



Mémoire de l'Association des Directeurs de Police du Québec
(ADPQ)

Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi
165 (*Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres
dispositions*).

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement.
Assemblée nationale du Québec.

Québec

6 février 2018

Préambule

Fondée il y a plus de 80 ans, l'Association des directeurs de police du Québec (ADPQ) est un organisme à but non lucratif dont la mission première est de mettre en commun et valoriser l'expertise des dirigeants policiers et de leurs partenaires au profit d'une meilleure sécurité publique pour les citoyens du Québec et toutes ses communautés.

Elle compte dans ses rangs l'ensemble des dirigeants des 30 organisations policières municipales, de la Sûreté du Québec, de la Gendarmerie Royale du Canada et autres services de sécurité publique œuvrant partout au Québec.

De façon générale, l'ADPQ accueille favorablement le projet de loi du gouvernement. Nous nous attarderons donc sur certains points/articles spécifiques du projet de loi pour lesquels, selon nous, le gouvernement devrait porter une attention particulière.

La sécurité routière est au cœur de nos préoccupations. Nous avons mis sur pied et supportons, depuis près de vingt ans, le Comité de concertation des organisations policières en sécurité (COPS). L'ADPQ assure la liaison sur le territoire du Québec entre les différents intervenants qui participent aux opérations nationales concertées en matière de sécurité routière.

À ce sujet, des policiers en provenance de diverses organisations policières représentant tous les niveaux de service, incluant la Sûreté du Québec et le SPVM, analysent les problématiques et soumettent les solutions les mieux adaptées à la réalité des citoyens, des partenaires et des patrouilleurs.

La mise en commun des connaissances et des expertises de tous les intervenants, couvrant les trois axes d'intervention que sont la législation, la sensibilisation et la coercition, a contribué à une diminution de près de la moitié des collisions mortelles en moins de dix ans.

C'est dans cet esprit que le Code de la sécurité routière (CSR) doit représenter un juste équilibre entre une législation légitime, une éducation qualifiante, préventive et appropriée et des moyens significatifs de contrôle des utilisateurs délinquants. Ces trois éléments sont nécessaires à l'amélioration, en continu, du bilan routier.

Nos remarques et commentaires sont le reflet de nombreuses consultations visant la recherche de solutions pour faciliter le travail quotidien des policiers afin que le bilan routier puisse toujours continuer de s'améliorer Québec. Pour tous les services policiers et la société québécoise en général, la sécurité routière est passée d'une tâche routinière à une priorité de haut niveau.

Nos remarques, commentaires et recommandations seront présentés en trois volets qui incluent différents sujets, soit :

L'applicabilité :

- Âge des personnes présentes dans le véhicule automobile conduit par un jeune
- Test
- Montant des amendes

La sécurité des usagers :

- Poursuites Policières
- Piétons
- Cyclistes

L'amélioration des pratiques, prévention et recherches:

- Modèle IRP
- Zone orange
- Couloirs réservés au transport en commun (voies réservées)

À certains moments nous traiterons directement d'un article spécifique alors qu'à d'autres occasions nous aborderons une question particulière.

L'applicabilité

Nous croyons que le législateur doit se préoccuper des effets d'articles de loi en apparence trop rigides ou de peines pouvant sembler trop sévères.

Nous remarquons que les sanctions lourdes ont, au fil des ans, entraîné un phénomène de contestations des constats d'infraction qui mérite toute notre attention.

Les coûts directs associés au processus judiciaire sont majeurs. Nos tribunaux sont engorgés et le temps homme consacré à ces contestations continue d'aller en augmentant. Nous devons aussi nous préoccuper de récentes jurisprudences sur les délais de traitement de ces contestations tel « l'Arrêt Jordan ».

