

# **Mémoire**

**présenté par**

**LA FÉDÉRATION DES POLICIERS ET  
POLICIÈRES MUNICIPAUX DU QUÉBEC**

**et**

**LA FRATERNITÉ DES POLICIERS ET POLICIÈRES DE  
MONTRÉAL**

**relativement au**

# Projet de loi n° 17

( Loi modifiant le Code de sécurité routière et le Code de  
procédure pénale concernant le cinémomètre photographique )

à

**LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT**

**Anjou, septembre 2001**

\*\*\*\*\*

## **I. INTRODUCTION**

Nous remercions la Commission des transports et de l'environnement de nous donner la possibilité d'exposer notre point de vue sur le projet de loi n° 17.

La Fédération des policiers et policières municipaux du Québec est un regroupement d'associations syndicales qui compte plus de 8 500 policiers et policières municipaux dans la province, incluant ceux de la Communauté urbaine de Montréal. La Fraternité des policiers et policières de Montréal s'est jointe à la Fédération pour la préparation et la présentation du présent mémoire.

Lors de la consultation générale sur le livre vert concernant la sécurité routière au Québec, tenue par cette commission, au mois de juin 2000, nous avons exprimé nos objections à l'utilisation du cinémomètre photographique. Nous avons également mentionné qu'il fallait revoir notre approche en matière de sécurité routière, en privilégiant la prévention plutôt que la répression.

Le cinémomètre photographique ne répond pas à cette approche. De plus, il comporte de tels inconvénients que nous ne comprenons pas qu'il soit encore à l'ordre du jour.

Nous réitérons donc les commentaires que nous formulions dans notre mémoire sur le livre vert, en précisant notre position sur différents aspects de la question.

\*\*\*\*\*

## **II. COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS**

La Fédération n'a jamais été favorable au cinémomètre photographique. Au lieu d'investir dans des ressources humaines et des opérations policières qui pourraient répondre aux attentes, on préfère recourir au service d'une technologie contestable à plusieurs égards.

Nous ne pouvons faire abstraction des grandes vicissitudes du système proposé, soit :

- l'imputation d'une responsabilité absolue au propriétaire du véhicule;
- la négation du droit à une défense pleine et entière;
- l'atteinte à la vie privée;
- l'instauration d'un régime à deux niveaux de sanction, en ce qui concerne les points d'inaptitude.

Sommes-nous prêts à sacrifier les règles fondamentales de notre système de droit pénal, soi-disant pour réduire la vitesse et le taux d'accidents, alors que des opérations policières bien ciblées permettraient de bien meilleurs résultats, sans remettre en question notre système de justice ?

é cette nomenclature d'inconvénients qu'il faudrait subir pour pouvoir recourir au cinémomètre photographique, on devrait aussi ajouter ceux qui seront générés par l'obligation de ne pas obstruer la plaque d'immatriculation. L'article 251 suggéré par le projet de loi n° 17 interdit toute forme d'obstruction de la plaque d'immatriculation des véhicules routiers, ce qui rend problématique l'utilisation d'un simple support à vélo, d'une roulotte ou tente-roulotte, d'une remorque domestique ou à bateau, etc. Tout véhicule doté d'un tel équipement serait en infraction, ce qui est plutôt incongru. Encore une fois, jusqu'où faut-il aller pour permettre l'utilisation de cette machine ?

Nous ne sommes pas contre l'utilisation de mesures visant à contrôler la vitesse et à réduire le taux d'accidents, à condition que ce soit fait suivant les règles de l'art. à cet égard, on ne peut que constater que la machine n'est pas encore mûre pour remplacer les policiers.

Le contrôle de la vitesse par des policiers revêt de nombreux avantages qu'on ne doit pas ignorer.

D'abord, il y a un contact direct avec le citoyen qui est informé immédiatement de son infraction. Avec une caméra, le citoyen devra attendre plus de 15 jours avant de recevoir un constat d'infraction, ce qui compromet son droit à une défense pleine et entière. Il sera impossible pour lui de situer avec précision l'événement, pour contester valablement une machine présumée fiable. Comment ce citoyen peut-il savoir si, à telle date, à telle heure, à tel kilomètre de route, il roulait à telle vitesse, alors qu'il n'a pas été intercepté au moment même de l'infraction reprochée ?

