

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ AU

COMITÉ CONSULTATIF SUR LA RÉALITÉ POLICIÈRE

PAR :

ASSOCIATION DES MUNICIPALITÉS DE BANLIEUES
ASSOCIATION OF SUBURBAN MUNICIPALITIES

DANS LE CADRE DU LIVRE VERT

RÉALITÉ POLICIÈRE AU QUÉBEC : MODERNITÉ, CONFIANCE
ET EFFICIENCE

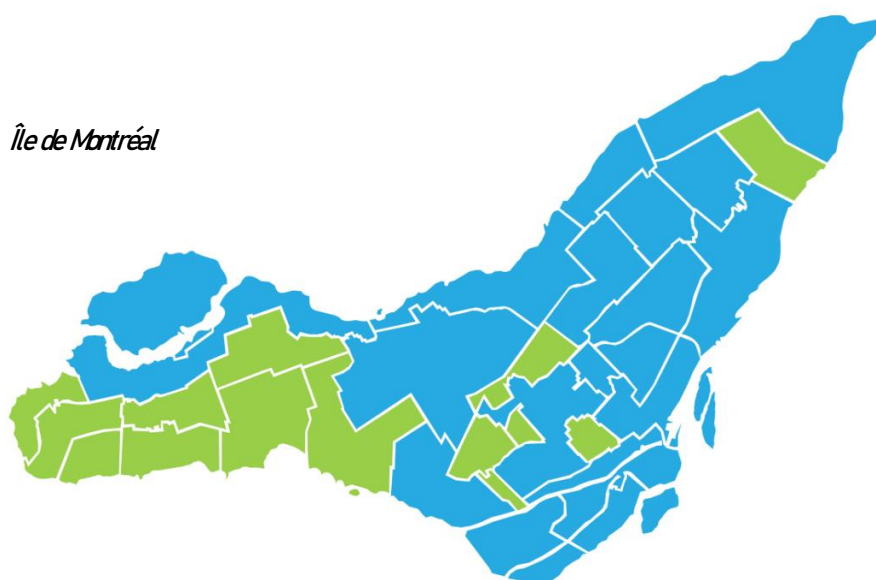
7 OCTOBRE 2020

Table des matières

| | | |
|------|--|----|
| I. | PRÉSENTATION DE L'AMB | 2 |
| II. | SOMMAIRES ET CONTEXTE | 3 |
| III. | ARGUMENTATION ET RECOMMANDATIONS | 4 |
| | § 1 <i>De plus en plus de décès chez les piétons</i> | 4 |
| | § 2 <i>Des infractions en augmentation... et encore plus à Montréal</i> | 5 |
| | § 3 <i>Des solutions pour la sécurité des piétons</i> | 6 |
| | RECOMMANDATION NO. 1 | 6 |
| | RECOMMANDATION NO. 2 | 10 |
| | § 4 <i>Une solution aussi aux défis actuels cités dans le Livre vert</i> | 10 |
| | RECOMMANDATION NO. 3 | 13 |
| | RECOMMANDATION NO. 4 | 13 |
| IV. | CONCLUSION | 14 |

I. PRÉSENTATION DE L'AMB

Regroupant les 15 municipalités de banlieue situées sur l'Île de Montréal, l'**Association des municipalités de banlieue** (ci-après : AMB) agit comme porte-voix des préoccupations et attentes touchant les 248 507 citoyens¹ qui habitent Dollard-des-Ormeaux, Côte-Saint-Luc, Pointe-Claire, Mont-Royal, Westmount, Kirkland, Dorval, Beaconsfield, Hampstead, Montréal-Ouest, Sainte-Anne-de-Bellevue, Montréal-Est, Baie-D'Urfé, Senneville et Île-Dorval (ci-dessous présentées en vert) :



Avec la Ville de Montréal, les municipalités de l'AMB financent par leurs quotes-parts respectives les activités et opérations de l'Agglomération de Montréal. En 2020, c'est quelque 375 millions de dollars que les municipalités de banlieue auront versé² à ces fins et nous portons à l'attention des membres du comité le fait que c'est le tiers (32,4%) de cette somme qui est dédié aux services policiers, ce qui en fait le poste de dépenses le plus important à être financé par les quotes-parts des contribuables de l'AMB³.

