



Témoignage de la réalité et constats **provenant du terrain par les** **contrôleurs routiers du Québec**

PRÉSENTÉS À L'ENQUÊTE DU CORONER**
Décès impliquant des véhicules lourds

Par la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec (FCCRQ)

1. PRÉAMBULE

La Fraternité existe depuis 1982, nous représentons autour de 295 membres répartis dans différentes fonctions. L'employeur a tendance à parler de 330, car il inclut les effectifs autorisés, mais qui n'ont jamais été atteints. Notre formation de 21 semaines à l'École nationale de police du Québec nous permet de devenir des agents de la paix et des constables spéciaux. Notre champ d'expertise est très spécialisé et diversifié, auxquelles s'ajoutent plusieurs autres semaines de formation sur le terrain. Nous appliquons actuellement 11 lois et des dizaines de règlements. Mais plus nous avons des connaissances, plus nous pouvons voir les frontières de notre capacité d'agir. Compte tenu de ses moyens limités, la Fraternité ne produira pas de "PowerPoint", mais comme demandé par Me Nadeau, nous allons vous informer de ce qui se passe réellement sur le terrain.

Aujourd'hui, c'est la 2^e fois que nous contribuons à une enquête publique du coroner. Pour notre première participation, nous faisons référence à la tragédie des Éboulements de 1997, où 44 personnes avaient perdu la vie dans un transport par autobus. La Fraternité avait alors dénoncé la forme de « menottage » que nous subissions par les procédures de la SAAQ. À l'époque il nous était pratiquement impossible d'intercepter un autobus sans subir des représailles de la part de l'employeur!

Outre la représentation de nos membres, la Fraternité a opéré depuis plusieurs années un virage d'orientation afin de faire la promotion de la sécurité routière, d'expliquer notre travail qui est largement méconnu, les failles des lois et de la dynamique qui entoure le domaine du transport. Nous avons rédigé et présenté (dans la mesure où nous sommes invités) des mémoires aux différentes instances gouvernementales, des lettres à plusieurs ministres, des dénonciations afin d'améliorer la sécurité routière. La Fraternité pourrait regarder le train passer, mais il faut comprendre que nos membres sont avant tout des citoyens, et ils sont sur la ligne de front.

De nos interceptions découlent des infractions, des avis de réparations, et des non-conformités. Les contrôleurs routiers portent aussi assistance aux citoyens en détresse sur le réseau routier, lors d'accidents

routiers comme premiers intervenants, aux policiers dans plusieurs situations, nous témoignons devant les tribunaux, nous faisons des remisages, des saisies, des enquêtes, et, bénévolement, plusieurs de nos membres font le transport de dons d'organes.

Une statistique très importante, qui n'a pas été publiée par la SAAQ, mais que nous avons, démontre qu'en 2023, les contrôleurs routiers ont constaté 81 223 défauts mécaniques, dont 10 768 étaient considérées comme dangereuses. C'est un apport très important à la sécurité routière et nous ne pouvons pas expliquer pourquoi il est occulté.

Au niveau des statistiques, l'année 2024 a battu tous les records en tous points (pièce C-043.9). Ces chiffres ne témoignent pas de la réalité depuis le 06 mars 2025, date à laquelle une juge du Tribunal administratif du travail (TAT) nous a confinés dans les postes de contrôle, car elle statuait que notre travail était beaucoup trop dangereux compte tenu des équipements de protection dont nous disposions.

Ces audiences devant le TAT se sont échelonnées sur une période de 5 ans avec les plaidoiries en septembre 2024. La SAAQ aurait pu corriger certaines situations en cours de route ce qui nous aurait permis de revenir plus vite sur la patrouille, mais elle a préféré attendre le jugement avec les conséquences désastreuses qui en ont découlé. Nous sommes passés pour l'année 2025 de 108 643 interceptions à 51 449 soit une baisse pour l'année de 52,6%. Il en va de même pour le nombre de constats d'infraction qui passe de 41 679 à 18 987, soit une baisse de 22 693 (54%) (pièce C-043.9), et toutes les autres statistiques ont été impactées comme les accidents de véhicule lourd, la concurrence déloyale, etc.

Malgré ce contexte négatif, à l'été 2024 nous avons informé par lettre la ministre des Transports de notre vive inquiétude de voir des accidents malheureux survenir à cause de l'indécision du gouvernement à prendre une décision, nous n'avons reçu aucune réponse. En mars dernier, nous avons refait des propositions à trois différents ministres du gouvernement, car nous estimions que pour revenir à une situation équivalente à celle de 2024 le plus rapidement possible, il faudrait des changements législatifs et que si rien n'était fait cela prendrait minimalement 2 années avant un retour à la « normale », aucun retour de leur part, comme d'habitude. Ces documents sont disponibles sur notre site Internet (fccrq.org)

Nous savons depuis quelques semaines que le gouvernement a décidé de nous transférer de la SAAQ au MSP à compter du 1^{er} janvier prochain. Beaucoup d'incertitudes planent sur nous en fonction des façons de faire, des procédures, de notre sécurité et de celle des usagers de la route, c'est un dossier à suivre, mais déjà nous voyons un impact très négatif!

Tout ce que nous allons évoquer dans les prochains points a déjà été dit, répété, écrit ou expliqué aux instances concernées via les canaux à notre disposition. Nous sommes un petit syndicat qui représente exclusivement les contrôleurs routiers dont le travail est incompris par plusieurs incluant nos dirigeants actuels, et malheureusement, toutes nos demandes n'ont jamais amené de changements significatifs depuis plusieurs années pour la sécurité routière.

