



CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA SÛRETÉ DU QUÉBEC

Direction de la sécurité routière et de l'intervention policière

3 mars 2017

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE.....	2
MISE EN CONTEXTE.....	4
ANALYSE	5
1. RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE AU REGARD DES INFRACTIONS IMPLIQUANT SON PROPRE VÉHICULE ET SON IDENTIFICATION.....	5
Révision des infractions imputables directement au propriétaire d'un véhicule	5
Gravité objective de certaines infractions et impact sur la responsabilité du propriétaire	5
Considérations propres aux défauts d'immobilisation de véhicules au sens de l'article 636 CSR	6
Libellé des infractions et ajouts des codifications	6
Moyens de défense pouvant être invoqués par le propriétaire du véhicule	7
Régime d'identification du conducteur par le propriétaire du véhicule.	7
2. CONDUITE AVEC CAPACITÉS AFFAIBLIES PAR L'ALCOOL, LA DROGUE, OU UNE COMBINAISON DES DEUX.....	8
<i>Recommandations : Conduite capacités affaiblies par l'alcool, la drogue, ou une combinaison des deux</i>	9
3. DISTRACTIONS AU VOLANT	9
Impacts sur la performance des conducteurs	9
Cadre législatif actuel.....	10
Critère de l'«appareil tenu en main»	10
Pouvoir d'inspection du véhicule.....	10
Obligation de remettre l'appareil sur demande	11
Pouvoir d'examen de l'appareil (caractéristiques physiques et matérielles)	11
Élargissement du champ d'application.....	11
Encadrement des autres formes de distraction.....	11
<i>Recommandations : Distractions au volant</i>	12
4. RÉGIME APPLICABLE AUX CONDUCTEURS DE VÉHICULES D'URGENCE	13
Principe d'exemption général en conduite d'urgence.....	13
<i>Recommandation : Régime applicable aux conducteurs de véhicules d'urgence</i>	14
5. SANCTIONS : AMENDES, POINTS D'INAPTITUDE ET SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE..	14
Aspect non dissuasif de certaines amendes	14
Plafond pour les amendes imposées aux mineurs (article 233 CPP – 100 \$)	15
Port de la ceinture de sécurité (art. 396 CSR)	15
Distractions au volant.....	15
Diminution de la vitesse lorsque les conditions l'exigent (article 330 CSR)	16
Consommation de boisson alcoolisée par un occupant d'un véhicule	16
<i>Recommandations : Sanctions : amendes, points d'inaptitude et suspension du permis de conduire</i> ..	17
6. USAGERS À RISQUES EN FONCTION DES TENDANCES OBSERVÉES	17
Cyclistes.....	17
Aides à la mobilité motorisées.....	17
Piétons	18
Conducteurs âgés de plus de 65 ans.....	188
Enfants sans surveillance à bord d'un véhicule (art. 380 CSR)	18
Signaleurs chargés de diriger la circulation lors de travaux (art. 311 CSR)	188
<i>Recommandations : Usagers à risque en fonction des tendances observées</i>	19
7. MOTOCYCLISTES.....	19
Programme d'accompagnement	19
Visibilité réduite	20
Circulation au cours de la période hivernale	20
Taille de peloton de motocyclettes	21
8. RÈGLES DE CIRCULATION	22
Zones scolaires	22
Diminution de la vitesse en raison des conditions routières et de visibilité (article 330 CSR)	22
Utilisation de la voie de gauche en l'absence de justification (article 324 CSR)	22
Matière qui se détache d'un véhicule en mouvement (article 498 CSR)	22
Conducteurs de taxi exemptés du port de la ceinture de sécurité (article 396 CSR)	23
<i>Recommandations : Règles de circulation</i>	233
9. NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS	233
Période obligatoire – pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale	233
Notion de véhicule jouet	24
Feux blancs clignotants et pivotants sur les véhicules d'urgence (article 226 CSR).....	24
Véhicules autonomes et modes de conduite assistée.....	24
<i>Recommandations : Normes de sécurité des véhicules routiers</i>	244
CONCLUSION.....	25
ANNEXES.....	26

PRÉAMBULE

Au cours des dernières années, l'augmentation de la population du Québec a contribué à l'accroissement du nombre de titulaires de permis de conduire et de propriétaires de véhicule ainsi qu'à l'augmentation des déplacements. Le nombre de kilomètres parcourus s'accroît avec le phénomène de l'étalement urbain. Bien que les collisions mortelles et celles avec blessés graves soient en régression, il n'en demeure pas moins que le comportement des usagers de la route, ainsi que certaines tendances observées à l'égard de certains groupes d'usagers demeurent une préoccupation importante.

La législation a été adaptée sur une période de plusieurs décennies, évoluant parallèlement avec les profils des usagers de la route, des moyens de transports et de leur automatisation, et une myriade de facteurs technologiques et comportementaux. Cela donne parfois l'impression que l'environnement change à un rythme plus rapide que la capacité d'adaptation de la loi.

Plusieurs problèmes minent présentement les efforts d'intervention des policiers en sécurité routière. Il est devenu clair que certains éléments du Code de la sécurité routière ont perdu leur signification avec le temps, ou ont cédé leur effet dissuasif, car le libellé trop précis permet trop d'exceptions, ou parce que la sanction est trop peu élevée.

La Sûreté du Québec (Sûreté) est un acteur de premier plan qui travaille de concert avec ses partenaires dans la mise en place de stratégies en sécurité routière. Elle s'est dotée de la Politique en matière de sécurité routière 2013-2020, en conformité avec les objectifs de la stratégie du gouvernement québécois. Cette politique, qui mise sur la synergie de quatre axes alliant l'éducation, la prévention, l'intervention et la communication (EPIC), est sans contredit très bénéfique pour le bilan routier et contribue à améliorer le sentiment de sécurité des usagers du réseau. Il s'agit d'un outil essentiel pour amener ces derniers à comprendre les risques que représente la route et à adopter un comportement sécuritaire et responsable, contribuant ainsi à améliorer la qualité de vie des citoyens du Québec.

La Sûreté est donc heureuse de participer à la présente consultation publique sur la sécurité routière du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, car l'exercice permettra de calibrer un outil important pour la sécurité des usagers du réseau routier du Québec.

Monsieur Sylvain Caron
Directeur général adjoint
Grande fonction de la surveillance du territoire

MISE EN CONTEXTE

Suivant le lancement de la consultation publique sur la sécurité routière par le ministre Laurent Lessard le 9 janvier dernier, la Direction de la sécurité routière et de l'intervention policière (DSRIP) de la Sûreté du Québec a été interpellée afin de participer à ces travaux.

Elle y voit une excellente opportunité de mettre de l'avant plusieurs priorités organisationnelles qui visent l'amélioration continue du bilan routier.

En novembre 2015, la DSRIP a eu l'occasion de partager plusieurs propositions de modifications législatives avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans le cadre d'une éventuelle refonte du *Code de la sécurité routière*¹ (CSR). En raison de nombreux considérants, cette dernière ne s'est pas encore concrétisée. Le présent exercice reprend et bonifie les propositions faites en 2015.

Dans le cadre de l'exercice, la Sûreté souhaite ainsi proposer des idées novatrices et des amendements au cadre législatif existant.

Les différentes propositions ont été regroupées sous neuf thématiques distinctes et prioritaires pour la Sûreté. Elles seront successivement abordées dans l'ordre suivant :

1. Régime de responsabilité du propriétaire au regard des infractions impliquant son propre véhicule et son identification
2. Conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, la drogue, ou une combinaison des deux
3. Distractions au volant
4. Régime applicable aux conducteurs de véhicules d'urgence
5. Sanctions : amendes, points d'inaptitude et suspension du permis de conduire
6. Usagers à risques en fonction des tendances observées
7. Motocyclistes
8. Règles de circulation
9. Normes de sécurité des véhicules routiers

¹ RLRO, chapitre C-24.2.

ANALYSE

1. RÉGIME DE RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE AU REGARD DES INFRACTIONS IMPLIQUANT SON PROPRE VÉHICULE ET SON IDENTIFICATION

Dans le régime actuel, on constate une absence d'orientation et certaines difficultés d'interprétation pour identifier le responsable d'une infraction. À titre de principe général, le législateur prévoit que le propriétaire d'un véhicule peut être tenu responsable de toute infraction prévue au CSR ou à un règlement municipal relatif à la circulation et au stationnement dans la mesure où elle a été commise avec son véhicule².

Le CSR énumère par la suite plusieurs situations d'exception où la responsabilité du propriétaire du véhicule ne peut être engagée que si le ministère public est en mesure de démontrer qu'il agissait à titre de conducteur ou était passager et que son préposé agissait à titre de conducteur³. Il appert qu'une proportion importante des règles de circulation en font partie.

Suivant la lecture de cette disposition, certains questionnements nous viennent à l'esprit quant à l'intention du législateur. En effet, nous nous interrogeons quant à l'orientation derrière la sélection du régime applicable, soit entre celui du 1^{er} et du 2^e alinéa de l'article 592 CSR, et ce, pour chacune des dispositions⁴. Un bref survol de la section propre aux délits de fuite permettra d'illustrer nos propos. Comment expliquer le fait que deux types de délits de fuite (articles 169 et 170) soient directement imputables au propriétaire du véhicule, alors que deux autres (articles 168 et 171) ne le sont que dans la mesure où il est démontré que ce dernier agissait à titre de conducteur?

Révision des infractions imputables directement au propriétaire d'un véhicule

Par souci de cohérence législative, nous sommes d'avis qu'une révision complète des infractions dont la responsabilité peut être imputée directement au propriétaire d'un véhicule s'impose. En d'autres termes, les dispositions législatives figurant au 2^e alinéa de l'article 592 doivent faire l'objet d'une réévaluation.

Afin de faciliter cet exercice, nous croyons qu'il serait opportun pour le législateur de diviser en sous-groupes l'ensemble des dispositions du CSR. À titre d'exemple :

- Dispositions concernant les infractions constatées par cinémomètre photographique ou par système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges⁵;
- Dispositions propres aux règles de circulation;
- Dispositions reliées à l'immatriculation des véhicules;
- Dispositions traitant des véhicules et de leur équipement.

Il suffirait par la suite de déterminer pour chacun des sous-groupes s'il est opportun et justifiable d'imputer une responsabilité au propriétaire du véhicule.

Gravité objective de certaines infractions et impact sur la responsabilité du propriétaire

Un survol de l'ensemble des règles de circulation nous a permis d'identifier dix infractions qui présentent objectivement un certain degré de dangerosité et pour lesquelles l'identification du conducteur s'avère souvent problématique, voire impossible :

Le propriétaire du véhicule est responsable de l'infraction⁶

- Défaut de s'immobiliser à la demande d'un agent de la paix (article 636 CSR);
- Délits de fuite (articles 169 et 170 CSR).

² CSR, article 592, 1^{er} alinéa.

³ Le tout conformément au second alinéa de l'article 592 CSR.

⁴ À titre d'exemple, nous référons le lecteur à l'affaire *Babaj-Khamneh c. Longueuil (Ville de)* 2008 QCCS 3393, où plusieurs difficultés d'interprétation ont été soulevées face à l'intention véritable du législateur.

