

**MÉMOIRE À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE**

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*

Avril 2012

Document adopté à la 578^e séance de la Commission,
tenue le 27 avril 2012, par sa résolution COM-578-5.1.1



Béatrice Vizkelety, avocate
Secrétaire de la Commission

Analyse, recherche et rédaction :

M^e Claire Bernard, conseillère juridique
Direction de la recherche, de l'éducation-coopération et des communications

Traitement de texte :

Chantal Légaré
Direction de la recherche, de l'éducation-coopération et des communications

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
1 L'INTRODUCTION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES AU QUÉBEC	1
2 L'ENCADREMENT DE L'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES	3
3 LES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES PROPOSÉES AU REGARD DES DROITS DE LA PERSONNE	6
CONCLUSION	10

INTRODUCTION

La Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse a pour mission d'assurer, par toutes mesures appropriées, la promotion et le respect des principes inscrits dans la *Charte des droits et libertés de la personne*¹. La Commission, dont les membres sont nommés par l'Assemblée nationale², a la responsabilité d'analyser les textes législatifs pour vérifier leur conformité aux principes contenus dans la Charte et de faire les recommandations qu'elle estime appropriées³. C'est à ce titre que la Commission formule des commentaires sur le 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*⁴, en réponse à l'invitation des membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale.

Avant d'analyser les modifications proposées au régime d'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges (section 3), nous en situons le contexte (section 1), puis nous décrivons les principaux éléments de ce régime (section 2).

1 L'INTRODUCTION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES AU QUÉBEC

Après une première tentative au début des années 1970⁵, l'utilisation de technologies photographiques a été réintroduite au Québec en 2007 comme moyen supplémentaire de contrôler la vitesse sur les routes⁶. Celui-ci a été mis de l'avant par le gouvernement du Québec

¹ L.R.Q., c. C-12 (ci-après « Charte »), art. 57 al. 1 et 2.

² Charte, art. 58 al. 2.

³ Charte, art. 71 al. 1 et al. 2 (6°).

⁴ Présenté le 22 février 2012, 2^e sess., 39^e légis., 2012.

⁵ COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE ET DES DROITS DE LA JEUNESSE, *Mémoire à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale, Projet de loi n° 17, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, août 2001, p. 12.

⁶ *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*, L.Q. 2007, c. 40.

en 1999 lors d'une consultation sur la sécurité routière qui portait sur cinq sujets, à savoir la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool, le virage à droite au feu rouge, le cinémomètre photographique, le port du casque de vélo et le patin à roues alignées⁷. Le projet de loi qui a été déposé dans la foulée se limitait à proposer des modifications pour permettre l'utilisation de cinémomètres photographiques⁸.

Plusieurs organismes, dont notamment la Commission⁹, le Protecteur du citoyen¹⁰ et le Barreau du Québec¹¹, se sont prononcés contre les dispositions proposant l'implantation de cinémomètres photographiques. De l'avis de la Commission, certaines mesures envisagées dans le projet de loi n° 17 portaient atteinte au droit d'être présumé innocent, garanti par l'article 33 de la Charte. De plus, elle appréhendait le risque d'atteintes au droit au respect de la vie privée, protégé par l'article 5. Devant la forte opposition, le projet de loi n'avait pas été adopté.

En 2007, après une nouvelle consultation menée par la Commission des transports et de l'environnement¹², le gouvernement a proposé l'adoption d'un train de mesures législatives en matière de sécurité routière¹³. Celles-ci incluaient l'utilisation de cinémomètres photographiques et d'appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges¹⁴. Plus précisément,

⁷ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *La sécurité routière au Québec : un défi collectif*, Québec, 1999, pp. 34-43. La consultation a été menée par la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale en 2000 : Assemblée nationale. Commission des transports et de l'environnement, *Journal des débats*, 1^{ère} sess., 36^e légis., 2000, « Consultation générale et auditions publiques sur le livre vert intitulé : La sécurité routière au Québec : un défi collectif » (2, 3, 8, 9, 10, 23 et 24 février 2000, 14, 15, 21 et 22 mars 2000).

⁸ *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, Projet de loi n° 17, 2^e sess., 36^e légis., 2001.

⁹ Préc., note 5.

¹⁰ PROTECTEUR DU CITOYEN, « Cinémomètre photographique : la Protectrice du citoyen recommande au ministre des Transports de reconsidérer son projet de loi », communiqué, 7 juin 2001.

