

CTE-017M
C.P. PL 48
Loi modifiant principalement
le Code de la sécurité routière

MÉMOIRE CONCERNANT LE PROJET DE LOI N°48

Loi modifiant principalement le *Code de la sécurité routière* afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière

Présenté à

LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

Par

Association Québécoise des Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI)

Février 2024



TABLE DES MATIÈRES

À LA MÉMOIRE	3
À PROPOS DE L’AQEI	4
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	6
INTRODUCTION	10
DES LACUNES ÉVIDENTES DANS LA PROTECTION DES TRAVAILLEURS DU DOMAINE DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE	10
UNE OPPORTUNITÉ ... MANQUÉE EN 2022.....	12
RECOMMANDATIONS DU CORONER GARNEAU	13
PLAN D’ACTION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2023-2028	15
COMMENTAIRES SUR LE PL48.....	16
PROPOSITIONS DE MODIFICATONS AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À INTÉGRER AU PL48.....	27
CONCLUSION	33

À LA MÉMOIRE DES 18 TRAVAILLEURS DU DOMAINE DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE DÉCÉDÉS AU TRAVAIL (DEPUIS 2008) :

Jimmy Collard-Fournier (1989-2008)

--

Sandy Charbonneau (1979-2010)

--

Stéphane Labelle (1967-2010)

--

Stéphane Lapointe (1976- 2011)

--

Steve Meloche (1974-2012)

--

Frédéric Huot (1980-2012)

--

Michel Leduc (1994-2013)

--

Jacques Dionne (1950-2014)

--

Yan Beaulieu (1984-2015)

--

Donald Boulerice (1960-2015)

--

Michel Carmel (1957-2017)

--

Stéphane Lebel (1973-2018)

--

Robert Shonfield (1969-2019)

--

Daniel Jacques (1965-2019)

--

Lynda Lizotte (1965-2019)

--

Sylvain Beaulieu (1967-2020)

--

Pascal Cauchon (1982-2021)

--

Maxime Béland (1984-2023)

À PROPOS DE L'AQEI

L'Association Québécoise des Entrepreneurs en Infrastructure (AQEI), est une association provinciale qui représente des entrepreneurs généraux œuvrant dans le domaine du génie civil et de la signalisation.

Leurs donneurs d'ouvrages sont principalement des villes et des municipalités du Québec ainsi que différents organismes gouvernementaux. Outre les entrepreneurs généraux, l'AQEI est également constituée de sous-traitants, de fournisseurs de matériaux, d'équipements et de services.

La mission de l'AQEI : Contribuer à la modernisation des infrastructures du Québec en représentant les intérêts communs de nos membres auprès des instances concernées et en les accompagnant au sein d'un écosystème en constante évolution.

La vision de l'AQEI : Être l'Association de référence à travers le Québec en travaux d'infrastructure.

Historique :

L'AQEI est une association constituée en personne morale en vertu de la Partie III de la *Loi sur les compagnies du Québec*. Ses premières lettres patentes lui furent délivrées le 24 octobre 1995.

À cette époque, l'association était désignée sous le nom : Association Québécoise des Entrepreneurs en Égouts Aqueducs (AQEEA). C'est en avril 2008 que les membres de l'association ont adopté, en assemblée générale, le changement de nom pour Association Québécoise des entrepreneurs en Infrastructure (AQEI) qui fut d'ailleurs reçu et déposé par le registraire des entreprises en juin 2008.

Et depuis avril 2015, les entreprises en signalisation de l'ancienne Association en Signalisation de chantiers du Québec (ASCQ) se sont jointes à l'AQEI et forment maintenant le Comité Signalisation.

Objectifs :

L'AQEI a notamment pour objectif de promouvoir et protéger les intérêts de ses membres et de l'industrie de la construction en infrastructure et en signalisation. Elle promeut la sécurité du public et de ceux qui sont engagés dans les métiers des membres de l'Association.

Elle collabore avec d'autres organismes ayant des objectifs semblables, en tout ou en partie à ceux poursuivis par l'association. Elle considère la forme des contrats, appels d'offres, spécifications et engagements et représente les intérêts des membres de l'association à cet égard.

L'AQEI compte maintenant près de **200 membres** répartis aux quatre coins du Québec représentant un chiffre d'affaires combiné près de **5 milliards** de dollars.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Les membres du CS et du C-SST recommandent... :

Définition

#1 Ajouter la définition suivante à l'article 4 du CSR, par la modification de l'article 2 du PL48, tel que :

« usager vulnérable » : ceux qui comportent le plus de risques de blessures graves en cas d'accident. Par exemple, cela peut être les piétons, les cyclistes ou les travailleurs routiers, car ils n'ont aucune protection

Systeme de detection : TITRE VIII.3

#2 À l'article 12 du PL48, ajouter une section exclusivement dédiée aux chantiers routiers afin d'indiquer clairement que les systèmes de détection puissent constater des infractions au *Code de sécurité routière* et au *Code criminel* menant à des SAP, des constats d'infractions, des actes d'accusation, l'émission d'amendes et de points d'inaptitude

Caméra corporelle – caméra de chantier

#3 l'introduction de caméra de surveillance sur les chantiers routiers et/ou directement sur les habits des travailleurs routiers

#4 l'introduction de dispositions législatives et réglementaires permettant la réception en preuve de l'enregistrement de caméra corporelle ou de caméra de chantier, menant à des infractions criminelles, des amendes, des points d'inaptitude

#5 l'introduction de dispositions édictant des infractions criminelles émanant de ces gestes commis