En conséquence, nous croyons que **la mise en place d'un comité de légitimité et de validation** composé des différents partenaires et acteurs de la sécurité routière (Bureau des infractions et amendes du DPCP (BIA), la police, le ministère des transports et la SAAQ) est nécessaire. Ce comité pourra ainsi valider la notion d'applicabilité avant la rédaction finale de projet de loi et assurer une cohérence des intervenants.

Autre cas de lourdeur et de difficulté d'application, **l'Art. 100** mentionne *que la personne âgée de 19 ans ou moins, titulaire d'un permis probatoire de classe 5, tel que déterminé par règlement, ne peut transporter, au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures, qu'un seul passager âgé de 19 ans ou moins pendant les six premiers mois suivants la délivrance de son permis. Du 7e mois jusqu'au 12e mois suivant la délivrance de son permis, le titulaire ne peut transporter que trois passagers âgés de 19 ans ou moins. Cette restriction ne vaut qu'à l'égard des véhicules visés par ce permis.*

Par ailleurs, il est également précisé que la restriction prévue au premier alinéa ne s'applique pas :

1° si l'un des passagers est titulaire depuis au moins deux ans d'un permis de conduire valide de la classe appropriée à la conduite du véhicule, s'il prend place au côté du conducteur et s'il est en mesure de lui fournir aide et conseil;

2° au passager qui est un membre de la famille immédiate du conducteur;

Finalement, il est noté que pour l'application du présent article, *on entend par famille immédiate du conducteur, son conjoint, qu'il soit marié, en union civile ou en union de fait, ses enfants ainsi que ses frères et sœurs.*

Bien que nous soyons d'accord sur le fond et le principe des dispositions, nous ne croyons pas cependant que cet article est applicable, considérant qu'il ne semble pas y avoir d'assise légale permettant notamment de vérifier l'âge des passagers dans le véhicule et/ou le lien familial (famille immédiate). **Par ailleurs, nous croyons que, sans obligation de s'identifier de la part des parties, la preuve demeure difficile à faire.**

Le même type de difficulté d'application se retrouve lorsque l'on aborde l'**Art. 96 du PL ou 397 du CSR** qui stipule que *dans un véhicule routier en mouvement, tout enfant dont la taille est inférieure à 145 cm ou qui est âgé de moins de neuf ans, doit être installé dans un ensemble de retenue ou un siège d'appoint conforme aux règlements pris en application de la Loi sur la sécurité automobile (Loi du Canada, 1993, chapitre 16). L'ensemble de retenue et le siège d'appoint doivent, conformément aux instructions du fabricant qui y sont apposées, être adaptés au poids et à la taille de l'enfant et être installés adéquatement dans le véhicule.*

Toutefois, toujours selon l'article, l'utilisation d'un ensemble de retenue ou du siège d'appoint n'est pas obligatoire:

- 1° *pour l'enfant occupant une place assise désignée, au sens des règlements pris en application de la Loi sur la sécurité automobile, que le fabricant du véhicule n'a pas équipé d'une ceinture de sécurité, à la condition qu'aucune place munie d'une ceinture de sécurité ne soit disponible;*
- 2° *pour l'enfant autorisé par la Société de l'assurance automobile du Québec, conformément à l'article 398, à utiliser un ensemble de retenue autre que celui prévu au premier alinéa.*

Le texte se poursuit en mentionnant *qu'à défaut de satisfaire aux conditions du premier alinéa, lorsqu'un enfant occupe un siège dans un taxi ou dans un véhicule de police, il doit être maintenu par la ceinture de sécurité dont est équipé ce siège, sauf dans les cas suivants:*

- 1° *l'enfant est manifestement incapable de se tenir droit;*
- 2° *l'enfant est dispensé du port de la ceinture de sécurité par la Société de l'assurance automobile du Québec conformément à l'article 398.*

En plus des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci.

Encore une fois, **l'article pose des problèmes d'applicabilité**. À titre d'exemple, selon le texte, un enfant de 160cm, âgé de huit ans, devra être installé dans un système de retenue. Est-ce bien l'intention ? Autre questionnement, n'est-ce pas la grandeur de l'enfant plutôt que l'âge qui importe pour sa sécurité ? Quant à l'âge, comment le prouver?

