



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**

Concernant le projet de loi No 42 *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude* et le projet de loi No 55 *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*

DÉCEMBRE 2007

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 »). L'Association a également eu l'occasion de réitérer sa position le 23 mars 2006 devant la Commission permanente des transports et de l'environnement. L'Association s'est toujours opposée à l'utilisation du cinémomètre photographique, cette méthode n'étant pas le moyen approprié dans l'atteinte de l'objectif poursuivi, soit la réduction de la vitesse des véhicules à moteur circulant sur nos routes.

Aujourd'hui, l'Association est de nouveau consultée relativement au projet de loi No 42 *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude* et relativement au projet de loi No 55 *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*. Ces deux (2) projets de loi visent entre autres la mise en place de nouvelles mesures relatives à l'alcool au volant et au taux d'alcoolémie, l'interdiction d'utiliser un cellulaire tenu en main pendant la conduite automobile et la mise en place de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques visant la vérification de l'arrêt à un feu rouge. Nous concentrerons nos réflexions, suggestions et commentaires sur ces sujets pour lesquels nous vous présenterons nos recommandations afin de s'assurer que les mesures les plus efficaces possibles soient adoptées pour assurer la sécurité sur les routes du Québec.

L'Association étant grandement préoccupée par la sécurité du public et particulièrement par la sécurité des citoyens circulant sur les routes du Québec, elle ne peut qu'être d'accord avec les mesures proposées par les projets de loi No 42 et 55 en ce qui concerne les nouvelles mesures

relatives à l'alcool au volant et à l'utilisation du cellulaire au volant. Cependant, ces nouvelles mesures impliquant nécessairement un accroissement des interceptions policières, l'Association entend réclamer l'augmentation des effectifs nécessaires à la mise en œuvre efficace de ces nouvelles dispositions.

En ce qui concerne les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques visant la vérification des arrêts à un feu rouge, l'Association désire exposer les mêmes appréhensions que celles qu'elle a déjà exprimées dans son mémoire du début de l'année 2006, face à leur implantation 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. Cependant, dans la mesure où, malgré ces inconvénients, le ministre décide d'aller de l'avant avec ce projet de systèmes photographiques, nous estimons que ceux-ci ne devraient être utilisés qu'à titre de moyen de détection des infractions et être obligatoirement suivis d'une interception policière permettant l'identification du conducteur et la signification immédiate du constat d'infraction.

I- LES NOUVELLES DISPOSITIONS RELATIVES À L'ALCOOL AU VOLANT ET À L'UTILISATION DU CELLULAIRE AU VOLANT

Les projets de loi No 42 et 55 prévoient la mise en place des nouvelles dispositions suivantes en matière d'alcool au volant :

- l'augmentation de la durée de 30 à 90 jours de la suspension immédiate du permis de conduire du conducteur qui a une alcoolémie supérieure à 80mg d'alcool par 100 ml de sang;
- l'augmentation de la durée de 30 à 90 jours de la suspension immédiate du permis de conduire du conducteur qui refuse de fournir un échantillon d'haleine;
- l'imposition d'une suspension immédiate de 24 heures lorsque l'alcoolémie d'un conducteur se situe entre 50 et 80mg d'alcool par 100 ml de sang;
- la saisie sur le champ du véhicule routier que conduit une personne dans les cas suivants :
 - o lorsqu'un conducteur a une alcoolémie supérieure à 160mg d'alcool par 100 ml de sang;
 - o lorsqu'il refuse de fournir un échantillon d'haleine;
 - o lorsqu'il a une alcoolémie supérieure à 80mg d'alcool par 100 ml de sang alors que son permis de conduire a été révoqué au cours des 10 dernières années pour une telle infraction;
- l'augmentation de la période de révocation du permis de conduire d'un conducteur jusqu'à un maximum de 5 ans lorsqu'il avait, au moment de l'infraction, une alcoolémie supérieure à 160mg d'alcool par 100 ml de sang;
- l'augmentation de la période de révocation du permis de conduire d'un conducteur jusqu'à un maximum de 5 ans lorsqu'il refuse de fournir un échantillon d'haleine;
- l'installation d'un antidémarrreur éthylométrique qui peut être imposée pour la vie lorsqu'une personne est déclarée coupable d'une deuxième infraction liée à l'alcool au cours d'une période de dix (10) ans alors que dans les deux (2) cas, l'alcoolémie était supérieure à 160mg d'alcool par 100 ml de sang;

