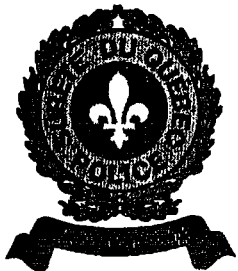


4 M



A.D.P.Q.



MÉMOIRE CINÉMOMÈTRE PHOTOGRAPHIQUE

présenté par
Comité de concertation des organisations policières
en sécurité routière (COPS)

Québec
5 septembre 2001

5348.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

1. INTRODUCTION

Les représentants des organisations policières au Québec, c'est-à-dire de la Sûreté du Québec, du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal et de l'Association des Directeurs de Police du Québec, siègent régulièrement sur un comité en matière de sécurité routière. Le Comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) réitère sa position énoncée en février 2000, lors de la Commission parlementaire sur le livre vert traitant de la sécurité routière au Québec à l'effet qu'il est en faveur de l'adoption de mesures législatives permettant l'utilisation du cinémomètre photographique.

Depuis la publication du *projet de loi numéro 17 intitulé Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, les organisations policières ont constaté les préoccupations de plusieurs organismes intéressés par ledit projet. Notre présence aujourd'hui vise donc à vous faire connaître le point de vue des organisations policières et de vous suggérer des pistes de solutions susceptibles de faciliter son application.

La motivation principale de notre intervention résulte de la mission des services de police. En effet, une partie importante de celle-ci est consacrée à protéger la vie et la propriété. Sachant que l'excès de vitesse est le premier facteur contributif dans 25% des collisions mortelles, 19% des collisions avec blessés graves et 13% des collisions avec blessés légers, les organisations policières se sentent fortement interpellées par cette problématique et ce, depuis plusieurs décennies.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

Comme il a été démontré lors la Conférence nord-américaine sur la vitesse tenue à Québec en juin dernier, 75 ans d'efforts n'ont pas encore permis de contrer la vitesse sur les routes du Québec. Malgré les progrès significatifs réalisés en matière d'alcool au volant et du port de la ceinture de sécurité, les actions entreprises dans ce domaine n'ont pas connu les mêmes succès. Le défi est toujours présent si l'on veut rencontrer l'un des objectifs de la nouvelle politique de sécurité dans les transports, soit d'améliorer le bilan routier de 15% d'ici la fin de l'an 2005.

Plusieurs facteurs expliquent la complexité du contrôle de l'excès de vitesse et l'incapacité à diminuer la vitesse sur certains tronçons de routes: la conversion du système anglais au système métrique, la performance accrue des véhicules automobiles, l'environnement routier favorable à la circulation, l'augmentation du parc automobile et du kilométrage parcouru; à ces éléments s'ajoutent les aspects psychologiques reliés aux comportements des conducteurs et leur mauvaise perception des conséquences possibles résultant d'un excès de vitesse.

Au cours des années, les ressources mises à la disposition des organisations policières se sont soit, raréfiées, stabilisées ou diversifiées. D'autres priorités ont été identifiées et les ressources ont été affectées à d'autres mandats tels que la lutte au crime organisé et aux stupéfiants ainsi que les efforts déployés pour mettre un terme aux désordres engendrés par les incivilités. Malgré ces mouvements dans les ressources, la population s'attend des services de police qu'ils lui procurent un milieu de vie où elle se sentira en sécurité autant chez elle que sur la route.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

Par ailleurs, l'éducation et la prévention dans ce domaine démontrent un plafonnement quant à leur efficacité permettant de modifier le comportement du conducteur. Chacun d'entre nous constate quotidiennement que la majorité des véhicules se font dépasser lorsque leur conducteur respecte les limites légales de vitesse. Ce qui veut dire que les excès de vitesse sont banalisés et acceptés socialement car plus de 75% des conducteurs excèdent les limites permises. Également, cette réalité est attribuable au fait que le conducteur perçoit un très faible risque d'être interpellé par un policier lors de la commission d'une infraction de vitesse. En effet, dans le cadre d'une opération cinémomètre conventionnel, les études évaluent les risques d'être intercepté à moins de 1 sur 7 600, soit une fois à tous les 13 ans.

