



MÉMOIRE

FRATERNITÉ DES CONSTABLES DU CONTRÔLE ROUTIER DU QUÉBEC

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

Consultations et auditions publiques sur le projet de loi n° 71, *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*

Le 25 janvier 2010

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

D'entrée de jeu, nous remercions la Commission des transports et de l'environnement de nous permettre de faire valoir notre position dans le cadre des consultations particulières portant sur le projet de loi n° 71, *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*.

Mon nom est René Goulet, président de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec. Deux représentants de l'exécutif m'accompagnent, soit messieurs Luc Parmentier et Jean-Claude Daignault, respectivement vice-président exécutif et vice-président de notre Fraternité.

Notre présentation est en lien avec celle que mon prédécesseur a exposée, en novembre 2007, lors des consultations particulières sur les projets de loi n° 42, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*, et n° 55, *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*. Il avait alors encouragé l'initiative de la ministre des Transports de s'inspirer des recommandations du rapport de la *Table québécoise de la sécurité routière* avec la présentation de ces projets de loi.

Essentiellement, son allocution portait sur le rôle stratégique que peuvent jouer les contrôleurs routiers dans l'application des dites mesures, mais insistait sur le **rétablissement de la situation qui prévalait quant à nos pouvoirs d'intervention**.

Il avait aussi demandé de faciliter notre participation aux divers comités ou forums qui touchent les aspects de notre travail et qui traitent de sécurité routière.

Aujourd'hui, je diviserai notre intervention en deux parties : la première, en faisant un rappel sur notre rôle en fonction de notre capacité d'intervenir sur les routes du Québec, et, la deuxième, en commentant le projet de loi n° 71.

Rôle et fonctions des contrôleurs routiers

Fondée en 1982, la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec regroupe environ 300 membres, répartis dans l'ensemble des régions administratives du Québec. Sur le plan historique, les fonctions et le travail d'un contrôleur routier, bien que cette appellation ait souvent changé, existent depuis 60 ans.

Nos membres sont formés, pendant 21 semaines, à *l'École nationale de police du Québec* à Nicolet. Par la suite, ils sont nommés agent de la paix et constables spéciaux, ce qui fait qu'ils doivent respecter les dispositions du *Code de déontologie des policiers et policières du Québec*. La formation suivie prépare essentiellement à conduire des autos-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 de l'application du *Code de la sécurité routière* et de plusieurs autres lois et règlements.

Notre 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.

Malheureusement, plus souvent qu'autrement, notre travail est sous-estimé, de même que ses impacts, nous constatons fréquemment que notre rôle demeure méconnu. Plusieurs nous appellent la "police des camions".

Rôles et fonctions des contrôleurs routiers en regard des dispositions du projet de loi n° 71

Ce portrait, décrit précédemment, comporte une problématique importante puisque nos interventions sont légitimées selon le type d'immatriculation du véhicule intercepté. Un camion, un taxi, un autobus, un véhicule de livraison, etc. ne posent pas de problème lors d'interception. Par contre, le véhicule ayant une plaque dite de promenade, soit à 3 lettres et à 3 chiffres, et une moto ne peuvent être interceptés par un contrôleur routier en devoir.

Par analogie, c'est un peu comme si un pompier devant un bâtiment en feu, décidait de ne pas intervenir et de regarder l'incendie ravager le bâtiment parce que l'édifice a plus de 3 étages et que la loi le lui interdit ! N'est-ce pas aberrant ? C'est la situation que nous vivons à tous les jours, et ce, depuis 2004, car auparavant, nous avions ces pouvoirs d'intervention.

Par exemple, imaginons que le conducteur d'un véhicule de marque Toyota, ayant une plaque de type promenade, dépasse un autobus scolaire arrêté, avec clignotants en marche puisque que des enfants en descendent. L'infraction, ainsi que le danger sont fort importants. Et bien, sachez qu'un contrôleur routier en devoir ne pourra intervenir ! Pouvons l'exemple plus loin. Ce même conducteur prend le volant de la même Toyota, mais, cette fois-ci, elle sert comme véhicule de livraison de poulet ou comme taxi. Il commet la même infraction. Et bien, sachez que le contrôleur routier pourra, et même devra, intervenir et signifier une infraction au conducteur fautif!

Dans les deux cas, il s'agit du même conducteur fautif, de la même voiture et de la même infraction, mais notre action est différente, car nous sommes limitée par l'immatriculation de certains types de véhicules ! **Nous attirons votre attention sur le fait que ce n'est pas notre expertise qui est mise en cause, puisque dans un cas nous pouvons intervenir et signifier l'infraction, mais pas dans l'autre.** Est-ce logique ? Pas du tout. Est-ce justifiable ? Fermement, nous ne le croyons pas et nous dénonçons cette situation. Toutes mesures visant une meilleure sécurité routière devraient trouver écho auprès des parlementaires. Le projet de loi n° 71 ne résout pas ce problème.

