



Mandat d’initiative portant sur l’utilisation des appareils de téléphonie mobiles au volant

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA SÛRETÉ DU QUÉBEC À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L’ENVIRONNEMENT

Inspecteur Patrick Després, directeur de la sécurité routière et
de l’intervention policière

7 novembre 2017

TABLE DES MATIÈRES

1. Préambule.....	3
2. Mise en contexte.....	4
3. Usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique : considérations et pistes de solution.....	5
3.1 Impacts sur le bilan routier.....	5
3.2 Volet intervention et statistiques opérationnelles.....	7
3.3 Restrictions inhérentes au cadre législatif actuel et propositions d'amendements.....	9
4. Conclusion.....	14

1. PRÉAMBULE

Nous tenons à remercier la Commission des transports et de l'environnement d'avoir invité la Sûreté du Québec (Sûreté) à participer aux consultations particulières et auditions publiques dans le cadre du mandat d'initiative portant sur l'utilisation des appareils de téléphonie mobiles au volant.

À titre de corps de police national, la Sûreté agit sous l'autorité du ministre de la Sécurité publique. Elle a pour mission le maintien de la paix et de l'ordre public, la préservation de la vie, de la sécurité et des droits fondamentaux des personnes et la protection de leurs biens. Cette dernière soutient aussi la communauté policière, coordonne des opérations policières d'envergure, contribue à l'intégrité des institutions étatiques et assure la sécurité des réseaux de transport qui relèvent du Québec. La Loi sur la police¹ prévoit six niveaux de service, et la Sûreté est la seule organisation policière à fournir les services de niveau 6.

La Sûreté dessert 1 042 municipalités réparties dans 86 MRC, soit un territoire comptant plus de 2,5 millions de citoyens et couvrant près de 1,2 million de km². Au 31 mars 2017, la Sûreté comptait 7 633 effectifs en place : 5 525 policiers, dont 303 officiers, de même que 2 108 employés civils réguliers et occasionnels répartis entre le Grand quartier général, les quartiers généraux en district et en région ainsi que les 121 postes.

¹L.R.Q., chapitre P-13.1.

2. MISE EN CONTEXTE

L'augmentation de la population du Québec a contribué à l'accroissement du nombre de titulaires de permis de conduire, de propriétaires de véhicules et de déplacements sur le réseau routier. Bien que les collisions mortelles et celles avec blessés graves soient en diminution constante depuis plusieurs années, il n'en demeure pas moins que certaines tendances et comportements observés soulèvent des préoccupations importantes pour les autorités policières.

La Sûreté est un acteur de premier plan qui travaille de concert avec ses partenaires, dont la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET) le ministère de la Sécurité publique (MSP), l'École nationale de police du Québec (ENPQ) et les autres corps policiers dans la mise en place de stratégies en sécurité routière. Elle s'est dotée de la Politique en matière de sécurité routière 2013-2020, et ce, en conformité avec les objectifs stratégiques de l'État. Cette politique, qui mise sur la synergie de quatre axes alliant l'éducation, la prévention, l'intervention et la communication (EPIC), favorise sans contredit l'amélioration du bilan routier et du sentiment de sécurité des usagers du réseau. Il s'agit d'un outil important pour promouvoir l'adoption de comportements sécuritaires et responsables.

Dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière mise de l'avant en janvier dernier, la Sûreté a partagé, par l'intermédiaire d'un mémoire déposé à cette occasion, plusieurs propositions de modifications législatives avec le MTMDET en prévision d'une éventuelle refonte du Code de la sécurité routière² (CSR). Les différentes propositions étaient regroupées sous neuf thématiques distinctes, dont une qui était entièrement consacrée aux distractions au volant. Plusieurs facteurs que nous aborderons dans le présent mémoire militent en faveur du resserrement du cadre législatif en vigueur actuellement.

²L.R.Q., chapitre C-24.2.

3. USAGE D'UN APPAREIL MUNI D'UNE FONCTION TÉLÉPHONIQUE AU VOLANT : CONSIDÉRATIONS ET PISTES DE SOLUTIONS

3.1 IMPACT SUR LE BILAN ROUTIER

Les distractions constituent un facteur contributif à de nombreuses collisions qui surviennent sur le territoire desservi par la Sûreté. À l'heure actuelle, le CSR ne définit pas de façon spécifique la notion de distractions. Figurent parmi celles-ci :

- L'usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique³;
- L'accès à l'image transmise par un téléviseur ou un écran⁴;
- Port d'un baladeur ou d'écouteurs⁵;
- Vue obstruée ou conduite gênée par un passager, un animal ou tout autre objet⁶.