Selon nous, l'accent devrait plutôt être mis sur le port adéquat de la ceinture. Par exemple, *baudrier sur les hanches et ceinture abdominale doit passer sur l'épaule, au niveau de la clavicule.*

Les défis d'application ne diminuent pas lorsque l'on considère **la situation relative au taxi**. Ainsi, si l'enfant ne répond pas aux conditions du premier alinéa de l'article (145 cm ou 9 ans), il doit porter la ceinture de sécurité dans le taxi sauf s'il est incapable de se tenir droit. Conséquemment, il devra être installé sur un ensemble de retenue. Cependant, dans ce cas précis, selon ce qui est

indiqué sur le site internet de la SAAQ, l'enfant devrait être dans les bras du parent. **Ces dispositions doivent être plus claires.**

Difficulté supplémentaire : il ne semble pas y avoir d'assises légales pour contraindre un enfant à se faire mesurer et ce, sans compter la dangerosité de faire sortir les occupants et les intervenants d'un véhicule sur la voie publique pour prendre les mesures.

L'Art 443.1. mentionne *qu'il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage, sauf dans certains cas.* **Nous croyons qu'une distinction devrait être apportée pour les cyclistes**, du moins quant à l'amende et également en ce qui concerne les points d'inaptitude pouvant y être jumelés (cyclistes pas de permis, etc.). L'idée de considérer donner des points d'inaptitude pour les cyclistes pose, ici encore, la question de l'applicabilité.

L'Art 443.3 stipule *qu'un agent de la paix suspend sur le champ, au nom de la société et pour une période de trois jours, le permis visé à l'article 443.1 si elle a été déclarée coupable d'une telle infraction au cours des deux années précédant la constatation de l'infraction. La durée est portée à 7 jours si, au cours des deux années précédant la constatation de l'infraction, la personne a été déclarée coupable de plus de deux infractions à l'article 443.1 et dans le cas où cette personne a été déclarée coupable de plus de deux infractions au cours de cette même période, la suspension est alors d'une durée de 30 jours.*

La suspension sur le champs du permis nous apparaîtrait tout à fait correcte si nous étions dotés des outils nécessaires. Il s'agit d'une infraction pénale qui n'est pas alimentée dans nos banques de données accessibles. Également, le projet de loi ne mentionne pas si c'est rétroactif pour les personnes qui ont été trouvées coupables de l'article 439.1 du Code en vigueur à ce jour. Le terme reconnu coupable à lui seul pose problème, cela peut prendre plusieurs mois après l'émission d'un constat.

À l'article 443.2 Il aurait été utile que le législateur définisse mieux le terme «écouteurs» en l'écrivant au pluriel. Si le terme est laissé au singulier, cela peut laisser entendre que le législateur souhaite permettre l'utilisation de ce type d'appareil mais dans une seule oreille. Est-ce vraiment la volonté du législateur? Pour l'instant, il laisse les policiers et les juges interpréter si le conducteur ou le cycliste peut, ou non, porter un écouteur sur une seule oreille. Il n'est pas rare de voir cyclistes et piétons avec des écouteurs. Il s'agit d'un autre exemple de difficulté d'application et de légitimité apparente.

L'Art 492.8. dit que nul ne peut **mettre en circulation un véhicule autonome** sur les chemins publics, sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.

