



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mercredi 5 septembre 2001 — Vol. 37 N° 21

Consultations particulières sur le projet de loi n° 17 — Loi
modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure
pénale concernant le cinémomètre photographique (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 5 septembre 2001

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Guy Chevette	1
M. Bernard Brodeur	3
Documents déposés	5
Auditions	5
Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)	12
Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)	19
CAA-Québec	27
Document déposé	
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SPCUM), Association des directeurs de police du Québec (ADPQ) et Sûreté du Québec (SQ)	27
Mme Catherine Hirou	35
Barreau du Québec	44

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Jean-Claude Gobé

M. David Payne

M. Robert Benoit

M. François Ouimet

Mme Danielle Doyer

- * M. François Rouette, ACQ
- * M. Marc Brouillette, idem
- * M. Jacques Béchar, CCAQ
- * M. Jean-Marie St-Pierre, idem
- * Mme Paula Landry, CAA-Québec
- * M. Yvon Lapointe, idem
- * M. Michel Miron, SPCUM, ADPQ et SQ
- * M. Jean-Paul Renaud, idem
- * Mme Louise Bonneau, idem
- * Mme Carole Brosseau, Barreau du Québec
- * M. Giuseppe Battista, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 5 septembre 2001

Consultations particulières sur le projet de loi n° 17

(Neuf heures quarante et une minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Les gens ont l'air de bonne humeur ce matin, ça va bien se dérouler.

Une voix: À date, ça va bien.

Le Président (M. Lachance): Ça va certainement se poursuivre. Alors, bienvenue à tous les participants à cette commission parlementaire, après cette période des vacances estivales, pour nous permettre maintenant d'exercer le mandat qui nous a été confié. Alors, ce mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 17, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Brodeur (Shefford) remplace M. Bordeleau (Acadie) et M. Ouimet (Marquette) remplace M. Lafrenière (Gatineau).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je demande, selon le rituel habituel, de bien vouloir fermer les appareils de téléphone cellulaires, s'il y en a qui sont ouverts, pendant la durée de la séance.

Alors, ce matin, après avoir entendu les remarques préliminaires du ministre et du porte-parole de l'opposition officielle, nous allons entendre les représentants de l'Association du camionnage du Québec, par la suite la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, et pour finalement terminer l'avant-midi avec le CAA-Québec. En après-midi, à 14 heures, nous reprendrons nos travaux en entendant le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal et l'Association des directeurs de police du Québec et la Sûreté du Québec — tout ce beau monde ensemble — et, à 14 h 45, Mme Catherine Hirou, pour terminer cet après-midi avec le Barreau du Québec.

Remarques préliminaires

Alors, M. le ministre, pour vos remarques préliminaires, en vous rappelant que vous avez un maximum de 15 minutes.

M. Guy Chevette

M. Chevette: Merci, M. le Président. M. le porte-parole de l'opposition officielle, mesdames, messieurs de la commission, depuis le début du projet... le dépôt du projet de loi le 15 mai dernier, il s'en est dit

beaucoup, il s'en est écrit beaucoup. J'ai été sensible aux remarques formulées et j'entends bien entreprendre cette commission avec la plus grande ouverture d'esprit possible. J'ai d'ailleurs moi-même reconnu que le projet de loi comportait certains problèmes et qu'il méritait des modifications substantielles. Entre autres, je pensais aux compagnies de location d'automobiles et au camionnage.

La vitesse excessive, d'autre part, est devenue tout aussi dévastatrice que la conduite avec capacités affaiblies, je dirais même dépasse maintenant de quelques dixièmes de pour cent toute la question des conducteurs avec capacités affaiblies. Donc, la vitesse a rejoint l'alcool comme première cause d'accidents mortels, de blessures graves qui se produisent sur les routes du Québec. Selon, d'ailleurs, l'analyse des rapports d'accidents pour l'année 2000, les excès de vitesse sont responsables de 25 % des accidents mortels, de 19 % des accidents avec blessés graves et de 13 % des accidents avec blessés légers. Ces accidents entraînent des coûts d'indemnisation de l'ordre de 125 millions par année assumés par la Société de l'assurance automobile du Québec. Plus souvent qu'autrement, les accidents qui sont causés par une vitesse excessive sont malheureusement dus à la conduite de jeunes qui périssent ou qui restent handicapés pour le reste de leur vie.

Sauver des vies, voilà donc mon seul et unique objectif, qui doit être au coeur de notre action comme ministre ou comme parlementaires. Voilà également l'unique objectif que j'avais lorsque j'ai déposé le cinémomètre photographique.

Les expériences du Canada et à l'étranger sont multiples. Les données préliminaires, d'ailleurs, même sur la très courte expérience de l'Ontario, laissent poindre des effets bénéfiques; on parle de quelques pourcentages d'amélioration. En Colombie-Britannique, qui l'ont abandonné, eux aussi, ou sont sur le point de le faire, il y avait une réduction de 25 % sur l'ensemble des collisions de jour avec un effet notable sur les collisions mortelles qui ont chuté de 17 %, et avec blessés graves qui ont chuté de 11 %. Donc, c'est pas de la petite bière, ça, 17 et 11 %. Il y a peut-être des contingences ou des conjonctures politiques qui ont fait qu'ils ont abandonné le système, mais les effets bénéfiques sur la population, eux, sont inscrits au registre des statistiques.

Je pense que nous pouvons apprendre de ces expériences et nous pouvons éviter les problèmes qui ont été rencontrés ailleurs, d'autre part. Le photoradar a d'ailleurs fait ses preuves dans d'autres administrations. Aux États-Unis, plusieurs villes l'utilisent. À titre d'exemple, la ville de National, en Californie, rapporte une réduction de 21 % du nombre de collisions pour la première année d'utilisation. À Paradise Valley, en Arizona, où le cinémomètre est utilisé depuis 1987, on fait état d'une diminution de plus de 40 %. Dans l'État de Victoria, en Australie, on a observé une réduction de 20 % du nombre total d'accidents avec blessures.

J'ai toujours été convaincu, par contre, que l'amélioration du bilan routier pouvait se faire par une surveillance accrue. Je pense que, en fin de semaine dernière, on a eu un bel exemple d'une surveillance accrue où le nombre de décès et de blessés graves a chuté par rapport à la même date l'an passé, à la même fin de semaine. Entre vendredi et dimanche, il y a eu quel que 4 042 constats d'infraction pour vitesse, excessive là, ou qui ont été distribués. Le résultat: quatre décès, 176 blessés contre sept décès et 185 blessés à pareille date l'an dernier. Au niveau des décès, c'est presque 50 % si vous comptez quatre et sept ou quatre et huit, là.

Des segments routiers n'offrent pas d'espace sécuritaire pour procéder à ce genre d'opération en raison d'accotements limités ou inexistantes, que ce soit en raison de la densité de la circulation ou de la configuration de certains réseaux routiers. Citons, à titre d'exemple, Du Vallon; on ne peut pas faire du photoradar avec une police, elle va se faire tuer; il n'y a pas de place pour tasser même sur l'accotement le fautif; sur le pont Laviolette; à la sortie de l'autoroute 10; sur la 15; sur le Métropolitain. Il y a une quarantaine de sites au Québec où il est pratiquement impossible de faire du photoradar, pour ne pas dire... sans mettre en danger la vie même des policiers. Donc, c'est pas le radar conventionnel qui peut agir dans ce sens-là, c'est le changement de mentalité qu'il nous faut préparer. Et je dois vous dire que nos sensibilisations... nos campagnes de sensibilisations, malgré qu'elles furent chocs — vous avez vu les images — n'ont pas réussi et plafonnent, plafonnent carrément. Comme ça été le cas dans toutes les campagnes de sensibilisation, à un moment donné, on a atteint le maximum. Mais il y aura toujours des délinquants, ça, c'est clair.

L'utilisation simultanée de quatre cinémomètres photographiques telle que proposée dans le projet de loi, je dirais qu'elle permettrait de réduire... parce que c'est pas le nombre d'appareils idéal, mais quatre, comme expérience, aurait un impact de 1 % de moins de décès, c'est-à-dire sept décès de moins, 60 blessés graves de moins et 400 blessés légers de moins. En l'étendant à 40, comme on voulait au départ, le nombre de cinémomètres photographiques en opération, c'est à peu près 100 vies humaines, comme je l'ai toujours dit, que l'on sauverait, qui pourraient être sauvées annuellement.

● (9 h 50) ●

On ne cherche pas à garnir les coffres de l'État en implantant le photoradar. Il faut arrêter de colporter cette idée-là, et je vais vous dire pourquoi. En fin de semaine... les policiers qui viendront s'exprimer tantôt, qui diront que c'est pour une machine à piastres, qu'est-ce qu'ils faisaient en fin de semaine? Si c'est ça qu'on pense, on va corriger le tir, on va créer un fonds dédié, puis on va le mettre exclusivement à la sécurité routière. Cessons de colporter le l'objectif, c'est une machine à piastres. C'est faux, c'est totalement faux, et c'est même démagogique. Le seul et unique objectif, c'est de sauver des vies humaines. Et, s'il y en a que ça peut faire sourire de sauver 100 vies humaines, 500 blessures graves, bien, moi, je pense qu'ils ne méritent pas de siéger dans ce Parlement-là.

Depuis le début du projet de loi, certaines craintes ont été exprimées d'autre part. Nous sommes

donc réunis ici pour échanger et tenter de trouver ensemble des solutions plus acceptables. Par contre, de notre côté, nous ne sommes pas restés non plus inactifs. J'ai demandé que l'on mette le projet de loi sur la table de travail dont l'optique était d'élaborer des amendements susceptibles d'assurer... de rassurer la population et les différents groupes concernés quant à nos intentions et aux craintes exprimées.

Devrait-on, par exemple, mieux identifier dans la loi les sites où seraient situés les photoradars, y compris dans la loi? Doit-on mieux circonscrire dans le temps la durée de ce projet-pilote? Faut-il prévoir au projet de loi que le bilan de l'expérimentation et son impact sur le bilan routier soient déposés ou fassent l'objet d'un dépôt à l'Assemblée nationale et d'une étude en commission parlementaire avant de poser quelque geste que ce soit ou avant de l'étendre? Doit-on, comme le propose la protectrice du citoyen, prévoir une clause permettant au propriétaire ayant acquitté une amende de s'adresser à un tribunal compétent pour en obtenir le remboursement du conducteur concerné? Voilà autant de questions que je me suis posées et auxquelles je suis prêt à apporter des amendements.

Il y a une question qui m'intrigue cependant et qui m'agace beaucoup: les droits des conducteurs délinquants qui violent les limites de vitesse et causent des préjudices souvent irréparables doivent-ils être supérieurs à ceux de l'ensemble des usagers de la route? Qui cherche, entre vous et moi, à créer de l'ambiguïté à ce niveau-là? Personnellement, ça m'agace, et je suis anxieux de cela.

On a beau parler de droits et de libertés, la liberté des uns ne peut pas entraver la liberté des autres. Pourquoi laisserions-nous filer quelqu'un à des vitesses folles, en tuant un ou deux sur son passage et puis même pas être solvable dans bien des cas, dans la grande majorité des cas, à part ça? Jusqu'où va la liberté des uns par rapport à la liberté des autres? Moi, ça commence à m'agacer beaucoup comme vieux parlementaire en plus. On a donné des droits, je ne regrette pas du tout, j'ai contribué à cela même. Mais est-ce qu'on doit pousser la liberté des uns pour brimer la liberté des autres? Je pense que, comme parlementaires, il va falloir très clairement qu'on s'interroge sur les devoirs aussi d'un citoyen, non seulement de ses droits, parce que la liberté des uns peut aller jusqu'à entraver très gravement la liberté des autres. On vit dans une société; il y a aussi des droits collectifs dans une société.

En terminant, je vous rappelle toute l'importance qui doit être accordée au phénomène de la vitesse excessive qui a rejoint l'alcool au premier rang des causes de décès sur les routes du Québec. Malheureusement, nombre de conducteurs perçoivent les limites de vitesse comme une indication plutôt qu'une obligation. Ils croient que les risques d'être pris en infraction sont relativement peu élevés par rapport au temps qu'ils peuvent économiser. Je suis persuadé que les participants à cette commission feront preuve de toute l'ouverture d'esprit nécessaire pour trouver des solutions et réduire le nombre d'accidents causés par la vitesse. Il ne s'agit donc pas simplement de se prononcer contre l'implantation du cinémomètre photographique, mais également de proposer des alternatives qui permettront d'améliorer notre bilan routier.

On sait que la police possède quatre moyens présentement. Il y a la patrouille normale. Il y a le suivi du véhicule. Il y a l'aérien, qui vaut quoi? personne n'ose se prononcer. Puis il y a le cinémomètre conventionnel. Et on se rend bien compte que ça ne suffit pas quand on regarde les statistiques. Je vous dirai donc que je m'attends de tous les groupes qu'ils viennent nous présenter des alternatives s'ils sont contre — je pense que c'est... on doit leur demander cela — et qu'on pourra ensemble... comment est-ce qu'il me reste de minutes, s'il vous plaît?

Une voix: ...

M. Chevrette: O.K., et qu'on pourra ensemble peut-être trouver des pistes d'amendement au projet de loi, un meilleur encadrement, mais dans un objectif fondamental.

Et je vais finir par un cas de comté que j'ai eu. Ce qu'on appelle des cas de comté, c'est que, tous les lundis, les députés font du bureau de comté. Toute une famille est venue à mon bureau. Leur fils, un de... le fils de madame et les frères et sœurs m'ont parlé pendant une heure. C'est un endroit stratégique où il a été tué, happé, un type sur la sécurité du revenu, et, si on avait eu peut-être la chance, précisément, d'avoir des mesures coercitives plus appropriées, parce que la sensibilisation, dans certains cas, vous savez que ça sert à rien, on aurait peut-être pu réaliser... sauver cette vie-là, tout le traumatisme familial que ça causé. Moi, ça m'émeut, en tout cas, personnellement, comme député, comme membre de l'Assemblée nationale, ça me touche énormément chaque fois qu'il y a un accident, que ce soit celui de Thetford-Mines, avec les deux petits enfants, c'est encore pire, nous dit-on.

Moi, je pense qu'il nous faut, il nous faut bien réfléchir pour trouver les mesures les plus appropriées, dans le plus grand respect des personnes, mais dans aussi le plus grand respect des collectivités qui empruntent nos routes au Québec.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre des Transports. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de Shefford pour ses remarques préliminaires. M. le député.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. J'espère que tout le monde a pris le temps de se reposer durant l'été, on recommence encore bientôt une session et, entre autres, ce projet de loi n° 17 là. Et, M. le Président, d'entrée de jeu, après avoir écouté le ministre, il est certain que, du côté de l'opposition, ce qu'on désire avoir, c'est accroître la sécurité routière, mais, de notre côté, on ne croit pas du tout que l'implantation du photoradar, le cinémomètre photographique, est une solution pour accroître cette sécurité routière là. Et c'est pourquoi, nous, la solution que l'on propose au ministre, c'est le retrait, le retrait carrément de ce principe-là, d'installer des photoradars.

Donc, nous allons entendre des groupes qui vont peut-être nous suggérer des choses qui sont des alternatives au photoradar, mais, pour l'instant, M. le

Président, le ministre a déposé un projet de loi qui a été contesté par plusieurs. Durant tout l'été, on a entendu... moi, en tout cas, j'ai entendu les citoyens. Au-delà du Protecteur du citoyen, au-delà des groupes de policiers ou autres qui sont contre l'installation du photoradar, les citoyens, M. le Président, ont jugé le projet irrecevable, pour toutes sortes de raisons, puis je vais y revenir plus tard.

Donc, après avoir entendu tous ces groupes-là, le ministre, d'ailleurs, avait dit et a répété que c'était un projet-pilote, sauf que, lorsqu'on regarde le projet de loi, ce n'est pas du tout un projet-pilote, c'est un projet qui permet d'installer des photoradars partout au Québec. Le ministre de la Sécurité publique pourra, tel que le projet de loi est rédigé présentement, désigner les policiers ou les groupes de policiers qui pourraient donner des contraventions, ou des municipalités qui pourraient donner des contraventions, suite à l'installation de ces photoradars-là. Donc, on peut se retrouver devant une situation, tel que la loi l'indique présentement, où il y aurait ces photoradars-là d'installés partout au Québec, partout au Québec. Quoi qu'en dise le ministre, le libellé présentement permet l'installation de photoradars partout.

Donc, M. le Président, on doit s'interroger sur les motifs et les buts de l'installation d'un tel photoradar. On a entendu abondamment, tantôt, le ministre nous parler de sécurité routière. M. le Président, il n'y a absolument rien, rien, aucune étude concrète qui nous indique clairement, clairement qu'il y aurait des vies de sauvées par le photoradar. Même, M. le Président, j'ai un exemple concret. Si on prend l'exemple de l'Angleterre, en Angleterre, M. le Président, il y a... on a — l'appétit vient en mangeant — c'est un article qui vient du *Sunday Times*, on a installé 4 500 caméras photoradars. On dit que c'est une source de revenus tout à fait extraordinaire, et les résultats, M. le Président, d'une année à l'autre, sur l'espace de quelques années, il y a eu 10 morts de moins en Grande-Bretagne, mais rien n'indique que c'est à cause de l'installation de photoradars.

Donc, si on y va à grande échelle, M. le Président, on s'aperçoit que le photoradar n'est pas une solution qui est appropriée. La solution qui est la plus appropriée, quant à nous, M. le Président, et la démonstration a été faite... Si on prend, par exemple, dans les blitz policiers... on se souviendra, à la fête des Mères, par exemple, il y a eu un blitz de surveillance de nos autorités policières et il y a eu la moitié moins de morts qu'à la même période l'année d'avant.

Donc, M. le Président, si on investit dans des ressources qui sont les ressources policières actuelles, qui sont une mesure dissuasive, parce que ça prend une mesure dissuasive, M. le Président, pour contrer les gens qui font de la vitesse au volant.... Donc, un photoradar, M. le Président, ça permet peut-être au conducteur de ralentir sur quelques kilomètres, mais ne pas changer ses habitudes de conduite.

● (10 heures) ●

Le ministre, d'entrée de jeu, nous disait que ce n'est pas une machine à taxer, sauf, M. le Président, le résultat, le résultat final... s'il ne contribue pas à augmenter la sécurité routière, ça fait en sorte que le ministre veut nous introduire, que le gouvernement veut

nous introduire en définitive un autre irritant, une autre mesure qui permet de taxer indirectement le citoyen. Donc, M. le Président, si on parle de taxes, on peut parler des automobilistes qui paient en taxes chaque année... puis le ministre connaît mon discours, je l'ai fait souvent à l'Assemblée nationale, et on sait que les automobilistes sont une vache à lait pour le gouvernement. Juste cette année, M. le Président, les automobilistes ont payé tout près de 2 milliards de dollars en taxes sur l'essence. Ils ont aussi payé 700 millions de dollars en droits d'immatriculation. Ils vont donner 60 millions au Fonds des contributions des automobilistes en transport en commun et, pour le financement de l'Agence métropolitaine de transport, 50 millions, sans compter, M. le Président, que ces mêmes automobilistes-là paient une taxe de 2 \$ par pneu. Donc, pour faire un chiffre rond, les automobilistes paient environ 3 milliards de dollars par année en taxes. Ils reçoivent au total — au total, c'est vite dit, là — 1,7 milliard qui est le budget total du ministère des Transports. Donc, on s'aperçoit que l'automobiliste, par habitude au Québec, par l'habitude des gouvernements, devient une vache à lait importante. Et, en ce qui nous occupe, M. le Président, suivant le... si jamais le gouvernement ne fait pas volte-face avec le projet de loi, ça sera une autre machine à taxer. Encore, l'automobiliste québécois paiera la note pour des services qui n'existent pas présentement au Québec. D'ailleurs, on connaît l'état de nos routes, mais on n'est pas ici pour discuter de l'état des routes, on est ici pour discuter du cinémomètre photographique.

Le ministre tantôt nous parlait de la Colombie-Britannique qui, supposément, avait des statistiques meilleures avec un photoradar. M. le Président, la Colombie-Britannique retire ses photoradars parce que jugés, j'imagine, non productifs. On l'a fait en Ontario. En Ontario, on a installé les photoradars en 1995; on les a retirés en 1995. Le ministre a sélectionné quelques endroits aux États-Unis où on conservait encore le photoradar, mais dans de nombreux endroits... je pense, dans la majorité des endroits, M. le Président, on a retiré ces photoradars-là. On l'a retiré dans de nombreuses villes. On parlait de la Californie, on l'a retiré dans de nombreuses villes de la Californie. On l'a retiré en Illinois, au Texas, M. le Président, en Utah, même au Wisconsin. Au Wisconsin, pire que ça, M. le Président, pour empêcher peut-être certaines municipalités d'installer ces photoradars-là, l'État du Wisconsin a voté une loi pour empêcher l'installation du photoradar. Donc, M. le Président, je pense qu'il a été démontré à l'usage... et puis rien n'indique que l'installation de photoradars va contribuer à augmenter la sécurité routière.

Donc, ce que va faire l'opposition durant la prochaine session... et j'espère que le ministre comprendra, suite à ces consultations particulières là, que le projet de loi instituant même l'installation de photoradars est inacceptable. Même, M. le Président — puis sûrement que le ministre s'attend à cette réflexion-là — il y a eu un congrès, Jeunes du Parti québécois, durant l'été, où il y a une résolution qui a été votée demandant au gouvernement de retirer le projet de loi sur le photoradar. Alors, c'est pas rien, M. le Président, même de l'intérieur... même de l'intérieur, M. le Président, on demande le retrait pur et simple de

l'installation de photoradars. Ce qu'on a de besoin, M. le Président, c'est donner les ressources nécessaires aux corps policiers pour faire observer les lois, pour faire observer les lois.

M. le Président, je sais que 15 minutes, c'est pas tellement long, ça fait que je vous parlerai pas de ce que le Protecteur du citoyen a commenté en rapport avec le projet de loi. Mais, si on prend pour acquis, M. le Président, que l'opposition demande le retrait du projet de loi, à ce moment-là, c'est une demande qui comprend le tout et, à ce moment-là, M. le Président, on doit, en plus, tenir compte de l'opinion du Protecteur du citoyen.

Et, M. le Président, ça va plus loin que ça aussi. On parle de photoradar, il y a un tas de choses dans le projet de loi qui font défaut. Le ministre s'est montré ouvert à des amendements. Le meilleur amendement qu'on peut avoir, comme je le disais, c'est le retrait du projet de loi. Mais on parle d'installation de photoradars dans les endroits les plus dangereux. Donc, si le message qu'on donne à la population, c'est qu'il y aura pas de policiers dans ces endroits-là, donc, dans les endroits les plus dangereux, on aura un photoradar et, dans les endroits les moins dangereux, on aura des policiers.

On sait également qu'on doit revoir la vitesse sur nos autoroutes. Prenez pour acquis, M. le Président, que, si on installe des photoradars par exemple, les gens auront des contraventions à 100 km/h, et que, lorsque vous vous promenez sur l'autoroute 20, vous pouvez aller jusqu'à 120 km/h sans problème, on sait qu'il y a une tolérance jusqu'à 120 km/h. Donc, une autre injustice que l'on crée. On doit revoir les limites de vitesse, revoir la façon qu'on a d'appliquer les limites de vitesse, et, M. le Président, aussi, ajouter, ajouter des ressources pour que nos policiers puissent faire respecter la loi, faire respecter la loi et les limites de vitesse. On l'a vu quand ça a été fait lors d'interventions policières plus massives, lors de week-ends, on diminue de moitié, de moitié, pas de 100 vies par année ou par deux ans ou par 10 ans, selon des chiffres que... on n'a pas vu les études encore, mais on diminue de moitié à ce moment-là les pertes de vie et les accidents.

Donc, M. le Président, si le gouvernement est sérieux, s'il veut vraiment augmenter la sécurité sur nos routes, on se doit de revoir le Code de la sécurité routière, on se doit de donner les ressources nécessaires aux policiers. Mais, dans tout ce qui nous a été présenté, M. le Président, la seule utilité du photoradar, la seule utilité, c'est de remplir les coffres du gouvernement et encore au détriment des citoyens du Québec et surtout les automobilistes qui sont très taxés. M. le Président, je vous le disais, c'est tout près de 3 milliards de dollars que paient les automobilistes pour un service qui est très moyen. Donc, ce sont les automobilistes qui vont contribuer encore une fois à remplir les coffres du gouvernement pour des sommes qui seront investies on ne sait où, mais pas à la sécurité routière, ni dans le domaine des transports, ni à la réfection de nos routes.

