



NOTES D'ALLOCUTION

FRATERNITÉ DES CONSTABLES DU CONTRÔLE ROUTIER
DU QUÉBEC

M. Yves Beaudoin, président

COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 42, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*, et le projet de loi n° 55, *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*

Le jeudi 29 novembre 2007

Madame la Ministre des Transports,
Monsieur le Président de la Commission,
Député(e)s membres de la Commission,

D'emblée, permettez-nous de remercier la Commission des transports et de l'environnement de nous permettre de faire valoir notre position dans le cadre des consultations particulières portant sur les projets de loi n° 42, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*, et le projet de loi n° 55, *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*.

Mon nom est Yves Beaudoin, président récemment élu à la tête de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec. Deux représentants de notre exécutif m'accompagnent pour la présentation proprement dite, soit messieurs Luc Parmentier et Jean-Claude Daignault, respectivement vice-président exécutif et vice-président de notre Fraternité. Je désire également souligner la présence dans la salle des deux autres membres de l'exécutif, de même que certains contrôleurs routiers.

Au cours des prochaines minutes, je procéderai à la présentation de notre position. Mes collègues prendront part aux échanges qui suivront.

Sans plus tarder, nous aimerions d'abord prendre quelques minutes pour encourager l'initiative de la ministre des Transports, et du gouvernement, de s'inspirer des recommandations du premier rapport de la *Table québécoise de la sécurité routière* avec la présentation des projets de loi n° 42 et n° 55. Ces derniers contiennent des mesures intéressantes, qui contribueront certainement à améliorer la sécurité routière.

Nous espérons pouvoir vous convaincre du rôle stratégique que peut jouer notre regroupement dans l'application desdites mesures **et, surtout, de l'importance de rétablir la situation qui prévaut actuellement quant à nos pouvoirs d'intervention.**

La Fraternité des constables du contrôle routier du Québec

Fondée en 1982, la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec compte 320 membres, répartis dans l'ensemble des régions administratives du Québec.

Formés à *l'École nationale de police du Québec*, à Nicolet, pendant 21 semaines, les constables spéciaux sont considérés comme les spécialistes de l'application du *Code de la sécurité routière*. En effet, cette formation nous prépare essentiellement à conduire des autos-patrouilles, procéder à des interceptions, rédiger des constats d'infractions, témoigner au tribunal, effectuer des arrestations, intervenir sur des infractions criminelles et, ultimement, protéger le public. De plus, sachez que nous sommes soumis au *Code de déontologie des policiers et policières du Québec*.

Notre travail a, plus souvent qu'autrement, été sous-estimé, de même que ses impacts. En effet, notre rôle demeure méconnu du grand public. Plusieurs nous appellent la "police des camions". Dans les faits, nous sommes le septième plus important corps d'agents de la paix dédiés à la sécurité sur les routes au Québec, derrière le service de police de la Ville de Gatineau et devant celui de la Ville de Sherbrooke.

Plus spécifiquement, 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, nous devons améliorer la sécurité des usagers de la route, assurer la protection du réseau routier et veiller à l'équité concurrentielle des transporteurs.

Bien sûr, nous sommes aussi une organisation syndicale préoccupée par les intérêts de ses membres. C'est d'ailleurs en leur nom que nous nous adressons aux membres de cette Commission aujourd'hui.

Outre les préoccupations syndicales, les 320 membres de notre Fraternité ont un objectif commun : **promouvoir la sécurité routière sur l'ensemble du territoire québécois. Notre formation nous dédie à jouer un rôle clé en cette matière.**

Malheureusement, le contexte législatif actuel limite notre capacité d'intervention, et ce, au détriment des citoyens. En théorie, nous avons toute l'expertise nécessaire et nous sommes habilités à le faire. D'ailleurs, nous avons déjà eu ces pouvoirs ; c'est beau avoir l'expertise, mais si tu n'as pas de pouvoirs habilitants, tu ne peux pas intervenir et faire respecter le *Code de la sécurité routière*. Bref, en pratique, notre expertise est sous-utilisée.

Nous pourrions significativement contribuer au renforcement de la sécurité sur les routes du Québec et faire partie, nous aussi, des solutions mises de l'avant. C'est dans cette perspective que nous avons accepté l'invitation de la Commission.