¹¹ BARREAU DU QUÉBEC, *Mémoire du Barreau du Québec sur le Projet de loi 17, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, juin 2001.

¹² QUÉBEC, ASSEMBLÉE NATIONALE. Commission des transports et de l'environnement, *Journal des débats*, 2^e sess., 37^e légis., 2006, « Consultations particulières sur le document intitulé La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales » (21, 22, 23 et 28 mars 2006).

¹³ *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*, Projet de loi n° 42, 1^{ère} sess., 38^e légis., 2007; *Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*, Projet de loi n° 55, 1^{ère} sess., 38^e légis., 2007.

¹⁴ *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*, préc., note 6, art. 53, 57, 72 et 82.

la loi a autorisé, à titre de projet pilote, l'installation d'au plus quinze cinémomètres et appareils photographiques de contrôle aux feux rouges¹⁵. Au terme d'une période de dix-huit mois d'application, précédée de trois mois d'essai pendant lesquels les contrevenants recevraient un avertissement¹⁶, le ministre avait l'obligation de faire au gouvernement un rapport sur l'application des appareils, qui devrait être ensuite déposé à l'Assemblée nationale¹⁷.

Les appareils ont été installés en 2009 dans quinze endroits répartis dans trois régions administratives, soit Montréal, la Montérégie et Chaudière-Appalaches¹⁸. Le rapport d'évaluation du ministère des Transports¹⁹ et le rapport de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale qui s'en est saisi²⁰ étant globalement positifs, le ministre de Transports a déposé le projet de loi à l'étude.

2 L'ENCADREMENT DE L'UTILISATION DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES ET DES SYSTÈMES PHOTOGRAPHIQUES DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES

Les cinémomètres photographiques sont des appareils fixes ou mobiles qui permettent de prendre et d'enregistrer diverses informations relatives à un véhicule routier, sa localisation et sa vitesse de circulation au moment de la captation de l'image :

« L'image obtenue d'un cinémomètre photographique approuvé et utilisé conformément au premier alinéa, la vitesse qu'il a enregistrée et qui y est indiquée et les autres informations qui y apparaissent quant au véhicule et à sa plaque d'immatriculation et quant à l'endroit, la date et l'heure à laquelle l'image a été captée font preuve, en l'absence de toute preuve contraire, de leur exactitude. »²¹

¹⁵ *Id.*, art. 105 al. 3 et art. 106 al. 2.

¹⁶ *Id.*, art. 103.

¹⁷ *Id.*, art. 105 al. 1 et 2.

¹⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*, 2010, p. 20.

¹⁹ *Id.*

²⁰ QUÉBEC, ASSEMBLÉE NATIONALE. Commission des transports et de l'environnement, *Étude du rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges : rapport*, Québec, novembre 2011.

²¹ *Code de la sécurité routière*, L.R.Q., c. C-24-2, art. 332; *Arrêté 2009-17 concernant le remplacement de l'arrêté numéro AM 2009-07 de la ministre des Transports et du ministre de la Sécurité publique*, en date du (...suite)

L'appareil photographique de contrôle de circulation aux feux rouges permet de prendre et d'enregistrer des informations relatives à un véhicule routier et sa localisation par rapport à un feu rouge au moment de la captation de l'image :

« L'arrêt à un feu rouge peut être vérifié au moyen d'un système photographique conçu à cette fin, approuvé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique et utilisé de la manière qu'ils déterminent.

L'image obtenue d'un système photographique approuvé et utilisé conformément au premier alinéa et les informations qui y apparaissent quant au véhicule et à sa plaque d'immatriculation et quant à l'endroit, la date et l'heure à laquelle l'image a été captée font preuve, en absence de toute preuve contraire, de leur exactitude. »²²

Actuellement, l'utilisation de ces appareils au Québec n'est autorisée qu'aux seules fins de constater et faire la preuve de la commission d'infractions au *Code de la sécurité routière* relatives soit au respect des limites de vitesse, soit au respect de l'arrêt au feu rouge. En l'absence de toute preuve contraire, les informations suivantes obtenues par ces deux appareils font preuve de leur exactitude²³.

L'infraction constatée par l'appareil est imputée au propriétaire du véhicule, même s'il ne conduisait pas le véhicule²⁴. Quelques exceptions viennent toutefois alléger le fardeau de preuve imposé au propriétaire non conducteur.