¹ Décret 1214-2019 concernant la population des municipalités locales, des villages nordiques et des arrondissements pour l'année 2020, (2019) 151 G.O.Q II, 2120

² Ville de Montréal. (2019). *Un budget pour vous : budget 2020 et PTI 2020-2022*, p. 210

³ *Id.*, p. 211

II. SOMMAIRE ET CONTEXTE

L'AMB souhaite saluer le lancement de ce processus de réflexion visant à parfaire le modèle de la police au Québec et la cohérence de celui-ci avec les attentes contemporaines des citoyens en matière de sécurité publique.

Bien que les enjeux soient variés en cette matière, les maires de l'AMB remarquent quant à eux à quel point leurs concitoyens sont de plus en plus préoccupés par leur sécurité en tant que piétons; ils sont inquiets pour leur sécurité et pour celle des enfants qui arpentent les rues de nos municipalités. Et avec raison : les statistiques relatives aux collisions à l'occasion desquelles des piétons ont été tués ou gravement blessés sont inquiétantes... et elles le deviennent de plus en plus avec les années.

Puisque déjà dotées en grande partie de services internes de sécurité publique bien implantés dans leurs organisations, les municipalités de l'AMB demandent au comité qu'il recommande que leurs agents de sécurité publique municipaux soient dorénavant outillés et habilités à intervenir pour appliquer certaines règles de circulation routière dont, d'une part, le non-respect peut avoir des conséquences dramatiques mais dont le contrôle, d'autre part, ne requière pas une intervention policière complexe. On pense par exemple à l'omission d'immobiliser son véhicule à un panneau d'arrêt ou à un feu de circulation, ne pas respecter un passage à piétons ou encore les excès de vitesse sur les routes locales sous la responsabilité de la municipalité où est commise l'infraction.

Les villes de l'AMB veulent faire partie d'une réponse alignée sur celle proposée plus largement par Québec aux termes de son Livre vert et reposant sur une desserte complémentaire des services en matière de sécurité publique.

Une telle approche se veut une partie de la solution aux défis plus particulièrement discutés par Québec dans le Chapitre 3 de son Livre vert en lien avec la desserte des services policiers, le partage des responsabilités et le coût des opérations des corps policiers. Le présent mémoire concerne donc plus spécifiquement ce chapitre, les enjeux qui sont exposés et les pistes de réflexions qui y sont lancées.

III. ARGUMENTAIRE ET RECOMMANDATIONS

Pour la convenance du comité, l'AMB souhaite dresser à travers les paragraphes qui suivent un portrait plus précis des enjeux soulevés en introduction en lien avec la sécurité des piétons, ainsi que les préoccupations et attentes de nos citoyens qui s'y rapportent, sous forme de liste d'éléments clés pour alimenter la réflexion, et qui soutiennent les recommandations que l'AMB soumet par ailleurs aux termes de ce mémoire. Ces recommandations se veulent une réponse à ce qui précède, et aussi aux sujets faisant l'objet du Chapitre 3 du Livre vert.

§ 1 *De plus en plus de décès chez les piétons*

- Dans son tout récent bilan annuel, publié le 25 septembre 2020, le SPVM dressait un portrait sombre de la mortalité chez les piétons. La dernière année, le nombre de piétons tués sur le territoire des municipalités de l'AMB et de Montréal a augmenté de 33,3%⁴. Cette augmentation s'ajoute elle-même à la hausse de 16,7% constatée l'année précédente, en 2018⁵ : la tendance est lourde et inquiétante.
- En fait, seulement ces cinq dernières années, entre 2015⁶ et 2019⁷, le nombre de piétons tués sur les rues des municipalités membres de l'AMB et Montréal a plus que doublé.
- Cela est d'autant plus tristement surprenant lorsqu'on sait que le plus récent bilan routier à l'échelle du Québec⁸ est pourtant globalement «le deuxième meilleur de l'histoire»⁹. En effet, en ce qui concerne les décès sur les routes de la province, le taux de mortalité général a diminué, tout comme à peu près toutes les statistiques se sont améliorées, que ce soit chez les