Pouvoirs délégués aux contrôleurs routiers / agents de sécurité

- #6 de déléguer certains pouvoirs des policiers afin que des agents de contrôle routier ou des agents de sécurité puissent émettre des constats d'infractions, des amendes, des points d'inaptitudes lors d'infractions aux abords des chantiers routiers

Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection

- #7 que le CSR et tous ses règlements d'application (dont le *Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection*) prévoient un régime spécifique aux infractions commises aux abords ou sur un chantier routier avec des SAP beaucoup plus significatives que des amendes doublées
- #8 que des éclaircissements soient apportés aux articles du PL48 concernant :
- la possibilité d'émission de SAP ou de constat d'infraction
 - le sens des expressions « autre que celle [la vitesse]prescrite »

Programme de formation futur conducteur

- #9 que le programme de formation soit obligatoirement bonifié par une section complète sur la circulation aux abords des travaux routiers et une section complète sur la signalisation routière afférente aux travaux routiers
- #10 que la SAAQ ait à faire rapport du contenu des cours réellement dispensés par les écoles de conduite

Barrière de contrôle de la circulation

- #11 que l'article 58 du PL48 et les TOMES soient modifiés pour ajouter « *que la barrière est levée ou déployée* »
- #12 de modifier l'article 62 du PL48 (futur article 509.4) en imposant plutôt une amende de 300\$ à 600\$ pour le conducteur qui contrevient à l'article 359.0.1
- #13 que le PL48 modifie immédiatement les manuels de signalisation routière du Québec afin que l'utilisation de la barrière de contrôle de la circulation soit utilisée sur les routes du réseau supérieur où la vitesse affichée est de 70 km/h (le CCDG a été modifié dans sa version 2024 mais pas encore le TOME V, générant ainsi une contradiction flagrante)

Propositions de modifications au CSR à intégrer au PL48

Art. 327 CSR : Suspension sur le champ du permis

- #14 d'ajouter un article qui se lirait comme suit :

« Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de sept jours, le permis visé à l'article 61 de toute personne qui contrevient à l'article 327 et tous autres articles du CSR en lien avec le respect de la signalisation routière »

Amendes

- #15 d'augmenter l'amende prévue à l'article 314.2 du CSR pour qu'elle soit plutôt de 300\$ à 600\$

- #16** que les amendes et les conséquences prévues en cas de non-respect de l'article 327 du CSR soient imbriquées dans le régime dédié aux amendes prévues en cas d'infractions commises aux abords d'un chantier routier

- #17** d'augmenter l'amende prévue à l'article 512 du CSR à « 2 000\$ à \$ 4 000\$ »

Règlement sur les points d'inaptitude

- #18** d'inclure, à même le PL48, une modification au Règlement C-24.2, r. 37 afin de porter l'attribution de points d'inaptitudes pour le non-respect des ordres d'un signaleur routier de 4 à 9 points

Surveillance routière sur tous les chantiers routiers

- #19** que la présence d'un policier ou d'un contrôleur routier soit requise sur chaque chantier routier au Québec

Subsidiairement

- #19.a** Qu'en marge du projet de loi n°48, le gouvernement du Québec accélère le pas sur le renforcement de la surveillance routière aux abords des chantiers

INTRODUCTION

Les membres de l'AQEI ont pris connaissance du *Projet de Loi 48 : Loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière* (ci-après le « PL48 »).

Conformément à leurs observations, les membres de l'AQEI souhaitent transmettre quelques commentaires et recommandations à la *Commission des transports et de l'environnement* pour renforcer l'atteinte des objectifs poursuivis par le PL48.

Des lacunes évidentes dans la protection des travailleurs du domaine de la signalisation routière

Les chantiers routiers sont omniprésents à travers la province. Bien que la majorité des usagers de la route connaissent leur existence, ainsi que leur raison d'être, il demeure qu'une partie de ces derniers font preuve de témérité à l'approche des chantiers routiers.

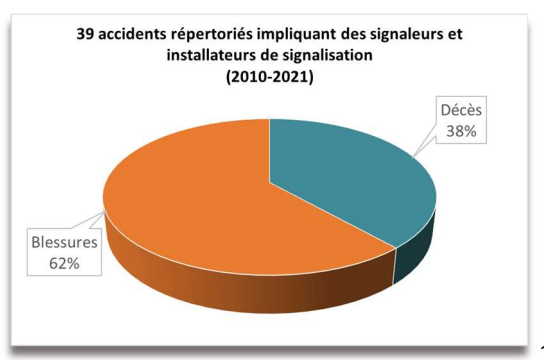
Pour reprendre les chiffres du MTMD dans le Plan d'action sécurité routière 2023-2028, il est mentionné à la page 19 :

*« Il est généralement reconnu que les risques de collision augmentent dans les **zones de travaux routiers**. La fermeture de voies, les changements de configuration et les chemins de détour sont quelques-uns des éléments qui font en sorte que ces lieux sont plus à risque, ce qui peut engendrer des conséquences directes pour les travailleurs. À titre d'exemple, en 2021, 836 personnes ont été blessées et 9 personnes sont décédées à l'approche ou dans une zone de travaux, comparativement à 814 et 8 respectivement en 2022. **Quant aux signaleurs routiers, 7 sont décédés dans l'exercice de leur fonction entre 2016 et 2022, et 58 ont subi des lésions professionnelles à la suite d'un accident de la route ou des gestes violents à leur égard.** »*

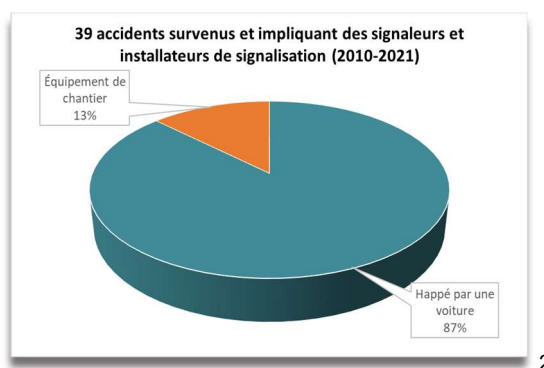
Nous avons mis en évidence certains extraits du texte.

