

DE : Madame Geneviève Guilbault
Ministre des Transports et de la Mobilité durable

Le 5 décembre 2023

TITRE : Projet de loi modifiant principalement le Code de la sécurité routière afin d'introduire des dispositions relatives aux systèmes de détection et d'autres dispositions en matière de sécurité routière

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Depuis plusieurs décennies, les partenaires de la sécurité routière au Québec ont multiplié les efforts afin de réduire les décès et les blessures attribuables aux accidents de la route. Au fil des années, le nombre de personnes accidentées a considérablement diminué en dépit d'une hausse importante du nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis de conduire. À titre d'exemple, le nombre de décès sur les routes est passé de 939 en 1992 à 392 en 2022. Les dernières années démontrent néanmoins que les gains obtenus sont fragiles et varient d'un type d'utilisateur à l'autre. Pour certains, l'amélioration est moins importante et pour d'autres on constate une détérioration. C'est notamment le cas des piétons dont le nombre de décès est passé de 55, en 2021 à 79 en 2022; signifiant ainsi qu'un décès sur cinq survenu sur la route en 2022 était un piéton.

En plus de leurs impacts humains et familiaux, les collisions de la route se soldent par des coûts de plusieurs milliards de dollars chaque année pour la société québécoise. Seulement pour 2022, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a versé 1 122 millions de dollars en indemnités aux victimes de la route¹.

La vitesse est l'un des principaux facteurs de collisions dont la gravité est élevée. En moyenne pour la période de 2018 à 2022, elle est en cause dans 31 % des collisions mortelles et dans 29 % des collisions avec blessés graves.

Le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) (CSR) régit, plus particulièrement, l'utilisation des véhicules sur les chemins publics. Il établit également les règles relatives à la sécurité routière, à l'immatriculation des véhicules routiers ainsi qu'à la délivrance des permis autorisant la conduite des véhicules routiers. Cette loi vise tous les usagers du réseau routier, qu'ils soient piétons, cyclistes, motocyclistes, conducteurs ou passagers d'un véhicule. Le CSR contient également plusieurs dispositions concernant les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges².

¹ <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/rapport-annuel-gestion-2022.pdf>

² On utilise l'expression « appareil de contrôle automatisé », ou le sigle « ACA », pour désigner globalement les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

Par ailleurs, la Loi sur les véhicules hors route (chapitre V-1.3) (LVHR) a pour objet d'assurer la sécurité du public en encadrant l'utilisation des véhicules hors route (VHR) ainsi que la circulation en sentier.

La Loi sur le ministère des Transports (chapitre M-28) institue notamment le Fonds de la sécurité routière (FSR), lequel est affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

Enfin, la Loi visant l'amélioration des performances de la SAAQ, 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 (2018, chapitre 18) a introduit des frais de recouvrement et d'intérêts en cas de défaut de paiement de sommes que la SAAQ est chargée de percevoir en vertu du CSR ou de toute autre loi.

Appareils de contrôle automatisés (ACA)

Afin de contribuer à améliorer le bilan des collisions mortelles et graves, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude (2007, chapitre 40) prévoyait l'utilisation d'ACA à des endroits déterminés, pendant une période d'au moins 18 mois. C'est ainsi qu'en 2009, le ministère des Transports a procédé à l'installation des premiers appareils répartis dans trois régions administratives, à titre de projet pilote. En octobre 2015, une phase 2 a été déployée, correspondant à la mise en service progressive de 40 nouveaux ACA et à la mise en œuvre d'un projet pilote de coopération municipale (PPCM), dans cinq villes et agglomérations. Lors de cette phase, 21 ACA ont été affectés aux réseaux routiers municipaux et 19 ont été déployés sur le réseau routier du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). On retrouve des sites de surveillance dans huit régions administratives.

On compte donc actuellement 52 ACA³ opérés sur près de 160 sites désignés, en plus de zones scolaires et de zones de chantiers routiers. Ces appareils contribuent à faire respecter les limites de vitesse et les feux rouges. Bien qu'ils soient déployés en nombre limité dans seulement huit régions, ces appareils ont démontré leur efficacité comme outils pour améliorer le bilan routier et ainsi contribuer à réduire les coûts sociaux et économiques liés aux collisions de la route. En effet, une réduction de 31,8 % des accidents sur les sites surveillés a été constatée, ce qui se traduit par un évitement des coûts de 89,39 M\$/an en santé.

La gestion des appareils est sous la responsabilité du MTMD. Les services de police opèrent les appareils sur le terrain. La Sûreté du Québec (SQ) assure le traitement de la preuve à l'échelle provinciale depuis 2015 et soutient tous les services de police municipaux à titre d'expert dans le domaine ainsi qu'au niveau de la formation et réalise les opérations terrain sur le réseau du MTMD. Le Bureau des infractions et des amendes (BIA) du ministère de la Justice du Québec (MJQ) est responsable de la signification des constats d'infraction, du

³ En conformité avec les orientations ministérielles et en prévision des travaux sur l'autoroute 15, à Montréal, relativement à la construction de l'échangeur Turcot et du pont Champlain, l'ACA fixe vitesse situé à Atwater a été retiré le 22 octobre 2015. En octobre 2023, puisqu'ils étaient rendus en fin de vie utile, deux ACA mobiles ont été retirés du service.

traitement des plaidoyers, de la perception, du traitement des dossiers au greffe central et du transfert des dossiers à la Cour selon le Code de procédure pénale (CPP). Le MJQ intervient également dans le traitement des dossiers devant les tribunaux en rendant les services judiciaires requis alors que le Directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP) agit notamment comme poursuivant pour les dossiers issus des ACA.

Toutes les sommes issues du contrôle automatisé sont portées au crédit du FSR, lequel est destiné exclusivement à financer des programmes et des mesures de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

Dans le cadre du PPCM, les ententes de partenariat conclues prévoient que, pour la durée du projet pilote, les excédents financiers générés par l'utilisation des appareils installés sur le territoire des villes peuvent être partagés suivant une formule et des modalités déterminées par le ministre, soit d'englober tous les revenus et toutes les dépenses du FSR sur la période du PPCM et de répartir l'excédent. Cette répartition entre les villes et le MTMD se fait selon la valeur des constats signifiés sur le territoire de la ville concernée.

Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables

Le 22 août 2023, la ministre des Transports et de la Mobilité durable annonçait le lancement du *Plan d'action en sécurité routière 2023-2028 (PASR)*. Ce plan d'action ministériel soutient la mise en place de la Vision zéro et présente 27 actions à prioriser pour lutter contre la stagnation de l'amélioration du bilan des décès de la route et la part inquiétante de décès pour les catégories d'usagers les plus vulnérables, dont les piétons et les travailleurs de chantiers routiers.

Certaines actions prévues au PASR nécessitent des modifications législatives ou réglementaires, soit principalement l'augmentation du montant de l'amende pour certaines infractions, l'établissement d'une limite de vitesse maximale à 30 km/h dans les zones scolaires et l'obligation d'aménager celles-ci de façon sécuritaire, l'intention de rendre disponible plus de radars photo pour les municipalités, notamment dans les zones scolaires et l'établissement d'une formation obligatoire de base pour la conduite de véhicules lourds.

La mise en œuvre de ce plan d'action se veut une contribution à l'atteinte de la Politique de mobilité durable — 2030 (PMD) du gouvernement du Québec qui vise, d'ici 2030, une réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels ou avec blessés graves par rapport aux constats de 2017, ce qui signifie de réduire le nombre d'accidents mortels et graves, qui était de 1 605 en 2017, à environ 1 200 en 2030.

La sécurité routière, un domaine en constante évolution

La sécurité routière évolue de façon concomitante à une mobilité innovante et en constante transformation. L'amélioration de la sécurité sur les routes et l'atteinte des objectifs cohérents avec la Vision zéro s'exerce ainsi dans un continuum d'actions qui visent différents acteurs, tels que les usagers de la route, les constructeurs de véhicules routiers, les gestionnaires de réseaux routiers, comme les municipalités, et les acteurs qui exercent les activités de contrôle. Les moyens et les outils pour assurer la sécurité des usagers sont de divers ordres,

de la formation des conducteurs à l'introduction ou la mise à jour de nouvelles règles de circulation ou de nouveaux dispositifs ou moyens technologiques.

Enfin, il apparaît que certaines dispositions de la loi requièrent des clarifications ou des ajustements pour répondre à des problématiques observées ou émergentes.