Donc, M. le Président, on sait que le ministre a soif d'argent, on a besoin d'environ 10 milliards de dollars pour refaire le réseau routier québécois. Et je pense, M. le Président, que les automobilistes sont suffisamment taxés et je ne crois pas, M. le Président, que l'installation de cette machine à taxer là puisse contribuer vraiment à changer quoi que ce soit dans la

méthode de conduite qu'ont les Québécois. Ce qu'il faut, M. le Président, c'est tout simplement donner les ressources qu'il faut aux autorités compétentes et non pas donner des prétextes, des prétextes à taxer, parce que, M. le Président, tout ce que nous a dit le ministre tantôt, ce sont des prétextes à taxer. Rien, rien nous indique que la sécurité routière sera meilleure, absolument aucune étude nous a été déposée. J'écoutais hier le ministre à la télé: On m'a dit qu'on sauverait 100 vies. Moi, je vous dis, selon ce que j'ai vu en Angleterre, ce que j'ai vu ailleurs et selon les retraits du photoradar qu'il y a eu dans plusieurs États américains et dans plusieurs provinces canadiennes, que ce photoradar-là n'est pas efficace pour contribuer à la sécurité routière. Mais la seule chose sur laquelle il est efficace, c'est taxer le citoyen, de toute façon une façon que je qualifierais d'honte, même pas subtile, de taxer le citoyen, et faire en sorte que les citoyens du Québec restent encore les citoyens les plus taxés au Québec. Et, M. le Président, le photoradar ne sert probablement qu'à remplacer certains vidéopokers qu'on a enlevés. C'est une autre façon d'aller chercher de l'argent dans la poche des citoyens.

Et là-dessus, M. le Président, ce que je propose, c'est que... nous allons écouter ces groupes-là, et je propose à la fin de ça que le projet de loi soit retiré. Donc, on fait la proposition au ministre de retirer le projet de loi et de procéder possiblement à une autre façon d'augmenter la sécurité routière. Donc, je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député.

● (10 h 10) ●

M. Chevette: Est-ce que je peux demander l'autorisation de déposer les résultats de l'étude de Colombie-Britannique, les résultats des études faites dans plusieurs États? Également, je m'engage à déposer ici, pour le bénéfice de l'opposition, plus particulièrement le député de Shefford, les frais que les automobilistes paient et qu'est-ce qui leur revient en primes aussi, non seulement ce qu'ils ont investi sur les routes, parce que je pense que la meilleure discussion se fait au moins dans la connaissance des faits et la rigueur des analyses.

Documents déposés

Le Président (M. Lachance): Alors, dépôt accepté, évidemment, M. le ministre.

Auditions

Et nous allons maintenant entendre le premier groupe. Alors, j'invite les représentants de l'Association du camionnage du Québec à bien vouloir prendre place à la table. Alors, je vous prie de bien vouloir vous identifier et en vous rappelant ce vous avez 15 minutes maximum pour votre présentation. Bienvenue, messieurs.

Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)

M. Rouette (François): M. le Président, M. le ministre, Mmes et MM. les membres de la commission,

je me présente, mon nom est François Rouette, je suis avocat du bureau Flynn, Rivard et procureur de l'Association du camionnage du Québec. Je suis accompagné de M. Marc Brouillette, qui est le président de l'Association du camionnage du Québec, entré en fonction lors du dernier congrès, le 50e anniversaire de l'ACQ, au mois de mai 2001. M. Brouillette est également le président d'une entreprise de transport située à Drummondville, qui s'appelle Transport SAS Drummondville inc., qui est une entreprise qui fait du transport international beaucoup, entre autres choses.

Le Président (M. Lachance): Alors, vous pouvez y aller.

M. Rouette (François): Merci beaucoup. M. le Président, l'Association du camionnage a intitulé son mémoire *Une photo vaut-elle mille maux? m-a-u-x*, parce que la problématique du cinémomètre photographique par rapport à l'industrie du camionnage est très particulière, et vous aurez compris que, par ailleurs, nous n'avons pas l'intention ici de tenter de cibler les autres problèmes qui peuvent être reliés ou les bénéfices qui peuvent être reliés au cinémomètre photographique et que, dans la nature de notre mandat et de la mission de l'Association du camionnage du Québec, nous avons tenté de focaliser nos arguments sur les préoccupations propres à l'industrie du camionnage.

Nous le mentionnons également au sein du mémoire, il est certain pour l'Association du camionnage que le ministre cherche des solutions et des moyens pour accroître la sécurité routière, améliorer le bilan routier tout en étant obligé de tenir compte également d'une autre partie de son devoir, qui est celle de ne pas réduire la mobilité dans les transports. La sécurité routière optimale résulte dans toutes les autos et tous les camions qui sont stationnés chez eux. Dans les faits, les camions puis les autos doivent rouler, c'est donc effectivement, nous en convenons... Le mandat du ministre exige de lui qu'il ait une certaine capacité de jongler avec des notions, avec des possibilités, puis avec des réalités. C'est dans ce contexte que nous venons contribuer à la réflexion, parce qu'il y a des éléments particuliers à l'industrie du camionnage qui s'inscrivent totalement en faux contre l'utilisation du cinémomètre photographique.

Bon. Nous avons, dans notre mémoire, tenté de faire un résumé de ce que nous élaborerons avec force détails par la suite, en trois points. Le premier, c'est qu'on croit que ça s'inscrit à l'encontre de la réforme qui a été initiée par la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, la loi n° 430, et la politique d'évaluation qui a été élaborée en vertu de cette loi-là. Pourquoi? Parce qu'il y a un constat qui est fait que, nonobstant la qualité du travail que peuvent faire les exploitants de véhicules lourds, les exploitants de camions, pour éduquer leurs chauffeurs, pour réduire les risques de contraventions à la sécurité routière, il demeure quand même que plus de la moitié des infractions qui se retrouvent dans leur dossier d'exploitants sont le résultat des actes des conducteurs. Nonobstant que les véhicules aient des limiteurs de vitesse, nonobstant le fait qu'il y ait des mesures disciplinaires qui soient prises dans le respect de la

gradation des sanctions, nonobstant la formation qui a été donnée, nonobstant toutes les mesures qui ont été prises, il reste qu'effectivement, à l'heure actuelle, on est confronté à une problématique particulière; les conducteurs de véhicules lourds, parmi ceux-là, certains sont des délinquants chroniques qui doivent être ramenés à l'ordre et il doit y avoir des moyens pour être capable d'avoir une mainmise directe sur ces conducteurs qui continuent de sévir nonobstant les mesures qui existent déjà pour tenter de les convaincre de ne plus le faire.

On dit également que le projet de loi n° 17 s'inscrit contre la loi n° 430 parce que la loi n° 430 a amené des amendements au Code de la sécurité routière, au titre VIII.1 du Code de la sécurité routière, qui ont divisé les responsabilités des propriétaires de véhicules lourds et d'exploitants de véhicules lourds. Les propriétaires de véhicules lourds, ils sont responsables de l'entretien mécanique de leurs véhicules et du bon état de leurs véhicules. Ce sont les exploitants qui sont responsables de l'aspect opérationnel des véhicules, du comportement des conducteurs, du respect des heures de conduite et de l'ensemble des choses qui ont trait à la conduite des véhicules lourds qu'ils utilisent. Or, le projet de loi n° 17 impute l'infraction aux propriétaires. L'exploitant du véhicule lourd n'a rien à voir avec l'infraction, encore moins le conducteur bien sûr.

Pour nous donc, la démarche va à l'encontre de là où on est rendu dans le cheminement. Dans le mémoire, vous trouverez des citations plus particulières dont celle qui suivait le dépôt du rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la loi n° 430, survenu à l'Assemblée nationale le 20 juin dernier, dans lequel il était mentionné qu'on invitait tous les acteurs de l'industrie du transport routier à prendre la voie de la responsabilité.

La Commission des transports du Québec l'a réalisé. Dans des décisions, alors que des dossiers lui étaient référés pour étudier le comportement d'exploitants de véhicules lourds, elle a constaté à au moins trois reprises de façon très claire — et je cite dans le mémoire un extrait d'une décision — que certains chauffeurs devaient finir par comprendre qu'effectivement il était nécessaire pour eux d'apporter un comportement qui était semblable à celui que les exploitants qui étaient devant elle eux-mêmes adoptaient. Les travaux sur la révision de la politique d'évaluation nous ont tous amenés à conclure effectivement qu'il y avait nécessité d'intervenir et de se doter d'un mécanisme approprié à l'égard du comportement du conducteur professionnel. Tout chemine vers l'obligation maintenant d'inviter les conducteurs de véhicules lourds à prendre, eux aussi, la voie de la responsabilité. En ce sens, le projet de loi n° 17 ne contribue pas à ça. Même, malheureusement, il va avoir pour effet de déresponsabiliser à nouveau ce conducteur-là.

Sous cet aspect de notre mémoire, nous tenons à souligner que nous avons l'endossement de l'Association nationale des camionneurs artisans, qui est ici représentée par M. Gaétan Légaré, et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, qui est ici représentée par Mme Claire Drolet, qui ont pu prendre connaissance de notre mémoire ou du moins de la teneur de ce mémoire. Et, sous cet aspect-là, ils m'autorisent à vous dire qu'ils font nos propos leurs.

Sous le deuxième aspect qu'on couvre dans le mémoire, il y a la question du fait que le cinémomètre photographique prend la photo d'une plaque. Dans l'industrie du camionnage, la majeure partie des véhicules qui circulent sur les routes en dehors des centres urbains sont des combinaisons ou des ensembles tracteurs—semi-remorques. Dans ce cas-là, ça veut dire que la plaque qui sera prise sera la plaque de la semi-remorque. Il est très fréquent que la semi-remorque, la propriété de la semi-remorque n'ait absolument rien à voir avec la propriété du tracteur et avec celui qui est en train d'utiliser le tracteur, et la relation employeur-employé, quelle qu'elle soit, avec le conducteur. Vous allez avoir des situations d'interchanges d'équipements, qu'on appelle, d'échanges d'équipements. Plusieurs de ces échanges, on ne peut pas dire qu'ils ne sont pas... qu'on n'y a pas consenti, mais il y a pas de consentement explicite, mais notre remorque est disponible pour être échangée. Dans bien des circonstances, cela veut dire que, lorsqu'il y aura une infraction, la personne qui recevra l'infraction n'aura rien à voir, mais absolument rien à voir avec l'utilisation de sa remorque. Elle devra donc se retourner puis demander... et d'abord retracer quelle est l'entreprise qui avait sa remorque, parce que c'est pas évident que c'est lui qui lui a laissé, à cette entreprise, cette remorque. Elle peut avoir été laissée à l'entreprise de camionnage B qui l'a utilisée, l'a échangée avec l'entreprise de camionnage C, et le propriétaire, qui est l'entreprise de camionnage A, a aucune idée qui avait sa remorque au moment où il reçoit une photo.

● (10 h 20) ●

Là-dessus, on vous dit... Et, en plus, entrer là-dedans l'ensemble des combinaisons potentielles avec les véhicules provenant de l'extérieur du Québec, de partout aux États-Unis, y compris de firmes de location américaines qui arrivent et dont les transporteurs vont dire: Bien, moi, je dépasse pas Montréal; Rivière-du-Loup, j'entends dire que c'est bien beau, mais je vais laisser un Québécois y aller, qui, lui, part avec la remorque américaine d'une entreprise de location qui est peut-être située en Oklahoma, au Kansas ou n'importe où. Et donc, effectivement, il va falloir trouver le moyen de déterminer, quand la personne va avoir cette infraction-là: Bien là, c'était qui qui avait ma remorque et qui est le responsable? Et je n'ai pas le moyen de me farcir un pensum et un fardeau administratif épouvantables de retrouver et de retracer de qui il s'agit. Sous cet aspect-là, on trouve, nous, que l'industrie du camionnage va se trouver à hériter d'un fardeau administratif encore plus lourd que le fardeau de la preuve et que la preuve qu'il pourrait faire pour démontrer qu'il n'est pas responsable de l'infraction n'est valide pour lui qu'en théorie. En pratique, il ne lui sera pas possible de démontrer que la remorque est entre les mains d'un tiers sans son consentement et, en pratique, il ne pourra pas obtenir les informations nécessaires pour questionner la justesse de l'information qui apparaît sur la photo.

Le troisième élément qui nous préoccupe a trait à la mécanique. On nous dit que la photographie montrant la plaque sera transmise à la dernière adresse du propriétaire apparaissant au dossier de la Société. Si la plaque d'immatriculation est émise au Québec, le lien

entre le propriétaire puis la plaque va se faire assez facilement. Il y a nombre de véhicules qui circulent sur les routes du Québec — et je ne parle pas que de véhicules lourds sous cet aspect-là — qui sont immatriculés à l'extérieur du Québec. Donc, cette information par rapport à la plaque, par rapport au propriétaire, elle n'est pas a priori dans les dossiers de la SAAQ, elle est dans les dossiers de la juridiction émettrice de la plaque. Il va donc falloir aller chercher dans la juridiction émettrice l'identité du propriétaire et, lorsqu'on va transmettre le constat d'infraction, ce ne sera pas à l'adresse apparaissant au dossier de la Société, comme indiqué dans la loi, mais à l'adresse apparaissant au dossier de la juridiction émettrice. Je me pose la question: Est-ce que le constat d'infraction sera légal à partir de ce moment-là?

Deuxièmement, on a la problématique de savoir si, effectivement... comment on va faire la preuve... d'un propriétaire qui aurait commis une infraction, ou on reprocherait une infraction, qui aurait pas un véhicule immatriculé au Québec. On peut se demander à ce moment-là comment on va faire la preuve. L'article 595 du Code de la sécurité routière permet de déposer un document électronique qui atteste que le nom du propriétaire indiqué au constat d'infraction est bien celui qui est au dossier de la Société. Mais la Société ne peut pas attester par rapport à des choses qu'elle n'a pas entre les mains. On se pose beaucoup de questions sur cet aspect-là. La loi de la preuve au Canada permet d'émettre un document de la part des différentes juridictions du Canada et la loi de la preuve au Canada s'applique en vertu du Code de procédure pénale pour ce type de poursuite, un document d'un organisme ou d'un ministère canadien pour faire la preuve, mais on n'a pas les ententes pour le lien électronique pour être capable de faire la preuve.

Notre crainte, elle est la suivante. Là-dessus, il se pourrait bien que ne soient poursuivis que les infractionnaires propriétaires de véhicules immatriculés au Québec et que tous les infractionnaires provenant de l'extérieur du Québec — et puis-je rappeler à cette commission que l'accident de Saint-Michel-de-Bellechasse, c'était un véhicule immatriculé à l'extérieur du Québec? ...que donc, effectivement, l'ensemble des personnes qui commettraient la même infraction mais qui seraient de l'extérieur du Québec, elles, ne seraient jamais poursuivies. Selon les dernières statistiques, il y aurait 6 000 propriétaires et exploitants de véhicules lourds au Québec qui proviennent de l'extérieur du Québec et qui ont plusieurs véhicules qui circulent au Québec.

Pour toutes ces raisons-là, que nous avons tenté de développer de la meilleure façon et de la façon la plus intelligible possible au sein du mémoire, nous ne pouvons pas avaliser ça, le projet de loi n° 17. Mais, répondant à l'invitation du ministre, oui, nous croyons que la sécurité routière doit être améliorée. Ce que nous suggérons, en ce qui concerne l'industrie du camionnage, c'est de continuer dans le chemin que nous avons parcouru à venir jusqu'ici. Nous croyons qu'il devrait y avoir un dossier de chauffeur professionnel, un dossier de chauffeur professionnel qui devrait avoir un certain nombre d'infractions ou un certain nombre de points reliés à ces infractions, avec un pouvoir accordé par la

loi n° 430 à la Commission des transports du Québec d'interpeller ce chauffeur et de lui demander de venir comparaître devant elle pour lui expliquer les raisons pour lesquelles son permis de la classe autorisant la conduite de véhicules lourds ne serait pas suspendu, qu'elle n'ordonnerait pas à la SAAQ de le suspendre. Il en résulterait déjà la crainte de voir que, si j'ai des points qui sont dans mon dossier... Parce que le mécanisme des points d'inaptitude traditionnel n'est pas approprié pour ça, parce que la personne pourrait toujours obtenir un permis temporaire parce qu'elle tire sa principale subsistance de la conduite d'un véhicule routier. La crainte d'être privée de son privilège, qui lui permet de gagner sa vie, ferait en sorte qu'un grand nombre de conducteurs de véhicules lourds comprendraient le message qu'ils s'obstinent à ne pas comprendre à l'heure actuelle.

Nous n'avalisons pas le projet de loi n° 17, M. le ministre, mais nous sommes entièrement en arrière de vous dans des démarches qui permettraient de pouvoir augmenter la sécurité routière et aider les exploitants dans leur travail d'éducation de leurs propres chauffeurs. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Rouette, pour votre présentation. Nous allons maintenant aborder la période d'échange avec les parlementaires. M. le ministre des Transports.

M. Chevrette: Merci, messieurs, pour votre présentation. Je voudrais relever tout d'abord, dans un premier temps, ou exprimer ma compréhension de vos propos ou de votre mémoire, et je vais commencer par le dernier point.

La suggestion que vous faites ici, si j'avais devant moi la FTQ et la CSN, ils diraient le contraire de vous autres, parce que vous dites: Mettez tout le fardeau sur les travailleurs conducteurs, alors que, dans les conventions collectives, vous le savez, qu'ils ont réussi à négocier... vous savez qu'ils ont réussi à négocier que les amendes soient payées par l'exploitant dans certains cas, dû à quoi? Parce que, dans bien des cas, tu t'en vas là, puis «just-in-time», c'est très important, puis donnes-y, pèse sur la suce, il faut que tu arrives à l'heure. Et ça, c'est ce qu'ils disent, c'est ce que les travailleurs nous disent, contrairement à ce qu'on entend de votre part. Est-ce qu'il n'y aurait pas une pondération à faire entre ceux qui poussent puis ceux qui ont le volant? C'est peut-être un équilibre que je dois chercher dans cela et non pas exclusivement épouser les propos d'une seule des parties.

Deuxièmement, les plaques. On a même des ententes sur le plan canadien, on en a avec les provinces, puis on en a avec les États-Unis. C'est une pinotte de d'aller chercher le nom d'un propriétaire et son adresse, pour votre information. Deuxièmement.

Troisièmement, la loi n° 430, ça, je comprends plus. Je pensais que votre mémoire n'aurait porté que sur ça d'ailleurs et je pense que ça lui aurait donné tout le sérieux dont vous êtes capables, puis je vous connais. Parce que la loi n° 430 effectivement fait en sorte que le dossier devant la Commission des transports, c'est-à-dire transféré par la SAAQ à la Commission des transports, tient compte à la fois du record, si vous me

permettez l'expression, là, du bilan à la fois de l'état des camions et à la fois de l'état de la qualité des chauffeurs professionnels. Ça, je trouve que c'est sérieux. Et, à votre congrès, si vous vous rappelez — je pensais que vous l'auriez souligné — je vous avais donné raison là-dessus, donc... Et je l'ai dit dans mes propos de départ qu'il y a un problème là. Il me semble l'avoir dit aussi.

Donc, sur le point le plus essentiel, il y a de quoi à faire, je suis sûr de ça. Comment s'en tirer? Parce qu'une compagnie pourrait avoir seulement deux ou trois sur 150 ou 200, parce qu'il y a des flottes assez majestueuses, et voir son bilan assez rapidement transmis à la Commission des transports par la SAAQ. Comment faire ça? Moi, je pense que vous avez raison de dire qu'il doit y avoir... Parce qu'il y a manque de chauffeurs en plus, de conducteurs de camions de ce temps-ci, on peut... bien souvent, on a quelqu'un qui n'est pas nécessairement initié ou qui n'est pas nécessairement un vrai professionnel dans le sens du mot que nous voudrions tous qu'il soit, mais ça, ça constitue un irritant pour vous autres que je reconnais. Je le reconnais parce qu'une entreprise pourrait se voir pénalisée fortement et sans que ce soit nécessairement, en tout cas à 100 % de sa faute.

Mais vous avez pas pensé, vous avez pas pensé de faire comme certains de vos membres, de mettre une puce à 90 km, comme le fait Besner, par exemple, un de vos membres? Vous avez pas pensé en mettre une à 100, je sais pas, moi, mais contribuer, par une volonté sans équivoque, à ralentir les monstres roulants? Parce que je dois vous dire que, depuis que je suis ministre des Transports, j'observe beaucoup plus. J'ai jamais vu un policier, moi, arrêter un camion sur la route, personnellement, puis je voyage trois, quatre fois par semaine Joliette—Québec puis Montréal—Québec, j'en ai jamais vu un. On dirait que vous avez la grâce de la police, et c'est ce que plusieurs disent d'ailleurs. J'en ai suivi un puis en disant à mon chauffeur: Arrange-toi donc pour voir exactement à quelle vitesse il va. Nous étions à 132 derrière, kilomètres, puis il roulait joyeusement. J'ai une de mes secrétaires, au bureau, qui s'est faite rentrer dedans tout dernièrement sur la 20 par un camion. Vous allez me dire: Hélas! oui, ça arrive, ça arrive. Mais le poids, le poids-charge que vous avez, il me semble, devrait nous inciter, tous ensemble, à faire en sorte que les vitesses doivent être scrupuleusement respectées. C'est mon point de vue.

● (10 h 30) ●

Par contre, vous allez me dire: La 430, telle que rédigée — là, ça fait l'objet de mes questions — qu'est-ce que vous proposez comme changement qui pourrait amener que, la 430, vous ne soyez pas doublement, doublement pénalisés? Je recherche des solutions, je l'ai dit à votre congrès, M. le président, vous vous en rappellerez. C'était M. Leclerc qui était là, comme président; vous l'avez remplacé immédiatement après. J'ai dit que j'acceptais d'enlever les irritants. Quels sont les irritants que vous me proposez d'enlever?

M. Rouette (Français): M. le ministre, je veux dire, je considère que vous avez bien garni mon assiette dès le départ. Je vais essayer de m'adresser à chacun des points que vous avez soulevés, procédant de mémoire.

Pour ce qui est de l'intervention éventuelle des gens des syndicats, je dois vous dire que j'ai dans mon dossier une lettre de M. Henri Massé, qui faisait suite à une lettre qui avait été adressée conjointement par les dirigeants d'associations relativement au... qui avait été adressée au ministre de la Sécurité publique, M. Serge Ménard, relativement à la question du cinémomètre photographique. Cette lettre faisait mention de la nécessité de responsabiliser les conducteurs. Et la lettre de M. Massé disait qu'il appuyait les propos qui étaient tenus par les associations à ce moment-là. Je dois vous dire que, là-dessus également, on fait du progrès et qu'on croit qu'éventuellement, au Forum des intervenants de l'industrie du transport routier, il y aura également un cheminement qui va se faire par rapport à ça. La Commission des transports a considéré qu'il y avait lieu pour elle d'admonester présentement les chauffeurs parce qu'ils semblaient ne pas comprendre. Elle a demandé à différentes entreprises de transmettre copie des décisions tout en constatant qu'elle devait maintenir la cote satisfaisant.

Il faut faire attention également, M. le ministre, puis je sais que vous êtes capable de toutes ces nuances, il y a des prémisses effectivement sur lesquelles on ne peut pas, je pense, voyager trop longtemps. Oui, il y a des gens qui exagèrent. Oui, la loi n° 430 doit les éradiquer. La loi n° 430 doit permettre de pouvoir faire en sorte qu'on puisse être capable de travailler dans un environnement compétitif et dans une concurrence loyale, qui est basé sur l'ensemble du respect des lois. Oui, ces gens qui poussent doivent être sortis, et ça va régler une autre partie du problème.

Par contre, et pour m'adresser de façon plus particulière à ce que vous souleviez en tout dernier, la façon dont on voit... La loi a été créée pour responsabiliser au premier chef les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, et d'ailleurs, l'Association réclamait une telle loi depuis longtemps, et c'était une loi qui était nécessaire pour créer une culture, pour faire en sorte que les gestionnaires commencent à développer des comportements qui soient tributaires de leur engagement vers la sécurité routière puis la protection du patrimoine routier. Il fallait, au premier chef, qu'ils soient interpellés. Ça a produit des résultats. Le rapport sur la mise en oeuvre et les premiers effets de la loi n° 430 en témoigne. Beaucoup de personnes ont changé leur façon de faire. Ceux qui faisaient pas déjà preuve de diligence raisonnable ont commencé à agir en conséquence. On constate que, au-delà de tous les moyens qui sont à la disposition des exploitants, il y a des choses qui ne peuvent pas être faites par les exploitants eux-mêmes sans que l'État n'intervienne. L'exploitant ne peut pas aller plus loin que l'État lui permet d'aller, et, à un moment donné, l'État doit reprendre ses fonctions au premier stade, qui est celui de pénaliser les gens qui ne comprennent pas.

Ce qu'on a suggéré, c'est un simple amendement dans la loi n° 430. La Commission des transports, à l'heure actuelle... Et je dois dire qu'il est mentionné cette possibilité, il y est fait allusion dans le rapport sur la mise en oeuvre d'avoir un outil pour intervenir directement à l'égard des chauffeurs professionnels. Ce qu'on voit, nous, comme possibilité et ce que nous défendons comme suggestion, c'est que la Commission

des transports du Québec se voit la possibilité de pouvoir convoquer un chauffeur devant elle qui aurait, dans son dossier...

M. Chevette: Pour la mécanique, je comprends.

M. Rouette (François): O.K.

M. Chevette: Mais, au niveau du principe, moi aussi, je reconnais qu'il y a un danger à lier à la fois le statut professionnel d'un conducteur et ne pas assumer ses responsabilités en même temps, d'autant plus qu'on vient de voter tolérance zéro, par exemple. S'il boit dans un arrêt-stop, c'est pas de votre faute. Je comprends ça, moi. Mais le comité de révision de la législation travaille là-dessus présentement, sur le statut professionnel. On devrait accoucher cet automne, je suppose, là-dessus. Et, dès qu'on aura un rapport de la Commission de révision électorale... pas électorale, la Commission de révision de la loi, on vous... D'ailleurs, je pense que vous faites partie du comité.

