



UNION DES MUNICIPALITÉS QUÉBÉCOISES

CTE - 026 M  
C.P. - P.L. 42-55  
SECURITE ROUTIERE

**MÉMOIRE DE L'UMQ PORTANT SUR LE PROJET DE LOI 42  
LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET  
LE RÈGLEMENT SUR LES POINTS D'INAPTITUDE**

**PRÉSENTÉ DEVANT LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET  
DE L'ENVIRONNEMENT**

**Le 5 décembre 2007**

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC.....</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>2</b>
<b>1. LE RADAR PHOTO .....</b>	<b>4</b>
1.1. Position de l'UMQ.....	4
1.2. Propositions d'amendements de l'UMQ .....	7
<b>2. LES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES .....</b>	<b>11</b>
<b>3. AMENDES MAXIMALES POUR LES MINEURS .....</b>	<b>12</b>
<b>4. DURÉE DU PROJET-PILOTE .....</b>	<b>13</b>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>14</b>

## **PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC**

À la fois expression de la diversité et de la solidarité municipale et interlocutrice privilégiée auprès de ses partenaires, l'Union des municipalités du Québec (UMQ) représente, depuis sa fondation en 1919, les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. Elle est un regroupement municipal qui favorise l'entraide dans l'ensemble du milieu, d'abord en soutenant la prise en charge de son action au plan régional par ses dix-sept caucus régionaux, mais aussi en permettant à ses membres de travailler sur la base de leurs affinités et d'avoir une voix sur toutes les instances politiques et dirigeantes.

La structure de l'UMQ, par ses caucus d'affinité, est le reflet de la mosaïque municipale québécoise avec ses communautés métropolitaines, ses grandes villes, ses villes d'agglomération, ses municipalités de centralité, ses municipalités locales et ses MRC.

En plus de contribuer, par des représentations pertinentes et constructives auprès du gouvernement, à l'amélioration continue de la gestion municipale, l'UMQ dispense une gamme variée de services conçus expressément pour ses membres, adaptés à leur réalité et à la spécificité de leurs besoins. Elle se veut également un carrefour de la réflexion municipale québécoise et favorise à cette fin la formation des élus municipaux et la diffusion de l'information, notamment par le biais de son site Internet (*www.umq.qc.ca*), de son bulletin électronique quotidien *Carrefour Municipal*, de ses *Info Express*, de sa revue *URBA*, de ses Assises annuelles et de son salon *Quartier municipal des affaires*. L'UMQ est de plus un agent privilégié de communication entre les gouvernements et les municipalités.

La mission de l'UMQ consiste à contribuer au progrès et à la promotion de municipalités démocratiques, dynamiques et performantes, dédiées au mieux-être des citoyens.

## INTRODUCTION

L'Union des municipalités du Québec (UMQ) remercie les membres de la Commission des transports et de l'environnement de lui permettre de présenter son point de vue dans le cadre de l'étude du projet de loi 42, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*.

D'entrée de jeu, l'Union se réjouit du dépôt du projet de loi 42 qui donne suite rapidement au premier rapport de recommandations de la Table québécoise de la sécurité routière, qu'elle avait par ailleurs appuyé; à cet égard, l'Union profite de l'occasion du présent mémoire pour remercier la ministre des Transports, M<sup>me</sup> Julie Boulet, de l'avoir invitée à participer à cette grande table, qui constitue un forum permanent d'échanges et de discussions formidable, réunissant tous les partenaires concernés par la sécurité routière.

Selon l'Union, les mesures prévues dans le projet de loi 42 traduisent le sentiment partagé par les municipalités qu'il faut agir rapidement pour sauver des vies, réduire les traumatismes et améliorer le bilan routier alarmant du Québec. Son amélioration passe par un changement de comportement des usagers de la route qui devront réduire leur vitesse surtout sur le réseau routier municipal.

C'est dans ce contexte que l'UMQ donne son appui aux mesures plus sévères en matière d'alcool au volant et d'excès de vitesse. Nous saluons notamment les dispositions qui visent à doubler les amendes prévues au *Code de la Sécurité routière* et le nombre de points d'inaptitude pour plusieurs infractions.

L'Union donne également son appui aux différents moyens que le projet de loi met en place pour réduire les accidents, dont les radars photo et les caméras aux feux rouges. Toutefois, là où l'Union demande des amendements, c'est sur les dispositions qui encadrent l'utilisation de ces appareils. Celles-ci ne tiennent pas compte des recommandations du monde municipal et surtout des compétences des municipalités.