⁴ Service de police de la Ville de Montréal. (2020). *Rapport annuel 2019*, repéré à : https://rapportspvm2019.ca/rapport/SPVM%20Stats%202019%20FR_FINAL.pdf

⁵ Service de police de la Ville de Montréal. (2019). *Rapport annuel 2018*, repéré à : https://rapportspvm2018.ca/rapport/01342%20SPVM%20Stats%202018%20FR_V7.pdf

⁶ Service de police de la Ville de Montréal. (2016). *Rapport annuel 2015 : La police du futur*, repéré à : http://rapportspvm2015.ca/app/uploads/2016/05/Statistiques-2015-fr_v6.pdf

⁷ Préc. note 4.

⁸ Société de l'assurance automobile du Québec. (2020). *2019 Bilan routier : avec vous, au cœur de votre sécurité*.

⁹ CAA Québec. (2020, 21 mai). *Bilan 2019 : attention aux piétons, toujours vulnérables*. [Communiqué de presse]

groupes d'âge plus touchés ou les catégories d'usagers divers de la route ...à peu près toutes les catégories, sauf une: les piétons. La SAAQ nous apprend en effet ce qui suit, en comparant les données de 2019 à la moyenne des cinq dernières années :

Variation en % du nombre de décès en 2019 vs moyenne 2014-2018

| | |
|-----------------------------|---------------|
| En auto ou camion léger | -10,2% |
| À moto | -3,3% |
| À vélo | -16,7% |
| Tous les décès sur la route | -3,6% |
| Piétons | +18,7% |

§ 2 Des infractions en augmentation... et encore plus à Montréal

- Les excès de vitesse et les omissions d'immobiliser son véhicule aux panneaux d'arrêt ou aux feux de circulation constituent la quasi-totalité des infractions pour lesquelles les conducteurs québécois ont perdu des points d'inaptitude ces dernières années, chacune de ces infractions mettant en jeu la vie des piétons à proximité¹⁰.
- Dans le profile que la S.A.A.Q. a dressé des piétons qui sont blessés ou tués à l'occasion d'un accident automobile, elle nous apprend que c'est sur des territoires comme ceux de l'AMB où les drames impliquant des piétons sont non seulement les plus fréquents, mais aussi surreprésentés toutes proportions gardées : c'est en effet dans les zones où la limite de vitesse est de 50 km/h ou moins que les piétons sont les plus blessés ou tués¹¹ et, si les excès de vitesse sont en baisse au Québec, ils sont paradoxalement en augmentation dans ces zones

¹⁰ Société de l'assurance automobile du Québec. (2019). *Les infractions et les infractions reliées à la conduite d'un véhicule routier 2008-2017*, p. 22

¹¹ Société de l'assurance automobile du Québec. (2016). *Profile détaillé des faits et des statistiques touchant les piétons*, p. 22

particulièrement accidentogènes pour les piétons¹². On constate également une fulgurante et constante augmentation des défauts de respecter la priorité des piétons aux intersections¹³.

- Les territoires des municipalités de l'AMB et de Montréal sont non seulement la région où le nombre d'accidents avec blessés qui impliquent un piéton est le plus important, mais également là où ce nombre est – et de loin – le plus surreprésenté une fois les proportions démographiques considérées, d'où le rôle-clé que peuvent et doivent jouer les municipalités de l'Île de Montréal.
- Rappelons que cela en va également de la protection des personnes vulnérables qui sont, chez les piétons, les jeunes enfants et les personnes âgées¹⁴. Il faut intervenir et les municipalités de l'AMB souhaitent obtenir les outils nécessaires pour épauler les corps policiers, elles qui se situent au cœur d'où les vies et la santé des piétons sont les plus à risque.