Avec un policier, le constat est concomitant à l'infraction et le conducteur est identifié. On a donc pas besoin de faire supporter l'infraction par le propriétaire du véhicule. Il est tout à fait inconcevable dans notre système judiciaire que l'on envisage qu'une personne puisse être punie pour la faute d'une autre.

Que fera-t-on des entreprises qui ont des parcs de véhicules, qu'il s'agisse d'une compagnie de transport, de location ou autres ? Il est tout aussi impensable de les exclure du régime applicable que de les inclure. On peut imaginer le chaos sur la route si une catégorie importante de véhicules pouvait bénéficier d'un passe-droit. On peut aussi entrevoir le casse-tête de ces entreprises dans la gestion du système proposé.

Bien sûr, on ne va pas jusqu'à imputer des points d'inaptitude au propriétaire du véhicule. Pourtant, qu'il s'agisse d'argent

ou de points, le principe devrait être le même. S'il est inconvenant de sanctionner le propriétaire au chapitre des points d'inaptitude, il est tout aussi illogique de lui faire assumer une amende.

Par ailleurs, le système de points de démerite est l'élément le plus dissuasif des excès de vitesse, bien plus que l'amende. C'est lui qui atteint le récidiviste et finit par le calmer. Avec le cinémomètre photographique, on se prive de cet élément, en plus de discriminer les citoyens selon que le constat a été émis par un policier ou pas.

L'intervention policière conventionnelle a aussi l'avantage de permettre un contrôle des conducteurs et des véhicules. En effet, le policier vérifiera l'état du conducteur et son dossier au Centre de renseignements policiers. Il examinera également le permis de conduire, les enregistrements, le certificat d'assurance et la condition du véhicule.

En accentuant la surveillance policière conventionnelle, on améliorerait le contrôle des conducteurs et des véhicules.

Les avantages ne manquent donc pas de favoriser la surveillance policière conventionnelle, alors que des inconvénients majeurs minent la crédibilité du cinémomètre photographique.

La vue d'un véhicule de patrouille est l'élément le plus dissuasif pour contrer la vitesse.

Envoyer un constat par la poste, plutôt que d'intercepter le contrevenant, ce n'est pas de la prévention. Le conducteur qui s'est fait doubler par le contrevenant photographié ne sera pas informé qu'un constat a été émis. La prochaine fois, ce sera lui le contrevenant.

Un même conducteur pourrait être photographié à trois reprises dans une même journée et l'apprendre 15 jours plus tard. Entre-temps, il aura continué de rouler à une vitesse excessive, au détriment de la sécurité, alors qu'il aurait possiblement ralenti s'il avait été intercepté à la première occasion.

Certaines municipalités se sont dotées d'escouades de circulation efficaces. Dans les mois suivant l'instauration de ces escouades, on notait une diminution marquée du nombre de contrevenants, la présence soutenue de véhicules de police ayant un effet dissuasif convaincant. N'est-ce pas le but recherché, soit de réduire la vitesse, non pas de collecter des amendes ?

Mais, dira-t-on, le cinémomètre photographique sera installé uniquement dans des endroits difficiles à surveiller de façon conventionnelle. à notre avis, c'est un leurre pour faire passer la mesure et en étendre l'application par la suite.

Il n'existe pas d'endroit qui ne peut être surveillé. Il y a plutôt une absence de volonté ou une négligence totale à faire effectuer la surveillance policière qui s'impose à certains endroits.

Le boulevard Métropolitain à Montréal représente un bel exemple. On ne parlera pas d'excès de vitesse aux heures de pointe, puisqu'il est toujours congestionné. Mais quelle que soit l'heure, cette artère ne reçoit pas la surveillance policière dont elle devrait bénéficier. Si les véhicules de la Sûreté du Québec étaient plus visibles, les conducteurs changeraient rapidement leurs habitudes. Il faut donc privilégier la prévention et, à l'occasion, utiliser la répression dans cette même optique de prévenir la délinquance, par des opérations visibles et bien planifiées.

Qu'on ne vienne surtout pas nous dire que c'est impossible de contrôler la vitesse sur le boulevard Métropolitain ou ailleurs. Ce n'est pas le cas.