Ce dernier constat nous amène à traiter de l'importance des contrôles routiers en prévention des collisions et à ce sujet, nous aimerions rappeler un extrait d'une revue de littérature produite par la SAAQ sur les conducteurs à haut risque¹ :

*« En complément de la promotion et de la législation, il y a une autre dimension importante à considérer et c'est le **contrôle**. Le contrôle joue probablement le rôle le plus important en matière de dissuasion parce qu'il contribue à la certitude de la peine. En effet, bien que la sévérité des sanctions et la promptitude soient deux dimensions très importantes, elles auront peu d'impact si les règles ne sont pas appliquées ».*

C'est dans cette foulée des contrôles que l'utilisation et la médiatisation du cinémomètre photographique apparaissent comme des solutions

¹ Les conducteurs à haut risque: une revue de littérature, Lyne Vézina, Service des études et

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

susceptibles de modifier le comportement des conducteurs vers le respect des limites de vitesse. Il peut, d'une part pallier à ce faible risque d'être interpellé et, d'autre part demeure le seul moyen d'effectuer des contrôles à des endroits ciblés là où la surveillance classique au moyen d'appareils traditionnels est problématique.

Dans cette optique, vous comprendrez facilement l'intérêt manifesté par les organisations policières pour l'implantation du cinémomètre photographique. Ces organisations policières désirent aussi attirer votre attention sur certains aspects du projet de loi.

des stratégies en sécurité routière SAAQ, mars 2001.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

2. IMPUTABILITÉ PRÉSUMÉE DE L'INFRACTION AU PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE

Les conditions de succès de l'implantation du cinémomètre photographique reposent notamment sur la diminution de la vitesse excessive, l'augmentation du sentiment de sécurité et la réduction du nombre de collisions. Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire d'identifier le responsable de l'infraction, c'est-à-dire de relever la plaque d'immatriculation du véhicule en infraction et, d'autre part, d'imputer la responsabilité de l'infraction à son propriétaire tel que le stipule l'article 8 du *Projet de Loi numéro 17*. Toutefois, nous aimerions apporter quelques commentaires.

L'imputabilité de l'infraction au propriétaire n'introduit pas un précédent puisque le *Code de sécurité routière* prévoit déjà des dispositions responsabilisant le propriétaire d'un véhicule routier à l'égard du conducteur. En effet, l'article 106 du *Code de la sécurité routière* (C.s.r.) impose des obligations de ce type aux propriétaires de véhicules. Ces derniers doivent maintenant s'assurer de prêter leur véhicule à des conducteurs détenant un permis de conduire valide sous peine de saisie du véhicule. Quant à l'article 592, la responsabilité de l'infraction en lien avec le stationnement est fondée sur la propriété du véhicule plutôt que sur le conducteur. Ces articles du Code sont des exemples qui démontrent bien la responsabilité du propriétaire quant à l'utilisation qui doit être faite de son véhicule.

En matière d'infraction de vitesse, il est vrai que le *Code de la sécurité routière* a jusqu'à maintenant fait reposer la responsabilité de l'infraction sur le conducteur. Cependant, avec la réintégration du cinémomètre photographique, le *projet de loi numéro 17* transfère, dans ce cas particulier,

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

le fardeau de la responsabilité au propriétaire du véhicule et non pas au conducteur. Nous croyons qu'il est souhaitable qu'il en soit ainsi au Québec, au même titre que dans les provinces de la Colombie-Britannique, l'Alberta et l'Ontario.