Pour compléter les statistiques du MTMD, mentionnons qu'à partir de statistiques recensées par l'AQEI entre 2010-2021, il est facile de constater une augmentation claire des accidents de la route impliquant un travailleur en signalisation routière.

Seulement chez les travailleurs en signalisation routière, nous avons dénombré 39 accidents dont 15 décès, et ce, rappelons-le, pour les seuls cas qui ont été médiatisés.



La majorité de ces événements ont eu lieu le jour (76%). Les périodes les plus à risque d'accidents rapportés ont eu lieu à l'automne (49%) et à l'été (25%). De ces 39 accidents survenus depuis 2010, **87% d'entre eux impliquait un automobiliste.**



¹ Annexe 1, page 46

² Annexe 1, page 45

Il ne faut pas oublier que les signaleurs ne sont pas les seuls travailleurs routiers à risque. Pensons aux policiers, aux ambulanciers, aux contrôleurs routiers, aux brigadiers scolaires, aux remorqueurs ou autres.

Une opportunité ... manquée en 2022

Au printemps 2022, le ministère des Transports a présenté et adopté le projet de loi n° 22, lequel visait également à modifier le *Code de la sécurité routière* (ci-après appelé le PL22).

L'AQEI avait alors produit un mémoire présentant les recommandations suivantes de ses membres :

- ❖ **Les membres du CS et du C-SST suggèrent d'augmenter l'amende prévue à l'article 314.2 du CSR à 300\$ – 600\$**
- ❖ **Les membres du CS et du C-SST suggèrent d'augmenter le nombre de points d'inaptitude à 9 points en modifiant l'article 4 de la Table de points d'inaptitude de l'ANNEXE du *Règlement sur les points d'inaptitude***
- ❖ **Les membres du CS et du C-SST suggèrent d'augmenter l'amende prévue à l'article 512 du CSR à 2000\$ - 4000\$**
- ❖ **Les membres du CS et du C-SST suggèrent l'ajout d'un nouvel article dans le CSR permettant à un agent de la paix de suspendre sur-le-champ, au nom de la Société, le permis visé à l'article 61 de toute personne qui contrevient à l'article 327 du CSR**
- ❖ **Les membres du CS et du C-SST suggèrent d'augmenter le nombre de points d'inaptitude à 9 points en modifiant l'article 5 de la Table de points**
- ❖ **Les membres du CS et du C-SST suggèrent une présence policière aux abords de chaque chantier routier du Québec (MTQ, municipalités, Hydro-Québec...)**

Malgré le nombre croissant (et inquiétant) d'accidents impliquant des signaleurs routiers au Québec, aucune des recommandations de l'AQEI n'ont alors été retenues. Alors que le CSR est rouvert à nouveau, il apparaît primordial pour l'AQEI d'intégrer dès maintenant des mesures conséquentes.

Recommandations du Coroner Garneau

Ayant à faire enquête à la suite du décès d'un travailleur en signalisation routière survenu en 2021, le Coroner Yvon Garneau a écrit en avril 2022 ³ des constatations très claires :

« la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports et la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail ont tous un rôle à jouer pour corriger la situation. »

Ci-dessous, les recommandations du Coroner Garneau, tant envers la SAAQ que le MTMD :

« Que la Société de l'Assurance Automobile du Québec :

- *intensifie ses efforts en menant des activités d'éducation et de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules quant à l'importance de respecter le corridor de sécurité mis en place lors de travaux sur le réseau routier*

Que le ministère des Transports du Québec :

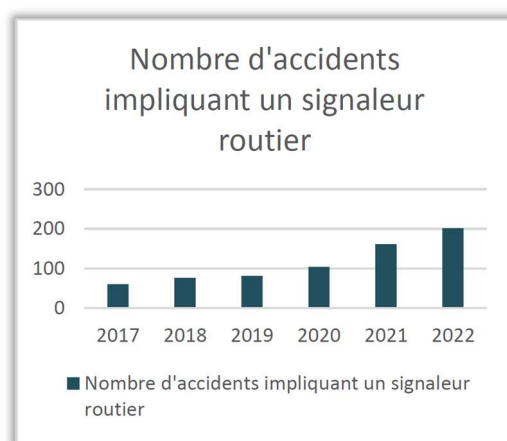
- *installe un panneau variable (PMV) localisé le plus près du chantier annonçant 24 h à l'avance et que toute entrave de voie soit annoncée en temps réel sur les PMV*
- *se concerte avec la sûreté du Québec pour une surveillance policière accrue pour la durée de l'installation et de l'enlèvement des dispositifs de signalisation pendant les travaux*
- *abaisse la vitesse à 70 km/heure pour les travaux de courte durée lors d'installations et d'enlèvement des dispositifs de signalisation*

³ Dossier 2021-02291

- augmente les amendes et les points d'inaptitude des conducteurs de véhicules lors du non-respect du corridor de sécurité mis en place lors des travaux sur le réseau routier. »

Nos soulignements

Considérant le nombre croissant d'accidents et la fréquence inacceptables de décès de signaleurs routiers, l'AQEI estime que l'urgence de la situation justifie une intervention rapide des instances gouvernementales afin de mettre en place les recommandations du Coroner Garneau et les siennes.