Considérant ce fait, il est évident que notre exposé pourra sembler négatif, mais il reflètera notre réalité sur le terrain et tout le cadre qui nous entoure, qui se concrétise par notre incapacité à bonifier la sécurité routière afin d'agir plus efficacement.

2. CONSTATS GÉNÉRAUX

La Fraternité soumet respectueusement que :

- Le cadre législatif actuel est incomplet et inadapté aux réalités modernes du transport;
- Les mécanismes de contrôle sont insuffisants ou contournables;
- Les contrôleurs routiers ne disposent pas des pouvoirs ni des moyens nécessaires pour intervenir efficacement;
- Les responsabilités sont fragmentées entre plusieurs organismes sans coordination optimale;
- Certaines pratiques actuelles contribuent indirectement au maintien de situations dangereuses;

Plusieurs de nos difficultés se font sentir **par l'aspect légal**, car les lois ou règlements ne suivent pas les changements structurels du transport, ne suivent pas l'évolution technologique et n'ont pas la capacité de s'adapter aux stratagèmes qui permettent de contourner la réglementation.

À travers les différentes juridictions au Canada : Notre pays est bien grand, mais chaque province a la gestion de son territoire en matière de transport. À titre d'exemple : le Code criminel s'applique partout au Canada, par contre, la réglementation sur les heures de conduite ou sur les matières dangereuses relève de chaque province. Par l'entremise de comités interprovinciaux, certaines ententes aboutissent au terme d'un processus et chaque administration doit par la suite adopter des textes législatifs associés à ces ententes.

Pour les camionneurs et les compagnies de transport, cela semble logique que la même réglementation s'applique lors d'un transport entre Vancouver et Montréal. Mais dans les faits, les infractions constatées par nous dans une autre province en lien avec les heures de conduite ne nous permettent pas de les sanctionner, et pire, nous ne pouvons pas communiquer les renseignements à une autre province faute d'entente sans risque de commettre un délit sur notre serment de discrétion.

Par l'incohérence réglementaire :

- **Sur le nombre de points d'inaptitude :** Plusieurs comportements dangereux ou imprudents réalisés par un conducteur ne sont pas assez sanctionnés, soit parce que les infractions n'existent pas ou parce qu'elles ne sont pas assez dissuasives. À titre d'exemple, l'infraction de rouler en sens inverse sur une autoroute n'existe pas dans le Code de la Sécurité Routière, nous devons poursuivre par un article dérivé sur la signalisation à 100\$ ou au Code criminel.

Aucun article du CSR ne combine un ensemble de possibilités pour sanctionner un comportement dont le résultat est une insouciance ou une imprudence qui peut mettre en danger la vie. Il existe l'article 327 (*Toute vitesse ou toute action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée*), mais il est difficile de le mettre en application, car il inclut une notion de vitesse et/ou de conduite dangereuse et nous devons prouver que cela a mis en péril la vie (souvent lorsqu'un accident survient).

Un exemple : Un camionneur circule avec une semi-remorque de 53 pieds et ses heures de conduite sont dépassées, il est en surcharge, il a une conduite erratique parce qu'il est fatigué. Il s'agit de 3 infractions distinctes, aucun point d'inaptitude n'est relié et il n'y a pas d'infraction qui englobe le danger.

La possibilité de remettre un constat à l'article 327 n'est pas de mise, et dans l'environnement législatif actuel, en remettant plusieurs infractions à une personne, cette action est souvent mal perçue par les tribunaux. Des plaintes en déontologie peuvent aussi être déposées contre les agents. *(Voir notre mémoire de 2024 sur le projet de loi 48 modifiant le CSR, page 3 à 7, fccrq.org)*

En Ontario, l'article 130 (1) *Quiconque conduit un véhicule ou un tramway sur une voie publique sans faire preuve de la prudence et de l'attention nécessaires ou sans tenir raisonnablement compte des autres personnes qui circulent sur la voie publique est coupable de conduite imprudente. 2017, chap. 26, annexe 4*

Cet article comporte une inscription de 6 points d'inaptitude au permis de conduire, alors qu'au Québec la référence avec l'article 327 comporte 4 points.

Au Québec, les statistiques démontrent qu'en moyenne environ 2000 constats à l'article 327 sont émis chaque année alors qu'en Ontario on en rapporte plus de 30 000 annuellement. Pour une infraction similaire, mais qui n'exige pas autant de preuve que de mettre la vie en péril.

Politique d'évaluation SAAQ-PEVL : Cette évaluation se subdivise en 6 catégories. Reprenons l'exemple d'un camionneur qui est en excès de vitesse, en surcharge et dont certains des freins sont défectueux. Les trois infractions combinées représentent un grand potentiel accidentogène. Mais le système d'évaluation de la SAAQ les étudie en silo, donc le potentiel disparaît comme par magie, ce que nous considérons comme une aberration.

- Règlement sur les heures de conduite : Nous constatons depuis plusieurs années des situations aberrantes et dangereuses concernant les heures de conduite dépassées. La plupart des sanctions prévues visent principalement les conducteurs alors que ce sont souvent les employeurs qui les poussent à continuer leur route.

Dans nos mémoires (dont celui présenté au comité fédéral des transports en octobre dernier) et dans notre récente lettre à différents ministres du gouvernement actuel du Québec, nous réitérons que les délais de mise hors service associés aux conducteurs prévus au présent règlement sur les heures de conduite puissent s'appliquer aussi aux véhicules ayant servi à commettre l'infraction (remisage). Actuellement, nous laissons repartir le camion avec un autre conducteur, donc nous perpétons indirectement le comportement de dépassement des heures. Et même si nous remettons un constat à la compagnie, comme elles sont éphémères, le gouvernement ne voit même pas la couleur de cet argent.