Le présent mémoire vise donc à présenter à la Commission le rôle important que jouent les municipalités en matière de sécurité routière et la nécessité de les associer aux moyens mis en place pour contrer les excès de vitesse et la circulation aux feux rouges, si on souhaite obtenir les résultats escomptés sur les routes municipales, là où on compte par ailleurs le plus d'accidents.

## **1. LE RADAR PHOTO**

### **1.1. Position de l'UMQ**

La question de la sécurité routière est un enjeu important dans les municipalités qui ont comme préoccupation constante d'offrir un cadre de vie sécuritaire à leurs citoyennes et citoyens. Comme elles ont la responsabilité de 80 % de l'ensemble du réseau routier québécois, elles sont des partenaires incontournables.

C'est pourquoi l'UMQ a été un membre actif dans tous les grands travaux mis sur pied par les gouvernements au cours des dernières années en ce qui a trait à la sécurité routière : soit notamment le Livre vert : « La sécurité routière au Québec : un défi collectif, » en 2000, la Table de concertation sur la vitesse, mise sur pied en 2003, le mandat d'initiative sur les quatre enjeux de la sécurité routière, en 2006, et plus récemment la Table québécoise de la sécurité routière, au sein de laquelle l'Union s'est particulièrement impliquée. L'UMQ a également appuyé l'initiative du gouvernement de décréter l'année 2007 comme « Année de la sécurité routière au Québec ».

Par ailleurs, nous aimerions souligner à la Commission qu'au sein des propres instances de l'Union, la question de la sécurité routière fait aussi l'objet de réflexion. La Commission de l'aménagement et des transports, la Commission de la sécurité publique et la Commission des institutions et de la justice municipale de l'UMQ sont appelées à se pencher régulièrement sur différents aspects de la sécurité routière dans nos municipalités et à formuler des recommandations au conseil d'administration de l'Union.

Pour les municipalités, le contrôle de la vitesse est un enjeu majeur, particulièrement dans les quartiers résidentiels.

Les statistiques le démontrent : 65 % de tous les accidents se produisent sur le réseau municipal. Le tableau suivant, publié dans le premier Rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, démontre cette situation.

**Répartition des accidents par gravité selon le réseau routier  
(2001-2006)**

Réseau	Accidents				
	Mortels	Graves	Légers	DMS	Total
Municipal	41 %	54 %	63 %	66 %	65 %
MTQ	59 %	46 %	37 %	34 %	35 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

DMS : Dommages matériels seulement

Une étude québécoise, réalisée en 2003 par l'École Polytechnique de Montréal, démontre qu'en milieu urbain, si les conducteurs avaient respecté les limites de 50 km/heure, il y aurait eu une diminution de 83 % des collisions frontales, de 44 % des collisions latérales et de 23 % des accidents impliquant des piétons.

De plus, près de 40 % de toutes les contraventions émises au Québec pour des excès de vitesse sont remises dans les zones de 50 km/h, comparativement à 20 % pour chacune des zones de 90 km/h et de 100 km/h.

Ces nombreuses données démontrent que c'est sur le réseau des routes municipales que se commet la grande majorité des excès de vitesse, et ce, sur des sites reconnus comme névralgiques.

Il faut donc convenir que c'est sur ce réseau que doivent être installés les radars photo, si on veut atteindre des résultats tangibles pour réduire les accidents causés par les excès de vitesse et éviter des tragédies qui se produisent malheureusement trop

souvent dans des quartiers résidentiels de nos municipalités, là où les citoyens s'attendent pourtant à une plus grande sécurité.

C'est pourquoi, à plusieurs reprises au cours des dernières années, l'Union a donné son appui à l'installation de radars photo. Mais, elle a également demandé que le gouvernement donne aux municipalités une latitude pour réglementer son usage sur leur territoire.

En 2000, dans son mémoire sur le Livre vert « La sécurité routière au Québec : un défi collectif, » l'Union appuyait déjà l'implantation de ce nouvel outil mais soutenait que les endroits problématiques se situaient sur les routes municipales et que, dans l'éventualité où l'utilisation du radar photo était l'option retenue, elle demandait au gouvernement de donner toute latitude aux municipalités pour réglementer l'usage de cet appareil sur leur territoire. L'Union soutenait également que le radar photo devait être utilisé en plus des méthodes traditionnelles de contrôle par les policiers et même que son implantation devait s'accompagner d'une présence plus active de ces derniers.

En 2006, dans son mémoire sur la sécurité routière au Québec, elle réitérait cette position devant la présente Commission.

