lesdits points lors de la commission d'une infraction.

En effet, tous s'entendent pour dire que l'élément le plus efficace pour dissuader les citoyens de conduire à une vitesse excessive est la crainte d'accumuler des points d'inaptitude et conséquemment de perdre le privilège de conduire. L'accumulation des points d'inaptitude pénalise autant le citoyen fortuné que celui qui l'est moins tandis que les amendes n'ont d'effet dissuasif véritable que sur les deuxièmes. M. Lucien Lessard, Ministre des Transports du 26 novembre 1976 au 21 septembre 1979, soulignait l'importance de rendre proportionnelle la conséquence financière attachée à la contravention en fonction des revenus du conducteur intercepté. Toutefois, il était conscient de la difficulté d'application d'une

amende proportionnelle aux revenus¹⁸. M. Jacques Marquis de l'Association des chefs de police et pompiers du Québec lui répondait ainsi :

« M. Marquis (Jacques) : Disons que le plus grand égalisateur social, si on veut, au Code de la route, c'est le système de points de démerite. On a vu des gens très fortunés auxquels cela faisait mal, un billet, parce que c'était le nombre de points qui leur manquaient. Alors, il n'y a pas de doute que l'amende est relativement peu importante dans un système de prévention de sécurité routière.

Le système de points de démerite a son impact, lui. »¹⁹ (Nos soulignés)

Lors des débats de l'Assemblée nationale sur le Projet de loi 4 : *Code de la sécurité routière*,

M. Bertrand Goulet soulignait pour sa part :

« De plus, je me demande, madame, si la peur de perdre des points de démerite, donc éventuellement son permis de conduire dans le cas de récidive, n'a pas plus d'impact sur un conducteur, en particulier se celui-ci est fortuné, que le fait de payer une amende, aussi forte soit-elle. La suspension du permis de conduire va inciter les gens à réfléchir davantage que les amendes payées. »²⁰ (Nos soulignés)

De plus, notons, que les contraventions avec et sans points d'inaptitude auraient pour effet de créer deux régimes de sanctions pour les mêmes infractions ce qui est fort surprenant.

En conséquence de tout ce qui précède, l'Association soumet qu'il est clair que le moyen le plus efficace pour contrer la vitesse excessive est qu'un policier signifie, en mains propres, un constat d'infraction auquel sont rattachés des points d'inaptitude.

¹⁸ Québec, Assemblée nationale, Commission permanente des transports, « présentation de mémoires relatifs à l'avant-projet du Code de la route (1) », dans Journal des débats : Commissions parlementaires, 28 août 1979, p. B-7320;

¹⁹ *Id.* ;

²⁰ Québec, Assemblée nationale, « Projet de loi 4 – Code de la sécurité routière, deuxième lecture », dans Journal des débats : Commissions parlementaires, 19 décembre 1980, p. 1224;

En conclusion, l'Association juge que les conséquences négatives de l'utilisation du cinémomètre l'emportent largement sur le seul bénéfice que le Ministère des transports et de l'environnement pourrait en tirer.

En effets, les injustices que subiront les propriétaires de véhicule, l'incapacité des instances judiciaires à traiter les contestations, les difficultés techniques prévisibles et, le plus important, l'impossibilité de rencontrer l'objectif recherché, justifient l'abandon de ce projet.

L'Association a pour seule priorité la sécurité et la protection des citoyens et ne peut cautionner l'utilisation du cinémomètre qui aurait pour seul réel impact d'augmenter les revenus de l'État.