Le fait que le propriétaire assume la responsabilité de l'infraction s'applique autant à la personne physique qui prête son véhicule qu'à la personne morale. Cette responsabilité aura manifestement pour effet de sensibiliser les propriétaires quant au choix des personnes qui utilisent leur(s) véhicule(s). Évidemment, le propriétaire qui prouve qu'il n'avait pas consenti à l'utilisation de son véhicule par un tiers ne sera pas tenu responsable de l'infraction. Compte tenu de la grande importance de l'objectif recherché par l'utilisation du cinémomètre photographique, nous estimons qu'il n'est pas déraisonnable qu'il en soit ainsi. Nous traiterons plus loin du type de pénalités reliées à l'infraction.

L'aspect du relevé de la plaque du véhicule en infraction suscite une réflexion. À la Table Québec / Industrie (véhicules lourds), le cinémomètre photographique a été identifié comme un des moyens pour améliorer le contrôle de la vitesse et combattre les excès de vitesse des véhicules lourds. Toutefois, Une première objection a été soulevée par les représentants de l'industrie du camionnage et des compagnies de location de véhicules qui prétextaient un cauchemar administratif pour identifier le conducteur qui a commis l'infraction. En effet, le propriétaire du tracteur n'est pas nécessairement le propriétaire de la remorque.

Cependant, il est important de rappeler que les dispositions de la *loi 430 sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* imposent déjà des

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

obligations à tenir des registres. Cette Loi, adoptée en 1998 visait à encadrer l'industrie et annonçait que la sécurité routière et la protection du réseau routier étaient prioritaires. Nous croyons que l'effort exigé de ces compagnies est justifié par les conséquences toujours plus graves appréhendées de collisions avec des véhicules lourds circulant à haute vitesse.

En ce qui concerne les véhicules de location, les contrats devraient prévoir des clauses informant le conducteur de sa responsabilité dans l'utilisation du véhicule eu égard aux infractions commises.

Par ailleurs, une difficulté demeure à notre point de vue. Il est commun de constater que les citoyens équipent leurs véhicules de certains dispositifs tels que supports à vélo, attaches de remorque ou autres, empêchant ainsi une lecture précise de la plaque d'immatriculation.

Nous nous sommes questionnés sur les solutions possibles pour contourner cette difficulté. Lors du dernier projet de cinémomètre photographique au Québec, il y avait prise de photo de la plaque avant du véhicule. Les véhicules étaient munis de plaques d'immatriculation à l'avant et à l'arrière du véhicule. Ces plaques étaient aussi pourvues de vignettes annuelles. Lorsque les vignettes et les plaques avant ont été retirées pour des raisons budgétaires, les organisations policières se sont dites déçues puisque leur absence engendrait des difficultés additionnelles d'identification par les témoins et les policiers.

Aujourd'hui, nous croyons qu'il y a lieu de réintroduire l'obligation de la pose d'une deuxième plaque, plaque fixée à l'avant sur tous les véhicules. Ainsi, les difficultés énoncées précédemment, soit l'effort administratif exigé des

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

compagnies de transport et l'obstruction involontaire de la plaque arrière, seraient résolues. De plus, compte tenu que le délai de signification est important pour informer le conducteur de la commission de l'infraction, ce moyen réduira le temps alloué à la recherche de l'utilisateur en identifiant directement le propriétaire du tracteur et non celui de la remorque. Il est toutefois important de souligner qu'une plaque avant est actuellement obligatoire sur les tracteurs de remorque. Au niveau du cinémomètre photographique actuel, il suffirait de le positionner de façon à photographier l'avant du véhicule plutôt que l'arrière.

Dans le cas où ces dispositifs automatisés généreraient des revenus, ces derniers pourraient être investis dans les actions et les besoins en sécurité routière. Le gouvernement pourrait ainsi rencontrer les recommandations du livre vert en établissant *dès le début une transparence en ce qui concerne l'utilisation des sommes générées par cette pratique*. Au regard de la sécurité publique, ce moyen faciliterait également l'identification des véhicules lors de la commission de d'autres types d'infractions tels les délits de fuite et procurera beaucoup d'avantages en matière d'identification de véhicule.

