

MÉMOIRE DU BARREAU DU QUÉBEC

Projet de loi n° 165 – *Loi modifiant le Code de la
sécurité routière et d’autres dispositions*

Présenté à la Commission des transports
et de l’environnement

14 mars 2018

Mission du Barreau du Québec

Afin d'assurer la protection du public, le Barreau du Québec surveille l'exercice de la profession, fait la promotion de la primauté du droit, valorise la profession et soutient ses membres dans l'exercice du droit.

Remerciements

Le Barreau du Québec remercie les membres de son Comité consultatif en droit criminel :

M^e Pascal Lévesque, président
M^e Claude Beaulieu
M^e Nicolas Bellemare
M^e Sophie Dubé
M^e Benoît Gariépy
M^e Joannie Jacob
M^e Lucie Joncas
M^e Michel Marchand
M^e Patrick Michel
M^e Julie Pelletier
M^e Danièle Roy

Le secrétariat de ce Comité est assuré par le Secrétariat de l'Ordre et Affaires juridiques du Barreau du Québec :

M^e Nicolas Le Grand Alary

Édité en mars 2018 par le Barreau du Québec

ISBN (PDF) : 978-2-924857-27-4

Dépôt légal — Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2018

Dépôt légal — Bibliothèque et Archives Canada, 2018

Vue d'ensemble de la position du Barreau du Québec

✓ Modifications relatives à l'alcool au volant

Dès la première récidive d'alcool au volant, le projet de loi propose d'assujettir tous les permis de conduire du récidiviste à la condition de conduire un véhicule possédant un éthylomètre, durant toute sa vie. Le Barreau du Québec s'oppose à cette modification telle qu'elle est proposée. Bien que nous reconnaissons le fléau qu'est l'alcool au volant, les grands impacts potentiels de ces nouvelles règles nous empêchent de les appuyer. Effectivement, le coût d'installation et d'entretien d'un éthylomètre peut être problématique pour plusieurs conducteurs peu fortunés. De plus, une telle mesure risque de frapper davantage les conducteurs qui résident hors des grands centres urbains.

✓ Couvre-feu pour les jeunes conducteurs

Le projet de loi propose d'imposer aux jeunes conducteurs un couvre-feu limitant le nombre de passagers de moins de 19 ans pouvant les accompagner entre minuit et cinq heures. Encore une fois, le Barreau du Québec rappelle que s'il est facile pour des jeunes de se déplacer la nuit en transport en commun à Montréal, cela l'est beaucoup moins lorsqu'on sort des grands centres. Les jeunes en région peuvent faire du covoiturage pour se rendre à leur travail. Les modifications proposées au *Code de la sécurité routière* ne tiennent pas compte de ces situations et mettraient ces jeunes, bien que respectueux des autres règles de sécurité routière en situation d'infraction.

✓ Nouveau pouvoir des agents de la paix relativement aux conducteurs ne pouvant s'orienter dans l'espace et le temps

Le projet de loi propose d'octroyer à tout agent de la paix le pouvoir de suspendre sur-le-champ un permis de conduire lorsqu'un conducteur échoue à un test visant à évaluer sa capacité à s'orienter dans l'espace et le temps. Le Barreau du Québec reconnaît l'importance de fournir aux agents de la paix et à la SAAQ le pouvoir de retirer des routes les conducteurs ayant des difficultés à s'orienter dans l'espace et le temps. Toutefois, nous avons de la difficulté à évaluer cette modification législative, puisque le contenu le plus important, le test, n'est pas disponible. La publication du test utilisé, à titre d'avant-projet de règlement, nous permettrait d'évaluer en détail la possibilité que ce pouvoir soit utilisé à des fins autres que celles pour lesquelles il a été adopté.

