

MÉMOIRE

Sur le document de consultation intitulé
« La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant, la vitesse
excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales »

Présenté par

**la Fédération des policiers et policières
municipaux du Québec**

à

La Commission des transports et de l'environnement

Février 2006

PRÉAMBULE

La Fédération des policiers et policières municipaux du Québec (FPMQ) remercie cette commission de l'occasion qui lui est donnée d'exprimer son point de vue sur le document de consultation intitulé « La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales ».

La Fédération est un regroupement d'associations syndicales composées de plus de 8 000 policiers et policières municipaux du Québec. Elle compte parmi ses associations, la Fraternité des policiers et policières de Montréal à titre de membre associé.

Soucieuse du bien-être et de la sécurité de la population québécoise, la FPMQ jugeait primordial de se pencher sur ce document afin de vous proposer des pistes d'action destinées à améliorer le bilan routier de la province.

La Fédération salue cette initiative des membres de la Commission des transports et de l'environnement dont l'exercice de réflexion a pour but de réduire le nombre et la gravité des accidents routiers.

Dans ce mémoire, nous vous faisons part de nos commentaires et de nos recommandations relativement aux différents sujets soulevés.

* * * * *

I.- LE CELLULAIRE AU VOLANT

Il ne fait aucun doute que l'usage du cellulaire au volant accroît le risque d'accident. Le coroner Claude Paquin écrit dans son rapport d'investigation sur le décès de Michel Bourdeau, survenu le 6 août 2002 :

« En 2001, une étude demandée par la SAAQ et effectuée au Laboratoire sur la Sécurité des Transports de l'Université de Montréal (...) a démontré que le lien entre les cellulaires et les accidents routiers ne fait aucun doute. L'étude a démontré que si vous utilisez votre téléphone mobile tout en conduisant, vous augmentez de 38 % vos risques d'accident de la route. »

On ne saurait d'ailleurs mieux résumer la situation que la SAAQ elle-même, dans un document de prévention que l'on retrouve sur son site Internet, au titre évocateur de : « *Ne vous laissez pas conduire par votre cellulaire* ». On peut y lire ce qui suit :

« Se servir d'un téléphone au volant constitue une importante source de distraction. Les conducteurs prudents évitent d'utiliser leur téléphone en conduisant, car ils sont conscients de ce danger. Ils savent que téléphoner et conduire en même temps augmente leur risque d'accident. »

Des études le confirment et on ne peut s'enfouir la tête dans le sable plus longtemps. Il est grand temps d'interdire le cellulaire au volant.

Malgré toutes les campagnes de sensibilisation qui pourraient être faites, les gens ne changeront pas une mauvaise habitude généralisée. Ils sont déjà bien conscients des dangers du cellulaire au volant. À preuve, ce sondage pancanadien, dont fait état le document de consultation, établit que les usagers du cellulaire au volant souhaitent très majoritairement qu'il soit interdit lors de la conduite automobile.

S'il y a un consensus à cet égard, c'est parce que tout le monde a pu en faire l'expérience et constater le danger qu'il représente.

Nos policiers également nous font remarquer qu'en effectuant leur patrouille, ils observent régulièrement des manœuvres dangereuses effectuées par des conducteurs qui sont occupés à parler au téléphone. Ces conducteurs semblent porter plus d'attention à leur conversation qu'à leur conduite.

Il y a donc lieu de croire que l'utilisation d'un cellulaire mains libres ne serait pas moins distrayante, comme le démontrent d'ailleurs certaines études.

En fait, l'usage du cellulaire mains libres n'est pas tellement répandu comparativement au cellulaire conventionnel. Si le cellulaire mains libres devenait la norme, les gens et les utilisateurs se rendraient compte que le danger est de même nature. Le coroner Paquin s'exprime ainsi à ce sujet :

« Une étude de l'Association Automobile de Grande-Bretagne considère que les conducteurs qui utilisent un téléphone mobile, même du type "mains libres" courent quatre fois plus de risque d'avoir un accident que les autres conducteurs. »

Bien sûr, la nouvelle technologie permet la composition vocale, ce qui élimine le risque que représente le fait de composer un numéro de téléphone tout en conduisant. Mais cette technologie est peu utilisée et, de toute façon, une fois le numéro composé, le problème reste entier.