3. LES PÉNALITÉS PRÉVUES

Comme nous l'avons dit en introduction, en référence à la revue de littérature, la sévérité de la peine demeure importante mais elle est subordonnée à un contrôle efficace. Nous aimerions nous attarder aux pénalités prévues dans le projet de loi, soit les amendes et les points d'inaptitude.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

Selon le Code de la sécurité routière, les amendes et la perte de points d'aptitude pour excès de vitesse sont toujours émises au conducteur du véhicule intercepté c'est-à-dire à une personne physique.

Dans le contexte du cinémomètre photographique, le véhicule photographié étant identifié par sa plaque d'immatriculation, l'amende échoit au propriétaire du véhicule. S'il s'agit d'une personne morale, les principes des points d'inaptitude sont inapplicables.

Contrairement à ce qui est véhiculé par certains intervenants, l'une des grandes qualités du cinémomètre photographique est sans contredit son équité à l'égard de tous les conducteurs.

C'est dans un souci d'équité et pour une question d'efficacité que nous ne croyons pas que l'accumulation de points d'inaptitude constitue une pénalité appropriée.

La capacité du cinémomètre photographique à réduire les vitesses pratiquées a été solidement établie par diverses études. Or, nous sommes convaincus qu'une pénalité monétaire aura des effets sur la grande majorité des conducteurs et contribuera à réduire la vitesse qui est responsable de nombreuses collisions.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

4. LES SITES D'INTERVENTIONS.

À notre point de vue, l'identification des sites, à l'aide de paramètres déterminés à l'avance, doit s'effectuer sur l'ensemble du réseau routier soit le réseau provincial et le réseau municipal plutôt que sur un territoire spécifique tel que le laissait entendre un quotidien en juin dernier². Par ailleurs, l'article 10 du Projet de loi 17 modifie l'article 634.2 du Code de la sécurité routière en ajoutant l'article 634.3 qui stipule :

« Que les cinémomètres photographiques ne peuvent être utilisés qu'en des endroits déterminés par le ministre de la Sécurité publique et que par les corps de police que celui-ci désigne. Leur utilisation est subordonnée, s'il en est, aux conditions et modalités que peut indiquer le ministre.

Les endroits où peuvent être utilisés les cinémomètres photographiques doivent être annoncés au moyen d'une signalisation routière prévue à cet effet par le ministre des Transports.

Tout arrêté pris en application du présent article est publié à la Gazette officielle du Québec. »

Il est, à notre sens, assuré que certains sites en fonction de leur configuration tels les ponts, les viaducs et les tunnels sont immédiatement identifiés

² PELCHAT, Martin. " Les cinémomètres arrivent au Québec...et disparaissent en Colombie-Britannique", La Presse, 09-06-2001.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

comme sites d'interventions. Les autres sites susceptibles d'être identifiés comme tels devront être évalués en fonction de critères prédéterminés.

À titre d'exemple, sur le territoire de la Ville de Montréal, l'intersection des rues St-Joseph et Iberville, connu sous le nom du *tunnel de la mort*, constitue un site à fort taux de collisions et où il est pratiquement impossible d'effectuer de la détection de vitesse par les moyens conventionnels sans mettre en péril la sécurité des policiers et celle des usagers de la route.

Par ailleurs, l'identification des sites problématiques par arrêté ministériel nous apparaît une procédure très lourde pour la mise en oeuvre des opérations policières. Nous concevons que ces appareils doivent faire l'objet d'un encadrement et il nous apparaîtrait normal que le ministre en détermine les critères d'application par arrêté, ainsi que les normes concernant les appareils, la formation des policiers, la signalisation et l'information à donner aux citoyens. Les organisations policières devraient prendre une part très active dans la désignation des endroits où les cinémomètres photographiques pourront être utilisés. Elles pourraient toutefois, être appelés à rendre compte des résultats au ministre.

