

Québec, le 12 mai 2010

Madame Danielle Doyer
Présidente
Commission des transports et de l'environnement
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires
3^e étage, bureau 3.15
Québec (Québec) G1A 1A3

Madame la Présidente,

Lors de la séance de la Commission des transports et de l'environnement du 6 mai 2010, portant sur l'étude des crédits du ministère des Transports, la ministre des Transports, ministre responsable de la région de la Mauricie, madame Julie Boulet, a mentionné son intention de déposer le Rapport du comité sur les pouvoirs des contrôleurs routiers.

J'ai le plaisir de vous transmettre copie de ce rapport, qui a été produit en novembre 2009.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Michel Boivin

p. j. 1

Rapport du comité
sur les pouvoirs des contrôleurs routiers

Novembre 2009

Rapport du comité
sur les pouvoirs des contrôleurs routiers

Novembre 2009

Table des matières

Avant-propos

I – Contexte

II – Pouvoirs actuels des contrôleurs routiers

III – Principaux constats

IV – Analyse comparative

V – Pistes de solution

AVANT-PROPOS

Le comité sur les pouvoirs des contrôleurs routiers a été mis en place à la suite des travaux parlementaires dans le cadre de l'adoption des projets de loi no. 42 et no. 55. Il avait pour mandat d'examiner l'opportunité d'accorder aux contrôleurs routiers des pouvoirs accrus en matière de contrôle de la circulation des véhicules de promenade, et de faire des recommandations à cet égard.

Dans le cadre de son mandat, le comité a fait appel à l'expertise d'une vingtaine de partenaires. Il a également procédé à une étude de droit comparé avec les services de contrôle du transport routier de certaines administrations canadiennes et américaines. La réflexion du comité s'est poursuivie dans le cadre de réunions de travail qui ont donné lieu au présent rapport.

Nous tenons à remercier les partenaires qui ont été consultés pour leur contribution à ce rapport. Les échanges intervenus ont permis de mieux comprendre le rôle important des contrôleurs routiers, ainsi que leur contribution actuelle à la sécurité routière.

I - Contexte

À l'automne 2007, une commission parlementaire sur les projets de loi n° 42 et n° 55 a eu lieu. Lors de ces consultations, la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec (FCCRQ) a déposé un mémoire demandant plus de pouvoirs en matière de circulation des véhicules de promenade et une appartenance à un seul ministère.

Le 23 janvier 2008, une rencontre a eu lieu entre le ministère des Transports (MTQ) et la FCCRQ concernant la demande de la FCCRQ de maximiser la contribution des contrôleurs routiers pour améliorer la sécurité routière. Il a alors été convenu de procéder en deux phases :

- phase 1 : clarifier les pouvoirs actuels des contrôleurs routiers dans le projet de loi n° 55. Ce projet de loi a été adopté par l'Assemblée nationale en juin 2008.
- phase 2 : mettre en place un comité de travail sur les pouvoirs des contrôleurs routiers en matière de circulation des véhicules de promenade. Ce comité est formé du sous-ministre des Transports, du sous-ministre de la Sécurité publique et du président de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Le 27 mai 2008, la Commission des transports et de l'environnement confiait le mandat à la ministre des Transports de faire en sorte que le comité de travail mis en place par le ministère des Transports soit reçu à la Commission pour faire état de la situation et de l'avancement de leurs travaux.

Afin de mener à bien ses travaux, le comité a rencontré une vingtaine de partenaires lors des rencontres, tenues les 23 juillet, 28 octobre, 4 novembre et 5 décembre 2008 :

- la FCCRQ;
- le président de la TQSR;
- le CAA;
- des organisations et associations policières;
- des associations de transport de personnes et de marchandises;
- Contrôle routier Québec;
- les unions municipales.

La liste exhaustive des partenaires rencontrés apparaît à l'annexe B.