Il est faux de penser que le Québec a adopté intégralement la proposition du Fédéral sur les heures de conduite tout comme celle sur le transport de matières dangereuses. Le montant des infractions est le double au règlement canadien. Notre demande ne vise pas à changer les normes comme le 13, 14 ou 16 heures, mais bien que la méthode de sanctionner soit différente. Il serait aussi opportun de moduler le montant des infractions en fonction du nombre d'heures de conduite dépassées un peu comme les excès de vitesse. Par exemple, actuellement un petit dépassement d'une heure dans les heures de conduite génère la même peine qu'un grand dépassement de 14 heures.

La règle de preuve est aussi difficile à faire pour les heures de conduite dépassées, car plus d'un appareil électronique peut être utilisé pour les comptabiliser. Le DCE directement lié au véhicule ainsi que le téléphone cellulaire du conducteur. Ce dernier représente un élément de vie privée et il est difficilement utilisable sans obtenir de mandat à cet effet.

- La surcharge des véhicules : Il existe deux types de surcharge, soit que la masse sur un groupe d'essieu(x) est dépassée (effet de bateau possible) et/ou que la masse totale est aussi dépassée. La façon d'établir le poids d'un camion est un amalgame de mesures et de pesée via une ou des balances. Le poids de la pesée ne doit pas dépasser la norme établie par le CSR, ou par la capacité des pneus et dans certains cas par la capacité de l'essieu établie par le fabricant (PNBE).

Nous portons à votre attention que le PNBE n'est pas requis pour les essieux excluant celui qui fait tourner les roues.

SECTION 4

CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE D'UNE CATÉGORIE D'ESSIEUX

La charge maximale autorisée d'une catégorie d'essieux est la plus petite des trois valeurs suivantes :

1. La somme des capacités de tous les pneus de la catégorie d'essieux;
2. Uniquement pour la catégorie d'essieux avant : la capacité de charge de l'essieu avant ou la somme de la capacité de charge des essieux avant (PNBE);
3. La charge maximale de la catégorie d'essieux prévue au règlement.

Pour établir le poids d'un camion, les contrôleurs routiers disposent de postes de pesée sur le réseau routier, ainsi que via les auto-patrouilles qui disposent de balances portatives et nous pouvons utiliser celles qui sont présentes dans les carrières, sablières, etc. Il nous est aussi possible d'estimer facilement le poids d'un camion en additionnant sa masse nette et le poids de son chargement via les documents de transport.

- Poids excessif des camions, hauteurs de véhicule, etc : La loi permet un maximum de 18 000 kg pour un groupe de deux essieux (le plus commun dans le domaine des transports), mais via un permis spécial de circulation émis par le ministère des Transports, la charge autorisée peut-être augmenter. Dans un cas très récent, nous avons constaté que le maximum permis est passé de 18 000 kg à ...28 000 kg, soit 10 000 kg de plus, ce qui est un non-sens, car outre que cela détruit la route, le système de freinage n'est pas « upgradé » en conséquence de ce poids. Ce transport aurait pu se faire autrement en respectant les normes et la sécurité des usagers de la route. D'un côté le gouvernement nous demande de sévir et de l'autre il autorise légalement la surcharge.

Dimension hors tout incluant le chargement et l'équipement												
Excédent avant	Excédent arrière		Longueur				Largeur		Hauteur			
VOIR VERSO	VOIR VERSO		VOIR VERSO				VOIR VERSO		VOIR VERSO			
Configuration												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Type de véhicule	TR	TR	TR	SR	SR	SR	SR					
Type de suspension	MC	PN	PN	PN	PN	PN	PN					
Type d'essieu	ES	ET	ET	EQ	EQ	EQ	EQ					
Nombre de pneus par essieu	2	4	4	4	4	4	4					
Espacement minimal entre l'essieu et le précédent (cm)		436	139	1118	152	152	183					
Largeur minimale des pneus (mm)	315	315	315	305	305	305	305					
Capacité minimale des pneus (kg)	9070	15000	15000	11000	11000	11000	11000					
Capacité d'essieu directeur (kg)	9000											
Charge axiale autorisée (kg) Période normale	9000	14000	14000	9000	9000	9000	9000					
Charge axiale autorisée (kg) Période de dégel												
Masse totale en charge : Période normale :	72000 kg			Masse du tracteur :				36000 kg		Nombre d'essieux		
	Période de dégel :			Masse du tracteur et du matériel traité :				kg		7		

Nous constatons également souvent que le bras articulé de pelle mécanique frappe un gabarit ou le dessous d'un viaduc, il y a forcément des dommages infligés aux structures concernées, et cela met en danger la sécurité des autres véhicules de recevoir des débris, le tout engendre de la congestion routière, des détours et des réparations. Nous ne pouvons passer sous silence le montant dérisoire de ce type d'infractions.