En premier lieu, celui-ci peut se dégager de sa responsabilité s'il fait la preuve que le conducteur était en possession de la voiture sans son consentement²⁵.

D'autre part, le propriétaire dispose de mécanismes lui permettant d'identifier le conducteur qui pourra alors faire l'objet d'une poursuite :

9 avril 2009, concernant l'approbation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, (2009) 141 G.O. II, 6183.

²² Code de la sécurité routière, art. 359.3.

²³ Code de la sécurité routière, art. 332 al. 2 et art. 359.3 al. 2.

²⁴ Code de la sécurité routière, art. 592.1 al. 1.

²⁵ Code de la sécurité routière, art. 592.1 al. 1.

« Lorsque le propriétaire n'était pas le conducteur au moment où l'infraction a été constatée, le conducteur et le propriétaire peuvent transmettre au poursuivant, dans les 10 jours de la signification du constat d'infraction, une déclaration signée par eux identifiant le conducteur, conformément au formulaire prescrit par le ministre de la Justice. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat au conducteur.

En cas de refus du conducteur de signer la déclaration, le propriétaire peut néanmoins transmettre celle-ci au poursuivant et en aviser le conducteur. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat au conducteur. »²⁶

Une telle désignation ne dégage pas automatiquement le propriétaire, mais il ne pourra pas être déclaré coupable si le conducteur a été trouvé coupable de la même infraction ou d'une infraction incluse²⁷.

Finalement, un régime particulier permet aux propriétaires de certaines catégories de voitures, soit les véhicules de location à court terme et, depuis 2010, les voitures de prêt d'un garagiste et les voitures d'essai d'un commerçant, de décharger complètement leur responsabilité :

« Pour l'application des articles 592.1 et 592.2, le locataire d'un contrat de location à court terme et l'emprunteur d'une voiture de prêt d'un garagiste ou d'une voiture d'essai d'un commerçant sont réputés être les propriétaires du véhicule routier.

Le présent article ne s'applique pas lorsque le locateur ou le prêteur du véhicule routier fait défaut de transmettre, dans les cinq jours de la demande de la personne autorisée à cet effet, les renseignements concernant le locataire ou l'emprunteur qui sont nécessaires à la signification d'un constat d'infraction à ce dernier. »²⁸

Le régime d'encadrement des appareils photographiques prévoit également des sanctions en cas d'infraction. S'il est déclaré coupable, le conducteur ou le propriétaire non conducteur est passible d'une amende²⁹. En revanche, l'infraction constatée par appareil photographique n'entraîne la perte de point d'inaptitude ni pour le propriétaire ni pour le conducteur, sauf s'il a été intercepté par la suite³⁰. Par ailleurs, afin d'assurer le fonctionnement des dispositifs

²⁶ Code de la sécurité routière, art. 592.1 al. 3 et 4.

²⁷ Code de la sécurité routière, art. 592.2.

²⁸ Code de la sécurité routière, art. 592.3.

²⁹ Code de la sécurité routière, art. 509, 516 et 516.1. Les sommes perçues doivent être versées dans un fonds consacré à la sécurité routière : *Loi sur le ministère des Transports*, L.R.Q., c. M-28, art. 12.39.1.

³⁰ Code de la sécurité routière, art. 592.4.

photographiques, les dispositions adoptées en 2007 ont créé de nouvelles infractions, lesquelles sont punissables d'amendes³¹.

3 LES MODIFICATIONS LÉGISLATIVES PROPOSÉES AU REGARD DES DROITS DE LA PERSONNE

Comme nous l'avons indiqué plus haut, l'introduction des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges s'est opérée sous la forme d'un projet pilote. En vertu du projet de loi à l'étude, l'utilisation des dispositifs photographiques deviendrait permanente. Le ministre des Transports a indiqué que les modifications législatives proposées visaient à en faciliter le déploiement progressif et qu'en 2013, vingt-cinq appareils s'ajouteraient aux quinze appareils déjà en place³².

Tel que déjà mentionné, l'infraction constatée par l'un ou l'autre des appareils photographiques est imputée au propriétaire du véhicule, même s'il n'en est pas le conducteur au moment de l'infraction.