D'entrée de jeu, la FCCRQ a convenu que :

- ses demandes n'avaient pas pour but de changer le mandat des contrôleurs routiers, mais d'élargir leurs pouvoirs aux véhicules de promenade pris en flagrant délit d'infraction au Code de la sécurité routière, pour faire cesser une

- infraction quand elle met en péril la sécurité des usagers (ex. : si un véhicule roule à sens inverse sur une autoroute ou si un véhicule dépasse un autobus scolaire dont les feux clignotants sont en fonction);
- le port d'arme est un autre dossier qui ne sera pas débattu dans le cadre de ce comité;
 - l'appartenance à un seul ministère ne sera pas traitée par le comité.

Il faut noter qu'avant 2004, les contrôleurs routiers appliquaient le Code de la sécurité routière auprès des véhicules de promenade. En avril 2004, à la suite de travaux effectués par la SAAQ concluant que l'application du Code de la sécurité routière par les contrôleurs routiers visait principalement les véhicules lourds, les pouvoirs des contrôleurs ont été circonscrits.

Selon la FCCRQ, lorsque les contrôleurs routiers avaient le pouvoir d'intervenir auprès des véhicules de promenade, avant 2004, il y avait en moyenne 200 interventions pour ces véhicules sur les 115 000 interventions annuelles des contrôleurs routiers.

Lors de la rencontre du 5 décembre 2008, la FCCRQ a réitéré les demandes qu'elle avait formulées : retour à la situation d'avant 2004, création d'une patrouille entièrement dédiée à la sécurité routière, réintégration à la SQ et pouvoir d'intervention en regard des infractions commises par des véhicules de promenade. Lors de cette rencontre, afin d'étayer davantage leurs demandes, la FCCRQ demande également qu'une délégation se rende dans une des administrations où les contrôleurs routiers peuvent intervenir auprès des véhicules de promenade (Floride, Michigan et Nouveau-Brunswick); elle propose aussi la tenue d'une étude économique et d'une étude économétrique sur l'augmentation de la surveillance routière et son impact sur les accidents.

À ce moment-ci, le comité a décidé de ne pas donner suite aux demandes supplémentaires de la FCCRQ et de s'en tenir à ce qui avait été convenu dès le départ. En effet, l'envoi d'une délégation dans une autre administration aurait engendré des coûts importants qui ne sont pas nécessaires à la mise en place de solutions à court terme. Une analyse comparative a cependant été réalisée entre les quatre administrations concernées pour évaluer les impacts potentiels du pouvoir d'intervention des contrôleurs routiers auprès des véhicules de promenade. De plus, la tenue d'une étude économique et d'une étude économétrique pourrait prendre plusieurs mois, alors que des solutions pourraient être mises en place rapidement.

II - Pouvoirs actuels des contrôleurs routiers

Depuis sa création par le ministre des Transports, le contrôle routier a successivement été sous l'autorité du ministère des Transports et de la Sûreté du Québec (SQ), avant d'être transféré, en 1991, à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). En 1999, Contrôle routier Québec (CRQ) devenait une agence autonome, rattachée à la SAAQ, pleinement imputable de sa gestion financière.

Sa mission 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. De plus, contribuant au mandat de sécurité routière de la SAAQ, CRQ répond à trois objectifs stratégiques gouvernementaux qui sont :

- o améliorer la sécurité des usagers de la route, notamment celle des véhicules affectés au transport de personnes et de biens;
- o assurer la protection du réseau routier québécois;
- o maintenir l'équité concurrentielle entre les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds.

Rouages essentiels de CRQ, les contrôleurs routiers sont, au sens du Code de la sécurité routière, des agents de la paix, spécialisés dans l'application des lois touchant au transport routier des personnes et des marchandises. À ce titre, ils ont les pouvoirs pour faire appliquer le CSR en ce qui a trait aux véhicules lourds et à tout véhicule routier ou ensemble de véhicules routiers conçus ou utilisés pour effectuer un transport ou un travail, rémunéré ou non, sans égard à sa masse. De plus, en ce qui concerne les véhicules de promenade immatriculés comme tels, les contrôleurs routiers ont compétence pour contrôler la charge, la dimension, l'arrimage, l'état mécanique ou le transport de matières dangereuses. Cependant, une fois l'intervention effectuée sur l'un de ces éléments, ils peuvent appliquer l'ensemble des dispositions du CSR, à l'exception des règles de circulation. De plus, lorsque des motifs d'urgence le justifient ou à la demande d'un corps de police, les contrôleurs routiers peuvent interdire l'accès de tout véhicule de promenade à un chemin public et doivent en aviser dès que possible l'autorité compétente.