M. Rouette (François): En fait, les représentants de la permanence en font partie.

M. Chevette: Et que pensez-vous de la limite de vitesse des camions de façon automatique?

M. Rouette (François): Je sais que M. Brouillette, en tant qu'exploitant lui-même, a plusieurs idées, entre autres sur le sujet.

Le Président (M. Lachance): M. Brouillette.

M. Brouillette (Marc): Moi, j'aimerais ajouter, pour la compréhension de tout le monde ici, qu'on comprend bien qu'il faut responsabiliser les propriétaires exploitants de véhicules lourds à une vitesse excessive. On croit que nos membres sont des gens qui sont consciencieux, qu'ils sont des gens qui aiment le domaine dans lequel ils évoluent, puis ils comprennent les responsabilités corporatives qu'ils ont. Et on a fait une brève vérification auprès de nos membres. Ce qu'on peut vous assurer, c'est que 80 % de nos membres ont un système de limitation de vitesse. Il faut comprendre que c'est peut-être pas l'exemple de la compagnie que vous avez nommée, qui est à 90 km/h. La limite maximale permise sur les routes du Québec est de 100 km/h. Ça fait que plusieurs compagnies se sont ajustées, par des moyens électroniques, à une vitesse maximale permise pour les véhicules routiers de 100 km/h, en fait 80 % de nos membres, et 86 % de notre membership a une politique de vitesse.

On comprend bien que la politique est distincte de la vitesse maximale, dans le sens que, pour le propriétaire exploitant de véhicules lourds, on n'a aucun contrôle sur la vitesse maximale que notre véhicule va circuler dans une zone où est-ce que ce n'est pas la vitesse maximale prescrite par la loi. On se comprend, une zone de 50 km/h, tout ce qu'on peut faire, c'est inciter nos gens et les sanctionner lorsqu'il y aura mauvais comportement. Ce qu'on vous dit, c'est qu'il y a 80 % de nos membres qui ont une vitesse

maximale permise, qui respectent la vitesse, la vitesse ou les lois.

M. Chevette: Comment vous dites? 80 %?

M. Brouillette (Marc): De notre membership a des systèmes de limitation de vitesse maximale.

M. Chevette: Bien, je rencontre souvent le 14 %, M. le Président.

M. Brouillette (Marc): Pardon?

M. Chevette: J'en rencontre souvent de votre 14 % sur la 20.

M. Rouette (François): Mais il faudrait identifier, M. le ministre, s'il s'agit véritablement de membres. Moi aussi, je fais beaucoup de 20, parce que je travaille une semaine sur deux à Montréal...

M. Chevette: Ah! O.K. Mais comment..

M. Rouette (François): ...et je constate et je prends toujours les noms, en passant.

M. Chevette: Quel pourcentage du camionnage que vous avez comme membres? Parce que c'est peut-être ça aussi.

M. Rouette (François): O.K. On ne représente... à peu près 13 000 véhicules motorisés, O.K.?

M. Chevette: Treize mille, O.K.

M. Rouette (François): Treize mille véhicules motorisés. Alors, on peut dire à l'heure actuelle que, sur les 13 000 véhicules motorisés qui constituent la flotte des membres de l'ACQ, il y aurait aux alentours de 9 500 de ces véhicules qui auraient des limitations... des limiteurs de vitesse, je m'excuse. Il faut comprendre qu'il y a également, dans ces 13 000 véhicules motorisés, ce qu'on appelle des châssis monocoques, des «straight bodies», là, qui, eux autres, restent plutôt en milieu urbain.

Ce que M. Brouillette souligne, le problème, et qu'on a toujours, c'est qu'à un moment donné ça demande... jusqu'à temps qu'on ait des autoroutes intelligentes, et on y travaille, des autoroutes qui vont être capables de lire elles-mêmes les poids, les vitesses puis ordonner des réductions, bon, etc... Mais on n'est pas rendu là. O.K. Le camionneur qui limite la vitesse de ses véhicules à 95, 98, 100 km/h doit quand même compter sur l'intervention du chauffeur lorsqu'il rentre dans une zone de 70 pour que le cerveau envoie un message au pied de se lever de sur l'accélérateur, parce que le véhicule a beau être limité à 90 km/h, il va continuer à faire cette vitesse-là dans une zone de 70 s'il lève pas le pied. Or, quand on rentre dans des zones de travaux de circulation puis qu'on voit annoncer «70 km/h limite, travaux dans quatre kilomètres», il faut que le message s'enregistre puis que le pied se lève. Et on n'a pas de puce à l'heure actuelle qui, à distance, lui fait lever le pied. Or, on fait tout ce qu'on peut

présentement en termes d'investissement. Ça va jusqu'au fait que les moteurs électroniques permettent de lire. O.K.? On reconstitue souvent, pour des chauffeurs qui nous présentent des cas-problèmes à un moment donné, ça faisait une deuxième infraction de vitesse... on prend quelqu'un, on fait lire, effectivement, la lecture du moteur, puis on s'aperçoit que le gars, de façon constante, il va réussir à dépasser les limites de vitesse en lisant ses révolutions, par rapport à son progrès, par rapport à son chemin. On fait ça, on utilise à peu près tous les moyens que la technologie moderne nous donne à l'heure actuelle. Il y a encore certaines entreprises qui sont laxistes de plus en plus, et c'est la minorité. Chez nous, on pense qu'on peut affirmer que la majorité sont extrêmement préoccupées par ça puis elle prennent les moyens.

Le Président (M. Lachance): Alors, ceci met fin au premier bloc d'échanges. Le temps passe très rapidement. C'est intéressant, les explications. C'est maintenant au tour du porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Je tiens à rappeler à la commission et à tous les intervenants que nous discutons principalement du cinémomètre photographique. Il était habile de la part du ministre de répondre sur d'autres points et d'amener la conversation sur autre chose. Moi, je désire revenir sur le fameux photoradar, pour une expression plus simple.

On sait, M. le Président, et puis tout le monde alentour de la table voyage sur les grandes routes du Québec, on voit que des camions lourds circulent à grande vitesse. Donc, c'est à peu près eux autres qui vont le plus rapidement sur la route, à part les ministres qui vont un petit peu plus vite, eux autres, mais ça, c'est une autre...

Une voix: ...

M. Brodeur: Ça, c'est autre chose. On a dit tantôt que le ministre a été obligé de suivre, pour connaître la vitesse d'un camionneur, à 132 km/h. Ça l'a ralenti probablement.

● (10 h 40) ●

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Mais tout ça pour vous dire que... on sait que c'est un problème sur les routes. Même dans les moments de tempête durant l'hiver, on voit que les camionneurs circulent de façon aussi rapide comme s'il n'y avait rien. Ma question est bien simple: Est-ce que vous pensez qu'avec l'avènement du cinémomètre photographique, le photoradar, est-ce que ça va changer l'habitude de conduite des camionneurs? Est-ce que ça va changer l'habitude, de voir des photoradars?

M. Rouette (François): M. Brodeur, la réponse, c'est non, mais je n'aime pas l'introduction pour m'amener à cette réponse. Avec respect, le cinémomètre photographique ne changera pas les habitudes des personnes qui sont incapables de respecter les limites de vitesse, mais je crois qu'il est faux de prétendre que la majorité des camionneurs ne les respectent pas, O.K.?

On remarque certainement les gens qui nous dépassent avec un camion, et l'hiver, lorsque ça fait un «whiteout» devant nous, on le remarque encore plus, c'est certain. Mais on ne compte pas ceux qui se comportent comme il faut.

Or, je vous dirai qu'il y a quand même... puis ça, on pourrait peut-être placer un noyau de résistance, là, d'irréductibles à la Astérix et compagnie, de 20 à 30 % de personnes qui ont de la misère à comprendre. Mais, pour ce 20 à 30 %, le cinémomètre photographique ne changera rien, rien, rien, rien. Tout ce qui est fait présentement par l'industrie, on est rendu à la limite de ce qu'on peut faire pour leur faire changer leur comportement. Le cinémomètre photographique, alors que l'infraction va aller au propriétaire d'une remorque, à quelque part, ça changera rien pour lui. C'est pour ça que, nous, on propose un mode différent d'interpellation du chauffeur.

On croit que la véritable façon d'améliorer la sécurité routière, c'est toujours d'interpeller le conducteur. J'ai toujours l'impression que la présence ou la vue d'un policier avec les phares sur le coin... écoutez, on va être bien candides, on ralentit tous; on s'aperçoit qu'il a son assiette pleine, le policier, parce qu'il y a trois véhicules qui sont arrêtés, mais on ralentit tous. On sait bien là qu'il ne peut plus nous prendre, il n'y a plus de voiture qui est disponible pour partir après nous autres, c'est tout arrêté. On ralentit tous. Ça décourage effectivement, la présence. Et, pour nous, la présence policière décourage et dissuade la vitesse excessive, puis, nous, on croit que c'est comme ça que le 20 à 30 % va pouvoir effectivement changer son attitude.

M. Brodeur: Si je comprends bien, vous me dites que, supposons qu'on installe les photoradars sur nos routes en grande quantité, ou peu importe la quantité, que le conducteur, particulièrement le conducteur de camion lourd, va ralentir dans cet espace-là, mais il y aura aucune mesure dissuasive. Donc, on peut comprendre que, s'il y a des accidents sur nos routes, ça changera rien, ça changera pas le comportement normal d'un conducteur. Ils vont commencer... ils vont continuer à rouler de cette façon-là. Et, si je comprends bien le message, c'est de donner des ressources supplémentaires aux policiers pour qu'ils fassent appliquer, justement, les lois?

M. Rouette (François): Les ressources supplémentaires, nous en sommes, et je vais aller même un cran plus loin que vous là-dessus toutefois. Le bon conducteur qui, à l'heure actuelle, se comporte déjà correctement va ralentir davantage lorsqu'il verra une annonce de cinémomètre photographique dans une zone particulière. Je pense, moi, que ça changera presque rien pour la personne qui, à l'heure actuelle, ne tient pas compte du tout des limites de vitesse. Je pense que ça serait... Parce qu'il y a un degré d'impunité: c'est pas lui qu'on va intercepter. On va prendre une photo, ça va s'en aller sur la photo de la remorque. Là, après ça, ça va être à la personne, qui utilisait les services de ce conducteur-là, d'exercer les moyens de réprimer ce comportement-là. Et on sait à l'heure actuelle que, malgré qu'on peut parvenir à les identifier, on a de la

misère, pour les irréductibles, à réprover leur comportement. Je pense pas que ça soit en allant dans leurs poches, en plus, effectivement, que ça va changer quoi que ce soit. Puis, pour l'industrie, c'est un fardeau administratif épouvantable. Ou on dit: Bien, O.K., c'est correct, regarde, tu as ma remorque, je paie, ça va me coûter trop cher de courir après quelqu'un d'autre pour essayer de trouver c'était qui.

M. Brodeur: Donc, c'est un coût supplémentaire à l'industrie du camionnage qui va aller directement au propriétaire qui n'a aucune incidence sur le conducteur lui-même?

M. Rouette (François): À moins qu'il réussisse effectivement, comme nous le disons dans le mémoire... c'est parce qu'on lui demande d'être à la fois... s'improviser à la fois policier, poursuivant, juge et perceuteur, sans par ailleurs lui donner les moyens de contrainte. M. le ministre a parlé au début de la possibilité qu'il y ait un mécanisme de recours aux tribunaux. Ça serait certainement quelque chose qui pourrait être intéressant, bien que je vous dirai qu'il faudrait qu'il soit d'une simplicité draconienne, parce que, malgré que je suis avocat depuis 25 ans, je suis rendu à dire que les tribunaux ne devraient exister que pour décourager les gens d'y avoir recours.

Une voix: ...

M. Rouette (François): Je suis plutôt en phase médiation et arbitrage depuis longtemps, parce que je...

Une voix: ...

M. Rouette (François): De toute façon, ma pratique va assez bien, peut-être que j'ai intérêt à pas leur en parler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Concernant le projet de loi tel que libellé présentement, vous nous indiquez que les contraventions par exemple seraient réservées seulement aux Québécois, puisque les gens de l'extérieur ne seraient pas... en fin de compte, là, n'auraient pas de contrainte à payer ces tickets-là, comme on dit. Je discutais avec un fonctionnaire ontarien qui a eu à appliquer la loi en 1995 en Ontario. Il me soulignait d'ailleurs que tout Québécois qui prenait une contravention sur le photoradar en Ontario, on pouvait dire immédiatement que, s'il payait pas sa contravention, ils oublièrent ça. Donc, c'est très difficile d'application, là, à l'extérieur de la province. Donc, on vit... si j'ai compris votre message, tel que libellé, c'est un projet de loi qui créerait une injustice, qui créerait une injustice.

J'aimerais surtout vous entendre parler sur les limites de vitesse. Parce qu'on sait que le photoradar, par exemple, s'il vous prend dans une zone de 100 km/h, vous enverrait une contravention, et on sait très bien qu'il y a une tolérance sur les grandes routes, puis on sait, par exemple, lorsqu'on s'en vient de... entre Montréal et Québec, que généralement il y a une tolérance jusqu'à 120 km/h. Donc, il y a deux poids,

deux mesures dans ce projet de loi là. Et vous disiez que vous étiez avocat depuis 25 ans. J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Rouette (François): Surtout travaillant dans l'industrie du camionnage, la notion de deux poids, deux mesures, vous comprendrez, on a de la misère avec ça. Mais je n'ai pas trouvé de trace de ce que vous dites, M. Brodeur. Je dois vous dire effectivement que, si... Sans connaître très bien la technologie, là, je vous dirais que, si on croit que, sur l'autoroute 20, il y a une tolérance à 118 km/h, j'ai l'impression que l'appareil pourrait être programmé pour ne s'enclencher qu'à 118 km/h. Mais là c'est effectivement peut-être...

M. Brodeur: Ça serait sanctionner un comportement illégal.

M. Rouette (François): Sanctionner une tolérance qu'on reconnaît, mais qui n'est pas écrite nulle part. Bon. Alors, ça, je le sais pas. C'est certain que l'intervention policière à l'heure actuelle, si on décidait qu'il n'y en a plus de tolérance, la tolérance n'a pas force de loi, à mon avis. Même le règlement sur les points d'inaptitude constate qu'il peut y avoir une infraction qui n'engendre pas de points d'inaptitude si la vitesse excédée n'est excédée que de 9 km. Donc, on reconnaît la possibilité qu'il y ait des infractions à 104, à 105, à 106 sur l'autoroute 20. Je dois vous dire qu'effectivement être l'heureux gagnant d'une loto-ticket à 104, 105, j'aurais l'impression d'avoir épluché un oignon devant le policier, là. Mais, en réalité, c'est difficile pour moi de dire qu'il va y avoir véritablement deux poids, deux mesures, C'est dans la norme d'application. Puis je trouve pas dans la loi de norme d'application. C'est peut-être dans les discussions que vous avez eues sur la façon dont on va l'entériner par règlement, mais la loi ne prévoit pas ça, là, à l'heure actuelle. Oui.

M. Brouillette (Marc): Si vous me permettez, j'aimerais ça ajouter que, à l'Association du camionnage du Québec, ça fait plus de 10 ans maintenant qu'on réclame une politique de tolérance zéro sur nos routes pour ce qui est de la conduite des véhicules lourds. On est très conscientisés à nos obligations, et puis on vous a dit tantôt le pourcentage du membership, qu'il y avait des politiques et qu'il y avait des systèmes pour le contrôle. Et puis on a fait de nous-mêmes foi de cette politique de tolérance zéro, qu'on a demandée à maintes et maintes reprises à différents ministères, et beaucoup de présence policière finalement pour enlever les mauvais exemples qu'on voit sur nos routes. C'est ce pourcentage d'irréductibles là qui finalement fait un tort énorme à l'industrie. C'est ce pourcentage d'irréductibles là qu'on veut finalement cerner au travers du système de la loi n° 430 et du mécanisme d'évaluation des véhicules lourds.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

● (10 h 50) ●

M. Brodeur: J'imagine que le temps s'écoule, c'est très court, cette période-là. Ce que j'aimerais entendre en conclusion... Si j'ai bien compris le sens de

votre intervention, c'est que le cinémomètre photographique ne règle pas les problèmes de l'industrie du camionnage, que vous préconisez que d'autres mesures soient prises. Est-ce que je peux comprendre que c'est le renforcement des forces policières ou s'il y a d'autres suggestions à apporter concernant l'augmentation de la sécurité routière? D'ailleurs, je rappelle qu'on a une commission parlementaire à partir de la semaine prochaine sur la sécurité routière. Mais, en ce qui concerne le photoradar, le message, c'est que ça change absolument rien dans le comportement des camionneurs, ça change absolument rien dans la sécurité routière sur nos routes. Et tout ce que ça change, ça fait une facture de plus à payer aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Est-ce que c'est bien ça qu'on doit comprendre comme message?

M. Rouette (François): Le cinémomètre photographique ne règle pas le problème des irréductibles de la vitesse dans l'industrie du camionnage. Elle cause des problèmes aux propriétaires de véhicules lourds qui, eux, assument déjà leurs responsabilités. Alors, nous souhaitons travailler avec le ministre dans l'élaboration de moyens qui vont lui permettre d'atteindre ses fins sans par ailleurs nous aliéner les buts qu'on recherche et qu'on est sur le point d'atteindre à l'heure actuelle en travaillant conjointement avec la Société de l'assurance, le ministre et les autres intervenants. Sous cet aspect-là, le cinémomètre photographique, nous, c'est un problème. C'est pas une solution.

M. Brodeur: Est-ce que vous avez établi des proportions, par exemple, dans lesquelles un véhicule qui circule sur la route ou la remorque, par exemple... Vous avez cité en exemple tantôt une remorque qui n'a pas nécessairement la même plaque que celle du tracteur. Le pourcentage est-il important chez les camionneurs? Et, à ce moment-là, si le pourcentage est important, ça fait en sorte, j'imagine, que le propriétaire exploitant se verra tout simplement attribuer une taxe supplémentaire, peu importe qui est propriétaire du véhicule. Oui?

M. Brouillette (Marc): Sans vous parler de pourcentage, juste comprendre la polémique. On a une remorque qui est louée à un propriétaire exploitant de véhicules lourds. Cet exploitant de véhicules lourds a engagé un voiturier remorqueur, donc un sous-traitant, qui, lui-même, a pris un camion en location, acquisition ou en location-bail, et s'est engagé un chauffeur pour conduire ce même véhicule-là. Ça vous donne une idée de la problématique à laquelle on a à faire face quand on va vouloir trouver le vrai coupable.

M. Rouette (François): En préparation, du moins intellectuelle, et pour peut-être combattre l'ennui de faire la 20 à la vitesse permise de façon constante, je me suis amusé à essayer, au cours des trois dernières semaines, de constater le nombre de semi-remorques qui n'appartenaient pas au tracteur qui était tiré et qui n'est pas lié. J'étais pas loin de 40 %, entre Québec et Montréal sur la 20, et avec des plaques de partout, un véhicule plaqué en Nouvelle-Écosse tiré par un camion loué de chez Rider plaqué en Ontario. Alors...

M. Chevrette: ...les limites permises...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Rouette (François): Je devais respecter les limites permises pour être capable de suivre nos clients.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Donc, on peut supposer que 40 % des infractions qui seraient données par le photoradar iraient à la mauvaise personne, en fin de compte?

M. Rouette (François): Entre 30 et 40 %, selon moi, risqueraient d'aboutir au mauvais endroit dans l'industrie du camionnage.

M. Brouillette (Marc): À mon avis à moi, il y aurait un pourcentage beaucoup plus supérieur à celui qu'on mentionne parce qu'on fait allusion à la remorque et au tracteur, on oublie toute la sous-traitance et les chauffeurs qui sont engagés par ces mêmes sous-traitants-là. Encore là, on pourrait avoir identifié une remorque de mon entreprise qui est tirée par un tracteur de mon entreprise, mais ça dit à personne si cette remorque-là est en location simplement, donc que mon nom n'apparaît même pas aux enregistrements de cette même semi-remorque, ce qui m'empêche pas de l'identifier à mes couleurs.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, MM. Brouillette et Rouette, pour votre participation aux travaux de cette commission. Merci.

J'invite maintenant les représentants de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec à bien vouloir se rendre à la table, à prendre place à la table.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, messieurs. J'invite le porte-parole à bien vouloir s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent, en vous rappelant que vous avez également 15 minutes de présentation et, par la suite, 30 minutes d'échanges avec les parlementaires.

Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)

M. Béchard (Jacques): Merci, M. le Président. M. le ministre, Mmes, MM. les membres de la commission, merci de nous recevoir pour une seconde fois. Mon nom est Jacques Béchard, je suis le P.D.G. de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec. À ma gauche, Me Frédéric Morin, qui est le directeur du contentieux, c'est un employé de la Corporation; à ma droite, M. Jean-Marie St-Pierre, qui est ex-président de notre Corporation, qui est concessionnaire d'automobiles à Hull — on va pouvoir parler des problèmes de juridiction en Ontario; et Me Gabrielle Tousignant, qui est de notre bureau, ici, à Québec.

Le Président (M. Lachance): Bienvenue. Alors, je m'excuse auprès de Mme Tousignant, je suis heureux de voir une présence féminine à la table. Allez-y, M. Béchard.

M. Béchard (Jacques): Merci. À la Corporation des concessionnaires — je vais résumer en deux secondes — on représente tout près de 900 concessionnaires sur tout le territoire de la province qui emploient une trentaine de mille employés. Je pense que c'est une industrie qui est assez importante au Québec. La Corporation offre une foule de services à ses concessionnaires membres, notamment la rédaction de contrats standards conformes aux lois, etc. Et le deuxième volet de la mission de notre Corporation, c'est de s'assurer que les consommateurs reçoivent des services de grande qualité. On parle de satisfaction de la clientèle. Nous avons un code d'éthique rigoureux, etc., même si nous sommes une corporation à adhésion volontaire, contrairement à... les avocats. En passant, le Barreau va venir vous parler d'aspects plus techniques cet après-midi, on a lu leur mémoire. Nous, on s'embarquera pas là-dedans parce qu'on a des points très, très pointus à vous parler, de l'industrie automobile. Donc, voilà pour les services de notre Corporation.

Le photoradar. Différents intervenants se sont prononcés, se prononcent, que ce soit une mesure impopulaire, tous et toutes en conviennent, que ce sera ou que ce soit perçu par les contribuables comme une taxe, c'est la population effectivement... c'est ce qu'elle pense, sauf que ce serait trop simple de vous dire: Retirez tout ça à cause de ça. Le ministre a d'autres préoccupations qui est la sécurité routière. Nous ne sommes pas des spécialistes pour tenter de vous démontrer qu'il n'y a pas de lien de cause à effet entre le photoradar puis la réduction des accidents. Par contre, on pense qu'on peut donner une information extrêmement pertinente aux membres de la commission sur les problématiques de notre secteur.

Les problématiques de notre secteur. C'est que nos concessionnaires sont des PME qui reçoivent des centaines de milliers de clients annuellement et que ces clients-là sont susceptibles de se voir prêter ou louer un véhicule par le concessionnaire lorsqu'ils laissent leur véhicule au service. Un exemple: vous faites réparer votre véhicule suite à un accident, le concessionnaire vous prête un véhicule, le client se fait prendre: excès de vitesse, photoradar. Le concessionnaire, qui est le propriétaire, reçoit le billet d'infraction, et là — et c'est très sérieux — et là doit demander à son client de lui rembourser l'infraction. Imaginez le contexte de satisfaction à la clientèle, imaginez deux secondes: Monsieur, madame, voici la facture; semble-t-il, vous avez été pris à telle date, excès de vitesse. Imaginez la perception vis-à-vis le concessionnaire, même si c'est absolument pas de sa faute. Au contraire, il a prêté gratuitement un véhicule à son client. C'est ce dont on vous parle aujourd'hui. Puis ça, c'est quotidien. Là, on parle des concessionnaires. Les loueurs, les locataires vont venir vous parler demain, ils vont venir vous parler des mêmes problématiques. Tous ceux qui ont des Avis, Tilden, Budget, Rent-A-Car, etc., c'est le même phénomène. Donc, nous, on a notre mémoire sur cette problématique-là: les propriétaires de PME n'ont

pas à assumer la responsabilité d'une infraction commise par un tiers, en l'occurrence leur client. Ça, c'est le premier exemple.

● (11 heures) ●

Le deuxième est encore plus fatigant, si je peux me permettre, puis, souvent, vous dites: Ah! ça fait partie des activités commerciales d'un homme ou d'une femme d'affaires. Sauf que là le deuxième exemple que je vous mentionne, c'est le suivant. Vous laissez votre véhicule, un matin, chez le concessionnaire pour effectuer, exemple, un entretien régulier et vous dites: Écoute, il y a un petit problème, il vire à gauche, probablement un problème d'alignement. Le mécanicien va essayer le véhicule, le véhicule du client. Excès de vitesse, photoradar. Là, vous allez envoyer un billet d'infraction au client, puis c'est pas lui qui a commis l'infraction. Vous allez dire: Lavez-vous-en les mains, vous le recevrez pas dans ce cas-là, le billet. Non, non, on a plus de conscience sociale que ça, hein, c'est qu'il y a une problématique. Dans ce cas-là, c'est notre mécanicien qui est allé trop vite en essayant le véhicule, puis c'est lui qui est fautif. On jouera pas sur deux tableaux, là, on va jouer sur juste un. Il y a une logique, le gros bon sens.

