

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

Le 8 mars 2024

TITRE : Amendements concernant le 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

Le 8 décembre 2023, la ministre des Transports et de la Mobilité durable présentait à l'Assemblée nationale le 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 (PL n° 48), dont l'objectif était notamment d'optimiser et de déployer le contrôle automatisé afin de rendre disponibles plus d'appareils de contrôle automatisés (ACA) aux gestionnaires de réseaux routiers, d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables, dont les piétons, entre autres dans les zones scolaires, et celle de travailleurs dans les zones de chantiers routiers, de moderniser ou d'introduire certaines règles de circulation et d'accès au réseau routier et de revoir certaines dispositions relatives à la circulation des véhicules hors route (VHR) sur la chaussée de chemins publics.

Organisme de contestation des sanctions administratives pécuniaires (SAP)

Ce projet de loi prévoit notamment la création d'un régime de SAP pour traiter certains manquements constatés par ACA. À cet effet, le projet de loi prévoit l'établissement par règlement du gouvernement d'un organe chargé d'entendre les contestations des dossiers lorsque l'avis de réclamation lui a été notifié par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Par ailleurs, pour les avis de réclamation qui auront été notifiés par une municipalité, les dispositions du PL n° 48 impliquent que, pour traiter les contestations de SAP en matière d'ACA, une municipalité devra avoir préalablement établi un régime de SAP en vertu de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière municipale* (par exemple, en matière de stationnement) et avoir institué l'organe de contestation exigé par celle-ci.

En ce qui concerne le choix de l'organisme chargé de la contestation lorsque l'avis de réclamation a été notifié par la SAAQ, certains éléments ont été portés à l'attention de la ministre qui permettraient d'optimiser davantage le traitement des dossiers dans ce nouveau régime, et d'être en cohérence avec la réforme de la justice administrative de 1996. En effet, l'institution du Tribunal administratif du Québec (TAQ) répondait à l'un des objectifs sous-jacents de cette réforme, soit d'éviter la multiplication des organes de l'État. Le TAQ est un organisme juridictionnel qui entend déjà de nombreuses contestations de SAP dans

des domaines variés. Il dispose d'une expérience établie en ce domaine et de structures déjà en place pour assumer ce rôle.

Délai applicable aux obligations de transmission au propriétaire du constat d'infraction et des photographies ou d'un avis de réclamation d'une SAP

L'article 602.4 du *Code de la sécurité routière* (CSR), introduit par l'article 22 du projet de loi, reprend certaines dispositions prévues par l'article 592.1 du CSR, notamment l'obligation, en cas d'infraction constatée au moyen d'une photographie ou d'une série de photographies prises par un système de détection, de transmettre au propriétaire dans les 45 jours suivant la date de commission de l'infraction le constat d'infraction et la ou les photographies qui y sont associées. Cependant, le nouvel article 602.4 du CSR propose l'abrogation du régime de désignation d'un conducteur qui n'était pas le propriétaire du véhicule au moment où l'infraction a été constatée. Ainsi, il n'est plus possible, dans les 15 jours de la signification du constat d'infraction, de dénoncer le conducteur qui était susceptible de se voir signifier un nouveau constat d'infraction.

Vu l'abrogation de cette possibilité de désigner le conducteur fautif, ce qui établit un régime de responsabilité stricte dont l'imputabilité pénale incombe au propriétaire du véhicule, l'obligation de transmission de ces documents, telle que maintenue par les dispositions de l'article 602.4 du CSR, n'est plus justifiée. En effet, il s'agit d'un doublon, puisque le poursuivant est déjà assujéti à l'obligation de procéder à la signification d'un constat pour une infraction constatée au moyen d'un tel système de détection dans un délai de 60 jours en vertu des règles prévues par l'article 157.2 par. 2^o du Code de procédure pénale (CPP). Par ailleurs, comme un défendeur bénéficie d'un droit constitutionnel à une divulgation complète et en continu de la preuve en possession de la poursuite, il n'est pas nécessaire que la loi prévoie un régime de transmission de la preuve.

De plus, le régime de SAP prévu par le présent projet de loi incorpore, au deuxième alinéa de l'article 573.7 du CSR, une obligation analogue de transmission d'un avis de réclamation au propriétaire dans les 45 jours du manquement.