Quand un camionneur aperçoit un véhicule du contrôle routier, il sait, entre autres, qu'il doit réduire sa vitesse, ne pas boire ou consommer avant de prendre le volant et conduire prudemment. Alors comment expliquer que le conducteur d'une voiture ou d'une moto adopte un comportement opposé à celui du camionneur? Assez, c'est assez!

La coercition et le risque d'être intercepté constituent des éléments majeurs qui se traduisent par des vies sauvées.

Recommandation no 1

Modifier l'article 519.67 afin que les contrôleurs routiers puissent retrouver les pouvoirs qu'ils ont toujours exercés dans le passé. Le libellé de l'article 519.67 devrait permettre aux contrôleurs routiers d'intervenir sur tous les types de véhicules routiers et qui circulent sur l'ensemble du territoire du Québec.

Les amendements suivants sont donc proposés :

- 1. Article 519.67, paragraphe 1^o : enlever « sauf celles relatives à la surveillance de la circulation des véhicules de promenade ». Modification de 519.67 pour que les contrôleurs routiers puissent intervenir à l'égard de tous véhicules routiers.*
- 2. Tout autre article pertinent devra être arrimé avec les modifications demandées à l'article 519.67 et étendues aux autres lois touchant les contrôleurs routiers. (entre autres, les articles 519.64 et 519.65)*

Le projet de loi n° 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives

Depuis 2007, le projet de loi n° 71 constitue la 2^{ième} occasion à saisir par le Législateur pour modifier le *Code de la sécurité routière* afin de régler la problématique liée aux pouvoirs d'interventions des contrôleurs routiers. Comme expliqué plus tôt, le contexte législatif actuel limite notre capacité d'intervention, et ce, au détriment de la sécurité routière. Ici, nous abordons des mesures spécifiques du projet pour les commenter.

"Car surfing" et course de rue

Ceci étant dit, plusieurs des modifications proposées comme l'alcoolémie à 50 mg, la tenue de courses de rue ou le fait de se tenir sur une partie extérieure d'un véhicule routier en mouvement, de s'y agripper ou de tolérer que cela soit fait ("car surfing") visent à légiférer des conduites tout en donnant des pouvoirs aux agents de la paix. Dans ces cas flagrants, où la sécurité des usagers de la route est mise en cause, notre capacité d'intervention se voit toujours limitée aux véhicules commerciaux ou aux courses de véhicules..... agricoles !

Nous sommes d'accord avec ces propositions de modification. Par contre, tant que les problèmes liés à l'exercice de nos pouvoirs ne seront pas réglés, nous allons devoir appliquer le *Code de la sécurité routière* selon la catégorie d'immatriculation du véhicule. Nous devons donc continuer d'être témoins d'infractions et de nous fermer les yeux.

Alcoolémie à 50 mg/100ml

Si le taux était abaissé à ce niveau, nous portons à votre attention que pour le détecter et le quantifier, cela nécessitera que nous soyons munis des équipements requis.

Personne non retenue (article 24)

Cet article fait référence à la présence de personnes dans l'espace de chargement (coffre) et vise à sanctionner sévèrement cette conduite en référence aux articles 433 et 434 du *Code de la sécurité routière*. Ainsi, le véhicule sera saisi sur le champ et le permis de conduire suspendu.

Par contre, il faut savoir que les articles 426 et 427, qui balisent ce comportement, mais à l'intérieur de l'habitacle de conduite, ne sont pas visés par ces modifications et qu'ils le devraient.

En effet, il nous arrive trop souvent de constater la présence de 3 ou 4 personnes dans un véhicule alors qu'il n'y a que deux sièges munis de ceinture. L'amende, pour cette infraction qui ne comporte pas de points d'inaptitude, est dérisoire : seulement 30,00 \$. Qu'est-ce qui est le plus dangereux ? Faire monter des passagers qui ne peuvent mettre de ceinture de sécurité dans l'habitacle, ou permettre que des passagers prennent place dans un espace de chargement où ils ne peuvent pas mettre de ceinture de sécurité ! Nous croyons que c'est pareil. Par contre le *Code de la sécurité routière*, lui, va reconnaître une différence !

Recommandation n° 2

Englober, dans les modifications de l'article 24 du projet de loi, les articles 426 et 427 du *Code de la sécurité routière*.