Une pelle mécanique éclate sur Laurentienne

Par Victoria Baril, Le Soleil

20 août 2025 à 20h55 | Mis à jour le 20 août 2025 à 21h05

🕒 Moins d'une minute



leSoleil



L'événement est survenu vers 19 h à la hauteur de la rue Soumande, sur l'autoroute Laurentienne. (Steve Jolicœur/Collaboration spéciale)

À titre d'exemple, le 14 octobre 2025, le transport d'une pelle mécanique heurte le gabarit puis le plafond du pont-tunnel LH Lafontaine, causant d'importants dégâts, une congestion de plus de 4 heures, une expertise des ingénieurs du ministère pour la structure. L'infraction émise pour dépasser la hauteur permise : 620\$

<https://www.journaldemontreal.com/2025/10/14/pont-tunnel-paralyse-pendant-des-heures-seulement-une-amende-de-620-comme-consequence>

Par des procédures ou politiques internes:

CE-POL-02 (déposée en preuve sous la cote c-053.2): Cette politique interne de la SAAQ spécifie clairement que malgré l'infraction constatée qui peut représenter des difficultés à se conformer, de laisser le soin à la compagnie ou à son conducteur de se régulariser sans surveillance! Depuis plusieurs années nous constatons le départ de véhicules non conformés, entre autres sur les heures de conduite dépassées. À la fin de cette rubrique il y a un exemple récent et documenté.

C'est le point 5.9 de la politique qui fait défaut :

[REDACTED]

[REDACTED]

Dans le 2^e paragraphe, les mots « raisons de croire » veulent dire qu'une personne nous signifie clairement son intention de partir, ce qui n'arrive pratiquement jamais ou est extrêmement rare.



Site internet FCCRQ.ORG

Deux dangers publics de 6 mètres de large!!!

Les contrôleurs de Trois-Rivières ont intercepté un convoi de deux ensembles de véhicules hors normes de par leurs largeurs au poste de contrôle de Trois-Rivières ouest le 2025-10-14 vers 18h00.

Après vérification des documents et des mesures de la structure d'acier, ils ont constaté une largeur de 6 mètres. Ils ont également constaté que les conducteurs avaient en leur possession chacun un permis spécial différent de classe 1 spécifique qui octroie une largeur maximale de 5 mètres. Mais ceux-ci étaient délivrés à des véhicules qui ne faisaient pas partie du convoi.

Après vérification au GPM (Gestion des permis ministériels) aucun permis spécial de classe 7 est attribué à la compagnie qui provenait de l'Alberta. Donc aucun permis spécial n'est attribué à ce convoi de véhicules hors normes.

Le convoi se dirigeait au Pont Laviolette qui subit régulièrement des rétrécissements de voies lors de travaux pour ensuite se diriger sur l'autoroute 55, qui est une route à une seule chaussée en direction sud jusqu'à l'autoroute 20.

Les véhicules proviennent de l'Alberta et se dirigeaient vers le Nouveau-Brunswick. Ils ont exigé la conformité en demandant aux conducteurs de rester au poste de contrôle en attendant de recevoir les permis spéciaux qui leur permettraient de circuler légalement sur les routes du Québec.

Étant donné l'heure, il était impossible d'avoir lesdits permis le jour même. Les véhicules ont donc été stationnés en attendant le lendemain.

Or, dès que les contrôleurs routiers ont eu le dos tourné (c'est-à-dire qu'ils sont retournés à leur port d'attache) les deux conducteurs et leurs escortes se sont sauvés du poste de contrôle comme des voleurs.

Le MTQ a été contacté pour les caméras de surveillance, mais on soupçonne qu'ils ont décidé de changer de trajectoire après la discussion avec les agents sur la largeur des routes pour faire demi-tour et utiliser l'autoroute 40 au lieu de l'autoroute 20.

La Sûreté du Québec a été avisée et a émis un avis de surveillance via le CRPQ à tous les postes couvrant le territoire jusqu'au Nouveau-Brunswick.

Deux rapports d'infraction générale ont été émis (un pour chacun des ensembles de véhicules) pour une largeur excessive à 6 mètres. $4\ 087\ \$ \times 2 = \text{Total de } 8\ 174\ \$$ pour la compagnie.



CE-PR-040 : Cette procédure qui encadre l'assistance aux corps policiers lors d'accidents impliquant un véhicule lourd pose également problème. Elle demande qu'une fois que le contrôleur routier est sur le lieu de l'accident d'expliquer plusieurs points dont ses compétences, ses connaissances, les dispositions légales applicables, etc. Le ridicule de cette procédure confirme encore que la SAAQ fait porter sur le dos des contrôleurs routiers la responsabilité de leur participation à ce type de dossier, c'est comme si on leur demandait de faire un CV à chaque fois, c'est le point 5.10.2 qui pose problème:

5.10.2 [REDACTED]

[REDACTED]

Lors d'un accident impliquant un véhicule lourd il y a plusieurs causes potentielles comme (et sans s'y limiter) : la mécanique, le poids, l'arrimage, les heures de conduite, les matières dangereuses, etc. et ce n'est pas indiqué sur une pancarte la ou les raisons de l'accident, mais le policier doit décider ce qu'il attend de nous sans connaître nécessairement les lois et règlements applicables.

Dans un contexte normal, nous devrions aller tout vérifier et faire rapport aux policiers comme cela se faisait avant, par la suite, ils dirigeraient leur enquête en conséquence.

En second lieu, et cela ne met pas la politique en jeu, les policiers tout comme la population ne connaissent pas l'ensemble de nos pouvoirs, de nos compétences et ce que nous faisons. Lors d'accidents impliquant un camion, cela se solde par 3 conséquences possibles :

- **Le corps de police ne fait pas appel à nous** : À plusieurs reprises depuis au moins 10 ans, on remarque une baisse des demandes d'assistance, plusieurs corps de grandes agglomérations ne nous appellent que rarement lors d'une tragédie.
- **Le corps de police nous appelle** : Mais les contrôleurs routiers sont dans l'impossibilité d'exercer leur travail, car ils ne peuvent accéder à la scène d'accident.
- **Le corps de police nous appelle** : Les contrôleurs routiers s'y rendent, mais en se pliant au cadre de la procédure CE-PR-040.