2- Raison d'être de l'intervention

2.1 ACA : des outils de sécurité routière efficaces, mais dont l'encadrement est à revoir pour optimiser leur déploiement

Au Québec, le cadre législatif et réglementaire du programme d'utilisation des appareils de contrôle automatisé sur le réseau routier a été adopté à partir de 2007. Certains ajustements ont été apportés au fil du temps, mais ces derniers n'ont pas été proposés dans le but de rendre optimal le déploiement d'un nombre important d'appareils sur l'ensemble du réseau routier et tout particulièrement en milieu municipal. Le MTMD souhaite rendre disponibles 250 ACA, dont certains pour les municipalités, ce qui requiert de revoir plusieurs aspects de l'encadrement de l'utilisation de ces appareils.

Par ailleurs, la mise en œuvre du PPCM visait à étudier la forme de coopération et les types d'appareils les mieux adaptés au contexte municipal.

Ce dernier a révélé que l'encadrement en place présentait certains avantages quant à l'utilisation des ressources technologiques, humaines et financières, particulièrement en ce qui a trait à l'acquisition et à l'exploitation des appareils. Toutefois, il ne permettait pas d'adaptation en fonction de l'évolution des besoins du réseau et ne valorisait pas le rôle que les instances municipales peuvent jouer dans l'utilisation des appareils sur le réseau sous leur responsabilité.

Gestion des infractions

Misant sur les nouvelles technologies, les ACA sont les premiers outils coercitifs automatisés générant un fort volume de constats d'infraction qui doit être absorbé dans le système de justice au Québec. L'augmentation du nombre d'appareils sur le réseau impliquera nécessairement une hausse du nombre d'infractions constatées. En considérant l'utilisation de 250 appareils au cours des prochaines années, le nombre de détections pourrait être de 3,5 millions, avec comme résultat 2,8 millions de dossiers à traiter⁴.

À l'heure actuelle, 225 ressources sont allouées à la gestion du programme de contrôle automatisé, l'opération des appareils, le traitement des dossiers et la gestion des infractions. La gestion des constats d'infraction au niveau juridique consomme à elle seule 136 des 225 ressources. Un régime complémentaire, régi par la procédure administrative, permettrait d'augmenter les capacités de traitement et de réduire la charge dans les tribunaux.

Le processus de désignation du conducteur, lorsque le propriétaire du véhicule y a recours, requiert de suivre en parallèle l'évolution de deux poursuites lors de leur transfert à la cour

⁴ Un certain pourcentage de dossiers est annulé, rejeté ou exempté.

afin d'éviter que le propriétaire et le conducteur soient tous deux déclarés coupables de la même infraction. Ainsi, le traitement de ces dossiers, bien qu'ils représentaient en 2022 seulement 0,9 % de tous les dossiers transmis au BIA en lien avec des infractions constatées par ACA, consomme des ressources importantes et complexifie le processus judiciaire pénal ainsi que les étapes qui y sont préalables. Par ailleurs, aucun point d'inaptitude n'étant porté au dossier du défendeur, le maintien du processus de désignation du conducteur ne semble pas justifié.

Finalement, lorsque les dossiers sont transmis à la Cour, le DPCP constate que dans certains cas, le délai de transmission de 30 jours prévu à l'article 592.1 CSR est respecté de justesse. Cette situation s'explique principalement par des délais supplémentaires chez certains mandataires du MJQ, qui sont notamment responsables de l'impression et de l'envoi par courrier. La hausse anticipée du nombre de contestations, l'ajout de nouvelles technologies et le contrôle potentiel de nouvelles infractions nécessitant de nouveaux documents de preuve à colliger et à traiter pourraient compromettre la capacité du BIA à transmettre les constats dans les délais exigés par la Loi. Une révision du délai de transmission s'avère nécessaire.

Détermination des sites

Afin de déterminer les endroits où peuvent être utilisés les ACA, plusieurs analyses portant sur des facteurs comme les problématiques d'accidents liées à des excès de vitesse ou des passages interdits aux feux rouges doivent être effectuées et les sites déterminés doivent être consignés dans un arrêté ministériel signé par la ministre des Transports de la Mobilité durable et le ministre de la Sécurité publique. Au cours du déploiement de la phase 2 du projet pilote, cette façon de faire s'est révélée difficilement applicable pour un nombre élevé de sites et moins adaptée au milieu municipal.

Autre que ces sites, le CSR détermine que l'utilisation de ces appareils ne peut se faire que dans les zones scolaires et les zones de travaux de construction, limitant ainsi les endroits où ils peuvent être utilisés. La méthode actuelle de détermination des sites manque donc de flexibilité et ne favorise pas le déploiement.

Opération des appareils

Certaines tâches associées à l'opération des appareils nécessitent un travail policier qui ne peut être automatisé, par exemple le déplacement de certains appareils. Dans la perspective d'une augmentation significative du nombre d'appareils, ces tâches, telles qu'elles sont réalisées présentement, pourraient consommer un nombre important de ressources qui ne peuvent être affectées à d'autres besoins, ce qui peut être problématique dans un contexte où la disponibilité de la main-d'œuvre représente un enjeu.

En matière de signalisation routière, le CSR prévoit que tout endroit où le respect des règles relatives à la sécurité routière est contrôlé par un ACA doit être indiqué au moyen d'une signalisation routière appropriée. Le CSR impose également des vérifications et de la consignation de certaines informations au regard de la signalisation qui nécessitent des efforts de coordination importants, alors que l'absence de la signalisation d'indication ne constitue pas un moyen de défense. La surveillance des zones scolaires est par ailleurs limitée à l'heure actuelle puisqu'il n'est pas possible actuellement de surveiller des chemins

publics sur lesquels la limite de vitesse est affichée sur des panneaux lumineux (limite de vitesse variable) dû à des enjeux en lien avec les éléments de preuve.

2.2 Le nombre de décès des usagers vulnérables et des travailleurs sur les chantiers routiers

Zones scolaires

Un décès sur cinq survenu sur la route en 2022 était un piéton. Le décès d'une jeune piétonne happée mortellement à Montréal en décembre 2022 sur le chemin de l'école a rappelé la nécessité d'améliorer la sécurité des enfants qui se rendent en transport actif à l'école.

Le nombre d'enfants qui se rendent à l'école par leurs propres moyens, à pied ou à vélo, ne cesse de diminuer. L'insécurité routière dans les zones scolaires et sur les trajets pour se rendre à l'école est l'une des principales raisons invoquées par les parents pour privilégier l'automobile comme mode de déplacement vers l'école. Cette insécurité peut notamment s'expliquer par des défaillances dans l'infrastructure routière (ex. : absence de trottoirs ou de voies cyclables sécurisées) et par le comportement de certains conducteurs, dont le non-respect des limites de vitesse.

De nouvelles obligations doivent être introduites afin d'assurer des environnements plus sécuritaires dans les zones scolaires.

Zones de travaux

Il est généralement reconnu que les risques de collision augmentent dans les zones de travaux routiers. La fermeture de voies et les changements de configuration sont des éléments qui font en sorte que ces lieux sont plus à risque, ce qui peut engendrer des conséquences directes pour les travailleurs. À titre d'exemple, en 2022, 814 personnes ont été blessées et huit personnes sont décédées à l'approche ou dans une zone de travaux. Quant aux signaleurs routiers, sept sont décédés dans l'exercice de leur fonction entre 2016 et 2022, et 58 ont subi des lésions professionnelles à la suite d'un accident de la route ou des gestes violents à leur égard.

Puisque les travailleurs sur les chantiers routiers sont vulnérables, il convient de régulariser l'utilisation de nouveaux dispositifs qui favorisent leur sécurité et des mesures législatives additionnelles qui traduisent les risques plus élevés pour eux.

Sanctions en lien avec la sécurité des usagers vulnérables

Le non-respect de certaines règles du CSR peut avoir des effets négatifs considérables sur la sécurité des usagers, particulièrement celle des plus vulnérables.

Afin d'avoir un effet dissuasif plus marqué et d'inciter des changements de comportements des usagers de la route, certaines sanctions doivent être revues. À titre d'exemple, les amendes applicables aux excès de vitesse n'ont pas été actualisées depuis 1991. Une mise

à jour s'impose d'autant plus que la vitesse a une incidence sur la gravité des blessures, particulièrement lors d'une collision avec un usager non protégé par un habitacle.

2.3 Une législation en partie inadaptée au contexte évolutif des transports et de la sécurité routière ou qui requiert des clarifications

Règles de circulation

En matière de règles de circulation, une modification des conditions prévues au CSR pour qu'un véhicule routier électrique ou véhicule routier hybride rechargeable puisse être immobilisé dans un espace réservé à la recharge apparaît requise pour éviter que des véhicules qui ne seraient pas en train d'être rechargés s'y trouvent, un phénomène qui générerait d'ailleurs plusieurs plaintes et nuirait à la qualité des services offerts aux électromobilistes.

Dans un autre ordre d'idée, afin d'améliorer les services d'urgence et d'entretien du réseau routier, une révision de l'accès aux voies réservées des chemins publics semble nécessaire principalement pour certaines catégories de véhicules.

