

**PAR COURRIEL**

Québec, le 8 février 2024

Madame Jennifer Maccarone  
Présidente  
Commission des transports et de l'environnement  
Hôtel du Parlement  
1045, rue des Parlementaires  
2<sup>e</sup> étage, Bureau 2.113  
Québec (Québec) G1A 1A4

**Objet : *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***

Madame la Présidente,

Dans le cadre de son mandat, le Protecteur du citoyen prend connaissance de l'ensemble des projets de loi et de règlement présentés à l'Assemblée nationale ou publiés à la *Gazette officielle du Québec*. Lorsqu'il l'estime nécessaire, il intervient en vertu de l'article 27.3 de sa loi constitutive, qui lui confère le pouvoir d'appeler l'attention d'un dirigeant d'organisme ou du gouvernement sur les réformes législatives, réglementaires et administratives qu'il juge conformes à l'intérêt général.

C'est dans cette optique que j'ai pris connaissance du 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 par la ministre des Transports et de la Mobilité durable le 8 décembre 2023.

D'entrée de jeu, je tiens à préciser que je partage les visées du projet de loi n° 48. Je suis d'avis qu'il peut contribuer à l'atteinte de l'objectif de réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels ou avec blessés graves par rapport aux constats de 2017<sup>1</sup>. J'accueille donc favorablement l'ajout d'outils visant l'accroissement de la sécurité de l'ensemble des usagers de la route. Je salue principalement les mesures permettant une meilleure protection des usagers les plus vulnérables.

---

<sup>1</sup> Il s'agit de l'une des cibles énoncées dans la *Politique de mobilité durable – 2030*, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018, p. 12.

Cela étant, après analyse, je souhaite néanmoins vous faire part de mes commentaires relativement à l'abrogation du régime de désignation du conducteur ou du locataire à court terme en cas d'infraction constatée par un système de détection<sup>2</sup>.

### **1. Abrogation du régime de désignation du conducteur ou du locataire à court terme en cas d'infraction constatée par un système de détection**

Selon la prévision faite par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), le vaste déploiement de systèmes de détection, soit 250 appareils au cours des prochaines années, engendrerait une forte augmentation du nombre de détections et, conséquemment, de dossiers à traiter, soit environ 2,8 millions<sup>3</sup>.

Je comprends qu'en vue d'absorber cette hausse de détections et de réduire le nombre de dossiers portés devant les tribunaux, le projet de loi n° 48 propose la création d'un régime complémentaire régi par la procédure administrative. Ce projet de loi ferait donc coexister deux régimes : le régime pénal existant et un nouveau régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP)<sup>4</sup>.

L'actuel régime pénal prévoit la possibilité pour un propriétaire de véhicule de désigner le conducteur fautif<sup>5</sup>. À toutes fins pratiques, le propriétaire remplit un formulaire à la réception de son constat d'infraction en désignant la personne qui conduisait son véhicule au moment de l'infraction. Or, le projet de loi n° 48 propose d'abolir cette possibilité. Parallèlement, le régime de SAP introduit par le projet de loi n° 48 ne prévoit pas la possibilité d'une telle désignation. La désignation du conducteur fautif ne serait donc applicable dans aucun des deux régimes.

Je partage la volonté de faciliter l'administration de la justice. Toutefois, je suis d'avis qu'abolir le formulaire de désignation du conducteur pourrait avoir l'effet contraire et contribuer à l'engorgement des instances de contestation des infractions et des SAP.

À l'heure actuelle, au regard des informations contenues au formulaire de désignation, le poursuivant peut signifier un nouveau constat au conducteur fautif. En éliminant l'usage de ce formulaire dans le régime des infractions et en ne le prévoyant pas dans le régime des SAP, le propriétaire non fautif qui reçoit un constat d'infraction ou un avis de réclamation se verrait dans l'obligation de franchir toutes les étapes du processus pénal ou administratif pour le contester. Dans le cas d'une SAP – qui sera vraisemblablement le régime le plus utilisé –, c'est devant l'instance de contestation qu'il pourrait espérer faire valoir ses moyens de défense, et ce, même s'il aurait pu démontrer, en amont du processus, qu'il

---

<sup>2</sup> Bien que les documents d'accompagnement du projet de loi n° 48 (Mémoire au Conseil des ministres et Analyse d'impact réglementaire) utilisent les termes « appareils de contrôle automatisé », le projet de loi lui-même utilise plutôt l'expression « systèmes de détection », définie à l'article 2 du projet de loi, et c'est cette dernière qui est retenue dans la présente lettre.

<sup>3</sup> Ministre des Transports et de la Mobilité durable, *Mémoire au Conseil des ministres, Projet de 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*, 5 décembre 2023, p. 4 (ci-après « Mémoire au Conseil des ministres »). À titre de comparaison, on compte actuellement 52 appareils de ce type en opération (*idem*, p. 2).

<sup>4</sup> Le régime des sanctions administratives pécuniaires est principalement prévu à l'article 16 du projet de loi, qui introduit les articles 573.2 à 573.34 du *Code de la sécurité routière*, RLRQ, c. C-24.2 (ci-après « CSR »).

<sup>5</sup> Article 592.1, al. 2 du CSR.

n'était pas le conducteur au moment du manquement. Il en serait de même devant le tribunal, pour les constats d'infraction.