Dans les trois cas, il y a perte d'éléments de preuve ou de pistes d'enquête éventuelle. Il faudrait que le guide des pratiques policières soit modifié pour donner l'obligation de nous appeler en plus de donner une formation aux contrôleurs routiers sur la façon d'intervenir sans altérer la preuve qui est souvent étalée sur plusieurs dizaines de mètres. Mais nous savons que cette procédure a fait baisser les demandes d'assistances.

Par un manque de compréhension de nos compétences vis-à-vis les policiers dans les cas d'accidents ou d'incidents :

En lien avec le point précédent, lors d'un accident impliquant un camion, nous pouvons dans plusieurs cas déterminer le poids du véhicule, car la compagnie détient un coupon de pesée ou un connaissance (bills) qui s'applique au chargement situé dans le ou les véhicules. Nous pouvons alors avec la masse nette des véhicules faire une estimation du poids total si nous ne pouvons pas le peser sur place. Un autre point

important, nous pouvons vérifier si la masse transportée est bien répartie en termes de configuration des essieux et de l'espace de chargement (effet de bateau) et si elle est bien arrimée.

Nous pouvons aussi vérifier les heures de conduite (les valider avec d'autres documents DCE ou registre allégé), les rapports de vérification réalisés par le conducteur associé au camion et/ou au sein de la compagnie qui doivent être gardés pour au moins 6 mois. Nous pouvons faire des vérifications visuelles de l'état mécanique qui inclut les freins et la mesure des tiges de commande qui font partie intégrante des capacités de freinage qui peuvent mener à l'effet « Jack Knife » de semi-remorque. Nous vérifions également le dossier du Propriétaire, de l'Exploitant de véhicule lourd et celui du conducteur (CVL) qui est différent de ce qui apparaît au CRPQ. De plus, nous avons l'historique de toutes les interceptions faites depuis des années par les contrôleurs routiers des véhicules et des conducteurs.

Cela représente un apport important dans la suite à donner par les enquêteurs de police, mais pour ce faire nous devons faire partie intégrante du processus dès le départ.

Par un manque d'outils technologiques et de renseignements: Les contrôleurs routiers demandent depuis des années de pouvoir travailler avec des outils plus performants afin de détecter des infractions. Tout se fait à la « mitaine », par exemple lorsqu'un frein fonctionne bien, il dégage de la chaleur, nous n'avons pas d'appareil à infrarouges ou de capteur de température pour en mesurer le bon fonctionnement. Pas de drone pour inspecter le toit et/ou l'espace de chargement intérieur des camions, pas d'assistance via des caméras pour les camions qui contournent les balances, etc.

Quand nous analysons le fonctionnement des corps policiers ou autres, et bien que nous recevions des plaintes, il n'y a pas de service de renseignements et d'analyse digne de ce nom, souvent ce sont les contrôleurs routiers qui se trouvent des informations sur des situations, des travaux, etc., mais cela relève de l'exploit pour changer les assignations. Nos derniers calculs démontrent que le corps des contrôleurs routiers serait le 6^e ou 7^e plus gros corps d'agent de la paix au Québec qui patrouille les routes.

L'exemple probant qui dénote le manque de renseignements et qui parle par lui-même est le phénomène « Chauffeur Inc. ». Si l'Association du Camionnage du Québec (ACQ) n'avait pas alerté les autorités et réalisé des sorties médiatiques, personne n'en parlerait. Pourtant cela a commencé depuis plus de 10 années et une analyse rigoureuse par un service de renseignements en aurait déduit les impacts sur la sécurité routière et fait les ajustements en conséquence avec les acteurs du milieu.

Même constat pour les systèmes antipollution trafiqués, ce n'est pas normal que ce soit notre Fraternité qui alerte les autorités parce que le gouvernement ne prend pas au sérieux les citoyens qui le dénoncent!

Par un manque de coordination et de connaissances à l'interne de la SAAQ sur les bénéfices que les contrôleurs routiers pourraient apporter à la sécurité routière: Rien de nouveau pour nous depuis les 35 dernières années; nous sommes ignorés dans les campagnes publicitaires, omission de parler de nous dans les documents publics de la SAAQ, opération à venir, relation média quasi inexistante, etc. Même dans notre hiérarchie il y a une incompréhension, voir le récent témoignage du vice-président de la SAAQ. L'apport positif de notre travail ou de notre contribution est ainsi diminué. Deux exemples parmi plusieurs :

- Premièrement sur le guide ci-dessous qui compte 69 pages, aucune mention des contrôleurs routiers. Difficile de s'investir quand certains de nos capitaines nous disent que ce n'est pas notre mandat!

LA DEMANDE POLICIERE DE VERIFICATION DE L'ETAT DE SANTE D'UN CONDUCTEUR

Lorsqu'un policier constate un comportement à risque chez un conducteur et qu'il doute de l'aptitude à conduire de ce dernier, il peut en aviser la Société afin qu'elle enclenche une vérification de l'état de santé de la personne visée. La Société donnera suite à la demande dans les deux jours ouvrables.

Guide de l'évaluation de l'aptitude à conduire au Québec

Page **10** sur **69**

- Même chose sur la page internet de la SAAQ, alors que nous avons tous les équipements et la formation, aucune mention que les contrôleurs routiers interviennent sur les capacités affaiblies.