Accès au réseau routier

Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière du Canada, dont la ministre des Transports et de la Mobilité durable est membre, a approuvé une norme minimale de formation préalable à l'obtention du permis de conduire de la classe 1, qui autorise notamment la conduite d'un véhicule lourd de type train routier. Cette norme a été intégrée en 2020 au Code canadien de sécurité. Actuellement, cinq provinces et un territoire canadien ont rendu obligatoire une telle formation. Dans ce contexte, il y a lieu de donner suite à l'engagement de la mettre en place au Québec.

Relativement à l'accès à la conduite d'une motocyclette, le Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes (Comité), formé de différents partenaires en matière de sécurité routière et de représentants des motocyclistes, recommandait entre autres dans son rapport rendu public le 6 février 2020 d'instaurer des conditions d'accès selon l'état du dossier de conduite, d'imposer l'exigence du zéro alcool pour tous les apprentis motocyclistes et d'analyser l'efficacité d'un modèle d'accès progressif à la conduite pour certaines marques et modèles de motocyclettes. De consensus, il apparaît essentiel pour le Comité d'encadrer davantage l'accès à la conduite d'une motocyclette.

Depuis 2020, un maximum de trois points d'inaptitude doit être inscrit au dossier de conduite de la personne qui souhaite entreprendre le processus de formation à la conduite d'une motocyclette. En 2022, le CSR a été modifié afin de s'assurer que la règle du « zéro alcool » s'applique à tous les apprentis motocyclistes et non uniquement à ceux qui obtiennent pour la première fois un permis⁵. Cette mesure doit entrer en vigueur par décret du gouvernement. Néanmoins, il demeure qu'aucune action n'a été prise relativement à l'accès à la conduite de motocyclettes de certaines marques et de certains modèles.

⁵ *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* (L. Q. 2022, c. 13). Il est à noter que cette mesure concerne l'ensemble des apprentis conducteurs déjà titulaires d'un permis de conduire qui demandent l'ajout d'une nouvelle classe.

Surveillance du réseau routier

Dans l'exercice de ses fonctions, un contrôleur routier doit régulièrement inspecter des véhicules au regard de différentes normes entourant le transport de personnes et de biens, notamment pour vérifier leur conformité et assurer le respect des règles applicables. Étant donné que ces vérifications sont généralement d'une durée assez longue et s'effectuent sur des véhicules de grandes dimensions ou hors normes, il arrive que celles-ci présentent un risque pour les usagers de la route en raison du lieu d'interception, lequel se trouve par exemple en bordure d'une autoroute ou d'un boulevard urbain.

En décembre 2010 était sanctionnée la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives*⁶ qui introduisait au CSR l'article 202.2.1.2, lequel interdisait la conduite, la garde ou le contrôle d'un véhicule lourd lorsque l'alcoolémie de son conducteur est égale ou supérieure à 50 mg d'alcool par 100 ml de sang. Le deuxième alinéa de cet article prévoyait toutefois que cette interdiction ne s'applique pas à l'égard des conducteurs de véhicules lourds d'une masse nette de 3 000 kg ou moins sur lesquels il n'est pas obligatoire d'apposer des plaques d'indication de danger. Or, une disposition transitoire prévue pour considérer le changement de la notion de la masse nette par celle de poids nominal brut a eu pour effet d'amener des questions relatives à la portée de l'exemption.

VHR

Entre 2009 et 2019, en moyenne, 19 % des collisions mortelles impliquant une motoneige et 32 % impliquant un véhicule tout-terrain se sont produites sur le chemin public.

En tant que gestionnaires de réseaux routiers, les municipalités ont une responsabilité fondamentale pour améliorer la sécurité des citoyens qui circulent sur le réseau routier municipal. À ce titre, elles disposent du pouvoir réglementaire, dont celui de permettre la circulation des VHR sur le chemin public, sous certaines conditions.

Or, certaines situations soulèvent parfois des enjeux qui ont mis en lumière que certaines dispositions de la LVHR devaient être clarifiées. À titre d'exemple, il a été observé que des municipalités ont généralisé la circulation des VHR sur leurs chemins publics, ce qui ne respecte pas l'esprit de la LVHR.

Par ailleurs, certaines dispositions de la LVHR, en lien avec la circulation de ces véhicules sur la berge d'une emprise routière, complexifient les interprétations de la notion de sentier et rendent difficile, voire impossible le contrôle par les agents de la paix et les agents de surveillance de sentiers sur ce tronçon de route (ex. : vérification du droit d'accès). En effet, la LVHR ne prévoit pas que la partie de route autorisée par règlement du gouvernement n'est pas un chemin public lorsqu'une entente est signée entre la personne responsable du chemin et un club d'utilisateurs de VHR. De même, en l'absence de ces dispositions, il n'est pas clair que la signalisation de sentiers doit être installée sur ce tronçon de route.

⁶ L. Q. 2010, c. 34

2.4 Modalités de recouvrement de 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 2018⁷. Étant donné que les autorisations de mettre en circulation un véhicule routier et du permis ne seront pas automatiquement interrompues à l'échéance et qu'une personne pourrait ne pas avoir payé les sommes dues, il a été prévu qu'en cas de retard, des frais de recouvrement et des intérêts soient exigibles selon les modalités prescrites. Afin que ces mesures puissent être décrétées et ainsi entrer en vigueur, la SAAQ a entrepris les travaux requis à leur mise en œuvre. Suivant ces derniers, il y a lieu d'actualiser certaines modalités.

3- Objectifs poursuivis

Les mesures proposées par ce mémoire poursuivent l'objectif du PASR, à savoir l'amélioration de la sécurité des usagers de la route. Les objectifs principaux suivants orientent les travaux pour la révision des lois et règlements cités précédemment :

- 1) Optimiser et déployer le contrôle automatisé afin de rendre disponibles plus d'ACA aux gestionnaires de réseaux routiers;
- 2) Améliorer la sécurité des usagers vulnérables, dont les piétons, notamment dans les zones scolaires et les zones de chantiers routiers;
- 3) Moderniser ou introduire certaines règles de circulation et d'accès au réseau routier;
- 4) Revoir certaines dispositions relatives à la circulation des VHR;
- 5) Harmoniser et mettre à jour certaines sanctions;
- 6) Réviser les modalités de recouvrement de la SAAQ;

4- Proposition

Les mesures ci-après énoncées visent à répondre aux objectifs de la section 3 principalement de la façon suivante.

⁷ *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, c. 18).

4.1 Optimiser et déployer le contrôle automatisé afin de rendre disponibles plus d'ACA aux gestionnaires de réseaux routiers

4.1.1 Créer un régime de sanctions administratives pécuniaires (SAP) pour certains manquements constatés par ACA

Cette mesure vise à répondre à l'enjeu de volumétrie envisagé des dossiers d'infractions constatées par ACA⁸ dans les prochaines années considérant le déploiement d'ACA supplémentaires sur le réseau.

La mise en œuvre d'un régime de SAP, qui devrait concorder avec l'ajout de nouveaux appareils sur le réseau, permettrait de traiter les situations de non-respect de certaines règles du CSR, lesquelles seraient qualifiées de manquements, dans la sphère administrative plutôt que pénale.

Les SAP qui seraient délivrées pour un manquement constaté par un ACA viseraient à dissuader en général une conduite contraire à certaines dispositions du CSR en vue d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route. L'objectif poursuivi serait différent de celui d'une amende associée à la commission d'une infraction pénale détectée par un ACA, laquelle vise plutôt un comportement dont les conséquences potentielles sur la sécurité des usagers de la route sont plus graves (ex. : le non-respect du feu rouge implique un risque plus élevé de collisions à angle, un type de collision dont la gravité est plus élevée).

Toutes les sommes issues du contrôle automatisé continueront de servir à financer des mesures de sécurité routière ou d'aide aux victimes de la route.

Par ailleurs, soulignons que les agents de la paix ne pourraient pas délivrer de SAP dans le cadre de leurs opérations de surveillance conventionnelles.

Le projet de loi prévoit les modalités qui permettront l'implantation du régime de SAP pour traiter les manquements issus du contrôle automatisé. À cet effet, il est proposé de :

- habiliter le gouvernement à déterminer par règlement les manquements, constatés au moyen d'un système de détection, menant à l'imposition d'une SAP et d'édicter ce règlement
- habiliter le gouvernement à fixer par règlement le montant des SAP pour les manquements constatés au moyen d'un système de détection et d'édicter ce règlement;
- prévoir les montants exigibles avec la SAP de même que les fonds au crédit desquelles elles sont portées ;
- prévoir les règles relatives aux frais applicables au régime de SAP et au recouvrement des sommes réclamées;

⁸ L'expression « système de détection » proposée dans le projet de loi est utilisée pour désigner les ACA.