⁵ Ces dispositions font déjà à l'heure actuelle l'objet d'un régime particulier. Voir à cet effet les 2^e et 3^e alinéas de l'article 592 CSR.

⁶ Le régime actuel prévoit que le propriétaire peut être trouvé coupable de cette infraction, et ce, sans avoir à démontrer qu'il agissait à titre de conducteur.

Le conducteur est responsable de l'infraction⁷

- Délits de fuite (articles 168 et 171 CSR);
- Non-respect des obligations reliées au corridor de sécurité (article 406.1 CSR);
- Action ou vitesse susceptible de mettre en péril la vie et la sécurité des personnes (article 327 CSR);
- Défaut de respecter les feux rouges intermittents ou le signal d'arrêt en fonction d'un autobus (article 460 CSR);
- Défaut de respecter les ordres ou signaux d'un agent de la paix, d'un signaleur ou d'un brigadier scolaire (article 311 CSR);
- Défaut d'accorder la priorité à un véhicule d'urgence (article 406 CSR).

En raison du fait que la responsabilité pénale pour le fait d'autrui soit essentiellement une mesure d'exception, nous sommes d'avis que la responsabilité du propriétaire au regard de ces infractions soit restreinte. Le fait que les peines associées à ces infractions soient relativement élevées milite également en ce sens.

Suivant l'exercice de révision des 1^{er} et 2^e alinéas de l'article 592 CSR, nous proposons que la responsabilité du propriétaire pour chacune des dix infractions énumérées précédemment soit uniquement engagée lorsque le conducteur du véhicule impliqué n'a pu être formellement identifié.

Considérations propres aux défauts d'immobilisation de véhicules au sens de l'article 636 CSR

Les infractions ayant trait au défaut de s'immobiliser à la demande d'un agent de la paix présentent un niveau de dangerosité considérable en raison des risques inhérents aux poursuites policières.

Pour l'année 2016, les poursuites policières déclenchées sur le territoire desservi par la Sûreté s'élevaient à 338⁸. Dans plus de 70 % de ces situations, les policiers souhaitaient initialement intercepter le véhicule après avoir constaté une infraction au CSR⁹.

Un constat d'infraction en vertu de l'article 636 CSR a été donné par les policiers dans moins de 7 %¹⁰ des situations ayant donné lieu à une poursuite policière.

Le fait de pouvoir sanctionner le propriétaire du véhicule permet ultimement d'interrompre ou de prévenir un plus grand nombre de poursuites, ce qui permet de minimiser les risques pour le personnel policier et la population en général.

Libellé des infractions et ajout des codifications

Pour chacune des dix infractions énumérées précédemment, il serait opportun d'ajouter au texte qui crée l'infraction le paragraphe suivant :

Dans la mesure où le conducteur n'a pu être formellement identifié, le propriétaire du véhicule peut être déclaré coupable de l'infraction prévue au présent article conformément au x^e alinéa de l'article 592.

De plus, il serait opportun d'élaborer le libellé des nouvelles infractions imputables aux propriétaires, en prenant soin d'ajouter les codifications nécessaires. Cette démarche permettrait ainsi d'éviter certaines contestations fondées sur des considérations essentiellement d'ordre technique¹¹.

La description de l'infraction, au sens de l'article 151 du *Code de procédure pénale*¹² (CPP), pourrait toujours faire appel au renvoi de l'article 592 sans que cela occasionne de discordance¹³. Cependant, nous sommes

⁷ Le régime actuel prévoit que le propriétaire peut être trouvé coupable de cette infraction uniquement s'il est démontré qu'il agissait à titre de conducteur.

⁸ Ces données sont comptabilisées et transmises annuellement au ministère de la Sécurité publique suivant la réception d'un questionnaire sur l'administration des activités policières.

⁹ 247 cas de poursuite sur un total de 338.

¹⁰ 22 constats émis sur l'ensemble des 338 poursuites déclenchées, soit 6,5 %.

¹¹ *Montréal (Ville de) c. Dieudonné Paquette*, 2012 OCS 5870 : *Audette c. Directeur des poursuites criminelles et pénales*, 2016 OCS 4706.

¹² RLRO, c. C-25.1.

¹³ Dans l'affaire *Audette c. DPCP*, précitée, note 11, le Tribunal a retenu les prétentions du défendeur à l'effet que le DPCP était lié par la description de l'infraction qu'il choisit, et qu'il ne pouvait la modifier par le biais d'un simple renvoi à une autre disposition (en l'espèce l'actuel article 592). Malgré le fait que l'appel de cette décision ait été autorisé, nous sommes d'avis qu'il est préférable d'apporter dès maintenant certaines modifications d'ordre procédural avant que la Cour d'appel ne statue sur la question.

d'avis qu'il est préférable d'apporter dès maintenant certaines modifications d'ordre procédural avant que la Cour d'appel ne statue sur la question.

Moyens de défense pouvant être invoqués par le propriétaire du véhicule

Conformément à ce que prévoit le premier alinéa de l'actuel article 592 CSR, le propriétaire ne pourra être reconnu coupable dans la mesure où il démontre que, lors de l'infraction, son véhicule était sans son consentement en la possession d'un tiers.

Si le propriétaire souhaite invoquer ce moyen de défense, le fardeau de la preuve lui incombera et il devra établir les faits au soutien de cette prétention.

L'ajout d'une présomption relative au consentement du propriétaire nous apparaît souhaitable. Cette dernière pourrait prendre la forme suivante :

Le propriétaire d'un véhicule sera présumé avoir consenti à la prise de possession de son véhicule par une tierce partie dans les circonstances suivantes :

- *Il a fait défaut d'aviser un service de police dès qu'il lui était matériellement possible de le faire afin de rapporter la prise de possession non autorisée;*
 - *Il n'a pas fait preuve de prudence et de diligence relativement à l'accès aux clés du véhicule.*
-

Régime d'identification du conducteur par le propriétaire du véhicule

Nous sommes d'avis que le régime d'identification du conducteur par le propriétaire, prévu aux alinéas 2 et 3 de l'article 592.1 pour les infractions constatées à l'aide d'appareils de contrôle automatisé de la circulation, doit également s'appliquer à l'article 592 :

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 15 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 conducteur¹⁴.

Il est primordial de garder à l'esprit que cette procédure d'identification est une démarche facultative pour le propriétaire. Le défaut pour ce dernier de transmettre une déclaration à l'intérieur du délai imparti fait qu'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. »¹⁵

Certains défendeurs ont invoqué que ce régime d'identification violait plusieurs garanties constitutionnelles, dont les droits à la vie privée¹⁶, au silence, à la présomption d'innocence et à une défense pleine et entière¹⁷. Jusqu'à maintenant, ces prétentions n'ont pas été retenues.

Suivant l'amendement proposé, le propriétaire d'un véhicule qui se voit signifier un constat d'infraction en vertu de l'article 636 CSR (défaut d'immobilisation à la demande d'un agent de la paix) pourrait se prévaloir du régime et transmettre au poursuivant l'identité du conducteur lors de l'événement en question.

Pour terminer, l'identification du propriétaire d'un véhicule demeure l'enjeu important dans toutes ces situations. La recrudescence d'utilisation de dispositifs et supports de toute sorte observée sur le réseau routier avec l'avènement de plus petits véhicules économiques le complexifie davantage. En effet, ces divers

¹⁴ CSR, article 592.1, alinéas 2 et 3.

¹⁵ Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Meyers, 2010 OCCC 4797, par. 10.

¹⁶ Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Bissonnette, 2013 OCCC 9267.

¹⁷ Directeur des poursuites criminelles et pénales c. Audette, 2015 OCCC 11412.

équipements et porte-bagages obstruent totalement ou partiellement la plaque d'immatriculation et les feux. Afin de favoriser cette identification, nous sommes d'avis qu'il soit pertinent que ces équipements soient munis d'un porte-plaque d'immatriculation et de feux connectés au système du véhicule, que les feux du véhicule soient partiellement ou totalement obstrués. Une disposition législative en la matière pourrait aussi favoriser la visibilité de l'arrière des véhicules par temps sombre et la nuit par les autres usagers. Nous sommes aussi d'avis que le fait de réintégrer la plaque d'immatriculation avant pour tous les véhicules profiterait à cette identification dans les situations énumérées ci-dessus, et profiterait tant au bon fonctionnement des systèmes de perceptions automatisés qu'à l'égard des appareils de contrôle automatisés de la circulation. Il est à noter que nous sommes l'une des seules juridictions en Amérique du Nord à l'avoir abrogé.

Recommandations : Régime de responsabilité du propriétaire au regard des infractions impliquant son propre véhicule et son identification

1. *Procéder à la révision complète des infractions dont la responsabilité peut être imputée directement au propriétaire d'un véhicule.*
2. *Diviser en sous-groupes l'ensemble des dispositions du CSR afin de déterminer pour chaque sous-groupe s'il est opportun et justifiable d'imputer une responsabilité au propriétaire du véhicule.*
3. *Préciser que la responsabilité du propriétaire pour chacune des dix infractions identifiées pour lesquelles l'identification du conducteur s'avère souvent problématique soit uniquement engagée lorsque l'identité de ce dernier n'a pu être formellement établie.*
4. *Élaborer le libellé des nouvelles infractions imputables aux propriétaires, en prenant soin d'ajouter les codifications nécessaires afin d'éviter certaines contestations fondées sur des considérations essentiellement d'ordre technique.*
5. *Ajouter une présomption relative au consentement du propriétaire. Libellé proposé :
Le propriétaire d'un véhicule sera présumé avoir consenti à la prise de possession de son véhicule par une tierce partie dans les circonstances suivantes :*
 - *Il a fait défaut d'aviser un service de police dès qu'il lui était matériellement possible de le faire afin de rapporter la prise de possession non autorisée;*
 - *Il n'a pas fait preuve de prudence et de diligence relativement à l'accès aux clés du véhicule.*
6. *Appliquer à l'article 592 le même régime d'identification du conducteur par le propriétaire qui est prévu aux alinéas 2 et 3 de l'article 592.1 pour les infractions constatées à l'aide d'appareils de contrôle automatisé de la circulation. Ajout du libellé suivant :
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 15 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.*
7. *Réinstaurer le système d'immatriculation à deux plaques sur les véhicules, soit une à l'avant et l'autre à l'arrière des véhicules.*
8. *Adopter une mesure législative afin que les divers dispositifs servant au transport de bagages ou d'équipements soient munis de feux et d'un support de plaque d'immatriculation lorsque ce dispositif ou son contenu cache totalement ou partiellement les plaques d'immatriculation ou les feux du véhicule.*

2. CONDUITE AVEC CAPACITÉS AFFAIBLIES PAR L'ALCOOL, LA DROGUE, OU UNE COMBINAISON DES DEUX

Malgré une tendance à la baisse observée au cours des dernières années, la capacité de conduite affaiblie demeure une des principales causes de décès sur les routes du Québec. Les différentes mesures administratives mises en place ont certes contribué à ces gains, quoique la présence de drogue est observée dans 32 % des conducteurs décédés¹⁸.