The screenshot shows the header of the SAAQ website with the Québec logo and the text 'Société de l'assurance automobile du Québec'. There are navigation links for 'Permis de conduire', 'Immatriculation', and 'Autres services', along with buttons for 'Prendre un rendez-vous' and 'Services en ligne'. The breadcrumb trail reads: Accueil > Sécurité routière > Comportements > Drogues et médicaments > Pouvoirs des policiers et tests de dépistage. The main content area features a background image of a winding road and the title 'Pouvoirs des policiers et tests de dépistage'. A sub-header 'SÉCURITÉ ROUTIÈRE' is visible on the left. The main text states: 'Les policiers sont formés pour faire passer des tests de dépistage aux personnes soupçonnées de conduire avec les facultés affaiblies.'

Dernière modification : 2 avril 2026

Il faut quand même se rendre compte qu'une entité externe, soit le TAT, indique dans l'une des 27 dérogations à la page 181 : *l'employeur ne prend pas les mesures nécessaires afin d'informer l'ensemble de la clientèle desservie sur le rôle et les pouvoirs des contrôleurs routiers lors des Interventions sur route* ; Le jugement date du 6 mars 2025 et la page internet ci-haut est du 2 avril 2026, quoi dire de plus!

Encore une fois, c'est nous, la Fraternité qui communiquons aux médias les bons coups que nous réalisons sur la route, nous le faisons depuis plus de 15 ans, certaines de nos publications dépassent souvent les 250 000 vues!

Par des postes de contrôle mal situés ou inexistant :

La majorité des postes de contrôle (aussi appelés balances ou pesée routière) ont été construits dans les années 70 et 80. Il est certain que considérant la hausse du transport lourd depuis les dernières décennies, et de l'étalement du réseau routier, il n'y a aucune vision d'ensemble ni de plan. La nouvelle portion de

l'autoroute 30 en est un bel exemple; aucun poste de contrôle malgré la possibilité de le faire. Voici quelques exemples de balances mal localisées dont:

Poste Les Cèdres : Située sur l'autoroute 20 Est, elle est dans le corridor Toronto-Montréal, mais elle est loin de la frontière, et plusieurs camions contournent cette balance par le Boulevard Monseigneur Langlois à Valleyfield pour aller chercher l'autoroute 30. Il y a tellement de trafic lourd pour éviter cette balance et le péage que la municipalité et le MTMD ont installé de la signalisation pour obliger les véhicules lourds à ne pas utiliser la voie de gauche pour diminuer les bouchons de circulation et donner un répit à la population locale. Malgré tout, la balance n'a pas été déplacée, elle a même été renouvelée.

Poste St-Bernard-de-Lacolle : Le poste de contrôle de St-Bernard-de-Lacolle est situé à 1.5 km de la frontière avec les douanes américaines sur l'autoroute 15 direction nord. Une sortie est située 500 mètres avant l'entrée, donc les infracteurs ont tout le loisir de le contourner. Aussi dans les plans ce poste devait avoir un flot de trafic incroyable du fait de sa localisation géographique, mais la réalité est toute autre. Très peu de camions empruntent le corridor A15 comparativement à d'autres postes de contrôle.

Poste Laval 25 : Depuis l'ouverture du pont payant sur l'autoroute 25 de Laval vers Montréal, cette balance a vu une augmentation de son débit, mais reste que le soir et la nuit, c'est extrêmement tranquille. Le jour ce sont souvent les mêmes camions qui passent à cause de la présence de certains pôles économiques à Laval. Elle est de plus facilement contournable.

Souvent les associations de transport se plaignent que les postes de contrôle ne sont pas ouverts 24/7, mais à cause de leurs situations géographiques, il n'est pas rentable d'y aller. Entre travailler au poste Laval 25 ou aller sur l'A 640 les agents préfèrent la deuxième option, car il y a plus de possibilités de trouver des infractions. Le même constat s'applique à plusieurs postes de contrôle du Québec.

Aussi prendre note qu'il n'y a aucun poste de contrôle dans les Laurentides, dans le secteur de la Gaspésie, entre Québec et Baie-Comeau, et surtout sur l'île de Montréal. Un camion peut partir de la rive-sud de Montréal par l'autoroute 15 et aller jusqu'à Louvicourt en Abitibi sans croiser de balance.

Aux USA, les balances peuvent contrôler les deux sens d'une autoroute, ici on en construit 2 comme à St-Augustin alors que la place est disponible.

Par un manque d'effectifs généralisés dans les 3 créneaux suivants :

- Contrôle des mandataires en vérification mécanique : Dans le domaine du transport de marchandises ou de personnes, les véhicules ont l'obligation légale d'être soumis à une vérification mécanique 1 fois par an (ou aux 6 mois dans certains cas). Afin de vérifier la bonne marche du système d'inspection de ces véhicules, la SAAQ donne des contrats à des compagnies qui deviennent des mandataires qui elles-mêmes emploient des mécaniciens certifiés. Ces derniers ont des accès informatiques au système de la SAAQ pour enregistrer leurs vérifications.

Ce réseau de mandataires compte autour de 175 compagnies qui regroupent environ 1700 mécaniciens autorisés. Ils travaillent dans des garages et réalisent plus de 250 000 inspections par année (source : ASMAVERMEQ). Dans ce domaine il y a de la complaisance, voire de la fraude. Pour faire la surveillance de tout ce réseau d'inspection ainsi que la formation des nouveaux mécaniciens certifiés, il n'y a actuellement que 3 personnes au Québec. L'effectif autorisé est de 7 personnes.