✓ Nouvelles infractions visant les distractions au volant

Le projet de loi prévoit plusieurs nouvelles règles en ce qui a trait à l'utilisation d'appareils électroniques et d'écrans d'affichage. Le Barreau du Québec appuie les modifications proposées, sous réserve de certains commentaires particuliers. Nous remarquons que certains termes et notions du projet de loi sont vagues et imprécis et qu'encore une fois, le gouvernement pourra venir préciser l'application de cet article par règlement, en y définissant notamment des termes.

Le projet de loi propose des suspensions sur-le-champ du permis de conduire d'une personne récidiviste d'une infraction de distraction au volant. Le Barreau du Québec reconnaît l'importance de lutter contre les dangers des distractions lors de la conduite. Cependant, nous croyons qu'un pouvoir de suspensions sur-le-champ de permis ne devrait pas être donné aux agents de la paix. Les sanctions pénales sont normalement imposées par un juge suite à un procès. Permettre aux agents de la paix de suspendre automatiquement un permis de conduire constitue un accroc majeur à ce principe.

Table des matières

INTRODUCTION.....	1
1. MODIFICATIONS RELATIVES À L'ALCOOL AU VOLANT	2
2. COUVRE-FEU POUR LES JEUNES CONDUCTEURS	3
3. NOUVEAU POUVOIR DES AGENTS DE LA PAIX RELATIVEMENT AUX CONDUCTEURS NE POUVANT S'ORIENTER DANS L'ESPACE ET LE TEMPS	5
4. NOUVELLES INFRACTIONS VISANT LES DISTRACTIONS AU VOLANT	6

INTRODUCTION

Le 8 décembre 2017, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, monsieur André Fortin, a déposé à l'Assemblée nationale le projet de loi n° 165 intitulé *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* (ci-après le « projet de loi »).

Le projet de loi prévoit que, dès la première récidive d'alcool au volant, tout permis qui pourra être délivré par la suite au récidiviste sera assorti de la condition de conduire un véhicule muni d'un antidémarrageur éthylométrique. Il prévoit toutefois que cette condition pourra être levée après un délai de 10 ans si certaines conditions sont respectées.

Le projet de loi contient également de nouvelles règles au *Code de la sécurité routière*¹ visant à encadrer les sources de distraction au volant comme l'utilisation des appareils électroniques portatifs et des écrans d'affichage. Il hausse le montant des amendes applicables en cas de contravention et prévoit, en cas de récidive, la suspension sur-le-champ du permis du contrevenant.

À l'égard des nouveaux conducteurs de véhicule de promenade et de motocyclette, le projet de loi impose un couvre-feu entre minuit et cinq heures durant la période d'apprentissage. Il prévoit de restreindre, pendant ces mêmes heures et au cours de la première année du permis probatoire d'un jeune conducteur de véhicule de promenade, le transport de passagers âgés de 19 ans ou moins, sous réserve d'exceptions.

Finalement, le projet de loi accorde aux agents de la paix le pouvoir de suspendre sur-le-champ le permis de conduire d'une personne qui échoue à un test visant à vérifier sa capacité de s'orienter dans l'espace et dans le temps.

Le Barreau du Québec a pris connaissance avec intérêt de ce projet de loi et vous fait part de ses commentaires.

¹ RLRQ, c. C-24.2.

1. MODIFICATIONS RELATIVES À L'ALCOOL AU VOLANT

Nouvel article 76.1.6 du *Code de la sécurité routière* proposé par l'article 18 du projet de loi

76.1.6. Lorsque l'infraction donnant lieu à la révocation ou à la suspension est reliée à l'alcool, à une alcoolémie élevée ou au refus de fournir un échantillon d'haleine et qu'au cours des 10 années précédant cette révocation ou cette suspension la personne s'est vu imposer au moins une révocation ou une suspension pour l'une de ces infractions, le nouveau permis et tout permis subséquent délivré au cours de la vie de la personne est assorti de la condition de conduire un véhicule routier muni d'un antidémarréur éthylométrique agréé par la Société.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une deuxième révocation ou suspension de permis, la personne peut, à l'expiration d'une période de 10 ans pendant laquelle son permis est assorti de la condition de conduire un véhicule muni d'un antidémarréur éthylométrique, demander à la Cour du Québec, chambre de pratique en matière civile, la levée de la condition, à charge pour la personne de démontrer que son rapport à l'alcool ou aux drogues ne compromet pas la conduite sécuritaire d'un véhicule routier.