Au Québec, la distraction est le facteur le plus souvent mentionné à titre de cause principale des collisions ayant entraîné des blessures corporelles⁷. En moyenne, de 2012 à 2016, la distraction était présente pour 32 % des décès, 40 % des blessés graves et 52 % des blessés légers⁸.

Un survol des bilans routiers à l'échelle canadienne permet de confirmer la même tendance inquiétante : la distraction est un facteur contributif dans 23 % des collisions mortelles et 27 % des collisions avec blessés graves survenues en 2012, ce qui représente une hausse respective de 26 % et 14 % depuis 2006⁹.

³Article 439.1 CSR.

⁴Article 439 CSR.

⁵Article 440 CSR.

⁶Article 442 CSR.

⁷Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la distraction au volant, SAAQ, juin 2014, p. 2.

⁸Statistiques provenant de la Direction de la recherche et du développement en sécurité routière de la Société de l'assurance automobile du Québec (août 2017). Il importe cependant de garder à l'esprit que ces données doivent être interprétées avec prudence, principalement en raison du fait que plusieurs causes peuvent être à l'origine d'une même collision. De plus, certaines d'entre elles sont plus difficiles à observer, et elles peuvent conséquemment être sous-estimées. L'ensemble de ces facteurs peut expliquer en partie la variation observée entre les données québécoise, canadienne et nord-américaine.

⁹Canadian Council of Motor Transport Administrators, bulletin automne 2015, p. 6.

À l'échelle nord-américaine, la distraction au volant serait en tout ou en totalité responsable de :

- 10 % des collisions mortelles;
- 18 % des collisions entraînant des blessures;
- 16 % des collisions rapportées aux différents corps policiers¹⁰.

Plusieurs études démontrent incontestablement que l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique au volant nuit à la conduite des usagers. Il importe de souligner que cette baisse de performance est observée chez tous les groupes d'âge¹¹.

En effet, les recherches¹² tendent à démontrer les impacts suivants :

- Augmentation du temps de réaction au freinage;
- Augmentation du temps d'adaptation nécessaire au maintien d'une distance sécuritaire entre les véhicules;
- Réduction de l'aptitude à éviter des obstacles;
- Réduction de la perception visuelle.

Lors de l'exécution d'une tâche secondaire, les chercheurs observent que les différents sujets adaptent instinctivement leur conduite, et ce, de façon instantanée. Les principaux faits constatés à cette occasion sont les suivants :

- Ralentissement indu de la vitesse de circulation du véhicule;
- Diminution marquée des vérifications du rétroviseur, des miroirs et de l'angle mort¹³.

¹⁰National Highway Safety Administration, Traffic safety facts: Distracted driving 2013, Department of Transportation.

¹¹Nouvelles technologies et conduite automobile : bénéfices et risques à la conduite pour différent groupe d'âge de conducteurs, Martin Lavallière, p. 8.

¹²À titre d'exemple, nous invitons le lecteur à consulter l'Avis de santé publique sur les effets du cellulaire au volant et recommandations, Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), janvier 2007.

¹³Nouvelles technologies et conduite automobile : bénéfices et risques à la conduite pour différent groupe d'âge de conducteurs, Martin Lavallière, p. 14.

Cette diminution de la vigilance se traduit ultimement par une augmentation du risque d’être impliqué dans une collision. En effet, l’utilisateur d’un téléphone cellulaire a 38 % plus de risques d’être impliqué dans une collision que le non-utilisateur¹⁴. De façon plus spécifique, les conducteurs qui textent au volant sont 23 fois plus susceptibles d’être impliqués dans une collision ou une quasi-collision¹⁵.

3.2 VOLET INTERVENTION ET STATISTIQUES OPÉRATIONNELLES

En raison de la dangerosité objective des comportements liés à la distraction au volant, notre organisation planifie et coordonne des opérations ciblant spécifiquement ces types d’infraction.