Finalement, il est à noter qu'une infraction prévue par le CSR se prescrit un an à compter de la date de sa commission. Il en irait de même pour la prescription d'une SAP comme le prévoient les dispositions de l'article 573.9 du CSR, introduit par l'article 16 du projet de loi.

Sanctions en cas de non-respect de certains ordres ou signaux et pour une vitesse ou action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes

À l'heure actuelle, l'amende pour non-respect des ordres et des signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur chargé de diriger la circulation lors de travaux, d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives est de 200 \$ à 400 \$ pour le conducteur d'un véhicule routier. Également, dans le cadre du présent projet de loi, il a été proposé de prévoir une amende identique en cas d'infraction

aux nouvelles règles relatives à la barrière de contrôle de la circulation activée par un signaleur.

Par ailleurs, le conducteur d'un véhicule routier qui commet une infraction de vitesse ou d'action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes ou la propriété est passible d'une amende de 1 000 \$ à 3 000 \$. En complément, des points d'inaptitude sont également prescrits.

Circulation sur le chemin public des VHR — Loi sur les véhicules hors route (LVHR)

La LVHR a pour objet d'assurer la sécurité du public et vise à favoriser une cohabitation harmonieuse de la pratique récréative des VHR avec les activités des autres usagers du territoire.

En cohérence avec ces objectifs, le projet de loi prévoit notamment la clarification des critères autorisant la circulation des VHR sur le chemin public et la tenue de procédures supplémentaires précédant l'édiction d'un règlement d'une municipalité visant à permettre la circulation de VHR sur la chaussée de chemins publics de son réseau routier, dont la tenue d'une assemblée publique. Il vient également obliger la transmission d'un rapport établissant que la circulation des VHR dans les conditions prescrites est sécuritaire.

Les consultations particulières tenues sur le projet de loi ont fait ressortir que ces nouvelles exigences pourraient augmenter de manière importante le fardeau administratif et financier des municipalités, affectant ainsi leur autonomie.

2- Raison d'être de l'intervention

Organisme de contestation des SAP

Le recours au TAQ comme organe chargé d'entendre les contestations des décisions en réexamen pour les dossiers dont l'avis de réclamation a été notifié par la SAAQ évite les difficultés liées à la création d'un nouvel organisme par la voie réglementaire : définition des conditions matérielles et financières et des règles relatives à la nomination des membres et à leur statut, mise en œuvre de ces règles et élaboration des textes réglementaires pertinents.

Il est ainsi proposé de désigner le TAQ comme organe chargé d'entendre les contestations des décisions en réexamen pour les dossiers dont l'avis de réclamation a été notifié par la SAAQ.

Le fait de recourir au TAQ apparaît opportun sur le plan de la performance organisationnelle et la gestion des ressources de l'État. Dans un souci de traitement optimal de ces dossiers relativement simples, le TAQ prévoit établir un modèle plus souple, plus agile et plus efficace que celui actuellement en vigueur. Ainsi, il est requis dans le projet de loi d'habiliter le gouvernement à prévoir par règlement les règles de procédure applicables en matière de SAP pour les radars photo, lesquelles pourront s'écarter de celles prévues à la *Loi sur la*

justice administrative (LJA), afin d'obtenir l'efficacité nécessaire pour traiter la volumétrie anticipée. De plus, il y aurait lieu de restreindre la compétence du TAQ pour lui permettre uniquement de confirmer ou d'infirmes la décision en réexamen (et non de lui permettre de rendre la décision qui aurait dû être prise en premier lieu, comme le prévoit actuellement l'article 15 de la LJA). Cette restriction de la compétence du TAQ permettrait de réduire la durée du temps alloué aux audiences pour ce type de dossiers.

Par ailleurs, il est souhaitable que le coût des opérations du TAQ (coûts récurrents et frais associés aux ressources humaines) pour entendre les recours en contestation relatifs à certains manquements constatés par ACA soit assumé par le Fonds de la sécurité routière (FSR), au même titre que ceux des autres partenaires impliqués dans le traitement des infractions constatées par ACA. Toutefois, la *Loi sur le ministère des Transports* prévoit que les sommes au FSR ne peuvent être affectées qu'au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

Enfin, à l'heure actuelle, le TAQ reçoit du financement de la part de cinq contributeurs pour les dossiers qu'il traite. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) n'en fait toutefois pas partie. De plus, la LJA prévoit les sommes qui constituent le Fonds du TAQ et ne prévoit pas que des sommes provenant du FSR peuvent y être versées.