Ces nouvelles dispositions poursuivent un objectif totalement louable d'éliminer l'alcool au volant et les accidents qui en découlent encore trop souvent sur nos routes. Cependant, l'Association estime que toutes ces nouvelles dispositions n'atteindront pas le but qu'elles poursuivent si l'effectif policier n'est pas suffisant sur les routes pour assurer le respect de ces dispositions.

En effet, comme l'indiquent clairement les nouvelles dispositions, ce sont les policiers qui auront à mettre en application la majorité de ces nouvelles dispositions.

À titre d'exemple, l'article 27 du projet de loi No 42 prévoit entre autres que c'est l'agent de la paix qui suspend pour une période de 24 heures, au nom de la Société de l'assurance automobile du Québec, le permis de toute personne ayant une alcoolémie se situant entre 50 et 80mg d'alcool par 100 ml de sang. Il s'agit là d'une nouvelle conséquence rattachée au fait d'avoir un certain taux d'alcool dans le sang qui, pour être efficace, devra nécessiter l'augmentation du nombre de contrôles visant à vérifier les facultés d'un conducteur.

En effet, puisqu'un taux d'alcoolémie se situant entre 50 et 80mg d'alcool par 100 ml de sang n'implique pas nécessairement qu'un conducteur aura une conduite erratique ou qu'un véhicule zigzaguera sur la route, le nombre d'interceptions visant à vérifier les facultés de conducteurs devra être accru, sinon cette nouvelle disposition risque de ne pas donner les résultats escomptés. L'article 16 du projet de loi No 55 accorde d'ailleurs certains pouvoirs aux agents de la paix afin d'effectuer des tests de coordination physique afin de vérifier si le conducteur a les capacités affaiblies par l'alcool.

L'Association estime donc que pour que ces nouvelles dispositions soient efficaces, le nombre de barrages routiers devra être considérablement augmenté afin d'être en mesure de détecter les conducteurs pouvant avoir un taux d'alcoolémie se situant entre 50 et 80mg d'alcool par 100 ml de sang, de sorte que seule une augmentation des effectifs policiers sur les routes assurera une mise en œuvre efficace de ces nouvelles dispositions.

Par ailleurs, puisque la loi prévoit que c'est l'agent de la paix qui procède sur le champ au nom de la Société de l'assurance automobile du Québec à la saisie d'un véhicule routier dans certains cas, la sollicitation des effectifs policiers sera également accrue par l'augmentation du nombre de situations devant donner lieu à la saisie du véhicule routier d'un conducteur prévue à l'article 31 du projet de loi No 42.

En ce qui concerne la mise en place prévue de dispositions visant à interdire l'utilisation de faire usage au volant d'un téléphone cellulaire tenu en main, il s'agit d'une mesure qui vise à changer les habitudes quotidiennes d'un très grand nombre d'automobilistes. Compte tenu que l'utilisation du cellulaire au volant est profondément ancrée dans les habitudes des automobilistes québécois, il y a fort à parier que les interceptions de conducteurs récalcitrants à modifier leur comportement devront être multipliées afin de les sensibiliser à l'importance de ces nouvelles mesures comme ce fut le cas, par exemple, au moment de l'implantation des dispositions relatives à la ceinture de sécurité il y a déjà plusieurs années.