Dans le calcul de la période visée au deuxième alinéa, il faut exclure toute période pendant laquelle la personne n'était pas autorisée à conduire un véhicule routier, soit qu'elle n'était pas titulaire d'un permis ou soit que son permis faisait l'objet d'une sanction.

Dès la première récidive d'alcool au volant, le projet de loi propose d'assujettir tous les permis de conduire du récidiviste à la condition de conduire un véhicule possédant un éthylomètre, durant toute sa vie. S'il s'agit d'une seconde suspension ou révocation, la personne pourra faire la demande à la Cour du Québec, de retirer cette condition après l'expiration d'un délai de 10 ans.

Le Barreau du Québec s'oppose à cette modification telle qu'elle est proposée. Bien que nous reconnaissons le fléau qu'est l'alcool au volant, les grands impacts potentiels de ces nouvelles règles nous empêchent de les appuyer dans leur forme actuelle.

Effectivement, le coût d'installation et d'entretien d'un éthylomètre peut être problématique pour plusieurs conducteurs peu fortunés. Une vérification chez Lebeau, seul fournisseur accrédité par la Société de l'assurance automobile du Québec (ci-après « SAAQ »), nous informe que le coût, avant taxes, d'un éthylomètre est le suivant :

- ✓ 320 \$ pour l'installation;
- ✓ 250 \$ de dépôt ou 10 \$ par mois à titre d'assurance;
- ✓ 110 \$ de frais mensuels de location.

Ces frais n'incluent pas les opérations de recalibrage qui doivent être effectuées au besoin. Ainsi, il en coûte, avant taxes, au minimum 1 760 \$ pour la première année et 1 440 \$ par année subséquente. Ces montants sont élevés et risquent de priver plusieurs conducteurs moins fortunés de leur véhicule et, par extension, leur occasionner des difficultés supplémentaires lors de la recherche d'un emploi, leur retour à l'école ou lorsqu'ils tentent de reprendre leur vie en main.

De plus, une telle mesure risque de frapper davantage les conducteurs qui résident hors des grands centres urbains. En effet, les personnes vivant dans des milieux ruraux ont un plus grand besoin d'avoir accès à un véhicule afin de vaquer à leurs occupations. Comme l'affirmait la Cour suprême du Canada dans l'arrêt *R. c. White*² :

« [...] La conduite automobile est souvent une nécessité de la vie, surtout dans les régions rurales comme celle où l'accident a eu lieu en l'espèce. Lorsqu'une personne a besoin de conduire pour fonctionner normalement dans la société, le choix de conduire ou non n'est pas vraiment aussi libre que le choix de faire partie ou non d'une industrie. » (Nos soulignés)

Par ailleurs, le Barreau du Québec s'interroge sur la portée de l'alinéa 2 du nouvel article 76.1.6 du *Code de la sécurité routière*, qui exige, pour qu'une personne obtienne la levée de l'obligation d'avoir un antidémarrateur éthylométrique, de démontrer que le rapport de cette personne à l'alcool ou aux drogues ne compromet pas la conduite sécuritaire d'un véhicule routier.

Plus particulièrement, nous nous demandons quel est le lien rationnel entre l'exigence de posséder un antidémarrateur éthylométrique et la consommation de drogues (et non d'alcool). En effet, une personne pourrait avoir commis des infractions liées à l'alcool au volant et devoir conduire un véhicule muni d'un antidémarrateur éthylométrique. Cette personne peut avoir réglé son problème d'alcool en thérapie, mais voir sa demande de levée rejetée puisqu'il est démontré qu'elle consomme du cannabis (une substance bientôt légale).