¹⁸Fiches police 2016 – SAAQ.

Le régime de suspension du droit de conduire actuel pourrait toutefois se voir bonifier par la mise en place de sanctions administratives à l'égard des conducteurs dont le taux d'alcoolémie prélevé à l'aide d'un appareil de détection approuvé se situe en 50 mg % et 100 mg %, puisque cet individu constitue un risque pour les autres usagers, surtout s'il est en ascension d'absorption d'alcool.

Recommandations : Conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, la drogue, ou une combinaison des deux

9. *Mise en place de sanctions pénales et administratives telles que la suspension immédiate du droit de conduire pour 24 heures pour une personne dont le taux d'alcoolémie indiqué par un appareil de détection approuvé se situerait entre 50 mg % et 100 mg %.*

3. DISTRACTIONS AU VOLANT

Les distractions constituent un facteur contributif à de nombreuses collisions qui surviennent sur le territoire desservi par la Sûreté. En effet, la distraction est le facteur le plus souvent mentionné à titre de cause principale des collisions ayant entraîné des blessures corporelles¹⁹.

Un survol des bilans routiers à l'échelle canadienne depuis 2006 permet de déceler une tendance inquiétante, soit une hausse des décès et blessures graves attribuables à la distraction de 26 % et 14 % respectivement²⁰. À l'échelle nord-américaine, la distraction au volant serait en tout ou en totalité responsable de :

- 10 % des collisions mortelles;
- 18 % des collisions entraînant des blessures;
- 16 % des collisions rapportées aux différents corps policiers²¹.

Impacts sur la performance des conducteurs

Plusieurs études démontrent incontestablement que l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique au volant nuit aux performances des conducteurs. Il importe de souligner que cette baisse de performance est observée chez tous les groupes d'âge²².

En effet, les recherches tendent à démontrer les impacts suivants :

- Augmentation du temps de réaction au freinage;
- Augmentation du temps d'adaptation nécessaire au maintien d'une distance sécuritaire entre les véhicules;
- Réduction de l'aptitude à éviter des obstacles;
- Réduction de la perception visuelle²³.

¹⁹ Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la distraction au volant, SAAQ, juin 2014, p. 2.

²⁰ Canadian Council of Motor Transport Administrators, bulletin automne 2015, p. 6.

²¹ National Highway Safety Administration, Traffic safety facts: Distracted driving 2013, Department of Transportation.

²² Nouvelles technologies et conduite automobile : bénéfices et risques à la conduite pour différent groupe d'âge de conducteurs, Martin Lavallière, p. 8.

²³ À titre d'exemple, nous invitons le lecteur à consulter l'Avis de santé publique sur les effets du cellulaire au volant et recommandations, Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), janvier 2007.

Lors de l'exécution d'une tâche secondaire, les chercheurs observent immédiatement l'adoption de comportements d'autorégulation chez les différents sujets. Les principaux faits constatés à cette occasion sont les suivants :

- Ralentissement de la vitesse de circulation du véhicule;
- Réduction du nombre de changements de voie;
- Diminution marquée des vérifications du rétroviseur, des miroirs et de l'angle mort²⁴.

Cette diminution de la performance des conducteurs se matérialise ultimement par une augmentation du risque d'être impliqué dans une collision. En effet, l'utilisateur d'un téléphone cellulaire a 1,38 fois plus de risques d'être impliqué dans une collision que le non-utilisateur²⁵. De façon plus spécifique, les conducteurs qui textent au volant sont 23 fois plus susceptibles d'être impliqués dans une collision ou une quasi-collision²⁶.

Cadre législatif actuel

Malgré l'adoption de mesures législatives afin de contrer ce phénomène en 2007²⁷, la distraction au volant demeure une préoccupation majeure en matière de sécurité routière.

Le CSR prévoit qu'une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, faire usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique²⁸.

La présomption à savoir que le conducteur qui tient en main un appareil muni d'une fonction téléphonique est présumé en faire usage facilite en partie l'établissement d'une preuve hors de tout doute.

Critère de l'« appareil tenu en main »

Les tribunaux ont récemment interprété d'une façon large et libérale l'expression « appareil tenu en main »²⁹. Ce courant jurisprudentiel s'appuie en partie sur la version anglaise du texte de loi, soit « hand held device ».

Malgré cette interprétation favorable des cours de justice, nous sommes d'avis qu'il serait préférable de retirer du libellé l'expression « tenu en main », et ce, afin d'être davantage conforme à l'intention du législateur³⁰.

Nous devons toujours garder à l'esprit que, conformément au 5^e alinéa de l'article 439.1, le législateur bénéficie d'une certaine souplesse en pouvant préciser que certaines situations ou types d'appareils ne sont pas visés par l'interdiction prévue au premier alinéa. Par exemple : Permettre l'utilisation de système main-libre.

Pouvoir d'inspection du véhicule

Compte tenu des pouvoirs limités d'inspection de véhicule qui sont octroyés aux policiers dans le cadre de l'application de l'article 439.1 CSR, nous recommandons que ce dernier soit amendé de la façon suivante :

Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne fait usage d'un appareil au sens de l'article 439.1 peut faire immobiliser ce véhicule et en faire l'inspection³¹.

Dans le cadre de l'application du présent article, l'inspection doit se limiter à l'environnement immédiat du conducteur du véhicule.

²⁴ Nouvelles technologies et conduite automobile : bénéfices et risques à la conduite pour différent groupe d'âge de conducteurs, Martin Lavallière, p. 14.

²⁵ Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la distraction au volant, SAAO, juin 2014, p. 4, citant l'Avis de santé publique sur les effets de cellulaire au volant et recommandations, précité, note 19.

²⁶ Site CAA (www.caa.ca/fr/distraction-au-volant/statistiques).

²⁷ Projet de loi n°42, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*, 2007, chapitre 40.

²⁸ CSR, article 439.1.

²⁹ *Pedneault-Turmel c. Directeur des poursuites criminelles et pénales*, 2015 QCCS 1203.

³⁰ La présomption prévue au second alinéa devrait conséquemment être modifiée.

³¹ L'article 334 CSR octroie déjà à l'heure actuelle de tels pouvoirs en matière de détecteur de cinémomètre : un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'un détecteur de cinémomètre se trouve dans un véhicule routier peut faire immobiliser ce véhicule et en faire l'inspection.

Obligation de remettre l'appareil sur demande

À l'heure actuelle, un policier ne peut ordonner au conducteur d'un véhicule de lui remettre l'appareil en cause afin qu'il puisse recueillir certains éléments constitutifs de l'infraction (marque, modèle et fonction téléphonique).

Notre recommandation est à l'effet de soumettre le conducteur d'un véhicule à une telle obligation :

Les personnes visées à l'article 439.1 doivent, à la demande d'un agent de la paix, remettre cet appareil aux fins d'examen.

L'agent de la paix doit, après examen, remettre au conducteur du véhicule l'appareil visé par l'examen.

Pouvoir d'examen de l'appareil (caractéristiques physiques et matérielles)

En raison des nombreux éléments qui doivent être démontrés devant les tribunaux, il serait opportun et justifié de permettre aux policiers d'examiner l'appareil en question. L'examen proposé ne viserait que certaines caractéristiques physiques et matérielles de l'appareil, soit essentiellement la marque, le modèle et la présence d'une connexion à un réseau cellulaire. En l'absence de consentement, le contenu même de l'appareil (registre d'appel, messagerie texte et courriel) ne pourrait faire l'objet du présent examen.

Aux fins du présent article, seul l'examen des caractéristiques physiques et matérielles de l'appareil est autorisé.

Élargissement du champ d'application

Le champ d'application actuel de l'article 439.1 CSR se limite aux chemins publics³², tels que définis à l'article 4 CSR.

Afin d'être en mesure d'intervenir efficacement sur ce facteur contributif à de nombreuses collisions, nous sommes d'avis qu'il est impératif d'élargir le champ d'application de cette disposition :

En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.

En effet, les risques inhérents à l'utilisation d'un appareil muni d'une fonction téléphonique demeurent présents, et ce, que le conducteur circule sur un chemin public ou non, surtout aux endroits à forte densité piétonnière.

Encadrement des autres formes de distraction

Les sources de distraction ne se limitent pas aux appareils visés par l'article 439.1 CSR. Ces dernières sont diverses et nombreuses : interaction avec un passager, nourriture, cigarette, lecture, soins corporels et appareils électroniques, à titre d'exemple.

³² CSR, article 1.

À la lecture même de l'article 439.1 CSR, il est évident que ce dernier ne peut suffire à lui seul à enrayer toutes les formes de distraction. Nous proposons ainsi d'adopter une disposition qui permet d'intervenir face à une multitude de comportements, d'actions ou d'inactions incompatibles avec la conduite d'un véhicule automobile. Cette disposition pourrait prendre une forme similaire à celle qui suit :

Une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, accomplir une action ou omettre d'en accomplir une qui soit susceptible d'affecter sa conduite.

Lorsqu'une personne conduit un véhicule routier sur un chemin autre qu'un chemin à accès limité, l'action ou l'inaction doit avoir raisonnablement affecté sa conduite.

Une disposition similaire à celle proposée est actuellement en vigueur en Alberta³³. Cette province limite cependant le champ d'application de cette disposition au réseau autoroutier, sans exiger que l'activité ait effectivement affecté la conduite du conducteur.

Recommandations : Distractions au volant

10. Retirer du libellé de l'article 439.1 CSR l'expression « tenu en main », et ce, afin d'être davantage conforme à l'intention du législateur. La présomption prévue au second alinéa devrait également être amendée en conséquence.

11. Amender l'article 439.1 CSR afin d'augmenter les pouvoirs d'inspection du véhicule octroyés aux policiers et faciliter l'application de l'article en question. Libellé suggéré :

Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne fait usage d'un appareil au sens de l'article 439.1 peut faire immobiliser ce véhicule et en faire l'inspection. Dans le cadre de l'application du présent article, l'inspection doit se limiter à l'environnement immédiat du conducteur du véhicule.

12. Amender l'article 439.1 CSR afin de soumettre le conducteur d'un véhicule à l'obligation de remettre l'appareil en cause au policier afin qu'il puisse recueillir certains éléments constitutifs de l'infraction (marque, modèle et fonction téléphonique). Libellé suggéré :

Les personnes visées à l'article 439.1 doivent, à la demande d'un agent de la paix, remettre cet appareil aux fins d'examen. L'agent de la paix doit, après examen, remettre au conducteur du véhicule l'appareil visé par l'examen.

13. Permettre aux policiers d'examiner l'appareil en question. L'examen proposé ne viserait que certaines caractéristiques physiques et matérielles de l'appareil, soit essentiellement la marque, le modèle et la présence d'une connexion à un réseau cellulaire. En l'absence de consentement, le contenu même de l'appareil (registre d'appel, messagerie texte et courriel) ne pourrait faire l'objet du présent examen.

Aux fins du présent article, seul l'examen des caractéristiques physiques et matérielles de l'appareil est autorisé.