Au Québec, les organisations policières participent simultanément à cinq opérations nationales concertées (ONC). Celles-ci sont coordonnées par la Sûreté du Québec depuis 2015. Parmi ces opérations, figure ONC - Distractions 2017 qui vise spécifiquement les comportements reliés aux distractions au volant. De concert avec le Service de police de la Ville de Montréal, l’Association des directeurs de police du Québec, la Société de l’assurance automobile du Québec (incluant Contrôle routier Québec), notre organisation a participé à la tenue d’opérations conjointes sur l’ensemble du territoire québécois du 22 au 28 septembre dernier. Uniquement pour cette période, 495 constats d’infraction directement liés aux distractions au volant ont été signifiés par la Sûreté.

De plus, la Sûreté procède au nolisement d’autobus lors de la tenue de certaines opérations spéciales. Assurant une visibilité optimale, cette méthode d’intervention permet ultimement aux policiers un meilleur dépistage des contrevenants, particulièrement en matière d’appareils cellulaires.

¹⁴ Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la distraction au volant, SAAQ, juin 2014, p. 4, citant l’Avis de santé publique sur les effets du cellulaire au volant et recommandations, précité, note 19.

¹⁵ Site CAA (www.caa.ca/fr/distraction-au-volant/statistiques).

Quant aux constats d'infraction émis sur l'ensemble du territoire desservi par la Sûreté au cours d'une même année, le tableau suivant dresse une analyse comparative pour les cinq dernières années.

Nombre de constats d'infraction émis sur le territoire de la Sûreté du Québec concernant des infractions liées à la distraction, par article du CSR, par année					
	2013	2014	2015	2016	2017*
439 (écrans)	87	67	98	95	56
439.1 (cellulaires)	15306	15104	13616	12923	8784
440 (écouteurs)	124	159	122	193	76
442 (vue obstruée)	148	163	153	124	72
Total distraction	15665	15493	13989	13335	8988
Total constats	526100	528339	508291	459686	328750
%	3,0%	2,9%	2,8%	2,9%	2,7%
* En date du 30 octobre 2017					

La diminution du nombre de constats liés aux cellulaires (article 439.1) est en partie attribuable aux difficultés rencontrées par les policiers de recueillir les éléments de preuves constitutifs à l'infraction. En outre, les efforts en matière de prévention associés à une tolérance beaucoup moins grande de la part de la population en général face aux contrevenants ont vraisemblablement une incidence sur le nombre de billets émis.

En outre, il appert que la faible proportion des constats émis en lien avec les distractions au volant soit en partie attribuable aux pouvoirs d'intervention limités (fouille et inspection).

3.3 RESTRICTIONS INHÉRENTES AU CADRE LÉGISLATIF ACTUEL ET PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS

Malgré l'adoption de mesures législatives afin de contrer ce phénomène en 2007¹⁶, la distraction au volant demeure une préoccupation majeure en matière de sécurité routière, particulièrement l'usage d'un cellulaire tenu en main.

L'article 439.1 du code de sécurité routière se lit comme suit :

Une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, faire usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique.

Pour l'application du présent article, le conducteur qui tient en main un appareil muni d'une fonction téléphonique est présumé en faire usage.

Cette interdiction ne s'applique pas au conducteur d'un véhicule d'urgence dans l'exercice de ses fonctions.

Le premier alinéa ne vise pas une radio bidirectionnelle, à savoir un appareil de communication vocale sans fil qui ne permet pas aux interlocuteurs de parler simultanément.

Le ministre peut, par arrêté, prévoir d'autres situations ou types d'appareil qui ne sont pas visés par l'interdiction prévue au premier alinéa

Le CSR prévoit qu'une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, faire usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique¹⁷. La présomption à savoir que le conducteur qui tient en main un appareil muni d'une fonction téléphonique est présumé en faire usage facilite en partie l'établissement d'une preuve hors de tout doute raisonnable.

¹⁶Projet de loi n°42, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*, 2007, chapitre 40.

¹⁷CSR, précité, note 2, article 439.1.

Critère de l'« appareil tenu en main »

Les tribunaux ont récemment interprété d'une façon large et libérale l'expression « appareil tenu en main »¹⁸. Ce courant jurisprudentiel s'appuie en partie sur la version anglaise du texte de loi soit « hand held device ».¹⁹ Malgré cette interprétation favorable des cours de justice, nous sommes d'avis qu'il serait préférable de retirer du libellé de l'article 439.1 du CSR l'expression « tenu en main », et ce, afin d'être davantage conforme à l'intention du législateur.