(source : CNESST)

Toujours convaincue de ses revendications, l'AQEI a, en 2023, continué l'envoi de lettres ⁴ au ministre responsable de la CNESST avec copie conforme aux ministres responsables de la Sécurité Publique et des Transports afin que les choses bougent.

4

Le 2 mai 2023, lettre au Ministre Jean Boulet pour un incident survenu le 19 avril 2023.

Le 13 juin 2023, lettre au Ministre Jean Boulet pour un incident survenu le 9 juin 2023.

Le 13 juillet 2023, lettre au Ministre Jean Boulet pour un incident survenu le 13 juillet 2023.

Plan d'action en sécurité routière 2023-2028

À l'été 2023, les choses ont évolué par le dépôt du [Plan d'action en sécurité routière 2023-2028](#) effectué par la ministre des Transports et de la Mobilité Durable

Ce Plan d'action 2023-2028, constitué de 27 mesures, est réparti en six grands domaines d'intervention, dont l'un est la sécurité des travailleurs sur les chantiers routiers.

Les membres de l'AQEI ont chaudement salué le dépôt de ce Plan d'action notamment en raison des mesures #10, #11 et #12 qui les concernent directement et qui, en grande partie, découlent de leurs recommandations.

Ces pistes d'action sont les suivantes :

10 Lancer le Plan d'action en matière de sécurité sur les sites de travaux routiers

11 Hausser les amendes et les points d'inaptitude pour les infractions commises sur les sites de travaux et aux abords de ceux-ci

12 Instaurer la Semaine de sensibilisation à la sécurité des travailleurs routiers

Les membres se sont dit également extrêmement sensibles aux recommandations #22, #23 et #24 de ce Plan d'action.

Si toutes ces mesures sont menées à terme, elles pourront avoir des effets positifs sur les chantiers routiers.

En décembre 2023, c'est ajouté au Plan d'action 2023-2028, le dépôt du PL48 qui a pour objectif de revisiter plusieurs articles du *Code de sécurité routière*.

Dans ce PL48, l'AQEI pensait trouver des modifications importantes au CSR, notamment quant aux amendes et aux points d'inaptitude (voir recommandation du Coroner Garneau et recommandation #11 du Plan d'action 2023-2028).

Dans sa version actuelle, le PL48 est un bon point de départ, mais l'AQEI estime que des explications, éclaircissements et amendements importants devront lui être apportés. Dans les pages qui suivent, vous trouverez nos recommandations.

COMMENTAIRES SUR LE PL48 :

Article 2 du PL48

L'ajout de précisions quant aux usagers de la route qui constitue clairement des usagers vulnérables permettrait de mieux appliquer toutes les mesures visant leur protection spécifique, dont plusieurs proposés dans le présent mémoire.

Pour intégrer directement cette mesure dans le CSR, l'AQEI recommande :

#1 Ajouter la définition suivante à l'article 4 du CSR, par la modification de l'article 2 du PL48 tel que :

« usager vulnérable » : ceux qui comportent le plus de risques de blessures graves en cas d'accident. Par exemple, cela peut être les piétons, les cyclistes ou les travailleurs routiers, car ils n'ont aucune protection

Article 12 du PL48

L'AQEI **salue** l'insertion du *TITRE VIII.3 « contrôle du respect de certaines dispositions au moyen d'un système de détection »*, notamment l'article 519.80, 2^e alinéa qui permettra l'installation de ces systèmes de détection dans des zones de travaux de construction ou d'entretien d'un chemin public.

Articles 16 et 22 du PL48

La lecture des articles 573.2 et 573.3 (article 16 du PL48) et l'article 606.6 (article 22 du PL48) laisse les membres de l'AQEI **perplexes**.

En effet, l'article 573.2 (article 16 du PL48) prévoit que « *Une sanction administrative pécuniaire peut être imposée aux propriétaires d'un véhicule routier lorsqu'un manquement a une disposition du présent code ou de l'un de ces*

règlements, déterminé, par règlement du gouvernement, a été constaté au moyen d'un système de détection. ».

L'article 573.3 (article 16 du PL48), lui, prévoit que « *Aucun constat d'infraction ne peut être signifié pour le non-respect d'une disposition du présent code ou de l'un de ses règlements donnant lieu à l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire en application de l'article 573. 2* ».

Et quant à lui, l'article 602.6 (article 22 du PL48) prévoit que « *Toute infraction constatée au moyen d'une photographie ou d'une série de photographies prises par un système de détection n'entraîne l'attribution d'aucun point d'inaptitude, à moins que le conducteur n'ait été intercepté et qu'un constat ne le lui ait été signifié pour l'infraction ainsi constatée* ».

L'AQEI **comprend** donc que les systèmes de détection ne mèneront qu'à des SAP (qui elles seront régies par le futur *Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection*) mais qu'ils ne pourront générer des constats d'infractions ni des points d'inaptitude.

Donc, la seule façon que des constats d'infractions ou des points d'inaptitude soient émis en cas d'infractions commises aux abords des chantiers routiers nécessitera obligatoirement l'intervention de policiers.