14. Élargir le champ d'application de l'article 439.1 CSR, qui se limite actuellement aux chemins publics. Libellé proposé :

En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.

³³ Traffic Safety Act, RSA 2000, Chapter T-6, Section 115.4.

15. Adopter une disposition à l'article 439.1 CSR qui permet d'intervenir face à une multitude de comportements, d'actions ou d'inactions incompatibles avec la conduite d'un véhicule automobile. La disposition pourrait être libellée comme suit :

Une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, accomplir une action ou omettre d'en accomplir une qui soit susceptible d'affecter sa conduite. Lorsqu'une personne conduit un véhicule routier sur un chemin autre qu'un chemin à accès limité, l'action ou l'inaction doit avoir raisonnablement affecté sa conduite.

16. Effectuer une révision des sanctions applicables en matière de distraction compte tenu de la gravité de celle-ci, son incidence et sa surreprésentativité comme facteur contributif aux collisions mortelles ou avec blessés graves. L'ajout de sanctions administratives, tel que la suspension du droit de conduire et la saisie du véhicule lors de la commission de l'infraction, avec gradation lors de récidives dans une période donnée, pourrait s'avérer très dissuasif selon nous.

4. RÉGIME APPLICABLE AUX CONDUCTEURS DE VÉHICULES D'URGENCE

Dans l'exercice de ses fonctions, le conducteur d'un véhicule d'urgence est régulièrement appelé à actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores de ce dernier lorsque les circonstances le nécessitent. Il est alors exempté de l'application de nombreuses dispositions du CSR³⁴.

Toujours dans la mesure où les circonstances l'exigent, un membre de la Sûreté pourrait, entre autres :

- Ne pas immobiliser son véhicule face à un panneau d'arrêt ou un feu rouge (368 et 359 CSR);
- Franchir des lignes de démarcation continues (326.1 CSR);
- Compléter des dépassements successifs, par la droite ou en quittant la chaussée (342, 346 et 347 CSR);
- Circuler à une vitesse supérieure à celle permise (328 CSR);
- Immobiliser son véhicule à des endroits normalement prohibés (384 et 386 CSR).

Quoique cette liste puisse paraître exhaustive, plusieurs dispositions du CSR demeurent applicables aux policiers appelés à se déplacer en mode de conduite d'urgence. Ces derniers ne sont, entre autres, aucunement autorisés à commettre les actions suivantes :

- Faire marche arrière sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie (416 CSR);
- Effectuer certains dépassements en empruntant la voie réservée à la circulation en sens inverse (345 CSR).

Nous sommes d'avis que le régime actuel peut occasionnellement restreindre indûment la liberté d'action des policiers. Interdire totalement certaines manœuvres, et ce, sans égard aux circonstances, ne nous apparaît pas souhaitable. En effet, une action prohibée pourrait s'avérer nécessaire et justifiée dans certains contextes particuliers et pourrait réduire les risques routiers dans certains cas.

Principe d'exemption général en conduite d'urgence

Dans la mesure où le conducteur d'un véhicule d'urgence est dans l'exercice de ses fonctions et que les circonstances exigent d'actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores³⁵, nous sommes d'avis que ce dernier devrait être exempté de l'application de l'ensemble des règles de circulation du CSR, à l'exception des articles suivants :

- Avoir conduit un véhicule à une vitesse susceptible de mettre en péril la vie, ou la sécurité des personnes ou la propriété (article 327, codifications 111 et 112);
- Avoir commis une action susceptible de mettre en péril la vie, ou la sécurité des personnes ou la propriété (article 327, codifications 121 et 122).

³⁴ CSR, article 378, alinéas 1 et 2.

³⁵ Ou un dispositif de changement des signaux lumineux de circulation visés à l'article 255.

Cette alternative permettrait ainsi aux policiers d'avoir la latitude d'action nécessaire dans l'accomplissement de leur mission. Afin d'assurer tant la sécurité du public que celle des conducteurs de véhicules d'urgence, nous croyons que quatre critères pourraient être considérés afin de justifier cette exemption, à savoir :

- Lorsque la manœuvre est effectuée par nécessité;
- En l'absence d'autres alternatives;
- Lorsque la vie est en danger;
- En tenant compte de l'environnement.

Recommandations : Régime applicable aux conducteurs de véhicules d'urgence

17. *Adopter un principe d'exemption général de l'ensemble des règles de circulation du CSR lorsque le conducteur d'un véhicule d'urgence est dans l'exercice de ses fonctions et que les circonstances exigent d'actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores, à l'exception des articles suivants :*

- *Avoir conduit un véhicule à une vitesse susceptible de mettre en péril la vie, ou la sécurité des personnes ou la propriété (article 327, codifications 111 et 112);*
- *Avoir commis une action susceptible de mettre en péril la vie, ou la sécurité des personnes ou la propriété (article 327, codifications 121 et 122).*

5. SANCTIONS : AMENDES, POINTS D'INAPTITUDE ET SUSPENSION DU PERMIS DE CONDUIRE

Aspect non dissuasif de certaines amendes

Le caractère dissuasif des amendes imposées aux contrevenants constitue un des facteurs pouvant inciter la population à adopter des comportements responsables en matière de sécurité routière.

Les peines associées aux infractions suivantes ne nous apparaissent plus assez significatives à l'heure actuelle pour contribuer à responsabiliser les contrevenants :

Sujet	Article CSR	Amende actuelle
Plaque d'immatriculation	30	30 \$
Certificat et attestation d'assurance	35	30 \$
Plaque endommagée	50	30 \$
Nécessité du permis	97	30 \$
Accompagnateur	99 (63)	30 \$
Permis restreint	126 (97) (11.03)	30 \$
Équipement requis	212 (51)	30 \$
Entretien	213 (51)	60 \$
Système de freins	242	100 \$
Motocyclette et cyclomoteur	246	100 \$
Sirène	255	200 \$
Pare-chocs	269 (51)	30 \$
Utilisation des voies	320 à 325	30 \$ à 100 \$
Circulation dans les deux sens	339	30 \$
Virages	351 à 358	30 \$
Endroit prohibé	386 (71 à 74)	30 \$
Véhicule en mouvement	428 à 431	30 \$
Crissement de pneus	435	30 \$
Vue obstruée	442	30 \$
Motocyclette, cyclomoteur et bicyclette	477	30 \$
Transport de personne	480 à 482	30 \$

Plafond pour les amendes imposées aux mineurs (article 233 CPP – 100 \$)

Le CPP³⁶ prévoit qu'un défendeur de moins de 18 ans ne peut être passible d'une amende excédant 100 \$³⁷. Adoptée en 1987³⁸, cette disposition n'a fait l'objet d'aucune modification jusqu'à ce jour.

Les nouvelles peines proposées doivent cependant correspondre à un juste équilibre entre l'objectif de dissuasion des jeunes contrevenants et leur capacité de payer qui s'avère souvent limitée³⁹.

Afin notamment d'adresser cette question, et ainsi proposer de modifier un plafond n'ayant pas fait l'objet d'indexation depuis plus de 25 ans, la ministre de la Justice a présenté en juin 2015 le projet de loi n° 51 : *Loi visant notamment à rendre l'administration de la justice plus efficace et les amendes aux mineurs plus dissuasives*⁴⁰. Ce projet de loi comportait notamment ce qui suit :

L'article 233 de ce code est modifié par le remplacement de « ne peut excéder 100 \$, malgré toute disposition contraire » par « ne peut, malgré toute disposition contraire, excéder 500 \$ ou, si celui-ci a contrevenu au Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) ou à la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.2), 1000 \$ ».

Selon cette proposition, le plafond initialement fixé à 100 \$ aurait été augmenté à 1000 \$ pour les infractions en matière de sécurité routière. La version finale du projet de loi adoptée en novembre 2015 prévoit que le plafond serait établi à 750 \$ pour ce type d'infractions.

Cet article n'entrera cependant en vigueur qu'à compter de la date fixée par le gouvernement⁴¹. Notre recommandation se limite ainsi à décréter son entrée en vigueur par voie de publication dans la Gazette officielle du Québec.

Port de la ceinture de sécurité (art. 396 CSR)

Le fait de ne pas porter correctement la ceinture de sécurité expose le conducteur et les occupants d'un véhicule à des risques considérables.

De plus, le fait de refuser de porter délibérément la ceinture impose un fardeau de taille au régime public. En effet, l'indemnisation des blessures corporelles est du ressort exclusif du régime d'assurance de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Afin de responsabiliser davantage les usagers du réseau routier, nous sommes d'avis qu'il serait opportun d'augmenter l'amende de l'article 396 CSR et le nombre de points d'inaptitude⁴².

Distractions au volant

Nous sommes d'avis que les amendes imposées aux contrevenants à l'heure actuelle ne sont pas assez dissuasives pour engendrer une modification des comportements des usagers⁴³.

Un survol de la législation à l'échelle pancanadienne nous permet d'affirmer catégoriquement que la peine prévue au CSR, soit 80 \$, est beaucoup plus clémente qu'ailleurs. Les peines minimales suivantes sont respectivement en vigueur à l'Île-du-Prince-Édouard, en Colombie-Britannique⁴⁴, en Ontario, au Manitoba et en Alberta : 575 \$, 368 \$, 300 \$, 287 \$ et 200 \$.

Notre proposition est à l'effet que l'amende associée à une première infraction soit haussée. Dans l'éventualité où le contrevenant récidive à l'intérieur d'une période de 12 mois, notre proposition consiste à doubler cette peine.

³⁶ Précité, note 12.

³⁷ CPP, article 233.

³⁸ 17 décembre 1987.

³⁹ Mémoire du Barreau du Québec, Projet de loi n°51 – *Loi visant notamment à rendre l'administration de la justice plus efficace et les amendes aux mineurs plus dissuasives*, 21 septembre 2015, p. 2.

⁴⁰ LQ 2015, chapitre 26.

⁴¹ *Loi visant notamment à rendre l'administration de la justice plus efficace et les amendes aux mineurs plus dissuasives*, précitée, note 40, article 47.

⁴² Sanctions actuellement en vigueur : 80 \$ et 3 points d'inaptitude.

⁴³ Une décision récente risque cependant d'éveiller certaines consciences : R. c. Desjardins, OCCC, 3071. Dans cette affaire, le véhicule conduit par l'accusée a percuté un piéton qui marchait en bordure de la route, et ce, alors qu'elle textait à l'aide de son téléphone cellulaire. Le piéton a subi un traumatisme crânien à cette occasion. L'accusée a été reconnue coupable de négligence criminelle causant des lésions corporelles.

⁴⁴ Fait intéressant à mentionner : la sanction augmente considérablement en Colombie-Britannique en cas de récidive à l'intérieur d'une même année.

L'imposition d'amendes fait partie de la solution, mais cette mesure aura davantage d'impact dans l'éventualité où elle est combinée à d'autres mesures administratives : points d'inaptitude et suspension du permis de conduire lors de récidives.

En ce qui concerne l'imposition de points d'inaptitude au dossier de conduite, le Québec se situe dans la moyenne nationale⁴⁵.