Après deux mois d'un régime de surveillance suivie, on peut être certain que les automobilistes auront levé le pied. Il suffira par la suite de maintenir une certaine constance pour les convaincre de continuer à se discipliner.

On propose l'installation de ces appareils aux abords des chantiers de construction. Croit-on vraiment que la signalisation qui annonce l'utilisation d'un cinémomètre photographique aura plus d'impact qu'un véhicule de patrouille bien en vue sur les lieux ? Par ailleurs, en quoi ces lieux seraient-ils si difficiles à faire surveiller par une patrouille conventionnelle ? Sur le chantier de l'autoroute 13, on a constaté occasionnellement des véhicules de la Sûreté du Québec qui surveillaient la vitesse avec un cinémomètre. La seule vue du véhicule faisait ralentir les conducteurs et sécurisait le chantier. Le problème de la sécurité sur les chantiers de construction ne réside pas dans l'incapacité de les surveiller. En réalité, la présence policière n'est tout simplement pas assez soutenue.

Aux Etats-Unis, il n'est pas rare de voir un véhicule patrouille présent en permanence sur un chantier de construction. L'effet est assuré. Tous ralentissent.

Le cinémomètre photographique n'aura jamais l'impact d'une présence policière. On collectera une amende à coup sûr, mais aura-t-on pour autant sécurisé les travailleurs et les autres automobilistes ?

Une surveillance policière accrue aura certainement raison de la vitesse sur nos routes et dans nos rues. Plus il y aura d'opérations policières, plus les conducteurs se montreront prudents. à la longue, l'investissement sera rentable, à tout point de vue.

Quant au cinémomètre photographique, il sera toujours perçu comme une machine à piastres et c'est exactement le portrait qu'en fait le projet de loi n<sup>o</sup> 17.

Avant de recourir à pareil artifice, que l'on se dote d'une politique réelle de surveillance routière, à l'échelle de la province, que l'on révise les amendes et le système de points d'inaptitude, en ciblant davantage les infractions les plus dangereuses et susceptibles de causer des accidents.

Si le cinémomètre photographique peut paraître attrayant à prime abord, il faut y regarder de plus près pour remarquer à quel point cette mesure n'est pas souhaitable, compte tenu de ses inconvénients. L'objectif de sécurité que l'on dit rechercher serait atteint de façon beaucoup plus efficace en ayant recours aux ressources conventionnelles. De toute évidence, on semble ne pas vouloir investir dans ces ressources, ce que nous ne pouvons que déplorer.

Il est d'ailleurs frustrant pour les policiers de constater que leurs dirigeants semblent empressés d'investir dans cette machine, alors qu'ils leur refusent des équipements beaucoup plus utiles à leur travail et à leur sécurité, comme par exemple des caméras dans les véhicules de patrouille. Évidemment, ça ne rapporte pas !!!

\*\*\*\*\*

### III. CONCLUSION

Si l'on veut vraiment améliorer la sécurité publique sur nos routes, on doit prendre les meilleurs moyens et le meilleur moyen, c'est la présence policière.

Par ailleurs, les conditions exigées pour l'utilisation du cinémomètre photographique sont des accroc majeurs à nos règles de justice. Il ne faut pas se surprendre qu'à ces conditions, le cinémomètre photographique soit perçu comme une source de financement plutôt qu'un outil de prévention. Étonnamment, on persiste dans cette voie, en faisant abstraction des valeurs que nous prônons.

Nous nous opposons à l'instauration du cinémomètre photographique, puisqu'il ne s'agit pas d'un outil de travail valable pour les policiers, ni pour le public, ni en terme de sécurité.

En terminant, nous réitérons notre suggestion à l'effet que le ministre devrait entreprendre une révision du Code de la sécurité routière, notamment à ce qui a trait aux limites de vitesse qui sont les mêmes pour tout genre de véhicules, l'échelle de points de démerite, les amendes, etc.

**LA FÉDÉRATION DES POLICIERS ET POLICIÈRES MUNICIPAUX DU QUÉBEC**

**LA FRATERNITÉ DES POLICIERS ET POLICIÈRES DE MONTRÉAL**