Rappelons que c'est une exception à la règle prévue au deuxième alinéa de l'article 592 du *Code de la sécurité routière*, en vertu de laquelle un propriétaire non conducteur ne peut en principe pas être déclaré coupable d'une des infractions qui y sont énumérées, à moins qu'il ne se trouve dans le véhicule conduit par son préposé³³. Les articles couverts par cette règle comprennent les infractions définies par les articles 328 (limites de vitesse), 329 (limites de vitesse modifiées) et 359 (arrêt à un feu rouge). Il semble d'autant plus justifié de ne pas retenir

³¹ *Code de la sécurité routière*, art. 251, 284 al. 2, 312.1, 312.2, 315.4, 333.1 et 512.1.

³² QUÉBEC, ASSEMBLÉE NATIONALE. Commission des transports et de l'environnement, *Journal des débats*, 2^e sess., 39^e légis., 2012, « Consultations particulières et auditions publiques sur le 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 » (3 avril 2012).

³³ *Code de la sécurité routière*, art. 592 al. 2.

la responsabilité pénale du propriétaire non conducteur pour ces infractions qu'elles ont été qualifiées d'infractions de responsabilité absolue par les tribunaux³⁴.

Cependant, selon les règles actuelles, le propriétaire non conducteur peut dégager sa responsabilité par un processus qui lui permet de désigner le conducteur, à qui un nouveau constat pourra être signifié. La désignation du conducteur par le propriétaire du véhicule se fait au moyen d'un formulaire d'identification prescrit par le ministère de la Justice.

Or, le projet de loi propose de limiter cette possibilité. Dorénavant, seuls y auraient droit les propriétaires des véhicules suivants immatriculés au Québec : les véhicules lourds dont le propriétaire est inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds; les taxis; les véhicules routiers appartenant à un employeur, lorsque ces véhicules sont conduits par son employé et que ce dernier est dans l'exercice de ses fonctions de livraison; et les voitures de prêt d'un garagiste³⁵. Les autres propriétaires non conducteurs, y compris les locateurs de véhicule à court terme, ne bénéficieraient plus de la procédure de désignation qui leur permet actuellement de repousser la présomption de culpabilité qui pèse sur eux.

La Commission considère que les modifications proposées posent un problème du point de vue du respect de la présomption d'innocence, garantie par l'article 33 de la Charte, en vertu duquel toute personne accusée est présumée innocente jusqu'à ce que la preuve de sa culpabilité ait été établie suivant la loi.

Il est vrai qu'en dehors du processus de désignation, le propriétaire non conducteur peut établir en défense qu'il n'a pas donné son consentement à l'utilisation du véhicule. Mais ceci constitue un moyen de défense assez restreint, comme le constate la juge White dans une décision traitant des nouvelles dispositions :

« Si le propriétaire ne fait pas parvenir ce formulaire [de déclaration identifiant le conducteur] au Bureau des infractions et amendes à Québec, à l'intérieur du délai de dix

³⁴ Pour les infractions d'excès de vitesse, voir notamment *Ville de Baie-Comeau c. D'Astous*, 1992 CanLII 2956 (QC CA). Pour l'infraction de ne pas respecter un feu rouge, voir entre autres *Québec (Procureur général) c. Colard*, 2006 QCCQ 2029 (CanLII).

³⁵ Projet de loi n° 57, art. 12.

jours, il demeure seul responsable de l'infraction commise avec son véhicule. Dans ce cas, l'unique façon pour le propriétaire d'être acquitté de l'infraction est de soulever un doute raisonnable sur la preuve présentée par la poursuivante ou de prouver que son véhicule était, sans son consentement, en possession d'un tiers au moment de l'infraction. Le fardeau de prouver que le véhicule était entre les mains d'un tiers, sans son consentement, appartient alors au propriétaire. »³⁶

Le propriétaire non conducteur reconnu coupable ne risque pas la perte de point d'inaptitude puisque la loi écarte cette peine pour les infractions constatées par un des systèmes photographiques³⁷. Mais il reste qu'il est déclaré coupable et qu'il est passible d'une amende³⁸. Par ailleurs, bien que l'emprisonnement pour défaut de paiement d'amende à la suite d'une infraction au *Code de la sécurité routière* ait été aboli³⁹, les personnes qui tentent de façon délibérée de se soustraire au paiement de l'amende sont passibles d'emprisonnement⁴⁰.

Dans l'arrêt *Tri-M Systems*⁴¹, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a examiné la constitutionnalité d'un régime ayant des similarités avec le nôtre. Elle a conclu que la responsabilité imposée au propriétaire non conducteur ne contrevenait pas à la présomption d'innocence garantie par l'article 11*d*) de la *Charte canadienne des droits et libertés*⁴², étant donné que la disposition en cause prévoyait une défense de diligence raisonnable⁴³. Effectivement, le conducteur pouvait non seulement établir en preuve qu'il n'avait pas donné son consentement, mais il pouvait aussi établir qu'il avait pris les précautions nécessaires en confiant son véhicule au conducteur⁴⁴.

