



MÉMOIRE

Projet de loi n° 48

**Loi modifiant principalement le Code de la Sécurité routière afin d'introduire des  
Dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions  
En matière de sécurité routière**

Présenté à la

Commission des Transports et de l'Environnement  
Assemblée Nationale du Québec

**Le 2 février 2024**

Par M. Pierre Brochet

Président de *L'Association des directeurs de police du Québec*

Et M. Didier Deramond

Directeur général de *L'Association des directeurs de police du Québec*

## Sommaire

L'Association des directeurs de police du Québec (ADPQ) reconnaît que les bilans routiers des dernières années démontrent que les gains obtenus en matière de sécurité routière sont fragiles et qu'il est important de poursuivre l'adoption de nouvelles mesures permettant d'agir sur les grandes causes de collision et sur le sentiment de sécurité de tous les usagers de la route. C'est pourquoi elle salue les efforts gouvernementaux afin de réduire le nombre de décès et les blessures attribuables aux collisions routières.

L'ADPQ souhaite cependant, exprimer son inconfort et malaise sur l'absence d'un processus de consultation pour l'ensemble des décisions en sécurité routière. En particulier, l'Association est d'avis qu'il serait judicieux, étant donné sa connaissance pratique du terrain, de l'impliquer systématiquement dans le processus décisionnel en matière de sécurité routière, notamment en ce qui concerne la répartition des radars photo sur le territoire québécois. À cet égard, l'ADPQ tient à souligner qu'elle est le seul organisme policier à disposer d'une vision globale de la sécurité routière au Québec.

Dans cette même perspective, l'ADPQ ne peut qu'exprimer sa déception de ne pas avoir été conviée à présenter son mémoire devant la Commission, alors que la plupart des acteurs et intervenants dans le domaine de la sécurité routière ont été sollicités. Cette démarche interpelle l'Association quant à la perception qu'a le législateur du rôle des policiers en matière de sécurité routière. Est-il nécessaire de rappeler que chaque jour des policiers émettent des contraventions aux conducteurs fautifs afin de protéger les routes du Québec, et par conséquent, que leur expertise devrait être recherchée et prise en considération !

L'ADPQ ne pourrait également passer sous silence sa surprise devant la volonté du législateur d'augmenter les amendes pour les infractions en sécurité routière exclusivement pour les automobilistes. Étant donné que le partage de la route est une responsabilité collective,

l'Association est d'avis que les amendes devraient être augmentées pour l'ensemble des usagers de la route.

L'ADPQ est aussi étonnée par la proposition du législateur visant à porter à 45 jours le délai pour informer les conducteurs d'une infraction routière. Pour l'Association, cette prolongation n'est pas optimale, car plus l'avis est éloigné de l'infraction, moins le conducteur a de chances de changer son comportement fautif.

De même, l'Association s'interroge sur la volonté du législateur de permettre des accords disparates entre les différentes municipalités du Québec quant au montant des redevances qu'elles pourraient recevoir dans la gestion des radars photo.

Enfin, l'ADPQ tient à exprimer son désir sincère de collaborer pleinement avec le gouvernement et insiste sur sa disponibilité à participer activement à toutes les initiatives en matière de sécurité routière.

## 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 *représenter les dirigeants policiers et leurs partenaires afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité des citoyens du Québec et de la sécurité routière.*

Nous comptons dans nos rangs, l'ensemble des dirigeants policiers du Québec, soit les corps de police municipaux de niveaux de service 1 à 5, la Sûreté du Québec, la Gendarmerie royale du Canada, le commissaire de l'Unité permanente anticorruption (UPAC), le Bureau des enquêtes indépendantes (BEI), certains corps policiers autochtones et des policiers des chemins de fer Canadien Pacifique et Canadien National. L'ADPQ compte également parmi ses membres, plusieurs organismes d'application de la loi ou liés à la sécurité du public au Québec, tant des secteurs publics, parapublics que privés.