Parler au téléphone demeure une « importante » source de distraction en soit, alors que la conduite d'une automobile requiert toute notre attention, notre concentration et nos réflexes. L'adepte du cellulaire au volant ne met pas que sa vie en danger, mais aussi celle des autres.

Il faut donc légiférer. Le coroner Claude Paquin recommande :

« Que le ministère des Transports du Québec inclut dans son Code de sécurité routière, l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire par le conducteur d'un véhicule en mouvement, et ce, sous peine d'amende. »

Nous sommes d'accord mais, pour que la mesure soit efficace et convaincante, elle doit prévoir, en plus de l'amende, l'inscription de points d'inaptitude au dossier du conducteur contrevenant.

Le même raisonnement vaut pour tout autre appareil qui peut constituer une source de distraction au volant : système GPS, écran DVD, Internet, télécopieur, etc. La technologie n'a pas fini de nous surprendre, sauf que tous ces gadgets ne seront jamais compatibles avec la conduite d'un véhicule automobile, aussi pratiques que divertissants soient-ils. Le pouvoir de concentration de l'être humain a ses limites.

Ces appareils risquent même de constituer une source encore plus grande d'accidents que le cellulaire, puisqu'ils amènent le conducteur à quitter régulièrement la route des yeux.

À cet égard, les commentaires du coroner Claude Paquin à propos de l'utilisation du cellulaire au volant, ont la même pertinence en ce qui concerne d'autres dispositifs qui peuvent accaparer la concentration du conducteur d'un véhicule :

« Quitter la route des yeux pendant une seconde à 115 km/h, signifie qu'on a parcouru 32 mètres sans voir où on va. Deux secondes équivalent donc à parcourir les 2/3 d'un terrain de football les yeux fermés : distance amplement suffisante pour se retrouver hors route. »

Certains objecteront que la législation ne serait pas contrôlable, en ce sens que les policiers ne pourraient détecter ceux qui utilisent des cellulaires mains libres ou des dispositifs vidéo. Ce n'est pas tout à fait exact. En constatant la conduite erratique de quelqu'un, le policier peut observer qu'il est distrait par quelque chose et procéder alors à une vérification.

Il faudrait donc s'assurer que les policiers ont un large pouvoir d'effectuer des vérifications et prévoir un mécanisme qui leur permettrait de saisir l'équipement interdit, donc de faire remorquer le véhicule pour en faire enlever le dispositif, ce qui ajouterait à la dissuasion.

RECOMMANDATIONS

- **Que l'utilisation du cellulaire au volant d'un véhicule en mouvement soit interdite, y compris le cellulaire mains libres;**
- **Que la loi prévoie une amende et l'inscription de points d'inaptitude pour une infraction relative à l'utilisation d'un cellulaire au volant;**
- **Que soit également interdit tout autre dispositif vidéo ou autre, pouvant nuire à la concentration du conducteur, comme un système GPS, écran DVD, etc.;**
- **Que les policiers puissent faire les vérifications nécessaires et saisir les équipements interdits.**

II.- LA VITESSE EXCESSIVE

1. Le cinémomètre photographique

La Fédération s'est toujours objectée au cinémomètre photographique et sa position n'a pas changé. Nous avons eu l'occasion d'exprimer notre désaccord lors de la consultation sur le livre vert concernant la sécurité routière au Québec, au mois de janvier 2000. Nous l'avons fait également devant cette commission, lors des auditions publiques du projet de loi n° 17, *Loi modifiant le Code de sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique*, le 6 septembre 2001.

Les défauts du cinémomètre photographique sont nombreux et majeurs:

- C'est le propriétaire du véhicule qui est sanctionné, sans égard à la faute. Le véritable fautif s'en tire;
- On fait une entorse à nos règles de justice pénale et à la Charte des droits et libertés de la personne, en faisant supporter par le propriétaire une responsabilité absolue et, le cas échéant, en lui imposant le fardeau de se disculper;
- En plus, à cause des délais de traitement et du fait que le contrevenant n'a pas été intercepté, il pourrait être difficile pour le propriétaire du véhicule de se faire rembourser, en allant quémander auprès du conducteur six mois ou un an plus tard;
- Il pourrait également être difficile pour le conducteur de se remémorer l'événement s'il n'a pas été avisé valablement dès le moment où il a été capté, ou s'il n'a pas remarqué l'écran installé pour l'informer de l'infraction, le cas échéant;
- Les délais de traitement risquent par ailleurs d'être accrus, en conséquence de l'augmentation du nombre de constats, au point de devenir déraisonnables pour ce genre d'infraction, allant à l'encontre de nos chartes;
- Les compagnies de location de voitures ne seront pas en mesure de récupérer l'ensemble des amendes qui leur seront facturées et leurs pertes seront refilées aux consommateurs;