Historique

Historiquement, les contrôleurs routiers ont relevé du ministère des Transports, puis de la Sûreté du Québec, de 1984 à 1990, année où il fut décidé de confier ce mandat à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

En mars 1999, au terme de son enquête sur la tragédie des Éboulements, le coroner Luc Malouin recommandait de retourner le contrôle routier sous l'égide de la Sûreté du Québec. Le gouvernement en a alors décidé autrement en créant une agence autonome de services, avec ses revenus, son propre budget, ses propres employés et son rapport annuel de gestion. Cette agence est rattachée à la SAAQ et au ministère des Transports. Il s'agit de *Contrôle routier Québec*. À souligner qu'il n'y a aucun crédit budgétaire du gouvernement pour son fonctionnement.

Madame la Ministre, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les députés, cette solution n'est pas optimale. Dans sa forme actuelle, la loi limite significativement les pouvoirs d'intervention d'une masse critique de gens spécifiquement dédiés à la route, soit les 320 constables en contrôle routier. Notons qu'il s'agit de gens dont les coûts de formation sont entièrement assumés par l'État.

À cet effet, des représentations ont été entreprises mais, à ce jour, elles n'ont malheureusement pas connu d'écho. L'élection d'un gouvernement minoritaire, avec l'arrivée de plusieurs nouveaux élus, a nécessité que nous reprenions, presque du début, nos interventions. En outre, les ministères des Transports et de la Sécurité publique se renvoient la balle. En conséquence, le dossier stagne.

Il s'agit d'un dossier gagnant-gagnant pour toutes les personnes concernées, que ce soit le gouvernement, les partenaires et, ultimement, les citoyens. Nous représentons une partie indéniable de la solution aux problématiques de sécurité routière et notre contribution saura certes améliorer le bilan routier.

Alors que nous sommes en plein processus de révision du *Code de la sécurité routière*, nous ne pouvons que constater que nous avons été complètement ignorés et que **l'expertise et le point de vue de 320 agents, entièrement dédiés à la route, et surtout, connectés en temps réel avec l'application quotidienne du Code de la sécurité routière ont été mis de côté...**

Les incohérences de la loi

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, mais en raison des nombreuses incohérences dans la loi, un effectif important de 320 personnes demeure sous-utilisé.

Cette visibilité tant recherchée sur les routes du Québec, elle existe déjà ! Le contrôle accru dont a parlé, hier, M. De Koninck, et qui semble faire l'adhésion de plusieurs personnes, sinon l'unanimité ; il existe déjà avec la brigade que les contrôleurs forment ! Il suffit simplement d'accorder les violons.

Permettez-nous de vous illustrer ce que nous entendons par incohérence.

Par exemple, imaginons que le conducteur d'un véhicule de promenade dépasse un autobus scolaire arrêté, avec clignotants en marche et que des enfants en descendent. Tous s'entendent pour dire qu'il y a là infraction. Témoin oculaire d'une telle situation, un constable en contrôle routier, en fonction, ne pourra intervenir ; **notons que dans le passé, nous avons ce pouvoir d'intervention**. Pouvons l'exemple plus loin, ce même conducteur prend le volant d'un camion ou d'un taxi, et commet la même infraction quelques minutes plus tard... Cette fois, le contrôleur routier pourra intervenir et signifier une infraction.

Dans les deux cas, il s'agit du même conducteur et de la même infraction, mais notre action est différente. Ce n'est pas notre expertise qui est mise en cause, puisque nous pouvons signifier l'infraction ; c'est plutôt notre action qui est limitée à certains types de véhicules, et ce, en raison des incohérences que nous dénonçons. Est-ce logique ? Pas du tout... et le projet de loi n° 55 ne résout pas le problème.

Permettez-moi un autre exemple, ce sera le dernier.

Dans le secteur de Sherbrooke, deux de nos membres constatent qu'un véhicule de promenade circule en sens inverse sur l'Autoroute 10. Estimant la sécurité publique en danger - d'autant plus qu'un tel comportement résulte trop souvent d'une consommation importante d'alcool - les contrôleurs ont procédé à l'interception du véhicule, en vertu des pouvoirs conférés par le *Code criminel*.

Comme le conducteur était sobre, ils ont vite réalisé que le motif légal de l'interception était devenu caduc. N'ayant plus d'assise légale, nos membres auraient dû mettre fin à leur intervention. En bons pères de familles, ils ont invité le conducteur à circuler dans la bonne direction, mais c'est le plus

qu'ils pouvaient faire... Notons que légalement, le conducteur n'était pas tenu de respecter les consignes des contrôleurs routiers. Est-ce logique ? Pas du tout... et le projet de loi n° 55 ne résout pas le problème.

