



## CONSULTATION

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

Présenté à la

Commission des transports et de l'environnement  
du Gouvernement du Québec

Par M. Francis Gobeil  
Président et  
Directeur du Service de la  
Sécurité publique de Trois-Rivières

Accompagné de

M. Alain St-Onge  
Directeur général

**4 avril 2012**

## Préambule

L'Association des Directeurs de police du Québec est un organisme à but non lucratif et est incorporée en vertu de la Loi des Compagnies depuis 1937.

Notre mission première consiste à « Rassembler les dirigeants policiers et leurs partenaires afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité des citoyens du Québec ».

Nous comptons dans nos rangs l'ensemble des dirigeants policiers du Québec, soit ceux : des trente-deux (32) corps de police municipaux de niveau de service 1 à 4, de la Gendarmerie royale du Canada (division C – Montréal), de certains corps policiers autochtones, des chemins de fer Canadien Pacifique et Canadien National, de la Sûreté du Québec et le Service de police de la Ville de Montréal. L'ADPQ est également heureuse de compter parmi ses membres des organismes liés à la sécurité du public au Québec et qui font parti du comité des « Associés publics, parapublics et privés ».

Au nom de nos membres, nous tenons à remercier la Commission pour son invitation à participer à ses travaux.

Notre présentation ne constitue qu'une brève analyse du projet de loi 57 et n'a pas fait l'objet d'une consultation exhaustive de nos membres. Nous avons cependant eu le privilège de contribuer activement au projet pilote des 15 premiers appareils déployés depuis 2009 et c'est fort de cette expérience que nous commenterons le présent projet de Loi.

Il est cependant loisible à certains Corps de police municipal d'accompagner leurs autorités municipales lors de vos travaux et d'émettre des opinions divergentes.

## Commentaires d'ordre général

Nous souhaitons tout d'abord vous exprimer notre adhésion aux conclusions générales et aux recommandations formulées dans le rapport intitulé « *Étude du rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges* » et produit par votre Commission en novembre 2011.

Issu d'une recommandation de la Table québécoise de la sécurité routière, le projet pilote s'est avéré des plus positifs.

Le commentaire que vous avez formulé en page 11 du rapport, préalablement à vos six (6) recommandations, est fort significatif pour nous,

*« Les parlementaires tiennent à rappeler que, pour eux, l'installation de cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges sont des outils complémentaires à la surveillance policière et vise l'atteinte d'un objectif précis : la diminution du nombre d'accidents sur les routes et des conséquences qui s'ensuivent. En ce sens, ils réitèrent que le but de ces appareils de contrôle est d'améliorer la sécurité sur les routes du Québec et qu'ils ne doivent en aucune circonstance être considérés comme une opération lucrative. »*

Cette synthèse, à elle seule, reflète nos principales préoccupations.

Vos recommandations ont guidé, de toute évidence, le Projet de Loi 57 et nous nous en réjouissons. Nous supportons entièrement l'esprit des modifications proposées au Projet de Loi et n'avons que quelques interrogations ou commentaires à y apporter.

## Interrogations ou commentaires particuliers

### Article 4 :

#### Insertion de l'article 294.1

*« La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer une signalisation appropriée pour indiquer tout endroit... : »*

**Dans la mesure où le ministère des transports assumerait les installations des équipements fixes, nous suggérons que la signalisation fait partie de l'installation et devrait également être assumée par le ministère (à moins d'une entente particulière avec la municipalité).**

### Article 7 :

#### Insertion de l'article 312.3

*« La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut transmettre au propriétaire d'un arbre ou tout autre bien, situé sur un terrain contigu à l'emprise de ce chemin, un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux correctifs dans le délai imparti lorsque ce bien peut nuire : »*

**Les personnes travaillant au Centre de traitement de la preuve sont celles les mieux habilitées à détecter si un arbre ou autre bien devient une nuisance susceptible de compromettre le bon fonctionnement des équipements. Il pourrait être compliqué de s'adresser à une tierce partie pour faire corriger les situations conflictuelles, est-ce que la responsabilité est donnée au bon intervenant?**

### Article 12 :

#### Suppression de 592.1 1<sup>er</sup> aliéna

*« En cas d'infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, le propriétaire du véhicule routier, par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 592, peut être déclaré coupable de l'infraction, à moins qu'il ne prouve que, lors de l'infraction, le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.»*

**Nous sommes totalement en accord avec cette disposition qui compliquait et alourdissait inutilement la procédure de traitement de la preuve. Mal comprise par la population, elle incitait à vouloir absolument identifier un conducteur alors que la seule conséquence applicable était le paiement de l'amende. S'il est vrai que la modification corrige une partie des difficultés vécues au cours du projet pilote, il demeure un irritant majeur pour les catégories de véhicules pour lesquels ce sera encore permis.**

*5° par l'ajout, à la fin de l'alinéa suivant :*

*« Sont visés par le deuxième alinéa les véhicules routiers suivants immatriculés au Québec :*

*1° un véhicule lourd dont le propriétaire est inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds constitué en vertu de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chap. P-30.3)*

*2° un taxi;*

*3° un véhicule routier appartenant à un employeur, lorsque ce véhicule est conduit par son employé et que ce dernier est dans l'exercice de ses fonctions de livraison;*