§ 3 *Des solutions pour la sécurité des piétons*

RECOMMANDATION NO. 1

L'AMB est d'avis que le Code de la sécurité routière, R.L.R.Q. c. C-24.1, (**ci-après : CSR**) devrait être amendé afin que, sous certaines réserves¹⁵ et uniquement sur les chemins publics dont elles ont la charge, les municipalités locales faisant partie d'une agglomération au sens de ce Code puissent nommer des personnes parmi leurs employés ou conclure une entente avec des personnes, afin que celles-ci :

- 1) agissent comme «agents de la paix» compétents pour assurer la surveillance et le contrôle d'infractions prévues au CSR et qui se rapportent aux quatre catégories générales d'infractions suivantes qui mettent en danger la sécurité et la vie des piétons :

¹² Préc. note 10, p. 16

¹³ Préc. note 11, p. 9

¹⁴ Id., p. 14-15

¹⁵ Voir les recommandations no. 2 et 3 de ce mémoire

- *première catégorie d'infractions* : le défaut pour un conducteur d'un véhicule routier de ne pas s'immobiliser à un feu de circulation, à un panneau d'arrêt ou face à une autre signalisation obligeant le conducteur à s'immobiliser, à un passage à piétons alors qu'un piéton s'engage ou manifeste clairement son intention de s'engager dans un tel passage, ainsi que toute autre infraction de cette nature¹⁶;
- *deuxième catégorie d'infraction* : le défaut pour un conducteur d'un véhicule routier de ne pas céder le passage à un piéton qui a priorité en vertu du CSR¹⁷;
- *troisième catégorie d'infractions* : le fait pour un conducteur d'un véhicule routier de circuler à une vitesse supérieure à celle indiquée sur la signalisation installée par la municipalité¹⁸ ou applicable par défaut sur son territoire¹⁹;
- *quatrième catégorie d'infractions* : la contravention par une personne à une règle devant être respectée par les piétons prévue par le CSR²⁰;

2) ajouter aux personnes autorisées en vertu de l'article 636 CSR à exiger qu'un conducteur d'un véhicule routier immobilise son véhicule celles désignées par une municipalité pour agir comme «agents de la paix» compétents pour assurer la surveillance et le contrôle des infractions ci-dessus discutées lorsqu'est constatée la commission d'une telle infraction, et prévoir l'obligation du conducteur d'alors s'identifier.

En outre de ce qui précède, l'AMB croit fermement que les travaux que mène le comité sont l'occasion de recommander de pérenniser, avec certaines modifications discutées *infra*, le *Projet pilote de coopération municipale* (ci-après : PPCM). Dans le cadre de ce projet, le MTQ, en collaboration notamment avec le ministère de la Sécurité publique, a expérimenté l'implication de certaines

¹⁶ Voir par exemple art. 359, 360, 361, 368 et 409, Code de la sécurité routière, R.L.R.Q. c. C-24.1

¹⁷ Voir par exemple art. 349 (virage à une intersection), 360 (feu rouge clignotant avant de repartir), 362 (feu jaune clignotant), 363 (feu vert clignotant ou non alors qu'un piéton est déjà engagé), 369, 370, 404 (quitter une propriété privée vers un chemin public), 405 (accéder à une propriété privée à partir d'un chemin public), 408 (feu fixe pour piéton), 409, Code de la sécurité routière, *précité*

¹⁸ Voir par exemple art. 299, 303.1 et 303.2, Code de la sécurité routière, *précité*

¹⁹ Voir par exemple art. 328 du Code de la sécurité routière, *précité*

²⁰ Art. 444 à 453.2, Code de la sécurité routière, *précité*

agglomérations et municipalités qui sont autorisées à prendre en charge des cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges (communément appelés : radars photo).

Note : Pour alléger les passages qui suivent, nous désigneront indistinctement ces appareils par l'acronyme «ACA», pour : «appareil de contrôle automatisé».

Puisque le ministère de la Sécurité publique a étroitement travaillé avec celui des Transports et que ceux-ci ont constaté que le PPCM a été et est un franc succès, nous sommes convaincus que le ministère conviendra qu'il est opportun d'étendre dans une certaine mesure le projet et de pérenniser les compétences ayant été assumées expérimentalement par les agglomérations et municipalités parties à celui-ci. Cela serait également cohérent avec la reconnaissance récente des municipalités en tant que gouvernements de proximité aptes à agir avec une certaine autonomie et imputabilité.