Bien sûr les projets de loi n° 42 et n° 55 contiennent des mesures intéressantes. Les statistiques parlent d'elles-mêmes, la situation sur les routes du Québec est inquiétante. Le gouvernement a décidé de profiter de *l'Année de la sécurité routière* pour légiférer et nous encourageons cette initiative. Toutefois, tant qu'à intervenir, faisons-le pour longtemps et assurons-nous de voir des résultats concrets rapidement. Ces résultats concrets ne se feront sentir qu'avec un contrôle accru. Nous nous permettons de reprendre les propos tenus, hier, par M. De Koninck.

«D'entrée de jeu, je voudrais que vous soyez d'accord avec moi que la formule gagnante en sécurité routière, c'est toujours sensibilisation, donc éducation, promotion de la sécurité routière, ensuite législation, et enfin le contrôle.»

Dans cette perspective, notre Fraternité s'inquiète de la façon dont le gouvernement entend assurer l'application des mesures prévues au *Code de la sécurité routière*. Actuellement, il y a une problématique avouée de présence d'effectifs de patrouille sur les routes du Québec. Nous ne sommes pas les seuls à le dire ; les municipalités, les citoyens et même certains corps de police sont sortis publiquement, encore récemment, à cet effet.

C'est un secret de polichinelle, la seule façon d'améliorer efficacement le bilan routier au Québec consiste à augmenter la probabilité d'être intercepté par un véhicule de patrouille ; car c'est prouvé, seule la peur d'être sanctionné influence le comportement des conducteurs.

Les contrôleurs routiers : une partie de la solution !

Madame la Ministre, nous pouvons vous aider. Nous sommes formés pour appliquer l'ensemble des dispositions du *Code de la sécurité routière*, nous constituons une solution à la problématique actuelle de présence d'effectifs sur les routes. De plus, les aménagements nécessaires au renforcement de la sécurité sur les routes s'effectueraient sans coûts additionnels pour le contribuable québécois.

Malheureusement, dans la structure actuelle, nous sommes dans l'impossibilité de contribuer pleinement au renforcement de la sécurité sur les routes, car la situation est devenue trop ambiguë.

Ce que nous venons exprimer devant cette Commission aujourd'hui n'a rien d'exceptionnel ni de bien nouveau. Nous souhaitons rétablir une situation, et ce, au bénéfice de la sécurité des Québécois et des Québécoises. N'est-ce pas là le cœur des enjeux en cause ?

Nous vous demandons le droit de récupérer des pouvoirs que nous avons toujours eus, jusqu'en 2004. L'environnement légal dans lequel nous évoluons est en contradiction avec notre objectif de contribuer pleinement à la sécurité routière.

Comment intervenir en tant que spécialiste du *Code de la sécurité routière* si ce même code nous l'interdit ? Comment intervenir lorsque le cadre juridique de nos pouvoirs est partagé entre deux ministères ?

Nous sommes d'accord avec tout principe de loi qui vise à assurer une sécurité routière accrue, mais si on ne nous permet pas d'y participer pleinement, nous sommes convaincus que ce sera au détriment des citoyens et citoyennes.

Recommandations

La révision en cours du *Code de la sécurité routière* constitue une opportunité unique de rétablir la situation et, nous le soulignons, sans coûts additionnels pour le contribuable. Ainsi,

- ¹« considérant que l'année 2007 a été décrétée *Année de la sécurité routière* par le gouvernement du Québec;
- considérant que l'objectif est de faire de la sécurité routière un véritable enjeu de société auquel toute la population est invitée à adhérer;
- considérant que l'établissement d'un consensus autour de cet enjeu est primordial, mais ne deviendra possible que grâce aux efforts concertés de l'ensemble des partenaires en sécurité routière, des services policiers et des contrôleurs routiers, ainsi que de la participation des citoyens et citoyennes du Québec;
- considérant qu'on est tous responsable de notre conduite » ; nous faisons les recommandations suivantes :

¹ source : communiqué de la SAAQ, le 15 novembre (lancement d'un nouveau webisode)

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. Dans sa formulation, l'article 519.67 doit permettre aux contrôleurs routiers de pouvoir intervenir sur tous les types de véhicules routiers qui circulent sur l'ensemble du territoire du Québec.

Nous le réitérons : en restreignant notre expertise à certains types de véhicules, la société québécoise se prive d'un apport important en matière de sécurité routière. Ce sera le cas si le projet de loi n° 55 est adopté tel quel.