Cela pourrait avoir comme conséquence d'augmenter le nombre de demandes transmises à l'organe de contestation et dans le système de justice du Québec.

#### Quelques conséquences pour le propriétaire non fautif

Je constate que l'article 19 du projet de loi n° 48 prévoit l'abrogation des dispositions du *Code de la sécurité routière* (CSR) liées à la désignation du conducteur. Ses articles 26, 28, 29 et 30 proposent quant à eux de modifier le *Code de procédure pénale* pour en supprimer les références à ces articles.

De façon non limitative, voici quelques conséquences de l'abolition du régime de désignation que j'entrevois pour un propriétaire non fautif : en matière pénale, le CSR prévoit qu'en vue de recouvrer les sommes dues à la suite de la commission d'une infraction, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) peut, entre autres, suspendre le permis ou le droit de l'obtenir. La SAAQ peut aussi interdire de mettre en circulation tout véhicule immatriculé au nom du débiteur. Je comprends d'ailleurs qu'il n'est pas exclu que des mesures de recouvrement semblables soient appliquées dans le régime de SAP, le projet de loi n° 48 prévoyant un pouvoir réglementaire à cet effet<sup>6</sup>.

Ainsi, l'on pourrait appliquer la procédure de recouvrement pour non-paiement d'une amende et suspendre le permis de conduire d'un propriétaire non fautif à la suite de l'infraction ou d'un manquement commis par un tiers.

De plus, en matière d'excès de vitesse, la présence de précédentes déclarations de culpabilité au dossier d'une personne peut faire en sorte que le montant de l'amende imposée soit triplé<sup>7</sup>. Un propriétaire de véhicule pourrait donc se voir imposer une telle amende triplée, et ce, même si les déclarations de culpabilité précédentes découlent d'infractions commises par un tiers avec le véhicule.

Il me paraît inéquitable qu'un propriétaire non fautif subisse les conséquences d'un manquement ou d'une infraction commise par quelqu'un d'autre. D'ailleurs, au sujet des mesures liées au système de désignation du conducteur que le projet de loi n° 48 propose d'abolir, la Cour d'appel indiquait qu'elles avaient justement « pour but d'assurer un régime d'équité à l'endroit du propriétaire qui n'a pas commis de faute<sup>8</sup> ».

Je considère que l'équité doit être préservée, et ce, autant en cas de manquement que d'infraction. Je suis d'avis que la nécessaire recherche de l'efficacité administrative ne saurait primer sur le droit des citoyens d'être traités de façon équitable.

Je reprends à mon compte les précédentes interventions de mes prédécesseurs à cet égard, d'abord en 2001, dans le cadre du projet de loi n° 17 — *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, puis

<sup>6</sup> Article 573.34 du CSR (proposé par l'article 16 du projet de loi) et article 620.1 (16°) du CSR (proposé par l'article 23 du projet de loi).

<sup>7</sup> Article 516.1 du CSR.

<sup>8</sup> *Directrice des poursuites criminelles et pénales c. Audette*, 2018 QCCA 298, para. 49.

en 2012 relativement au projet de loi n° 57 — *Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives*<sup>9</sup>. Lors de l'examen de ces précédents projets de loi, le Protecteur du citoyen a soutenu que l'impossibilité d'utiliser le formulaire de désignation pénaliserait, non pas le conducteur, premier sinon seul responsable d'adopter une conduite sécuritaire, mais d'abord le propriétaire du véhicule. Cette position est toujours d'actualité pour le présent projet de loi.

Je réitère que l'équilibre des droits justifie, à lui seul, le maintien du formulaire de désignation pour tous les propriétaires. Je considère de ce fait que le projet de loi n° 48 doit prévoir des règles pour éviter qu'un propriétaire ne soit l'objet d'injustices réelles ou perçues comme telles.

**Considérant ce qui précède, le Protecteur du citoyen recommande :**

- R-1** Que le projet de loi n° 48 soit modifié afin de conserver, dans le régime pénal, la possibilité pour le propriétaire du véhicule de désigner le conducteur ou le locataire à court terme ayant commis l'infraction constatée par un système de détection;
- R-2** Que le projet de loi n° 48 soit modifié afin de permettre, dans le régime de sanctions administratives pécuniaires, au propriétaire du véhicule de désigner le conducteur ou le locataire à court terme ayant commis le manquement constaté par un système de détection.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'assurance de ma considération distinguée.

Le protecteur du citoyen,



Marc-André Dowd

- c. c. M<sup>me</sup> Geneviève Guilbault, ministre des Transports et de la Mobilité durable  
 M. Simon Jolin-Barrette, leader parlementaire du gouvernement  
 M. Monsef Derraji, leader parlementaire de l'opposition officielle  
 M. Alexandre Leduc, leader parlementaire du deuxième groupe d'opposition  
 M. Paul St-Pierre Plamondon, chef du troisième groupe d'opposition  
 M. Éric Ducharme, président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec  
 M. Frédéric Guay, sous-ministre des Transports et de la Mobilité durable

<sup>9</sup> Protecteur du citoyen, [Lettre à la présidente de la Commission des transports et de l'environnement dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 57](#), 3 avril 2012.

M. Mathieu LeBlanc, secrétaire de la Commission des transports et de l'environnement

M. Philippe Brassard, secrétaire de la Commission des institutions