



MÉMOIRE

FRATERNITÉ DES CONSTABLES DU CONTRÔLE ROUTIER DU QUÉBEC

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

Consultations sur le projet de loi n° 48, modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Le 24 janvier 2024

Madame la Présidente de la Commission,
Député(e)s membres de la Commission,
Madame la Ministre des Transports,

Nous remercions la Commission des transports et de l'environnement de nous permettre de faire valoir notre position sur le projet de loi n° 48. Notre propos portera sur les modifications concernant *le Code de la sécurité routière et de leurs impacts ainsi que sur une autre disposition législative.*

Via la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec, nous sommes les représentants des contrôleurs routiers. Jean-Claude Daignault est le président actuel.

Nous tenons à vous informer que nous faisons encore de la patrouille, en plus de nos fonctions syndicales, nous sommes sur le terrain, nous savons ce qui se passe.

Fondée en 1982, la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec regroupe environ 320 membres. Les fonctions et le travail d'un contrôleur routier existent depuis plus de 70 ans, mais ils ont tellement évolué que très peu de personnes connaissent réellement notre rôle, nos pouvoirs et notre expertise.

Les contrôleurs routiers sont formés, durant 21 semaines, à *l'École nationale de police du Québec*. Par la suite, ils sont nommés agents de la paix et constables spéciaux. Ils doivent donc respecter les dispositions du *Code de déontologie des policiers et policières du Québec*. La formation suivie prépare essentiellement à conduire des auto-patrouilles, à procéder à des interceptions, à rédiger des constats d'infractions, à témoigner au tribunal, à effectuer des arrestations et à intervenir lors de la commission de certaines

infractions criminelles. À ce titre, nous sommes considérés comme les spécialistes dans le milieu du transport de personnes et de biens. Pour ce faire, le gouvernement nous a mandatés pour appliquer 13 Lois et plus de 40 règlements, dont l'application du *Code de la sécurité routière (CSR)*, du *Code criminel* et de la *Loi sur les Transports*.

La structure de notre organisation est de style policier, donc très hiérarchisée et avec des grades (sergent, lieutenant, etc.). Nous travaillons pour Contrôle routier Québec qui relève de la SAAQ, mais une partie de notre travail relève du ministre des Transports, du ministre de la Sécurité publique, le tout en collaboration étroite avec le ministère de la Justice et du DPCP.

Ce mandat consiste à contrôler l'application, sur route et en entreprise, des lois et des règlements qui régissent l'industrie du transport des personnes et des biens, tout en contribuant à la sécurité routière. Ainsi, nos interventions visent à améliorer la sécurité des usagers de la route, à assurer la protection du réseau routier et à veiller à l'équité concurrentielle des transporteurs. Nous réalisons autour de 90 000 interventions par année.

La coercition et le risque d'être intercepté constituent des éléments majeurs de dissuasion qui se traduisent par des accidents évités et des vies sauvées. Dans le but de limiter notre intervention d'aujourd'hui à ce créneau nous allons concentrer notre propos dans cette direction, mais sachez que nous allons revenir via d'autres instances car l'application de certaines Lois et règlements sont souvent très difficile, comme celle sur les taxis de type Uber, sur les heures de conduite, l'environnement, etc.

C'est pourquoi nous ferons aujourd'hui des recommandations très ciblées qui visent à ajuster certains articles du CSR pour les rendre en équilibre avec d'autres dispositions réglementaires et/ou les mœurs au Québec.

Avant de commencer, nous tenons à remercier les contrôleurs routiers qui ont participé de près ou de loin à la rédaction de ce mémoire.

« La sévérité des infractions change les comportements »

En 2010, nous avons déposé un mémoire pour modifier (entre autres) les articles 426, 427 et 433 afin de baliser le nombre de ceinture de sécurité dans un véhicule vs la présence en plus grande nombre de personne dans l'habitacle ou dans l'espace de chargement. À l'époque le pouvoir d'un agent de paix se limitait à remettre une infraction à 30 \$ et nous constatons cette situation à tous les jours, et il y avait des décès.

Les modifications apportées ont fait grimper l'infraction à 1000\$, assortie de 12 points d'inaptitudes, du retrait du permis de conduire et de la saisie du véhicule. Aujourd'hui ils nous arrivent encore de constater cette infraction, mais elle est maintenant rarissime et des vies ont été sauvées.

Dans ce cas précis, le CSR a évolué, mais nous considérons que la société et les comportements ont changé de façon importante depuis quelques années et surtout depuis la pandémie. Cela s'est traduit par une hausse du nombre de décès sur les routes en 2022 (392) ce qui est le nombre le plus élevé depuis 2013. Quand nous constatons des décès dans des zones scolaires, il y a là un réel problème.