Certains modèles de Tesla et l'Audi A8 sont autonomes. Sont-ils des véhicules autonomes au sens de la définition de l'article 4? Selon nos recherches sur

internet, ces véhicules seraient de niveau 3, donc interdits sur les routes. Cet article va demander d'être expliqué aux corps policiers. **Nous recommandons que les questions relatives aux véhicules autonomes soient l'objet d'une surveillance continue et d'ajustements réguliers au CSR.**

Plusieurs modifications proposées par le projet de loi demandent **l'identification du passager** alors qu'il n'a commis aucune infraction. Ces modifications ne semblent pas avoir d'assises légales et généreront inévitablement des difficultés d'application pour notre personnel sur le terrain et des contestations devant les instances judiciaires, alourdissant d'autant le processus et les impacts inhérents aux témoignages de policiers et d'experts. **Si le législateur souhaite que l'âge des passagers soit connu pour que l'infraction puisse s'appliquer, il devra donner la possibilité et l'autorisation légale d'identifier tous les passagers d'un véhicule (à défaut une présomption de culpabilité s'il y a refus de collaborer ou incapacité de prouver le contraire).**

La sécurité des usagers

En Mars 2017, l'ADPQ a déposé un mémoire dans le cadre d'une consultation publique sur la sécurité routière. Concernant l'article 378, certaines des recommandations ont trouvé écho dans l'actuel projet de loi. Cependant, la capacité réelle d'**intervention** de nos policiers **en matière d'interventions dangereuses** (conduite à haut risque) n'a pas été abordée.

L'article 378 n'a pas fait l'objet de l'ensemble des modifications proposées concernant la conduite d'urgence. Conséquemment, **nous proposons le libellé suivant** : *lorsque la situation le justifie, les agents de la paix dans l'exercice de leur fonction sont dispensés de se conformer au Code de sécurité routière. Ces agents de la paix doivent toutefois prendre les précautions nécessaires (activer les avertisseurs lumineux et sonores), sauf dans la mesure où ceci nuirait à l'accomplissement de la tâche.*

Nous avons suggéré l'idée que les policiers puissent émettre certains constats d'infractions au propriétaire d'un véhicule (selon le principe de la photo radar ou cinémomètre), afin d'éviter des interceptions à haut risques au détriment de la sécurité ou de la fluidité sur le réseau routier.

Cette demande concernant les poursuites et le respect des voies réservées n'a pas eu un accueil favorable de la part du Ministère de la Justice. Le ministère était réfractaire à cette solution, l'associant au dossier des radars-photos. Cependant, contrairement à l'appareil radar, c'est un policier qui observe un véhicule et qui identifie la plaque du véhicule fautif; ce qui n'est pas le cas du photo-radar.

Les avantages sont nombreux à procéder de cette façon. Les usagers de la route sont mieux protégés en évitant de potentielles conséquences fâcheuses reliées à une collision lors d'une poursuite. La fluidité sur le réseau routier sera améliorée. Cette approche aidera au transport en commun en faisant respecter les couloirs réservés à ce type de transport sans devoir intervenir de façon traditionnelle à l'égard des contrevenants. En d'autres termes, **cette approche permettrait aux policiers d'émettre un constat au propriétaire du véhicule**

sans avoir à intercepter le conducteur fautif, à titre d'exemple, dans un couloir réservé en pleine heure de pointe.

En ce qui concerne les **modifications proposées pour les photos lumières et radar**, et l'extension d'autres projets, nous sommes d'accord avec les modifications à la condition que les équipements soient gérés opérationnellement par une entité gouvernementale et administrativement par le Bureau des infractions et amendes (BIA).

Le prix peu élevé des contraventions aux piétons (15\$ à 30\$) n'est pas un incitatif à respecter la réglementation. Les amendes pour les cyclistes, basées sur le « principe de prudence », sont fonction de la vulnérabilité de l'utilisateur de la voie publique - automobilistes (100\$ et plus) payant plus cher que les cyclistes (80\$ et plus) et le piéton (15\$ et plus). Selon nous, l'écart est trop grand entre le cycliste et le piéton.

Bien que le principe de prudence est sous-jacent à l'esprit de ce changement de législation, si nous voulons changer les comportements et responsabiliser les piétons, en favorisant une cohabitation harmonieuse, nous aurions avantage à rendre le tout un peu plus équitable entre cyclistes et piétons.