Et, pour convaincre les membres du comité du bien-fondé des demandes de l'AMB à ce sujet, nous croyons pertinent de porter à votre attention quelques passages contenus dans l'étoffé bilan²¹ que le gouvernement du Québec a dressé quant au PPCM :

- « À Montréal, l'implantation de l'ACA fixe feux rouges et vitesse [à un des sites] a eu pour effet de réduire d'environ 99,6% les passages interdits aux feux rouges. Le nombre de véhicules circulant au-dessus de la vitesse affichée à diminué de 29% »²²;
- « À Montréal, la présence d'ACA mobiles vitesse, qui assurent la surveillance des nouveaux sites, contribue à faire respecter la limite de vitesse »²³;
- « [À Montréal, s]elon les données recueillies, le nombre d'accidents corporels ainsi que le nombre d'accidents de tout genre se sont maintenus sous les valeurs observées avant la mise

²¹ Gouvernement du Québec, ministère des Transports. (2018). *Bilan du Projet pilote de coopération municipale des cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*, 140 pages

²² *Préc.*, note 21, p. 79

²³ *Id.*, p. 82

en place des ACA pour les différents sites. Les réductions observées vont de 33% à 79% pour les accidents corporels [...] »²⁴.

- Et nous soulignons que les ACA bénéficient d'une forte acceptabilité sociale dans la région de Montréal. 85% des répondants d'un sondage et détenteurs d'un permis de conduire se sont prononcés en leur faveur, dans cette région administrative²⁵.

Par contre, dans le cadre du PPCM, le choix des sites où les municipalités participantes souhaitaient installer des ACA se faisait, avec quelques ajustements, selon le cadre réglementaire actuellement en vigueur. En résumé, le choix d'un site suggéré par une municipalité fait l'objet d'une longue analyse par un comité d'experts et doit même être entériné par un arrêté ministériel lui-même publié à la Gazette officielle du Québec...

Devant cette lourdeur du processus réglementaire de sélection, par les municipalités, des sites où doivent être installés des ACA, mais devant l'efficacité évidente des appareils installés par celles-ci, le MTQ a conclu avec contraste que :

- « La mise en œuvre du PPCM représente un succès, notamment en raison des bons résultats obtenus en matière de sécurité routière et de la qualité du partenariat qui s'est développé entre les principaux acteurs du projet »²⁶;
- Cependant, l'«expérience du PPCM a mis en évidence la lourdeur du cadre réglementaire, en particulier pour la détermination des sites, qui gagnerait à être assoupli pour permettre aux villes d'optimiser l'utilisation des appareils. Celles-ci pourraient ainsi répondre de façon plus proactive aux évolutions de l'environnement routier des sites »²⁷.

²⁴ *Préc.*, note 21, p. 83

²⁵ *Id.*, p. 29

²⁶ *Id.*, p. 126

²⁷ *Id.*

- « Le bilan routier au Québec montre que 53 % des accidents se produisent sur le réseau routier municipal »²⁸.
- « La contribution des municipalités est primordiale pour poursuivre l'amélioration du bilan routier global du Québec. D'ailleurs, le survol des expériences menées dans le reste du Canada et aux États-Unis fait ressortir le rôle central qu'occupent les municipalités dans la mise en œuvre de programmes de radars photo. Il s'agirait donc d'encadrer les municipalités tout en les aidant à renforcer leurs actions dans leurs champs de compétence en sécurité routière »²⁹.

RECOMMANDATION NO. 2

L'AMB recommande de donner suite aux conclusions et recommandations contenues dans le récent bilan du PPCM rédigé par le MTQ, notamment en permettant aux municipalités faisant partie des agglomérations du Québec, et les grandes villes, de pouvoir prendre en charge des ACA et en installer sur leurs territoires, dans des zones accidentogènes ou où les interventions humaines sont difficiles, et ce en leur accordant à ce sujet une autonomie suffisante pour éviter les écueils constatés quant à la lourdeur actuel du processus de détermination de ces sites.

L'AMB abonde aussi dans le sens des recommandations à l'effet que devraient être explorées sans délai « les formes de coopération qui respectent l'autonomie municipale prônée par le gouvernement et qui favorisent une plus grande imputabilité » dans le cadre de l'octroi aux municipalités des compétences ci-dessus demandées.