Compte tenu que le succès de la mise en œuvre de ces nouvelles mesures relatives à l'alcool au volant et à l'utilisation du cellulaire au volant repose essentiellement sur l'application rigoureuse

de ces dispositions qui devra être effectuée par les agents de la paix, l'Association formule les recommandations suivantes :

- **que les nouvelles dispositions relatives à l'alcool au volant et à l'utilisation du cellulaire au volant soient adoptées;**
- **que les effectifs policiers de la Sûreté du Québec soient augmentés afin d'assurer une application rigoureuse de ces nouvelles dispositions.**

II- LA MISE EN PLACE DE CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DE SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES VISANT LA VÉRIFICATION DES ARRÊTS À UN FEU ROUGE

Les articles 42 et 48 du projet de loi No 42 prévoient l'implantation de cinémomètres photographiques et que l'arrêt à un feu rouge peut être vérifié au moyen d'un système photographique conçu à cette fin et approuvé par le ministère des transports et le ministre de la Sécurité publique.

D'abord, l'article 67 du projet de loi No 42 prévoit que les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges doivent être annoncés au moyen d'une signalisation routière. Puisque le cinémomètre photographique et le système photographique ne seront présents qu'à certains endroits précis, l'Association estime que ces systèmes photographiques n'auront d'effet qu'à ces endroits d'autant plus que les conducteurs seront préalablement avisés de la présence d'un tel dispositif par le biais d'une signalisation routière. La localisation des cinémomètres photographiques à des endroits précis sur la route et la localisation des systèmes photographiques à certains feux de circulation précis deviendra donc

rapidement connue et n'aura d'effet qu'à ces lieux précis. Les conducteurs s'assureront de respecter la vitesse permise ou le feu rouge à cet endroit et ne se soucieront pas nécessairement de la vitesse ou du respect d'un feu rouge à un emplacement où la signalisation routière n'indiquera pas la présence d'un cinémomètre ou système photographique.

D'ailleurs, l'Ontario a mis fin à son programme de cinémomètre photographique après dix (10) mois invoquant, entre autres choses, que ce système ne rendait pas les routes plus sécuritaires. La Colombie-Britannique a fait de même après cinq (5) ans d'utilisation.

L'Association considère donc que seule une présence policière, que ce soit un véhicule de patrouille qui circule ou qui se trouve aux abords des routes ou d'une intersection, peut avoir un effet dissuasif qui s'étend sur plusieurs kilomètres ou plus d'une intersection et se perpétue dans le temps et ce, pour la simple raison que le conducteur est non seulement sensibilisé, mais il ne sait pas à quel moment, à quel endroit sur la route ou à quelle intersection peuvent se trouver des véhicules de patrouille.

D'ailleurs, l'Association tient à rappeler qu'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 infraction au *Code de la sécurité routière* comme les excès de vitesse ou l'omission d'arrêter à un feu rouge, permettent de découvrir la commission d'autres infractions. L'interception d'un conducteur ayant par exemple commis un excès de vitesse ou omis de s'arrêter à un feu rouge 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 photographique ou le système photographique visant à vérifier l'arrêt à un feu rouge ne pourra que sanctionner par un constat d'infraction une infraction d'omission de s'arrêter à un feu rouge ou la 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. Les systèmes photographiques, non seulement ne peuvent rien faire à ce niveau, mais ils enverront au propriétaire du véhicule volé un constat d'infraction puisque son véhicule a commis un excès de vitesse ou brûlé un feu rouge. 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 système photographique 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'infractions, ce que clairement le système photographique 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 photographique et le système photographique visant à vérifier l'arrêt à un feu rouge permettront certainement de sanctionner un excès de vitesse ou une omission de s'arrêter à un feu rouge, mais n'empêchera pas la survenance de fâcheux incidents qui, suite à une interception policière, auraient pu être évités. Par exemple, lorsqu'un automobiliste brûlera un

feu rouge, le système photographique fera son travail et émettra un constat d'infraction, ce qui n'empêchera pas ce 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.

L'Association estime donc que la sécurité des autres usagers de la route n'est d'aucune façon protégée par un système photographique et en ce sens, l'Association préconise d'accentuer la présence policière sur les routes du Québec plutôt que la mise en place de systèmes photographiques visant à vérifier les excès de vitesse et l'arrêt à un feu rouge. D'ailleurs à cet égard, l'Association est toujours en attente des soixante (60) patrouilleurs sur les cent cinquante (150) qui avaient été demandés et pour lesquels le ministre de la Sécurité publique de l'époque, s'était engagé et avait fait des représentations auprès du Conseil du trésor il y a déjà plus de 6 ans¹.