Nous, on vous dit: Il faut absolument que vous nous aidiez à corriger cette problématique engendrée par une mesure qui va peut-être être instaurée, et on vous explique comment. On sait que l'Australie aurait une mesure, et ça a été mentionné dans le document de consultation de M. le ministre, on n'a pas pu avoir l'information très évidente à cet effet-là, on sait que ça se fait, sauf qu'on n'a pas besoin de nulle part dans le monde pour adopter une politique qui a de l'allure, le Québec en a déjà adopté une en matière de saisie de véhicule. On fait le parallèle: au Québec, à l'heure actuelle, un véhicule peut être saisi si, effectivement, un permis de conduire est révoqué, comme exemple, et il y a une procédure administrative — il y en a une devant les tribunaux, mais il y en a une administrative — en matière de saisie qui permet, avec présentation d'un formulaire facile à compléter, de demander à la Société de l'assurance automobile — et je salue les gens qui sont ici aujourd'hui — qui permet à la Société de donner mainlevée de la saisie si on fournit de bonnes explications, des explications plausibles là, c'est très, très rigoureux, et, nous, à la Corporation, de temps à autre, on intervient pour effectivement obtenir une mainlevée parce qu'un client, sans le savoir au niveau du concessionnaire, avait son permis révoqué. Nous, on le savait pas, mais on demande la mainlevée. Donc, à l'heure actuelle, cette façon de faire existe et elle fonctionne très bien, très bien, et les délais au niveau de la SAAQ sont rapides. Bref, on est très heureux de ce service-là plutôt que d'envoyer les gens devant les tribunaux.

Donc, ce qu'on vous dit, on vous dit que les propriétaires de PME — il y en a des milliers au Québec, il y a pas seulement les concessionnaires — ont besoin de cette mesure pour ne pas susciter d'insatisfaction extrêmement importante si on est obligé de faire de la collection à l'égard de nos clients, pour collecter suite à une infraction dont le conducteur ne sait même pas qu'elle a été commise. Donc, la procédure, c'est sensiblement sur la même façon de faire, à savoir,

on vous dit: Si un propriétaire de commerce reçoit une infraction, qu'il puisse, avec un formulaire préétabli, faire parvenir à l'autorité compétente ledit formulaire en indiquant que le véhicule, à cette heure-là, a été conduit par X client, à ce moment-là qu'il soit automatiquement libéré sur présentation de ce formulaire-là. Et là ça va nous obliger à tenir un registre, et ça, c'est une mesure administrative additionnelle, sauf qu'on est prêt à faire ça pour avoir l'information: à telle heure, le client avait tel véhicule. Parce que le même véhicule, Jean-Marie peut le passer ou le prêter deux fois dans la même journée. Donc, on veut être certain qu'on donne le nom de la bonne personne, du bon conducteur.

Donc, ce qui est fondamental, puis vous comprenez que notre présentation aujourd'hui — on vous parle pas de 25 points; d'ailleurs, M. le ministre n'aime pas quand on parle de 25 points, ha, ha, ha! — notre présentation, c'est: on a une problématique qui concerne des milliers d'entreprises et on vous fournit une solution intelligente, une solution pratique pour faire en sorte que nos concessionnaires ne soient pas responsables des infractions qui ont été commises. Puis c'est le même principe avec le client qui laisse son véhicule, n'oubliez pas cet aspect-là, il est important parce qu'il y en a beaucoup de clients qui laissent leur véhicule, le matin, chez nos concessionnaires et chez d'autres réparateurs.

Donc, la mesure, c'est un formulaire à l'autorité compétente. Et, si, effectivement, on indique qu'on conduisait pas le véhicule, parce qu'on est une entreprise qui prête, loue des véhicules, etc., à ce moment-là qu'on soit libéré automatiquement de l'infraction sans avoir à se présenter devant les tribunaux avec tous les frais et les délais que cela comporte.

L'autre élément, c'est au niveau... puis, ça, on veut en parler avec vous autres ce matin, il y en a qui pourraient nous dire: Oui, bien, vous faites de la délation. Hein, vous pourriez nous dire ça: Vous faites de la délation. Écoutez, c'est pas qu'on veut faire de la délation, c'est que l'objectif du photoradar, hein, l'objectif du photoradar, vous le connaissez: ça s'applique aux conducteurs qui vont trop vite. Le propriétaire qui est dans son bureau puis qui gère une entreprise, il mérite pas de commencer à payer des infractions, un. Deuxièmement, vous pourriez nous dire: Mais, écoute, vous avez des contrats, des formulaires où le client est responsable puis il paye tout, les amendes, etc. Sauf que allez donc dire au client que vous venez d'utiliser sa carte de crédit pour payer un billet d'infraction alors qu'il est pas au courant. Pensez deux secondes au principe de la satisfaction de la clientèle.

Nous sommes dans une industrie extrêmement compétitive. C'est tellement vrai que, malheureusement, on a perdu 38 concessionnaires cette année, qui ont carrément fermé les portes. On peut pas se permettre des insatisfactions à l'égard de nos clients. Les manufacturiers automobiles sont tellement sévères. On appelle des indices de... Il y a des sondages officiels. Ils sont tellement sévères que le client qui reçoit un billet puis c'est le concessionnaire qui le collecte, il sera pas content, c'est évident, puis il va le faire savoir même si c'est pas la faute du concessionnaire. Puis, ça, c'est... L'humain étant ce qu'il est, moi, si mon concessionnaire m'envoie un billet d'infraction puis je suis même pas au

courant que je l'ai eu, ce billet d'infraction là, je serai pas de bonne humeur, puis ça va prendre une petite secousse, hein...

Voici pour l'essentiel de nos préoccupations. Le temps passe beaucoup... on va arrêter immédiatement. Nous, ce qu'on vous demande, on vous demande de corriger, de trouver un mécanisme, qui est celui qu'on vous soumet, qui est simple, qui est logique, qui est équitable, d'implanter ce mécanisme-là si jamais vous décidez d'aller de l'avant avec le photoradar. Parce que, si cette mesure-là était implantée sans ça, je peux vous dire que les billets d'infraction, on va vous en envoyer des copies puis on va juste vous montrer comment les clients sont pas contents pour pas que vous pensiez qu'ici, aujourd'hui, on exagère. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le ministre des Transports.

● (11 h 10) ●

M. Chevrette: Je voudrais vous remercier parce que c'est exactement au genre de propos que je m'attends avec ceux qui témoignent, c'est de proposer des alternatives. C'est très positif. Et je peux vous dire que, pour ce qui est de la partie location, c'est déjà réglé, c'est déjà acquis. C'est acquis avec tous les locataires de flotte d'automobiles: Tilden, Avis. Et c'est la même chose pour vous autres. C'est un amendement qu'il faut présenter pour carrément dire que celui qui loue devient le responsable de tout le Code de la sécurité routière, c'est tout à fait normal. Je ne demanderai pas à Avis de courir après ses 400 autos qui sont louées à Montréal, puis les 30 qui sont louées à Québec, puis les 25 qui sont louées à Chicoutimi. Ça n'aurait pas de bon sens. C'est vraiment réglé, cette partie-là. Donc, ça, il n'y a aucun problème, c'est dans le contrat. Tu changes la nature du contrat de location. Donc, on peut considérer cette partie-là comme positive. Mais votre formule, elle est correcte, là. Moi, je trouve que ça... On va le transposer en législation. Et ça a du bon sens. On en avait même parlé, je pense, en juin, un peu, au niveau des exposés qu'on avait faits en commission parlementaire sur un autre projet de loi.

Maintenant, il y a vos mécaniciens, là. J'avoue que je comprends qu'il faut responsabiliser les gens, mais vos mécaniciens qui vont essayer une auto, puis qui rentrent dans une zone de radar puis c'est écrit en lettres de un pied, puis qui roulent 50 km au-delà dans une zone de radar, bien identifiée préalable, vous avez un problème avec votre mécanicien, hein. Sacrifice! Entre vous puis moi, là... moi, vous me ferez pas pleurer avec ça. Parce que vous m'avez dit — et je vous écoutais, vous y avez mis du coeur: Imaginez, vis-à-vis votre clientèle... Vous prêtez un char à un citoyen. imaginez que ce citoyen-là, il va tuer un enfant. imaginez que c'est grave aussi, bien aussi grave sinon plus que... imaginez les besoins de la clientèle... de lui charger un ticket. C'est une vie humaine.

Est-ce qu'on peut trouver un moyen ensemble de responsabiliser celui à qui vous prêtez un char ou une automobile? Moi, je pense que c'est simple à régler, ça. Vous avez tous des feuilles de punch. Vous savez l'heure exact et le nombre de temps exact que vous avez pris, à part de ça, pour travailler sur son auto. Vous

savez exactement même l'enregistrement, les trois quarts du temps, de l'automobile. Il n'y a pas une montagne, là. L'individu, là, qui prend votre auto pour aller en quelque part, il sait que c'est le vôtre, puis vous avez... Ça peut être la formule dont vous parliez qu'on fait signer, la responsabilité de ses tickets, mais... C'est pas une question de délation, ça, c'est une question de responsabilité vis-à-vis l'ensemble du public. Ça, ça se règle de même, à mon point de vue encore là.

Il y a juste l'histoire de votre mécanicien, je trouve ça inquiétant, là. Je ne sais pas comment écrire ça dans une loi, moi, que le mécanicien n'est pas responsable de lui-même quand il a l'auto d'un autre. Franchement, vous le savez que le mécanicien a travaillé sur l'auto, vous savez exactement... Oui, parce qu'ils ont des feuilles personnelles de temps. Donc, il me semble que vous pourriez régler ça assez simple avec vos mécaniciens et, à ce moment-là, vous auriez l'ensemble du portrait que vous avez donné. Location, réglée; le citoyen qui prend votre auto prêtée en est responsable de ses infractions. Il reste votre mécanicien. Donc, trouvons ensemble une formule pour le mécanicien. Puis j'espère que vous allez lui dire qu'il doit respecter les règles. On met pas des radars partout, là. Qu'est-ce qu'on dit, c'est une expérience-pilote à quatre caméras qui, dans des endroits stratégiques connus complètement au Québec, tous connus, tous identifiés... S'il va essayer son auto sur Du Vallon, là, puis qu'il dépasse la limite de vitesse, ou s'il est... il va essayer l'auto sur le pont Laviolette qui est identifié dans la liste des secteurs stratégiques avec des pancartes à l'entrée puis à la sortie...

Moi, écoutez, je veux bien qu'on protège des groupes, je veux bien qu'on protège des clientèles, mais notre objectif premier, c'est de protéger la population en général, parce que là, si... ça m'emmerde. J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Béchard (Jacques): Merci, M. le ministre. C'est pas le mécanicien qu'on veut protéger effectivement. Nous ne voulons pas le déresponsabiliser non plus. Ce qu'on vous dit, c'est que, dans le cadre du système qui est proposé, le mécanicien commet une infraction, c'est pas lui qui va avoir le billet d'infraction parce qu'il n'est pas propriétaire de l'auto. C'est ça que je veux vous dire, que c'est fatigant pour votre contribuable. Nous, le mécanicien, il est responsable, puis le mécanicien, on lui demande de respecter les limites. On fait tout ça, là, mais sauf que je veux simplement vous dire que c'est le client...

M. Chevrette: Je penserais pas que c'est ce que j'ai voulu dire. Je vous donne un exemple. Je vais chez Alain Chalut, vous le connaissez bien, Chalut Transport, à Joliette. Bon. Moi, je sais quel mécanicien travaille sur mon auto. Sur sa feuille de temps, c'est bien indiqué. Il a travaillé trois heures, il me charge trois heures. Donc, s'il est allé s'exciter avec mon char, avec mon auto, je sais qui, vous savez qui. Je reçois une infraction, je dis: Aïe! à 10 heures, moi, j'avais le char de la compagnie, puis, moi, je me suis pas excité. Mais, lui, il s'est excité avec mon auto. Franchement, là, c'est pas un miracle à découvrir, ça. C'est simple comme bonjour, ça, à régler. Non?

M. Béchard (Jacques): Effectivement, on le sait, M. le ministre...

M. Chevrette: Ah!

M. Béchard (Jacques): ...qui est le mécanicien.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Un point peut-être que j'aimerais...

M. Chevrette: Oui, excusez.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Si on reçoit l'information dans un temps raisonnable, il y a aucun problème pour les contrôles. La difficulté vient souvent du fait...

M. Chevrette: C'est la longueur, oui, ça, c'est vrai, les délais.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Voilà, du fait qu'on reçoive les informations trop tard. Et j'aimerais, M. le Président, souligner peut-être à la commission, ici, la situation qu'on vit avec les autoroutes électroniques en Ontario, puisque nous sommes à Hull — 40 % de notre clientèle est ontarienne — le système d'autoroutes électroniques, où on reçoit des facturations reliées à des plaques d'immatriculation dans des délais qui sont beaucoup trop longs, on parle de neuf mois à un an. Alors, quand on commence à faire des recherches, les recherches deviennent tellement lourdes en termes de procédures qu'on en est venu à la conclusion qu'on payait les factures des clients puis on ferme le dossier.

M. Chevrette: Mais, là-dessus, on est d'accord, M. St-Pierre...

M. St-Pierre (Jean-Marie): Alors, c'est ça.

M. Chevrette: ...je suis entièrement d'accord avec vous. Si on n'est pas capable de faire ça dans des délais raisonnables, ça tient pas debout. L'affaire.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Le premier point. Le deuxième point, vous l'avez touché, on l'apprécie, c'est de s'assurer d'avoir un mécanisme qui fait que ceux à qui on prête des véhicules, on soit capable à ce moment-là de réagir également assez rapidement...

M. Chevrette: Exact.

M. St-Pierre (Jean-Marie): ...avec un formulaire simple. Alors, je pense que c'est les deux points qui nous préoccupent beaucoup comme concessionnaires.

M. Chevrette: Merci beaucoup. Merci du positivisme aussi de votre présentation.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Merci, M. le Président. Oui, j'ai écouté avec grand intérêt votre présentation, d'autant plus que, dans une vie antérieure, j'ai déjà été

propriétaire d'une compagnie de leasing, de location d'automobiles — Noma Leasing, dans la région de Montréal, vous devez connaître ça; ça n'existe plus maintenant, mais ça a déjà existé — et donc je connais un peu ces situations, sauf que je crois que plus vous l'avez expliqué, plus on a trouvé la solution, hein.

En effet, lorsqu'on rentre une voiture dans le garage pour faire de l'entretien, tout d'abord il y a une feuille de travail qui est ouverte, automatiquement on passe à l'horodateur, hein: à telle heure, telle voiture est rentrée. Bon, maintenant, c'est par informatique encore plus; dans mon temps, moi, c'était encore... pas informatisé partout. Donc, on rentre le nom du propriétaire ou du type... du propriétaire et du gars qui l'amène, aussi, bien sûr, si c'est pas le propriétaire; ça peut être la femme qui l'amène, tu sais, ça peut être son fils, son beau-frère. Là aussi, il y a peut-être un petit flou dans la loi, hein, parce que vous aurez seulement le nom du propriétaire. Donc, il va falloir faire en sorte que, sur le «working sheet», la feuille de travail, pardon, eh bien, vous rentriez le nom de la personne qui l'amène, hein, parce que, si vous prêtez votre voiture de courtoisie au client qui l'amène et que c'est pas le propriétaire de l'auto, il va falloir avoir une place pour le permis de conduire sur votre feuille, hein, pour celui qui part avec votre voiture. Alors, c'est peut-être des aménagements à faire, je sais pas si ça existe maintenant.

Dans le temps, il fallait signer un contrat de location à court terme, c'est ce qu'on faisait, c'est-à-dire qu'on ne prêtait pas une voiture comme telle, chaque client à qui on passait une voiture de courtoisie, pour des questions d'assurance, remplissait un formulaire de location à court terme, pour la journée. On marquait «no charge», «gratuit», et il partait avec son contrat. C'est ce qui permettait d'avoir la couverture d'assurance. Alors, ça pourrait être fait, ça aussi. Ça prend, quoi, trois minutes. Maintenant, avec l'informatique, vous tapez sur le bouton, puis ça sort tout de suite, vous signez en bas, puis le petit monsieur ou la petite madame part avec ça. Alors, je pense que ça serait peut-être une solution à apporter dans ce cas-là.

● (11 h 20) ●

Pour votre chauffeur... Moi, je me rappelle, lorsqu'on avait des chauffeurs qui devaient... des mécaniciens qui devaient faire des essais sur des véhicules en réparation, eh bien, on avait déterminé autour de chez nous un circuit dans lequel ils devaient faire leurs essais routiers. Alors, il y avait l'autoroute 40 en arrière, hein, ils devaient aller un peu vite. puis, pour le reste, c'était sur la rue Sherbrooke, dans l'est de Montréal, où il y avait plusieurs stops, c'était pour les freins en particulier. On voulait pas que le gars parte à 90 km/h puis se mette à mettre les freins à un moment donné, comme ça, donc on le faisait aller où il y avait des stops. Et il roulait normalement, et ça permettait de faire l'essai routier et de tourner aussi dans les rues. Alors, peut-être une solution serait que les concessionnaires déterminent eux-mêmes un circuit dans lequel leurs employés doivent faire le test de l'automobile, avec un certain nombre de difficultés, ou de virages, ou de stops ou d'arrêts qui permettent justement de tester le véhicule, pour voir si la transmission, elle glisse, si elle glisse pas. Quand on repart à deux, trois stops, je pense que le gars peut s'en

rendre compte assez rapidement. Alors, ça serait peut-être une autre solution, mais ça, on peut pas le légiférer. Je pense que ce serait peut-être vous, la Corporation des concessionnaires — comme vous parlez seulement pour les concessionnaires actuellement — qui devrait peut-être envoyer un bulletin à chacun des concessionnaires. Et je sais que vous faites un très bon travail, pour avoir été déjà dans la Corporation par l'entreprise que j'avais. Alors, je pense que ça réglerait ce problème-là.

Mais, ici, il faut pas oublier non plus que le projet que le ministre nous présente actuellement, c'est pas un projet de mettre des radars «at large» à travers le Québec, c'est certaines zones. Bon. Je présume que, comme concessionnaire Volkswagen — c'est bien de lui que vous êtes, vous? Vous, vous êtes...

Une voix: Oui.

M. Gobé: Vous direz pas à votre gérant de service: Envoie-moi un chauffeur faire un tour dans la zone radar, là-bas, pour tester la voiture. Vous allez lui dire: Il faut que tu ailles ailleurs. Ça aussi... Moi, ça m'amène... ces choses-là étant dites, je me questionne. Vous remettez pas en cause la pertinence du radar à ce moment-là. Évidemment, on règle votre problème, vos problèmes ou les difficultés que vous envisagez. Vous êtes pas défavorables à ce qu'on établisse une surveillance par radar dans les routes du Québec? Vous avez pas répondu à ça... bien, j'ai pas cru entendre ça, en tout cas.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Comme concessionnaires, l'objectif de la commission et l'objectif du ministre, on appuie ça. On peut pas être contre la vertu, je pense qu'il faut renforcer puis prendre tous les moyens qu'on peut pour renforcer la sécurité sur les routes. Puis notre industrie, nous, c'est d'être sur les routes, donc ça sert notre clientèle. Là où on a des problèmes, c'est plus l'aspect administratif des mesures qui sont prises. Alors, c'est ça qu'on voulait soulever à la commission comme tel. Alors, si on trouve des accommodements ou des aménagements pour nous permettre de se décharger des infractions qu'on reçoit alors que nos véhicules sont conduits par des tiers, à ce moment-là je pense qu'on vient de régler une bonne partie. On réglerait pas tout là, mais je pense que ça, on vient de régler une bonne partie.

Vous avez parlé des mécaniciens. Je vous ferai allusion à des clients qui font le tour des concessions automobiles. Dans une journée, ils vont en visiter sept, huit. Ils prêtent leur véhicule à nos évaluateurs parce qu'ils veulent le donner en échange et ceux-ci vont en essai routier. Alors, c'est sûr qu'ici on parle, au moment... aujourd'hui, on parle de quatre photoradars dans des endroits localisés en province, il y en a pas de problème. Mais notre intervention... on a beaucoup plus peur qu'arrive au Québec ce qui est arrivé en Ontario où les choses, à un moment donné, ont devenu beaucoup plus présentes, alors... Mais, pour l'instant, ça va. Si on s'en tient à ça, je pense qu'on trouve réponse à nos préoccupations.

M. Gobé: ...vous avez des craintes pour l'avenir, vous dites. Aujourd'hui, vous nous parlez de quatre

photoradars, 40 plus tard. Mais qu'est-ce qui nous dit qu'un jour il n'y en aura pas 150 ou 200? C'est ça, là.

M. St-Pierre (Jean-Marie): On a peur qu'il y en ait une tonne, ça, c'est clair.

M. Gobé: Donc, c'est la crainte.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Dans notre perception, nous, c'est une ouverture de porte qui va nous mener vers autre chose. Je parle de perception.

M. Gobé: O.K.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Je vais reprendre votre exemple du mécanicien qui, à l'occasion, essaie l'auto d'un client. Vous en avez fait état en début de votre intervention, le ministre l'a répété. Mais, moi, ma question va sur autre chose. Votre mécanicien qui utilise l'automobile d'un client pour voir de quelle façon elle fonctionne ou quel est le problème, est-ce que le photoradar... est-ce que vous pensez que ça va changer son habitude de conduire les autos des clients? Est-ce que vous pensez que ça va vraiment affecter ou changer, modifier sa façon de conduire?

M. St-Pierre (Jean-Marie): Le mécanicien, là... j'ai peur qu'on ait créé une perception. Le mécanicien, lorsqu'il fait des essais routiers d'un véhicule de client, c'est pas une piste de course là, il s'en va pas sur les routes pour se payer la traite parce que... Lui passe sa vie à faire ce qu'on appelle du «troubleshooting», de détection de problèmes. Certains problèmes sont détectés, et je le reconnais, M. le ministre, certains problèmes vont être détectés à des vitesses supérieures à la limite permise, ça peut arriver, c'est des cas d'exception, mais il faut vivre avec ça dans le métier.

M. Brodeur: Donc, ça changera pas sa façon d'essayer un véhicule.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Non, non, définitivement pas. Définitivement pas. Tout ce qu'on dit dans le fond, M. le Président, tout ce qu'on mentionne finalement, c'est que, si le client consommateur, votre contribuable, reçoit une infraction puis il n'avait pas son véhicule en sa possession cette journée-là, lui, ça va lui créer un problème. Le mécanicien... vous l'avez très bien touché, on a des «time tickets», on a des cartes de poinçon. Mais, lorsqu'on parle du même client qui fait le tour des salles de montre puis que, nous, nos représentants essaient son véhicule pour en faire une évaluation, bon... Écoutez, on tombe dans des cas quand même qui sont des cas assez rares, là. Alors, je comprends très bien que l'objectif de la loi, c'est surtout de chapeauter l'ensemble de la problématique et non pas des cas d'exception. Mais c'est une réalité quand même, il faut vous le soulever.

M. Brodeur: D'accord. Je vais changer un peu la formulation de ma question, parce qu'on parle de

photoradar et on parle d'incidence sur la sécurité routière. Est-ce que vous pensez que l'instauration d'un photoradar va changer le mode de fonctionnement, la façon de conduire de vos clients qui louent ces véhicules-là ou à qui vous prêtez ces véhicules-là?

M. St-Pierre (Jean-Marie): Moi, je... La perception qu'on a, nous, collés sur l'Ontario, je vous dirais non, définitivement pas. En Ontario, je peux vous dire une chose, ce qui décourage beaucoup des gens qui ont des infractions, c'est qu'ils bloquent tout au bureau, ils bloquent les permis de conduire puis ils bloquent les renouvellements de plaques. Donc, à un moment donné, la personne se retrouve à pied, alors...

M. Béchard (Jacques): Ha, ha, ha! Excusez, ça, c'est fatigant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Dans le même ordre d'idées. Vous venez de me dire que ça changera pas la façon de conduire ni de votre mécanicien ni de votre client. J'ai relevé deux expressions de M. Béchard. D'entrée de jeu, il disait que, la perception du public, ça sera une taxe, et j'ai bien compris tantôt, ça fatigue le contribuable. J'ai bien entendu le mot «contribuable». Donc, par association d'idées, on y va avec le revenu et ministère du Revenu du Québec. Donc, est-ce que vous, comme homme d'affaires, si vous me dites que ça changera pas le comportement de conduite de votre mécanicien, ça changera pas le comportement de conduite de votre client ou de celui à qui vous passez votre véhicule... est-ce qu'on peut comprendre dans ce cas-là que le plus grand service que ça rend à la société, c'est une taxe supplémentaire qui va rentrer dans les coffres du gouvernement?