Cette approche, qui se dégage de la façon dont le PL48 est actuellement rédigé, semble à l'opposé des intentions annoncées par la ministre dans le Plan d'action de la sécurité routière 2023 2028.

Pourquoi ne pas permettre que les systèmes de détection, positionnés aux abords des chantiers routiers, puissent mener à l'émission de constat d'infraction et/ou à des points d'inaptitudes, le tout en créant un régime spécifique à ces systèmes de détection en zone de chantiers routiers ?

Quand on sait, actuellement, que les entreprises de construction sont aux prises avec une **recrudescence fulgurante d'intrusion** de la part des automobilistes sur leurs chantiers routiers.

Que ces mêmes entreprises de construction, en raison de ces intrusions et des graves conséquences qui pourraient en découler, sollicitent les policiers pour assurer une surveillance policière sur leurs chantiers et qu'elles se font répondre par ceux-ci que leurs effectifs policiers sont limités (pénurie de main-d'œuvre, budgets limités...)...

Il faut que le PL48 permette, par l'arrivée des systèmes de détection, l'émission de constats d'infractions, d'amendes et de points d'inaptitudes, et ce, afin d'apporter des modifications importantes aux habitudes des automobilistes.

#2 À l'article 12 du PL48, ajouter une section exclusivement dédiée aux chantiers routiers afin d'indiquer clairement que les systèmes de détection puissent constater des infractions au *Code de sécurité routière* et au *Code criminel* menant à des SAP, des constats d'infractions, des actes d'accusation, l'émission d'amendes et de points d'inaptitude

Outre les systèmes de détection prévus au TITRE VIII.3, l'AQEI **estime** que le PL48 pourrait être amendé et présenter d'autres alternatives qui viendraient s'ajouter aux systèmes de détection et au travail des policiers.

Premièrement, pourquoi ne pas permettre le port de caméra corporelle sur les travailleurs routiers ?

Les caméras de surveillance sur les chantiers ou directement apposées sur les travailleurs routiers pourraient filmer des infractions commises par les automobilistes et ces enregistrements pourraient être transmis, en cas d'infraction, à des services policiers pour que ceux-ci puissent émettre des constats d'infractions ou même des actes d'accusation, des amendes et des points d'inaptitude.

- #3 l'introduction de caméra de surveillance sur les chantiers routiers et/ou directement sur les habits des travailleurs routiers**
- #4 l'introduction de dispositions législatives et réglementaires permettant la réception en preuve de l'enregistrement de caméra corporelle ou de caméra de chantier, menant à des infractions criminelles, des amendes, des points d'inaptitude**
- #5 l'introduction de dispositions édictant des infractions criminelles émanant de ces gestes commis**

Deuxièmement, pourquoi ne pas permettre que des contrôleurs routiers puissent émettre des constats d'infractions aux abords des chantiers routiers (et aussi en zone scolaire, aux passages interdits, aux feux rouges ou pour les grands excès de vitesse) afin de venir soutenir le travail des policiers ?

Il est intéressant de savoir que cela se fait déjà dans les provinces Maritimes, notamment. Des agents de sécurité sont mandatés par la GRC pour émettre certains constats d'infraction (actes limités délégués).

- #6 de déléguer certains pouvoirs des policiers afin que des agents de contrôle routier ou des agents de sécurité puissent émettre des constats d'infractions, des amendes, des points d'inaptitudes lors d'infractions aux abords des chantiers routiers**

L'AQEI comprend que d'autres lois ou codes ou règlements devront être modifiés pour permettre l'utilisation de ces caméras ou la délégation de pouvoirs policiers, mais il est grand temps que des changements majeurs soient apportés à la législation québécoise afin de sensibiliser les automobilistes à la présence et au respect des travailleurs routiers.

RÈGLEMENT D'APPLICATION DE DIVERSES DISPOSITIONS CONCERNANT LES SYSTÈMES DE DÉTECTION, prévu à l'article 37 du PL48

Article 37 du PL48

C'est dans le futur *Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection* (ci-après le RSD) que l'on retrouve le montant des SAP qui, elles, seront émises par les systèmes de détection, plus particulièrement à l'article 2.

Selon notre interprétation et nos calculs, voici ce que cela pourrait donner (SAP) :

			SURPLUS 1-20	SURPLUS 21-30	SURPLUS 31-45	SURPLUS 46-59
TRANCHE	DÉPASSEMENT	BASE	10 \$	15 \$	20 \$	25 \$
1	5	30 \$	40 \$			
2	10	30 \$	50 \$			
3	15	30 \$	60 \$			
4	20	30 \$	70 \$			
5	25	30 \$		105 \$		
6	30	30 \$		120 \$		
7	35	30 \$			170 \$	
8	40	30 \$			190 \$	
9	45	30 \$			210 \$	
10	50	30 \$				280 \$
11	55	30 \$				305 \$
12	60	30 \$				330 \$

L'AQEI **estime** que ces SAP, même si elles sont doublées en zone de chantier routier, sont encore bien minces surtout quand on sait que les dépassements de vitesse, en zone de chantiers routiers, peuvent mener à des blessures graves et même à la mort.

Rappelons-nous l'accident survenu le 23 septembre 2020 sur l'autoroute 15 où un motocycliste n'a pu éviter un chantier de construction et les travailleurs qui s'y trouvaient, car il roulait à 150 km/h dans une zone de 100 km/h.

Cela a coûté la vie au motocycliste certes, mais a également causé l'amputation de la jambe droite du travailleur routier.