De même, dans son rapport, la Table québécoise de la sécurité routière rejoint la position de l'UMQ en mentionnant qu'il faut agir en priorité à des endroits bien circonscrits, là où il y a des concentrations d'accidents, et que la réussite des mesures dépendra du niveau de concertation de tous les acteurs, dont les municipalités et leur corps de police. Une des recommandations de la Table est aussi à l'effet que la mise en place d'un projet-pilote sur le radar photo doit tenir compte des modalités qui seront développées en partenariat pour s'assurer que sa mise en œuvre considère l'ensemble des enjeux et des préoccupations émis par les membres de la Table.

Or, les dispositions qu'on retrouve dans le projet de loi 42 sur la structure et les conditions de mise en place des radars photo font en sorte d'ignorer totalement la position défendue à plusieurs reprises par le milieu municipal. Selon ces dispositions, les municipalités n'auraient aucun pouvoir pour installer des radars photo, alors que ce sont sur leurs routes et leurs rues que se situent les plus grands besoins. De plus, elles ne pourraient agir comme poursuivantes pour une infraction constatée par radar photo, même si celle-ci était commise sur des routes municipales, ce qui déroge à la norme actuelle.

## **1.2. Propositions d'amendements de l'UMQ**

D'une part, l'Union demande d'être consultée sur les sites d'implantation des radars photo et de participer à tout comité technique qui serait chargé de cette question.

D'autre part, le projet de loi doit prévoir les deux possibilités suivantes : la gestion des radars photo par les municipalités qui le demandent et la gestion des radars photo par le ministère des Transports sur les routes municipales.

- **Gestion des radars photo par les municipalités qui le demandent**

L'encadrement légal proposé au projet de loi doit être modifié, si on souhaite atteindre les objectifs visés par l'installation des radars photo. Il doit prendre en considération les compétences et les besoins des municipalités.

En ce sens, l'article 67 du projet de loi, qui indique que le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique peuvent tenir compte des demandes exprimées par les municipalités, est bien insuffisant.

Le projet de loi doit donner aux municipalités la pleine capacité de gérer les radars photo sur leur territoire, si on veut réduire les excès de vitesse qui causent le plus d'accidents. **Le projet de loi doit donc plutôt indiquer que les municipalités**

**qui le demandent pourront gérer les radars photo selon certaines conditions édictées par le gouvernement.** Pour favoriser l'utilisation des radars photo par les municipalités, les conditions à respecter devraient être les suivantes :

- Adoption d'une résolution par la municipalité intéressée;
- Utilisation d'appareils approuvés par le ministère des Transports et de la Sécurité publique;
- Coûts des appareils et de l'exploitation assumés par la municipalité;
- Adoption par la municipalité d'un plan de signalisation des sites et information aux citoyens;
- La municipalité agit comme poursuivante;
- Le traitement des constats d'infraction est sous la responsabilité de la cour municipale, si existante, (émission et signification des constats, tenue des procès et exécution des jugements);
- Les amendes et les frais perçus sont conservés par la municipalité, mais pour ce qui est des amendes, elles devront être investies dans de nouvelles mesures de sécurité routière, dont des mesures de correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents et des mesures d'apaisement de la circulation; à cet égard, la municipalité devra procéder à une reddition de compte au gouvernement.

Pour rencontrer ces conditions, l'article 62 du projet de loi doit être retiré. L'Union comprend mal l'introduction de cet article au projet de loi, qui vient retirer aux municipalités le pouvoir d'agir comme poursuivante pour ce type d'infractions et, par la même occasion, les compétences qu'elles possèdent déjà en vertu des lois actuelles.

Le *Code de la Sécurité routière* donne pleine et entière compétence aux municipalités en matière de sécurité routière. Il prévoit qu'une poursuite pénale pour une infraction en matière de sécurité routière peut être intentée par une municipalité, lorsque l'infraction est commise sur son territoire. Le code prévoit

également que, dans ces cas, la poursuite peut être intentée devant la cour municipale compétente.

En matière de sécurité routière, l'ensemble des municipalités traite près de 3 millions de constats d'infractions par année via les cours municipales, soit environ 6 fois plus que le ministère de la justice. Cette décentralisation doit être maintenue pour les infractions relatives aux excès de vitesses constatés par radars photo.

Lorsque les infractions sont commises sur des routes municipales, on ne peut mettre en doute le fait que les municipalités ont l'expertise en matière de sécurité et qu'elles ont toute la compétence pour agir comme poursuivantes. On ne doit pas faire d'exceptions pour les excès de vitesse qui seront constatés par radars photo. Certes, il peut se présenter des problématiques particulières puisqu'il s'agira d'un nouvel outil, mais ce n'est pas en centralisant tous les constats entre les mains des policiers de la Sûreté du Québec et des fonctionnaires du ministère de la Justice qu'on sera plus en mesure d'y remédier – bien au contraire. Comme les corps de police et les cours municipales ont la compétence, il faut privilégier la décentralisation et le partage d'informations entre tous les intervenants.