Les amendements suivants sont donc proposés :

- 1. Article 56 (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.*

Recommandation n° 2

Considérant les courts délais menant à l'adoption du projet de loi n° 55, d'ici la fin de la présente session, nous demandons la création 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. Les recommandations de cette table devront faire l'objet d'amendements en prévision de la reprise des travaux, au moment de l'étude article par article.

Recommandation n° 3

Advenant la reprise des travaux de la *Table québécoise de la sécurité routière* menée par M. De Koninck, nous recommandons la nomination d'un représentant de la *Fraternité des constables du contrôle routier du Québec* à titre de spécialiste de l'application du *Code de la sécurité routière*. Notre contribution constituerait sans aucun doute une valeur ajoutée dans le cadre de ces études.

Recommandation n° 4

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

Enfin, dans une optique de contribution maximale à une sécurité routière accrue, nous pensons que toute modification législative touchant les contrôleurs routiers doit répondre à un objectif unique :

**TRAVAILLER ENSEMBLE POUR ASSURER UNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE
ACCURUE AFIN DE SAUVER DES VIES !**

Nous vous remercions de votre attention et sommes maintenant disponibles pour répondre à vos questions.

Annexe 1

Nombre d'agents de la paix disponibles par service en 2007

Sûreté du Québec	5 233
Ville de Montréal	4 155
Ville de Québec	720
Ville de Longueuil	546
Ville de Laval	448
Police de Gatineau	375
Contrôle routier Québec	320
Ville de Sherbrooke	222
Trois-Rivières	168

Sources diverses : Rapport annuel, site internet, Statistique Canada.

UNE IMAGE VAUT MILLE MOTS...

Charge excessive - véhicule non-conforme, etc

Cantons-de-l'Est
Québec, PQ
Octobre 2007

Poétique menace

HENRI LABAN

L'auteur est un résident de Knowlton.

Le 2 octobre, à 2 h 30 sur l'autoroute des Cantons-de-l'Est, à 32 kilomètres de Montréal, la voiture que l'on voit sur la photo ci-contre me double, tanguant, se balançant avec l'optimisme d'un marin ivre.

Un optimisme à vue d'œil totalement déraisonnable et qui ne pouvait persister: le vent qui arrachait les feuilles des peupliers le long de l'autoroute faisait s'incliner la voiture vers la droite, alors que les camions qui sortaient de la station de pesage la repoussaient vers la gauche. Stoïque, elle restait dans la voie du milieu. Le milieu a le sens de l'équilibre, c'est bien connu en politique, et c'est aussi vrai sur une route à trois voies.

Menace et providence des carrossiers, elle roulait son petit bonhomme de chemin, doublant courageusement les inquiets qui ralentissaient pour faire le vide autour d'elle. Quelques-uns prenaient visiblement leur élan les yeux fermés, pour doubler cette pyramide sur roues.

En passant sous les viaducs, on rentrait instinctivement la tête dans les épaules, tant la colonne semblait menacer le béton fragile de nos œuvres d'art. Mais non, ce n'était qu'une illusion d'optique. Les ponts ne s'écroulent habituellement que du haut vers le bas et la hauteur du dernier fauteuil juché sur le véhicule était loin d'être une menace.

La SQ veille au grain

Et puis, me suis-je dit, la SQ veillait certainement. Elle si prompte à sanctionner la vitesse excessive, elle remarquerait nécessairement la menace sur roues. À la sortie de la station de pesage, nous avons dépassé deux voitures de police qui surveillaient sans doute le poids des camions, mais vraisemblablement pas la hauteur des voitures. C'est ainsi que la promenade s'est poursuivie. Sur le pont Champlain, les joints de raccordement cognaient dur mais, curieusement, l'allure du déménagement ne s'est pas ralentie. Probablement les secousses devaient-elles contribuer à tasser la colonne de meubles et à assurer sa solidité.



PHOTO FOURNIE PAR L'AUTEUR

En passant sous les viaducs, on rentrait instinctivement la tête dans les épaules, tant la colonne semblait menacer le béton fragile de nos œuvres d'art.

Nous nous sommes quittés l'autre bord du pont, direction du centre-ville, presque à regret pour ma part, avec la nostalgie des transports africains et des bicyclettes asiatiques.

Le spectacle a dû continuer sans moi et sans la SQ. Peut-être le conducteur roulait-il jusqu'en Abitibi?