Selon le tableau précédent, la SAP n'aurait été que de 280\$ (même doublée, elle aurait été de 560\$), c'est bien peu pour un jeune père de trois enfants, amputé à vie.

#7 que le CSR et tous ses règlements d'application (dont le *Règlement d'application de diverses dispositions concernant les systèmes de détection*) prévoient un régime spécifique aux infractions commises aux abords ou sur un chantier routier avec des SAP beaucoup plus significatives que des amendes doublées

Toujours en lien avec l'article 2, 5^e alinéa (article 37 du PL48), l'AQEI se questionne :

« Aucune sanction administrative pécuniaire ne peut être imposée en cas de manquement aux dispositions prévues au premier alinéa dans les cas suivants :

...

5^o

dans un lieu où, conformément à l'article 303.1, une signalisation indique, pour la durée de travaux de construction ou d'entretien d'un chemin public, une limite de vitesse à respecter autre que celle prescrite.» Notre soulignement.

Premièrement, l'AQEI ne saisit pas pourquoi des SAP ne peuvent être émises dans ces circonstances alors que les articles précédemment cités dans le PL48 ne permettent que l'émission de SAP.

L'AQEI estime que la rédaction actuelle du PL48 complexifie la compréhension des futures dispositions du CSR. Des explications sur ces contradictions s'imposent ou justifient, à tout le moins, des éclaircissements apportés au PL48. Des amendements devront ensuite être préparés pour ajuster la présentation des dispositions.

Deuxièmement, l'AQEI se questionne sur les mots « *autre que celle prescrite* » à la fin du 5^e alinéa.

Est-ce que cette expression est définie dans le CSR ? Parle-t-on de la limite de vitesse enregistrée au *Registre des limites de vitesse temporaires dans les zones de travaux routiers* ? Ou plutôt de la vitesse originale, avant que celle-ci ne soit abaissée pendant les travaux ?

Cet article proposé dans le PL48 nécessiterait, lui aussi, des clarifications.

#8 que des éclaircissements soient apportés aux articles du PL48 concernant :

- la possibilité d'émission de SAP ou de constat d'infraction
- le sens des expressions « autre que celle [la vitesse]prescrite »

Article 40 du PL48

À la lecture de l'article 66.1 (article 40 du PL48) qui se lit comme suit :

« Le candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit, dans les cas et aux conditions prévues par règlement, avoir suivi avec succès le programme de formation pour la conduite d'un véhicule routier de la Société ou toute autre formation déterminée par règlement pour l'obtention de la classe de permis demandée ou pour l'inscription d'une mention à son permis. »

#9 que le programme de formation soit obligatoirement bonifié par une section complète sur la circulation aux abords des travaux routiers et une section complète sur la signalisation routière afférente aux travaux routiers

#10 que la SAAQ ait à faire rapport du contenu des cours réellement dispensés par les écoles de conduite

Article 58 du PL48

L'AQEI **salue** l'introduction du nouvel article 359.0.1 du CSR, tel que prévu à l'article 58 du PL48. Avec l'arrivée de la barrière de contrôle de la circulation sur les routes du Québec depuis quelques années seulement, il est essentiel que cet article soit ajouté au *Code de la Sécurité routière*.

Cependant, l'AQEI **souhaite** porter à la connaissance des parlementaires que l'article, tel que rédigé actuellement dans les TOMES du MTMD, porte à confusion. Il en est de même pour l'article 58 du PL48 car il mentionne « *que la barrière est levée* ».

En effet, plusieurs équipements, voire modèles, de barrières se retrouvent actuellement sur les routes du Québec. Certaines s'abaissent de haut en bas, alors que d'autres se déploient du côté du véhicule jusqu'à l'arrière du véhicule.

Il serait opportun de clarifier la situation une fois pour toute et permettre l'utilisation des différents modèles. Si tel est le cas, il faudra modifier l'article 58 du PL48 et dans les TOMES en ajoutant, après « *que la barrière est levée ou déployée* ».

#11 que l'article 58 du PL48 et les TOMES soient modifiés pour ajouter « *que la barrière est levée ou déployée* »

Modèle qui s'abaisse :



Modèle qui se déploie :



Article 62 du PL48

« Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 509.3, du suivant :

509.4. Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 359.0.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 200\$ à 400\$. »

L'AQEI **ne comprend pas** pourquoi la sanction attribuée à l'utilisateur de cellulaire au volant est de 300 à 600\$ et qu'en comparaison, celle du non-respect d'une barrière est de 200\$ à 400\$.

L'AQEI **estime** que l'infraction de ne pas respecter la barrière est aussi grave sinon plus que l'utilisation du cellulaire au volant.

#12 de modifier l'article 62 du PL48 (futur article 509.4) en imposant plutôt une amende de 300\$ à 600\$ pour le conducteur qui contrevient à l'article 359.0.1

En terminant nos commentaires sur la barrière de contrôle de la circulation, rappelons la mesure 10.1 du *Plan d'action pour la sécurité routière 2023-2028* qui précise que :

« sur les routes du réseau supérieur où la vitesse affichée est de 70 km/h, le recours à l'utilisation des barrières de contrôle de la circulation contrôlées à distance par un signaleur routier sera obligatoire (interdiction d'avoir recours à un signaleur) sur le réseau du Ministère. Cette interdiction était déjà en vigueur sur les routes où la vitesse affichée est supérieure à 70 km/h. Enfin, la surveillance policière et par radar photo se poursuivra afin de favoriser le respect des règles, dont les limites de vitesse. »

L'AQEI **a salué** cette mesure du Plan d'action qui renforcera certes la sécurité des signaleurs routiers en évitant leur présence sur les routes les plus dangereuses du réseau.