Cette personne devra continuer à utiliser un antidémarrateur éthylométrique alors que cet appareil n'est d'aucune utilité pour contrer la drogue au volant. Nous considérons que cette mesure est alors uniquement punitive et non liée à la sécurité des usagers de la route.

2. COUVRE-FEU POUR LES JEUNES CONDUCTEURS

Nouvel article 100 du *Code de la sécurité routière* proposé par l'article 22 du projet de loi

100. Le conducteur d'un véhicule routier qui est titulaire d'un permis probatoire de classe 5, tel que déterminé par règlement, et qui est âgé de 19 ans ou moins est assujetti aux règles suivantes la première année qui suit la délivrance de son permis :

² [1999] 2 R.C.S. 417, par. 55.

1° pendant les six premiers mois, il ne peut transporter, au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures, qu'un seul passager âgé de 19 ans ou moins;

2° pendant les six mois suivants, il ne peut transporter, au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures, que trois passagers âgés de 19 ans ou moins.

Les règles prévues au premier alinéa ne s'appliquent pas si l'un des passagers est titulaire depuis au moins deux ans d'un permis de conduire valide de la classe appropriée à la conduite du véhicule, s'il prend place au côté du conducteur et s'il est en mesure de lui fournir aide et conseil.

Pour l'application du premier alinéa, il n'est pas tenu compte, dans le calcul du nombre de passagers, du passager qui est un membre de la famille immédiate du conducteur.

On entend par famille immédiate du conducteur :

- 1° son conjoint, qu'il soit marié, en union civile ou en union de fait;
- 2° ses enfants et ceux de son conjoint;
- 3° ses frères et sœurs;
- 4° tout autre enfant de l'un de ses père et mère ou de leur conjoint.

L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de soupçonner que le conducteur contrevient aux dispositions du présent article peut demander à un passager de s'identifier, auquel cas celui-ci lui donne les renseignements suivants :

- 1° ses nom et adresse;
- 2° sa date de naissance;
- 3° le cas échéant, la nature de son lien familial avec le conducteur.

Le projet de loi propose d'imposer aux jeunes conducteurs un couvre-feu limitant le nombre de passagers de moins de 19 ans pouvant les accompagner entre minuit et cinq heures. Le Barreau du Québec considère que les modifications proposées n'atteignent pas l'objectif de protection des jeunes qui sont passagers de véhicules durant la nuit.

Les jeunes en région peuvent en effet avoir des motifs raisonnables de se déplacer à plusieurs dans un véhicule durant la nuit. Ils peuvent par exemple faire du covoiturage pour se rendre à leur travail. Les modifications proposées au *Code de la sécurité routière* ne tiennent pas compte de ces situations et mettraient ces jeunes, bien que respectueux des autres règles de sécurité routière en situation d'infraction.

De plus, les membres de la famille immédiate sont exclus du décompte du nombre de personnes dans le véhicule. Ainsi, des jeunes d'une même famille, comme des frères et sœurs, peuvent se retrouver dans le même véhicule sans être inquiétés par la police alors que leur motif de déplacement pourrait être de faire une course sur un chemin de campagne.

En outre, nous tenons de nouveau à souligner que la réalité de la conduite automobile est différente hors des grands centres urbains. Il est facile pour des jeunes de se déplacer la nuit en transport en commun à Montréal. Cela l'est beaucoup moins lorsqu'on sort des grands centres.