Nous croyons que des sanctions plus équitables et significatives inciteraient à respecter le cadre légal. Tous les utilisateurs doivent faire partie de la solution.

L'article 54 du PL165 ou 276 du CSR indiquent que le **cycliste dont la bicyclette n'est pas munie du réflecteur** visé au paragraphe 3 du premier alinéa de l'article 232 et qui ne porte pas une bande réfléchissante autour de chaque cheville ou des chaussures pourvues de bandes réfléchissantes visées au deuxième alinéa de cet article commet une infraction et est passible d'une amende de 80\$ -100\$.

Nous nous questionnons sur la pertinence et l'applicabilité de cet article.

L'absence de modification à l'article 1.1 de la Loi sur les véhicules hors-route met en péril, selon nous, la sécurité des usagers sur un terrain privé car plusieurs dispositions pénales ne s'y appliquent plus.

Les conducteurs de véhicules routiers transportant des matières dangereuses sont dispensés de s'immobiliser sur un passage à niveau. Ceci pourrait avoir des conséquences dramatiques puisque les risques de collision augmenteraient.

Les articles 102 du PL et 410 du CSR stipulent que **lorsqu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager** dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule pour lui permettre de traverser. À un tel passage, le cycliste doit également accorder la priorité aux piétons.

La notion de manifestation claire (« manifester clairement ») doit être mieux définie.

Un geste fait «clairement» la nuit peut être différent de «clairement» le jour. Preuve difficile à faire pour le policier et très subjectif pour tous.

Le tout est laissé au bon jugement du policier. Le piéton peut être aussi fautif par des manœuvres questionnables, mais ce dernier n'a aucune conséquence de prévue par la loi avec cet article.

Nous recommandons que le piéton soit assujéti également d'une obligation claire de prudence assortie d'une amende équivalente aux conséquences possibles du non-respect de ces règles.

Par ailleurs, nous croyons que des campagnes de sensibilisation et d'information devraient être déployées à ce sujet.

L'Art. 202.5.1. *dit qu'un agent de la paix peut exiger d'une personne qui conduit un véhicule routier ou qui en a la garde ou le contrôle qu'elle se soumette sans délai à un **test de dépistage de limitation cognitive** s'il a des raisons de soupçonner qu'elle constitue, en conduisant un véhicule, un danger pour elle-même ou pour les autres usagers de la route.*

Lorsque la personne concernée omet d'obtempérer à l'ordre visé au premier alinéa ou ne réussit pas le test, l'agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société, son permis ou son droit d'en obtenir un. La suspension est maintenue jusqu'à ce que la personne qui en fait l'objet établisse, au moyen d'un examen médical fait selon les modalités prévues à l'article 73, qu'elle n'est pas atteinte d'une maladie ou d'une déficience ou qu'elle ne se trouve pas dans une situation essentiellement incompatible avec la conduite d'un véhicule routier, telle qu'établie par règlement et liée au motif de la suspension.

Un règlement du gouvernement détermine la teneur du test de dépistage de limitation cognitive ainsi que les règles permettant à l'agent de la paix de déterminer si la personne a réussi le test.

L'administration des tests de dépistage de limitation cognitive relève davantage du milieu de la santé que du milieu policier. Des vérifications supplémentaires dans l'ensemble des lois, règlements et instructions sur le sujet sont requises.

Actuellement l'agent de la paix n'a ni les connaissances ni les compétences requises pour effectuer l'administration de tels tests. Des formations complètes sur le sujet devront être préparées et diffusées à l'ensemble des policiers.

Dans le projet de loi, **différentes interdictions** ont été abordées. Il aurait été intéressant d'inclure une section traitant de la distraction des piétons et d'inclure également à l'article 3.1 la notion d'usager de la route avec obligation et amendes pour non-respect des règles. Les animaux sur siège avant de véhicule routier doivent aussi faire partie de la réflexion des interdictions, car ceux-ci peuvent être dangereux et faire l'objet d'une distraction.

