

DE : Monsieur François Bonnardel  
Ministre des Transports

Le

---

**TITRE :** Amendements concernant le projet de Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (Projet de loi n° 22 de la 42<sup>e</sup> législature)

---

## PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

---

### 1- Contexte

La circulation des véhicules routiers ou hors route et la sécurité devant s'y rattacher pour tous les usagers des chemins et des sentiers publics font l'objet d'une veille constante et d'un encadrement législatif et réglementaire, dont l'application relève principalement du ministre des Transports (ministre). Il est également chargé de l'application de la *Loi sur les transports* qui institue, entre autres, la Commission des transports du Québec.

Concernant l'accès au réseau routier, le ministre est notamment secondé par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Le 9 février 2022, il présentait pour adoption à l'Assemblée nationale le *Projet de Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* (PL n° 22), dont l'objectif est d'améliorer les services offerts par la SAAQ à sa clientèle en répondant aux préoccupations de cette dernière, tout en contribuant à l'amélioration de la sécurité routière ainsi qu'à l'harmonisation des règles entre des administrations voisines. Actuellement déferé à la Commission des transports et de l'environnement pour étude, celle-ci a tenu des Consultations particulières, les 15 et 16 mars 2022.

Concernant les véhicules hors route, le 10 décembre 2020 était sanctionnée la *Loi sur les véhicules hors route* (LVHR) adoptée avec amendements par l'Assemblée nationale.

Certaines situations problématiques, notamment en matière de sécurité routière, de circulation hors route et de la prestation de services aux clients de la SAAQ ont été portées à l'attention du ministre entre autres à la suite des Consultations particulières sur le PL n° 22. Par ailleurs, celui-ci a également été saisi d'un impact sur la Commission des transports du Québec instituée en vertu de la *Loi sur les transports*.

### Intérêts sur fraude

Le PL n° 22 propose d'autoriser la SAAQ à imputer des intérêts sur le remboursement d'indemnités ayant été obtenues à la suite d'une fraude. Or, il a été soulevé, lors des Consultations particulières, que ni la Commission des normes de l'équité salariale et de la santé au travail (CNESST) ni Indemnisation des victimes d'actes criminels (IVAC) ne chargent d'intérêts dans ces circonstances.

## **Disposition d'un véhicule saisi**

Le *Code de la sécurité routière* (CSR) prévoit les règles selon lesquelles la SAAQ dispose d'un véhicule saisi en vertu de cette loi lorsqu'il n'est pas réclamé. Lorsque la valeur de ce véhicule est de 3 000 \$ ou moins, elle peut le laisser au gardien en paiement de sa créance, un seuil plus élevé entraîne cependant sa vente. Ce seuil n'a pas été augmenté depuis le 30 juin 2012 et il ne permet plus au gardien d'être compensé. Le PL n° 22 propose ainsi d'attribuer le pouvoir de fixer, par règlement, le montant constituant le seuil entraînant la vente d'un véhicule saisi non réclamé par la SAAQ et d'établir ce montant à 4 000 \$ jusqu'à l'entrée en vigueur de ce règlement. Or, il est ressorti des Consultations particulières que ce montant devait être haussé.

## **Véhicules gravement accidentés**

Pour remettre en circulation un véhicule gravement accidenté sur le réseau routier, plusieurs étapes doivent être réalisées, notamment la réparation complète du véhicule. Lors de cette étape, les systèmes d'aide à la conduite doivent être recalibrés afin que le véhicule soit sécuritaire. Ce recalibrage s'effectue lorsque toutes les réparations ont été faites, incluant celles sur la structure du véhicule et son système de sacs gonflables. Il se réalise obligatoirement en deux étapes consécutives :

- la première, dite statique, est effectuée dans l'atelier, lorsque le véhicule est immobile, à l'aide de cibles spécifiques;
- la seconde, dite dynamique, se réalise sur la route dans des zones de 90 km/h et plus et nécessite habituellement quelques heures.

Par conséquent, pour ce faire, le véhicule doit être mis en circulation. Or, le CSR et sa réglementation ne l'autorisent pas à cette étape. Cette situation occasionne des difficultés. En 2020, c'était, selon les estimations, 20 % des véhicules reconstruits qui étaient équipés de systèmes d'aide à la conduite. Ce pourcentage ne cesse de s'accroître et il devrait atteindre 80 % d'ici 2025, ce qui oblige une prise en charge pour assurer la reconstruction sécuritaire de ces véhicules.