Délai applicable aux obligations de transmission au propriétaire du constat d'infraction et des photographies ou d'un avis de réclamation d'une SAP

Ces exigences de transmission dans les 45 jours constituent un fardeau administratif inutilement onéreux dans le contexte d'infractions et de manquements qui se prescrivent par un an à compter de leur commission. La détection et le contrôle de ces infractions et manquements mobilisent des ressources considérables, notamment pour les personnes chargées de les constater, pour le poursuivant et son mandataire chargé du traitement des constats pénaux, le Bureau des infractions et des amendes au sein du ministère de la Justice du Québec (MJQ) et le système judiciaire en général.

Sanctions en cas de non-respect de certains ordres ou signaux et pour une vitesse ou action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes

Lors des consultations particulières du PL n° 48, il a été suggéré de revoir à la hausse le montant de l'amende pour non-respect des ordres et des signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur, car celui-ci ne reflète pas le niveau de réprobation qui doit lui être associé. À l'appui de cette recommandation, des représentants de l'industrie des entrepreneurs en signalisation routière ont indiqué avoir constaté une recrudescence des comportements non sécuritaires à l'égard des signaleurs routiers.

Il a également été suggéré d'introduire une suspension immédiate de permis pour le conducteur d'un véhicule routier qui commet une infraction de vitesse ou d'action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes ou la propriété prévue à l'article 327 du CSR. Il existe un écart dans les sanctions applicables puisque d'autres infractions ayant un caractère hautement répréhensible, tels que le « car surfing », une course de rue, la conduite d'un véhicule avec les capacités affaiblies par l'alcool ou la

drogue, un grand excès de vitesse ou une récidive en matière d'utilisation d'un appareil électronique, prévoient une suspension immédiate de permis.

Suivant ces recommandations, il y a lieu de revoir le montant de l'amende pour non-respect des ordres et signaux prévue au CSR et de même, par souci de cohérence, de revoir le montant proposé dans le projet de loi pour le non-respect d'une barrière de contrôle de la circulation, et d'introduire une nouvelle sanction administrative au CSR.

Circulation sur le chemin public des VHR — LVHR

Afin de prendre en considération les enjeux de sécurité liés à la circulation des VHR sur le chemin public, l'article 73 de la LVHR interdit la circulation des VHR sur ces chemins, sauf exception.

L'exception spécifiée au paragraphe 6° du premier alinéa de l'article 73 de cette loi prévoit que, sous réserve du pouvoir de désaveu de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, une municipalité peut, après avoir considéré les enjeux de sécurité, permettre la circulation de VHR sur un chemin public sur une distance supérieure à 1 km lorsque certaines conditions sont rencontrées.

Les municipalités ayant déjà le pouvoir de prendre un règlement autorisant la circulation des VHR sur leurs chemins publics et la responsabilité de s'assurer que cette circulation est sécuritaire, il appert que les dispositions présentées au projet de loi permettant de bonifier l'encadrement de la circulation des VHR sur la chaussée de chemins publics ne sont pas requises.

3- Objectifs poursuivis

Organisme de contestation des SAP

Les amendements proposés visent, en cohérence avec l'objectif du PL n° 48, à optimiser et à déployer le contrôle automatisé afin de rendre disponibles plus d'ACA aux gestionnaires de réseaux routiers. Il vise plus spécifiquement à optimiser le processus relatif au nouveau régime de SAP, et ce en conformité avec le modèle de justice administrative établi au Québec.

Délai applicable aux obligations de transmission au propriétaire du constat d'infraction et des photographies ou d'un avis de réclamation d'une SAP

Les amendements proposés visent à simplifier la procédure applicable à la signification des constats d'infraction et à la notification des avis de réclamation d'une SAP. Pour ce qui a trait aux infractions pénales, seule l'obligation de signification prévue par le CPP serait maintenue, l'obligation de transmission étant devenue vétuste. Pour ce qui a trait à l'avis de réclamation relatif à une SAP, seule l'obligation de notification par tout mode de transmission sera maintenue, sans qu'il ne soit requis de le faire dans un délai de 45 jours.