L'amélioration des pratiques, prévention et recherches

L'article 500.1, déclaré inconstitutionnel le 12 novembre 2015, **n'est pas remplacé par de nouvelles dispositions** dans le cadre de ce projet de loi.

L'objectif de cet article consistait à *interdire toute action concertée destinée à entraver de quelque manière la circulation des véhicules routiers sur un chemin public, en occuper la chaussée, l'accotement, une autre partie de l'emprise ou les abords ou y placer un véhicule ou un obstacle de manière à entraver la circulation des véhicules routiers sur ce chemin ou l'accès à un tel chemin sans autorisation.*

À l'heure actuelle, **l'absence de telles dispositions limite considérablement les interventions possibles des corps policiers** lors de manifestations qui se déroulent sur les chemins publics et constitue donc un enjeu pour les organisations policières du Québec. L'encadrement des événements tenus sur le réseau routier était également prévu à l'article 500.1 du CSR.

Pourtant, cet article fut l'objet de nombreuses consultations et demandes d'ajouts par l'ensemble de la communauté policière. Plusieurs réglementations municipales furent contestées et, dans ce domaine, les outils manquent aux organisations policières.

Le fait que les articles 328 et 359 n'aient pas été modifiés afin d'y inclure spécifiquement le propriétaire comme défendeur dans le cadre des infractions aux cinémomètres photographiques **met à risque le projet de cinémomètre photographique**. Cette suggestion vise à pallier la contestation de la nature de celle soulevée dans la décision *DPCP c. Audette 2016, QCCS 4706*, (ce jugement est actuellement en appel).

Les nouveaux articles de la Section V : Distractions au volant permettront de faciliter le travail des policiers au niveau des éléments de preuve à recueillir. Les différentes règles visant l'encadrement des sources de distraction au volant incluant toutes sortes d'appareils électroniques portatifs et des écrans d'affichage modernisent notre CSR.

La reconnaissance du **cycliste comme un usager vulnérable** et le fait de le responsabiliser davantage améliorera la cohabitation des usagers et acteurs de la route.

Le **nouveau Chapitre V.1 : Dispositions particulières relatives aux rues partagées, aux vélos, rues et aux autres espaces partagés de circulation**, dans le contexte de sécuriser ces sites, devrait répondre aux préoccupations des municipalités et des concitoyens.

Les nouvelles dispositions prévues aux articles traitant du **cinémomètre photographique et des appareils de contrôle** de la circulation aux feux rouges permettront d'alléger la présentation de la preuve et amélioreront ainsi les délais de justice.

En ce qui a trait à **la conduite avec les facultés affaiblies**, chaque accusation en telle matière est susceptible de devenir un procès complexe d'expertises de toute nature. La finalité n'est pas toujours la culpabilité ou l'acquittement de l'accusé, mais bien la détection de l'erreur de procédure susceptible de soulever le doute raisonnable qui fera avorter le procès.

De plus, la future légalisation du cannabis récréatif ajoutera une complexité à ce fléau. La gravité objective d'une conduite de véhicule avec les facultés affaiblies mérite de faire l'objet d'une poursuite criminelle et nous ne devons jamais écarter cette possibilité. Par contre, pour une grande partie des conducteurs interceptés pour une première offense sans circonstances aggravantes, un **traitement de nature pénale sur plaidoyer de culpabilité** pourrait être envisageable.

Nous croyons qu'une telle possibilité serait suffisamment dissuasive, afin de prévenir une récidive, diminuerait significativement la lourdeur du processus judiciaire et rencontrerait les objectifs du législateur. En fait, cela fait partie de la stratégie considérée par le législateur de désinvestir par la déviation vers d'autres modèles d'application de la loi, tel que le modèle IRP.