3. NOUVEAU POUVOIR DES AGENTS DE LA PAIX RELATIVEMENT AUX CONDUCTEURS NE POUVANT S'ORIENTER DANS L'ESPACE ET LE TEMPS

Nouvel article 202.5.1 du *Code de la sécurité routière* proposé par l'article 29 du projet de loi

202.5.1. Lorsqu'un agent de la paix a des raisons de soupçonner qu'une personne qui conduit un véhicule routier représente un danger pour elle-même ou pour les autres usagers de la route, il peut exiger de cette personne qu'elle se soumette, au moment où il l'intercepte, à un test visant à vérifier sa capacité à s'orienter dans l'espace et dans le temps.

Lorsque la personne échoue le test, l'agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société, son permis ou son droit d'en obtenir un.

La suspension est maintenue jusqu'à ce que la personne démontre, au moyen d'un examen médical fait selon les modalités prévues à l'article 73, qu'elle n'est pas atteinte d'une maladie ou d'une déficience ou qu'elle ne se trouve pas dans une situation qui, suivant les normes concernant la santé établies par règlement, sont essentiellement incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier.

Un règlement du gouvernement détermine la teneur du test ainsi que les paramètres permettant d'établir s'il y a échec ou non au test.

Le projet de loi propose d'octroyer à tout agent de la paix le pouvoir de suspendre sur-le-champ un permis de conduire lorsqu'un conducteur échoue à un test visant à évaluer sa capacité à s'orienter dans l'espace et le temps. Le permis demeure suspendu jusqu'à ce que le conducteur soit capable de démontrer qu'il est apte à conduire un véhicule. Le contenu du test sera déterminé plus tard par règlement du gouvernement.

Le Barreau du Québec reconnaît l'importance de fournir aux agents de la paix et à la SAAQ le pouvoir de retirer des routes les conducteurs ayant des difficultés à s'orienter dans l'espace et le temps. Ces personnes, parfois plus âgées, peuvent occasionner de graves accidents.

Toutefois, nous avons de la difficulté à évaluer cette modification législative, puisque le contenu le plus important, le test, n'est pas disponible. En effet, sans connaître le contenu du test, nous sommes préoccupés par la possibilité de pratiques arbitraires et d'abus de la part des agents de la paix. Comme l'affirmait la Cour suprême dans l'arrêt *R. c. Bain*³ :

« Malheureusement, il semblerait que, chaque fois que le ministère public se voit accorder par la loi un pouvoir qui peut être utilisé de façon abusive, il le sera en effet à l'occasion. La protection des droits fondamentaux ne devrait pas être fondée sur la confiance à l'égard du comportement exemplaire permanent du ministère public, chose qu'il n'est pas possible de surveiller ni de maîtriser. Il serait préférable que la disposition législative incriminée soit abolie. » (Nos soulignés)

³ [1992] 1 R.C.S. 91.

La publication du test utilisé, à titre d'avant-projet de règlement, nous permettrait d'évaluer en détail la possibilité que ce pouvoir soit utilisé à des fins autres que celles pour lesquelles il a été adopté.

4. NOUVELLES INFRACTIONS VISANT LES DISTRACTIONS AU VOLANT

Nouvel article 443.1 du *Code de la sécurité routière* proposé par l'article 112 du projet de loi

443.1. Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage, sauf dans les cas suivants :

1° le conducteur du véhicule routier fait ou reçoit des appels téléphoniques en utilisant un dispositif mains libres;

2° le conducteur du véhicule routier ou le cycliste consulte l'information affichée sur un écran d'affichage, y compris celui d'un appareil électronique portatif, ou active une fonction de l'écran si celui-ci satisfait à l'ensemble des conditions suivantes :

a) il affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements usuels;

b) il est intégré au véhicule ou installé sur un support, amovible ou non, fixé sur le véhicule;

c) il est placé de façon à ne pas obstruer la vue du conducteur du véhicule routier ou du cycliste, nuire à ses manœuvres, empêcher le fonctionnement d'un équipement ou en réduire l'efficacité et de manière à ne pas constituer un risque de lésion en cas d'accident;

d) il est positionné et conçu de façon à ce que le conducteur du véhicule routier ou le cycliste puisse le faire fonctionner et le consulter aisément.