M. St-Pierre (Jean-Marie): Vous me posez la question comme concessionnaire? Nous, c'est clair qu'on perçoit l'arrivée du photoradar comme un moyen détourné de remplir les coffres. En toute objectivité, on n'y voit aucune utilité. Alors, on pense que les mesures comme celle d'une présence accrue, comme on l'a vu en fin de semaine, M. le ministre, on pense sincèrement... moi-même, j'ai voyagé de Hull, lundi, j'ai jamais vu de policiers comme ça de ma vie, mais je peux vous dire que je me suis tenu à 117 au lieu de rouler à 140. C'est ça, la réalité.

M. Brodeur: Donc, la réalité, si je comprends bien votre message... le message, c'est que vous vous adressez à la commission puis vous nous dites: Donnez plus de ressources aux autorités policières pour protéger nos routes, ça va dissuader, c'est une mesure dissuasive beaucoup plus importante que le photoradar qui fait aucune dissuasion ni sur votre mécanicien ni sur votre client.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Il y a deux volets à votre question, si vous me permettez. Si vous nous demandez qu'est-ce qu'on souhaite, c'est sûr qu'on souhaite que le projet de loi soit retiré. Ça, c'est clair. Maintenant, nonobstant ce souhait-là, si vous dites:

À partir de là, qu'est-ce qu'on fait si le projet de loi est adopté? bien, à ce moment-là, donnons-nous des outils pour éviter que, chez les chefs de PME, ça devienne une surcharge administrative et des dépenses additionnelles en payant des infractions des clients pour lesquels ils ont pas le contrôle de leur comportement. C'est tout.

M. Brodeur: Dans l'aspect principal de votre intervention, il y a quelques instants, vous avez souligné abondamment, pour ainsi dire entre guillemets, là, l'injustice de la façon qu'on a de collecter ces contraventions-là, surtout qu'on est dans un... C'est la première fois, moi, de ma vie que je vois qu'on change le grand principe de droit ou de justice au Québec en disant que, dans le projet de loi qui nous occupe, la personne est coupable de fait... juste le fait d'être propriétaire de véhicule. Et votre intervention a porté là-dessus presque totalement. Je dois comprendre que votre intervention était dans le cas où le projet de loi serait adopté. Le grand message que je veux entendre du concessionnaire, de la part de l'Association des concessionnaires: Un, quelles sont vos recommandations? Est-ce que vous recommandez, un, de retirer le projet de loi? Votre première recommandation. Et, si le projet de loi n'est pas retiré, qu'on fasse en sorte que le processus d'utilisation du photoradar soit modifié totalement et que le projet de loi, de toute façon, soit retiré pour en déposer un nouveau? Est-ce que vous souhaitez qu'on procède de cette façon-là?

M. St-Pierre (Jean-Marie): Le premier souhait qu'on a, oui, on souhaite que le projet de loi soit retiré parce que la crainte que nous avons, c'est que dans le temps ça se limitera pas à quatre photoradars. Donc, partant de ce principe-là, oui, on souhaite que le projet de loi soit retiré. Le deuxième point: si jamais il est adopté, bien sûr on souhaite être capable de développer des mesures administratives qu'on a partagées avec la commission.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre.

M. Chevette: Oui. Moi, j'essaierai pas de vous souffler des réponses, je vais poser des questions, tout d'abord en vous demandant très carrément... je suppose que vous êtes pour le principe de la sécurité, si j'ai bien compris ce que vous avez dit.

M. Bécharde (Jacques): Oui, entièrement.

● (11 h 30) ●

M. Chevette: Je suppose que vous savez très, très bien que l'expérience-pilote qu'on demande dans le projet de loi, c'est pas partout sur les routes du Québec, que c'est seulement aux endroits où il est impossible de faire du radar conventionnel, c'est une quarantaine de sites, qui sont pas accessibles, à moins de mettre en danger la sécurité de la police elle-même, des hommes, là. Quand bien même qu'on mettrait 500 policiers aux endroits... sur Du Vallon, ils sont pas capables de les arrêter parce qu'il n'y a pas aucun accotement et c'est extrêmement dangereux pour la sécurité physique même des policiers. O.K.? Corporativement parlant, ça paraît bien d'appuyer le gonflement des effectifs puis le gonflement également automatiquement des coûts récurrents,

surtout quand on n'a aucune notion de ce que peut être un déficit qui peut aller jusqu'à 6 milliards de dollars par année. Mais, pour un gouvernement qui veut maintenir le déficit zéro, c'est un souci permanent et constant qu'il doit avoir.

Et deuxièmement, si on est capable, à la fête du Travail et au mois de mai, de déployer des équipes spéciales puis d'assurer une sécurité, c'est l'aménagement du temps de travail, ça. Ça peut se faire une fois par semaine à différents endroits aussi, à la grandeur du Québec. Mais on parle pas de cela. On parle des endroits non accessibles et qui ont des causes de mortalité extrêmement fréquentes parce que incapables de faire un travail policier normal. C'est ça qu'on dit. Je suppose que vous comprenez cette partie-là.

Une voix: Oui.

M. Chevette: À partir du fait que vous comprenez cette partie-là, je suis convaincu aussi que vous partagez la notion de responsabilisation dans notre société. On peut laisser faire tout le monde sur Du Vallon, on peut laisser faire tout le monde sur le pont Laviolette, on peut laisser faire tout le monde à Saint-Esprit, sur la route 125, où il y a pas d'interception possible, mais quels sont les résultats à chaque semaine dans les journaux locaux? — Pas toujours nationaux, en passant. — Morts, collisions frontales, blessés graves, jeune handicapé pour le reste de sa vie. Pour moi, le devoir de ministre, mon premier devoir, c'est de diminuer le nombre de décès et le nombre d'accidents graves. Est-ce que vous avez une suggestion concrète pour ces lieux identifiés dans des zones carrément identifiées... est-ce que vous avez des suggestions concrètes pour éviter mortalités, blessures graves et collisions majeures dans ces 40 sites là?

M. St-Pierre (Jean-Marie): M. le ministre, M. le Président, ici, il faut distinguer deux choses là.

M. Chevette: Non, mais c'est le...

M. St-Pierre (Jean-Marie): On ne s'objecte pas à ce projet-là dans la mesure où le projet cible des endroits bien précis. On est capable de composer avec ça. Vous allez nous fournir des outils qui vont nous permettre d'administrer par la suite les infractions qui vont rentrer. Oui, on est capable de vivre avec ça. La perception qu'on a comme concessionnaires automobiles, c'est qu'on a peur que ce soit strictement une porte qui s'entrouvre vers des mesures évidemment qu'on peut deviner qu'est-ce qu'elles seront dans le futur.

M. Chevette: O.K. Qu'est-ce qui vous fait dire...

M. St-Pierre (Jean-Marie): Mais, pour aujourd'hui, pour aujourd'hui, pas de problème.

M. Chevette: O.K. Qu'est-ce qui vous fait dire maintenant que c'est une machine à piastres?

M. St-Pierre (Jean-Marie): Pour nous autres, ça nous apparaît très évident, M. le ministre.

M. Chevette: En quoi?

M. St-Pierre (Jean-Marie): On fait seulement que regarder de quelle façon on procède à tous les niveaux, au niveau des petites PME, pour transférer sur le dos des PME les rôles que l'État avait. Je vous donne un exemple, puis là vous me permettez de sortir juste pour 30 secondes. On doit faire pour le gouvernement de l'Ontario, et on commence à le faire de plus en plus au gouvernement du Québec, la gestion des pensions alimentaires. C'est une farce. Comme entreprise, c'est une farce, à tel point qu'on en est rendu à tenter de ne pas employer des gens qui sont victimes de saisie de pension alimentaire parce que c'est un fardeau énorme.

M. Chevette: Vous l'aviez dans la faillite.

M. St-Pierre (Jean-Marie): La CSST, on avait là une balloune, puis c'est réglé maintenant avec l'arrivée des mutuelles. Alors là on voit venir un peu les photoradars avec cette appréhension-là. On dit: Bon bien, voici, la Sûreté du Québec va se retirer des routes, ça va être des machines, puis, nous, les chefs d'entreprise, les chefs de PME, on va être obligé d'engager des comptables, des contrôleurs puis des commis pour faire la gestion. C'est dans cette optique-là, je vous dis, qu'on a une crainte.

M. Chevette: O.K. Mais, si on vous avise par exemple que c'est une expérience-pilote, qu'elle ne s'étendra pas avant de faire l'objet d'un débat à l'Assemblée nationale et en commission parlementaire, pour vous, 100 vies humaines, j'espère que c'est beaucoup?

M. St-Pierre (Jean-Marie): C'est énorme. Une, c'est déjà trop, M. le ministre.

M. Chevette: Oui. Bien, tant mieux. Je suis heureux de vous l'entendre dire. Si une, c'est beaucoup et c'est même beaucoup trop, est-ce que ça vaut une technicalité administrative, M. St-Pierre?

M. St-Pierre (Jean-Marie): C'est clair.

M. Chevette: Merci. Deuxième question que j'ai à vous poser.

Le Président (M. Lachance): Rapidement, M. le ministre.

M. Chevette: Oui. La dernière question, je n'ai pas le choix, ha, ha, ha! Si ça a pour vous une valeur énorme, une vie humaine, ou une blessure grave, un handicap permanent, total, souvent à des jeunes en plus, vous le savez, parce que c'est eux autres qui ont tendance à avoir le pied le plus pesant dans les endroits les plus dangereux en plus — c'est statistiquement prouvé avec les statistiques de la SAAQ, ça — est-ce que vous concevez qu'il en vaudrait la chandelle d'au moins tenter une expérience à des endroits spécifiques, indiqués sur les routes, publicisé dans les journaux, à la radio, à la télévision, et marqué clairement que c'est rentrer dans une zone de radar, puis qu'à la fin d'une

première année, comme on a fait ailleurs, on réussisse à dire: Nous avons contribué à sauver 20 vies humaines? Est-ce que, d'après vous, le jeu en vaut la chandelle?

M. St-Pierre (Jean-Marie): M. le ministre, on n'en a aucun doute et c'est pour ça que notre apport se voulait un apport positif sur le plan administratif. L'objectif comme tel, on le poursuit, dans la mesure où il demeure dans l'encadrement dont vous nous parlez ce matin. Lorsqu'il va devenir «at large», là on va avoir un sérieux problème.

M. Chevette: Je finirai par vous dire que je suis même prêt à faire en sorte que l'argent sauvé, l'argent qui entrerait dans les coffres soit dédié exclusivement à la sécurité. Exclusivement. Donc, on ne viendra pas me dire: C'est pour engager des effectifs policiers.

M. St-Pierre (Jean-Marie): Voilà.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, madame, messieurs de la Corporation des concessionnaires automobiles du Québec, merci pour votre contribution aux travaux de cette commission.

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous avez demandé...

Une voix: ...

Le Président (M. Lachance): Alors, j'invite les représentants du CAA-Québec à bien vouloir prendre place.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Madame, monsieur, bienvenue à cette commission. J'invite le porte-parole à bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne.

CAA-Québec

Mme Landry (Paula): Oui, bonjour, M. le Président, M. le ministre, et les membres de la présente commission. Alors, mon nom est Paula Landry, je suis directrice à la recherche et aux communications à CAA-Québec, et je vous présente tout de suite la personne qui m'accompagne, M. Yvon Lapointe, qui est notre directeur du Service de l'éducation routière, à CAA-Québec.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je vous indique que, comme ceux qui vous ont précédée, vous avez une présentation d'une durée maximum de 15 minutes.

Mme Landry (Paula): C'est très bien, puis on va tâcher de bien rentrer dans notre temps. Alors, voilà. Donc, je voulais d'abord vous remercier pour nous avoir permis, au nom de nos 700 000 membres au Québec, de

vous exprimer à nouveau notre opinion sur les photoradars, puisque déjà en l'an 2000, dans le cadre des consultations sur le livre vert, nous nous étions présentés sur l'ensemble du sujet qui avait été discuté puis on avait déjà abordé donc la question des photoradars. On vous avait à ce moment-là soumis le fait que, d'entrée de jeu, nous nous déclarions favorables aux photoradars, après consultation bien sûr de l'ensemble de notre membership, et ce qui, à ce moment-là, prédominait dans notre présentation, c'est que nous nous étions assurés de bien se faire comprendre à l'effet que, pour nous, il n'est pas question de remplacer la surveillance traditionnelle que l'on utilise actuellement par une machine, par le photoradar. Alors, toute la place déjà occupée par le contrôle routier doit se faire, doit se poursuivre. C'est plutôt une forme complémentaire de surveillance à laquelle nous pouvions penser.

• (11 h 40) •

À l'époque, grosso modo, je vais vous dire un petit peu, de façon très brève, l'argumentaire dont nous nous sommes prévalus à l'époque, à l'effet que, d'abord, il y a des conditions essentielles pour nous qui doivent prévaloir pour que ce projet-là voie le jour. Alors, ce sont des choses qu'on vient d'entendre de toute façon aussi un peu, et ça, on y reviendra. Donc, pour nous, le photoradar devait répondre à deux conditions spécifiques, c'est-à-dire qu'on ne devait penser à cette option-là qu'à des endroits où on pouvait identifier de façon très claire une problématique de vitesse et de sécurité routière, clairement identifiée, et des endroits bien sûr où la surveillance traditionnelle était hors de question ou dans quel cas il aurait été question de danger pour la sécurité autant des contrôleurs que des usagers du réseau routier. Alors, c'était les deux critères prépondérants dans notre présentation. Et, bien sûr, on avait aussi mis de l'avant toute la question de la transparence de l'opération, car, bien sûr, on vient d'en entendre parler aussi, il y a toujours une appréhension légitime de la part des automobilistes à l'effet que: Bon, est-ce qu'on est en présence encore une fois d'une taxe déguisée? Quelle utilisation allons-nous faire de ces sommes? Donc, une condition essentielle à l'adhésion populaire à un tel projet était que toutes les sommes qui seraient ainsi récoltées devraient être absolument retournées à l'éducation routière ou à l'amélioration routière. Alors, nous en faisons toujours une condition essentielle.

Ce que je pourrais rajouter, c'est que nous avons regardé le projet de loi tel que présenté. Il y a des points qui pourraient, quant à nous, être exprimés davantage dans ce projet de loi là. M. Lapointe, ici, a eu l'occasion, au cours des dernières semaines d'ailleurs, d'avoir des discussions avec les gens du ministère des Transports, SAAQ, enfin divers intervenants, et, à cet effet-là, je lui laisse la parole pour présenter les points qui, quant à nous, pourraient peut-être être retravaillés un petit peu.

Le Président (M. Lachance): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Merci. Alors, voici. Donc, dans le contexte actuel, évidemment on a suivi le débat sur le sujet, j'ai eu la chance aussi de participer à une rencontre qui a été très instructive et, je dirais, qui

nous a permis aussi de voir toute la transparence que le gouvernement voulait donner à ce dossier-là. Mais il n'en demeure pas moins qu'il y a quand même deux éléments qui, à nos yeux, demeurent encore litigieux, puis ils ont été soulevés ici tantôt. Donc, au risque de nous répéter... D'abord, le système doit-il viser le véritable conducteur ou le propriétaire du véhicule? C'est un point litigieux. Il y a toute la question des points d'inaptitude, qui ressortent là-dedans, et la question de la machine à piastres. Alors, évidemment, c'est deux sujets sur lesquels on pourra revenir dans la présentation. Mais il y a des points favorables à ce projet-là et permettez-nous de vous présenter d'abord ces points favorables.

Donc, la volonté du projet-pilote, nous autres... c'est extraordinaire. On trouve que c'est un excellent moyen pour roder le système et y apporter les ajustements nécessaires en cours de route, au fur et à mesure de son expérimentation. Donc, c'est très positif.

L'autre point favorable également, c'est de créer un comité aviseur. Ça, on trouve ça intéressant, parce que ça permet de mobiliser donc les opinions, les idées et de travailler ensemble, disons, à la révision du projet en cours de route, parce que, évidemment, l'objectif ultime — vous l'avez dit tout à l'heure, M. le ministre — c'est de réduire les accidents mortels et avec blessés graves. Donc, c'est un objectif de sécurité routière auquel on adhère très bien.

La volonté également de faire la promotion préalable des sites. Ça, c'était une condition essentielle dans le temps pour nous, ça en est encore une. Donc, il faut que les usagers de la route soient suffisamment informés à l'avance, avant l'implantation du projet, puis durant sa réalisation également, qu'on fasse des rappels, qu'on mette dans le coup les chroniqueurs de circulation, et tout, de manière à ce que ça soit le plus transparent possible et que les gens qui se fassent prendre, bien, se fassent prendre non pas parce qu'ils manquent d'informations, mais parce qu'ils ont décidé de continuer à défier le système.

La volonté d'installer donc une signalisation à l'entrée et à la sortie des sites, c'est un point très positif pour nous également, une signalisation permanente bien sûr.

La volonté de traiter rapidement des dossiers. Ça, on sait que ça a créé des problèmes ailleurs, et, ici au Québec, ce serait désolant que la durée de traitement des contraventions remette en cause le bien-fondé du projet.

La volonté de responsabiliser les propriétaires, également, des véhicules. Pour nous, c'est un point fort. Ça a peut-être l'air drôle à dire, parce qu'on entend des discours un peu opposés, puis, dans le fond, ça nous touche, CAA-Québec, parce qu'il faut pas oublier qu'on a dans certaines périodes de l'année jusqu'à 800 véhicules qui peuvent remorquer des voitures de nos membres un peu partout au Québec, et, comme c'est la plaque arrière qui est prise en cause, c'est certain que les membres qu'on va dépanner, ils vont retourner la facture, ça va nous arriver, cette facture-là, on va devoir l'assumer. Donc, le fait de responsabiliser les propriétaires, on trouve que c'est bon sur le plan de la sécurité routière, dans le sens qu'une personne, avant de prêter sa voiture à quelqu'un, elle va s'assurer du sérieux

de la personne à qui elle la prête ou, à tout le moins, elle va faire des interventions pour lancer des messages. Alors, c'est un point fort du système.

La volonté d'exclure les points d'inaptitude. Le conducteur n'étant pas identifié parce qu'il n'est pas intercepté, pour nous autres, ça contribue à éliminer des irritants, puis tout l'aspect qui touche la dénonciation, ça, c'était... d'ailleurs, ça fait partie des points litigieux qu'on soulève, mais quoiqu'on était, dans le temps... à l'hiver 2000, on tenait aux points d'inaptitude, on s'est un peu révisé de ce côté-là, quoique ça crée aussi deux classes de citoyens qui reçoivent des contraventions: l'un avec points d'inaptitude, l'autre sans points d'inaptitude.

La volonté également du gouvernement de procéder à une évaluation de la limite de vitesse avant l'implantation du projet. Ça, c'est un point favorable pour nous parce que... Est-ce que les limites de vitesse actuellement sur l'autoroute Métropolitaine à Montréal ou ailleurs... est-ce que c'est une limite qui est correcte? Est-ce que c'est une limite qui correspond encore à notre réalité d'aujourd'hui? Est-ce qu'elle est trop élevée ou pas assez? En tout cas, je pense qu'une étude à ce niveau-là, c'est très important.

L'idée également de procéder, au début du projet-pilote, à des avis d'infraction plutôt qu'à des constats d'infraction. C'est un point positif et qui contribue à enlever toute la rumeur de la machine à piastres dont on fait largement état par les temps qui courent.

La volonté d'exclure les autoroutes aussi du cinémomètre photographique. Donc, je pense que, ça, c'est un point important parce qu'on sait que ce serait là une trappe, vraiment une trappe intéressante pour les rentrées de fonds.

La volonté aussi d'inclure la possibilité d'installer un cinémomètre photographique à des intersections et non pas seulement sur des tronçons de routes qui peuvent être considérés dangereux. On sait très bien qu'il y a certaines intersections dangereuses où les gens... je dirais pas qu'ils s'amuse à foncer sur le feu rouge, mais où c'est invitant de le faire. Donc, l'idée de pouvoir utiliser aussi le cinémomètre photographique à ces endroits, c'est un point positif qui cadre avec l'objectif visé de sécurité routière.

Aussi, la volonté de la création d'une unité autonome de service qui gère... qui serait chargée de la gestion du dossier. C'est positif dans le sens que ça va assurer une meilleure transparence. Toute la rumeur à l'effet que ça risque d'être une machine à sous, bien, une unité autonome de service à des comptes à rendre, doit produire des états financiers, doit produire des rapports d'exploitation. Donc, ça assure une meilleure transparence et, en ce sens-là donc, on trouve que c'est positif.

Il n'en demeure pas moins aussi qu'il n'y a pas que des points positifs, il y a des questions qu'on se pose encore, il y a des éléments inconnus encore en ce qui nous concerne, et permettez-nous, même si ça a déjà été soulevé, dans la courte période où on a pu observer — tantôt on en a entendu, on en a entendu ailleurs — permettez-nous quand même de vous faire état de certaines de ces questions.

Les sites et les tronçons, les intersections où un cinémomètre pourrait être installé seront choisis sous

quels critères? On sait que ce sont des sites qui sont considérés comme dangereux, mais les critères, on ne les connaît toujours pas. Puis les endroits, quoiqu'on se doute quelque peu où ils peuvent être, ces endroits-là, il n'en demeure pas moins que c'est encore un élément inconnu pour nous.

La composition du comité aviseur, quoique je disais tantôt que c'était positif, mais quel sera son rôle, son pouvoir d'influence sur les décisions qui seront prises, son mode de fonctionnement, et qui en assurera le leadership? Ça, pour nous, c'est un questionnement, et on n'a pas de réponse à ça.

Est-ce que sur les sites... Évidemment, il y aura une signalisation à l'entrée et à la sortie du site. Mais est-ce que, à la sortie du site, il pourrait pas y avoir un panneau d'affichage à messages variables, par exemple, qui annoncerait déjà, à la sortie du site, au conducteur fautif qu'il a été pris en infraction et qu'une contravention suivra? Pour nous là, on vient d'éliminer beaucoup d'irritants parce que le conducteur qui vient de se faire voir sur le fait, qui vient de voir la vitesse à laquelle il roulait, la seule surprise qu'il aura, c'est de ne jamais recevoir sa contravention si la photo a été rejetée. Mais là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lapointe (Yvon): Parce que c'est une possibilité aussi.

Le traitement des contraventions. On parle d'un délai à peu près de 15 jours, au moment où on se parle. Mais il n'en demeure pas moins que 10 jours seraient encore mieux. Et d'ailleurs, c'était l'opinion de nos membres lorsqu'on leur avait posé la question. Ils considéraient que 10 jours, c'était un délai raisonnable. Et, si on veut que l'impact de la contravention exerce vraiment son rôle d'éducation auprès des conducteurs et favorise le changement de comportement, mais plutôt la personne sera en possession de la contravention et plutôt elle va pouvoir réagir et s'ajuster.

● (11 h 50) ●

Il y a aussi tous les contrevenants, qu'on peut appeler, nous, les contrevenants perpétuels, ceux qui accumulent, qui font une collection de contraventions. C'est sûr que, dans le contexte où il n'y a pas de points d'inaptitude de rattachés, ceux qui sont le moins en moyens financiers, je suis pas sûr que ça pourra les décourager comme il faut. Et, nous, ce qu'on propose à ce moment-là, c'est peut-être... Si on est en mesure d'identifier les conducteurs, les délinquants perpétuels, il y aurait peut-être lieu de pouvoir exercer un contrôle additionnel chez ces gens-là une fois qu'ils seront bien identifiés par une surveillance policière plus soutenue dans ces cas-là.

Le cinémomètre photographique permettra-t-il également de capter la photo d'une plaque d'immatriculation de motocyclette qui est considérablement plus petite? Pour nous, c'est une préoccupation qu'on soulève ici, à ce moment-ci, parce que ça remettrait en cause beaucoup la crédibilité du projet, c'est bien sûr.

Il y a le cas des supports à bicyclettes et à skis. On sait que ça cache une partie de la plaque. Est-ce que ce sera un problème? On ne le sait pas encore, mais en tout cas, le projet-pilote va nous permettre de le

découvrir. Mais la préoccupation qu'on a, nous, c'est qu'il faudrait pas que ça vienne contraindre les consommateurs à acheter... en tout cas, enfin à faire modifier leur support à skis ou leur support à bicyclettes, au moment où on se parle, et à leur imposer des dépenses additionnelles.

Les sites et tronçons qui auront été choisis également pour leur caractère dangereux ne devraient-ils pas faire l'objet d'une étude pour voir dans quelle mesure c'est pas possible de les corriger de manière à ce que la surveillance traditionnelle devienne possible, par la suite, dans ces endroits-là?

Il y a aussi bien sûr tout l'aspect des opérations financières. On sait que c'est pas supposé d'être une machine à sous, mais, si c'était le cas — puis là on n'a pas de réponse encore, c'est à l'usage qu'on va le voir — bien, il faudrait absolument que ces argents-là soient consacrés à la sécurité routière. C'est, pour nous, une condition très importante.

Les marges de tolérance de vitesse aussi, sans qu'elles soient publicisées, c'est important qu'il en demeure une, marge de tolérance, ne serait-ce, encore une fois, que pour donner de la crédibilité au système.

En conclusion, si vous permettez, évidemment nous étions d'accord avec certaines conditions à l'hiver 2000, nous sommes encore d'accord avec l'implantation du cinémomètre photographique, puis il faudrait surtout pas, à notre avis, renoncer au projet pour la seule raison que le conducteur fautif n'est pas identifié. Il faut se donner au moins l'occasion de le tester et de permettre au gouvernement, avec le comité avisé, de mettre en place un système qui soit crédible et intéressant, quoiqu'on considère que c'est une mesure transitoire, parce qu'à partir du moment où un problème est réglé dans un site donné on devrait passer ailleurs.