Plusieurs comportements dangereux ou imprudents réalisés par un conducteur ne sont pas assez sanctionnés, soit parce que les infractions n'existent pas ou parce qu'elles ne sont pas assez dissuasives. À titre d'exemple, l'infraction de rouler en sens inverse sur une autoroute n'existe

pas, nous devons poursuivre par un article dérivé sur la signalisation à 100\$ ou au code criminel.

Aucun article du CSR ne combine un ensemble de possibilités pour sanctionner un comportement dont la résultante est une insouciance ou une imprudence qui peut mettre danger la vie. Il existe l'article 327 (*Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée*), mais il est difficile d'application car il inclut une notion de vitesse et/ou de conduite dangereuse et nous devons prouver que cela a mis en péril la vie (souvent via un accident). De plus, cet article du CSR se limite à 4 points d'inaptitude comme celle du corridor de sécurité, alors que plusieurs infractions en comporte plus maintenant (ex : cellulaire au volant ; 5 points ou course ; 12 points).

Dans un autre temps, pour les agents qui font respecter le CSR, sanctionner des comportements dans l'environnement législatif et remettre plusieurs infractions à une personne est souvent mal vu par les tribunaux. Des plaintes en déontologie peuvent être aussi déposées par les citoyens.

Cinq exemples pour illustrer des comportements dangereux mais qui respectent la vitesse.

1. Un conducteur circule dans le tunnel Lafontaine, il tient un cellulaire en main, traverse la ligne double sans signaler, des véhicules doivent freiner pour éviter une collision. Ce comportement, pris séparément implique 3 infractions et 8 points d'inaptitudes, mais ne témoigne pas du danger qu'il a généré.
2. Un autobus scolaire ayant ses feux intermittents en fonction, un élève descend et doit traverser la chaussée, un conducteur omet de faire son arrêt et a failli frapper l'enfant. L'infraction est la même que si l'élève

n'avait pas eu à traverser la rue, mais le danger est totalement différent.

3. Un agent réalise une interception sur l'autoroute, alors qu'il est à l'extérieur pour demander au conducteur de s'identifier, un véhicule ne respectant pas le corridor de sécurité risque de le frapper. L'infraction est la même que si le patrouilleur avait été dans sa voiture, donc plus protégé, mais le danger lui est totalement différent.
4. Un camionneur circule avec une semi-remorque de 53 pieds et ses heures de conduite sont dépassées, il louvoie et risque de causer des accidents parce qu'il s'endort au volant. Aucun point d'inaptitude n'est prévu, une seule infraction possible et aucune notion de danger.
5. Un véhicule non immatriculé, conduit par une personne dont le permis de conduire est sanctionné circule sur le chemin public sans aucun feu de freinage et des freins sont qui sont déficients. Le conducteur est au courant de toutes ces infractions. Aucun point d'inaptitude, 4 infractions possibles, mais aucune qui englobe le tout dans une notion de danger.

Ces exemples témoignent de comportements qui induisent des risques et des dangers pour les piétons et autres usagers de la route, mais le CSR sanctionne ces comportements dans une forme de silo, sans tenir compte de la conjonction des infractions. Dans tous les cas décrits ci-haut aucun excès de vitesse n'a été constaté et nous devons pratiquement attendre de constater un mort ou des blessés pour appliquer le code Criminel.

Nous croyons fermement que ces comportements devraient être traités de façon différente par le CSR par l'ajout ou la modification d'un article qui regroupe toutes les possibilités d'infractions du code dans le sens qu'il ne se limite pas au seul titre 8 sur les règles de circulation. Des exemples peuvent s'appliquer sur l'état mécanique, les heures de conduites, etc.

Il faut aussi que les attributs de cet article soient conséquents comme celui décrit plus haut concernant la présence de personnes dans l'espace de chargement, nous préconisons pour cette infraction, de 6 à 12 points d'inaptitudes, un montant de 1000\$, suspension du permis de conduire et des immatriculations une fois la reconnaissance de culpabilité et automatiquement lors de la 2^e offense.

Recommandation n° 1

Insérer ou modifier un article (comme le 327) qui englobe les dangers conséquents du comportement du conducteur en incluant une notion de conduite imprudente ou risquée, sans faire une référence à mettre en péril la vie qui est plus difficile à prouver.

Le Québec ne serait pas la première administration à légiférer dans ce sens. Plusieurs états américains l'ont déjà fait. L'Ontario a aussi un article très clair depuis plus de 5 ans sur le sujet que nous reproduisons :

Conduite imprudente

130 (1) *Quiconque conduit un véhicule ou un tramway sur une voie publique sans faire preuve de la prudence et de l'attention nécessaires ou sans tenir raisonnablement compte des autres personnes qui circulent sur la voie publique est coupable de conduite imprudente. 2017, chap. 26, annexe 4, art. 17.*

En Ontario, cet article comporte une perte de 6 points au permis de conduire, alors qu'au Québec la référence avec l'article 327 comporte 4 points.