-
- Les entreprises qui ont une flotte de véhicules conduits par leurs employés seront également confrontées aux problèmes d'identifier le conducteur fautif et de se faire rembourser, en ayant pour leur part le fardeau de prouver qui conduisait;
 - Une fois passée la zone surveillée par un cinémomètre photographique ou une fois avisé que le véhicule a été capté, le contrevenant pourra reprendre une vitesse excessive, ce qu'il ne ferait pas en présence d'une surveillance policière soutenue;
 - La possibilité que le véhicule soit capté par un dispositif électronique et qu'un constat soit expédié par la poste n'a d'ailleurs pas l'impact dissuasif que procurent la présence policière et l'interception sur le fait par un policier;
 - La présence policière a aussi un effet préventif, contrairement au cinémomètre photographique qui se limite à la répression;
 - La loi sera appliquée de façon inégale, selon que la plaque d'immatriculation est lisible ou non :
 - il pourrait y avoir un obstacle involontaire, comme un vélo ou de la saleté;
 - il pourrait y avoir maquillage volontaire par toutes sortes de procédés pouvant affecter le laser, sans que cela paraisse sur la plaque, et les véhicules des conducteurs plus rusés ou malhonnêtes ne seraient pas captés.
 - Le système de points ne serait pas appliqué, puisqu'on ne peut identifier le conducteur :
 - pourtant, le même principe devrait prévaloir pour l'amende, puisque c'est le conducteur qui a commis la faute;
 - on instaure un régime à deux niveaux de sanction pour une même infraction, avec ou sans points d'inaptitude, selon que l'infraction est constatée par un dispositif électronique ou par un policier;

- sans l'application du système de points, l'effet dissuasif est négligeable, ce qui dénature l'objectif soi-disant recherché d'accroître la sécurité routière;
 - l'amende se découvre ainsi sous son vrai visage, soit une taxe déguisée qui affectera moindrement ou pas du tout les plus fortunés, puisque seul le système de points peut réellement atteindre ces derniers;
 - on crée une justice de classe, car la sanction affectera uniquement les moins fortunés qui peuvent y laisser l'équivalent de leur salaire pour une à cinq journées de travail.
- En substituant les policiers par un dispositif électronique, on se prive d'un aspect important de la surveillance policière et du contrôle de la criminalité, qui consiste à vérifier l'état du véhicule et du conducteur, la conformité de son permis, de son immatriculation, de ses assurances, à arrêter des personnes recherchées, détecter des suspects et fouiller en conséquence le véhicule pour y découvrir des armes, des stupéfiants ou autres produits de la criminalité.

On nous dit que l'objectif est d'accroître la sécurité sur nos routes et dans nos villes, mais en choisissant le cinémomètre photographique pour y parvenir, malgré toutes ses carences et vicissitudes, il est difficile de nous en convaincre.

Si l'objectif premier en était vraiment un de sécurité, il suffirait d'investir des ressources en surveillance policière, comme la Ville de Montréal vient de le faire.

Tous les services de police qui se sont dotés d'une escouade de circulation nous confirment sa rentabilité en termes de revenus et d'impacts sur la sécurité routière.

Il est évident qu'il faut prendre les moyens pour réduire la vitesse sur nos routes et dans nos villes, mais il faut rechercher les bons moyens.

La voie du cinémomètre photographique est une solution facile, mais elle est contestable en ce qui concerne son efficacité. En plus, elle se développera au détriment de la surveillance policière.

Le document de consultation mentionne ce qui suit :

« Le Conseil canadien de la sécurité note même que si rien ne peut remplacer une forte présence policière dans les secteurs à risque, les policiers ne peuvent être partout en même temps... »

Nous constatons que le Conseil canadien croit aux vertus de la présence policière. Comme rien ne peut remplacer une forte présence policière, pourquoi alors investir dans une technologie contestable, plutôt que de recourir aux moyens les plus efficaces?

Il est vrai que les policiers ne peuvent être présents partout. Cependant, il faudrait reconnaître que les élus ne font pas de grands efforts pour accroître la surveillance policière.