Les contrôleurs routiers interviennent également dans l'application de programmes visant la conformité mécanique des véhicules. Pour ce faire, ils contrôlent le réseau de mandataires en vérification mécanique et procèdent à l'attestation, au suivi et au contrôle des entreprises inscrites au Programme d'entretien préventif (PEP).

En plus de l'application de certaines dispositions du CSR, CRQ et ses agents sont aussi chargés de l'application, en tout ou en partie, d'autres lois et des règlements qui en découlent, entre autres :

- o la Loi sur la qualité de l'environnement;

- la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds;
- la Loi concernant les services de transport par taxi;
- la Loi concernant la taxe sur les carburants;
- la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (loi fédérale);
- le Code criminel (loi fédérale);
- la Loi de 1987 concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales (loi fédérale);
- la Loi sur les transports.

En fonction de la spécialisation des contrôleurs routiers et dans le cadre de contrôles sur route ou en entreprise, leurs interventions sont diversifiées. En vertu de l'article 519.70 du CSR, les contrôleurs routiers, dans l'exercice de leurs fonctions, peuvent inspecter tout véhicule et, à cette fin, y pénétrer, ouvrir ou faire ouvrir tout habitacle, conteneur, compartiment, contenant ou réceptacle et exiger tout renseignement relatif à l'application du CSR, ainsi que la production de tout document s'y rapportant et en faire l'examen. Ils ont aussi compétence pour effectuer le contrôle des émissions polluantes sur un véhicule lourd. En ce qui concerne les véhicules de promenade, ils peuvent intercepter ceux qui transportent des matières dangereuses ou des matériaux de construction mal arrimés sur le toit. Par le biais de ses agents, CRQ veille également à l'application de l'ensemble de la législation en ce qui concerne le transport par taxi, par limousine ou par véhicule affecté au transport d'écoliers.

De plus, la SAAQ et le ministère de la Sécurité publique ont conclu une entente qui encadre la nomination des contrôleurs routiers à titre de constables spéciaux, en vertu de la Loi sur la police, aux fins d'application de la Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales et de certains articles du Code criminel lorsqu'ils sont témoins, dans l'exercice de leur fonction, de la commission d'une infraction. Ainsi, les contrôleurs routiers sont soumis au Code de déontologie policière.

Cette entente identifie les articles du Code criminel pour lesquels les contrôleurs routiers, nommés à titre de constables spéciaux, sont autorisés à intervenir dans le cadre de leurs fonctions. Cette entente précise également que l'intervention des contrôleurs routiers, en pareil cas, vise la cessation de la commission de l'infraction criminelle et, s'il y a lieu, à procéder à l'arrestation de personnes présentes sur les lieux de l'intervention. Par la suite, ils doivent prendre les mesures nécessaires pour permettre au corps de police compétent de prendre charge, dans les plus brefs délais, de l'enquête et des personnes arrêtées. En vertu de cette entente, les contrôleurs routiers ne sont pas autorisés à poursuivre toute enquête criminelle.

Ainsi, lorsqu'ils sont témoins, dans l'exercice de leurs fonctions et alors qu'ils sont dans le cadre de leurs attributions, d'un acte criminel où l'intégrité physique d'une personne est menacée, ils peuvent intervenir à titre de constables spéciaux. Dans ce dernier cas, il y a une attente spécifique de l'employeur à ce que les contrôleurs routiers interviennent, dans la mesure de leurs capacités et des moyens mis à leur disposition. De plus, les contrôleurs routiers peuvent aussi appliquer certaines dispositions du Code criminel à

savoir la capacité de conduite affaiblie, la conduite dangereuse, le délit de fuite, l'omission d'arrêter lors d'un accident et de fournir de l'aide, la possession et le trafic de stupéfiants, la possession et l'usage d'armes à feu, les menaces, l'intimidation, le harcèlement, les voies de fait, le vol, le recel, les méfaits, les faux, l'utilisation de faux et la fraude.