## Introduction

L'Association des directeurs de police du Québec (ADPQ) tient à exprimer sa profonde déception de ne pas avoir été conviée par la ministre des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) ainsi que par les membres de la Commission des transports et de l'environnement à présenter son mémoire. Cette omission empêche le comité d'entendre l'ADPQ, un acteur clé en matière de sécurité routière, et de bénéficier du partage de son expertise. Elle prive également les membres du comité, de la possibilité de poser des questions pour approfondir leur compréhension des enjeux, ce qui aurait pu leur apporter une connaissance approfondie du terrain.

L'ADPQ souhaite rappeler que les policiers du Québec occupent une place essentielle dans l'écosystème en sécurité routière, et que son Association est la seule à représenter l'ensemble des corps policiers au Québec.

Cela dit, l'ADPQ souhaite souligner son soutien aux principes généraux du projet de loi visant à améliorer la sécurité routière au Québec. Néanmoins, l'Association observe que certaines modifications proposées dans ce projet de loi, à son humble avis, requièrent non seulement des clarifications, mais aussi des ajustements.

## Analyse du projet de loi

Afin de faciliter la lecture du présent mémoire, l'ADPQ a classé son analyse en deux (2) catégories; soit les « réserves » (en rouge) qui regroupent les changements proposés dans le projet de loi dont l'ADPQ éprouve un inconfort et, les « observations » (en bleu) qui font état de préoccupations, d'ajustements souhaités ou encore d'appuis au projet de loi.

### Les réserves

1. Gestion par règlement
2. Répartition des radars photo (système de détection)
3. Entente avec les municipalités pour redevance
4. Délai de 45 jours pour être avisé

### Les préoccupations

1. Augmentation des amendes
2. Sanctions administratives
3. Partage de renseignements
4. Services d'urgence

## **LES RÉSERVES**

### **1. Gestion par règlements (519.79 et 620.1)**

*Contrôle du respect de certaines dispositions au moyen d'un système de détection*

*« 519.79. Un système de détection peut être utilisé pour contrôler le respect d'une disposition du présent code ou de l'un de ses règlements déterminés par règlement du gouvernement.*

*Ce système de détection est approuvé par le ministre des Transports et par le ministre de la Sécurité publique par un arrêté publié à la Gazette officielle du Québec.*

*« 519.82. Le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique déterminent, par règlement, les conditions et les modalités d'utilisation des systèmes de détection.*

#### **Commentaires :**

L'ADPQ se questionne sur le mode de fonctionnement qui sera retenu pour édicter ses règlements. Le législateur prendra-t-il en compte les besoins et les recommandations des services policiers concernant les problématiques de circulation locales. L'Association a un inconfort qu'il n'y ait plus de processus de consultation pour les décisions importantes en sécurité routière.

**Et**

*Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 620, du suivant :*

*« 620.1. Le gouvernement peut, par règlement :*

*1° déterminer les dispositions du présent code ou de ses règlements dont le respect peut être contrôlé au moyen d'un système de détection;*

*2° déterminer les critères suivant lesquels un chemin public ou une partie d'un chemin public peut être désigné par le ministre;*

*3° prescrire les éléments apposés sur une ou plusieurs photographies ou qui y sont visibles qui font preuve de leur exactitude en l'absence de toute preuve contraire;*

*4° prescrire d'autres règles de preuve applicables à l'égard des infractions et des manquements constatés au moyen d'un système de détection;*

*5° prévoir les manquements à une disposition du présent code ou de l'un de ses règlements constatés au moyen d'un système de détection donnant lieu à l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire;*

*6° établir l'organe chargé d'entendre la contestation d'une sanction administrative pécuniaire lorsque l'avis de réclamation a été notifié par la Société ou confier cette responsabilité à un organe de contestation établi par une municipalité habilitée à établir un régime de sanctions administratives pécuniaires;*