Le ministère des Transports devrait plutôt se soucier de développer des programmes de contrôle routier, menés en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique, la SAAQ, les municipalités et les services de police. Les zones problématiques seraient plus particulièrement visées et les effets ne tarderaient pas à se faire sentir, non seulement par la répression, mais aussi par la prévention qui découle d'une présence policière soutenue.

RECOMMANDATIONS

- **Que le recours au cinémomètre photographique soit écarté;**
- **Que le ministère des Transports développe des programmes de contrôle routier, en partenariat avec le ministère de la Sécurité publique, la SAAQ, les municipalités et les services de police, ayant pour objectif de réduire les accidents dans les secteurs à risque.**

2. Les points d'inaptitude

Comme vous le savez, le Code de la sécurité routière a été modifié il y a quelques années pour instaurer le permis probatoire d'une durée de deux ans. Dans le but d'inciter les nouveaux conducteurs à respecter le Code, le nombre maximum de points d'inaptitude a été fixé à quatre et les contrevenants ayant dépassé la limite au cours de cette période se voient imposer une suspension de permis de 90 jours.

Par expérience, des policiers ont constaté que des conducteurs téméraires, récidivistes et peu soucieux de la sécurité d'autrui, réussissent à déjouer la mesure en contestant les constats et en gagnant du temps, de façon à comparaître devant le tribunal après avoir obtenu leur permis régulier. S'ils plaident coupable par la suite, les points rattachés à l'infraction concernée s'appliquent à leur permis régulier et ils évitent ainsi la suspension administrative de 90 jours.

De plus, la sanction administrative n'est appliquée que lorsque la SAAQ reçoit l'avis de culpabilité du tribunal. Même si la condamnation survient avant l'échéance du permis probatoire, la mesure n'est pas appliquée si l'avis est reçu par la SAAQ après que le contrevenant ait obtenu son permis régulier, ce qui est tout à fait illogique.

Bref, ceux qui sont plus particulièrement visés réussissent à s'en tirer et, au lieu d'apprendre à respecter les règles, ils apprennent très vite à déjouer le système. Ils procéderont de la même façon plus tard afin d'éviter une suspension de leur permis régulier, en jouant ainsi avec les dates de condamnation.

En plus de contourner la loi, les contrevenants engorgent le système pénal par cette pratique dilatoire, entraînant des coûts au gouvernement et aux municipalités. Certains vont même de remise en remise pour arriver à leur but.

Il faudrait donc renforcer la mesure pour en constituer un véritable outil de dissuasion. Les points ne devraient pas être calculés selon la date de la condamnation, mais selon l'état du dossier au moment de l'infraction.

Il y aurait lieu d'appliquer une telle mesure pour le permis probatoire comme pour le permis régulier. Trop de contrevenants évitent une révocation en jouant sur la date du plaidoyer ou de la condamnation. Dans tous les cas, il faudrait calculer les points à la date de l'infraction

plutôt qu'au moment de la condamnation. Certains pourraient gagner du temps, mais ils ne pourraient échapper à la sanction de leur permis.

Personne ne devrait pouvoir déjouer le système. Il faudrait donc prévoir que les points soient comptabilisés dès l'émission du constat d'infraction, mais la suspension ou la révocation du permis n'aurait effet qu'à compter du moment où le contrevenant serait reconnu coupable de toutes les infractions considérées dans le cumul. Il ne donnerait rien alors au contrevenant de retarder un plaidoyer dans l'espoir de sauver son permis, en jouant sur la péremption des points en fonction des dates de condamnation.

Par ailleurs, après une révocation du permis régulier, la personne concernée ne devrait pouvoir obtenir qu'un permis probatoire, sujet aux mêmes conditions, c'est-à-dire qu'elle ne pourrait accumuler plus de quatre points au cours des deux années suivantes.

Quant au contrevenant titulaire d'un permis probatoire, sa période de probation devrait être prolongée de deux années, à compter de la fin de la suspension, laquelle devrait être traitée comme une révocation si elle est appliquée après l'obtention d'un permis régulier.

Ces mesures peuvent sembler drastiques, mais elles visent le délinquant d'habitude, non pas le commun des mortels.

Comme nous l'avons exprimé précédemment, le cumul de points constitue le meilleur frein aux ardeurs des délinquants.