De plus, le maintien de la décentralisation de la gestion de ces infractions dans les municipalités permettra de les traiter à meilleurs coûts et dans des délais plus rapides. En bout de piste, ce sont les citoyens qui bénéficieront de cette décentralisation, en profitant d'une justice de proximité mieux adaptée à leurs besoins.

- **La gestion des radars photo par le ministère des Transports sur les routes municipales**

Parmi les sites qui seront choisis par le gouvernement pour installer des radars photo, les routes municipales devront être privilégiées, puisqu'il a été démontré que ce sont sur ces routes qu'on retrouve la grande majorité des excès de vitesse

qui causent des accidents. Avec quelques adaptations, des conditions semblables à celles posées lorsque la gestion des radars photo relève des municipalités devraient s'appliquer, soit:

- Consentement de la municipalité;
- La municipalité agit comme poursuivante, sauf pour les infractions constatées sur les routes numérotées où la Sûreté du Québec a juridiction et, dans ces cas, l'entente prévoira les modalités de fonctionnement;
- Le traitement des constats d'infraction est sous la responsabilité de la cour municipale, si existante, (émission et signification des constats, tenue des procès et exécution des jugements);
- Les amendes et les frais perçus sont conservés par la municipalité, mais ils devront être prioritairement investis pour payer les coûts d'installation et d'achat des appareils et par la suite, dans de nouvelles mesures de sécurité routière, dont des mesures de correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents et des mesures d'apaisement de la circulation; à cet égard, la municipalité devra procéder à une reddition de compte au gouvernement;

L'Union ajoute qu'en plus de ces nouveaux moyens de contrôle, le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique ne doivent pas négliger de tenir des campagnes de promotion basées sur la sensibilisation et l'éducation des conducteurs. Cette complémentarité est importante pour atteindre les objectifs visés.

## 2. LES CAMÉRAS AUX FEUX ROUGES

L'Union appuie l'utilisation des caméras aux feux rouges pour réduire les infractions de non-respect des feux de circulation. Mais, comme pour les radars photo, elle est d'avis que celles-ci doivent être utilisées en plus des méthodes traditionnelles de contrôle par les services policiers et d'une campagne de promotion en matière de sécurité routière.

Aussi, la mise en place du projet-pilote pour les caméras aux feux rouges doit respecter la même logique que celle décrite dans la section 1 pour les radars photo, et ce, pour des raisons similaires. **Le projet de loi doit donc indiquer que les municipalités qui le demandent pourront gérer les caméras aux feux rouges selon certaines conditions.** Pour favoriser cette gestion par les municipalités, les conditions devraient être les suivantes :

- Adoption d'une résolution par la municipalité intéressée;
- Utilisation d'appareils approuvés par le ministère des Transports et de la Sécurité publique;
- Coûts des appareils et de l'exploitation assumés par la municipalité;
- La municipalité agit comme poursuivante;
- Le traitement des constats d'infraction est sous la responsabilité de la cour municipale, si existante, (émission et signification des constats, tenue des procès et exécution des jugements);
- Les amendes et les frais perçus sont conservées par la municipalité, mais pour ce qui est des amendes, elles devront être investies dans de nouvelles mesures de sécurité routière, dont des mesures de correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents et des mesures d'apaisement de la circulation; à cet égard, la municipalité devra procéder à une reddition de compte au gouvernement.

### **3. AMENDES MAXIMALES POUR LES MINEURS**

L'article 233 du *Code de procédure pénale* prévoit que, lorsqu'un conducteur a moins de 18 ans, aucune amende dont il est passible ne peut excéder 100 \$.

Dans le contexte actuel, le gouvernement ne devrait-il pas étendre sa réflexion sur l'opportunité de hausser ce maximum?

De plus en plus de jeunes de moins de 18 ans conduisent un véhicule. De plus, les jeunes sont surreprésentés dans les infractions et les accidents de la route. Selon le rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, en 2006, le groupe de jeunes âgés de 16 à 24 ans représentait 10 % de tous les titulaires de permis de conduire, mais constituait 24 % des conducteurs impliqués dans des accidents avec dommages corporels. Selon les rapports d'accidents, la vitesse est l'une des deux principales causes d'accident pour 47 % des conducteurs de ce groupe d'âge.