Un coroner a récemment proposé que le CSR soit amendé afin que 9 points d'inaptitude soient inscrits au dossier d'un conducteur ayant fait défaut de respecter l'article 439.1 CSR⁴⁶.

Avec égard, nous sommes d'avis qu'une sanction administrative à l'instar d'une suspension immédiate du permis de conduire serait plus appropriée. La sanction proposée est une suspension du permis de conduire lors de la première infraction et une majoration de la suspension en cas de récidive à l'intérieur d'une période de 12 mois. Le fait pour le contrevenant de voir son permis suspendu sur le champ dès que l'infraction est constatée par un agent de la paix aurait nécessairement un impact considérable.

Diminution de la vitesse lorsque les conditions l'exigent (article 330 CSR)

Année après année, les principales causes de collisions⁴⁷ en période hivernale demeurent essentiellement les mêmes, soient :

- Conditions météorologiques;
- Pneus inadaptés à l'hiver ou non sécuritaires;
- Vitesse excessive;
- Conduite ou vitesse imprudente;
- Suivi de trop près.

En somme, les principales causes de collisions sont reliées à la conduite non adaptée aux conditions climatiques et routières. D'où la nécessité pour les corps policiers d'intervenir judicieusement avant la dégradation des conditions météorologiques et routières⁴⁸.

Face à des conditions climatiques et routières précaires, il est primordial que les usagers du réseau routier réduisent leur vitesse et conservent une distance sécuritaire avec le véhicule qui les précède.

Étant donné que ces deux infractions sont responsables d'une proportion importante des collisions, nous sommes d'avis que les peines associées au non-respect de ces dispositions doivent être haussées considérablement.

Article CSR	Amende actuelle	Points d'inaptitudes actuels
Vitesse adaptée aux conditions de visibilité et routières - Article 330 CSR	60 \$	2
Distance prudente et raisonnable avec le véhicule qui précède - Article 335 CSR	100 \$	2

Consommation de boisson alcoolisée par un occupant d'un véhicule

Pour décourager les situations susceptibles à entraîner la conduite avec la capacité affaiblie par l'alcool, nous proposons de hausser les amendes associées à l'article 443 CSR, qui interdit tout occupant d'un véhicule routier d'y consommer des boissons alcoolisées. On souhaite ainsi responsabiliser davantage les contrevenants. Rappelons aussi que les comportements des passagers peuvent avoir un effet de distraction à l'égard du conducteur.

Article 443 CSR	Peine actuelle
Conducteur	300 \$
Passager	200 \$

⁴⁵ Île-du-Prince-Édouard : 5; Colombie-Britannique : 4; Ontario : 3; Manitoba : 2; Alberta : 3.

⁴⁶ Yvon GARNEAU, Rapport d'investigation du coroner concernant le décès de Fabien Charron, 13 janvier 2017.

⁴⁷ Suivant l'alimentation de tous les rapports d'accident de véhicules routiers survenus sur le territoire desservi par la Sûreté, une compilation des données permet d'identifier les principales causes de collisions.

⁴⁸ Ces méthodes font partie intégrante des stratégies d'intervention de l'Opération Griffon. Cette opération vise le changement de comportement des usagers du réseau routier, en amont d'une tempête hivernale et de détérioration des conditions routières.

Recommandations : Sanctions : amendes, points d'inaptitude et suspension du permis de conduire

18. *Actualiser et hausser les peines associées à certaines infractions pour contribuer à responsabiliser les contrevenants.*
19. *Décréter l'entrée en vigueur du projet de loi n° 51 : Loi visant notamment à rendre l'administration de la justice plus efficace et les amendes aux mineurs plus dissuasives, par voie de publication dans la Gazette officielle du Québec.*
20. *Augmenter l'amende associée à l'article 396 CSR (non-port de la ceinture de sécurité) ainsi que le nombre de points d'inaptitude.*
21. *Hausser l'amende associée à une première infraction aux articles 439 CSR et 439.1 CSR (distraction au volant). Dans l'éventualité où le contrevenant récidive à l'intérieur d'une période de 12 mois, doubler la peine initiale.*
22. *Imposer une sanction administrative au conducteur qui a fait défaut de respecter l'article 439.1 CSR, à l'ordre d'une suspension du permis de conduire lors de la première infraction et une majoration de la suspension en cas de récidive à l'intérieur d'une période de 12 mois.*
23. *Hausser les peines associées aux articles 330 et 335 CSR, notamment les amendes et les points d'inaptitude.*
24. *Hausser les amendes associées à l'article 443 CSR (consommation de boisson alcoolisée dans le véhicule).*

6. USAGERS À RISQUES EN FONCTION DES TENDANCES OBSERVÉES

Cyclistes

Les cyclistes figurent parmi les usagers du réseau routier les plus vulnérables. Afin de contribuer à leur sécurité, nous sommes d'avis qu'ils doivent être assujettis aux mêmes règles que les conducteurs de véhicules routiers en matière de distraction. De plus, nous croyons que leur nombre à circuler en file devrait être revu à la baisse, par exemple 6 à 8 cyclistes, car leur dépassement en serait facilité et assurerait une plus grande sécurité à leur égard. Pour terminer, nous croyons que le fait de circuler sur un accotement, lorsqu'il est pavé et suffisamment large, devrait faire l'objet d'une obligation, en remplacement du décret actuellement en force à ce sujet.

Aides à la mobilité motorisées

En raison de leur vulnérabilité, cette catégorie d'usagers du réseau routier mérite une attention toute particulière.

L'utilisation des aides à la mobilité motorisées est présentement encadrée par un Projet-pilote⁴⁹. Ce dernier prévoit qu'une aide à la mobilité motorisée doit être munie d'un fanion orange lorsqu'elle circule sur un chemin dont la vitesse permise est d'au moins 70 km/h⁵⁰.

Quoiqu'efficace, nous sommes d'avis que cette mesure de visibilité s'avère insuffisante afin d'assurer la sécurité de ces utilisateurs. Nous suggérons ainsi que la circulation des aides à la mobilité motorisées soit permise sur un chemin où la vitesse permise est supérieure à 50 km/h uniquement en présence d'un accotement asphalté, d'un trottoir ou d'une voie cyclable⁵¹.

⁴⁹ Projet pilote relatif aux aides à la mobilité motorisées.

⁵⁰ Article 8.

⁵¹ L'article 14 du Projet pilote prévoit déjà que le conducteur d'une aide à la mobilité motorisée peut circuler sur le trottoir ou sur la voie cyclable dans la mesure où sa conduite n'est pas susceptible de compromettre la sécurité des piétons et des autres utilisateurs.

Piétons

À l'instar des cyclistes, les piétons représentent une clientèle à risque. Ceux âgés de 65 ans et plus représentent jusqu'à 50 % de tous les piétons blessés parmi les pays de l'OCDE⁵².

Les règles actuelles qui régissent les passages piétonniers au CSR sont celles qui suivent :

410. Lorsqu'un piéton s'engage dans un passage pour piétons, le conducteur d'un véhicule routier doit immobiliser son véhicule et lui permettre de traverser et le conducteur d'une bicyclette doit également lui permettre de traverser.

Il n'y a aucun point d'inaptitude associé à cette infraction. Par souci de cohérence législative, notre recommandation est à l'effet que 3 points d'inaptitude soient inscrits au dossier du conducteur dans une telle situation, tout comme si le passage piétonnier était situé à une intersection⁵³. Une telle modification contribuerait à enrayer la perception selon laquelle il est facultatif de laisser passer les piétons⁵⁴.

Conducteurs âgés de plus de 65 ans

Le vieillissement démographique pose de grands défis à plusieurs égards au Québec et la sécurité routière n'en fait pas exception. Ce groupe d'usagers de la route constitue aujourd'hui plus de 18 % des titulaires de permis de conduire au Québec⁵⁵ et ce pourcentage pourrait augmenter au cours des prochaines années. Pour l'année 2015, le nombre de décès associés à ce groupe d'âge à augmenter de 28 % par rapport à la moyenne des 5 dernières années⁵⁶. Notons que malgré la venue de plusieurs nouvelles mesures législatives au cours des 35 dernières années, ces personnes n'ont jamais été soumises à une réévaluation de leur capacité à conduire, et n'ont eu à suivre aucune mise à niveau de leurs connaissances depuis l'obtention de leur permis.

Afin de contrer cette tendance à la hausse, nous sommes d'avis que le système de maintien de compétence actuel pourrait se voir bonifier par certaines mesures, notamment par la réévaluation des compétences après un nombre d'années d'expérience de conduite, la mise en place d'une évaluation médicale indépendante, plutôt qu'un suivi par le médecin de famille. Ce dernier est souvent peu enclin à retirer le permis de conduire à leur patient, sachant les impacts que cette décision aura sur leur vie personnelle, et ce, au détriment de la sécurité des autres usagers de la route.

Enfants sans surveillance à bord d'un véhicule (art. 380 CSR)

380. Nul ne peut laisser sans surveillance dans un véhicule routier dont il a la garde un enfant de moins de 7 ans.

L'amende actuellement prévue est de 60 \$, ce qui nous apparaît dérisoire compte tenu de la gravité objective du geste et de la désapprobation sociale qu'il génère⁵⁷. Nous proposons ainsi que l'amende soit haussée ainsi que les points d'inaptitude⁵⁸.

Signaleurs chargés de diriger la circulation lors de travaux (art. 311 CSR)

Les signaleurs sont exposés à des risques considérables dans le cadre de l'exécution de leurs fonctions. La disposition actuelle qui encadre leur travail est à l'effet suivant :

311. Lorsque la circulation est dirigée par un agent de la paix, un brigadier scolaire ou un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, toute personne doit, malgré une signalisation contraire, obéir à leurs ordres et signaux.

⁵² Projet PARI Piétons âgés : risque et insécurité routière chez une population grandissante, p. 1, août 2016.

⁵³ CSR, articles 369 et 370.

⁵⁴ Nicolas BÉRUBÉ, Non-respect de la priorité aux piétons – Les constats d'infraction en hausse, la Presse Plus, 27 janvier 2017, p. A7.

⁵⁵ Site internet SAAQ.

⁵⁶ Bilan SAAQ 2015.

⁵⁷ Denis Gravel, Cent dollars, le Journal de Québec (Saguenay), 13 février 2017, p. 4.

⁵⁸ Les infractions en matière de délit de fuite sont actuellement associées à 9 points d'inaptitude. La gravité objective de ces deux comportements justifie l'imposition de cette sanction.

Sous le régime actuel, l'amende est de 100 \$ et 3 points d'inaptitude. Nous sommes d'avis que l'amende et les points d'inaptitude associés au non-respect de cette règle doivent être haussés.