Sanctions en cas de non-respect de certains ordres ou signaux et pour une vitesse ou action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes

Les amendements proposés visent, d'une part, à répondre à des besoins exprimés lors des consultations particulières du PL n° 48 et, d'autre part, elles poursuivent les objectifs du projet de loi et du Plan d'action en sécurité routière 2023-2028, soit l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables. Pour ce faire, ils visent à s'attaquer à des comportements irresponsables et ayant un haut niveau de réprobation sociale en haussant les sanctions applicables à de tels comportements.

Circulation sur le chemin public des VHR — LVHR

L'amendement proposé vise à respecter l'autonomie municipale et à considérer la capacité organisationnelle de certaines municipalités, dont les plus petites, à se conformer aux exigences proposées.

4- Proposition

Il est proposé d'amender le PL n° 48 afin de :

- Remplacer l'habilitation du gouvernement d'établir un organe chargé de la contestation, de même que les règles qui s'appliquent à cet organe et à ses membres, par la désignation du TAQ comme organe chargé d'entendre les contestations des décisions en réexamen lorsque l'avis de réclamation a été notifié par la SAAQ;
- Désigner la section du TAQ chargée de statuer sur ces recours, prévoir les règles particulières qui s'appliquent à ce tribunal administratif et habiliter le gouvernement à prévoir par règlement les règles de procédure applicables;
- Limiter la compétence du TAQ lorsqu'il statue sur ces contestations à celui de confirmer ou d'infirmer la décision en réexamen;
- Prévoir que les dépenses engagées par le TAQ pour les recours en contestation inscrits devant lui en vertu de l'article 573.15 du CSR soient assumées par le FSR;
- Supprimer l'obligation, en cas d'infraction constatée au moyen d'une photographie ou d'une série de photographies prises par un système de détection, de transmettre au propriétaire dans les 45 jours suivant la date de commission de l'infraction, le constat d'infraction et la ou les photographies qui y sont associés;
- Supprimer le délai de 45 jours associé à l'obligation de notification au propriétaire d'un avis de réclamation relatif à l'imposition d'une SAP;
- Hausser le montant de l'amende pour le conducteur d'un véhicule routier qui n'obéit pas aux ordres et aux signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur routier chargé de diriger la circulation, le faisant passer de 200 \$ à 400 \$ à 300 \$ à 600 \$. Cette fourchette d'amende correspond à celle applicable à

certaines autres infractions prévues au CSR, notamment le fait de conduire tout en utilisant un téléphone cellulaire;

- Hausser le montant de l'amende pour le conducteur qui contrevient aux règles applicables aux barrières de contrôle de la circulation activée par un signaleur routier prévues à l'article 359.0.1 du CSR, le faisant passer de 200 \$ à 400 \$ à 300 \$ à 600 \$, par cohérence avec la proposition d'amende pour le non-respect des ordres et signaux d'un signaleur;
- Introduire de nouvelles suspensions immédiates de permis du conducteur d'un véhicule routier à la suite de la constatation par un agent de la paix d'une infraction de vitesse ou d'action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes ou la propriété prévue à l'article 327 CSR;

Il est proposé que cette suspension soit d'une durée de sept jours pour une première infraction et qu'elle soit portée à 30 jours en cas de récidive au cours d'une période de dix ans suivant une première déclaration de culpabilité. L'amendement propose de plus d'offrir la possibilité au conducteur visé par une suspension de 30 jours de demander la levée de cette suspension auprès d'un juge de la Cour du Québec siégeant en matière civile ainsi que les formalités à suivre par l'agent de la paix. De plus, comme c'est déjà le cas dans les autres situations de conduite durant la sanction, il est prévu que le conducteur qui conduit durant cette suspension s'expose à une saisie du véhicule et à sa mise en fourrière pour une durée de 30 jours.

- Retirer certaines dispositions en lien avec la circulation des VHR sur le chemin public, notamment celles relatives aux pouvoirs réglementaires des municipalités.