*7° prévoir les règles et les modalités de fonctionnement de l'organe de contestation visé à l'article 573.16, notamment celles relatives à son organisation administrative et matérielle et à son financement, de même que les frais qu'il peut imposer pour traiter les demandes qui lui sont soumises et prévoir toute mesure en lien avec l'exécution des fonctions des personnes chargées d'entendre la contestation et du décideur responsable;*

**Commentaires :**

Avec ces ajouts au Code de la sécurité routière le gouvernement se donne tous les pouvoirs en matière de gestion du contrôle automatisé. Toutefois, en procédant par règlement il sera plus facile de modifier les dispositions qui encadrent l'utilisation des systèmes de détection qui

Février 2024

auparavant étaient édictés par la loi elle-même ou des arrêtés ministériels signés par trois ministres.

**Recommandation (519.79 et 620.1)**

**L'Association enjoint le gouvernement de mettre en place un processus de consultation intégrant automatiquement l'ADPQ lors de l'élaboration de règlements en matière de sécurité routière.**

**2. Répartition des radars photo (système de détection)**

519.80. Un système de détection peut être utilisé dans les endroits suivants :

*1° dans une zone scolaire;*

*2° dans un lieu où, conformément à l'article 303.1, une signalisation indique, pour la durée de travaux de construction ou d'entretien d'un chemin public, une limite de vitesse à respecter autre que celle prescrite;*

*3° sur un chemin public désigné par le ministre des Transports ou sur une partie d'un chemin public ainsi désignée.*

*Une telle désignation est effectuée selon les critères déterminés par règlement du gouvernement. La liste des chemins publics ou des parties de chemins publics ainsi désignés est publiée sur le site Internet du ministère des Transports.*

*La date de cette désignation et de cette publication de même que le chemin public désigné et les documents qui l'attestent doivent être enregistrés par le ministre et consignés électroniquement.*

*Le ministre détermine les conditions et les modalités d'une demande faite par une municipalité aux fins de la désignation d'un chemin public dont l'entretien relève de cette municipalité.*

## Commentaires :

La désignation des endroits selon les critères déterminés par règlement du gouvernement laisse peu de place à l'autonomie des services de police et des municipalités à prendre en charge les problèmes ponctuels de circulation. Les corps policiers n'auront pas la flexibilité de réagir rapidement à des urgences qui surviennent sur leur réseau.

De plus, quelle sera l'implication des villes et des services de police qui souhaitent opérer des systèmes de détection sur leur territoire? Les conditions édictées permettront-elles aux municipalités de recourir facilement au contrôle automatisé sur leur territoire?

Enfin, à défaut de se répéter, l'ADPQ déplore qu'il n'y ait plus de processus de consultation pour les décisions importantes en sécurité routière. L'Association trouve en effet étrange d'être exclu de discussions importantes comme la répartition des radars photo sur le territoire québécois alors qu'elle est la seule instance policière à avoir un portrait global en sécurité routière au Québec.

## Recommandation

**L'Association recommande au législateur d'instaurer un processus de consultation obligatoire qui inclut systématiquement l'ADPQ, pour toute décision concernant les systèmes de détection.**

### **3. Entente avec les municipalités pour redevance**

*« 519.81. Le ministre **peut convenir, dans une entente conclue avec une municipalité, qu'une partie du montant des amendes perçues pour les infractions ou du montant des sanctions administratives pécuniaires perçues pour les manquements constatés au moyen d'une photographie ou d'une série de photographies prises par un système de **détection sur un chemin public dont l'entretien relève de la municipalité lui sera versée par le ministre.** Ces sommes doivent être affectées en priorité au financement des frais associés à la gestion et à l'exploitation***

*d'un tel système et, pour toutes sommes restantes, au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière qui auront été préalablement autorisés par le ministre.*

*Aux fins du premier alinéa, le montant versé à une municipalité est déterminé en tenant compte des responsabilités qu'elle exerce en vertu de l'article 573.7.*

### **Commentaires :**

À l'instar du PPCM qui a débuté en 2015, les municipalités viennent tout juste de prendre connaissance des montants qui leur seront versés dans une convention de subvention avec un engagement de réinvestir ces sommes dans la sécurité routière. Mais quelles seront les dépenses en sécurité routière admissibles dans une municipalité?