Bien qu'il y ait de régulières collaborations entre CRQ, les corps de police municipaux et la SQ, les pouvoirs des contrôleurs routiers, de même que leurs outils de travail, sont plus restreints que ceux de leurs partenaires. Ainsi, bien qu'ils n'aient pas d'accès direct aux fichiers informatiques de renseignements criminels, les contrôleurs routiers peuvent obtenir l'information requise en contactant le Centre de renseignements policiers du Québec.

Il faut souligner que, lorsque les contrôleurs routiers constatent une infraction qui implique un véhicule de promenade, ils peuvent compléter un rapport d'infraction général (RIG) et le transmettre au poursuivant pour faire émettre un constat d'infraction. Ce type de rapport est produit systématiquement par les contrôleurs routiers en entreprise lorsqu'ils détectent une infraction et, à l'occasion, lorsque les contrôleurs routiers constatent qu'une infraction est commise et qu'aucun constat d'infraction ne peut être remis immédiatement au défendeur ou à son représentant.

En ce qui a trait aux outils de travail à leur disposition, les contrôleurs routiers disposent, comme les policiers, de bâtons télescopiques, de menottes et de vaporisateurs de poivre de Cayenne. Toutefois, ils n'ont pas le droit de porter et d'utiliser toute autre arme.

En matière de formation, les contrôleurs routiers détiennent un diplôme d'études secondaires et bénéficient d'une formation de 21 semaines à l'École nationale de police du Québec qui met à profit un concept pédagogique d'approche par compétences. Quant aux policiers, ils doivent détenir un diplôme d'études collégiales en techniques policières et une formation en patrouille-gendarmerie de 15 semaines à l'École nationale de police du Québec.

III - Principaux constats

Les constats qui se dégagent des rencontres tenues avec les partenaires consultés par le Comité se rattachent à deux des objectifs stratégiques gouvernementaux en matière de contrôle du transport routier, soit la sécurité des usagers de la route et la protection du réseau routier.

a) Sécurité des usagers de la route

Les constats portant sur ce thème concernent trois points :

- le mandat actuel des contrôleurs;
- l'expertise des contrôleurs;
- la formation et les outils d'intervention des contrôleurs.

Le mandat actuel des contrôleurs :

L'ensemble des partenaires rencontrés ont souligné l'excellence du travail effectué par les contrôleurs routiers dans le cadre de leur mandat actuel. Plusieurs ont également insisté sur le rôle essentiel des contrôleurs routiers dans la surveillance du transport routier des personnes et des marchandises au Québec.

Selon certains partenaires, la surveillance par les contrôleurs routiers des véhicules de promenade pourrait être un moyen supplémentaire de prévention puisqu'elle augmenterait la perception du risque d'être interceptés en cas d'infraction, particulièrement la nuit.

Toutefois, considérant l'importance de leur travail en termes de sécurité des usagers de la route et de protection du réseau routier, plusieurs partenaires estiment également que l'élargissement des pouvoirs actuels des contrôleurs routiers risque d'avoir des conséquences négatives sur leur mandat et de les en détourner¹. Ils doutent ainsi de l'impact positif sur le bilan routier d'une telle extension de leurs pouvoirs.

Aussi, les organisations policières considèrent qu'un élargissement des pouvoirs confiés aux contrôleurs routiers pourrait interférer dans le travail des policiers au regard notamment de la responsabilité de la prise en charge des interventions et de leur coordination.

¹ Plus de 100 000 km de chemins ouverts à la circulation et plus de 16 millions de mouvements annuels de transport, répartis sur 24 heures par jour, et sept jours par semaine.