Nous devons toujours garder à l'esprit que, conformément au 5^e alinéa de l'article 439.1, le législateur prévoit certaines situations ou types d'appareils qui ne sont pas interdits. Permettant ainsi, par exemple, à un conducteur d'utiliser un appareil mains libres afin d'utiliser un cellulaire alors qu'il est au volant.

Pouvoir d'inspection du véhicule

Sur le plan opérationnel, il peut s'avérer passablement difficile pour un policier d'établir qu'un appareil donné est muni d'une fonction téléphonique. Il en est ainsi lorsqu'un policier croise un véhicule, constate brièvement que le conducteur fait usage d'un appareil tenu en main qui semble muni d'une fonction téléphonique, procède à l'interception et n'est pas en mesure d'apercevoir l'appareil à l'intérieur de l'habitacle du véhicule.

En matière de détecteur de cinémomètre, le CSR octroie actuellement aux policiers un pouvoir d'immobilisation et d'inspection d'un véhicule dans la mesure où ces derniers possèdent des motifs raisonnables de croire qu'un tel dispositif s'y trouve²⁰.

Il nous apparaît justifié de permettre aux policiers d'inspecter l'environnement immédiat d'un conducteur dans la mesure où ils disposent de motifs raisonnables de croire qu'il fait usage d'un appareil muni d'une fonction téléphonique au sens de l'article 439.1 CSR.

¹⁸ Pedneault-Turmel c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2015 QCCS 1203.

¹⁹ CSR, version anglaise Editions SR

²⁰ Article 334 CSR.

Obligation de remettre l'appareil sur demande

À l'heure actuelle, un policier ne peut ordonner au conducteur d'un véhicule de lui remettre l'appareil en cause afin qu'il puisse recueillir certains éléments constitutifs de l'infraction (marque, modèle et fonction téléphonique)²¹.

Face à un tel constat, les policiers doivent uniquement se baser sur l'ensemble des faits qu'ils ont constatés avant l'interception, et ce, alors qu'ils étaient à une certaine distance de l'autre véhicule. En plus de ne pouvoir intervenir efficacement, les policiers ne peuvent sanctionner plusieurs conducteurs par manque de preuve.

Nous sommes d'avis qu'il serait opportun de soumettre le conducteur d'un véhicule à une obligation de remettre au policier l'appareil sur demande afin que le policier puisse recueillir les éléments de preuve requis.

Pouvoir d'examen de l'appareil (caractéristiques physiques et matérielles)

En raison des nombreux éléments qui doivent être démontrés devant les tribunaux, il serait justifié de permettre aux policiers d'examiner l'appareil en question. L'examen proposé ne viserait que certaines caractéristiques physiques et matérielles de l'appareil, soit essentiellement la marque, le modèle et la présence d'une connexion à un réseau cellulaire.

À moins d'un consentement de la part du propriétaire de l'appareil, le contenu (registre d'appel, messagerie texte et courriel) ne pourrait faire l'objet du présent examen.

Élargissement du champ d'application

Le champ d'application actuel de l'article 439.1 CSR se limite aux chemins publics²², tels que définis à l'article 4 du CSR. Pourtant, de nombreuses collisions surviennent en dehors des chemins publics, notamment sur des chemins privés et dans les centres commerciaux.

²¹Position confirmée en matière déontologique dans l'affaire Commissaire à la déontologie policière c. Sylvain Baril, 2016 QCCDP 12.

²²CSR, précité, note 2, article 1.

Ainsi, afin d'être en mesure d'intervenir efficacement, nous sommes d'avis que le champ d'application de cette disposition devrait inclure :

- Les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers;
- Les terrains de centres commerciaux;
- Autres terrains où le public est autorisé à circuler.

En effet, les risques inhérents à l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique demeurent présents, et ce, que le conducteur circule sur un chemin public ou non, surtout aux endroits à forte densité piétonnière.

Encadrement des autres formes de distraction

Tel qu'exposé précédemment, les sources de distraction ne se limitent pas à l'utilisation des appareils visés par l'article 439.1 du CSR. Ces dernières sont diverses et nombreuses : interaction avec un passager, nourriture, cigarette, lecture, soins corporels et autres appareils électroniques, à titre d'exemple.

À la lecture même de l'article 439.1 CSR, il est évident que ce dernier ne peut suffire à lui seul à enrayer toutes les formes de distraction. Nous proposons ainsi d'adopter une disposition qui permet d'intervenir face à une multitude de comportements, d'actions ou d'inactions incompatibles avec la conduite d'un véhicule automobile.