§ 4 Une solution aussi aux défis actuels cités dans le Livre vert

Le Livre vert expose par ailleurs de manière claire le fait que bien des choses ont changé, depuis la dernière réforme du modèle de la police au Québec. On y cite, à ce sujet, expressément le cas des policiers du SPVM qui, sur le territoire des municipalités de l'AMB et Montréal, ont dû faire face à une « augmentation considérable de leurs opérations de maintien de l'ordre ». Forcément, comme on l'y

²⁸ *Préc.*, note 21, p. 126.

²⁹ *Id.*

souligne également, « la multiplication de ces opérations n'est pas sans effet sur les ressources et les efforts qu'ils doivent y consacrer ». Les policiers doivent, en outre, de plus en plus répondre à de nouveaux types de demandes d'intervention de leur part, notamment en matière de services sociaux et de santé mentale.

Conséquemment, comme Québec le démontre dans le Livre vert, on assiste à une croissance conséquente des dépenses liées au financement des besoins des corps policiers.

Les municipalités de l'AMB sont conscientes de ces enjeux de desserte policière et de la pression liée aux coûts des services policiers. Face à ces défis, elles sont prêtes à mettre l'épaule à la roue et contribuer à la solution en misant, comme le Livre vert le suggère, sur un partage des responsabilités tel que proposé aux Recommandations no. 1 et no. 2 et qui est cohérent avec le principe de la complémentarité des services en matière de sécurité publique mis de l'avant par Québec dans le Chapitre 3 du Livre.

Nous partageons l'avis cité au Livre vert à l'effet « qu'une plus grande mise à profit des ressources civiles, qu'elles proviennent de l'interne ou de l'externe (ici les agents des services municipaux de sécurité publique), pourrait contribuer à diminuer les coûts associés à la desserte policière en plus d'améliorer la sécurité des citoyens en permettant aux policiers de centrer leurs efforts sur leur mission première ».

L'AMB souhaite répondre à l'appel de Québec et offrir de contribuer à la solution en faisant d'une pierre plusieurs coups : contribuer à soulager l'ampleur des services que doivent desservir les corps policiers, diminuer du même fait les coûts globaux des services de police en prenant à notre charge certains services, améliorer la sécurité de nos citoyens et, aussi, contribuer à répondre davantage à leurs attentes en cette matière.

En effet, il ressort d'un sondage³⁰ mené pour le compte de la SAAQ que:

³⁰ SOM Recherches et sondages. (2015). *Attentes et satisfaction des québécois en matière de sécurité routière*. [sondage]

- parmi les 6 problèmes ou enjeux sociaux majeurs de toutes sortes soumis aux répondants, ce sont les accidents de la route qui constituent le problème le plus important à régler pour eux;
- dans ce cadre, près d'un répondant sur deux croit que c'est le problème des excès de vitesse qui doit être réglé de manière la plus urgente et un sur cinq croit que c'est le non-respect du CSR presse le plus;
- près de 90% des répondants souhaitent que plus d'efforts soient faits pour régler les enjeux de sécurité routière et parmi les solutions, ce qu'ils demandent dans la plus grande proportion, c'est l'augmentation de la présence et des interventions policières.

Il s'agit également de l'opinion de Piéton Québec qui recommande, et à court terme, d'augmenter les opérations policières et orienter celles-ci vers les infractions les plus susceptibles de causer des blessures graves au piétons³¹.

Or, le constat est clair : d'un côté, les citoyens veulent plus de desserte policière pour répondre à leurs préoccupations quant à leur protection sur les routes et, de l'autre, les corps policiers dont nous tenons par ailleurs à saluer le travail, peinent à répondre à cette demande croissante des attentes citoyennes et aux coûts qui en découlent. C'est dans ce contexte que l'AMB souhaite contribuer et faire partie de la solution.

Évidemment, comme le soulève Québec, il sera important de s'assurer, advenant un partage nouveau des responsabilités, d'adresser les enjeux liés à la formation adéquate des nouveaux intervenants amenés à prendre part à la desserte des services de sécurité publique, à leur indépendance, à leur imputabilité, ainsi qu'à la perception du public à leur égard.