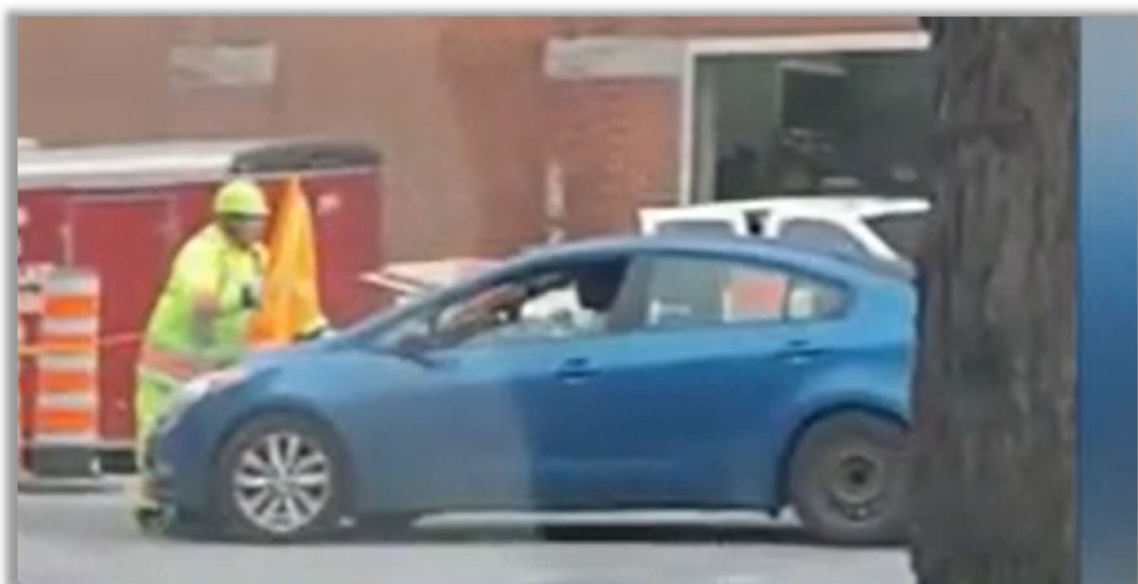
Toutefois, elle se questionne à savoir quand cette obligation sera mise en application dans les manuels de signalisation routière du Québec qui eux, sont sous la gouverne du MTMD. Il vaudrait mieux que cela soit le plus tôt possible.

#13 que le PL48 modifie immédiatement les manuels de signalisation routière du Québec afin que l'utilisation de la barrière de contrôle de la circulation soit utilisée sur les routes du réseau supérieur où la vitesse affichée est de 70 km/h (le CCDG a été modifié dans sa version 2024 mais pas encore le TOME V, générant ainsi une contradiction flagrante)

PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE À INTÉGRER AU PL48

Depuis quelques années, on le voit fréquemment sur les réseaux sociaux, les automobilistes démontrent de plus en plus d'impatience face aux travailleurs routiers.

Rappelons ce malheureux événement, survenu en avril 2023 à Montréal ⁵, où un automobiliste impatient a littéralement poussé, avec son véhicule, un signaleur routier qui effectuait son travail aux abords d'un chantier routier.



Considérant toutes les statistiques jointes en Annexe 1 exposant clairement les risques subis par les travailleurs en chantier routier et démontrant que la situation ne s'améliore pas, l'AQEI **est d'avis** qu'il serait judicieux de revoir le PL48 afin que des outils plus coercitifs soient mis en place pour faire comprendre aux automobilistes qu'ils ont un permis de conduire et non un droit de conduire.

⁵ <https://www.lapresse.ca/actualites/justice-et-faits-divers/2023-04-21/chantier-dans-le-sud-ouest/un-automobiliste-pousse-un-signaleur-avec-sa-voiture-le-spvm-enquete.php>

Les articles 327 et 434.2 du CSR prévoit :

« § 2. — *Limites de vitesse et distance entre les véhicules*

327. Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée.

En outre 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, 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. »

L'AQEI **est d'avis** que, tout comme l'article 434.2 déjà présent dans le CSR ⁶, un nouvel article devrait être ajouté au CSR pour permettre à un agent de la paix de suspendre sur-le-champ, au nom de la Société, le permis visé à l'article 61 de toute personne qui contrevient à l'article 327 du CSR.

#14 d'ajouter un article qui se lirait comme suit :

« Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de sept jours, le permis visé à l'article 61 de toute personne qui contrevient à l'article 327 et tous autres articles du CSR en lien avec le respect de la signalisation routière »

⁶ « 434.2. Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de sept jours, le permis visé à l'article 61 de toute personne qui contrevient à l'article 433 ou 434. (...) »

Articles 311, 311.1 et 314.2. du CSR

L'article 311 du CSR édicte actuellement que : « *Lorsque la circulation est dirigée par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, toute personne doit, malgré une signalisation contraire, obéir à leurs ordres et signaux.* »

L'article 311.1 du CSR édicte actuellement que : « *Face au signal lumineux d'une flèche jaune qui prescrit un changement de voie et qui est installé sur un véhicule routier, lequel est en mouvement, le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule et emprunter, dans le sens indiqué par la flèche, une autre voie ou, à défaut, l'accotement, après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.* »

L'article 314.2 du CSR édicte actuellement que : « *Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 311 comme une infraction et est passible d'une amende de 200\$ à 400\$* ».