- prévoir les modalités de notification de l'avis de réclamation au propriétaire du véhicule routier avec lequel le manquement a été constaté, les informations que doivent contenir un tel avis et l'organisme chargé de cette notification;
- habiliter la SAAQ à imposer des SAP en cas de manquement et à traiter les demandes de réexamen;
- habiliter le ministre à élaborer un cadre général d'application des SAP;
- prévoir les conditions, les modalités et les règles relatives à la prescription, aux processus de réexamen et de contestation, au cumul des SAP et des amendes et au paiement des montants ;
- habiliter le gouvernement à établir un organe chargé de la contestation et à déterminer les règles qui s'appliquent à cet organe et à ses membres;
- habiliter le gouvernement à établir par règlement les conditions, les modalités et les règles relatives à la perception et au recouvrement des sommes dues, de même que les mesures qui peuvent être imposées au propriétaire du véhicule en cas de défaut de paiement;
- prévoir que les sommes relatives aux SAP sont portées au crédit du FSR;
- prévoir que le remboursement des dépenses engagées par la SAAQ pour l'application du Régime de sanctions administratives pécuniaires est convenu par entente;
- prévoir la possibilité que le partage des excédents des sommes issues des SAP perçues est convenu par entente avec les municipalités concernées;
- établir des règles de procédure et de preuve et adapter certaines règles de procédure et de preuve en matière pénale et en matière administrative.

4.1.2 Introduire la possibilité de prévoir de nouvelles catégories d'infractions et de manquements pouvant être contrôlés par ACA

Les appareils actuellement installés sur le réseau routier peuvent être uniquement utilisés pour détecter les excès de vitesse ou les passages interdits à un feu rouge. Dans le but d'optimiser l'effet des ACA sur la sécurité routière, il est proposé :

- d'habiliter le gouvernement à prévoir par règlement les dispositions du CSR et de ses règlements pouvant être contrôlés par un ACA.

4.1.3 Encadrer la détermination des sites pouvant être contrôlés par un ACA

Afin d'alléger le processus de détermination des sites et d'offrir davantage de souplesse dans la désignation des sites pouvant être contrôlés par un ACA, il est proposé de :

- habiliter le gouvernement à déterminer par règlement des critères suivant lesquels le ministre peut désigner un chemin public ou une partie de ce chemin public pour utiliser un système de détection, en plus des autres endroits déterminés par le projet de loi où un tel système pourra être utilisé;

- prévoir que la liste des chemins publics ou partie de chemin public désignés doit être publiée sur le site Internet du ministère des Transports ;
- prévoir que la date de la désignation et de la publication de même que le chemin public désigné et les documents qui l'attestent doivent être enregistrés et consignés électroniquement;
- habiliter le ministre à déterminer les conditions et les modalités d'une demande aux fins de désigner un chemin public;
- prévoir que le poursuivant ou la SAAQ, selon le cas, n'a pas à faire la preuve de la désignation d'un site par le ministre;

4.1.4. Encadrer les opérations des ACA

L'encadrement prévu au projet de loi en lien avec l'opération des ACA tient compte de la volonté d'optimisation de la surveillance sur le réseau dans le contexte de pénurie de main-d'œuvre et des leçons tirées du PPCM. Elles visent à assouplir certaines obligations, notamment en matière de signalisation des sites contrôlés et de déplacement des appareils.

Dans cette optique, le projet de loi propose de :

- prévoir une interdiction de modifier un système de détection à moins d'y être autorisé par le propriétaire et une interdiction d'enlever ou de déplacer un tel système, à moins d'y être autorisé par la personne responsable de l'entretien d'un chemin public ou un membre d'un corps de police compétent; ;
- supprimer l'obligation de vérifier la présence et l'adéquation de la signalisation indiquant l'endroit où la surveillance par un ACA est réalisée;
- supprimer l'obligation de faire rapport au ministre du résultat de cette vérification;
- habiliter le gouvernement à déterminer par règlement les modalités et les conditions de l'enregistrement électronique d'une limite de vitesse affichée sur un panneau à message lumineux et toutes informations requises à cet enregistrement déterminées par règlement.

4.1.5 Réviser le délai de transmission des constats signifiés prévus au CSR

Le projet de loi propose :

- de rallonger le délai de transmission d'un constat d'infraction constaté au moyen d'un système de détection.

Le rallongement du délai vise à s'assurer de transmettre les constats en tenant compte notamment des délais encourus chez certains mandataires du MJQ, sans porter atteinte au droit du défendeur pour une défense pleine et entière.

4.1.6. Abroger le régime de désignation du conducteur ou du locataire à court terme en cas d'infraction constatée par ACA

Le projet de loi propose :

- d'abroger le régime de désignation du conducteur ou du locataire à court terme en cas d'infraction constatée par un ACA.

Le retrait du régime de désignation du conducteur, en cohérence avec d'autres infractions similaires qui ne prévoit pas de régime de désignation du conducteur (ex. : infraction en matière de stationnement), permettrait d'alléger l'administration de la justice et de limiter les coûts, sans affecter de manière notable l'acceptabilité sociale du programme de radars photo dans le contexte où aucun point d'inaptitude n'est porté au dossier du propriétaire.

Soulignons que l'utilisation du régime de désignation du conducteur, en proportion, ne cesse de diminuer malgré l'augmentation du nombre d'infractions signifiées.

Enfin, le projet de loi regroupe certaines dispositions du CSR relatives à l'identification des lieux où peuvent être utilisés un ACA, à l'exploitation, à la gestion et aux conditions d'utilisation de celui-ci dans un nouveau titre portant sur le contrôle de certaines normes par des systèmes de détection.

4.2 Améliorer la sécurité des usagers vulnérables, dont les piétons, notamment dans les zones scolaires et les zones de chantiers routiers

4.2.1. En zones scolaires

À l'heure actuelle, le CSR prévoit que la limite de vitesse maximale dans une zone scolaire pendant la période scolaire définie par le Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire (chapitre C -24,2, r. 24.01) est de 50 km/h. Le responsable de l'entretien d'un chemin public sur lequel est située une zone scolaire peut abaisser cette limite de vitesse, notamment à 30 km/h. Le projet de loi a pour effet de changer cette approche en prévoyant plutôt :

- d'introduire une limite de vitesse maximale de 30 km/h dans les zones scolaires en tout temps;
- d'habiliter la personne responsable de l'entretien d'un chemin public à fixer une limite de vitesse différente à certaines conditions;
- d'obliger la personne responsable de l'entretien d'un chemin public à aménager de façon sécuritaire les zones scolaires, notamment en tenant compte du guide d'application élaboré par le MTMD.

Ces mesures permettront d'assurer que toutes les zones scolaires présentent un niveau de sécurité équivalent.

4.2.2 En zones de travaux

Les dispositifs tels que les barrières de contrôle de la circulation contrôlées à distance par un signalier routier sont des éléments qui font partie d'un éventail de solutions pour améliorer la sécurité dans les zones de travaux et aux abords de celles-ci. Toutefois, le CSR ne contient pas de règles particulières à respecter face à une barrière de contrôle de la circulation, ce qui peut entraîner des enjeux en matière d'application par un agent de la paix. Par conséquent, il est proposé d'établir les règles de circulation applicables en présence d'une barrière de contrôle de la circulation et de prévoir les infractions et les amendes correspondantes.



*Extrait Tome V - Signalisation routière
(Figure 4.34–5)*

4.2.3 Amendes en lien avec les infractions commises à l'égard d'un usager vulnérable

Le non-respect de certaines règles au CSR peut entraîner des répercussions sur la sécurité des usagers de la route, particulièrement à l'égard des usagers vulnérables. Afin d'avoir un effet dissuasif plus marqué, de sensibiliser les conducteurs de véhicules routiers et d'inciter des changements de comportements chez ces derniers, certaines sanctions doivent être revues. Ainsi, il est proposé de :

- hausser le montant des amendes pour certaines infractions résultant d'un comportement non sécuritaire commis par le conducteur d'un véhicule routier à l'égard d'un usager vulnérable, dont le défaut de céder le passage à celui-ci, les faisant passer de 100 \$ à 200 \$ à 200 \$ à 300 \$;
- mettre à jour le montant de base servant au calcul de l'amende dont est passible la personne qui commet un excès de vitesse s'impose, d'autant plus que la vitesse a une incidence sur la gravité des blessures, particulièrement lors d'un accident avec un usager vulnérable. C'est pourquoi il est proposé de hausser ce montant, le faisant passer de 15 \$ à 30 \$.