5- Autres options

Puisqu'il s'agit d'optimiser les processus en lien avec la contestation des SAP, de revoir les sanctions applicables à certaines infractions prévues au CSR, de retirer certaines dispositions en lien avec la circulation des VHR sur les chemins publics et de supprimer les obligations de transmission au propriétaire d'un véhicule du constat d'infraction et des photographies ou d'un avis de réclamation d'une SAP, la seule option est de modifier en conséquence le projet de loi.

Plusieurs options ont été analysées concernant l'organe chargé de la contestation et l'audition des contestations, mais les autres façons de faire étudiées soulevaient des enjeux au niveau juridique ou opérationnel.

Concernant particulièrement le financement du TAQ, le MJQ étant déjà un contributeur du TAQ, il a été considéré que les dépenses associées aux dossiers radars photo entendus devant ce dernier soient remboursées par le MJQ, qui pourrait à son tour facturer le MTMD pour ces dépenses. Toutefois, l'orientation proposée dans le cadre de ce mémoire concernant le remboursement des dépenses du TAQ via le FSR directement serait

plus optimale relativement à l'efficacité administrative. Le MJQ n'aurait pas à refacturer périodiquement la dépense au FSR en cours d'année. Le financement des coûts se ferait d'un fonds à un autre fonds, soit du FSR vers le Fonds du TAQ.

6- Évaluation intégrée des incidences

Organisme de contestation des SAP

Les mesures proposées par ce mémoire ont peu d'impacts sur les usagers de la route puisque leur droit de contester une décision prise en réexamen n'est pas remis en question. Il est à noter que, comme les recours seraient entendus par la section des affaires économiques du TAQ, les demandeurs devront payer des frais de contestation de 88,80\$. Cependant, le projet de loi tel que présenté aurait permis de prévoir de tels frais par règlement.

L'introduction du régime de SAP aura toutefois un impact significatif sur les responsabilités administratives de certaines instances qui seront appelées à assumer de nouveaux rôles dans un contexte de volumétrie élevée. Le TAQ se verra ainsi confier une nouvelle compétence en matière de SAP détectées par ACA et devra assumer une nouvelle charge quant au volume qui sera généré par les appareils, dont le nombre est appelé à augmenter de manière significative au cours des prochaines années.

Délai applicable aux obligations de transmission au propriétaire du constat d'infraction et des photographies ou d'un avis de réclamation d'une SAP

Au moment d'instaurer les radars photos au Québec il y a plus d'une décennie, il appert des débats parlementaires que l'obligation de transmission dans un court délai après la commission de l'infraction aurait été associée au droit d'un défendeur à une défense pleine et entière, entre autres parce qu'il était alors possible pour un propriétaire de véhicule capté par radar photo d'imputer la faute à un autre conducteur.

Toutefois, il faut rappeler que tout défendeur jouit d'un droit à une défense pleine et entière, prévu par la Charte canadienne des droits et libertés, sans égard à l'existence de l'article 602.4 du CSR et d'un délai de 45 jours associé à la notification d'un avis de réclamation à son article 573.7.

Sanctions en cas de non-respect de certains ordres ou signaux et pour une vitesse ou action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes

Les mesures introduites par ce mémoire répondent, entre autres, à des demandes exprimées lors des consultations particulières sur le PL n° 48. Celles-ci visent à améliorer la sécurité des usagers vulnérables. Elles envoient un message clair aux conducteurs de véhicules routiers qu'ils doivent adopter des comportements sécuritaires. En raison de cet impact, il est probable que certains contrevenants considèrent les sanctions trop sévères. De plus, l'ajout d'une suspension immédiate favorisera la prévention et la protection du public en cas d'infraction à l'article 327 CSR puisqu'elle permet d'agir promptement pour faire cesser le comportement.

Au cours de la période 2012-2021, entre 1 500 et 2 500 déclarations de culpabilité à l'article 327 CSR ont été enregistrées. Il est estimé que pour environ 6 % à 8 % de ces déclarations, les contrevenants en étaient à leur deuxième infraction ou plus au cours des dix années précédentes. Compte tenu du faible nombre de conducteurs visés par cette infraction, il est probable que l'impact auprès des intervenants judiciaires soit minime. En ce qui a trait aux agents de la paix, la mesure leur permet d'obtenir un pouvoir supplémentaire pour intervenir lors de la constatation de cette infraction.