## **Appareil de contrôle automatisé (ACA)**

Aux fins du présent mémoire, un ACA est un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges approuvé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique. Dans le cadre d'une poursuite pénale pour une infraction constatée par une photographie prise par un ACA, la photographie est ajustée notamment afin qu'il ne soit pas possible d'identifier les occupants du véhicule, conformément au premier alinéa de l'article 592.1 CSR, et intégrée au rapport d'infraction général (RIG) par un agent de la paix.

Les articles 332 et 359.3 CSR précisent les éléments devant être visibles ou apposés sur la photographie prise par un tel ACA pour que cette photographie soit admissible en preuve. Une fois la photographie admissible, ces articles prévoient une présomption de preuve voulant qu'en l'absence de toute preuve contraire, les éléments visibles ou apposés sur cette photographie font preuve de leur exactitude et de l'endroit où elle a été prise<sup>1</sup>. Or, comme il s'avère parfois impossible de déposer en preuve l'ensemble des

---

<sup>1</sup> À l'exception de la limite de vitesse permise lorsqu'elle est fixée par la personne responsable de l'entretien d'un chemin public, par une municipalité ou par le ministre des Transports.

photographies prises au moment de l'infraction en raison de l'absence ou du manque de visibilité d'un des éléments précisés à l'un des articles 332 ou 359.3 CSR sur une des photographies<sup>2</sup>, la poursuite de certaines infractions n'est pas intentée.

### **Loi sur les véhicules hors route (LVHR)**

La LVHR, prévoit une exemption au port du casque protecteur pour les utilisateurs d'un véhicule hors route (VHR) lorsque le VHR est pourvu d'un habitacle fermé. En effet, les habitacles de VHR, qu'ils soient fermés ou ouverts, sont conçus de matériaux pouvant être dommageables lors d'impacts avec la tête ce qui constitue un risque réel de blessures, notamment à chaque arrêt, et ce, même si la vitesse est peu élevée advenant que le casque ne soit pas porté.

Par ailleurs, aucune infraction pénale n'a été créée à la suite de la commission de certaines infractions, telles que :

- ne pas remettre à la personne autorisée à les demander les documents que doit avoir avec soi le conducteur d'un VHR ou d'un véhicule d'entretien, notamment ceux relatifs à l'immatriculation du VHR, au permis du conducteur ou la preuve d'âge de ce dernier;
- transporter des passagers dans un traîneau ou une remorque qui n'est pas conforme aux normes réglementant leur fabrication et leur arrimage alors qu'il est tiré par un VHR.

Il importe donc de réviser en conséquence certaines dispositions de la LVHR.

### **Paiement des services délivrés par la SAAQ**

Depuis quelques années, la SAAQ a entrepris un vaste chantier de transformation organisationnelle qui se traduira par un accès à plus de transactions en ligne et à la simplification des processus en place, parmi lesquels se trouve le renouvellement automatique de l'autorisation de mettre en circulation un véhicule routier et du permis de conduire. Ces mesures furent introduites au CSR par une loi modificatrice, en 2018<sup>3</sup>, qui prévoit également la synchronisation du paiement des droits relatifs à ces autorisations. En d'autres mots, une facture unique sera transmise pour le renouvellement du droit de circuler avec un véhicule et du permis de conduire de son propriétaire.

Cependant, les travaux en cours à la SAAQ, pour la mise en œuvre de la facture unique, amènent à revoir les dispositions transitoires ayant été prévues en 2018.

### **Commission des transports du Québec**

La *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile* est entrée en vigueur le 10 octobre 2020. Celle-ci a eu pour effet de modifier l'exercice de la juridiction et des fonctions de régulation de la Commission, de sorte que le nombre de décisions rendues par ses membres a considérablement diminué. Actuellement, la Commission,

---

<sup>2</sup> Par exemple, dans le cas des excès de vitesse, comme la vitesse pratiquée par le véhicule n'est jamais apposée sur la seconde photographie, cette dernière n'est pas admissible en preuve. Tel est également le cas, lorsque le numéro de plaque d'immatriculation n'est pas visible sur une photo pour diverses raisons.

<sup>3</sup> *Loi visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile du Québec, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives* (c. 18 des lois de 2018).

telle qu'instituée, est formée d'un nombre fixe de 11 membres, ce qui ne correspond plus aux besoins de celle-ci.