Le président de l'Association des travailleurs de la signalisation routière du Québec, soit Jean-François Dionne, en est venu à la même conclusion récemment : « Au Québec, quand un automobiliste frappe un signaleur, [...] [c]'est comme s'il frappait un arrêt-stop au coin de la rue. »⁵⁹

Recommandations : Usagers à risque en fonction des tendances observées

25. *Soumettre les cyclistes aux mêmes règles que les conducteurs de véhicules routiers en matière de distraction.*
26. *Réduire le nombre de cyclistes pouvant circuler en file.*
27. *Inclure une obligation de circuler sur l'accotement lorsqu'il est suffisamment large et en état de circuler pour les cyclistes afin d'accroître leur sécurité.*
28. *Harmoniser la peine associée à l'article 410 CSR avec celles des articles 369 et 370, soit 3 points d'inaptitude.*
29. *Interdire la circulation aux aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier dans les zones où la limite de vitesse permise est de plus de 50 km/h, sauf en présence d'un accotement asphalté, d'un trottoir ou d'une voie cyclable.*
30. *Implanter un système de maintien de compétence incluant certaines mesures, comme la réévaluation des compétences après un nombre d'années d'expérience de conduite ainsi que, la mise en place d'une évaluation médicale indépendante, plutôt qu'un suivi par le médecin de famille.*
31. *Hausser la peine associée à l'article 380 CSR (enfants sans surveillance à bord d'un véhicule) ainsi que les points d'inaptitude.*
32. *Hausser la peine associée à l'article 311 CSR (obéir aux signaleurs routiers) ainsi que les points d'inaptitude.*

7. MOTOCYCLISTES

Programme d'accompagnement

En instaurant un programme d'accompagnement obligatoire pour les titulaires de permis d'apprenti conducteur conduisant une motocyclette⁶⁰, le législateur visait à faciliter l'acquisition d'expérience et de connaissances à l'intérieur d'un environnement sécuritaire.

Dans les faits, cette mesure ne permettrait d'obtenir l'effet escompté qu'en partie, et ce, en raison d'une multitude de facteurs :

- Non-disponibilité de l'accompagnateur;
- Degré de compétence de l'accompagnateur variable.

Ces restrictions ont trop souvent pour effet de retarder l'acquisition d'une moto et la mise en pratique des notions enseignées⁶¹.

Suivant ces différents constats, nous sommes d'avis que l'abolition de l'accompagnement obligatoire s'impose. L'une des recommandations d'un comité d'expert chargé d'étudier la question en 2012 par la SAAQ était au même effet⁶². Cette abolition doit cependant être accompagnée d'un resserrement des règles applicables aux apprentis. Une telle approche permettrait d'atteindre les mêmes objectifs tout en favorisant un cadre d'apprentissage sécuritaire.

⁵⁹ Julie Roy, Sensibilisation – Pour une meilleure protection des signaleurs de chantiers routiers, le Journal de Montréal, 11 février 2017, p. 26.

⁶⁰ CSR, article 100 : Sauf lors de la séance pratique de l'examen de compétence de la Société, le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur conduisant une motocyclette doit être accompagné d'une personne, elle-même titulaire, depuis au moins deux ans, d'un permis de conduire valide autorisant la conduite d'une motocyclette et en mesure de lui fournir aide et conseil. Cette personne doit prendre place sur une motocyclette distincte. Il est interdit à l'apprenti conducteur de transporter des passagers.

⁶¹ Une hausse significative de 20 % des constats d'infraction émis en vertu de l'article 100 CSR a été observée au cours des 5 dernières années : 310 constats en 2011 versus 368 en 2015. Ce qui nous amène à douter de l'acceptabilité sociale de cette norme législative.

⁶² Rapport Comité moto, volet sécurité routière, SAAQ, 2012, p. 12.

Visibilité réduite

La vulnérabilité des motocyclistes est, entre autres, attribuable à leur visibilité limitée. Cette dernière a pour effet de fausser l'évaluation des distances et des vitesses pour ce type de véhicule⁶³.

La récente campagne de sensibilisation de la SAAQ, qui vise à promouvoir l'utilisation du modulateur de phare, s'inscrit dans le même sens. L'ajout d'un modulateur de phare, dans la mesure où ce dernier respecte les normes édictées par Transports Canada⁶⁴, contribue à améliorer la visibilité des motocyclettes.

Nous sommes cependant d'avis que les coûts associés à l'acquisition⁶⁵ et à l'installation d'un modulateur représentent un frein important à une implantation généralisée de cet accessoire.

Afin de pallier le manque de visibilité, nous sommes d'avis que les motocyclistes devraient pouvoir utiliser les phares de route pendant le jour, et ce, sans devoir diminuer l'intensité de l'éclairage s'ils parviennent à moins de 150 mètres d'un autre véhicule tel que l'exige l'article 425 CSR. Cette proposition est identique à celle mise de l'avant par le Comité moto en 2012⁶⁶.

Circulation au cours de la période hivernale

Suivant la récente mise en marché par quelques manufacturiers⁶⁷ de pneus d'hiver pour les motocyclettes qui arborent le pictogramme exigé par le *Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale*⁶⁸, les motocyclistes sont dorénavant autorisés à circuler pendant la période hivernale.

Les normes actuelles prévoient entre autres que tous les véhicules de promenade immatriculés au Québec, ce qui inclut les motocyclettes et les cyclomoteurs⁶⁹, doivent être munis de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale entre le 15 décembre et le 15 mars de chaque année⁷⁰. Ce qui implique que dans la mesure où une motocyclette est munie de pneus d'hiver, elle peut être mise en circulation.

À l'heure actuelle, peu de motocyclistes s'adonnent à la pratique de leur sport au cours de la période comprise entre le 15 décembre et le 15 mars de chaque année. Cette réalité commence cependant à être médiatisée⁷¹, et d'autres adeptes risquent de se joindre à ce mouvement. Nous sommes d'avis que les risques inhérents à une telle pratique militent en faveur d'une intervention législative.

Afin d'encadrer une telle pratique, nous sommes d'avis que les motocyclettes et les cyclomoteurs doivent être exemptés de l'application de l'article 440.1 CSR et du *Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale* (Règlement). De plus, il serait nécessaire d'ajouter une disposition afin d'interdire leur mise en circulation entre le 15 décembre et le 15 mars.

À titre d'exception, une motocyclette serait autorisée à circuler au cours de la période hivernale dans la mesure où un certificat a été délivré au propriétaire par la SAAQ. Ces situations d'exception pourraient être celles prévues aux paragraphes 1 à 7 de l'article 3 du Règlement :

⁶³ Rapport Comité moto, précité note 62, p. 7.

⁶⁴ La vitesse de modulation doit être de 240 ± 40 cycles à la minute; Pendant chaque cycle, le projecteur doit fonctionner à la puissance maximale de 50 à 70 % du temps; L'intensité la plus faible ne doit jamais être inférieure à 17 % de l'intensité maximale; Le modulateur doit être muni d'un dispositif qui interrompt automatiquement la modulation à la tombée du jour à l'aide d'un capteur de luminosité, tout en étant doté d'un commutateur manuel.

⁶⁵ Coûts estimés à 150 \$ par Simon-Pierre Déry, ingénieur à la Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules, dans une capsule vidéo produite par la SAAQ en mai 2016.

⁶⁶ Rapport comité moto, précité, note 62, p. 8.

⁶⁷ Entre autres Anlas Anadolu Lastik A.Ş, modèle Winter Grip Plus.

⁶⁸ RLRO chapitre C-24.2, r. 45.

⁶⁹ Définitions comprises à l'article 4 CSR.

⁷⁰ CSR, article 440.1.

⁷¹ Sur son bolide, même en hiver, Magalie LAPOINTE, le Journal de Montréal, édition du 5 février 2017, p. 12.

La Société de l'assurance automobile du Québec délivre au propriétaire ou au locateur, le cas échéant, d'un véhicule de promenade un certificat l'autorisant à mettre en circulation ce véhicule, sans qu'il soit muni de pneus spécifiquement conçus pour la conduite hivernale, et ce, pour une période de 7 jours, dans les cas suivants :

- *Acquisition du véhicule;*
 - *Utilisation du véhicule pour quitter le Québec ou pour y revenir;*
 - *Remise du véhicule au locateur situé hors Québec à l'expiration de la période de location;*
 - *Déplacements du véhicule entre l'établissement d'un commerçant et un site de vente à l'encan;*
 - *Déplacements du véhicule entre un site de vente sous contrôle de justice et son point de départ;*
 - *Remise en circulation du véhicule suivant une renonciation à circuler;*
 - *Résiliation du contrat de location du véhicule dont la durée est d'un an ou plus.*
-

Il serait également opportun de préciser que la SAAQ ne peut émettre plus de deux certificats (et non quatre comme à l'heure actuelle) à l'égard du même véhicule au cours d'une même période hivernale. Cet ajout permettrait d'éviter que des propriétaires obtiennent des certificats uniquement pour aller se balader lors des périodes de redoux hivernales.

Taille de peloton de motocyclettes

Depuis quelques années, nous constatons une hausse du nombre de randonnées effectuées à moto. Certaines organisations tenteraient même d'obtenir des permis d'encadrement d'événements, afin de se soustraire au respect de la signalisation et faciliter le déplacement du groupe. Nous sommes d'avis que les groupes de motocyclistes ne devraient pas bénéficier d'un tel privilège, puisque les dispositions législatives à leur égard sont très claires. Toutefois, nous aimerions suggérer de limiter le nombre de motocyclettes par peloton dans certaines circonstances, et imposer une distance minimale entre eux. À titre d'exemple sur les routes à une voie, les pelotons pourraient être réduits à une dizaine de motocyclettes qui se suivent à 300 mètres l'un de l'autre, afin d'assurer la fluidité de la circulation et de faciliter leur dépassement. Nous pourrions ainsi éviter les dépassements dangereux pouvant être effectués par les autres usagers de la route.

Recommandations : Motocyclistes

- 33 *Abolir l'accompagnement obligatoire des titulaires de permis d'apprenti conducteur conduisant une motocyclette.*
- 34 *Resserrer les règles applicables aux titulaires de permis d'apprenti conducteur conduisant une motocyclette.*
- 35 *Exempter les motocyclettes de l'article 425 CSR pour permettre l'utilisation des phares de route pendant le jour, et ce, sans devoir diminuer l'intensité de l'éclairage s'ils parviennent à moins de 150 mètres d'un autre véhicule.*
- 36 *Exempter les motocyclettes et les cyclomoteurs de l'application de l'article 440.1 CSR et du Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale.*
- 37 *Ajouter une disposition au CSR afin d'interdire la mise en circulation d'une motocyclette pendant la période hivernale*
 - *À titre d'exception, autoriser la circulation d'une motocyclette au cours de la période hivernale dans la mesure où un certificat a été délivré au propriétaire par la SAAQ.*

- Préciser que la SAAQ ne peut émettre plus de 2 certificats à l'égard de la même motocyclette ou cyclomoteur au cours d'une même période hivernale.

38 Limiter le nombre de motocyclettes par peloton et imposer une distance entre ceux d'un même groupe sur les routes à une voie de circulation afin d'assurer la fluidité de circulation et éviter les dépassements dangereux effectués par les autres usagers de la route.

8. RÈGLES DE CIRCULATION

Zones scolaires

En raison d'une forte présence piétonnière et de la vulnérabilité des jeunes écoliers, nous sommes d'avis que les zones scolaires doivent faire l'objet d'un régime particulier.