Alors, voilà. Pour terminer, nous offrons bien sûr notre apport, CAA-Québec, pour informer nos membres, les tenir informés et collaborer au succès de ce projet-là.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Lapointe et Mme Landry. M. le ministre des Transports.

M. Chevette: Oui, je veux vous remercier, puis vous êtes le deuxième groupe consécutif qui propose des alternatives et des amendements précis, et je vous félicite. Je pense qu'on... Je disais au début que je ne me présente pas ici braqué contre quelque chose. Je me présente ici pour écouter puis amender au besoin. Ça m'apparaît une méthode plus intelligente de faire que de se braquer au départ.

Ceci dit, le comité avisé, vous avez souligné tout ce qui était positif et ce qui pouvait être changé.

Tout d'abord, je voudrais vous donner les critères des sites, et ça recoupe un des derniers points que vous avez dits. Oui, il y aura analyse d'abord du site pour voir s'il n'y a pas correctif physique plutôt que de... Parce que, s'il y a correctif physique... on corrige une courbe, par exemple, et on vient de régler le problème, et on peut à ce moment-là procéder également à la possibilité d'interception, donc pas faire de radar à cet endroit-là. Ça, c'est clair.

Il faut que ce soient des sites reliés à la vitesse, naturellement, où il y a des causes d'accidents qui

prouvent carrément que c'est la vitesse, que c'est pas l'alcool, que c'est pas... etc. C'est vraiment relié à la vitesse, le deuxième critère. Et également, il faut que le site soit de difficulté de contrôle, il ne faut pas qu'il permette un contrôle régulier... où le contrôle régulier ne se fait pas, ce sera nécessairement ces sites-là.

La promotion dont vous parlez, oui, c'est clair. La signalisation, c'est acquis, permanente aussi. Je retiens d'ailleurs vos tableaux à signalisations variables. Je trouve ça intéressant comme idée, parce que ça aide à l'éducation et au changement de mentalité. Il constate sa faute; il pourra pas dire qu'il l'a pas vue, il a même vu son 142.

Et puis, pour ce qui est des opérations financières, je l'ai annoncé dans mon discours d'ouverture, je pense très sincèrement qu'il faut... il faut démystifier ça puis laisser ça au député de Shefford seulement, le fait que c'est une machine à piastres. S'il faut faire un fonds dédié, on fera un fonds dédié, dédié à la sécurité. L'objectif, c'est pas d'aller chercher de l'argent, c'est de sauver 100 vies humaines si possible. Et, pour moi, ça vaut beaucoup, 100 vies humaines, et je crois que, pour tout parlementaire, ça devrait valoir beaucoup aussi, beaucoup, beaucoup, beaucoup. Puis, si c'était encore des décès, mais quand c'est 489 blessés très graves qu'on observe dans ces sites-là, c'est souvent des loques humaines pour le reste de leurs jours, puis il y a des dossiers qui parlent par eux-mêmes en plus de ça. Donc, l'objectif c'est pas la piastre. Si on pense que c'est ça, on va corriger si c'est pas assez clair. Correct?

Puis ce sera délimité s'il faut dans l'expérience-pilote, les sites mêmes. Je suis même prêt à les mettre dans la loi pour vous montrer que ce n'est pas une question de faire une piastre. C'est une question... on mettra des sites mêmes dans la loi pour bien démontrer que c'est dans les endroits... Mais, si on les met dans la loi, d'autre part on va être obligé d'amender une loi si on observe qu'il y a un site qui était dangereux. On pourrait peut-être prendre une procédure, en tout cas où c'est connu par les parlementaires, déposé, je le sais pas.

L'expérience-pilote, les résultats seront carrément déposés à l'Assemblée nationale, et elle fera l'objet d'une commission parlementaire. Puis, s'il faut que je réécrive la loi, là, je la réécrirai pour mettre tout ça. C'est pas une question... Mais, pour moi, des vies humaines, ça compte en mosus. Puis je peux-tu vous dire que les lundis, là, quand on fait du bureau de comté puis qu'on reçoit un petit couple qui vient de voir leurs deux enfants happés par une vitesse folle ou bien, la même chose, par l'alcool, on peut pas rester insensible à ça. Même au-delà de certaines tracasseries administratives dans certains cas, qu'on va essayer d'éliminer le plus possible, par contre. Vous avez écouté ce que je... vous étiez là quand j'ai parlé tantôt aux concessionnaires. On va tout faire pour diminuer les contraintes de toutes natures.

Mais ce que je veux puis je pense que ce que... j'espère que ce que les parlementaires auxquels... les principes auxquels les parlementaires adhéreront, c'est transparence totale, transparence totale, mais le souci de sauver des vies humaines, de sauver des blessures graves, et puis de faire en sorte que notre bilan routier s'améliore. Parce qu'on peut pas se permettre... Voyez-vous, en fin de semaine, il y a eu des policiers... une

présence policière accrue. On est passé de sept décès à quatre, par rapport à l'an passé. C'est beaucoup, ça, c'est presque 50 %, vous savez. Donc, si ça se fait une fin de semaine de septembre, pourquoi ça se ferait pas une fois par semaine dans diverses régions du Québec? C'est l'aménagement de temps de travail, ça. C'est simple, ça. Il y en a qui vont venir, avec des considérations corporatives, gonfler les effectifs. Il y en a d'autres qui vont se mouiller trop vite puis ils vont dire: Gonflons les effectifs policiers, peu importent les capacités de payer, peu importent les déficits qui arriveront. Mais, quand tu es responsable puis que tu as un jugement un petit peu critique, je pense que ça s'arrange, ça, uniquement par des plans d'aménagement de travail.

Donc, moi, je voudrais vous remercier très sincèrement de l'apport positif. Et c'est ça que j'ai déclaré hier à Pelchat, de *La Presse*, c'est ça que j'ai déclaré dans mon discours d'ouverture, je suis ici avec beaucoup d'ouverture d'esprit. Puis c'est avec des mémoires comme le vôtre puis des remarques comme les vôtres qu'on va bâtir quelque chose pour le plus grand bien de nos concitoyens. Puis je voudrais vous remercier.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, merci, M. le Président. Bonjour, madame, bonjour, monsieur. Moi, je suis content d'entendre le ministre nous parler de sécurité, puis je crois que c'est son rôle, il est ministre des Transports. Et je n'ai pas de raison de mettre en doute sa volonté de vouloir réduire les accidents de voiture, les décès, les blessés. Combien, les blessés, par année?

M. Chevette: ...les statistiques que j'ai lues.

M. Gobé: Blessés. Et 200 morts, hein?

M. Chevette: Oui, puis quelques centaines de...

M. Gobé: Les blessés.

M. Chevette: Ah! dans les sites dangereux?

M. Gobé: Non, les blessés, le nombre de blessés par année au Québec en accidents de circulation.

M. Chevette: Ah! c'est 750... C'est plus, c'est des milliers.

M. Gobé: C'est ça.

M. Chevette: Les morts, 750.

M. Gobé: Oui, 750 morts. Alors, c'est sûr qu'il y a là un drame...

M. Chevette: ...blessés graves.

M. Gobé: Cinq mille deux cent? O.K.

M. Chevette: À part des dizaines de...

Une voix: Au total.

M. Gobé: Bon. Je vous pose la question. M. le ministre, parce que justement, je veux essayer, moi aussi... cette préoccupation qu'on doit avoir non seulement pour la souffrance humaine que ça apporte aux victimes même si quelquefois ils sont les propres auteurs de leurs propres souffrances, mais il y a des fois des innocents aussi en plus de ça. Mais qu'importe. Il y a aussi le côté, le coût pour la société, hein. C'est un coût énorme, hein, des coûts de réhabilitation, des coûts de gens qui pourront plus fonctionner pour le restant de leur vie dans leur activité professionnelle, qui vont devoir des fois dépendre de l'aide sociale ou d'autre chose ou qui pourront pas assumer leur plein rôle dans la société ou élever leur famille, enfin. Donc, il y a là un coût, c'est un coût social aussi très, très important. Puis je pense qu'on en est, nous aussi, avec le ministre, à essayer de trouver des solutions à ça. À travers le monde, c'est comme ça d'ailleurs, hein. Je regarde là, j'écoute quelquefois sur Internet la radio d'un pays que le ministre aime bien, la France, et je voyais le grand week-end, là, qui vient de se terminer, de la fin du mois d'août. Eh bien, ils ont fait à peu près ce que vous avez fait, ils ont mis des centaines de policiers, même les militaires, hein, le long des routes pour faire des... avec des juges dans des tentes de l'armée. Vous vous faites arrêter, tout de suite ils vous amènent devant un procureur spécial, et là vous êtes... hein, vous payez la taxe que... l'amende tout de suite, hein, il y a pas à attendre, parce que c'est un fléau là aussi. Puis, nous, au Québec, je suis content qu'on commence à s'y attacher aussi.

● (12 heures) ●

Maintenant, est-ce que c'est la meilleure solution, amener des radars? Bon bien, c'est une discussion que nous avons. Mais je crois qu'on aurait aussi beaucoup de choses à faire. On parle de l'état des routes. Au CAA, vous êtes bien au courant. J'ai lu déjà plusieurs mémoires, plusieurs pamphlets qui ont été rédigés par vos services sur l'état des routes au Québec comme étant la cause probablement d'un certain nombre d'accidents. Et je pense que ça vaudrait la peine aussi qu'on fasse une commission parlementaire comme ça sur l'état des routes au Québec, et la sécurité. Malheureusement, on est seulement sur le cinémomètre.

Il y a l'amélioration de la signalisation routière, et je me rappelle que vous avez écrit aussi des choses assez pertinentes là-dessus, faisant valoir que le piètre état de la signalisation routière au Québec est la cause d'un certain nombre d'accidents et d'incidents, enfin des accidents aussi, parce que c'est pas sécuritaire, c'est désuet, c'est antédiluvien, on dirait que c'est des temps passés. D'ailleurs, vous avez mentionné qu'il serait peut-être temps de revoir les limites de vitesse aussi. Mais ça fait partie de l'ensemble, hein.

Et bien sûr, il y a un point sur lequel vous allez être d'accord avec moi aussi, c'est la vérification périodique des véhicules usagés. Vous savez que les pays d'Europe maintenant, dès qu'un véhicule a plus que quatre ans, eh bien, il est obligé de passer à l'inspection, avec une vignette pour pouvoir rouler, et ça coûte 150 F en France. En Belgique, c'est un autre montant; en

Allemagne, un autre; en Italie aussi. Et vous ne pouvez pas être sur la route avec ce véhicule s'il y a pas une inspection mécanique. Alors, pourquoi... je ne vous entends pas là... Aujourd'hui, vous nous parlez du cinémomètre. Puis je vais revenir un peu avec une autre question par la suite. Mais j'aurais aimé vous entendre, moi, dire: M. le ministre, oui, votre cinémomètre, on en parle, mais où sont ces mesures-là? Qu'entendez-vous faire? Tout compte fait, ce sont vos demandes, hein, ou du moins ce sont vos remarques ou vos réflexions si c'est pas des demandes. Et bien souvent, lorsqu'on écrit des choses comme ça, c'est parce qu'on aimerait ça les voir réaliser.

Alors, pourquoi est-ce que vous n'avez pas aujourd'hui profité de cette occasion unique où on parle de morts et de sécurité routière? On a un ministre qui est très ouvert à vouloir agir dans un certain créneau. Pourquoi pas en profiter pour lui ouvrir l'esprit et l'encourager à agir dans d'autres secteurs que vous semblez privilégier il y a encore plusieurs... quelques mois à peine?

Mme Landry (Paula): Je répondrais à la question ou je vais tenter d'y répondre. C'est sûr que vous avez raison. Tous les sujets dont vous avez parlé sont des sujets de préoccupation très, très, très importante pour CAA-Québec et ses membres. Vous avez parlé de l'état du réseau routier, vous avez parlé de la signalisation, d'améliorations diverses, de l'état des véhicules, etc. On a déjà eu l'occasion, effectivement, d'exprimer nos vœux sur le sujet, et c'est pas parce qu'on a choisi de pas le faire aujourd'hui qu'on ne continuera pas à le faire. Ça, je peux vous le dire, vous l'affirmer. Par contre, on avait vraiment ciblé plus la question du contrôle que toute la question des améliorations qu'on peut apporter au réseau routier, etc. Alors, c'est vraiment volontairement que nous avons omis d'émailler notre discours de ces questions-là pour se concentrer sur le cinémomètre. Mais on pourra y revenir sûrement à d'autres occasions.

Par contre, vous avez aussi... juste pour répondre à votre interrogation sur la vérification mécanique des véhicules, c'est une question qui nous est fréquemment adressée, je vous dirais. Ce qu'on répond, c'est que, bon, vous savez, on cible beaucoup, beaucoup les automobilistes quant à diverses mesures qu'on va entreprendre. On parle aussi de pollution. Ça aussi, en fait, on aurait pu arriver avec ces considérations-là. Donc, on va leur demander de faire vérifier leur véhicule, pour toutes sortes de choses. À un moment donné, il faut peut-être regarder un petit peu aussi au niveau des priorités. Et puis l'état mécanique des véhicules, je vous dirai pas que c'est pas important, c'est peut-être contributif effectivement à certains événements malheureux qui arrivent, mais, quand on essaie de regarder les statistiques par exemple, puis elles nous disent que de façon scientifique l'automobile... l'état de l'automobile est contributif, pour exactement à combien de pourcentage dans le nombre d'accidents routiers qui arrivent, ou quelle est la place de l'auto, de la tôle, dans les causes d'accidents... Alors, c'est pas vraiment les premières causes qui sont identifiées; on parle plus d'alcool, on parle de vitesse, on parle de perceptibilité, de l'état du réseau routier, etc.

Donc, nous, ce qu'on dit, c'est: Travaillons les causes les plus importantes. Quand on sera suffisamment avancés à ce niveau-là, qu'on aura encore réduit le bilan des accidents routiers, on pourra peut-être regarder de plus près les causes qui sont peut-être pas dominantes mais contributives, puis, quand on regarde dans les autres provinces où ça s'applique, quels résultats on en retire. On a bien de la difficulté à identifier un nombre d'accidents qui arrivent en raison de l'état du véhicule et de dire que ces chiffres-là ont baissé jusqu'à tant. Alors, on met pas ça de côté, mais on met pas ça de l'avant présentement. On trouve qu'il y a peut-être d'autres causes plus importantes à aller travailler qui vont toucher l'ensemble des Québécois.

M. Gobé: Bon. Je suis content de voir que vous n'avez pas oublié vos anciennes demandes, vos anciennes suggestions au gouvernement, ou propositions, parce qu'on se rappelle que ça a été quand même l'objet de présentations assez importantes et d'interventions quand même assez percutantes à l'occasion, hein, particulièrement sur la signalisation. Je me souviens, hein, vous étiez sortie... assez directe à l'époque.

J'ai une question à vous poser, rapidement: Combien de membres vous avez au... pas au CAA, mais... au CAA-Québec, oui?

Mme Landry (Paula): Nous venons de franchir le cap des 700 000 membres...

M. Gobé: Sept cent mille membres.

Mme Landry (Paula): ...précisément 703 000 membres en date d'aujourd'hui.

M. Gobé: O.K. Est-ce que vous avez fait une consultation auprès de vos membres avant de prendre position en faveur des cinémomètres?

Mme Landry (Paula): Oui.

M. Gobé: Et pouvez-vous la divulguer à ce moment-là, maintenant?

Mme Landry (Paula): Oui, bien, enfin, c'était dans les documents qu'on avait remis à l'occasion des consultations sur le livre vert. C'est sûr que, pour des questions de cette envergure-là, oui, on se doit de retourner auprès de nos membres, et bien sûr, c'est pas 700 000 personnes qui vont nécessairement être d'accord, chacune des 700 000, avec la position qu'on va prendre, mais celle qu'on va prendre représente la majorité quand même de nos membres qui auront été consultés sur le sujet.

M. Gobé: Très bien. Et quelles étaient les réponses?

M. Lapointe (Yvon): Bon, je peux vous donner quelques informations, j'ai omis d'en parler dans ma présentation faute de temps.

M. Gobé: Parce que c'est important, vous représentez des gens. Vous parlez pas en votre nom, là. Vous parlez au nom de vos sociétaires. C'est ça, hein?

M. Lapointe (Yvon): Effectivement. Je vous dis comme ça, par exemple, concernant les sites, les tronçons et les endroits où le cinémomètre pourrait être installé, selon un sondage qu'on a fait à l'hiver 2000, si ma mémoire est bonne, 58 % des répondants se montraient favorables à l'implantation du photoradar...

M. Gobé: 57?

M. Lapointe (Yvon): 58 % se montraient favorables à l'implantation du photoradar aux endroits où une problématique de vitesse a été préalablement identifiée, et ce pourcentage grimpe à 67 % lorsqu'il s'agit d'endroits où les moyens de contrôle actuels posent des problèmes. Donc, à ce moment-là, c'était une donnée assez intéressante, là.

M. Gobé: Donc, je vous pose la question... j'avais pas entendu parler de ce sondage-là et je dois vous avouer que ça m'impressionne. Combien de gens ont répondu à votre questionnaire sur les 700 et quelques mille? Parce que c'est important aussi de voir l'échantillonnage, mais c'est quand même assez... ça bouleverse un certain nombre d'idées que j'avais... que je croyais avoir. J'avais l'impression que tous les automobilistes étaient opposés à ce genre de chose là pour toutes sortes de raisons plus différentes les unes que les autres, mais... Et là vous me dites: À 67 %, dans les zones à problèmes où on peut pas avoir de contrôle. Combien de gens ont répondu? 300, 1 000, 200 000, 150 000?

Mme Landry (Paula): C'est pas les 700 000 bien sûr, nos ressources, nos organismes sans but lucratif ne nous permettent pas, là...

M. Gobé: D'accord.

Mme Landry (Paula): ...de peut-être rejoindre 700 000 personnes, comme ça. Mais on a un secteur, chez nous, qui s'occupe de sondages, de validation de données, et tout ce que je peux vous dire, c'est que c'est fait de façon scientifique. Il y a quelques milliers de personnes — j'ai pas le chiffre exact puis je voudrais pas me tromper, là — mais c'est peut-être autour de peut-être 1 500 personnes, mais qui sont représentatives, bien sûr, et on s'en assure, de notre membership.

M. Gobé: Alors, à ce moment-là, pour l'évolution des travaux de la commission, est-ce qu'il vous serait possible de faire parvenir au secrétaire de la commission un exemplaire de cette étude afin que tous les membres puissent en prendre connaissance, pour permettre d'avoir notre jugement? C'est une pièce quand même assez importante à notre jugement, parce que, après tout, les parlementaires, on représente des citoyens, on représente des gens, des automobilistes, et là, entre deux perceptions, entre la vôtre, qui est de vos membres, puis la nôtre, qui est celle du grand public, voilà une différence quand même un peu... assez marquée. Et, si vous avez des choses, là — sans vouloir aller dans votre secret de fonctionnement, mais vous l'évoquez, donc ça doit pas être caché — peut-être les faire parvenir à la commission pour que tout le monde

puisse... on puisse mettre ça, avec les mémoires que nous avons d'autres groupes, dans notre réflexion.

Mme Landry (Paula): Avec plaisir. D'ailleurs, ça avait été joint au mémoire qu'on avait déposé l'an passé, en 2000. Alors, tout simplement, on va reprendre ça, puis ça va nous faire plaisir de vous les faire parvenir, oui.

M. Gobé: Bon. Peut-être mon collègue a des questions à vous poser. Alors, je pense que, en terminant... Écoutez, je dois vous dire que vous m'avez surpris avec ces chiffres-là, vous m'avez surpris aussi en prenant position en faveur du projet du ministre. On parle pas de mettre des cinémomètres partout à travers le Québec, là, on parle de ce que les gens ont répondu à votre sondage, là, hein. Donc, vous êtes en accord avec vos membres, vous êtes pas d'accord — vous allez me le dire, j'espère — avec l'établissement, l'installation de photoradars, d'appareils à photoradar à n'importe quel endroit à travers le Québec, que ce soit en milieu urbain, d'autoroutes, ou de routes nationales, ou autres?

● (12 h 10) ●

M. Lapointe (Yvon): En fait, on le disait tout à l'heure, on est d'accord là où il y a un problème réel de sécurité routière et où la surveillance traditionnelle ne peut pas exercer son rôle, et il faut pas... Évidemment, quand on dit qu'on est d'accord avec le projet-pilote, c'est que le projet-pilote propose également un nombre très restreint d'appareils dans des sites très clairement identifiés, et on est en accord avec le projet-pilote. On va voir, en cours d'exercice, dans quelle mesure ça va, et c'est certain que, si les objectifs changent en cours de route et qu'on s'aperçoit que ce n'est plus un objectif de sécurité routière, on va le manifester, c'est bien évident.

M. Gobé: Est-ce que vous craignez pas justement — c'est la dernière question ou l'avant-dernière que je voulais vous poser — vous ne craignez pas qu'il y ait là, de la part du gouvernement, ou d'un gouvernement, ou d'une municipalité, ou d'une région régionale quelconque, le risque de dérapage et qu'on dise à un moment donné: Bon bien, tranquillement on va en mettre un par ci, un par là? M. le ministre dit qu'il veut le mettre dans la loi, je trouve ça... On n'est pas en faveur du projet, mais, si ça devait arriver comme ça, il est bon de faire valoir que ce serait pas tellement souple. Parce que, si on doit enlever à un moment donné un endroit qui n'est plus dangereux, il va falloir amender la loi. Vous savez comme moi, des fois ça peut être laborieux. Quand on rouvre la loi, on rouvre toute l'affaire. D'abord, est-ce que vous craignez pas le débordement et puis est-ce que vous êtes en faveur à ce moment-là qu'on mette ça dans la loi? Ou y a-t-il un autre mécanisme que vous...

M. Lapointe (Yvon): Je peux pas y aller pour un volet en tout cas, et évidemment...

M. Gobé: ...protéger ça, ça pourrait éviter ça.

M. Lapointe (Yvon): Quand on parle du débordement, il y a un point que je me rends compte que je n'ai pas présenté dans mon énoncé. C'est au niveau des municipalités. Nous, on se questionne, à savoir: Est-ce qu'une municipalité ou des municipalités ne pourraient pas être légalement tentées de se procurer un cinémomètre photographique qu'elles pourraient utiliser et appliquer à leur guise sur leur territoire dans le seul but de garnir leurs goussets puis arrondir les fins de mois? En tout cas, nous, c'est une question qu'on soulève. On n'a pas de réponse à ça et on espère que ce sera pas le cas. Ça prend... il faut absolument... On parlait tantôt d'une unité autonome de service qui a été proposée pour prendre en charge le projet. Bien, toute décision à l'effet d'implanter un cinémomètre photographique quelque part devrait être prise par ce centre de décision et non pas par la municipalité qui désire garnir ses goussets. Alors, je pense que c'est un point important que vous soulevez.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford, il vous reste une minute à votre formation politique. Très rapidement.

M. Brodeur: Tout simplement pour peut-être répondre à votre question. Si on prend le projet de loi n° 17 et qu'on le lit bien, il fait pas aucunement état d'un projet-pilote. C'est une loi qui permet au ministre de la Sécurité publique de donner la permission soit à un corps policier provincial ou municipal d'installer des photoradars, et absolument rien, rien dans le projet de loi n'indique que c'est un projet-pilote, puis il y aura quatre photoradars d'installés. Ça, c'est les propos du ministre qui dit que ça va être ça, mais la loi qui nous est proposée permet à n'importe quel corps policier éventuellement d'installer des photoradars partout.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, en vous signalant qu'il vous reste sept minutes.

M. Chevrette: M. le Président, il faut espérer que le député de Shefford va écouter une fois de temps en temps les propos. Quand on dit qu'on est prêt à aller jusqu'à une réécriture de la loi puis qu'on est prêt à accepter des amendements comme ceux que vous avez proposés, je pense qu'il y a rien que lui qui comprend pas.

Mais je voudrais donner quelques statistiques ici, puis c'est important. Le nombre de décès annuels, c'est 750 présentement; blessés graves, 4 000 et plus; blessés légers, 40 000; 2 % seulement sont dus aux défauts d'une mécanique de vieille automobile; 13 % d'autre part chez les camions mal entretenus — ça, c'est plus grave et c'est pour ça qu'on y voit par la loi n° 430. Et vous avez déjà même eu une compagnie de mon propre milieu qui fut la première à être bannie des routes; 25 %, c'est dû à la vitesse; et 25 % à l'alcool.

Je voudrais aussi corroborer votre sondage. Nous, on en a fait faire un par SOM, mais ça correspond exactement au même pourcentage que vous. Et sans question de sites particuliers, exclusivement sur l'utilisation de photoradars sans parler de sites plus particuliers, c'est 57 %, exactement comme vous. Et plus on fait de l'information, plus le pourcentage monte.

Si on parle de sites identifiés, promotion de sites, etc., ça peut aller jusqu'à 70, 72. Il y a même l'Université Laval qui a fait des focus-groupes puis qui viendra même nous en parler dans les prochains jours.