L'expertise des contrôleurs :

Plusieurs intervenants ont souligné que les contrôleurs routiers ont une expertise unique. Les corps policiers n'exerçant pas ce domaine de compétence, le rôle des contrôleurs routiers est donc essentiel. Certains partenaires craignent qu'un élargissement de leur mandat ne provoque une dilution de cette expertise. Les représentants de l'industrie du camionnage, en particulier, non seulement ne veulent pas que cette expertise soit diluée, mais souhaitent plus de contrôleurs.

Aussi, en raison de la complémentarité des mandats des contrôleurs routiers et des policiers, plusieurs partenaires sont d'avis qu'une concertation accrue devrait être établie entre CRQ et les organisations policières.

La formation et les outils d'intervention des contrôleurs :

Plusieurs partenaires rencontrés ont évoqué le fait que les contrôleurs routiers ne possèdent pas la formation et les outils nécessaires pour intervenir auprès d'une clientèle élargie. Certains d'entre eux, principalement les organisations et les associations policières, soulignent qu'intervenir auprès de conducteurs professionnels, qui connaissent le rôle des contrôleurs routiers, ne représente pas le même risque qu'intervenir auprès de l'ensemble des conducteurs, dont certains sont susceptibles de ne pas obtempérer. En effet, selon ces partenaires, en plus du fait que les contrôleurs routiers n'ont pas la même connaissance des environnements qui comportent certains risques, la probabilité d'avoir affaire à un individu au comportement dangereux est alors beaucoup plus grande. La sécurité des contrôleurs routiers et celle de la population pourrait ainsi être compromise du fait d'une intervention dont l'approche ne permet pas de gérer de tels risques.

b) Protection du réseau routier

Plusieurs partenaires insistent sur l'importance des investissements consacrés aux infrastructures au cours des dernières années par les gestionnaires du réseau routier et craignent que l'élargissement des pouvoirs des contrôleurs ne mène à une dégradation du réseau routier. En effet, la protection des infrastructures passe par une application rigoureuse des lois et règlements concernant les véhicules lourds. Certains intervenants soulignent que les effectifs actuels de CRQ sont à peine suffisants pour accomplir leur mandat actuel, d'autant plus que, en tant que spécialistes, ils sont les seuls à pouvoir le remplir.

IV - Analyse comparative

a) Droit comparé

Une analyse de droit comparé a été faite entre le Québec, le Nouveau-Brunswick, le Michigan et la Floride sur la question des pouvoirs des contrôleurs routiers. D'abord, il faut mentionner qu'au Michigan et en Floride, le contrôle routier est assuré par des policiers, qui exercent au sein d'une unité spécialisée affectée au contrôle routier. Ceux-ci possèdent les mêmes pouvoirs que ceux dévolus aux autres policiers de l'organisation policière à laquelle ils appartiennent.

Conséquemment, les deux états américains étudiés accordent donc les pouvoirs suivants à leurs contrôleurs routiers :

- le pouvoir d'intervention à l'égard des véhicules de promenade n'est pas limité aux charges, dimensions, arrimage, état mécanique, transport de matières dangereuses;
- le pouvoir d'interdire l'accès à un véhicule de promenade n'est pas limité aux motifs d'urgence ou à la demande d'un corps policier;
- le pouvoir d'assurer le respect des règles de circulation;
- les pouvoirs reliés aux enquêtes (participer aux enquêtes pour vol, drogues illégales, etc., procéder à l'arrestation des personnes, collaborer à la recherche de preuves, enquêter sur les accidents, faire passer des tests de sobriété aux conducteurs, utiliser une arme à feu, arrêter sans mandat).