L'Association tient à rappeler 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

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

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 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)

De plus, bien que l'Association ne mette pas en doute l'efficacité technique du système photographique, il n'en demeure pas moins que des difficultés techniques sont appelées à survenir. En effet, un système photographique est totalement inutile en présence d'une plaque d'immatriculation illisible, camouflée ou encore simplement sale.

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

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.

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/lasphotradsh.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/

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 systèmes photographiques 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 une bonne utilisation du système photographique, les forces policières n'auront d'autre choix que de sévir alors que leurs services pourraient être beaucoup mieux utilisés ailleurs. Il en est de même d'ailleurs en ce qui concerne les infractions introduites par le biais des articles 36 et 47 du projet de loi No 42 relatives entre autres aux objets pouvant être installés dans les voitures pour nuire au fonctionnement d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges. Les effectifs policiers devront s'assurer de faire sanctionner ces infractions alors que leurs services pourraient être beaucoup mieux utilisés ailleurs.

Soulignons, de plus, les difficultés juridiques que l'implantation de systèmes photographiques soulèvera relativement à la responsabilité absolue du propriétaire.

L'article 61 du projet de loi No 42 stipule qu'une infraction constatée par un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges est imputée au propriétaire du véhicule, à moins qu'il ne prouve que lors de l'infraction, le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers. Cette disposition permet au propriétaire

d'un véhicule d'éviter d'avoir à payer le constat d'infraction dans les cas par exemple des « doublettes », ces plaques d'immatriculation copiées à l'insu de leur réel propriétaire et 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?

Cet article prévoit également, comme c'est le cas en Colombie-Britannique, que si le propriétaire n'était pas le conducteur au moment de l'infraction, pour transférer la responsabilité, le conducteur et le propriétaire doivent transmettre une déclaration à cet effet. Bref, le sort du propriétaire est laissé à la bonne volonté du conducteur, ce que l'Association considère inacceptable.

Rappelons que la question de la difficulté d'obtenir la signature d'une déclaration 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 fautes⁴.

Qu'en est-il de la responsabilité des compagnies de transport ainsi que des compagnies de locations de véhicules? Ces dernières sont propriétaires de nombreux 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 un système photographique 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 système photographique 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 système photographique réussit à capter une image du transit, comment le relier au conducteur alors que ce document est si facile à falsifier.

L'Association considère, à l'instar du Barreau du Québec⁵ et de la Commission des Droits de la Personne,⁶ qu'il est impensable d'instaurer un système qui risque de pénaliser des personnes innocentes.

⁴ Hansard, volume 2, Number 8, Tuesday, July 30, 1996 ;

⁵ 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;

Il est évident que les mécanismes mis en place actuellement dans les autres provinces canadiennes n'ont pas suffisamment fait leur preuve 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 systèmes photographiques.

En effet, l'implantation de systèmes photographiques engendrera l'augmentation du nombre de constats d'infraction émis, ce qui augmentera par le fait même 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*⁷ à son article 11 b) que la *Charte des droits et libertés de la personne*,⁸ à son article 32.1, édictent une garantie juridique d'être jugé dans un délai raisonnable.

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

⁶ 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;

⁷ *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;

⁸ *La Charte des droits et libertés de la personne*, L.R.Q. c. C-12;

l'infraction ou la contestation du constat et la date fixée pour le procès.⁹ 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.»¹⁰ (Nos soulignés)

En Colombie-Britannique, le délai de traitement normal pour un constat d'infraction de vitesse excessive a toujours été d'environ un mois¹¹. 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.

⁹ 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);

¹⁰ *R. v. Kuiack*, [2000] B.C.J. (Quicklaw) No 2574;

¹¹ *Id.*, p. 8;

Nous pouvons donc appréhender une augmentation du nombre de contestations similaires à celles 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 rapport¹², l'Ombudsman nous apprend, entre autres, qu'en juillet 2001, 200 000 contraventions émises par les cinémomètres photographiques 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 photographique, 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 auparavant¹³. Le 25 septembre 2002¹⁴, 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.