Une voix: ...

M. Chevrette: Oui, je vais le regarder. Je le regarderai. Je sais que c'est un peu un sondage de l'ensemble de la SAAQ pour les questions spécifiques aux radars, mais on cherche les degrés de satisfaction aussi, les délais, et tout. On verra.

Donc, je dois vous dire que ça correspond... nos données scientifiques correspondent. On parle donc pas à travers notre chapeau, ni vous ni nous, parce que ça correspond à la lettre, et ceci sans aucune balise additionnelle.

Moi, je vous dis tout de suite que je vais retenir au moins une ou deux de vos suggestions très importantes, puis on va clarifier les points positifs que vous remarquez, là, avec peut-être certaines nuances. Mais je vous remercie d'avoir collaboré aussi avec la Société de l'assurance automobile... à contribuer à bonifier sans doute ce projet de loi là et, s'il faut le réécrire, on le réécrira. Ce qu'on veut, nous, c'est sauver des vies humaines, et 100 vies humaines, pour nous, c'est beaucoup. J'espère que le député de Shefford, ça va l'impressionner. Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme Landry et M. Lapointe, pour votre participation aux travaux de cette commission. Et là-dessus, je suspends les travaux de la commission jusqu'à cet après-midi, à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 16)

(Reprise à 14 h 5)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je vous rappelle que le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre de consultations particulières sur le projet de loi n° 17, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique.

Alors, j'invite les personnes qui, dans la salle, auraient un appareil de téléphone cellulaire ouvert de bien vouloir le fermer pendant la séance, s'il vous plaît.

Alors, nous allons, cet après-midi, entendre tour à tour le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, l'Association des directeurs de police du Québec et la Sûreté du Québec — je pense qu'ils ont fait un mémoire conjoint; vers 14 h 45, Mme Catherine Hirou; et, finalement, nous allons terminer nos travaux avec l'audition du Barreau du Québec.

Alors, je vois que, en personnes disciplinées, vous êtes déjà présentes à la table. Je vous souhaite la bienvenue, madame, messieurs, et je vous demande de bien vouloir vous identifier. Et je vous indique que vous avez une période de 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires, et par la suite il y aura un échange

avec les députés, les parlementaires, pour un autre 30 minutes.

M. Chevette: Je voudrais peut-être, si vous me permettez, déposer également, pour le bénéfice des membres de la commission — je pense que c'est... Il y a eu un sondage sur l'évaluation de la campagne publicitaire Vitesse 2001, évaluation, là, *Prenez quelques minutes de plus... pour vivre*. Je déposerais pour les membres de la commission.

Document déposé

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Alors, document déposé.

M. Gobé: ...

M. Chevette: À noter qu'il y a 58 % des gens qui pensent qu'il faut prendre quelques minutes.

M. Gobé: Excusez-moi, M. le ministre, est-ce que c'est le sondage...

M. Chevette: On pourrait le distribuer à la presse aussi s'ils le veulent.

M. Gobé: ...

Une voix: Léger Marketing.

M. Gobé: Oui. Est-ce que c'est le sondage dont nous avons parlé précédemment, qui faisait part de l'intérêt des gens pour le cinémomètre ou pas?

M. Chevette: Exact.

M. Gobé: O.K. Mais là est-ce que c'est le SOM ou Léger Marketing, vous dites?

Une voix: Léger Marketing.

M. Gobé: C'est Léger Marketing. O.K. Vous avez pu vous tromper sur le... Il y a pas d'autre sondage?

M. Chevette: ...

M. Gobé: Ah, O.K., d'accord. Merci de nous l'avoir donné.

Le Président (M. Lachance): Alors, très bien. Nous allons procéder.

Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SPCUM), Association des directeurs de police du Québec (ADPQ) et Sûreté du Québec (SQ)

M. Miron (Michel): Bonjour, messieurs, mesdames, M. le Président, M. Chevette, M. le ministre. Je me présente, dans un premier temps, Michel Miron, du Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, représentant du Service de police de la

CUM. Je suis accompagné — il est à l'extérieur pour quelques instants — de M. Jean-Paul Renaud, de la ville de Laval, qui représente l'Association des chefs de police du Québec, et de Mme Louise Bonneau, qui est lieutenant à la sécurité routière et circulation du Service de police de la CUM.

On a un petit peu, pas mis un titre à notre document, mais on l'a quand même moralement défini comme étant: Comment sauver des vies et comment bien servir la société. Les représentants des organisations policières au Québec, c'est-à-dire la Sûreté du Québec, le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal et l'Association des directeurs de police du Québec, siègent régulièrement sur un comité en matière de sécurité routière. Le Comité de concertation des organisations policières en sécurité, qui s'appelle COPS, réitère sa position énoncée en février 2000 lors de la commission parlementaire sur le livre vert traitant de la sécurité routière au Québec à l'effet qu'il est en faveur de l'adoption de mesures législatives permettant l'utilisation du cinémomètre photographique.

Depuis la publication du projet de loi n° 17 intitulé Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Code de procédure pénale concernant le cinémomètre photographique, les organisations policières ont constaté les préoccupations de plusieurs organismes intéressés par ledit projet. Notre présence aujourd'hui vise donc à vous faire connaître le point de vue des organisations policières et de vous suggérer des pistes de solution susceptibles de faciliter son application. La motivation principale de notre intervention, bien, c'est un peu notre mission. En effet, une partie importante est consacrée à protéger la vie et la propriété.

L'exces de vitesse, c'est le premier facteur contributif dans 25 % des collisions mortelles, 25 % — et je réitère ce chiffre, qui est à mon sens des plus importants — 19 % des collisions avec blessés graves, 13 % des collisions avec blessés légers. Les organisations policières — dont j'en fais partie, et Jean-Paul et Louise — se sentent fortement interpellées par cette problématique, et ce, depuis plusieurs décennies.

Comme il a été démontré lors de la Conférence nord-américaine sur la vitesse tenue à Québec en juin dernier, 75 ans d'efforts n'ont pas permis de contrer la vitesse sur les routes du Québec. Malgré les progrès significatifs réalisés en matière d'alcool au volant, port de la ceinture et... toutes les actions entreprises dans ce domaine n'ont pas connu le même succès. Le défi est toujours présent et... si l'on veut rencontrer l'un des objectifs de la nouvelle politique de sécurité dans les transports, soit d'améliorer le bilan routier de 15 % d'ici la fin de l'an 2005.

● (14 h 10) ●

Plusieurs facteurs expliquent la complexité du contrôle de l'exces de vitesse et l'incapacité à diminuer la vitesse sur certains tronçons des routes: conversion du système métrique anglais au système métrique actuel, la performance accrue des véhicules automobiles, l'environnement routier favorable à la circulation, l'augmentation du parc automobile et du kilométrage parcouru. Tout l'effet médiatique de certains commerciaux, c'en est un autre. Donc, ces éléments s'ajoutent à tous les aspects psychologiques reliés au comportement des conducteurs et leur mauvaise perception des

conséquences possibles résultant d'un excès de vitesse. Donc, on parle d'attitude et un changement dans le comportement des conducteurs.

Au cours des années, les ressources mises à la disposition des organisations policières se sont soit raréfiées, stabilisées ou diversifiées. D'autres priorités ont été identifiées, et les ressources ont été affectées à d'autres mandats tels que la lutte contre le crime organisé et les stupéfiants. Donc, les efforts déployés pour mettre... le désordre engendré par des incivilités ont été peut-être un peu grands, mais on doit aujourd'hui, peut-être avec l'effet de ce nouvel outil, replacer les choses dans leur contexte. Malgré ces mouvements dans les ressources, la population s'attend à des services de police qui lui procurent un milieu de vie où elle se sentira en sécurité autant chez elle que sur la route.

Par ailleurs, l'éducation et la prévention dans ce domaine démontrent un plafonnement quant à leur efficacité permettant de modifier le comportement du conducteur. Chacun d'entre nous constate quotidiennement que la majorité des véhicules se font dépasser lorsque leur conducteur respecte les limites légales de vitesse, ce qui veut dire que les excès de vitesse sont banalisés et acceptés socialement. Dans plus de 75 %, les conducteurs excèdent les vitesses permises. Également, cette réalité est attribuable au fait que le conducteur perçoit un faible risque d'être interpellé par un policier lors de la commission d'une infraction de vitesse. En effet, dans le cadre d'une opération cinémomètre conventionnel — on parle de l'opération d'un laser ou d'un Doppler — les études évaluent les risques d'être intercepté à un sur 7 600, soit une fois à tous les 13 ans. On a du temps en masse, c'est ce qu'ils se disent, à peu près.

Ces derniers constats nous amènent à traiter de l'importance des contrôles routiers en prévention des collisions, et à ce sujet nous aimerions rappeler un extrait d'une revue littéraire produite par la SAAQ sur les conducteurs à haut risque. Je cite: «En complément de la promotion et de la législation, il y a une autre dimension importante à considérer, et c'est le contrôle. Le contrôle joue probablement le rôle le plus important en matière de dissuasion, parce qu'il contribue à la certitude de la peine. En effet, bien que la sévérité des sanctions et la promptitude soient deux dimensions très importantes, elles auront peu d'impact si les règles ne sont pas appliquées.»

C'est dans cette foulée des contrôles que l'utilisation et la médiatisation du cinémomètre photographique apparaissent comme des solutions susceptibles de modifier les comportements des conducteurs vers le respect des limites de vitesse. Il peut, d'une part, pallier à ce faible risque d'être interpellé et, d'autre part, demeure le seul moyen d'effectuer des contrôles à des endroits ciblés, là où la surveillance classique au moyen d'appareils traditionnels est problématique.

Dans cette optique, vous comprendrez facilement l'intérêt manifesté par les organisations policières pour l'implantation du cinémomètre photographique. Ces mêmes organisations policières désirent aussi attirer votre attention sur certains aspects du projet de loi.

Les conditions du succès de l'implantation du cinémomètre photographique reposent, notamment, sur la diminution de la vitesse excessive, l'augmentation du sentiment de sécurité et la réduction du nombre de collisions. Pour atteindre ces objectifs, il est nécessaire d'identifier le responsable de l'infraction, c'est-à-dire de relever la plaque d'immatriculation du véhicule en infraction, et, d'autre part, d'imputer la responsabilité de l'infraction à son propriétaire, tel que le stipule l'article 8 du projet de loi n° 17.

Toutefois, nous aimerions apporter quelques commentaires. L'imputabilité de l'infraction au propriétaire n'introduit pas un précédent, puisque le Code de la sécurité routière prévoit déjà des dispositions responsabilisant le propriétaire d'un véhicule routier à l'égard du conducteur. En effet, l'article 106 du Code de la sécurité routière impose des obligations de ce type aux propriétaires de véhicule. Ces derniers doivent maintenant assurer de prêter leur véhicule à des conducteurs détenant un permis de conduire valide, sous peine de saisie du véhicule.

Quant à l'article 592, la responsabilité de l'infraction en lien avec le stationnement est fondée sur la propriété du véhicule plutôt que sur le conducteur. Ces articles du Code sont des exemples qui démontrent bien la responsabilité du propriétaire quant à l'utilisation qui doit être faite de son véhicule.

En matière d'infraction de vitesse, il est vrai que le Code de sécurité routière a jusqu'à maintenant fait reposer la responsabilité de l'infraction sur le conducteur. Cependant, avec la réintégration du cinémomètre photographique, le projet de loi n° 17 transfère dans ces cas particuliers le fardeau de la responsabilité au propriétaire du véhicule et non pas au conducteur. Nous croyons qu'il est souhaitable qu'il en soit ainsi au Québec, au même titre qu'il le soit dans les provinces de la Colombie-Britannique, l'Alberta et l'Ontario.

Le fait que le propriétaire assume la responsabilité de l'infraction s'applique autant à la personne physique qui prête son véhicule qu'à la personne morale. Ces responsabilités auront manifestement pour effet de sensibiliser les propriétaires quant au choix des personnes qui utilisent leur véhicule. Le père qui prête son véhicule à son garçon de 17 ans, ou de 16 ans, ou de 15 ans, ou de 20 ans, il en a la responsabilité morale même s'il a donné ses clés à son garçon pour aller faire une balade.

Évidemment, le propriétaire qui prouve qu'il n'avait pas consenti à l'utilisation de son véhicule par un tiers ne sera pas tenu responsable de l'infraction. Compte tenu de la grande importance de l'objectif recherché par l'utilisation du cinémomètre photographique, nous estimons qu'il n'est pas déraisonnable qu'il en soit ainsi. Nous traitons plus loin du type de pénalité relié à l'infraction.

L'aspect du relevé de la plaque du véhicule en infraction suscite une réflexion. À la Table Québec-industrie des véhicules lourds, le cinémomètre photographique a été identifié comme un des moyens pour améliorer le contrôle de vitesse et combattre les excès de vitesse des véhicules lourds. Toutefois, une première objection a été soulevée par les représentants de l'industrie du camionnage et des compagnies de location, qui prétextent un cauchemar administratif pour identifier le conducteur qui a commis l'infraction.

En effet, le producteur... le propriétaire du tracteur n'est pas nécessairement le propriétaire de la remorque. Cependant, il est important de rappeler que la disposition de la loi n° 430 sur les propriétaires et exploitants des véhicules lourds impose déjà des obligations à tenir des registres. Cette loi, adoptée en 1998, visait à encadrer l'industrie et annonçait que la sécurité routière et la protection du réseau routier étaient prioritaires.

Nous croyons que l'effort exigé par ces compagnies est justifié par les conséquences, toujours plus graves, appréhendées de collision avec des véhicules lourds circulant à haute vitesse. On a eu des exemples sur les autoroutes encore... pas cette année mais l'année dernière, qui ont un impact énorme. En ce qui concerne les véhicules de location, les contrats devraient prévoir les clauses informant le conducteur de sa responsabilité dans l'utilisation du véhicule, eu égard aux infractions commises.

Par ailleurs, une difficulté demeure à notre point de vue. Il est commun de constater que le citoyen équipe le véhicule de certains dispositifs, support à vélos, attache à remorque ou autres, empêchant ainsi une lecture précise de la plaque d'immatriculation. Nous nous sommes questionnés sur les solutions possibles pour contourner cette difficulté. Lors du dernier projet de cinémomètre photographique au Québec, il y avait prise de photo de la plaque avant du véhicule, les véhicules étant munis de plaque d'immatriculation à l'avant et à l'arrière du véhicule. Ces plaques étaient aussi pourvues de vignettes annuelles. Lorsque les vignettes et les plaques avant ont été retirées pour des raisons budgétaires, les organisations policières se sont dites déçues, puisque leur absence engendrait des difficultés additionnelles d'identification par les témoins et les policiers.

Aujourd'hui, nous croyons qu'il y a lieu de réintroduire l'obligation de la pause d'une deuxième plaque, plaque fixée à l'avant, sur tous les véhicules. Ainsi, les difficultés énoncées précédemment, soit l'effort administratif exigé des compagnies de transport, l'obstruction involontaire des plaques arrière, seraient résolues.

De plus, compte tenu que le délai de signification est important pour informer le conducteur de la commission de l'infraction, ce moyen réduira le temps alloué à la recherche de l'utilisateur en identifiant directement le propriétaire du tracteur et non celui de la remorque. Il est toutefois important de souligner qu'une plaque avant est actuellement obligatoire sur les tracteurs de remorques. Au niveau du cinémomètre photographique actuel, il suffirait de le positionner de façon à photographier l'avant du véhicule plutôt que l'arrière du véhicule.

Dans les cas où ces dispositifs automatisés généreraient des revenus, ces derniers pourraient être investis dans les actions et les besoins en sécurité routière. Le gouvernement pourrait ainsi rencontrer les recommandations du livre vert en établissant, dès le début, une transparence en ce qui concerne l'utilisation des sommes générées par cette pratique. Au regard de la sécurité publique, ce moyen faciliterait également l'identification des véhicules lors de la commission d'autres types d'infractions telles que délit de fuite et

procurera beaucoup d'avantages en matière d'identification propre au véhicule.

● (14 h 20) ●

En ce qui a trait aux pénalités. Comme nous l'avons dit en introduction, en référence à la revue de littérature, la sévérité de la peine demeure importante mais il est subordonné à un contrôle efficace. Nous aimerions prendre quelques instants pour vous dire que, dans le contexte de ce projet, le véhicule photographié étant identifié par la plaque d'immatriculation, l'amende échoit au propriétaire du véhicule. Il s'agit d'une personne morale; les principes de points d'inaptitude sont inapplicables.

Les sites d'intervention, à l'aide de paramètres déterminés à l'avance, doivent s'effectuer sur l'ensemble du réseau routier, soit les réseaux provincial et municipal, plutôt que sur les territoires spécifiques, tel que laissait entendre un quotidien en juin dernier. Il est à notre sens assuré que ces sites sont en fonction de leur configuration, tel que les ponts, les viaducs, les tunnels, qui seraient immédiatement identifiés comme des sites. Les autres sites, bien, on en a des exemples sur l'île de Montréal. Exemples: la rue Notre-Dame d'est en ouest; on peut prendre aussi le tunnel de la mort, que tout le monde connaît, Saint-Joseph et Iberville, où c'est très difficile, dans une spécification géographique très limitée, d'y travailler.

Nous suggérons donc qu'un comité de coordination formé de représentants des organisations policières, de partenaires et d'autres organismes développent des paramètres d'identification des sites d'intervention, établissant les critères de la répartition des sommes aussi, et assurent la gestion du projet-pilote. Cette durée de deux ans démontrera l'efficacité de l'utilisation du cinémomètre.

Nous croyons, compte tenu des objectifs poursuivis par l'utilisation, les montants des amendes pourraient servir à la formation des policiers et autres intervenants en matière de sécurité, l'achat d'équipements dans ce domaine, tels ivressomètre, appareils de détection approuvés, etc., programmes locaux de sécurité routière auxquels sont associés les citoyens, autant dans la définition des problématiques que dans la mise en oeuvre, certaines opérations policières résultant des programmes énoncés précédemment et dans le cadre des activités courantes et l'installation de plaques à l'avant.

Donc, en conclusion, nous avons rappelé au début de la présentation la forte préoccupation des services police à l'égard de la problématique des excès de vitesse compte tenu du fait que les policiers appliquent quotidiennement les lois et règlements, mais qu'ils sont souvent porteurs de la mauvaise nouvelle destinée à informer les parents du décès d'un de leurs proches. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, pour amorcer cette période d'échange, M. le ministre des transports.

M. Chevette: Merci beaucoup de vos commentaires et de vos suggestions positives. Je pense que c'est exactement ce qu'on a voulu à l'ouverture, dans nos propos: contribuer soit à bonifier, soit à rebâtir, soit à

changer des choses. Et c'est avec beaucoup d'ouverture d'esprit qu'on accueille vos suggestions.

Je rappellerai peut-être... faire un petit résumé jusqu'à date. On a quatre groupes, et puis plusieurs ont proposé des suggestions fort heureuses. En particulier, je pense qu'on est en train de démystifier ce qu'est un projet-pilote par rapport à une généralisation. Vous confirmez que vous voulez ça à des endroits stratégiques. C'est exactement ce qu'on veut aussi: limiter le nombre d'appareils, introduire la capacité de ne pas se retrouver avec des locuteurs d'autos, par exemple, qui écopent parce qu'ils ont loué à un individu. Ça, je pense qu'on a déjà un amendement de prêt, nous, là-dessus, parce qu'on avait jασé avec les compagnies Avis, Tilden et compagnie. C'est un peu la même chose avec les concessionnaires, qui sont venus nous présenter certaines difficultés, et déjà c'était en préparation, parce qu'on reconnaissait des difficultés.

Et c'est la première suggestion concrète en ce qui regarde l'identification des camions, par contre. L'ACQ, ce matin, n'a pas proposé de méthode, alors que vous proposez quelque chose qui simplifie véritablement: au lieu de photographier la remorque, photographier une plaque avant. C'est une suggestion fort heureuse. Je trouve que c'est très intelligent parce qu'on retrouve certaines remorques avec quatre, cinq plaques en arrière. Puis d'où vient-il, d'où vient-elle, cette plaque? Donc, je vous remercie d'entrée de jeu.

J'ai une question, puis vous êtes pas obligé d'y répondre. Vous êtes chef de police, vous êtes responsable de la sécurité, vous comprenez que c'est dans des endroits où on peut pas mettre la vie des policiers en danger, mais qu'on veut véritablement, d'autre part, changer des mentalités dans certains tronçons bien spécifiques où il est impossible de faire du contrôle, ou à peu près impossible. Comment expliquez-vous que tantôt on entendra les policiers nous dire qu'ils sont diamétralement opposés? Première question.

M. Miron (Michel): Je pense, pour répondre d'emblée, les gens sont opposés, comme je mentionnais tantôt aux médias, c'est une personne qui se dit opposée à ça; moi, j'ai pas entendu d'aucune façon, au niveau de mon service, des gens qui étaient contre le système. Et qu'on disait aussi que l'effet de la vitesse, je pense que ça commence à rentrer dans la tête de tout le monde, où on doit prévenir la vitesse parce que la vitesse tue. Et tous les outils qui sont reliés à contrer la vitesse, je pense qu'on peut pas être contre la vertu, et j'ai pas entendu de policiers dire ça.

L'avantage, un des avantages concrets d'obtenir le cinémomètre photographique, c'est qu'on a une ressource qui travaille sur un endroit cible dans un lieu particulier. Pendant ce temps-là, mes ressources — on veut se doter de gens sûres, de gens qui ont pas de difficulté et qui vont être en toute sécurité à travailler — vont pouvoir travailler ailleurs, vont pouvoir travailler un petit peu plus loin.

Donc, on va créer auprès du citoyen une espèce de déclic qui va dire: Bien, je pense que ces policiers-là... Ou, comme vous me dites, vous me dites «chef de police», mes policiers puis mes citoyens de ma ville vont prendre pour acquis que, moi là, j'y crois à ça, à la

vitesse, qu'il faut la contrer. Je crois que je suis là pour sauver des vies et je vais prendre les moyens pour sauver des vies. Je vais prendre cet outil-là, je vais prendre un laser avec deux, trois policiers, quatre, cinq, je vais faire un «roadblock» à quelque part, je vais en prendre un petit peu plus loin, je vais faire de la ceinture, je vais faire de l'alcool. Donc, je vais prendre... je vais me donner des moyens pour garder mes citoyens en santé. Donc, je me préoccupe de leur santé, je me préoccupe de leur intérêt. Je suis là pour servir ces citoyens-là, ils me paient pour ça.

Alors, je prends les moyens, et ça, c'en est un. Et en plus je vais sécuriser mes policiers parce que je vais... dans des endroits particuliers ciblés. Quelqu'un qui connaît Montréal, on va parler de la rue Notre-Dame d'est en ouest à partir — mettons, du pont Jacques-Cartier jusqu'au pont Le Gardeur — c'a toujours été des vitesses incroyables. Moi, j'ai ramassé des gens là, le moteur là-bas, le restant de l'auto là, puis le conducteur une partie là-bas puis une partie par là. Alors, ce qui fait qu'on les voit, nous autres, ces choses-là, et je vois pas pourquoi on peut être contre. On peut pas être contre la vertu, c'est impossible. Et ce qu'on propose, c'est un outil qui va aller chercher nos policiers à aller travailler dans d'autres créneaux aussi importants, qui va permettre d'avoir... à sensibiliser nos citoyens, à se rappeler qu'il faut pas que tu ailles vite. Même si on le dit dans les émissions, là.

M. Chevrette: Et, si on réécrit, par exemple, certains articles ou bien le projet de loi s'il faut, et on spécifie nettement bien que c'est un comité basé sur des critères bien précis, par exemple la géométrie de la route qui ne permet pas dans bien des cas de faire du photoradar conventionnel, des endroits où il y a pas d'accotement du tout puis qu'on sait que c'est des courbes de la mort — ou le tunnel de la mort, comme vous dites — puis que c'est identifié, il y a une liste bien identifiée de projets où la police ne peut pas jouer son rôle de contrôleur routier véritable, est-ce que vous jugez à ce moment-là que ça serait plus encore abordable comme projet de loi? Ou si vous l'accepteriez, vous? Si... J'ai compris que vous êtes pour le projet de loi, mais vous avez quand même mis certains bémols. Les bémols que je vous donne, est-ce que ça vous satisfait?

M. Renaud (Jean-Paul): Je peux peut-être répondre pour ça. Effectivement, dans la position... Je représente l'Association des directeurs de police du Québec, et notre position, c'est: oui, on est favorable à ça, un projet qui est encadré. Il y a une réserve que j'aimerais rajouter, elle est incluse à notre mémoire, c'est qu'on aimerait que la latitude pour décider des endroits soit déterminée par des critères qui soient encadrés par règlement, les critères, mais on aimerait avoir une part active dans la gestion des endroits où on a besoin d'avoir des opérations. Parce que, effectivement, si la géométrie fait en sorte que le coin est dangereux puis on peut pas interagir, on va vouloir aussi faire changer la géométrie de la route, et, quand elle change, bien, nos situations problématiques vont aussi se déplacer. et on veut être capable de rétroagir plus rapidement. plutôt que d'une grande structure de chaîne de décisions.