Malgré notre opposition, ce service ne suivra pas notre transfert au MSP. C'est un peu la SAAQ qui continuera de vérifier la SAAQ. Lors de l'enquête publique du coroner sur la tragédie des Éboulements (1997), trois recommandations ciblaient cet enjeu spécifiquement, soit la 10, 12 et 13. Ce qui prouve que changer est compliqué.

- Contrôle en entreprise : Une autre personne témoignera sur le sujet, mais il y a un manque cruel de personnel, une fonction dénaturée et dysfonctionnelle. La SAAQ leur demande de se faire transmettre les documents pertinents par courrier ou courriel avec les délais que cela occasionne et la possibilité de fraude. C'est comme demander à un sergent détective de police affecté aux crimes économiques de se faire envoyer les documents pertinents par l'entité qu'il enquête!
- Contrôle sur route : Dans ce cas on amalgame la patrouille et le travail en poste de contrôle. Nous couvrons tout le Québec jour-soir-nuit, pratiquement 7 jours sur 7 afin de surveiller toutes les routes, les villes et villages du Québec. Il faut ajouter à cela que notre mandat couvre aussi le taxi, les autobus et les véhicules commerciaux. Nos interventions sont souvent très longues, car nous devons faire plusieurs vérifications pour un seul mouvement de transport, que ce soit les heures de conduite (analyser les 14 derniers jours), la prise de mesure, de poids etc.

Selon le rapport statistique de la SAAQ 1978-2024, il y avait en 2024 (page 4), 2 103 992 véhicules qui font partie de notre mandat, excluant ceux qui arrivent des autres administrations comme l'Ontario. Nous ne sommes qu'environ 260 contrôleurs routiers pour assurer cette surveillance!

En Alberta, ils sont environ 260 « sheriffs highways patrol » avec un mandat qui a beaucoup de ressemblance avec le nôtre, mais pour une province plus petite, avec moins de routes, de véhicules et de population.

<https://lakelandconnect.net/2021/06/25/sheriffs-enhance-rapid-enforcement-on-highways/>

À titre d'exemple les contrôleurs routiers du poste de Montréal-Ouest, couvrent la moitié de l'île de Montréal et de Laval ainsi qu'une partie de la rive nord, c'est une plaque tournante du transport par camion, mais comme ils sont aussi responsables de l'aéroport de Montréal et les taxis qui s'y trouvent, ils passent environ de 50% de leur temps à couvrir ce créneau, ils ne peuvent être à deux places en même temps.

Par le fait d'être ignoré : Notre domaine d'expertise est incompris par beaucoup d'intervenants y compris le législateur. Malgré toutes nos correspondances depuis les 5 dernières années, la plupart du temps nous ne recevons qu'un accusé de réception électronique. Pour les dernières modifications au CSR nous n'avons pas été autorisés, malgré le dépôt de mémoires, à venir expliquer nos suggestions devant les parlementaires pour les manquements ou les trous dans la réglementation.

Nous n'avons aucun souvenir depuis 2006 d'une rencontre avec un ou des juristes du gouvernement (SAAQ incluse). Même chose avec la question de notre sécurité; plus de 40 ans de demandes répétées pour être armé : cela aura pris un jugement du tribunal pour faire changer le gouvernement avec tous les impacts pour la sécurité des usagers de la route.

Depuis la mi-mars 2026, le MSP nous a annoncé que notre capacité d'intervenir au Code criminel sur la route ou à l'extérieur comme dans un restaurant serait grandement restreinte dans tous les cas de flagrant délit. L'exemple du véhicule de promenade percutant d'autres véhicules sur l'autoroute nous est maintenant

proscrit comme agent de la paix malgré le fait que nous intervenions depuis les 26 dernières années. La politique CE-POL-01 déposée en preuve sous la cote C-053.1, reflète la situation passée.

Ces changements découlent bizarrement du nouvel acte de nomination qui nous permet pourtant maintenant de porter l'arme de service. Avec ce changement, nos pouvoirs sont maintenant rattachés à une interception sur route.

S'il n'y a pas d'interception, notre statut de constable spécial disparaît comme par magie! Comme nous passons beaucoup de temps à faire autre chose que d'intercepter, les impacts sont majeurs pour la sécurité des personnes et la nôtre, car le MSP nous considère comme de simples citoyens, donc nous n'avons pas de pouvoirs.

Nous joignons à la fin du présent document le communiqué 2026-10 de la Fraternité publié le 25 mars dernier.

Par une vision globale inexistante : Comme notre travail est supervisé ou touche plusieurs entités dont CRQ, la SAAQ, le MTMD, le MSP, le MJQ, MENQ, Revenu Québec, la CNESST, la CTQ, la SQ, et plusieurs associations (ACQ, ANCAI, etc.), il faut que tout le monde se parle si nous voulons avancer. Sans vouloir ne rien enlever aux compétences de tous ces organismes qui touchent de près ou de loin au monde du transport, les personnes qui sont le plus au centre et qui alimentent la machine, ce sont les contrôleurs routiers.

Mais la vision tunnel du gouvernement rend très difficile, voire impossible tous changements éventuels, cela représente un parcours du combattant, nous le savons, car nous l'avons tenté à plusieurs reprises avec un constat d'échec. La phrase qui revient le plus souvent, « on vous entend, mais vous n'êtes pas des employés de notre ministère, faudrait que vous en parliez avec votre employeur » alors que mon employeur nous dit « on vous entend, mais ce n'est pas nous qui avons le contrôle, faudrait aller voir le ministère concerné ». **L'image qui nous vient à l'esprit est celle du formulaire « A-38 dans la maison des fous d'Astérix ».**

3. CONCLUSION

La Fraternité rappelle que les événements ayant mené à la présente enquête ne sont pas isolés, mais s'inscrivent dans un contexte où plusieurs défaillances systémiques persistent depuis de nombreuses années.