Largeur ou longueur excédée (article 28)

L'article 28 du projet de loi fait référence à l'article 473 du *Code de la sécurité routière* et, plus particulièrement, à son dernier alinéa qui concerne les exemptions qui sont d'un fouillis total ! Présentement, un véhicule hors norme qui effectue, entre autres, du déneigement est exempté de détenir un permis spécial de circulation que s'il ne déblaie la chaussée d'un réseau public.

Nous considérons que cet article devrait être soit abrogé, afin d'obliger tout véhicule hors normes (surtout ceux affectés au déneigement) de se procurer un permis spécial, et, par conséquent, de respecter les normes de sécurité qui y sont rattachées, ou d'être modifié pour que ces véhicules soient soumis aux mêmes normes. Ainsi, la sécurité de tous sera assurée lors des tempêtes de neige et des opérations de déneigement.

Depuis que le ministère des Transports et plusieurs municipalités ont commencé à donner des contrats à des firmes privées pour le déneigement des routes, nous remarquons une très grande difficulté à faire respecter les normes prévues. Si un véhicule déneige une route, il peut faire ce qu'il veut ; tandis que s'il déneige le stationnement d'un centre d'achats, il doit observer plusieurs règles. Comment justifier que de déneiger un stationnement de centre d'achats est plus dangereux que de déneiger une route ?

Recommandation n° 3

Faire en sorte que l'article 28 du projet de loi oblige tous les véhicules qui sont hors normes, et qui participent au déneigement des routes du Québec, à respecter, sous peine d'infraction, les normes prescrites par un permis spécial de circulation.

Manutention des matières dangereuses (article 42)

Nous sommes satisfaits de voir que l'article 42 du projet de loi vise à colmater une faille très importante dans les règles entourant la formation des personnes travaillant dans l'industrie du transport des matières dangereuses. En effet, actuellement, il est toujours possible de détenir une carte de compétence sans avoir suivi de formation. Considérant les risques encourus par la population, nous recommandons l'ajout d'une mention au permis de

conduire pour reconnaître cette compétence comme cela existe dans plusieurs États américains. Toutefois, nous nous questionnons quant à la définition de «personnes travaillant dans l'industrie du transport des matières dangereuses» : est-ce que seuls les conducteurs **travaillant dans l'industrie du transport des matières dangereuses** seront visés ou **tous les conducteurs transportant des matières dangereuses** ?

Dans un autre ordre d'idées, il nous apparaît pertinent de mentionner que les retards du ministère des Transports concernant la transposition de l'amendement 6 du règlement fédéral sur le transport de marchandises dangereuses en règlement provincial. Ce dossier n'a toujours pas abouti. Pourquoi ? Cela fait maintenant 2 ans que nous devons surseoir à son application alors qu'il est en vigueur dans le reste du Canada. Outre le retard que cela occasionne, il appert qu'environ 20% des contrôleurs routiers n'ont pas été formés dans ce domaine. Étant donné le caractère pointu de cette réglementation, nous aimerions voir dans le projet de loi n° 71, les modifications concernant l'amendement 6 avant que l'impact du retard n'engendre trop de disparités entre les provinces mais aussi chez-nous.

Recommandation n° 4

L'ajout d'une mention au permis de conduire qui viendrait valider le processus de formation dans la manutention et le transport de matières dangereuses et qui certifierait, sans possibilité de falsification, la reconnaissance de cette compétence. De plus mettre en vigueur les dispositions de l'amendement 6.

Outre ce qui a été dit précédemment, nous aurions apprécié que certaines autres modifications, qui sont en lien direct avec la sécurité des usagers de la

route, se retrouvent dans ce projet de loi. Nous les avons listées à l'annexe I du présent mémoire.

Enfin, nous devons vous faire part de notre grande déception car, depuis 2007, nous avons été complètement ignorés, voir exclus de toute participation active à des comités autant en rapport avec ceux parrainés par le ministère des Transports qu'avec ceux d'autres intervenants. Il est déplorable de constater que d'autres associations se font inviter, et ce, même si les enjeux concernent spécifiquement notre mandat. Nous nous demandons pourquoi on se prive, et ultimement le citoyen, de notre expertise sur les questions de sécurité routière.

Recommandation n° 5

Dorénavant, être invités à siéger sur les différents comités et/ou instances gouvernementales où il sera discuté de sécurité routière.

Conclusion

Pour conclure, outre les recommandations de ce mémoire, nous avons toujours les mêmes interrogations face au rôle que le gouvernement veut réellement nous donner.

D'ailleurs, nous avons recommandé la mise en place d'une *Table de concertation*, composée des organisations concernées, afin d'évaluer la problématique liée aux pouvoirs d'intervention des contrôleurs routiers et de proposer des solutions en regard de leur mandat, de leur environnement légal et de leur appartenance à deux ministères.