Au Québec, les statistiques démontrent qu'en moyenne environ 2000 constats à l'article 327 sont émis chaque année, en Ontario on en rapporte plus de 30 000 par année.

Recommandation n° 2

Une conséquence de la recommandation no 1, il faut prévoir que tous les agents de la paix qui applique le CSR détiennent ce pouvoir, pour les contrôleurs routiers, il faut l'ajouter cet article (327 ou autre) dans leurs pouvoirs à l'article 519,67 pour qu'ils puissent intervenir sur les véhicules de promenade.

Feux utilisés pour l'interception sur les routes

Dans la même optique d'induire de meilleurs comportements des usagers de la route et de protéger les intervenants, le CSR a récemment été modifié pour permettre l'utilisation de feux verts sur les dépanneuses, sur des véhicules civils affectés à un incendie. Les véhicules des entreprises de services funéraires peuvent désormais être munis de feux clignotants blancs ou mauves situés à l'avant.

Ces changements se sont opérés sans se soucier de mettre en place une cohérence dans le cadre des feux dont sont munis les véhicules d'interception au Québec. Pour le même travail ceux des corps de police sont rouges et bleus, ceux des contrôleurs routiers sont rouges et... rouges !

Nous croyons que le message qui est véhiculé par les feux d'urgence est contradictoire et induit des comportements à risque. Il est de notoriété et nous le constatons régulièrement que des conducteurs n'arrêtent pas leurs véhicules immédiatement tout en voulant laisser le passage, car nous

sommes confondus avec les véhicules ambulanciers. De plus, cela nous expose à des risques supplémentaires que les policiers ne vivent pas.

Recommandation n° 3

Il y aurait lieu, de faire un petit ajout à l'article 226 du CSR en indiquant que les véhicule d'urgence de la SAAQ peuvent être muni de feux bleus. Il est acquis dans les mœurs que la couleur bleue indique une interception. Le Québec est une des seules juridictions au Canada qui n'a pas adopté cette mesure.

Créer un nouvel article

Créer un article pour donner la capacité aux agents de la paix d'émettre un constat d'infraction quand une personne insulte, injurie ce dernier. Plusieurs municipalités ont dans leurs règlements un article qui sanctionne ces comportements disgracieux, mais cela n'existe pas au niveau provincial. Bien que l'entrave existe au CSR, il ne peut pas être utilisé dans les cas où la personne se conforme à tous les autres points du CSR, mais tout en insultant l'agent de la paix.

Recommandation n° 4 (copie du règlement de la ville de Québec)

Il est interdit d'injurier ou d'insulter un agent de la paix ou un fonctionnaire dans l'exercice de ses fonctions ou de tenir à son endroit des propos blessants, diffamatoires, blasphématoires ou grossiers, ou encore d'encourager ou d'inciter une personne à l'injurier ou à tenir à son endroit de tels propos.

En conclusion

Nous le répétons, nous sommes formés pour appliquer le *Code de la sécurité routière*, nous le maîtrisons dans le plus fin détail. Nos membres souhaitent contribuer au renforcement de la sécurité sur les routes. Nous sommes un effectif important de 320 personnes qui représente en termes d'agents le 7^e plus gros corps d'application du CSR au Québec demeure sous-utilisé (voir l'Annexe 1).

Cette visibilité et la possibilité de se faire intercepter tant recherchée sur les routes du Québec existe déjà, elle est juste sous-utilisée. Un paradoxe considérant que nous sommes tous les jours présents sur les routes.

Pour conclure, outre les recommandations d'aujourd'hui, nous ne pouvons passer sous silence que nous avons toujours les mêmes interrogations face au rôle que le gouvernement veut réellement nous donner. Il faudra un jour trouver des solutions en regard de notre mandat, de notre environnement légal, de notre sécurité et de notre appartenance à deux ministères et à deux organismes.

La sécurité routière interpelle tous les acteurs et les contrôleurs routiers peuvent faire plus.

Merci

Annexe 1

Nombre d'agents de la paix disponibles par service en 2022

Nombre d'agents de la paix disponibles par service

1. Sûreté du Québec (2021)	5 795
2. Ville de Montréal(2021)	4 523
3. Ville de Québec (2021)	914
4. Ville de Longueuil	611
5. Ville de Laval	586
6. Police de Gatineau	393
7. Contrôle routier Québec (2022)	320
8. Ville de Sherbrooke	209
9. Ville de Trois-Rivières	161
10. Ville de Lévis	155

L'année de référence est 2019 pour les autres villes

Sources diverses : MSP, Statistique Canada, rapport annuel.

Note :