Bien qu'une augmentation de l'amende ait été apportée en 2018 à l'article 314.2 du CSR, les travailleurs en signalisation routière et leurs signaux sont toujours peu ou pas respectés.

L'AQEI **est d'avis** que le montant de l'amende prévue à l'article 314.2 du CSR devrait à nouveau être augmentée pour passer de « 200\$ à 400\$ » à « **300\$ à 600\$** ».

#15 d'augmenter l'amende prévue à l'article 314.2 du CSR pour qu'elle soit plutôt de 300\$ à 600\$

De plus, l'AQEI **est d'avis** qu'il serait judicieux de revoir les amendes et conséquences prévues en cas de non-respect de l'article 327 du CSR et de les imbriquer dans le régime dédié aux amendes en cas d'infractions commises aux abords d'un chantier routier, tel que ci-haut expliqué.

#16 que les amendes et les conséquences prévues en cas de non-respect de l'article 327 du CSR soient imbriquées dans le régime dédié aux amendes prévues en cas d'infractions commises aux abords d'un chantier routier

L'article 512 du CSR prévoit :

« Quiconque contrevient à l'un des articles 327, 422, 433, 434 ou 492.8 commet une infraction et est passible d'une amende de 1 000 à 3 000\$.

Le conducteur d'un véhicule routier qui contrevient au 2e alinéa de l'article 468 commet une infraction et est passible d'une amende de 700 à 2 100\$. »

L'AQEI **est d'avis** que le montant de l'amende prévue à l'article 512 du CSR devrait être augmentée pour passer de « 1 000\$ à 3 000\$ » à « **2 000\$ à 4 000\$** ».

#17 d'augmenter l'amende prévue à l'article 512 du CSR à « 2 000\$ à \$ 4 000\$ »

Règlement sur les points d'inaptitude (C.24.2, r.37)

Rappelons ici quelques mesures du *Plan d'action pour la sécurité routière 2023-2028* :

11. Hausser les amendes et les points d'inaptitude pour les infractions commises sur les sites de travaux et aux abords de ceux-ci.

11.1 Revoir l'attribution de points d'inaptitude (Règlement sur les points d'inaptitude) pour certaines infractions dont celles commises dans les zones de travaux

11.2 Revoir le montant des amendes (CSR) pour certaines infractions, dont celles commises dans les zones de travaux

Malgré le fait que ces trois mesures soient mentionnées dans le Plan d'action 2023-2028, le PL48 ne prévoit aucune modification qui viendront rehausser les points d'inaptitudes.

L'AQEI **estime** que le PL48 devrait être l'occasion de régler la question des points d'inaptitudes sans tarder et les porter à un niveau aussi sévère que de ne pas respecter le signal d'arrêt d'un autobus scolaire.

L'application de sanctions plus sévères pour le respect des signaleurs routiers est d'autant plus importante que nous avons constaté, dans la dernière année seulement, plusieurs évènements, médiatisés et ayant circulés sur les réseaux sociaux, où des signaleurs routiers étaient agressés par des automobilistes.

Une intervention forte à cet égard s'impose, et le PL48 est l'occasion pour ce faire.

#18 d'inclure, à même le PL48, une modification au Règlement C-24.2, r. 37 afin de porter l'attribution de points d'inaptitudes pour le non-respect des ordres d'un signaleur routier de 4 à 9 points

Renforcement de la surveillance routière aux abords des chantiers

Nous sommes conscients que la solution proposée dans la section ci-dessous ne relève pas uniquement du ministère des Transports et de la Mobilité Durable du Québec mais nous tenons à souligner que cette recommandation favoriserait grandement la sécurité et le respect des directives des signaleurs routiers.

#19 que la présence d'un policier ou d'un contrôleur routier soit requise sur chaque chantier routier au Québec

Subsidiairement

#19.a Qu'en marge du projet de loi n°48, le gouvernement du Québec accélère le pas sur le renforcement de la surveillance routière aux abords des chantiers

Nous sommes d'avis que la seule présence d'un agent de la paix (ou d'un contrôleur routier) **visible sur un chantier routier** améliorerait drastiquement la sécurité des travailleurs et l'attention des usagers de la route.

Aux yeux des membres de l'AQEI, le déploiement d'une surveillance routière accrue aux abords des chantiers, laquelle permettrait de donner une impression d'omniprésence coercitive, est une excellente façon de renforcer la sécurité des signaleurs routiers.

Dans l'approche actuelle, le PL48 propose principalement des aménagements légaux qui permettront de déployer et d'opérer plus facilement les systèmes de détection. Ces mesures sont un pas dans la bonne direction, mais elles peuvent encore être améliorées.

CONCLUSION

L'AQEI remercie les parlementaires qui ont pris le temps de lire le présent mémoire.

La présence de l'AQEI lors des consultations particulières est une occasion unique de sensibiliser les parlementaires à la dure réalité des travailleurs routiers qui, jour après jour, mettent leur vie en danger pour que nous tous et toutes, automobilistes, puissions circuler en toute sécurité sur nos routes.

Un grand pas d'altruisme ferait grand bien au Québec.

**« Le conducteur dangereux, c'est celui qui vous dépasse,
malgré tous vos efforts pour l'en empêcher »**

- **Woody Allen**



Caroline Amireault
Avocate et Directrice générale
T : 514.324.2734 | C : 514.924.2734
caroline.amireault@aqei.cc
6965, rue Jean-Talon Est, Montréal, QC, H1S 1N2