Une telle disposition est actuellement en vigueur en Alberta²³. Cette province limite cependant le champ d'application de cette disposition au réseau autoroutier, sans exiger que l'activité ait effectivement affecté la conduite du conducteur.

Révision du régime des peines et sanctions administratives

Nous sommes d'avis que les amendes imposées aux contrevenants à l'heure actuelle ne sont pas assez dissuasives pour engendrer une modification du comportement des usagers.

²³Traffic Safety Act, RSA 2000, Chapter T-6, Section 115.4.

Un survol de la législation à l'échelle pancanadienne nous permet d'affirmer catégoriquement que la peine prévue au CSR, soit 80 \$, est beaucoup plus clémentaire qu'ailleurs au Canada. Les peines minimales suivantes sont respectivement en vigueur à l'Île-du-Prince-Édouard, en Colombie-Britannique²⁴, en Ontario, au Manitoba et en Alberta : 575 \$, 368 \$, 300 \$, 287 \$ et 200 \$.

Il est à noter que si le contrevenant est impliqué dans une collision, il s'expose à des accusations criminelles,²⁵ ce qui représente une sanction beaucoup plus importante comparativement l'amende de 80\$ imposée en l'absence de collision.

Notre proposition est à l'effet que l'amende associée à une première infraction soit haussée. Dans l'éventualité où le contrevenant récidive à l'intérieur d'une période de 12 mois, notre suggestion consiste à doubler cette peine.

L'imposition d'amendes fait partie de la solution, mais cette mesure aura davantage d'impact dans l'éventualité où elle est combinée à d'autres mesures administratives : points d'inaptitude et suspension du permis de conduire lors de récidives. De telles mesures s'inscrivent dans la vision du régime alcoolémie zéro applicable à certains conducteurs.

En ce qui concerne l'imposition de points d'inaptitude au dossier de conduite, le Québec se situe dans la moyenne nationale²⁶. Le coroner Yvon Garneau a récemment proposé que le CSR soit amendé afin que 9 points d'inaptitude soient inscrits au dossier d'un conducteur ayant fait défaut de respecter l'article 439.1 CSR²⁷. Avec égard, nous sommes d'avis qu'une sanction administrative à l'instar d'une suspension immédiate du permis de conduire serait plus appropriée. La sanction proposée consiste en une suspension du permis de conduire lors de la première infraction et une majoration de la suspension en cas de récidive à l'intérieur d'une période de 12 mois. Le fait pour le contrevenant de voir son permis suspendu sur le champ dès que l'infraction est constatée par un agent de la paix aurait nécessairement un impact considérable.

²⁴Fait intéressant à mentionner : la sanction augmente considérablement en Colombie-Britannique en cas de récidive à l'intérieur d'une même année.

²⁵ Une décision récente risque cependant d'éveiller certaines consciences : R. c. Desjardins, QCCQ, 3071. Dans cette affaire, le véhicule conduit par l'accusée a percuté un piéton qui marchait en bordure de la route, et ce, alors qu'elle textait à l'aide de son téléphone cellulaire. Le piéton a subi un traumatisme crânien à cette occasion. L'accusée a été reconnue coupable de négligence criminelle causant des lésions corporelles

²⁶Île-du-Prince-Édouard : 5; Colombie-Britannique : 4; Ontario : 3; Manitoba : 2; Alberta : 3.

²⁷ Yvon GARNEAU, Rapport d'investigation du coroner concernant le décès de Fabien Charron, 13 janvier 2017.

4. CONCLUSION

Le présent mémoire souligne l'impact considérable des distractions au volant sur l'état du bilan routier.

Suivant cette démonstration, il nous apparaissait opportun de mettre en perspective les difficultés d'application pour les policiers qui découlent du cadre législatif actuel, mais également de soumettre certaines propositions qui auraient un effet tangible, nous en sommes convaincus, sur la conduite des contrevenants. Nous sommes d'avis que les pistes d'amendements proposées contribueraient de façon significative à améliorer le bilan des collisions, et ultimement à réduire les décès et les lésions corporelles.

La Sûreté du Québec tient à assurer les membres de la Commission des transports et de l'environnement de son entière collaboration et de sa disponibilité pour échanger sur le contenu du présent mémoire et toute question qui y réfère.