Pour l'application du premier alinéa, le conducteur du véhicule routier ou le cycliste qui tient en main, ou de toute autre manière, un appareil électronique portatif est présumé en faire usage.

Le gouvernement peut, par règlement, préciser les modalités d'application du présent article, notamment définir le sens de certaines expressions. Il peut également prévoir d'autres exceptions à l'interdiction qui y est prévue ainsi que d'autres normes applicables aux écrans d'affichage.

Le projet de loi prévoit plusieurs nouvelles règles en ce qui a trait à l'utilisation d'appareils électroniques et d'écrans d'affichage. Le Barreau du Québec appuie les modifications proposées, sous réserve des commentaires suivants.

Tout d'abord, nous remarquons que certains termes, employés au nouvel article 443.1 du *Code de la sécurité routière* sont vagues et imprécis et qu'encore une fois, le gouvernement pourra venir préciser l'application de cet article par règlement, en y définissant notamment des termes.

Plus précisément, le Barreau du Québec s'interroge sur la portée à donner à l'exigence que l'appareil ou l'écran « affiche uniquement des informations pertinentes pour la conduite du véhicule ou liées au fonctionnement de ses équipements usuels », comme prévu au paragraphe 2 a) de l'article 443.1. En effet, que constitue une information pertinente liée au fonctionnement de ses équipements usuels? Est-ce que les fonctions de radio ou de musique sont incluses? Qu'en est-il des messages textes qui peuvent être lus à voix haute par un assistant numérique?

De plus, nous avons de la difficulté à saisir le sens à donner à l'exigence que le conducteur « puisse faire fonctionner et consulter [l'appareil] aisément ». Est-ce que cela nécessite des boutons accessibles sur le volant? Est-ce qu'un téléphone portable, fixé au pare-brise répond à cette exigence? Dans le domaine en constante évolution des outils numériques disponibles dans les véhicules, nous invitons le législateur à préciser son intention.

Nouvel article 443.3 du *Code de la sécurité routière* proposé par l'article 112 du projet de loi

443.3. Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de trois jours, le permis visé à l'article 61 d'une personne qui conduit un véhicule routier en contravention à l'article 443.1 si elle a été déclarée coupable d'une telle infraction au cours des deux années précédant la constatation de l'infraction.

La durée de la suspension est portée à sept jours si, au cours des deux années précédant la constatation de l'infraction, la personne a été déclarée coupable de deux infractions à l'article 443.1. Dans le cas où cette personne a été déclarée coupable de plus de deux infractions au cours de cette même période, la suspension est alors d'une durée de 30 jours.

Dans le cas où la personne déclarée coupable d'une infraction à l'article 443.1 n'est pas titulaire d'un permis ou est titulaire d'un permis délivré par une autre autorité administrative, les premier et deuxième alinéas s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, à son droit d'obtenir un permis visé à l'article 61.

Le projet de loi propose des suspensions sur-le-champ du permis de conduire d'une personne récidiviste d'une infraction de distraction au volant. Pour la première récidive, la suspension est de trois jours. Pour la deuxième, la durée est portée à sept jours. Finalement, pour plus de trois récidives, la durée est de trente jours.

Le Barreau du Québec reconnaît l'importance de lutter contre les dangers des distractions lors de la conduite. Cependant, nous croyons qu'un tel pouvoir ne devrait pas être donné aux agents de la paix par le biais de suspensions sur-le-champ. Les sanctions pénales sont normalement imposées par un juge suite à un procès. Permettre aux agents de la paix de suspendre automatiquement un permis de conduire constitue un accroc majeur à ce principe.

Nous proposons donc que les suspensions sur-le-champ prévues par le projet de loi soient plutôt imposées comme sanction lorsque le conducteur plaide coupable à l'infraction ou lorsqu'il est trouvé coupable au terme d'un procès.