³⁶ *Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Meyers*, 2010 QCCQ 4797, par. 10.

³⁷ *Code de la sécurité routière*, art. 592.4.

³⁸ *Code de la sécurité routière*, art. 509, 516 et 516.1.

³⁹ *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant la perception des amendes*, L.Q. 2003, c. 5.

⁴⁰ *Code de procédure pénale*, L.R.Q., c. C-25.1, art. 366.

⁴¹ *R. v. Tri-M Systems Inc.*, 2001 BCCA 277 (demande d'autorisation d'appeler refusée, C.S.C., 18 octobre 2001, 28646).

⁴² Partie I de la *Loi constitutionnelle de 1982*, [annexe B de la *Loi de 1982 sur le Canada*, 1982, c. 11 (R.-U.)].

⁴³ *R. v. Tri-M Systems Inc.*, préc., note 41, par. 11 et 13.

⁴⁴ *Motor Vehicle Act*, R.S.B.C. 1996, c. 318, art. 83.1(3) :

« An owner is not liable under subsection (2) or (2.1) if the owner establishes that

(a) the person who was, at the time of the contravention, in possession of the motor vehicle was not entrusted by the owner with possession, or

(...suite)

Le régime québécois ne prévoit pas une défense de cette nature pour les infractions constatées par les appareils photographiques. Pourtant, le propriétaire non conducteur dispose de ce moyen de défense dans d'autres circonstances, soit pour obtenir la mainlevée de la saisie de son véhicule. Il peut alors établir qu'il ne pouvait pas prévoir que le conducteur ne respecterait pas la loi⁴⁵.

Les raisons pour justifier la modification seraient d'ordre administratif. Le rapport d'évaluation déposé par le ministère des Transports indique que la gestion des formulaires de désignation est complexe en raison du fait que le traitement de ceux-ci n'est pas automatisé⁴⁶. Pourtant, ce rapport mentionne également que le processus de désignation par les locataires de véhicule à court terme inscrits à une liste administrative établie à cette fin est « bien rodé »⁴⁷. Par ailleurs, les difficultés pouvant justifier la modification n'avaient aucunement été évoquées dans le rapport des parlementaires et ceux-ci n'avaient formulé aucune recommandation visant à réduire le droit des propriétaires non conducteurs de se décharger en désignant le conducteur.

La Commission considère que des solutions administratives devraient être mises en place pour corriger les difficultés de gestion du traitement des formulaires afin que l'ensemble des propriétaires de véhicules continuent à avoir le droit d'établir par la procédure de désignation qu'ils ne conduisaient pas leur véhicule au moment de l'infraction. Par conséquent, elle recommande que le projet de loi soit amendé afin de maintenir dans le *Code de la sécurité routière* la procédure de désignation.

(b) the owner exercised reasonable care and diligence in entrusting the motor vehicle to the person who was, at the time of the contravention, in possession of the motor vehicle. »

⁴⁵ *Code de la sécurité routière*, art. 209.11 et 328.3.

⁴⁶ Préc., note 18, p. 64.

⁴⁷ *Id.*, p. 86.

CONCLUSION

L'objectif déclaré de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges est de contrôler la vitesse excessive et le respect des feux rouges afin de réduire le nombre de décès et de blessures⁴⁸. La Commission souscrit entièrement à cet objectif qui vise la protection de droits fondamentaux de la personne inscrits à l'article 1 de la Charte, les droits à la vie, à l'intégrité et à la sûreté. Les moyens pour y parvenir doivent toutefois être conformes aux droits garantis par la Charte, dont celui prévu à l'article 33.

Aussi la Commission considère que des solutions administratives devraient être mises en place pour corriger les difficultés de gestion du traitement des formulaires de désignation afin que l'ensemble des propriétaires de véhicules continuent à avoir le droit d'établir, par la procédure de désignation, qu'ils ne conduisaient pas leur véhicule au moment de l'infraction. Par conséquent, elle recommande que le projet de loi soit amendé afin de maintenir dans le *Code de la sécurité routière* la procédure de désignation.

⁴⁸ Voir entre autres MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *id.*, pp. 18-19.