Circulation sur le chemin public des VHR — LVHR

Les municipalités ayant déjà le pouvoir d'édicter un règlement autorisant la circulation des VHR sur la chaussée de leurs chemins publics après avoir pris en compte les enjeux de sécurité, le retrait des dispositions qui visent à encadrer davantage ce pouvoir réglementaire ne devrait pas générer d'impacts sur la sécurité des usagers de la route, puisque l'encadrement actuel sera maintenu.

Analyse d'impact réglementaire (AIR)

En vertu de la Politique sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret 1166-2017), la production d'une analyse d'impact réglementaire n'est pas requise pour une mesure législative ou réglementaire qui ne concerne pas les entreprises, ce qui est le cas pour les amendements proposés.

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

Les mesures qui visent l'organisme de contestation des SAP et le délai applicable aux obligations de transmission au propriétaire du constat d'infraction et des photographies ou d'un avis de réclamation d'une SAP font suite à des discussions qui ont eu lieu entre le MTMD, le MJQ, la SAAQ, le Directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP) et le TAQ.

Les autres mesures proposées font suite aux consultations particulières sur le PL n° 48, aux mémoires ainsi qu'aux commentaires reçus de l'Association québécoise des entrepreneurs en infrastructure et de l'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

La nouvelle compétence du TAQ nécessitera l'embauche de sept juges administratifs à terme en 2028-2029, auxquels devra s'ajouter une équipe de soutien à l'activité juridictionnelle de différents corps d'emploi au nombre de 17,5 équivalents temps complet (ETC) à terme en 2028-2029. Le besoin d'effectif qui augmentera de manière graduelle devra ainsi faire l'objet d'une autorisation du Conseil du trésor.

Les mesures concernant les nouvelles sanctions en lien avec certaines infractions ne prévoient pas de mécanisme spécifique pour leur mise en œuvre et leur suivi. La SAAQ

prévoit effectuer une campagne d'information à la suite de l'entrée en vigueur de celles-ci, et une veille du bilan routier pour évaluer les impacts de ces mesures.

Une activité réglementaire sera nécessaire à la mise en œuvre du projet de loi afin de prévoir les règles de procédure applicables en matière de SAP pour les radars photo.

9- Implications financières

Organisme de contestation des SAP

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, TAQ, Sûreté du Québec, MJQ, DPCP).

L'amendement proposé aura un impact sur les coûts récurrents et les besoins d'effectifs du TAQ. Les coûts récurrents, au sein du TAQ, nécessaires à l'application du projet de loi, seront financés par le MTMD, en particulier par le biais du FSR.

Sanctions en cas de non-respect de certains ordres ou signaux et pour une vitesse ou action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes

Les coûts pour mettre en œuvre la nouvelle suspension immédiate à la suite d'une infraction prévue à l'article 327 CSR sont estimés à 200 000 \$ alors que les coûts récurrents nécessaires à la poursuite de son application sont de l'ordre de 200 000 \$ annuellement. Cette mesure n'entraîne aucun coût pour le gouvernement.

10. Analyse comparative

Organismes de contestation des SAP

Les contestations des décisions en réexamen dans les autres régimes de SAP au Québec sont entendues par le TAQ. C'est le cas notamment du régime de SAP institué en vertu de la *Loi sur certaines mesures permettant d'appliquer les lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages*, la *Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile*, la *Loi sur les services de garde éducatifs à l'enfance*.

Sanctions en cas de non-respect de certains ordres ou signaux et pour une vitesse ou action susceptible de mettre en péril la sécurité des personnes

Les comportements au volant qui mettent en péril la vie, la sécurité d'autrui ou la propriété sont également sanctionnés de façon sévère dans les autres juridictions. Pour des

infractions de conduite imprudente, certaines juridictions imposent des sanctions administratives telles que la suspension du permis de conduire ou la saisie du véhicule. Leur durée varie selon les juridictions.

Il est à souligner que la hausse de l'amende pour non-respect des ordres et des signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur fera du Québec l'une des juridictions les plus sévères punissant ce comportement.