Nous sommes d'avis qu'il serait opportun de doubler le montant des amendes reliées aux excès de vitesse constatés dans les zones scolaires, et ce, au même titre que ce qui prévaut déjà dans les zones de travaux de construction ou d'entretien⁷².

Diminution de la vitesse en raison des conditions routières et de visibilité (article 330 CSR)

À l'heure actuelle, le CSR prévoit qu'un conducteur est tenu de réduire la vitesse de son véhicule lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes en raison de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou d'autres précipitations. La même obligation lui incombe lorsque la chaussée est glissante ou n'est pas entièrement dégagée⁷³.

Sous sa forme actuelle, nous sommes d'avis que l'article 330 CSR peut être inapplicable dans certaines situations particulières. Il en est ainsi pour les risques d'éblouissement causés par le soleil.

Nous proposons que l'actuelle version de l'article 330 CSR soit amendée de la façon suivante :

*330. Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule lorsque les conditions de visibilité sont rendues insuffisantes **notamment** à cause de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou d'autres précipitations ou lorsque la chaussée est glissante ou n'est pas entièrement dégagée.*

Utilisation de la voie de gauche en l'absence de justification (article 324 CSR)

Le fait de circuler dans la voie de gauche de façon injustifiée représente une source de frustration importante pour plusieurs usagers du réseau routier.

De plus, ce comportement peut nuire ou ralentir les déplacements par des véhicules d'urgence.

Tel que nous l'avons exposé dans la section Sanctions : amendes, points d'inaptitude et suspension de permis de conduire, l'amende associée à cette infraction est de 30 \$.

En raison des inconvénients et des risques associés à cette infraction, nous sommes d'avis que l'amende doit être haussée et être jumelée à l'imposition de points d'inaptitude.

Matière qui se détache d'un véhicule en mouvement (article 498 CSR)

À l'heure actuelle, le CSR prévoit que le conducteur peut être tenu responsable si une matière quelconque se détache du véhicule qu'il conduit. Cette disposition est utilisée fréquemment afin d'intervenir auprès des véhicules recouverts en tout ou en partie de neige ou de glace. Il serait opportun de prévoir la situation où la matière est susceptible de se détacher du véhicule, mais que l'agent de la paix ne l'a pas encore constaté :

⁷² CSR, article 303.2.

⁷³ CSR, article 330.

498. Il est interdit de jeter, déposer ou abandonner des objets ou matières quelconques sur un chemin public, sauf exception autorisée par la personne responsable de l'entretien de ce chemin.

Il est également interdit à tout conducteur de circuler alors qu'une matière quelconque se détache ou est susceptible de se détacher du véhicule.

Conducteurs de taxi exemptés du port de la ceinture de sécurité (article 396 CSR)

396. Toute personne, sauf un enfant visé à l'article 397, doit porter correctement la ceinture de sécurité dont est équipé le siège qu'elle occupe dans un véhicule routier en mouvement.

Toutefois, le premier alinéa ne s'applique pas :

[...]

2^o au conducteur d'un taxi qui, dans l'exercice de ses fonctions, circule sur un chemin public numéroté dont la limite de vitesse est établie par une municipalité ou qui circule sur un chemin public non numéroté;

Nous sommes d'avis que cette exemption, qui pouvait se justifier antérieurement en raison de nombreux considérants, doit être mise de côté. Nous proposons ainsi d'abroger purement et simplement le 2^e paragraphe du 1^{er} alinéa.

Recommandations : Règles de circulation

39 Doubler le montant des amendes reliées aux excès de vitesse constatés dans les zones scolaires.

40 Amender l'article 330 CSR afin d'étendre son application à éblouissement causé par le soleil. Le libellé suivant est proposé :

330. Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule lorsque les conditions de visibilité sont rendues insuffisantes notamment à cause de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou d'autres précipitations ou lorsque la chaussée est glissante ou n'est pas entièrement dégagée.

41 Hausser l'amende associée à l'article 324 CSR et la jumeler à des points d'inaptitude.

42 Amender l'article 498 CSR afin de prévoir la situation où la matière est susceptible de se détacher du véhicule, mais que l'agent de la paix ne l'a pas encore constaté. Le libellé suivant est proposé :

498. Il est interdit de jeter, déposer ou abandonner des objets ou matières quelconques sur un chemin public, sauf exception autorisée par la personne responsable de l'entretien de ce chemin. Il est également interdit à tout conducteur de circuler alors qu'une matière quelconque se détache ou est susceptible de se détacher du véhicule.

43 Abroger le 2^e paragraphe du 1^{er} alinéa de l'article 396 CSR, afin d'assujettir les conducteurs de taxi aux mêmes exigences quant au port de la ceinture de sécurité.

9. NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS

Période obligatoire – pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale

Le Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale prévoit que la période obligatoire s'étend du 15 décembre au 15 mars de chaque année.

Compte tenu de l'étendue du territoire québécois et des rigueurs propres à notre climat, nous sommes d'avis que la période devrait s'étendre du 1^{er} décembre au 1^{er} avril de chaque année.

Nous sommes confiants que les professionnels de l'industrie seront en mesure de fournir les services nécessaires à l'ensemble de la population si la période obligatoire est effectivement avancée ou prolongée.

Notion de véhicule jouet

En raison de leur récente prolifération, les policiers sont de plus en plus confrontés à la présence de véhicules divers (motorisés ou non) qui ne sont pas définis par le CSR.

Nous proposons ainsi au législateur de définir la notion de véhicule jouet et de circonscrire les endroits où ils sont autorisés à circuler.

Feux blancs clignotants et pivotants sur les véhicules d'urgence (article 226 CSR)

À l'échelle provinciale, certains corps policiers et services de sécurité incendie ont démontré un intérêt marqué pour l'utilisation de feux blancs sur leurs véhicules. Cette demande vise à accroître la visibilité des véhicules d'urgence avec l'ajout de feux blancs.

Suivant l'adoption d'un amendement à cet effet, les véhicules d'urgence pourraient ainsi être munis de feux rouges et blancs clignotants ou pivotants.

Véhicules autonomes et modes de conduite assistée

Avec l'avènement de nouvelles technologies, il serait opportun que le CSR encadre l'utilisation des modes de conduite assistée et des véhicules autonomes.

Il serait approprié de réitérer que le conducteur d'un véhicule routier demeure responsable en tout temps de la conduite de son véhicule, et ce, sans égard à l'activation de modes de conduite assistée ou autonome.

Recommandations : Normes de sécurité des véhicules routiers

- 44 *Étendre la période obligatoire des pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale du 1^{er} décembre au 1^{er} avril, en modifiant le Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale.*
- 45 *Définir la notion de véhicule jouet et de circonscrire les endroits où ils sont autorisés à circuler.*
- 46 *Amender l'article 226 CSR afin de munir les véhicules d'urgence de feux rouges et blancs clignotants ou pivotants.*
- 47 *Encadrer l'utilisation des modes de conduite assistés et des véhicules autonomes en réitérant que le conducteur d'un véhicule routier demeure responsable en tout temps de la conduite de son véhicule, et ce, sans égard à l'activation de modes de conduite assistée ou autonome.*

CONCLUSION

Le présent mémoire a pour objectif de faire valoir les priorités de la Sûreté en matière de sécurité routière. Son rôle principal en la matière étant d'appliquer le CSR, la Sûreté profite de cette plateforme pour apporter des précisions, des ajouts et même abroger certaines sections du CSR. Ce qui a été proposé vise trois objectifs généraux : faciliter la mission de la Sûreté dans le cadre de son mandat de protection du public; actualiser certaines mesures en fonction des nouvelles réalités; et augmenter le pouvoir dissuasif de certains articles concernant des comportements particulièrement dangereux pour la sécurité des usagers du réseau et d'autrui.

Plusieurs recommandations furent proposées pour augmenter l'efficacité et l'efficacé des interventions policières. Les recommandations 1 à 8 permettent au policier d'imputer davantage d'infractions au propriétaire du véhicule, ce qui a l'effet de limiter certaines manœuvres de poursuite policière et par le fait même diminuer les déplacements d'urgence. Les recommandations 10 à 12, visent à élargir le champ d'application de certains articles du CSR, incluant la bonification du pouvoir d'inspection du véhicule par le policier en matière de cellulaire au volant. L'expérience opérationnelle des patrouilleurs en matière de sécurité routière a d'ailleurs été mise à profit pour ce mémoire, car c'est la consultation de ces derniers qui ont permis d'identifier et corriger le libellé du CSR, là où les difficultés d'application étaient les plus problématiques au quotidien.

Quant à la 17^e recommandation du mémoire, soit l'exemption générale des règles de circulation des dispositions du CSR (à l'exception de l'article 327) pour les conducteurs de véhicules d'urgence, vise à harmoniser la loi avec certaines pratiques policières courantes. Bien que ces manœuvres ne soient pas permises par le CSR à l'heure actuelle, elles visent à diminuer les risques routiers et augmenter l'efficacité des interventions et sont souhaitables au travail policier. Cette exemption viendrait, selon nous, légitimer les gestes de nos policiers auprès du public et du personnel policier, permettant ainsi aux organisations policières et d'urgence d'offrir une formation adaptée ainsi qu'un encadrement compréhensif en matière de conduite d'urgence. La 46^e recommandation vient quant à elle étendre l'utilisation de gyrophares plus visibles sur certains véhicules, réduisant ainsi les risques routiers lors de déplacements d'urgence.

L'exercice a également tenu compte de l'effet de nouvelles technologies comme les pneus d'hiver de motocyclettes, les véhicules jouets, et l'arrivée des véhicules assistés ou autonomes. Les tendances observées en matière de vieillissement de la population ainsi que la présence accrue d'usagers vulnérables sur le réseau dans un contexte de partage de la route ont également été prises en compte dans un bon nombre de recommandations. Enfin, l'évolution des comportements téméraires et la nécessité que les sanctions maintiennent l'effet dissuasif souhaité par le législateur figuraient également dans nos recommandations dont notamment la hausse de l'amende minimum destinée aux contrevenants mineurs prévue à la recommandation 19 ainsi que dans les zones scolaires (recommandation 39).

La Sûreté est certaine que les recommandations mises de l'avant dans ce mémoire viendront améliorer le bilan des collisions, réduire les lésions corporelles, diminuer le coût sociétal, ainsi que mitiger les risques routiers encourus par les policiers et autres intervenants d'urgence.