4.3 Moderniser ou introduire certaines règles de circulation et d'accès au réseau routier

4.3.1 Immobilisation d'un véhicule routier dans un endroit où le stationnement est interdit par une signalisation

L'amende spécifiée dans le CSR est de 100 \$ à 200 \$. Toutefois, une telle amende pour une infraction qui est considérée ne pas avoir d'impact direct sur la sécurité routière ou sur la protection d'usagers vulnérables apparaît trop élevée. Celle-ci a d'ailleurs été suspendue et remplacée pour une durée temporaire, par arrêté⁹ de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, par une amende de 30 \$ à 60 \$. Une modification du CSR est requise, afin d'y prévoir une amende cohérente pour cette mesure en lien avec le stationnement et similaire à ce qui est prévu pour diverses autres règles relatives à l'immobilisation. Ainsi, il est proposé de réviser l'amende prévue pour l'immobilisation d'un véhicule routier dans un endroit où le stationnement est interdit par une signalisation.

4.3.2 Projets pilotes

L'amende minimale actuelle spécifiée dans le CSR pour des projets pilotes est de 200 \$. Cette amende est entrée en vigueur en 2018 dans le cadre de l'intégration de nouvelles dispositions concernant des expérimentations relatives aux véhicules autonomes. Ce montant minimal peut toutefois soulever des enjeux, particulièrement dans le cas d'infractions qui seraient commises par des usagers de la route dans le cadre d'un projet pilote concernant un autre sujet que les véhicules autonomes. Il apparaît que ce montant peut être beaucoup plus élevé que celui associé à des infractions similaires prévues au CSR, et ce, même en considérant les risques associés au contexte « expérimental » d'un projet pilote. À titre d'exemple, le cycliste qui contrevient à l'interdiction de circuler sur un trottoir est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$ tandis que l'utilisateur d'un appareil de transport personnel motorisé (ex. : trottinette électrique) sera passible d'une amende de 200 \$ dans le cadre du projet pilote actuellement en vigueur en lien avec ce type d'appareils. Il est donc proposé de réduire l'amende minimale pour une infraction commise dans le cadre de certains projets pilotes, plus spécialement ceux qui ne concernent pas les véhicules autonomes.

4.3.3 Stationnement — véhicules routiers électriques et hybrides (en recharge)

Le CSR prévoit que seuls les véhicules routiers électriques et les véhicules routiers hybrides rechargeables, branchés à une borne de recharge, peuvent être immobilisés dans un espace réservé à la recharge en énergie. Toutefois, ces espaces seraient parfois utilisés par des véhicules branchés, mais non en recharge.

Le projet de loi prévoit une révision de cette règle afin de modifier les conditions d'utilisation des espaces réservés à la recharge en énergie, afin d'exiger que les véhicules pouvant être

⁹ Arrêté ministériel concernant l'amende dont est passible quiconque contrevient au paragraphe 9 de l'article 386 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2, r. 1.1).

immobilisés dans de tels espaces soient non seulement branchés à la borne, mais que celle-ci soit en cours de facturation. Cette mesure vise à éviter que des véhicules électriques ou hybrides rechargeables puissent demeurer dans ce type d'espaces alors qu'ils ne seraient pas en recharge et ainsi pénaliser des personnes qui en auraient besoin pour recharger leur véhicule.

4.3.4 Révision des véhicules pouvant circuler dans une voie réservée

À l'heure actuelle, le conducteur d'un véhicule d'urgence ne peut circuler dans une voie réservée que lorsque les feux clignotants ou pivotants de son véhicule sont activés et le conducteur d'un véhicule d'entretien ou de déneigement n'est pas particulièrement autorisé à y circuler. Le projet de loi propose une modification du CSR pour :

- autoriser les conducteurs de certains véhicules d'urgence (ex. : véhicule de police, ambulance, véhicule d'un service de sécurité incendie) à circuler dans les voies réservées, en tout temps;
- autoriser les conducteurs de véhicules routiers utilisés pour le déneigement ou pour l'entretien des chemins publics à emprunter les voies réservées pour effectuer leur déneigement ou leur entretien.

Par ailleurs, la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (2022, chapitre 13) prévoit une modification du CSR afin que le conducteur d'une dépanneuse munie de feux jaunes clignotants ou pivotants, lorsque ces feux sont actionnés et que la dépanneuse est requise par un service d'urgence, puisse dorénavant utiliser un ou plusieurs feux verts clignotants sur son véhicule. Cette option n'est pas encore applicable pour les conducteurs de dépanneuses et il est prévu qu'elle le soit au moment de l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur le feu vert clignotant. Il est proposé, dans le cadre du présent projet de loi, qu'une fois cette mesure en place, d'autoriser également les conducteurs de dépanneuses à circuler sur les voies réservées lorsque les circonstances l'exigent et que le feu vert clignotant est activé.

Ainsi, une révision de l'accès aux voies réservées semble requise principalement pour optimiser les déplacements de certaines catégories de véhicules sur le réseau routier et pour formellement permettre aux conducteurs de véhicules d'entretien ou de déneigement d'y accéder pour y effectuer leur travail.

Formation obligatoire

À l'égard de la formation obligatoire, celle-ci a pour objectif de développer des compétences, des attitudes et des comportements jugés indispensables à la conduite d'un véhicule routier de façon sécuritaire, coopérative et responsable. Puisque les exigences nord-américaines à ce sujet sont actuellement en évolution, il y a lieu de se doter de pouvoirs spécifiques au CSR afin d'être en mesure d'avoir l'agilité nécessaire pour apporter ultérieurement les ajustements réglementaires requis.

Dans ce contexte, il est proposé de :

- habiliter le gouvernement à déterminer par règlement dans quels cas et à quelles conditions un candidat à l'obtention d'un permis de conduire doit réussir le programme de formation pour la conduite d'un véhicule routier établi par la SAAQ ou une autre formation pour l'obtention d'une classe de permis demandé ou pour l'ajout d'une mention sur le permis de conduire;
- conférer à la SAAQ les pouvoirs d'établir le programme de formation dont elle est responsable pour la conduite d'un véhicule routier et d'en fixer les paramètres;
- maintenir le pouvoir de la SAAQ de reconnaître les organisations pouvant offrir la formation à la conduite, celui de déléguer un tel pouvoir ainsi que celui de suspendre ou révoquer la reconnaissance, de permettre à la SAAQ de déterminer, à l'égard de son programme de formation, les formations nécessaires pour agir à titre de formateur et de déléguer le pouvoir à des organismes de dispenser ces dernières;
- conférer à la SAAQ le pouvoir d'exiger au titulaire d'un permis d'une autre administration qui souhaite échanger celui-ci pour un permis de conduire du Québec qu'il complète une formation pour les classes autorisant la conduite d'un véhicule de commerce, d'un véhicule d'urgence, d'un autobus ou d'un minibus;
- maintenir le pouvoir au gouvernement de fixer les montants maximum et minimum exigibles pour suivre la formation à la conduite d'un véhicule de promenade.

4.3.6 L'accès à la conduite d'une motocyclette

En ce qui concerne l'accès à la conduite d'une motocyclette, les mesures proposées visent à encadrer la conduite de celle-ci, car une certaine expérience est requise dans l'apprentissage de nouvelles techniques de conduite et dans leur maîtrise, d'autant plus si le conducteur consomme de l'alcool. Il est ainsi proposé :

- d'interdire au titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette, au titulaire d'un permis probatoire d'une telle classe ainsi qu'au titulaire d'un permis de conduire de cette classe, mais uniquement pendant les 24 mois suivants l'ajout de cette classe au permis de conduire dont il est déjà titulaire, de conduire un véhicule visé par la liste des marques et des modèles ou des cylindrées mentionnées dans un règlement pris en application de l'article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25) (LAA) pour fixer la contribution d'assurance exigible en matière d'immatriculation et prévoir les sanctions applicables en cas de non-respect de cette interdiction;
- à titre de mesure transitoire, prévoir que les personnes qui, au moment de l'entrée en vigueur, ont déjà débuté le processus d'obtention de la classe de permis appropriée à la conduite d'une motocyclette ne sont pas assujetties à la nouvelle interdiction de conduire une motocyclette visée par la liste.
- d'interdire au titulaire d'un permis de conduire auquel est ajouté la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette, à l'exception de celui qui est titulaire de la classe 6E¹⁰,

¹⁰ La classe 6E autorise notamment la conduite d'une motocyclette à trois roues répondant à certaines caractéristiques prescrites par règlement (ex. : les « spyders »).

de conduire un tel véhicule avec une quelconque présence d'alcool dans son organisme ou d'avoir la garde ou le contrôle du véhicule pendant les 24 mois suivant l'ajout de la classe au permis de conduire dont il est déjà titulaire et prévoir les sanctions applicables en cas de non-respect de cette interdiction;

4.3.7 Autres mesures en sécurité routière

Certains ajustements sont requis pour favoriser l'application des règles actuelles du CSR, le tout dans un souci de conserver un environnement sécuritaire. Pour ce faire, il est proposé de :

- conférer au contrôleur routier le pouvoir d'exiger le déplacement d'un véhicule vers un endroit qu'il estime sécuritaire pour effectuer son inspection.