³¹ Piétons Québec. (2020). *Recommandations : Stratégie de sécurité routière 2020-2024 dans la ville de Québec*, p. 16

Or, nous croyons qu'il soit tout à fait possible de s'inspirer des modèles déjà existants et similaires à celui que propose l'AMB, tel par exemple le cadre normatif applicable aux contrôleurs routiers.

Tout comme le feraient nos agents de la sécurité publique, les contrôleurs routiers sont investis du pouvoir d'exiger que les conducteurs de véhicules s'immobilisent pour qu'ils exercent les pouvoirs de contrôle et de surveillance de certaines infractions relevant de leur compétence. Ils reçoivent une formation adéquate et sont, lorsqu'ils agissent comme agents de la paix aux fins des fonctions qui leur sont dévolues par le CSR, assujetties aux règles de déontologie policière³².

RECOMMANDATION NO. 3

L'AMB est d'avis que le premier alinéa de l'article 126 de la Loi sur la police, R.L.R.Q. c. P-13.1, devrait être amendé pour que soient ajoutées à la liste des personnes à qui les règles de déontologie policière s'appliquent, celles qui seraient désignées pour agir comme agents de la paix pour assurer certaines infractions au CSR selon les modalités prévues sous la Recommandation no. 1. Cet alinéa se lit présentement comme suit :

« **TITRE IV**
NORMES DE COMPORTEMENT

CHAPITRE I
DÉONTOLOGIE

126. Le présent chapitre s'applique à tout policier, à tout agent de la paix au sens de l'article 14 de la Loi concernant la lutte contre la corruption (chapitre L-6.1) ainsi que de l'article 6 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (chapitre C-61.1), à tout constable spécial, à tout contrôleur routier de même qu'à toute personne ayant autorité sur ceux-ci, compte tenu des adaptations nécessaires.

[...] ».

RECOMMANDATION NO. 4

Dans le même ordre d'idées, l'AMB recommande que soient déterminées des règles de formation et de maintien à jour des connaissances chez les personnes qui seraient désignées pour agir comme agents de la paix conformément à la Recommandation no. 1 et chez celles chargées de tâches liées aux ACA qu'installeraient les municipalités conformément à la Recommandation no. 2, tel le choix des sites, l'entretien des équipements, la gestion de la preuve, etc.

³² Art. 519.68, Code de la sécurité routière, *précité*

IV. CONCLUSION

En conclusion, l'AMB souhaite remercier les membres du Comité consultatif sur la réalité policière pour leurs travaux dont l'importance est indéniable.

La dernière réforme du modèle de police au Québec date d'il y a plus de deux décennies : comme vous, nous constatons que les défis et les enjeux nouveaux sont nombreux et complexes.

Convaincue que les réflexions menées aux termes du Livre vert « *Réalité policière : modernité, confiance et efficacité* » appellent à une solution plurielle, l'AMB a souhaité apporter par ce mémoire une partie de la solution. En appuyant ses recommandations sur des pistes suggérées dans le Livre vert, notamment en lien avec une revue du partage des responsabilités en matière de sécurité publique, ce mémoire a eu pour objectif, entre autres, de répondre aux questions qui suivent et qui étaient posées dans ce Livre :

- « Comment les corps de police peuvent-ils tirer profit du partenariat ou de la complémentarité des missions avec d'autres acteurs pour améliorer la qualité de leurs services ainsi que l'efficacité et l'efficience de leurs interventions et du système judiciaire dans son ensemble? Quelles sont les opportunités? »
- « Comment atteindre un meilleur équilibre entre les attentes envers la police et la capacité de payer des contribuables? »;
- « Qu'il s'agisse d'employés à l'interne ou de ressources externes, le recours à des civils par les corps de police devrait-il être accentué? ».

Nous sommes confiants que nos recommandations, si elles étaient mises en vigueur, participeraient à alléger la pression sur les budgets des corps de police, leur permettraient de revoir selon leurs priorités les enjeux de desserte de leurs services et répondraient aux attentes des citoyens des municipalités de l'AMB, mais aussi de tous les québécois, quant à leur sécurité sur nos routes.