¹² Ombudsman British Columbia, *An investigation into the administration and collection of traffic camera fines*, Public report No 44, February 2004, p.6;

¹³ *Id.*, p.10;

¹⁴ *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.

En l'absence d'identification du conducteur du véhicule, l'article 61 du projet de loi No 42 prévoit qu'aucun point d'inaptitude n'est rattaché à la contravention émise par le biais du cinémomètre photographique. 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 voit éventuellement retirer son permis de conduire alors qu'il n'a commis aucune faute puisqu'il ne conduisait pas le véhicule à ce moment. Toutefois, l'Association estime que le meilleur outil de dissuasion est d'inscrire lesdits points lors de la commission d'une infraction, ce qui ne peut être fait que dans le contexte d'une interception policière.

En effet, tous s'entendent pour dire que l'élément le plus efficace pour dissuader les citoyens de conduire à une vitesse excessive ou de respecter la signalisation 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 revenus¹⁵. 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. »*¹⁶ (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 si 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. »*¹⁷ (Nos soulignés)

De plus, notons, que les contraventions avec et sans points d'inaptitude ont pour effet de créer deux régimes de sanctions pour les mêmes infractions, ce qui est fort surprenant et déplorable puisque les systèmes photographiques risquent de n'avoir aucun effet dissuasif chez les personnes fortunées.

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 et le respect de la signalisation aux intersections est

¹⁵ 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;

¹⁶ *Id.* ;

¹⁷ 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;

qu'un policier signifie, en mains propres, un constat d'infraction auquel sont rattachés des points d'inaptitude.

En conclusion, l'Association juge que les conséquences négatives que risquent d'engendrer l'utilisation de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges l'emportent largement sur le seul bénéfice que le Ministère des transports et de l'environnement pourrait en tirer.

En effet, 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 selon l'Association l'abandon de ce projet.

Cependant, dans la mesure où malgré ces nombreux inconvénients le ministre décide d'aller de l'avant avec ce projet de systèmes photographiques, nous estimons que ceux-ci ne devraient être utilisés qu'à titre de moyen de détection des infractions et être obligatoirement suivis d'une interception policière permettant l'identification du conducteur et la signification immédiate du constat d'infraction.

En effet, l'Association estime que l'utilisation de systèmes photographiques ne peut rencontrer les objectifs visés en matière de sécurité routière que si elle est immédiatement suivie d'une interception policière qui permettra d'identifier le conducteur, de lui signifier sur le champ le constat d'infraction qui impliquera l'attribution de points d'inaptitude. L'Association considère qu'en utilisant les systèmes photographiques uniquement à titre de moyen de détection des

infractions en les accompagnant d'une interception policière, il s'agit du seul moyen de contrer certains des désavantages liés à l'implantation de tels systèmes.

Compte tenu qu'elle ne peut cautionner l'utilisation de systèmes photographiques à titre de moyen de taxation qui auraient pour seul réel impact d'augmenter les revenus de l'État, l'Association formule les recommandations suivantes en ce qui concerne l'implantation de systèmes photographiques:

- **que le projet d'implantation de cinémomètres photographiques et que l'arrêt à un feu rouge peut être vérifié au moyen d'un système photographique soit abandonné et les effectifs policiers de la Sûreté du Québec soient augmentés pour que soit rencontré l'objectif d'une meilleure sécurité routière;**
- **à défaut, que les systèmes photographiques soient implantés uniquement à titre de moyen de détection des infractions en les accompagnant d'une interception policière permettant l'identification du conducteur et la signification immédiate du constat d'infraction, ce qui nécessite également une augmentation des effectifs policiers de la Sûreté du Québec;**

L'Association soumet respectueusement ces commentaires à la présente Commission parce qu'elle a pour seule priorité la sécurité et la protection des citoyens du Québec et qu'elle considère que pour assurer une meilleure sécurité routière sur nos routes dans le contexte des nouvelles mesures proposées dans les projets de loi No 42 et 55, un seul constat s'impose : il doit y avoir une augmentation des effectifs policiers de la Sûreté du Québec.