Dans le but de faciliter la compréhension de son application, il est également proposé de :

- clarifier l'exemption relative à l'alcoolémie s'appliquant au conducteur d'un véhicule lourd sur lequel il n'est pas obligatoire d'apposer des plaques d'indication de danger.

4.4. Revoir certaines dispositions relatives à la circulation des VHR sur les chemins publics

4.4.1. Circulation des VHR sur le réseau routier municipal

La circulation des VHR est interdite sur le chemin public, sauf exception. En cohérence avec les objectifs de la LVHR qui visent à assurer la pratique sécuritaire du VHR et à favoriser une cohabitation harmonieuse de la pratique récréative de ce type de véhicule avec les activités des autres usagers du territoire, le projet de loi propose de revoir le processus et les critères d'autorisation permettant aux municipalités d'autoriser par règlement la circulation des VHR sur les chemins publics relevant de leur responsabilité en les obligeant à :

- tenir une assemblée publique sur le projet de règlement de circulation de VHR, préalablement à l'édiction du règlement;
- transmettre, au ministre, avec le règlement, un rapport établissant que la circulation des VHR dans les conditions prescrites est sécuritaire et dont la forme et la teneur sont déterminées par le ministre dans un gabarit qu'il publie sur son site Internet.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit que la municipalité devra tenir compte des enjeux de sécurité. Il est proposé que la circulation des VHR devra se limiter au trajet le plus direct pour se rendre d'un sentier de club d'utilisateurs de VHR à un autre sentier de club d'utilisateurs de VHR ou à une station-service, à un établissement de restauration ou d'hébergement, à un bloc sanitaire ou à une aire de stationnement. Ceci permet en outre de préciser l'expression plus générale « autre lieu ouvert au public pour y faire une halte » qui est utilisée actuellement à la LVHR. Cette mesure vise à clarifier et préciser les conditions dans lesquelles les VHR peuvent circuler sur la chaussée des chemins publics.

Le règlement devra également indiquer le début et la fin du chemin concerné ou de cette partie de chemin, de même que sa longueur, et identifier le sentier de club d'utilisateurs de VHR ou le lieu qu'il permet de rejoindre.

4.4.2 Autorisation d'aménager et d'exploiter un sentier sur la berge d'un chemin public

Le projet de loi introduit une nouvelle disposition qui prévoit que la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut donner à un club d'utilisateurs de VHR l'autorisation d'aménager et d'exploiter un sentier pour la période et aux conditions qu'elle détermine, sur une partie de ce chemin située hors de la chaussée, de l'accotement et du fossé.

Cette disposition permettra notamment aux agents de surveillance de sentiers d'y exercer les pouvoirs qui leur sont confiés par la LVHR. De même, par le fait de l'autorisation, la disposition établit que cette partie de chemin est un sentier. De plus, le projet de loi précisera que les VHR peuvent circuler hors de la chaussée, de l'accotement et du fossé, par exemple sur la berge, à la condition qu'une signalisation l'autorise. Ainsi, ces nouvelles dispositions visent à clarifier et préciser les conditions dans lesquelles les VHR peuvent circuler hors de la chaussée, de l'accotement et du fossé, même en sens inverse, de même que les autorisations requises pour aménager et exploiter un sentier sur une telle partie de chemin public.

4.5 Réviser les modalités de recouvrement de la SAAQ

La révision des modalités en matière de recouvrement vise à harmoniser ces dernières avec les autres frais perçus par la SAAQ et les autres créances de l'État. Il est proposé de :

- prévoir que le montant des frais de recouvrement en cas de défaut de paiement d'une somme que la SAAQ est chargée de percevoir en vertu du CSR ou d'une autre loi, soit un montant fixe plutôt qu'un montant calculé selon la règle du plus élevé entre un montant fixe et un pourcentage du total des sommes dues, actualiser le montant de ces frais et prévoir une règle d'indexation annuelle de ces frais;
- retirer la capitalisation quotidienne des intérêts.

5- Autres options

Puisqu'il s'agit d'optimiser et de déployer le contrôle automatisé afin de rendre disponibles plus d'ACA aux gestionnaires de réseaux routiers, d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables, dont les piétons, plus particulièrement dans les zones scolaires et les zones de chantiers routiers, de moderniser ou introduire certaines règles de circulation et d'accès au réseau routier, de modifier certaines dispositions concernant à la circulation des VHR sur le chemin public, d'harmoniser et mettre à jour certaines sanctions, la seule option est de modifier en conséquence les lois et les règlements concernés.

Formation obligatoire

Aucune autre option ne peut être envisagée, d'une part, parce que le Québec s'est engagé à mettre en place une formation obligatoire pour la conduite d'un véhicule lourd et d'autre part, pour se donner l'agilité requise en matière de formation afin de s'harmoniser plus facilement avec d'autres administrations canadiennes en matière d'accès à la conduite.

L'accès à la conduite d'une motocyclette

Il ne peut être envisagé de conserver le statu quo, puisque les motocyclistes ayant moins de trois ans d'expérience de conduite sont surreprésentés dans les accidents avec préjudices corporels. De plus, selon les données actuarielles de la SAAQ, le type de motocyclette et l'expérience de conduite ont un impact significatif sur la fréquence d'accident. Les mesures proposées visent à diminuer le risque d'accident chez ces nouveaux conducteurs.

Sanctions plus sévères

Bien que le PASR prévoie d'autres actions, telles que la modification de certains aménagements et des campagnes de sensibilisation, il importe de revoir la sévérité des sanctions, dont celles commises à l'égard des usagers vulnérables. Ainsi, les mesures proposées par ce mémoire militent en faveur de la coercition, mais d'autres volets seront également mis en place. Il est à noter que la proportion de décès des usagers vulnérables a augmenté dans les dix dernières années et ceux-ci représentent actuellement 21 % de l'ensemble des décès de la route. C'est pourquoi il faut agir dès maintenant afin que la sécurité des usagers vulnérables demeure au cœur des préoccupations.

Autres mesures en sécurité routière

Aucune autre option ne peut être envisagée en ce qui a trait au déplacement d'un véhicule routier vers un endroit sécuritaire à la demande d'un contrôleur routier. Bien que la plupart des conducteurs acceptent sur une base volontaire de déplacer leur véhicule, il arrive à l'occasion que certains conducteurs refusent, d'où la nécessité de légiférer pour que les contrôleurs routiers soient habilités à l'exiger, au bénéfice de leur propre sécurité et pour celle des autres usagers de la route.

La clarification du libellé de cette exemption relative à l'alcoolémie s'appliquant au conducteur d'un véhicule lourd sur lequel il n'est pas obligatoire d'apposer des plaques d'indication de danger est requise pour s'assurer d'une compréhension de sa portée au regard de la volonté initiale du législateur en 2010.

Païement des services délivrés par la SAAQ

La révision du frais de recouvrement et de son indexation s'avère nécessaire pour assurer leur uniformité avec les autres frais perçus par la SAAQ et les autres créances de l'État.

6- Évaluation intégrée des incidences

Les mesures introduites par ce mémoire visent principalement à améliorer la sécurité routière. Ce faisant, il est possible d'avancer que les effets escomptés sur les usagers de la route devraient être positifs. Néanmoins, certaines mesures proposées pourraient avoir certaines incidences, notamment sur les citoyens, les municipalités, les ministères et les organismes et les entreprises. De plus, d'autres pourraient soulever des débats en matière d'acceptabilité sociale.

Les mesures qui peuvent avoir une certaine incidence sont présentées, ci-après :

ACA

Le projet de loi a pour objectif de rendre disponible plus d'ACA. L'augmentation du nombre d'appareils sur le réseau aura un impact sur les conducteurs qui enfreignent certaines règles du CSR. Ces appareils seront un incitatif supplémentaire pour les inciter à respecter davantage les règles de circulation. La présence des appareils rendra l'environnement routier plus sécuritaire, plus particulièrement pour les usagers vulnérables.

Les municipalités auront la possibilité de bénéficier de la présence d'appareils pour surveiller leur réseau. Il y aura également plus de souplesse dans le processus de détermination des sites pouvant être opérés par ACA, permettant de mieux s'adapter à l'évolution des besoins de leur réseau. L'introduction d'un régime de SAP permettra aux municipalités de jouer un plus grand rôle dans le suivi des dossiers et lors des contestations. Les sommes recueillies dans le FSR permettront de rembourser certains frais associés à l'exploitation des ACA qui pourraient être assumés par les municipalités et permettront d'apporter un soutien financier pour des projets de sécurité routière.