RECOMMANDATIONS

- **Que les points d'inaptitude soient comptés et cumulés selon la date de l'infraction;**
- **Que la révocation ou la suspension du permis soit différée et prenne effet à compter du moment où la SAAQ est informée d'un plaidoyer de culpabilité qui confirme un nombre suffisant de points pour atteindre le maximum prescrit, sur une période de deux années écoulées depuis la date de la première infraction considérée;**

- **Que la personne dont le permis probatoire est suspendu voie sa période de probation prolongée de deux années à compter de la fin de la suspension;**
- **Que la personne dont le permis de conduire régulier est révoqué ne puisse obtenir qu'un permis probatoire de deux ans à l'échéance de la période de révocation.**

3. Le rehaussement des amendes pour excès de vitesse

Le montant des amendes nous apparaît déjà suffisamment élevé. Les policiers ne sont jamais à l'aise de remettre des constats dispendieux à l'honnête travailleur qui se rend au boulot chaque matin et qui peut écopier d'une amende équivalant à plus d'une journée de salaire. On comprend sa frustration lorsqu'il reçoit son constat. Si le montant élevé des amendes a un effet dissuasif, c'est sur les policiers.

En réduisant le montant des amendes pour le ramener à des niveaux raisonnables qui tiendraient compte de la capacité de payer de la majorité des citoyens, les policiers seraient peut-être moins réticents à émettre des constats. Si plus de constats sont émis parce que l'amende est raisonnable, le système de points jouera pleinement son rôle de dissuader la récidive.

L'amende n'a pas beaucoup d'effet sur le délinquant d'habitude, alors qu'elle pénalise indûment le délinquant d'occasion qui n'a pas besoin de cela pour se comporter correctement sur la route. Ce n'est pas sur ce plan qu'il faut mettre l'emphase, mais sur les points d'inaptitude, en donnant au cumul un effet réel sur la révocation de permis, selon la date de l'infraction.

RECOMMANDATION

- **Que le montant des amendes soit réduit, ou du moins maintenu à son niveau actuel.**

4. Les campagnes de sensibilisation

Les campagnes de sensibilisation ne nous semblent pas assez soutenues et elles ne devraient pas viser uniquement les jeunes.

Des conducteurs de tout âge conduisent de manière imprudente, particulièrement en milieu urbain. Il serait temps, notamment, de sensibiliser les conducteurs au respect des piétons. Il faudrait renforcer le Code de la sécurité routière à cet égard. On n'atteindra jamais le niveau de civisme que l'on retrouve ailleurs en Amérique du Nord à l'endroit des piétons, mais on devrait au moins tenter d'améliorer la situation.

Que dire aussi de ceux qui forcent le feu rouge, qui roulent aussi vite sur un boulevard que sur une autoroute! On a si longtemps laissé faire, particulièrement à Montréal, qu'il faudrait joindre des campagnes de sensibilisation aux campagnes de répression entreprises par le Service de police de la Ville de Montréal en 2006.

De plus, il faudrait sensibiliser les adeptes du « tuning », qui modifient leur véhicule au risque de leur sécurité et de celle des autres usagers de la route.

5. L'augmentation des contrôles routiers

Bien sûr que les policiers croient aux vertus des contrôles policiers pour réprimer la vitesse sur nos routes et dans nos villes. Encore une fois, il suffit de constater le laisser-aller des dix dernières années à Montréal, dû à un manque de ressources, pour en mesurer l'effet sur les habitudes de conduite des automobilistes.

La SAAQ devrait se voir investir de la mission de s'impliquer de près dans la promotion de la sécurité routière dans les municipalités et développer des programmes de contrôle routier, en partenariat avec le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique, comme nous le mentionnions dans nos commentaires sur le cinémomètre photographique.

III.- LA MOTOCYCLETTE

Nous ne pensons pas qu'il soit opportun de taxer à outrance les motocyclistes, via la tarification de l'assurance. On pénalise la très grande majorité des motocyclistes qui s'adonnent à cette activité de façon adéquate.

On pourrait ainsi moduler la possibilité de conduire les plus grosses cylindrées en fonction du nombre d'années où le conducteur est détenteur de la classe appropriée (*classe 6*). Par exemple, il ne devrait pas être permis au détenteur d'un permis probatoire de conduire une moto de plus 250 cm³.

La classe 6 serait elle-même sujette à une période probatoire de deux années pour les nouveaux conducteurs de moto et le détenteur du permis se verrait retirer cette classe s'il accumule quatre points d'inaptitude durant cette période.