## **2- Raison d'être de l'intervention**

L'encadrement prévu en matière d'admissibilité de la preuve et de présomption de preuve dans les poursuites pénales pour la sanction d'une infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un ACA est prévu au CSR. L'exigence d'équipements pour l'utilisateur d'un VHR, dont le casque protecteur ainsi que les exceptions à cet égard, est fixée dans la loi. Une disposition pénale emportant l'imposition d'une amende à la suite d'une infraction doit aussi être établie dans la loi. Finalement, dans les services qu'elle offre, la SAAQ ne peut autoriser la mise en circulation d'un véhicule sur le réseau routier si la loi ne le permet pas. Par conséquent, seules des modifications législatives pourront résoudre les problèmes présentés dans ce mémoire. Puisque l'acuité des problèmes soulevés dans ce mémoire mérite une action rapide, il est proposé d'autoriser de le faire par amendements au *Projet de Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*.

## **3- Objectifs poursuivis**

Les mesures proposées par ce mémoire visent, d'une part, à répondre à des besoins exprimés lors des Consultations particulières du PL n° 22 et, d'autre part, elles poursuivent les objectifs de ce projet de loi, soit l'amélioration de la sécurité des usagers de la route et des sentiers ainsi que l'amélioration des services à la clientèle de la SAAQ en répondant aux préoccupations de cette dernière.

## **4- Proposition**

Il est proposé d'amender le *Projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* afin d'y introduire les mesures suivantes qui modifieront la *Loi sur l'assurance automobile*, le CSR, la LVHR, la *Loi sur les transports*, le *Code de procédure pénale*, la *Loi visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile du Québec, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives* (L.Q. 2018, chapitre 18) et le *Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges* :

- retirer du PL n° 22 la mesure autorisant la SAAQ à imputer des intérêts sur le remboursement d'indemnités ayant été obtenues à la suite d'une fraude;
- hausser le montant de la valeur d'un véhicule constituant le seuil minimum entraînant la vente d'un véhicule saisi non réclamé prévu au PL n° 22;
- attribuer au gouvernement les pouvoirs réglementaires afin d'autoriser la mise en circulation temporaire d'un véhicule routier gravement accidenté qui fait l'objet d'une reconstruction lors de son recalibrage dynamique;

- permettre l'admissibilité en preuve de l'ensemble des photographies prises par un ACA et intégrées au rapport d'infraction général par un agent de la paix;
- retirer l'exemption à l'obligation de porter le casque protecteur à l'utilisateur d'un VHR qui circule dans un VHR pourvu d'un habitacle fermé;
- introduire une infraction pénale ainsi qu'un ajustement à une disposition pénale requis à l'application de la LVHR;
- abroger certaines dispositions transitoires du chapitre 18 des lois de 2018 qui prévoient des modalités de mise en œuvre des modifications en lien avec la synchronisation du paiement des droits relatifs au permis de conduire avec le paiement des droits relatifs à l'immatriculation d'un véhicule routier;
- modifier la *Loi sur les transports* afin que la Commission des transports du Québec soit désormais formée d'au plus 11 membres et qu'un membre puisse, avec l'autorisation du président, continuer l'étude d'une demande dont il a été saisi malgré l'expiration de son mandat, modifier les conditions de travail des membres de la Commission en conséquence et prévoir un effet rétroactif au 28 septembre 2021 pour l'ensemble de ces modifications;
- prévoir toute mesure de concordance ou ajustement technique utiles à la mise en œuvre du présent mémoire ainsi que toute disposition transitoire requise à cette fin.

## 5- Autres options

Le *statu quo* ne peut être envisageable puisqu'il s'agit notamment de faire en sorte :

- de pouvoir éventuellement autoriser la mise en circulation de véhicules interdits de circuler;
- d'éviter d'exclure, dans une proportion importante, des poursuites pénales au motif qu'il manque un élément sur les photographies prises au moyen d'un ACA ou que celui-ci n'est pas visible alors que cet élément n'est pas essentiel à la preuve de l'infraction, qu'il peut faire l'objet d'un agrandissement pour en améliorer sa visibilité ou que cet élément peut se déduire de l'ensemble de la preuve;
- d'exiger le port du casque protecteur de l'utilisateur d'un VHR qui circule dans un véhicule pourvu d'un habitacle fermé;
- d'introduire des dispositions pénales
- de reconsidérer les mesures transitoires introduites en 2018 pour la mise en œuvre de la facture unique en matière de paiement; et
- de permettre à la Commission des transports du Québec de s'adapter plus facilement à la nouvelle charge de travail.