Madame la Ministre, nous savons que vous avez déployé beaucoup d'efforts pour mettre en place cette table. Par contre, bien que le mandat fût de faire rapport à la Commission des transports et de l'environnement avant la fin de l'année 2008, maintenant que nous sommes en 2010, nous n'avons aucune idée des recommandations proposées. Nous constatons amèrement que le projet de loi n° 71 ne comporte aucune modification sur nos pouvoirs d'interventions et le Législateur rate encore une occasion de modifier le *Code de la sécurité routière*.

ANNEXE I

Recommandations - autres modifications proposées

Feux utilisés pour l'interception sur les routes

Dans un souci de sécurité, il y aurait lieu et ce depuis années de modifier les articles du *Code de la sécurité routière* qui concernent notre demande que tout véhicule d'interception soit muni d'un feu bleu et d'un autre rouge. Des études ont été réalisées et démontrent que la visibilité lors d'une interception est accrue. Il est acquis dans les mœurs que la couleur bleu indique une interception. Nous croyons que le message qui est véhiculé par les feux d'urgences est contradictoire et induit des comportements à risque. Le Québec est la seule juridiction au Canada qui n'a pas adopté cette mesure.

Recommandation n° 6

Que des modifications au *Code de la sécurité routière* clarifient, pour la sécurité de la population, l'utilisation des feux d'urgences sur nos routes.

École de conduite

Pour faire suite aux changements du *Code de la sécurité routière* concernant les cours obligatoires données par l'entremise des écoles de conduite, nous demandons que le gouvernement établisse des paramètres encadrant les écoles de conduite, et de nous permettre, comme par le passé, d'être les experts dans son application.

Recommandation n° 7

Remettre à la page le *Code de la sécurité routière* en encadrant les cours de conduite, tant dans les écoles que sur la route, et en sanctionnant le non respect des normes, en permettant aux contrôleurs routiers, comme par le passé, d'être les experts dans son application.

Transport hors normes et escorte policière

Dans le *Code de la sécurité routière*, il existe des dispositions qui concernent les déplacements de véhicules hors normes tel que des largeurs excessives, qui requièrent une escorte policière. Souvent, par notre formation et nos équipements, nous allons constater que les policiers escortent, bien malgré eux, un transport qui est illégal.

Ces situations génèrent beaucoup de confusion. Nous demandons des amendements requis pour corriger cette problématique.

Recommandation n° 8

Corriger les problématiques entourant les transports hors norme sous escortes policières.

ANNEXE II

Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1

Modifier l'article 519.67 afin que les contrôleurs routiers puissent retrouver les pouvoirs qu'ils ont toujours exercés dans le passé. Le libellé de l'article 519.67 devrait permettre aux contrôleurs routiers d'intervenir sur tous les types de véhicules routiers et qui circulent sur l'ensemble du territoire du Québec.

Les amendements suivants sont donc proposés :

Article 519.67, paragraphe 1° : enlever « sauf celles relatives à la surveillance de la circulation des véhicules de promenade ». Modification de 519.67 pour que les contrôleurs routiers puissent intervenir à l'égard de tous véhicules routiers.

Tout autre article pertinent devra être arrimé avec les modifications demandées à l'article 519.67 et étendues aux autres lois touchant les contrôleurs routiers. (entre autres, les articles 519.64 et 519.65)

Recommandation n° 2

Englober, dans les modifications de l'article 24 du projet de loi, les articles 426 et 427 du *Code de la sécurité routière*.

Recommandation n° 3

Faire en sorte que l'article 28 du projet de loi oblige tous les véhicules qui sont hors normes, et qui participent au déneigement des routes du Québec,

à respecter, sous peine d'infraction, les normes prescrites par un permis spécial de circulation

Recommandation n° 4

L'ajout d'une mention au permis de conduire qui vient valider le processus de formation dans la manutention et le transport de matières dangereuses et qui certifie, sans possibilité de falsification, la reconnaissance de cette compétence. De plus mettre en vigueur les dispositions de l'amendement 6.

Recommandation n° 5

Dorénavant, être invités à siéger sur les différents comités et/ou instances gouvernementales où il sera discuté de sécurité routière.

Recommandation n° 6

Que des modifications au *Code de la sécurité routière* clarifient, pour la sécurité de la population, l'utilisation des feux d'urgences sur nos routes.

Recommandation n° 7

Remettre à la page le *Code de la sécurité routière* en encadrant les cours de conduite, tant dans les écoles que sur la route, et en sanctionnant le non respect des normes, en permettant aux contrôleurs routiers, comme par le passé, d'être les experts dans son application.

Recommandation n° 8

Corriger les problématiques entourant les transports hors norme sous escortes policières.