*4° une voiture de prêt d'un garagiste. »*

**Nous comprenons que l'application du chapitre P-30.3 a ses particularités et qu'il est nécessaire de prévoir une telle exception pour cette catégorie de véhicules. Les motifs militant pour les trois autres types de véhicules concernés nous semblent difficilement justifiables et vont être (sont) très lourds à contrôler et appliquer, cela va entraîner inutilement des coûts administratifs significatifs et des irritants additionnels d'assignation à la Cour pour permettre la preuve le cas échéant.**

**Article 18 :**

*Relatif à l'article 634.3 portant sur les endroits où peuvent être utilisés les appareils*

*« 1° le chemin ou le terrain situé dans une zone scolaire, telle que définie par règlement du ministère des Transports;*

*2° un chemin public pour laquelle la limite de vitesse maximale autorisée est indiquée par une signalisation routière installée en application de l'article 303.1;*

*3° tout autre chemin public déterminé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique. »*

**Nous supportons pleinement la volonté du gouvernement de déterminer que les zones scolaires et les chantiers routiers sont des endroits ciblés et à haut risque d'être pris en défaut.**

## AUTRES ASPECTS DÉJÀ ÉTUDIÉS PAR LA COMMISSION

La Commission a soulevé six (6) aspects dans son rapport de novembre 2011, nous souhaitons y ajouter quelques commentaires.

*L'aspect sécurité routière* doit être l'objectif prédominant du projet, la diminution des accidents et les conséquences qui s'ensuivent nécessitent un choix judicieux des sites. La présence des appareils ne peut se substituer à une présence policière.

*L'aspect acceptabilité sociale* demeure un enjeu incontournable et essentiel au succès du projet. Les sites peuvent être identifiés et publicisés. Cependant leur pertinence et légitimité doivent être évidentes, une grande prudence face à un déploiement trop rapide et pouvant être jugé abusif est de mise. Par ailleurs, la stratégie d'utilisation ne devrait pas être explicite, on ne doit pas dévoiler quels sites sont inopérants ou quelle tolérance est acceptée. La vitesse affichée doit faire foi de la vitesse à respecter.

*L'aspect organisationnel* doit nécessairement, à ce moment-ci, être centralisé et sous la tutelle d'un seul organisme. La complexité des enjeux et l'interrelation des étapes du processus et des différents intervenants sont encore en période de rodage et ne peuvent laisser place aux initiatives inconsidérées.

*L'aspect opérationnel*, la rigueur dans l'application du processus nécessite une connaissance pointue des obligations légales et un suivi minutieux des équipements, du traitement de la preuve, de la protection des données nominatives, d'une interprétation standardisée et d'une collaboration journalière avec les partenaires du *Bureau des infractions et amendes* et du *Directeur des poursuites criminelles et pénales*.

*L'aspect technologique* nécessite un maître d'œuvre unique, pouvant établir les normes de recherche, d'acquisition, d'installation et d'utilisation. Avec un déploiement élargi, les contraintes seront de plus en plus nombreuses et difficiles, la pertinence d'une centralisation demeure nécessaire jusqu'à la fin du déploiement complet.

*L'aspect financier* sera un enjeu déterminant dans les ententes de déploiement urbain.

## Conclusion

En résumé, l'Association des directeurs de police supporte totalement un déploiement élargi des appareils de surveillance de type cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Ce déploiement doit se faire progressivement et avec rigueur. Il doit tenir compte des réalités urbaines (capacités techniques, multiplication de la signalisation et flot de circulation) tout en respectant une certaine autonomie décisionnelle des villes qui vont souhaiter adhérer au programme.

Nous reconnaissons que la seule surveillance policière ne peut être appliquée de façon sécuritaire sur tout notre réseau routier. Certains endroits méritent une surveillance intensive 24 sur 24 et sont difficilement propices aux interventions policières sécuritaires. La stratégie de déploiement se doit d'être planifiée en partenariat avec les organisations policières.

Nous croyons par ailleurs que le besoin en milieu urbain est surtout identifié aux appareils de surveillance dits « fixes », principalement sur feux rouges, et devrait y inclure la « vitesse » sur feux rouges. (Speed on green) Les appareils mobiles peuvent par ailleurs s'avérer utiles à des tronçons de grand débit de circulation jugés à risques mais ne devraient pas se substituer aux interventions policières conventionnelles.

Nous sommes en accord avec l'élargissement des endroits désignés en y incluant les zones scolaires et chantiers de construction.

Nous souhaitons, qu'à terme, les appareils photographiques « mobiles », deviendront éventuellement un outil additionnel dans le coffre des policiers, au même titre que les appareils conventionnels de contrôle de vitesse actuellement utilisés.

Nous sommes d'avis que l'utilisation des appareils, tant fixes que mobiles, soit et demeure exclusivement sous la responsabilité de l'autorité policière.

Nous soumettons également aux membres de la Commission qu'un déploiement élargi des appareils serait une opportunité unique de réintroduire une plaque minéralogique à l'avant des véhicules routiers du Québec. L'unique plaque à l'arrière des véhicules complique inutilement la technologie de surveillance. Pour les policiers, la plaque avant est une question de sécurité et d'efficacité dans leur travail quotidien.

Nous encourageons le maintien de la procédure unique par un Centre *universel* de traitement de la preuve et du maintien des rôles actuels du BIA et du DPCP dans le processus.

Finalement, nous nous réjouissons de la vigilance que la Commission accorde à l'utilité de ces appareils de pointe et qu'elle réitère que leur utilisation ne doit *en aucune circonstance être considérée comme une opération lucrative*.

Nous remercions la Commission de l'attention qu'elle nous a portée.