Le bilan du PPCM déposé en 2017 traite de la formule de distribution des excédents financiers du Fonds de la sécurité routière et il fait état d'un déficit dans les villes qui opéraient des radars photo pour la période de novembre 2015 à juin 2017.

Avec l'introduction des sanctions administratives pécuniaires, les villes qui opteront pour une plus grande autonomie devront faire la démonstration des coûts engendrés par la création de l'organe chargé de prendre en charge les SAP. Seront-elles supportées par le programme pour la mise en place des mécanismes et bénéficieront-elles des avantages des acquisitions en groupe? Plusieurs questions demeurent actuellement sans réponse dans ce projet de loi qui vise plutôt à habiliter le gouvernement à maintenir une gouvernance centralisée dans le déploiement des nouveaux systèmes de détection. Autrement dit, les villes seront-elles contraintes à opérer dans un cadre entraînant une lourdeur administrative?

Quant aux villes qui devront adresser des demandes de surveillance, obtiendront-elles facilement une partie du montant des amendes pour les infractions détectées sur leur réseau. Convenir des ententes avec chacune des municipalités peut s'avérer une lourde tâche et quel en sera l'uniformité et les critères?

## **Recommandation**

**L'Association recommande que le législateur s'engage à garantir une redevance équitable aux municipalités en fonction du nombre de radars photo installés sur leur territoire.**

### **4. Délai de 45 jours pour être avisé**

« SECTION II

« IMPOSITION D'UNE SANCTION ADMINISTRATIVE PÉCUNIAIRE ET AVIS DE RÉCLAMATION

« 573.6. *L'imposition d'une sanction administrative pécuniaire en vertu de l'article 573.2 et le traitement des demandes de réexamen d'une telle sanction relèvent de la Société suivant le cadre général d'application des sanctions administratives pécuniaires élaboré par le ministre en vertu de l'article 573.5.*

« 573.7. *L'imposition d'une sanction administrative pécuniaire est faite par la notification d'un avis de réclamation au propriétaire du véhicule.*

***La Société notifie l'avis de réclamation au propriétaire dans les 45 jours du manquement en le lui remettant ou en le lui envoyant, par tout mode de transmission permettant de s'assurer de sa réception, à la dernière adresse figurant dans les dossiers de la Société ou dans un registre tenu hors Québec par une autorité administrative responsable de l'immatriculation du véhicule en cause.***

### **Commentaires :**

L'ADPQ est étonnée par la proposition du législateur visant à porter à 45 jours le délai pour informer les conducteurs d'une infraction routière. Pour l'Association, cette prolongation n'est pas optimale, car plus l'avis est éloigné de l'infraction, moins le conducteur a de chances de changer son comportement fautif.

Augmenter le délai de traitement n'est pas la solution idéale. Il faudrait plutôt s'assurer que le modèle de gouvernance, les mécanismes mis en place et que les ressources soient suffisantes pour démontrer une plus grande efficacité et transmettre un message clair à la population que le réseau est bien surveillé.

## **Recommandations**

**L'ADPQ recommande que le délai pour aviser un conducteur fautif demeure à 30 jours.**

## **LES PRÉOCCUPATIONS**

### **1. Augmentation des amendes**

L'article 509 de ce code est modifié :

1° par la suppression de « 335, »;

2° par le remplacement de « , 372 à 376, 386, 388.1, 391 ou 407, à l'un des articles » par « ou 372 à 376, à l'un des paragraphes 1° à 8° de l'article 386 ou à l'un des articles 388.1, 391, 407, »;

3° par le remplacement de « 349, 350, 358.1, 359, 359.1, 360, 361, 362 à 364, 367 à 371, 402, 404, 405, 408 à » par « 361, »;

4° par le remplacement de « , 479 ou 496.6 » par « ou 479 ».