Les contrôleurs routiers constituent une expertise essentielle en matière de transport lourd. Toutefois, leur capacité d'intervention demeure limitée par un cadre législatif, organisationnel et opérationnel inadéquat.

Fraternité des constables du contrôle routier du Québec (FCCRQ)

**Présenté dans le cadre de l'enquête du coroner Dave Kimpton
Année 2026



FRATERNITÉ
DES CONSTABLES
DU CONTRÔLE ROUTIER
DU QUÉBEC



Communiqué 2026-10 Le 25 mars 2026

Formation « Statut, devoirs et pouvoirs », un net recul pour la sécurité du public et la nôtre!

Aux membres,

Pour faire suite aux 2 premières formations « Statut, Devoirs et Pouvoirs » qui ont eu lieu cette semaine, nous vous confirmons un recul important dans notre capacité d'intervenir sur ce que nous voyons sur la route, et surtout sur notre propre sécurité.

Ces changements découlent bizarrement du nouvel acte de nomination qui nous permet pourtant maintenant de porter l'arme de service. Avec le changement nos pouvoirs sont rattachés à une interception seulement en vertu de l'article 519.67, dans ce cas nous avons plein pouvoir. Par contre pour les conducteurs de véhicules de promenade en cas de capacités affaiblies constatées, par exemple, nous n'avons plus de pouvoir comme avant.

S'il n'y a pas d'interception, notre statut de constable spécial disparaît comme par magie! Comme nous passons beaucoup de temps à faire autre chose que d'intercepter, les impacts sont majeurs pour la sécurité des personnes et la nôtre, car le MSP nous considère comme de simples citoyens donc nous n'avons pas de pouvoirs, voici quelques exemples probants:

- *Un policier ou un citoyen en situation critique qui nous demande de l'aide*
- *Une personne se fait agresser sexuellement*
- *Intervention sur un accident routier*
- *Un individu qui entrave la circulation, mettant en jeu la sécurité routière*
- *Un véhicule de promenade qui effectue une conduite dangereuse et qui met en péril la sécurité et/ou la vie d'autrui.*
- *Un individu qui rentre volontairement dans un autre véhicule (Rage au volant)*
- *Un individu en état mental perturbé suicidaire qui veut pousser les agents à intervenir (Suicide by cop)*
- *Un individu en capacités affaiblies impliqué dans un accident mortel grave. Aucun pouvoir de détention puisqu'aucun pouvoir d'arrestation en tant que constable spécial. L'individu peut donc quitter les lieux.*
- *Une personne victime de voie de fait en flagrant délit*
- *Vol en flagrant délit*
- *Alerte AMBER*

Intervenir à titre de citoyen implique de ne pas utiliser nos armes intermédiaires ni même notre future arme de service. D'un autre côté comme nous sommes en uniforme et reconnaissables comme des agents de la paix à première vue nous sommes soumis à la déontologie policière. Donc cela nous expose de façon exponentielle au niveau de la santé et de la sécurité. Le choix d'intervenir vous appartient, mais nous vous invitons à bien évaluer les impacts, car vous pouvez mettre votre vie en danger et vous êtes susceptibles de vous faire

poursuivre. Dans certains cas, cela se fera lors de notre retour sur route, mais certains exemples pourraient bien se produire avant.

Dans la même décision du MSP, nous ne pouvons intervenir lorsqu'un individu désire nous agresser dans des situations actuelles que nous vivons tous les jours comme:

- Le propriétaire d'une compagnie qui arrive sur place après que l'intervention soit terminée
- Lors de notre période de repas, lorsqu'on met de l'essence, allons au dépanneur, etc.
- Lors d'une activité de prévention ou de sensibilisation
- Présence sur une scène d'accident
- Lors d'une patrouille normale
- Etc

Dans les exemples décrits ci-haut, on ne choisit pas d'intervenir, c'est le danger qui vient à nous! Même dans ces cas où l'on doit se défendre pour protéger notre intégrité physique, nous le faisons à titre de citoyen et selon le MSP nous ne **pouvons utiliser aucune arme intermédiaire ni aucune arme de service pour ce faire.** C'est le monde à l'envers, car les contrôleurs routiers qui ont l'ancien acte de nomination peuvent intervenir et se défendre!!!

De plus, une intervention immédiate contribue à préserver les preuves, à empêcher la fuite des suspects et à protéger les citoyens. Attendre l'arrivée d'un autre corps policier peut engendrer des délais critiques, surtout dans des situations urgentes nécessitant une intervention immédiate. Les contrôleurs routiers, déjà présents sur les lieux, sont souvent les mieux placés pour agir rapidement et stabiliser la situation critique.

En 35 ans, nous n'avons pas été capables de faire notre place à la SAAQ, mais nous pouvions à tout le moins intervenir. Espérons que nous ne vivrons pas un autre supplice au MSP et que les représentants n'auront pas une vision tunnel de notre travail.

Sachez que plusieurs membres, plusieurs personnes de l'Exécutif ont tenté et retenté des contacts avec le cabinet du Ministère dans l'intérêt du public et de la sécurité de nos membres, mais pour l'instant c'est la position officielle.

Votre exécutif