ANNEXES

Résumé des recommandations

Recommandations : Régime de responsabilité du propriétaire au regard des infractions impliquant son propre véhicule et son identification

1. Procéder à la révision complète des infractions dont la responsabilité peut être imputée directement au propriétaire d'un véhicule.
2. Diviser en sous-groupes l'ensemble des dispositions du CSR afin de déterminer pour chaque sous-groupe s'il est opportun et justifiable d'imputer une responsabilité au propriétaire du véhicule.
3. Préciser que la responsabilité du propriétaire pour chacune des dix infractions identifiées pour lesquelles l'identification du conducteur s'avère souvent problématique soit uniquement engagée lorsque l'identité de ce dernier n'a pu être formellement établie.
4. Élaborer le libellé des nouvelles infractions imputables aux propriétaires, en prenant soin d'ajouter les codifications nécessaires afin d'éviter certaines contestations fondées sur des considérations essentiellement d'ordre technique.
5. Ajouter une présomption relative au consentement du propriétaire. Libellé proposé :
Le propriétaire d'un véhicule sera présumé avoir consenti à la prise de possession de son véhicule par une tierce partie dans les circonstances suivantes :
 - Il a fait défaut d'aviser un service de police dès qu'il lui était matériellement possible de le faire afin de rapporter la prise de possession non autorisée;
 - Il n'a pas fait preuve de prudence et de diligence relativement à l'accès aux clés du véhicule.
6. Appliquer à l'article 592 le même régime d'identification du conducteur par le propriétaire qui est prévu aux alinéas 2 et 3 de l'article 592.1 pour les infractions constatées à l'aide d'appareils de contrôle automatisé de la circulation. Ajout du libellé suivant :

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 15 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.

7. Réinstaurer le système d'immatriculation à deux plaques sur les véhicules, soit une à l'avant et l'autre à l'arrière des véhicules.
8. Adopter une mesure législative afin que les divers dispositifs servant au transport de bagages ou d'équipements soient munis de feux et d'un support de plaque d'immatriculation lorsque ce dispositif ou son contenu cache totalement ou partiellement les plaques d'immatriculation ou les feux du véhicule.

Recommandations : Conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, la drogue, ou une combinaison des deux

9. Mise en place de sanctions pénales et administratives telles que la suspension immédiate du droit de conduire pour 24 heures pour une personne dont le taux d'alcoolémie indiqué par un appareil de détection approuvé se situerait entre 50 mg % et 100 mg %.

Recommandations : Distractions au volant

10. Retirer du libellé de l'article 439.1 CSR l'expression « tenu en main », et ce, afin d'être davantage conforme à l'intention du législateur.

11. Amender l'article 439.1 CSR afin d'augmenter les pouvoirs d'inspection du véhicule octroyés au policier et faciliter l'application de l'article en question. Libellé suggéré :

Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne fait usage d'un appareil au sens de l'article 439.1 peut faire immobiliser ce véhicule et en faire l'inspection. Dans le cadre de l'application du présent article, l'inspection doit se limiter à l'environnement immédiat du conducteur du véhicule.

12. Amender l'article 439.1 CSR afin de soumettre le conducteur d'un véhicule à l'obligation de remettre l'appareil en cause au policier afin qu'il puisse recueillir certains éléments constitutifs de l'infraction (marque, modèle et fonction téléphonique). Libellé suggéré :

Les personnes visées à l'article 439.1 doivent, à la demande d'un agent de la paix, remettre cet appareil aux fins d'examen. L'agent de la paix doit, après examen, remettre au conducteur du véhicule l'appareil visé par l'examen.

13. Permettre aux policiers d'examiner l'appareil en question. L'examen proposé ne viserait que certaines caractéristiques physiques et matérielles de l'appareil, soit essentiellement la marque, le modèle et la présence d'une connexion à un réseau cellulaire. En l'absence de consentement, le contenu même de l'appareil (registre d'appel, messagerie texte et courriel) ne pourrait faire l'objet du présent examen.

Aux fins du présent article, seul l'examen des caractéristiques physiques et matérielles de l'appareil est autorisé.

14. Élargir le champ d'application de l'article 439.1 CSR, qui se limite actuellement aux chemins publics. Libellé proposé :

En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.

15. Adopter une disposition à l'article 439.1 CSR qui permet d'intervenir face à une multitude de comportements, d'actions ou d'inactions incompatibles avec la conduite d'un véhicule automobile. La disposition pourrait être libellée comme suit :

Une personne ne peut, pendant qu'elle conduit un véhicule routier, accomplir une action ou omettre d'en accomplir une qui soit susceptible d'affecter sa conduite. Lorsqu'une personne conduit un véhicule routier sur un chemin autre qu'un chemin à accès limité, l'action ou l'inaction doit avoir raisonnablement affecté sa conduite.

16. Effectuer une révision des sanctions applicables en matière de distraction compte tenu de la gravité de celle-ci, son incidence et sa surreprésentativité comme facteur contributif aux collisions mortelles ou avec blessés graves. L'ajout de sanctions administratives, tel que la suspension du droit de conduire et la saisie du véhicule lors de la commission de l'infraction, avec gradation lors de récidives dans une période donnée, pourrait s'avérer très dissuasif selon nous.

Recommandations : Régime applicable aux conducteurs de véhicules d'urgence

17. Adopter un principe d'exemption général de l'ensemble des règles de circulation du CSR lorsque le conducteur d'un véhicule d'urgence est dans l'exercice de ses fonctions et que les circonstances exigent d'actionner les feux clignotants ou pivotants ou les avertisseurs sonores, à l'exception des articles suivants :

- Avoir conduit un véhicule à une vitesse susceptible de mettre en péril la vie, ou la sécurité des personnes ou la propriété (article 327, codifications 111 et 112);
- Avoir commis une action susceptible de mettre en péril la vie, ou la sécurité des personnes ou la propriété (article 327, codifications 121 et 122).

Recommandations : Sanctions : amendes, points d'inaptitude et suspension du permis de conduire

18. Actualiser et hausser les peines associées à certaines infractions pour contribuer à responsabiliser les contrevenants.
19. Décréter l'entrée en vigueur du projet de loi n° 51 : Loi visant notamment à rendre l'administration de la justice plus efficace et les amendes aux mineurs plus dissuasives, par voie de publication dans la Gazette officielle du Québec.
20. Augmenter l'amende associée à l'article 396 CSR (non-port de la ceinture de sécurité) ainsi que le nombre de points d'inaptitude.
21. Hausser l'amende associée à une première infraction aux articles 439 CSR et 439.1 CSR (distraction au volant). Dans l'éventualité où le contrevenant récidive à l'intérieur d'une période de 12 mois, doubler la peine initiale.
22. Imposer une sanction administrative au conducteur qui a fait défaut de respecter l'article 439.1 CSR, à l'ordre d'une suspension du permis de conduire lors de la première infraction et une majoration de la suspension en cas de récidive à l'intérieur d'une période de 12 mois.
23. Hausser les peines associées aux articles 330 et 335 CSR, notamment les amendes et les points d'inaptitude.
24. Hausser les amendes associées à l'article 443 CSR (consommation de boisson alcoolisée dans le véhicule).

Recommandations : Usagers à risque en fonction des tendances observées

25. Soumettre les cyclistes aux mêmes règles que les conducteurs de véhicules routiers en matière de distraction.
26. Réduire le nombre de cyclistes pouvant circuler en file.
27. Inclure une obligation de circuler sur l'accotement lorsqu'il est suffisamment large et en état de circuler pour les cyclistes afin d'accroître leur sécurité.
28. Harmoniser la peine associée à l'article 410 CSR avec celles des articles 369 et 370, soit 3 points d'inaptitude.
29. Interdire la circulation aux aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier dans des zones où la limite de vitesse permise est de plus de 50 km/h, sauf en présence d'un accotement asphalté, d'un trottoir ou d'une voie cyclable.
30. Implanter un système de maintien de compétence incluant certaines mesures, comme la réévaluation des compétences après un nombre d'années d'expérience de conduite ainsi que, la mise en place d'une évaluation médicale indépendante, plutôt qu'un suivi par le médecin de famille.
31. Hausser la peine associée à l'article 380 CSR (enfants sans surveillance à bord d'un véhicule) ainsi que les points d'inaptitude.
32. Hausser la peine associée à l'article 311 CSR (obéir aux signaleurs routiers) ainsi que les points d'inaptitude.

Recommandations : Motocyclistes

33. Abolir l'accompagnement obligatoire des titulaires de permis d'apprenti conducteur conduisant une motocyclette.
34. Resserer les règles applicables aux titulaires de permis d'apprenti conducteur conduisant une motocyclette.

- 35 Exempter les motocyclettes de l'article 425 CSR pour permettre l'utilisation des phares de route pendant le jour, et ce, sans devoir diminuer l'intensité de l'éclairage s'ils parviennent à moins de 150 mètres d'un autre véhicule.
- 36 Exempter les motocyclettes et les cyclomoteurs de l'application de l'article 440.1 CSR et du Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale.
- 37 Ajouter une disposition au CSR afin d'interdire la mise en circulation d'une motocyclette pendant la période hivernale:
- À titre d'exception, autoriser la circulation d'une motocyclette au cours de la période hivernale dans la mesure où un certificat a été délivré au propriétaire par la SAAQ;
 - Préciser que la SAAQ ne peut émettre plus de 2 certificats à l'égard de la même motocyclette ou cyclomoteur au cours d'une même période hivernale.
- 38 Limiter le nombre de motocyclettes par peloton et imposer une distance entre ceux d'un même groupe sur les routes à une voie de circulation afin d'assurer la fluidité de circulation et éviter les dépassements dangereux effectués par les autres usagers de la route.

Recommandations : Règles de circulation

- 39 Doubler le montant des amendes reliées aux excès de vitesse constatés dans les zones scolaires.
- 40 Amender l'article 330 CSR afin d'étendre son application à éblouissement causé par le soleil. Le libellé suivant est proposé :
- 330. Le conducteur d'un véhicule routier doit réduire la vitesse de son véhicule lorsque les conditions de visibilité sont rendues insuffisantes notamment à cause de l'obscurité, du brouillard, de la pluie ou d'autres précipitations ou lorsque la chaussée est glissante ou n'est pas entièrement dégagée.*
- 41 Hausser l'amende associée à l'article 324 CSR et la jumeler à des points d'inaptitude.
- 42 Amender l'article 498 CSR afin de prévoir la situation où la matière est susceptible de se détacher du véhicule, mais que l'agent de la paix ne l'a pas encore constaté. Le libellé suivant est proposé :
- 498. Il est interdit de jeter, déposer ou abandonner des objets ou matières quelconques sur un chemin public, sauf exception autorisée par la personne responsable de l'entretien de ce chemin. Il est également interdit à tout conducteur de circuler alors qu'une matière quelconque se détache ou est susceptible de se détacher du véhicule.*
- 43 Abroger le 2^e paragraphe du 1^{er} alinéa de l'article 396 CSR, afin d'assujettir les conducteurs de taxi aux mêmes exigences quant au port de la ceinture de sécurité.

Recommandations : Normes de sécurité des véhicules routiers

- 44 Étendre la période obligatoire des pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale du 1^{er} décembre au 1^{er} avril, en modifiant le Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale.
- 45 Définir la notion de véhicule jouet et de circonscrire les endroits où ils sont autorisés à circuler.
- 46 Amender l'article 226 CSR afin de munir les véhicules d'urgence de feux rouges et blancs clignotants ou pivotants.
- 47 Encadrer l'utilisation des modes de conduite assistés et des véhicules autonomes en réitérant que le conducteur d'un véhicule routier demeure responsable en tout temps de la conduite de son véhicule, et ce, sans égard à l'activation de modes de conduite assistée ou autonome.