Le modèle IRP (Immediate Roadside Prohibition) mis de l'avant en Colombie-Britannique a longuement été discuté et a fait écho auprès des différents ministères quant à la modification du CSR en ce sens. Le succès obtenu en Colombie-Britannique en matière de sécurité routière représente une baisse d'environ 40% en matière de capacités affaiblies, une réduction du nombre de blessés de 23%, et une réduction du nombre de décès de 52% en lien avec de tels accidents. Cette baisse est directement reliée au fait qu'un plus grand nombre d'interventions policières ont eu lieu puisqu'elles étaient moins lourdes à appliquer.

L'utilisation du marquage orange en zone de travaux vise à créer une « zone orange » dans le but d'augmenter la vigilance des conducteurs et ainsi améliorer la sécurité des usagers de la route et des travailleurs.

Des projets pilotes sur le marquage orange ont été réalisés entre 2011 et 2016 sur différentes routes du Québec. Des constats positifs sont ressortis de ces essais mais peu de données ont été recueillies. En juillet 2015, des critères techniques pour encadrer l'utilisation de ce produit ont été présentés au Comité de gestion (COGE) du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification.

Selon nous, cela pourrait certainement faire l'objet d'une pratique plus répandue, afin de réduire la vitesse à l'approche de travaux et pourrait, certes, faire partie intégrante du CSR.

L'article 202.4 du projet de loi introduit la **notion d'éthylomètre**. Afin d'éviter les complications ou les interprétations juridiques, il serait préférable d'arrimer la terminologie avec le Code criminel qui utilise le terme ADA (Appareil de Détection d'Alcool).

En ce qui concerne les **articles 28 du projet de loi et 189 du CSR**, il est suggéré de supprimer le paragraphe 5 du premier alinéa. Nous recommandons de maintenir

ce paragraphe pour ne pas affaiblir la capacité de traçabilité et potentiellement enlever la possibilité pour nos partenaires américains ou autres de nous fournir les détails de traçabilité quant aux véhicules volés et refaits (boîte). **Nous souhaitons voir l'article du CSR, tel que libellé avant les changements proposés, demeurer tel qu'il est.**

L'article 332. du CSR stipule que *la vitesse d'un véhicule routier peut être mesurée par un cinémomètre photographique* approuvé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique. Une photographie d'un véhicule routier obtenue au moyen d'un cinémomètre photographique est admissible en preuve dans toute poursuite pénale pour la sanction d'une infraction à une limite de vitesse, lorsque les éléments suivants sont visibles ou inscrits sur celle-ci :

[...]

5° le véhicule routier et le numéro de sa plaque d'immatriculation.

Nous proposons de faire la modification de retirer les termes « le numéro de » pour y lire : « 5° le véhicule routier et sa plaque d'immatriculation ». Ce changement est proposé car un agrandissement doit être effectué sur la photographie pour la lecture du numéro de plaque. Également pour l'article 359.3 du CSR où il s'agit de photo lumière.

CONCLUSION

L'ADPQ est heureuse de constater les améliorations proposées par les nouvelles mesures du projet de loi; mesures qui vont dans le sens de contribuer à l'amélioration continue du bilan routier au Québec.

En simplifiant le travail des premiers intervenants, en permettant une plus grande flexibilité au processus judiciaire et en accentuant la responsabilisation des usagers, une meilleure cohabitation des acteurs et des usagers du réseau, la sécurité de nos citoyens et de nos communautés n'en sera que renforcée.

L'ADPQ souhaite que sa contribution et les commentaires qu'elle a soumis, comme ceux qu'elle soumet régulièrement depuis plusieurs années maintenant, puissent servir à améliorer ce projet de loi au plus grand bénéfice de tous.

En terminant, nous en profitons pour réitérer notre engagement à poursuivre notre mission d'amélioration de la sécurité routière et à travailler avec nos différents partenaires à l'identification des priorités de nos concitoyens, de participer à l'élaboration de solutions innovantes, légitimes et applicables, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.