On peut se poser la question : pourquoi les jeunes âgés de 16 et 17 ans ne reçoivent-ils pas le même montant d'amende que les adultes? S'ils sont suffisamment adultes pour conduire un véhicule, ne mériteraient-ils pas aussi des amendes égales à celles que reçoivent les adultes, lorsqu'ils commettent des infractions au *Code de la sécurité routière*?

#### **4. DURÉE DU PROJET-PILOTE**

Le projet de loi n'indique pas à quelle date finit le projet-pilote pour les radars photo et les caméras aux feux rouges. L'article 81 du projet de loi signifie que le projet-pilote aura une durée minimale de 18 mois.

Dans ce contexte, la position de l'Union à l'effet que les municipalités doivent être immédiatement associées au projet est encore plus pertinente.

## CONCLUSION

Pour l'UMQ, même si des progrès énormes en sécurité routière ont été réalisés à ce jour, il reste beaucoup à faire collectivement pour améliorer davantage le bilan routier et c'est seulement avec la collaboration des municipalités que le gouvernement pourra y parvenir.

Les municipalités sont des acteurs importants en matière de sécurité routière sur leur territoire et elles possèdent les outils nécessaires pour collaborer avec le gouvernement à la mise en place de toutes les nouvelles mesures qui sont prévues, dont notamment l'utilisation de radars photo et de caméras aux feux rouges.

Voici en résumé les positions l'UMQ à l'égard du projet de loi 42 :

1. L'Union appuie l'adoption de mesures plus sévères pour contrer l'alcool au volant et les excès de vitesse;
2. L'Union préconise également, en plus de ces mesures, une promotion de la sécurité routière basée sur la sensibilisation et l'éducation des conducteurs;
3. L'Union appuie l'utilisation de radars photo et de caméras aux feux rouges, mais ceux-ci doivent être utilisés en plus des méthodes traditionnelles de contrôle par les services policiers et d'une présence plus active de ces derniers;
4. L'Union demande des amendements aux dispositions qui encadrent l'utilisation des radars photo et des caméras aux feux rouges, car celles-ci ne tiennent pas compte des recommandations du monde municipal et surtout des compétences et des besoins des municipalités;
5. Pour atteindre les résultats escomptés, le gouvernement doit associer le monde municipal à la gestion des radars photo et des caméras aux feux rouges, puisque ce sont sur les routes municipales que se produisent le plus d'accidents;

6. Pour ce faire, l'article 62 du projet de loi qui empêcherait les municipalités d'être poursuivantes pour les infractions constatées par radars photo et caméras aux feux rouges doit être retiré;
7. Le projet de loi doit indiquer que les municipalités qui le demandent pourront gérer les radars photo et les caméras aux feux rouges installés sur leur territoire, et ce, aux conditions suivantes :
  - a) Adoption d'une résolution par la municipalité intéressée;
  - b) Utilisation d'appareils approuvés par le ministère des Transports et de la Sécurité publique;
  - c) Coûts des appareils et de l'exploitation assumés par la municipalité;
  - d) Adoption par la municipalité d'un plan de signalisation des sites et information aux citoyens;
  - e) La municipalité agit comme poursuivante;
  - f) Le traitement des constats d'infraction est sous la responsabilité de la cour municipale, si existante, (émission et signification des constats, tenue des procès et exécution des jugements);
  - g) Les amendes et les frais perçus sont conservés par la municipalité, mais pour ce qui est des amendes, elles doivent être investies dans de nouvelles mesures de sécurité routière, dont des mesures de correction des sites à concentration anormalement élevée d'accidents, et des mesures d'apaisement de la circulation; à cet égard, la municipalité devra procéder à une reddition de compte au gouvernement;
8. Dans les cas où les appareils ne seront pas gérés par les municipalités, le gouvernement doit privilégier les routes municipales pour l'installation de ces derniers et ce à des conditions semblables à celles posées lorsque la gestion relève des municipalités.

9. En bout de piste, c'est le citoyen qui sera mieux servi si les infractions constatées par radar photos et caméras aux feux rouges sont décentralisées et traitées par les municipalités qui sont les plus compétentes en matière de sécurité routière sur leur territoire;
  
10. L'Union demande à être représentée sur tout comité du gouvernement portant plus spécifiquement sur le projet-pilote; comme le projet de loi ne prévoit pas de date finale mais une durée minimale pendant laquelle le projet-pilote se déroulera, la position de l'Union à l'effet que les municipalités doivent y être immédiatement associées est encore plus pertinente.
  
11. Le *Code de procédure pénale* devrait être modifié pour prévoir que, lorsqu'un conducteur a moins de 18 ans, l'amende pour une infraction au Code de la sécurité routière doit être la même que pour les autres conducteurs;