63. L'article 510 de ce code est modifié par le remplacement, dans le premier alinéa, de « 346, 406 ou 460 » par « 335, 346, 349, 350, 358.1, 359, 359.1, 360, 362 à 364, 367 à 371, 402, 404 à 406, 408 à 410, 460 ou 496.6 ».

64. L'article 516 de ce code est modifié par le remplacement, dans ce qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, de « 15 \$ » par « 30 \$ ».

### **Commentaires :**

Tous ces articles traitent des infractions ayant une incidence sur la sécurité des usagers vulnérables. Entre autres, Il s'agit des infractions aux intersections, le cédez le passage, le suivre de trop près, les changements de voies, etc.

L'effet dissuasif attendu en doublant les amendes touche exclusivement les automobilistes. Étant donné que le partage de la route est une responsabilité collective, l'Association est d'avis que les amendes devraient être augmentées pour l'ensemble des usagers de la route.

## **Recommandation**

**L'Association recommande d'augmenter de manière uniforme les amendes pour les infractions routières à tous les usagers de la route.**

## **2. Sanctions administratives**

*« DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX SANCTIONS ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES*

*« SECTION I*

*« MANQUEMENT*

*« 573.2. Une sanction administrative pécuniaire peut être imposée au propriétaire d'un véhicule routier lorsqu'un manquement à une disposition du présent code ou de l'un de ses règlements, déterminée par règlement du gouvernement, a été constaté au moyen d'un système de détection.*

*« 573.5. Le ministre élabore et publie sur le site Internet du ministère des Transports un cadre général d'application des sanctions administratives pécuniaires et y précise notamment les éléments suivants :*

*1° les objectifs poursuivis par ces sanctions, notamment ceux d'inciter l'utilisateur de la route à respecter les règles relatives à la sécurité routière et de dissuader la répétition de manquements à ces règles;*

*2° les catégories de fonctions dont sont titularisées les personnes désignées au sein de la Société pour réexaminer la décision de les imposer.*

### **Commentaires :**

Selon l'ADPQ, l'introduction de sanction administrative pécuniaire pour les manquements constatés au moyen de systèmes de détection constitue une bonne solution pour désengorger les tribunaux lors de contestation. Toutefois, est-il nécessaire d'enchâsser dans le Code de la sécurité routière toutes les dispositions entourant la création de l'organe chargé de traiter les SAP, le processus de contestation, les compétences et les conditions associées au mandat des personnes qui seront nommées pour entendre les contestations?

## **Recommandation**

L'ADPQ recommande à l'instar du code de procédures pénales d'enchâsser tout le volet administratif dans un code spécialement prévu à cet effet pour ne pas alourdir le Code de la sécurité routière de règles administratives entourant les conditions de travail du mandataire qui sera nommé pour gérer le nouvel encadrement administratif.

### **3. Partage de renseignements**

*Lorsqu'une personne a consenti à ce que la Société lui notifie un avis de réclamation au moyen des technologies de l'information, à l'emplacement désigné par la Société, le document est réputé reçu dès lors que la Société l'a déposé à cet emplacement **et qu'un avis informant la personne concernée de ce dépôt a été notifié par le dernier moyen technologique qu'elle favorise en date de la transmission, tel qu'il figure au dossier de la Société.***

*Cette notification peut également être faite par une municipalité, pour les chemins publics dont elle est responsable de l'entretien, qui a été autorisée par le ministre à le faire ou à qui le ministre a confié cette responsabilité par arrêté publié à la Gazette officielle du Québec. **La Société et la municipalité doivent conclure une entente pour établir les modalités relatives au partage de renseignements** nécessaires à l'application du présent article.*

« 573.34. Le gouvernement peut, par règlement et après consultation de la Société :

*1° prévoir toute condition, toute modalité ou toute règle relative à la perception et au recouvrement des sommes dues;*