Par ailleurs, la définition des rôles et des responsabilités liés à l'utilisation d'ACA sur le réseau municipal et des modalités associées à l'utilisation des appareils sur le réseau routier municipal pourra être convenue dans le cadre d'ententes conclues entre la ministre et les municipalités. Elle visera à conserver les bénéfices reconnus du modèle actuel, tout en l'adaptant pour renforcer l'action du milieu municipal dans l'implantation et l'exploitation du contrôle automatisé sur leur territoire.

L'utilisation des ACA jouit d'une forte acceptabilité sociale, qui pourrait être ébranlée par l'augmentation du nombre d'appareils ou le retrait du processus de désignation du conducteur. En assurant la pertinence des sites et en informant adéquatement les conducteurs des changements apportés, l'impact pourrait être amoindri.

L'introduction du régime de SAP aura un impact significatif sur les responsabilités administratives de certaines instances qui seront appelées à assumer de nouveaux rôles dans un contexte de volumétrie élevée. Notamment, la SAAQ imposera les SAP sur l'ensemble du réseau routier et assurera le suivi de la majorité des dossiers. Considérant que certaines infractions deviendront des SAP, le rôle de la SQ sera appelé à changer.

L'accès à la conduite d'une motocyclette

La proposition concernant l'accès à la conduite des motocyclettes aura une incidence auprès des candidats à l'obtention de la classe appropriée à la conduite d'une motocyclette en les astreignant à la règle « zéro alcool » durant les premières années d'expérience de conduite d'une motocyclette. De plus, l'ensemble des nouveaux motocyclistes se verront restreindre l'accès aux motocyclettes visées par la liste des marques et des modèles ou des cylindrées mentionnées dans un règlement pris en application de l'article 151.1 de la LAA pour fixer la contribution d'assurance. Or, les données actuarielles de la SAAQ démontrent que les motocyclettes identifiées à cette liste représentent un niveau de risque d'accident plus élevé que les autres motocyclettes. Ainsi, bien que cette mesure impacte ces nouveaux conducteurs, elle vise à assurer leur sécurité et celle des autres usagers de la route.

Formation obligatoire

Les coûts pour suivre les formations, lesquels seront fixés par les entités autorisées, devront être assumés par les futurs conducteurs des classes visées, pour les résidents du Québec ou les personnes qui s'y établissent. La proposition conserve toutefois le pouvoir actuel conféré au gouvernement de fixer les montants maximum et minimum exigibles pour suivre la formation à la conduite d'un véhicule de promenade. Ceci vise à favoriser l'accès à la conduite pour la clientèle jeunesse, qui a généralement des moyens financiers limités.

VHR

La proposition vient rendre obligatoire la tenue de procédures supplémentaires précédant l'édiction du règlement ainsi que la transmission d'un rapport établissant que la circulation des VHR dans les conditions prescrites est sécuritaire pourraient être perçues comme contraignante pour les municipalités. Ces mesures pourraient toutefois être bien accueillies sous l'angle de la participation citoyenne.

Zones scolaires

La nouvelle limite de vitesse de 30 km/h applicable en tout temps dans les zones scolaires, sauf exception, obligera plusieurs municipalités à modifier la signalisation installée dans les zones scolaires sur leurs réseaux et surtout à implanter des aménagements afin de la rendre crédible. De plus, l'obligation d'aménager ces zones selon les dispositions d'un guide élaboré par la ministre des Transports et de la Mobilité durable impliquera des coûts pour les municipalités. Ces coûts seront variables d'une zone scolaire à l'autre et sont tributaires des aménagements actuellement présents et de ceux à mettre en place pour se conformer au guide. Toutefois, le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains a été bonifié de 68 millions de dollars pour les cinq prochaines années afin de financer ce type d'aménagements¹¹. Il est également prévu que ces projets soient priorisés dans l'octroi des aides financières dans le prochain appel à projets.

Sanctions plus sévères

En ce qui a trait à la proposition de hausser le montant des amendes pour certaines infractions, un impact financier est à prévoir chez les conducteurs déclarés coupables puisqu'ils auront à déboursier des sommes supplémentaires. En raison de cet impact, il est probable que certains contrevenants considèrent les sanctions trop sévères. Notons cependant que la hausse proposée s'inscrit dans la continuité du principe de prudence.

Analyse d'impact réglementaire (AIR)

Dans l'ensemble du projet de loi, trois volets ont des impacts sur les entreprises.

La révision de l'encadrement des opérations impliquant des ACA n'affectera pas directement les entreprises, à l'exception de la mesure visant l'abrogation du régime de désignation du conducteur ou du locateur à court terme. Toutefois, des mesures contractuelles permettront de remplacer le mécanisme. Les entreprises devront prévoir des clauses contractuelles afin que les infractions commises puissent être à la charge d'un employé utilisant un véhicule dont elles sont propriétaires.

¹¹ Action 3 du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028.

L'obligation de conduire le véhicule à un endroit sécuritaire pour en faire l'inspection à la demande d'un contrôleur routier touche principalement le secteur du transport de biens et de personnes. La mesure proposée engendrerait, pour l'industrie, des coûts directs maximaux estimés à 192 000 \$ annuellement, dans un contexte où aucune collaboration n'est obtenue des conducteurs ayant immobilisé leur véhicule dans un environnement non sécuritaire.

L'exigence de la formation obligatoire pour les conducteurs de permis de classe 1 permettra au Québec d'harmoniser ses règles à celles des autres administrations canadiennes et d'assurer la reconnaissance de ses conducteurs à travers le pays. La mesure proposée engendre des coûts d'implantation estimés à 962 000 \$ et des coûts récurrents annuels de 80 000 \$ pour les entreprises de transport et les écoles de conduite et qui seront prestataires de la formation obligatoire.

Les entreprises de transport qui offriront la formation auront notamment l'avantage de dispenser une formation reconnue dans un contexte intégrant les valeurs de l'entreprise. Les écoles de conduite pourront quant à elles bénéficier d'une occasion d'affaires favorisant une offre de service plus stable avec une nouvelle clientèle.

La formation obligatoire pour l'obtention de la classe 1 sera dispensée dans toutes les régions administratives, soit dans des écoles de conduite, soit en entreprises de transport et aucune autre adaptation spécifique aux petites et moyennes entreprises n'est prévue.

La formation obligatoire des conducteurs de classe 1 pourrait avoir un impact à cause de la hausse des coûts à assumer pour suivre cette formation. La SAAQ est en recherche de solutions pour trouver du financement permettant d'atténuer les impacts.

Toutefois, lors de l'entrée en vigueur, l'impact sur le nombre d'emplois dans l'industrie sera nul puisque la formation ne sera obligatoire que pour les futurs titulaires d'un permis de classe 1.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Le Comité interministériel — Déploiement des radars photo, a été rencontré à plusieurs reprises au cours de l'élaboration du projet de loi. Le MJQ, le DPCP, la SQ, la SAAQ, le MSP et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation sont membres de ce comité. Le MTMD a répondu favorablement à l'essentiel des demandes.

Le milieu municipal a été consulté dans le cadre du comité de travail du programme québécois de contrôle automatisé et de l'élaboration du PASR.

Les intervenants des villes de Québec et Montréal ont rappelé leur volonté d'autonomie dans l'utilisation des ACA sur le réseau dont ils ont la charge, et ce, à tous les niveaux. La solution proposée tient compte de cette demande, tout en visant également à répondre aux besoins des autres municipalités qui ne disposent pas des moyens de ces deux grandes villes.

Des mesures relatives notamment aux zones scolaires, aux règles de circulation et d'immobilisation et aux sanctions ont également été présentées au milieu policier et ont reçues généralement un accueil favorable.

Concernant les zones scolaires, le projet de loi répond à la demande du milieu municipal de conserver une certaine souplesse pour les municipalités de pouvoir ajuster la limite de vitesse maximale dans les zones scolaires. D'autres ajustements ont également été apportés.

Concernant la formation obligatoire, les écoles de conduite, les centres de formation et l'industrie du transport routier ont été consultés quant à l'élaboration de la formation obligatoire des conducteurs de la classe 1 afin de s'assurer que cette dernière réponde adéquatement aux besoins.

Enfin, les propositions de mesures relatives à l'accès à la conduite d'une motocyclette ont été présentées à la Table moto, laquelle représente les principales associations de motocyclistes. Ces dernières se sont montrées généralement favorables aux modifications proposées.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Les impacts des mesures du projet de loi concernant les ACA seront suivis par le Comité interministériel — Déploiement des radars photo. Certaines dispositions réglementaires visées par le projet de loi seront élaborées par le MTMD, dès 2024.

La SAAQ prévoit effectuer une veille du bilan routier pour évaluer les impacts des mesures en matière de sécurité routière. En ce qui a trait à l'accès à la conduite d'une motocyclette, il est de plus prévu d'analyser les données actuarielles afin de mesurer les impacts réels des modifications proposées.