Nous suggérons donc qu'un comité de coordination formé de représentants des organisations policières, de partenaires et d'autres organismes développe des paramètres d'identification des sites d'interventions, établisse les critères de la répartition des sommes et assure la gestion d'un projet-pilote. Ce projet d'une durée de 2 ans démontrerait l'efficacité de l'utilisation du cinémomètre avec un nombre restreint d'utilisateurs.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

Les expériences de nos collègues de l'Ouest valident l'approche que nous vous proposons. Nous suggérons que les policiers participent à la mise en oeuvre de toutes les étapes du projet parce qu'ils détiennent une expertise importante en matière de contrôle de la vitesse de même que la capacité d'évaluer les endroits à risque. En effet, lors la Conférence nord-américaine sur la vitesse, l'inspecteur Davies, responsable de la Section circulation de la police de Vancouver, était d'avis que les services policiers ont la capacité de gérer ces systèmes de façon à s'assurer qu'ils soient utilisés uniquement dans les zones à risques.

Enfin, nous profitons de l'occasion pour apporter quelques commentaires à la page 38 du livre vert qui mentionne: « *La solution idéale serait que les montants générés puissent être réinvestis en sécurité routière...* »

Nous croyons que, compte tenu de l'objectif de sécurité routière poursuivi par l'utilisation des cinémomètres photographiques, les montants des amendes pourraient servir à financer:

- la formation des policiers et autres intervenants en matière de sécurité routière;
- l'achat d'équipement dans ce domaine (ivressomètre, appareil de détection approuvé, photomètre, cinémomètre laser et Doppler, cinémomètre photographique, vidéovéhiculaire, signalisation, etc);
- les programmes locaux de sécurité routière auxquels seraient associés les citoyens, autant dans la définition des problématiques que dans la mise en oeuvre des dits programmes;
- certaines opérations policières résultant des programmes énoncés précédemment et qui ne pourraient être mis en place dans le cadre des activités courantes;

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

- l'installation d'une plaque à l'avant des véhicules.

Les modalités de répartition des sommes perçues des amendes pourraient être calquées sensiblement selon le modèle mis en place pour la répartition des produits de la criminalité et un comité pourrait être mandaté pour la gestion de ces sommes.

Le lien direct ainsi créé entre les amendes perçues et les argents investis dans les programmes de sécurité routière contribuerait à accroître favorablement l'opinion publique sur l'utilisation des cinémomètres photographiques en faisant ressortir clairement que le seul objectif poursuivi en est un de sécurité et non pas d'ordre financier. Idéalement ce lien direct pourrait, espérons-le, contribuer à susciter l'émergence d'une réprobation sociale face aux excès de vitesse.

Mémoire du comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur le cinémomètre photographique

5. CONCLUSION

Nous avons rappelé au début de la présentation, la forte préoccupation des services de police à l'égard de la problématique des excès de vitesse compte tenu du fait que les policiers appliquent quotidiennement les lois et règlements en sécurité routière et qu'ils sont parmi les premiers intervenants sur une scène de collision, mais surtout qu'ils sont trop souvent porteurs de la triste nouvelle destinée à informer les parents du décès de l'un de leur proche.

Rappelons qu'il y a annuellement autant de citoyens tués dans des collisions impliquant la vitesse qu'il y en a qui sont victimes d'homicides au Québec, soit près de deux cents personnes dans chacun des cas. Nous savons les efforts qui sont consentis pour réduire le nombre d'homicide, que ce soit à l'égard du crime organisé ou dans les dossiers de violence conjugale.

L'adoption du cinémomètre photographique est un ajout dans la prévention de la sécurité sur les réseaux de transports. Nous sommes confiants que le gouvernement prendra ici aussi tous les moyens pour réduire le nombre de décès qui surviennent dans les collisions et, à défaut d'alternative appropriée, l'adoption du projet de loi 17 doit suivre son cours.