*2° déterminer dans quels cas et à quelles conditions la Société impose au débiteur, à titre de mesures de recouvrement, des sanctions à l'égard des autorisations qu'elle délivre, les conséquences administratives en cas de non-respect des sanctions imposées et les règles du présent code applicables.*

*Ce règlement peut également prescrire, parmi les dispositions réglementaires qui déterminent des sanctions à l'égard des autorisations que la Société délivre, celles dont la violation constitue une infraction et rend le contrevenant passible d'une amende dont il fixe le montant. ».*

### **Commentaires :**

À la lecture de ce texte de loi, il est possible de croire que la SAAQ n'autorisera pas le renouvellement d'un permis de conduire ou d'une plaque d'immatriculation dans un dossier lorsque toutes les sommes n'auront pas été acquittées par le contrevenant. Dans cette optique, les systèmes de reconnaissance des plaques d'immatriculation (SRPI), utilisés par les services de police seront des outils supplémentaires pour supporter le contrôle automatisé. L'ADPQ compte sur le soutien de la SAAQ pour maintenir en opérations les SRPI opérés par les services policiers. En plus de contrôler les dossiers SAAQ les policiers vérifient la capacité de conduite affaiblie des conducteurs. Ils interviennent massivement sur le réseau en transmettant un message clair de leur présence. Toutes ces actions contribuent à l'amélioration du bilan routier.

### **Recommandation**

**L'Association recommande de donner l'obligation à la SAAQ de développer et soutenir les moyens de détections électroniques.**

## **4. Services d'urgence**

*« 602.5. Malgré les articles 592 et 602.4, le propriétaire des véhicules routiers suivants ne peut être déclaré coupable d'une infraction constatée au moyen d'une photographie ou d'une série de photographies prises par un système de détection :*

*1° un véhicule d'un corps de police;*

*2° un véhicule d'un service ambulancier;*

*3° un véhicule d'un service de sécurité incendie;*

*4° un véhicule d'urgence immatriculé au nom de la Société;*

*5° un véhicule d'urgence utilisé principalement pour amener d'urgence du personnel médical ou pour acheminer d'urgence de l'équipement médical sur les lieux où une personne requiert des soins médicaux immédiats;*

*6° un véhicule d'urgence utilisé principalement pour amener d'urgence un technicien ou pour acheminer d'urgence de l'équipement de secours sur les lieux où la situation requiert une intervention rapide afin de dispenser des soins médicaux immédiats.*

**Commentaires :**

Cette disposition est cohérente avec les autres articles du code de la sécurité routière lorsque les services d'urgence sont dans l'exercice de leur fonction.

**Recommandation**

**Aucune**

## Conclusion

La sécurité routière au Québec exige un équilibre subtil entre la prévention des comportements dangereux, la responsabilisation des usagers et les sanctions appropriées.

Pour progresser dans ce domaine, il est impératif d'intégrer pleinement l'expertise des acteurs clés telle que l'ADPQ dans les processus de consultation et d'élaboration de règlements.

De même, la priorité accordée à la sécurité routière doit être maintenue dans tous les aspects du contrôle automatisé de la circulation, en tenant compte des réalités du terrain et en impliquant activement les organismes chargés de faire respecter la loi, notamment les policiers. L'ADPQ, en tant que représentant de l'ensemble des corps policiers au Québec et expert en sécurité routière depuis plus de 25 ans, et doit jouer un rôle central dans ces discussions et processus décisionnels.

De même, la planification stratégique du déploiement des nouveaux systèmes de détection doit se faire en collaboration avec les organismes policiers, étant donné que le contrôle de la circulation relève de leur compétence exclusive.

Dans cet esprit de partenariat et de coopération, l'ADPQ offre son entière collaboration au gouvernement et se tient prête à contribuer activement à la mise en œuvre de mesures efficaces pour améliorer la sécurité routière sur le réseau routier québécois.