La seule option est de modifier en conséquence les lois concernées.

## 6- Évaluation intégrée des incidences

Les mesures introduites par ce mémoire répondent, entre autres, à des demandes exprimées lors des Consultations particulières sur le PL n° 22. Pour la plupart, elles ont

peu d'impact sur les usagers de la route ou des sentiers hors route ou encore sur la clientèle de la SAAQ.

Pour la mesure sur l'ajustement aux dispositions transitoires pour la mise en œuvre de la facture unique, elle assure une bonne transition entre le régime actuel et l'implantation de cette facture. Pour les mesures relatives à l'introduction d'une infraction pénale et à un ajustement à une disposition pénale à la LVHR, elles auront un impact uniquement en cas de contravention à la LVHR. Ce ne sont donc qu'une minorité de personnes qui seront touchées par ces mesures. Par ailleurs, peu de conducteurs de VHR sont concernés par l'exemption du port du casque protecteur que ce mémoire propose de retirer. Si cette mesure peut susciter un mécontentement chez quelques utilisateurs, leur sécurité dans la pratique de leur activité en est réellement accrue.

En somme, les mesures proposées par ce mémoire visent la bonne application de la loi, l'efficacité de la prestation de services à la SAAQ ainsi que, plus particulièrement, l'amélioration de la sécurité hors route et routière. Afin d'atteindre ce dernier objectif, ce mémoire propose l'introduction de pouvoirs réglementaires pour, éventuellement, autoriser la mise en circulation temporaire d'un véhicule gravement accidenté entièrement réparé afin d'assurer la bonne performance de ses systèmes d'aide à la conduite. Par conséquent, ce sera le règlement pris à cet égard qui touchera les entreprises.

Or, en vertu de la Politique sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret 1166-2017), une analyse d'impact réglementaire (AIR) est requise uniquement lorsqu'une mesure législative concerne les entreprises, ce qui deviendra le cas pour ces mesures uniquement lors du processus d'adoption réglementaire. En conséquence, l'AIR ci-joint vise la nouvelle mesure qu'il est proposé introduire au PL n° 22, soit la suppression d'une exemption au port du casque protecteur, laquelle conclut qu'il n'y a aucun impact sur les entreprises.

## **7- Consultations entre les ministères et avec d'autres parties prenantes**

Les mesures proposées dans ce mémoire font suite aux Consultations particulières sur le PL n° 22 ainsi qu'à des commentaires de partenaires ou de discussions avec d'autres ministères et organismes, dont Revenu Québec, le Directeur des poursuites criminelles et pénales ainsi que la Direction générale de la Sûreté du Québec du ministère de la Sécurité publique. En ce qui a trait aux modifications apportées à la *Loi sur les transports*, la Commission des transports du Québec et le Secrétariat aux emplois supérieurs ont été consultés.

## **8- Mise en œuvre, suivi et évaluation**

Il existe peu d'enjeux de mise en œuvre des mesures proposées par ce mémoire. En effet, à l'égard des modifications au CSR, il s'agit principalement d'introduire le pouvoir réglementaire relatif au recalibrage des systèmes d'aide à la conduite des véhicules gravement accidentés lorsqu'ils sont reconstruits. Cette mesure sera évaluée lors de l'exercice de ce pouvoir.

Quant aux mesures pénales en lien avec la LVHR, leur suivi et leur évaluation s'effectueront via le mécanisme habituel du bilan des infractions.

Enfin, quant aux poursuites pénales pour des infractions constatées par une photographie prise par un ACA, leur suivi et leur évaluation s'effectueront via le mécanisme habituel du bilan de ces infractions.

## **9- Implications financières**

Les mesures proposées par ce mémoire n'entraîneront aucun coût additionnel pour le gouvernement, la SAAQ et le Fonds d'assurance automobile du Québec.

## **10- Analyse comparative**

Concernant la mesure sur le recalibrage des systèmes d'aide à la conduite, le Québec sera la première administration canadienne à se doter d'un processus visant à assurer la sécurité et le bon fonctionnement de ces systèmes à la suite de la reconstruction d'un véhicule gravement accidenté.