Pour plus de détails sur les pouvoirs des contrôleurs routiers de ces différentes administrations, voir annexe « A ».

b) Comparaison entre les bilans routiers :

Comparaison des taux de décès, 2006

Administration	Taux de décès par 100 000 habitants	Taux de décès par milliard de véhicules/km parcourus	Taux de décès par 100 000 titulaires de permis de conduire
Québec	9,4 (2008 : 7,2)	10,3	14,8
Nouveau-Brunswick	14,1	12,3	19,9
Floride	18,4	10,3	n/d
Michigan	10,8	6,25	n/d
Canada	8,9	8,9	13
États-Unis	14,3	8,8	n/d

c) Analyse et commentaires

- En 2006, avec un taux de décès de 9,4 par 100 000 habitants, le Québec présente le meilleur bilan des 4 administrations. Il faut également noter que le bilan du Québec s'est amélioré de façon significative au cours des dernières années, avec un taux de 7,2 décès par 100 000 habitants en 2008.
- Si l'on considère le taux de décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, pour 2006, le Québec est second, au même titre que la Floride, avec un taux de 10,3. Avec cet indicateur, le Michigan présente la meilleure performance.
- Les données de 2007 et 2008 sont meilleures pour le Québec, cependant les données 2007 et 2008 ne sont pas disponibles pour l'ensemble des administrations.
- Considérant les taux de décès pour les deux indicateurs, nous pouvons dire que le Québec présentait, en 2006, un bilan comparable au Michigan et un meilleur bilan que celui de la Floride et du Nouveau-Brunswick.

V - Pistes de solution

La demande de la FCCRQ ne fait pas consensus auprès des partenaires rencontrés, notamment en raison d'une préoccupation relative au mandat actuel des contrôleurs routiers. Tous s'entendent pour dire que le travail des contrôleurs routiers est essentiel, complémentaire à celui des policiers et qu'il est bien fait.

Permettre aux contrôleurs routiers d'intervenir auprès des véhicules de promenade augmenterait pour les conducteurs de ces véhicules le risque d'être intercepté, ce qui pourrait éventuellement contribuer à améliorer la sécurité routière. Cependant, plusieurs partenaires craignent qu'un élargissement des pouvoirs des contrôleurs routiers implique que leur mandat actuel soit moins bien rempli. Cela aurait des impacts majeurs notamment sur la sécurité des véhicules lourds et sur l'intégrité des infrastructures routières.

Recommandation

Considérant que les demandes de la FCCRQ ne font pas l'unanimité auprès des partenaires concernés;

Considérant que les contrôleurs routiers disposent de certains pouvoirs en matière de contrôle des véhicules de promenade;

Considérant que ces pouvoirs semblent méconnus à la fois de la population, des contrôleurs routiers et des forces policières;

Considérant qu'il n'est pas dit qu'une application de tous les pouvoirs actuels des contrôleurs routiers sur les véhicules de promenade n'aurait pas l'effet recherché à la fois sur la sécurité routière et la promotion de la profession;

Le comité recommande de considérer, à ce stade, les pistes d'action suivantes :

a) mener une campagne de sensibilisation auprès de la population en général et des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) afin de revaloriser le rôle et les fonctions des contrôleurs routiers;

b) mettre en place des mécanismes pour accentuer la formation continue des contrôleurs routiers afin qu'ils connaissent mieux l'étendue de leurs pouvoirs actuels (y compris la possibilité d'émettre des rapports d'infraction générale), que les façons de faire soient davantage harmonisées sur l'ensemble du territoire et que de nouvelles méthodes d'intervention soient développées, notamment par la prévention et la sensibilisation;

c) développer un meilleur arrimage entre les interventions des partenaires, notamment des policiers, des contrôleurs routiers et des associations de transporteurs afin de maximiser le travail de tous les partenaires;

d) mettre en place un comité de suivi de ces initiatives, composé de représentants du MTQ, du MSP, de la SAAQ et d'autres partenaires. Son mandat sera d'une durée de 18 mois, au terme duquel il devra rendre compte au gouvernement et faire des recommandations sur la suite à apporter à ce dossier.