Quant à la formation obligatoire, un projet de mise à l'essai du programme de formation de la SAAQ et de la formation des formateurs auquel participent deux entreprises de transport et deux écoles de conduite aux fins d'évaluation et d'amélioration du programme est en cours depuis l'été 2023. Les démarches d'évaluations et d'améliorations se poursuivront. Les prestataires seront appelés à produire de façon ponctuelle, certaines activités de reddition de compte, lesquelles sont actuellement en phase de développement. La SAAQ prévoit enfin accompagner ses partenaires dans la mise en œuvre de modifications proposées.

Concernant particulièrement les mesures en lien avec l'obligation de fixer une limite de vitesse maximale de 30 km/h en zone scolaire, sauf exception, et d'aménager ces dernières de façon sécuritaire, une révision du Règlement encadrant l'établissement des zones scolaires et définissant la période scolaire est prévue en concertation avec le milieu, de même que la révision du guide Redécouvrir le chemin de l'école, dont la prise en compte est obligatoire pour l'aménagement de ces lieux.

9- Implications financières

ACA

À la suite de l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions législatives relatives au régime SAP, considérant que celles-ci représenteront environ 80 % des détections et que les

nouveaux appareils commenceront à être déployés (environ 10 % la première année) les coûts récurrents et les besoins d'effectifs augmenteront en fonction du nombre d'infractions, de SAP et des demandes de contestation de ces dernières. Par la suite, la cadence de déploiement des ACA et le nombre de sanctions administratives et d'infractions détectées par ces derniers auront un impact direct sur l'évolution des coûts opérationnels des partenaires (SAAQ, SQ, MJQ, DPCP).

Le MTMD, en particulier le FSR, prendra en charge le financement de la mise en œuvre des mesures relatives aux ACA. L'ajout d'effectifs est évalué à six équivalents temps complet (ETC) additionnels pour la mise en œuvre des actions prévues, notamment, à la gestion des nouvelles ententes entre le MTMD et les municipalités sur lesquelles de nouveaux ACA seront déployés, aux ententes de service entre les partenaires gouvernementaux et le MTMD et à la coordination de l'ensemble. L'ajout de ressources vouées au déploiement du contrôle automatisé, plus particulièrement, à de l'entretien des équipements, à la gestion des sites d'opération et à la coordination des travaux, est évalué à huit ETC additionnels.

Les coûts récurrents nécessaires à la poursuite de leur application suivront la cadence de déploiement de nouveaux appareils de contrôle automatisé et le nombre d'infractions et de sanctions administratives détectées par ces nouveaux appareils. Certains des coûts récurrents du MJQ pourraient diminuer proportionnellement au nombre d'infractions pénales, sous réserve du traitement des dossiers en inventaire des années précédentes et le coût plancher nécessaire pour assurer la pérennité des systèmes et le maintien de l'expertise inhérente à la gestion des infractions pénales. Pour les années subséquentes, au fur et à mesure que les nouveaux ACA seront déployés, les coûts récurrents suivront l'évolution ascendante du nombre d'infractions tout en tenant compte de l'évolution des coûts de système inhérents à la gestion du programme d'ACA.

Pour la SQ, le nombre d'ACA du type mobile qui sera acheté et leur distribution sur le territoire exerceront une forte influence sur le nombre d'effectifs policiers à ajouter. En général, les sommes perçues des amendes, des sanctions et des frais permettront au FSR d'assumer les coûts récurrents du MJQ.

Les coûts pour la SAAQ seront financés par entente avec le MTMD pour les mesures relatives aux ACA et par les frais administratifs chargés à la clientèle pour les autres mesures. Les coûts pour le Fonds d'assurance automobile du Québec (FAAQ) seront financés par les contributions d'assurance ou le surplus de capitalisation, en respect des règles de gouvernance établies.

Des frais de mise en œuvre et d'opération seront à prévoir pour l'organe qui entendra les demandes de contestations de décisions en réexamen.

10. Analyse comparative

ACA

En 2008, déjà plus de 70 administrations dans le monde avaient recours au contrôle automatisé comme outil d'amélioration de la sécurité routière, ce qui peut indiquer l'efficacité de cette mesure pour l'amélioration d'un bilan routier. Le Québec a rejoint leurs rangs en 2009 dans le cadre d'un projet pilote.

Les modes de gouvernance du contrôle automatisé sont multiples. Toutefois, dans les régimes politiques et judiciaires similaires à celui du Québec, certaines caractéristiques ressortent, notamment les problématiques associées aux coûts de gestion du contrôle automatisé et l'exigence en ressources exercée sur l'administration de la justice, dont la gestion des infractions, la contestation d'un constat d'infraction et la magistrature.

Traitement des infractions, contestation et désignation du conducteur

Les administrations européennes utilisent généralement des processus de gestion simplifiés pour les infractions moins graves. Par exemple, en Suisse, il existe depuis plusieurs années des amendes d'ordre pour désigner des amendes liées à des infractions à la sécurité routière¹². Contrairement aux autres types d'infraction en vigueur, pour la sécurité routière, elles sont gérées par un processus simplifié et sans frais supplémentaires. Elles ne peuvent être modifiées ou contestées.

En Finlande, depuis 2020, il existe deux procédures pour traiter les infractions détectées par les ACA :

- Les infractions de moins de 20 km/h sont traitées comme des amendes administratives et ne sont plus transmises à un tribunal pénal.
- Les infractions de plus de 20 km/h ou le non-respect d'un feu rouge sont considérés comme majeures, elles sont traitées en justice et entraînent une sanction pénale.

En Ontario, les contestations judiciaires sont entendues en Cour provinciale uniquement. La province tente également de simplifier la procédure pour le traitement des infractions et propose de mettre en place un régime de SAP pour les infractions routières détectées par des systèmes de caméras automatisées.

Formation obligatoire

La plupart des administrations canadiennes et américaines exigent de leurs conducteurs des formations pour l'obtention de certaines classes de permis. C'est spécialement le cas de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest, lesquels ont instauré depuis 2017 une formation obligatoire pour la conduite des véhicules lourds. Ceci donne suite à l'engagement mutuel des différents ministres des Transports au Canada d'intégrer sur leur territoire respectif une formation obligatoire le plus tôt possible. Il est à noter que des travaux se poursuivent au Conseil

¹² Ce type d'infraction ne concerne pas les excès de vitesse plus importants, soit des vitesses mesurées environ 25 % plus élevées que la vitesse affichée.

canadien des administrateurs en transport motorisé en prévision d'intégrer des formations obligatoires pour d'autres classes de permis.

L'accès à la conduite d'une motocyclette

L'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan et Terre-Neuve-et-Labrador présentent un processus d'accès graduel à la conduite d'une motocyclette qui s'apparente à celui proposé par ce mémoire. Toutes ces administrations canadiennes imposent l'exigence du « zéro alcool » pendant la période d'apprentissage, soit avant l'obtention d'un permis de conduire sans restriction. Le Manitoba, la province la plus sévère à cet égard, maintient cette exigence pendant l'ensemble du processus d'apprentissage et pendant les 36 premiers mois du permis de conduire.

Concernant l'accès à certaines marques et modèles de motocyclettes, les autres administrations canadiennes ne font pas de distinction pour ce type de moto et ainsi, ne présentent aucune exigence à cet effet.

Finalement, pour ce qui est de la durée de la période visant l'acquisition d'expérience avant la délivrance d'un permis de conduire régulier sans restriction, le Québec serait parmi les chefs de file canadiens en sécurité routière à motocyclette en ayant une période d'acquisition d'expérience avec restrictions d'un minimum de trois ans, *ex aequo* avec la Saskatchewan. La province dont la période est la plus longue est le Manitoba avec 60 mois de restriction zéro alcool pour un premier permis et 45 mois en ajout de classe. L'Ontario impose une période similaire d'au minimum 20 mois.

Zones scolaires

L'Ontario semble avoir la même approche que celle prévue actuellement au CSR, soit qu'une municipalité peut, dans une zone scolaire, prescrire une vitesse inférieure à la vitesse prescrite sur la voie publique. En Alberta, la limite de vitesse maximale prévue dans une zone scolaire est de 30 km/h, mais l'autorité responsable d'un chemin, par exemple une municipalité, peut modifier la limite de vitesse, sous condition, et prévoir la période au cours de laquelle cette vitesse est prescrite.

Sanctions plus sévères

Le Québec deviendra l'une des administrations canadiennes avec les pénalités les plus sévères pour les infractions ciblant des comportements non sécuritaires à l'égard des usagers vulnérables. Soulignons également que les frais de greffe ainsi que le montant réservé pour l'indemnisation des victimes d'actes criminels augmentent de façon considérable le montant que doit déboursier le contrevenant au Québec et peut ainsi causer une disparité avec les autres administrations.