Après deux années comme détenteur de la classe 6, le titulaire de permis serait admis à conduire des motos dont le moteur ne pourrait excéder 500 cm³, puis 750 cm³ après trois ans et illimité après quatre ans.

Le conducteur qui verrait son permis révoqué devrait se qualifier à nouveau pour la classe 6. Il serait sujet à une nouvelle période de probation et aux mêmes restrictions que ci-dessus.

Avec de telles mesures, les amateurs de moto prendraient de l'expérience avant d'enfourcher de gros bolides qui nécessitent beaucoup de dextérité et de maturité dans la conduite.

Enfin, des escouades spéciales de policiers motards devraient être affectées spécifiquement à la surveillance des motos. Ces policiers recevraient une formation spéciale pour contrôler les motocyclistes et faciliter leur interception.

La conduite dangereuse, telle la conduite sur une roue (« wheelie »), devrait être réprimée sans merci et les policiers devraient avoir la possibilité de saisir la moto de tout conducteur intercepté pour un tel délit.

RECOMMANDATIONS

- **Que les détenteurs de permis de la classe 6 soient assujettis à une période probatoire de deux années;**
- **Que le détenteur de la classe 6 soit autorisé à conduire une moto en fonction du cylindrée du moteur et du nombre d'années continues depuis lesquelles il est titulaire de la classe 6;**
- **Que soient constituées des escouades de policiers motards qui seraient spécifiquement formés pour la surveillance des motocyclistes.**

IV.- LES CONDITIONS HIVERNALES

Même si 90 % des automobilistes utilisent des pneus d'hiver, nous sommes d'avis que la réglementation devrait rendre obligatoire l'utilisation de pneus d'hiver. Ceux qui prennent la précaution de se munir de pneus d'hiver ne souhaitent pas se faire heurter par un automobiliste négligent qui roule dans la neige avec des pneus inadéquats.

Les automobilistes n'utilisant pas de pneus d'hiver pourraient, selon les circonstances, se voir remettre une contravention ou un avis de 72 heures pour se conformer à la loi.

Par ailleurs, nous croyons que des moyens devraient être pris pour ralentir les camions remorques lorsqu'il neige. À cause de leur poids, la neige ne les inquiète pas et ils ne se soucient pas des automobilistes. Ils dégagent un nuage de neige en doublant les voitures sur l'autoroute et aveuglent complètement les autres conducteurs sur une bonne distance. De plus, comme la circulation est généralement limitée à une voie en ces circonstances, ils les obligent à faire des manœuvres de récupération périlleuses.

RECOMMANDATION

- **Que la loi oblige l'utilisation de pneus d'hiver pour la même période où l'utilisation des pneus à crampons est permise.**

CONCLUSION

Ainsi que nous vous l'avons mentionné dans ce mémoire, la Fédération considère que pour améliorer le bilan routier au Québec, il faut, entre autres, :

- Interdire l'utilisation du cellulaire au volant lorsque le véhicule est en mouvement;
- Écarter le recours au cinémomètre photographique et plutôt développer les programmes de contrôles routiers;
- Compter et cumuler les points d'inaptitude selon la date de l'infraction;
- Réduire, ou au moins maintenir, le statu quo dans le montant des amendes;
- Assujettir les nouveaux détenteurs d'un permis de conduire de la classe 6 à une période probatoire de deux années;
- Obliger l'utilisation des pneus d'hiver pour la même période où l'utilisation des pneus à crampons est permise.

Nous profitons de cette tribune pour vous souligner notre mécontentement relativement à la composition de la Table québécoise de la sécurité routière créée en décembre 2005. Nous sommes surpris de ne retrouver aucune association syndicale policière à cette table, alors que le mandat de ce nouvel organisme est de conseiller le ministre des Transports et de lui suggérer des actions afin d'améliorer la sécurité routière.

Les policiers et policières municipaux sont des intervenants ayant une importante expertise en matière de sécurité routière, puisqu'ils voient jour et nuit au respect des lois dans ce domaine. Nous dénonçons l'absence de la FPMQ à cette table comme représentante du milieu policier, alors que le ministère des Transports affirme dans la définition du mandat : « Il s'agit d'un véritable chantier public qui fait appel à l'ensemble des forces vives de la société. » Pour ces raisons, nous souhaiterions obtenir un siège à cette table.

Nous terminons sur cette demande et remercions les membres de cette commission pour leur attention.

Denis Côté
Président
Fédération des policiers et policières municipaux du Québec