Annexe A

Droit comparé

Fonctions et pouvoirs du contrôleur routier (droit comparé)				
Compétence	Canada		États-Unis	
	Québec	Nouveau-Brunswick	Floride	Michigan
Statut				
Contrôleur routier	X (D.E.S.+ 21 semaines ÉNPQ)	X (compléter 5 ^e année secondaire + 6 ans d'expérience dans centre correctionnel)	-	-
Policier (unité spéciale) (Québec : formation policier D.E.C. + 15 semaines ÉNPQ)	-	-	X (Law Enforcement Academy)	X (High School Diploma + State Police Training Academy + 21 ans)
Fonctions				
Surveillance et contrôle :				
▪ Tout véhicule lourd	X	X	X	X
✓ Permis de conduire	X	X	X	X
✓ Immatriculation	X	X	X	X
✓ Normes sur l'arrimage des charges	X	X	X	X
✓ Heures de conduite (log book)	X	X	X	X
✓ Normes mécaniques	X	X	X	X
✓ Règlement sur le transport de matières dangereuses	X	X	X	X
▪ Tout véhicule routier ou ensemble de véhicules routiers conçu ou utilisé pour effectuer un transport ou un travail, sans égard à la masse	X	X	X	X
✓ Permis de conduire	X	X	X	X
✓ Immatriculation	X	X	X	X
✓ Permis CTQ (ou organisme similaire)	X	X	X	X

Fonctions et pouvoirs du contrôleur routier (droit comparé)				
▪ Tout véhicule de promenade immatriculé (sauf surveillance circulation)	X	X	X (pouvoir non limité)	X (pouvoir non limité)
✓ Charge, dimension, arrimage	X	X	X	X
✓ État mécanique	X	X	X	X
✓ Transport matières dangereuses (chargement, pancartes appropriées, fuites, etc.)	X	X	X	X
Pouvoirs				
▪ Interdire l'accès véhicule promenade (motif d'urgence/ ou à la demande corps police)	X	X	X (pouvoir non limité)	X (pouvoir non limité)
▪ Inspecter tout véhicule et, à cette fin, ordonner l'immobilisation, y pénétrer, faire ouvrir tout habitacle, conteneur, etc.	X	X	X	X
▪ Effectuer vérification mécanique	X	X	X	X
▪ Exiger tout renseignement et production document (permis, etc.)	X	X	X	X
▪ Pénétrer dans établissement et inspecter équipement, registres, dossiers (véhicules lourds)	X	X	X	X
▪ Compléter rapport d'inspection, d'infraction et d'enquête	X	X	X	X
▪ Témoigner devant tribunaux pour faire la preuve des infractions constatées	X	X	X	X
▪ Pouvoir de retenir tout véhicule non conforme aux exigences prévues dans les lois et règlements (ex. : défectuosité majeure)	X	X	X	X
▪ Assurer le respect des règles de circulation	- Pouvoir conféré exclusivement aux corps policiers	- Pouvoir conféré exclusivement aux corps policiers	X	X
▪ Participer aux enquêtes (vol de véhicule, drogues illégales, etc.)	-	-	X	X
▪ Procéder à l'arrestation de personnes	-	-	X	X
▪ Collaborer à la recherche de preuves (effectuer relevé d'empreintes digitales, procéder photographie scènes crimes, etc.)	-	-	X	X

Fonctions et pouvoirs du contrôleur routier (droit comparé)				
▪ Enquêter sur les accidents de véhicules	-	-	x	x
▪ Effectuer tests sobriété conducteur	-	-	x	x
▪ Utilisation armes à feu	-	-	x	x
▪ Arrêter sans mandat	-	-	x	x

2008/12/19

Annexe B

Liste des partenaires rencontrés

- Association béton Québec
- Association des directeurs de police du Québec
- Association des mandataires en vérification mécanique du Québec
- Association des policières et policiers provinciaux du Québec
- Association des professionnels du dépannage du Québec
- Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec
- Association du camionnage du Québec
- Association nationale des camionneurs artisans Inc.
- CAA
- Camo-route
- Contrôle routier Québec
- Fédération des policiers et policières municipaux du Québec
- Fédération québécoise des municipalités
- Fraternité des constables du contrôle routier du Québec
- Fraternité des policiers et policières de la ville de Montréal
- Fraternité des policiers et policières de la ville de Québec
- Industries Maibec
- Président de la Table québécoise de la sécurité routière
- Service de police de la ville de Montréal
- Sûreté du Québec
- Travailleurs autonomes Québec
- Union des municipalités du Québec