J'ai aussi un point que j'aimerais amener. C'est que je suis allé en vacances cet été et je suis allé en Australie. Et j'avais entendu des projets de cinémomètre photographique et j'ai vu là-bas la façon dont ça fonctionne. Ils ont des cinémomètres photographiques dans des véhicules, mais ils en ont des fixes sur le bord des endroits, les endroits effectivement identifiés. À ces endroits-là, déjà la vitesse du trafic — standard, si on peut dire là — est très proche de... est à peu près à la limite, contrairement à chez nous où ce qu'elle était beaucoup plus élevée. Mais à ces endroits-là, il y a des signalisations qui annoncent d'avance... un signal avancé qui annonce qu'il y a un cinémomètre en opération. Il y a une autre pancarte qui annonce tout près. Puis on le voit le cinémomètre; il est fixe sur le bord du chemin, et, ces endroits-là, les gens vont pas vite. Et, donc, ils ont réglé leur partie sans pour autant délaissier la surveillance routière avec des radars conventionnels ou des lasers.

● (14 h 30) ●

M. Chevrette: Il est de notre intention d'ailleurs de signalisation préalable, des campagnes de promotion dans ces endroits-là, dans les journaux, à la radio, à la télévision, etc. Mais je pense que, si on savait, par cette expérience-pilote, par exemple, ne serait-ce que 1 % des décès, je pense qu'on aurait contribué au mieux-être de nos concitoyens. Je sais qu'en Australie, comme l'exemple que vous donnez, c'est depuis 13 ans qu'ils l'ont, et ils ont sauvé minimalement 20 % de décès annuellement présentement. C'est énorme, ça, c'est énorme.

Et, nous, si un jour on l'étendait aux 40 sites, ça serait 100 personnes, 100 vies humaines que l'on pourrait sauver au Québec, si on analyse les sites problématiques que l'on connaît, là, en vertu des statistiques. Cent vies humaines, si ça sensibilise pas le coeur le plus dur, moi, je m'excuse, mais j'en perds mon latin. Il y en a que ça leur fait rien, mais, moi, ça me fait quelque chose, surtout quand c'est des jeunes enfants.

Puis vous savez très, très bien qu'il y a des conducteurs sans permis, même pas avec leur automobile, qui réussissent à faucher des êtres humains, parce qu'ils n'ont pas le sens des responsabilités. C'est bien plus à ces délinquants-là qu'on s'adresse qu'à une personne, qui sont marquées par des campagnes de publicité. Mais la publicité a ses limites, la sensibilisation a ses limites. On a atteint des plafonds, et il faut changer des choses.

Ça fait que, moi — j'ai donné du temps à mon collègue de questionner — je vous dirai tout simplement merci et sans doute que vous serez appelés à collaborer, à partir des suggestions que vous faites, là, à l'élaboration soit d'amendements ou soit de réécriture d'un projet de loi.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Vachon.

M. Payne: Bonjour. Lorsqu'on discute des options comme le photoradar, il faut aussi regarder les alternatives. Je voudrais profiter de votre présence d'élargir la discussion un peu et faire la continuation de notre discussion ce matin.

Ce qui nous frappe au sein de la commission, surtout quand vous parlez de l'équité de l'application des règlements... Ce matin on discutait l'inéquité à l'égard du camionnage. On voit pas d'application dans le Code de la route souvent à l'égard des camions. Et, à titre d'automobiliste, je pense que je peux parler pour beaucoup lorsque je vous indique que, si je roule à 100 km à l'heure, en hiver surtout, je risque d'être terrorisé par des camions qui nous dépassent à 110, 115, 120, 125. La police semble être parfaitement désintéressée par cela. Et, si vous parlez d'invoquer un autre outil qui est le photoradar, ça pourrait bien aider dans ce cas-là, mais votre crédibilité ne serait pas augmentée par autant si les gens ne peuvent pas être convaincus que vous puissiez appliquer équitablement le Code de la route aux camions.

Quels sont vos commentaires à cette question?

Mme Bonneau (Louise): Moi, ce que je pense, dans un premier temps, c'est que le photoradar, c'est un appareil qui est équitable, parce que, s'il y a quelqu'un qui franchit ou qui circule à 110 km, bien, celui qui est en arrière, qui circule à 110 km/h va être aussi capté par le photoradar. Il faut pas oublier que le photoradar, c'est un outil supplémentaire aux outils déjà utilisés par les policiers.

M. Payne: Non, c'est pas ça ma question.

Mme Bonneau (Louise): Bien, c'est ça, je veux en venir, là, c'est... Le photoradar, c'est un outil. Actuellement, les policiers ont déjà des moyens. Alors, si on ajoute le photoradar aux outils qu'on a déjà, bien, ça va augmenter les contrôles, les policiers vont pouvoir s'attarder davantage à des problématiques autres telles que les camions ou... telles que les ceintures de sécurité, l'alcool, et tout ça, pour justement avoir une vision plus large du problème. Si on délaissie la vitesse, sans dire délaissier, si on consacre les photoradars au contrôle de la vitesse, on va pouvoir utiliser nos ressources à des problématiques plus difficiles où est-ce qu'effectivement ça prend une intervention policière. C'est un outil supplémentaire, il ne faut pas l'oublier. On ne substitue pas les policiers avec un photoradar.

M. Miron (Michel): Je veux juste... Je vais vous répondre à votre question.

M. Payne: Vous ne répondez pas à la question, parce que le ministre fait l'observation, je peux la corroborer comme bien d'autres, qu'on n'a jamais vu un camion arrêté sur l'autoroute 20. Vous avez assez de temps pour arrêter les automobilistes, alors dites pas que vous allez avoir plus de temps si vous avez un photoradar pour appliquer le Code de la route quand vous avez déjà une inéquité dans l'application du Code tel qu'il existe.

M. Miron (Michel): Mais on est en train de travailler avec la loi n° 430 sur les propriétaires exploitant des véhicules lourds, où on a fait des représentations dernièrement, depuis le début de l'année, assez que les gens se sont retirés pour reprendre la loi n° 430, parce qu'il y a des choses qui fonctionnent pas à

l'intérieur de cette loi-là. Il y a des difficultés énormes dans lesquelles... nous pressentons, comme applicateurs de la loi, des difficultés énormes. Donc, on a dit: On va s'arrêter quelques instants, là, on va regarder ça et on va demander à ceux qui ont écrit ces lois-là de se pencher là-dessus.

Et l'ADPQ l'a fait. Le Service de police de la CUM l'a fait. La Sûreté du Québec l'a fait. Et, toutes les organisations policières, on s'est attablées avec la SAAQ, on s'est attablées avec les gens du gouvernement, des différents ministères, puis on a regardé l'aspect de la loi n° 430, qui est problématique et qui nous empêche pas de travailler, mais nous rend la vie drôlement difficile, par exemple.

Ça fait que ce qui est... C'est pas une excuse, mais c'est une des façons difficiles à travers les règlements. On est là pour les appliquer, c'est vrai, je suis d'accord avec vous n'importe quand, mais il faut que je sois en mesure de bien l'appliquer, cette loi-là et qu'elle ne soit pas inéquitable pour personne non plus. Il ne faut pas que dans... le camionnage devienne inapplicable en appliquant une loi.

M. Payne: Je fais la suggestion qu'en l'absence d'une réponse il faut admettre que vous semblez pas être capable d'appliquer la loi. Mais, par contre, à votre défense, je vais ajouter quelque chose. En Europe, par exemple, derrière les camions et les autobus, il y a une étiquette qui indique la vitesse... la limite de vitesse permise pour tel véhicule, selon la classe et le poids. Ici, par exemple, au moment que vous avez la même limite de vitesse pour un véhicule, qu'il s'appelle une automobile ou un camion, qui sont nécessairement en compétition pour le même espace, en hiver, bien sûr, vous avez des automobilistes qui vont être obligés de réduire leur vitesse pour se maintenir sur la même route. Si par contre vous avez une disparité, une différente limite de vitesse pour le camion, à ce moment-là, si c'était 80, l'automobile puisse, lui, respecter à 100 km/h. Là, il y a une possibilité d'une plus grande sécurité. C'est une suggestion au ministre que je fais. Je voudrais avoir vos commentaires à ce sujet-là.

Le Président (M. Lachance): Très brièvement, s'il vous plaît, parce que la période de temps impartie du côté ministériel est pratiquement épuisée.

M. Miron (Michel): Je pense que les suggestions, on les ramène à ceux qui écrivent les lois et les règlements. Nous, on en est les applicants, mais on est ouverts à ces suggestions-là. C'est bien évident que, si on est capable de diminuer... Nous autres aussi, on est sur les autoroutes, comme citoyens et comme policiers, dans certains domaines, et, quand on est à côté d'un camion qui circule à 120 km/h à côté de nous, c'est évident que c'est pas facile. Et je retiens votre suggestion, et on va la retransmettre à tout le monde. On ne peut pas être en désaccord avec ça.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Tout d'abord, je dois vous dire que je suis déçu un peu de

votre mémoire et de vos propos. Je comprends que vous avez...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: ...vous avez à appliquer une loi, vous avez à appliquer la loi, sauf que vous avez dit tantôt que vous étiez d'accord, par exemple, ce serait simplifier votre travail... le fait que le ticket — comme on dit — va arriver au propriétaire d'automobile, ça simplifie le travail. Tout ce que j'espère, messieurs et mesdames, qu'une application comme ça d'une justice aveugle et facile ne sera pas l'adage du gouvernement, et faire en sorte que vraiment celui qui a commis, faire en sorte que celui vraiment qui a commis l'infraction reçoive le ticket. Donc, c'est un commentaire que j'émetts comme ça, là, sur une attitude que je crois qu'on doit avoir lorsqu'on fait des lois.

Deuxièmement, juste une impression que j'ai, et puis je ne dis pas que c'est pas correct dans votre façon de penser, dans l'application administrative des dossiers de la police, madame disait tantôt: S'il y aurait un photoradar, on pourrait prendre tous ceux qui roulent à 110 km/h un en arrière de l'autre, sauf qu'il faut pas que ça devienne une machine à tickets. Donc, il faut pas voir ça comme une machine à tickets. Mais malheureusement, tel que le projet de loi est présenté, peut-être que ça peut faciliter le travail des policiers, sauf que ça devient une usine à contraventions. Puis je pense que le travail aussi des policiers, c'est de dissuader, hein, de procéder à la dissuasion envers les automobilistes pour qu'ils fassent attention à leur vitesse.

Donc, à ce moment-là, de mon côté, moi, je pense qu'il aurait fallu valoriser justement le travail des policiers pour dissuader justement, changer les habitudes de conduite des citoyens plutôt que procéder à l'installation de photoradars un peu partout, qui va en fin de compte permettre de remplir les coffres du gouvernement, mais ne pas faire de mesures de prévention et de changer les habitudes des gens.

● (14 h 40) ●

On sait aussi que les... le syndicat des policiers va venir ici, demain, je crois, pour dire peut-être le contraire de ce que vous dites. Donc, vous êtes dans les mêmes domaines et vous avez pas la même vision des choses.

Moi, ce que je veux vous demander comme première question, et puis aller au-delà du point de vue administratif, au-delà de la vision de la facilité d'administrer les services de police, est-ce que vous pensez vraiment que les photoradars, en particulier distribués, comme le ministre nous le dit, par ci, par là, vont changer les habitudes de conduite des automobilistes au Québec?

M. Miron (Michel): Pour commencer, on n'est pas en accord à dire qu'on va distribuer des photoradars par ci, par là. Nous, ce qu'on dit: Il faut que ça soit dans des endroits ciblés, dans des endroits qu'on a identifiés comme étant problématiques, dans un premier temps. Je pense qu'on a été clair là-dessus, au risque de vous avoir déçu. Et on s'en excuse.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Miron (Michel): Mais l'idée était pas ça du tout. L'idée était tout simplement de dire qu'il y a des endroits cibles au Québec. On vous en nomme en plus; on parle de ponts, on parle de viaducs, on parle d'entrées, de sorties d'autoroutes qui sont des endroits difficiles à travailler pour les policiers.

Dans un deuxième temps, vous nous parlez de dissuasion, et je pense que ça en est un, parce qu'on dit, et comme mon ami Jean-Paul le mentionnait tantôt, il y a... à l'entrée du système, on vous le dit: Attention, il y a un photoradar. Donc, on demande un changement de comportement, on demande un changement d'attitude. On dit: Lève le pied parce que c'est un secteur qui est privilégié par un photoradar, un cinémomètre photographique. On dit: Il y en a un. Et par la suite on dit: C'est terminé, il n'y en a pas.

Mais on dit pas, nous: Par la suite, c'est fini. On dit: Par la suite, on peut continuer sous forme de radar, sous forme de laser, sous forme de Doppler, sous forme de regroupement de policiers qui vont travailler dans des secteurs particuliers, sur des sites particuliers, que ce soit la ceinture, etc. Mais ce qu'on dit aussi, c'est que c'est une forme de contrôle. Contrôle égale quoi? Égale changement dans le comportement, et c'est ce qu'on vise: changer le comportement des citoyens.

Ce qu'on veut, c'est pas de vous punir ou notre objectif n'est pas de remplir les coffres du gouvernement. Et je serais bien malheureux que ça soit identifié comme ça, c'est pas du tout mon intention. Et on l'a écrit, ce document-là, avec en esprit que c'était pas du tout de cette façon-là, parce qu'on le dit même dans nos suggestions, qu'il faut aller chercher des argents au même titre que ceux qui travaillent sur les produits de la criminalité actuellement. Ramenez-nous de l'argent pour qu'on puisse travailler sur de la sécurité routière.

Si les gouvernements, les instances de direction, d'organisations policières identifient la sécurité routière comme étant une priorité numéro un au Québec puis qu'on ne veut plus de morts, on ne veut plus voir nos enfants écrasés, qu'on paie des gros montants pour faire de la publicité qui est choc, qui est impact, je pense que, nous aussi, on veut travailler là-dedans. Et notre intention, on dit pas: Ramenez-nous de l'argent pour qu'on puisse s'acheter de l'équipement, des nouvelles ceintures puis des cravates nouvelles. On dit pas ça, nous autres. On dit: Ramenez-nous des sous pour qu'on puisse travailler en prévention, changer les comportements, faire des blitzs. Donnez-nous des équipements pour faire de la sécurité routière, c'est tout ce qu'on dit.

Pourquoi? Pour changer des comportements, donc contrôler la circulation pour qu'on ait un minimum. Nous, cette année, au SPCUM, on a entrepris... on s'est donné un créneau. On s'est dit: Sécurité routière, c'est important. On a fait de la sensibilisation auprès de tous les cadres, on a fait de la sensibilisation auprès de nos policiers, on a sorti des documents, on a fait des vidéos. Il y a rien qu'on n'a pas fait. On est parti de 58 accidents fatals à 22. Donc, on a mis les efforts pour contrer la vitesse, pour contrer les pertes de vie, pour contrer les accidents fatals. Je pense que j'ai répondu à mon serment de policier cette année.

On a travaillé fort, on a investi, on avait investi du temps, de l'argent, ressources humaines, ressources physiques, et là je parle pour la SPCUM, je parle pour la

Sûreté du Québec, je parle pour Laval, je parle pour tout le monde. Je pense que nos policiers, ils veulent, ils veulent beaucoup. On demande des outils, on demande des argents pour travailler.

Si on travaille les criminels, nos grands criminels qu'on connaît, et on investit là-dedans, pourquoi on n'investirait pas... Pourquoi que le Québécois, qui, lui, se fout éperdument de la vitesse et qui rentre dans une zone qui est de 100 à 150, pourquoi il nous aiderait pas à diminuer les risques? Aide-nous, c'est ça que ça veut dire. Mais c'est pas écrit pour se ramasser de l'argent, je m'excuse.

M. Brodeur: Si j'essaie de traduire ce que vous nous dites, vous dites aussi que vous avez pas les ressources nécessaires pour mener à bien un travail de prévention puis changer les habitudes de conduite des gens. Je voudrais pas me faire prophète de malheur ou bien l'avocat du diable, mais est-ce que l'application d'une loi concernant le photoradar ferait en sorte que vous pourriez déplacer les policiers ailleurs, justement parce que vous avez pas les ressources, puis, ça, ça ferait le travail d'un policier à la place? Est-ce que, tout simplement, c'est le message que vous me dites: vous avez pas les ressources nécessaires? Parce qu'on connaît très bien... On sait comment ça marche sur les routes, puis je peux peut-être m'adresser plus à la Sûreté du Québec.

En ce qui concerne les autoroutes, par exemple, on sait très bien que, même si la limite de vitesse est à 100 km/h, on tolère jusqu'à 120. Je parlais à un policier il y a quelques semaines, qui me disait: Si faudrait arrêter tous ceux qui roulent au-dessus de 100, il faudrait être une mosus de gang sur l'autoroute, parce qu'on arrêterait tout le monde. Donc, il y a pas les ressources nécessaires. Si vous avez pas les ressources nécessaires, ça serait pas justement une raison pourquoi vous voulez faire remplacer les policiers par des photoradars? Ou serait-il pas plus sage de faire additionner des ressources policières pour dissuader les gens justement de rouler moins vite sur l'autoroute? Parce que, si les gens roulent vite, c'est parce que, premièrement, les lois sont pas appliquées, puis, deuxièmement, il manque d'effectifs.

M. Miron (Michel): Ça, les effectifs, on vous l'a dit, qu'on a tellement de dossiers actuellement dans nos organisations propres qu'il est difficile d'être partout en même temps. Bon. Et, on l'a vu, la Sûreté du Québec a injecté des ressources dans des fins de semaine cibles. Pour arriver à contrer quoi? La vitesse, encore.

Mais ce qu'on dit, c'est que le cinémomètre photographique est là pour travailler dans des points cibles, des lieux qui ont été analysés, qui ont fait... que les statistiques... qui ont démontré que ces lieux-là étaient difficilement travaillables en temps, en lieu, en hommes, etc. Mais on dit pas que ça nous permettra pas de travailler après, ou pendant, ou ailleurs, ou dans d'autres domaines. On dit juste que le cinémomètre photographique va nous permettre de travailler des intersections qui, pour l'être humain, sont difficiles par la configuration des lieux, par l'aspect temps, par l'aspect espace, là, de travail. Et c'est ça, la difficulté que ça amène. Ce qui nous permet de travailler ailleurs pendant ce temps-là.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Merci, M. le Président. Madame, messieurs, bonjour. Il me fait plaisir de vous voir à cette table, particulièrement les gens de la CUM, de Montréal.

C'est très intéressant, votre mémoire. Je vais vous poser une question très pertinente, très particulière là-dessus après sur, particulièrement, le passage à la page 12. Mais il y a une problématique qu'on retrouve à Montréal, c'est la vitesse urbaine. Moi, je le vois dans le quartier Rivière-des-Prairies, où je suis député depuis maintenant 16 ans. J'ai vu ce quartier se développer et j'ai vu les clientèles rajeunir — on voit beaucoup de jeunes maintenant qui ont des véhicules, qui ont des voitures — et je dois vous dire qu'un des principaux fléaux que nous avons, c'est la vitesse. Et les gens partent sur les stops en faisant crisser les pneus, ça arrête, ça tourne à peu près n'importe comment. Ce qui est un comportement humain peut-être issu de la Méditerranée. On a un milieu un peu plus multiethnique, avec des gens qui viennent d'à peu près partout dans le monde, et on reproduit bien souvent les manières qu'on avait dans les pays d'origine ou de nos parents. Et je vois pas dans votre mémoire quelque chose qui amène des solutions à ça.

Hein, on parle du cinémomètre comme étant la solution à tous les problèmes... à des problèmes de vitesse, pas à tous, certainement, mais je vois pas comment on touche le vrai problème. Le ministre nous amène un projet, il va le réécrire. Il dit qu'il va avoir, maximum... un projet-pilote d'abord de quatre, après ça 40. Hein? Mais, 40, on règle pas le problème des rues de Rivière-des-Prairies, pas les rues de Pointe-aux-Trembles, pas les rues de Montréal-Nord, pas celles de ville d'Anjou, pas celles de Saint-Léonard.

Alors, moi, je vois beaucoup de caméras, beaucoup de télé, beaucoup de monde ici qui se penche sur ça. C'est spectaculaire, le cinémomètre. Mais la vraie problématique, c'est dans les rues de Montréal que ça se passe. C'est la moitié du Québec à peu près, la grande région, puis c'est là vraiment le plus grand nombre d'accidents, le plus grand nombre de blessés. Peut-être moins de morts dans les rues de Montréal, mais les 40 000 blessés que M. le ministre nous mentionnait ce matin, eh bien, dont une grande partie sont dus à la vitesse, c'est en zone urbaine. C'est sûr que, sur une route plus longue ou dans une autoroute avec une courbe, il peut y avoir un mort ou... C'est pas mieux non plus. C'est sûr qu'on va pouvoir utiliser le cinémomètre, peut-être. Mon parti semble pas de cette idée-là, mais le ministre certainement va se charger de convaincre tout le monde avec le projet de loi, comme il a l'habitude, hein, généralement vers minuit le soir.

● (14 h 50) ●

Mais ce que je veux dire: Ça règle pas le problème. Même si on réglerait avec ça certains problèmes, qu'entendez-vous faire, avez-vous des idées, des remarques à faire, des propositions, pour régler le problème de la vitesse en milieu urbain?

M. Miron (Michel): Il y a deux choses à travers le mémoire qu'on vous a présenté pour répondre à votre

question. J'espère y répondre. Dans un premier temps, on dit: On règle, en milieu urbain, avec le cinémomètre. Je pense que, quand on identifie le «tunnel de la mort», c'en est une, place.

M. Gobé: ...vous en conviendrez avec moi.

M. Miron (Michel): Oui, je vais vous en donner d'autres. On peut s'étendre.

M. Gobé: Je parle des rues de Rivière-des-Prairies, moi, entre autres, comme exemple. Il y a celles de Pointe-aux-Trembles...

M. Miron (Michel): Pointe-aux-Trembles, on l'a...

M. Gobé: ...où il y a des stops partout. Les gens vont d'un stop à l'autre à toute vitesse, tournent rapidement, puis... Ça, c'est la vraie problématique, là, celle qu'on vit tous les jours, là. C'est pas le zinzin qui se promène à toute vitesse sur l'autoroute, ça. Ça, c'est le citoyen ordinaire qui est un peu énervé parce qu'il est en retard, puis le gars au stop devant lui a pas démarré assez vite, puis là il part à toute trombe, puis quelqu'un traverse, puis il rentre dedans. C'est ça, la vraie problématique. Votre cinémomètre, il règle rien avec ça, là.

Mme Bonneau (Louise): Puis, comme on dit, la vitesse est un facteur contributif dans 25 % des accidents fatals. Mais le fait que le policier ne sera pas attardé à contrôler la vitesse dans des endroits dangereux, parce que ça va être le cinémomètre qui va le faire, le policier va pouvoir s'attarder à ces problématiques-là et faire des interventions directes. Et puis, comme on mentionnait, les montants susceptibles d'être générés, qu'ils soient réinvestis dans des campagnes d'éducation et de prévention, bien, ça va être d'autres outils supplémentaires.

M. Gobé: Vous avez raison, ma chère madame. Ça, ça serait dans le cas, l'éventualité, où on aurait des cinémomètres à peu près partout dans ces zones-là. Mais, selon M. le ministre, il va les mettre dans des endroits où on peut pas mettre les policiers parce que c'est dangereux pour eux. Donc, on débarrasse pas... on débloque pas de policiers, là, dans le projet duquel nous parlons actuellement, O.K. On fait juste mettre du contrôle, vous avez employé le mot à la page 4, le mot «contrôle», hein, eh bien, dans des endroits où on peut pas en mettre actuellement. Donc, la problématique, là, des effectifs qui seront occupés ailleurs ne sera pas réglée par le cinémomètre.

M. Miron (Michel): Oui, mais quand je ne travaille pas sur la zone ciblée, mon cinémomètre, il travaille. Pendant ce temps-là, je peux travailler ma zone urbaine.

Les retombées économiques qu'on suggère, avec tout le respect qu'on doit à l'Assemblée, on l'a dit en page 13, donnez-nous ces moyens-là, ce qui va nous permettre de travailler les zones urbaines, ce qui va nous permettre de travailler des endroits problématiques. On dira pas des endroits ciblés parce que c'est des endroits qui sont catalogués avec cinémomètre photographique.

On dit, des endroits problématiques, les coins de rues, les jeunes qui, dans des petites voitures, avec les casquettes, là, hein, tout le monde sait ça. Mais ces jeunes-là, bien, ils partent sur les coins de rues en fou et, bon, il faut les contrôler.

Malheureusement, c'est le seul terme qui vient vraiment impliquer les gens, le contrôle de la vitesse. On peut pas l'appeler autrement. Mais...

M. Gobé: J'ai rien contre le mot «contrôle». C'est pas ça.

M. Miron (Michel): Non, non, mais j'essaie de faire un tour de table un petit peu pour vous dire que, si on est capable, je pense, de changer des attitudes et des comportements par des programmes locaux, impliquer la population... Moi, j'ai un exemple qui me vient à l'esprit. Dans notre PDQ 26, qui est aux alentours du secteur Côte-des-Neiges, bien, ces gens-là ont travaillé avec les citoyens, et c'est ça qui est important, travailler avec les citoyens dans une problématique qui les implique directement.

M. Gobé: ...une petite clarification à demander sur le mémoire, M. le Président, avec votre permission, M. le ministre. Je pense que ça va intéresser le ministre. Ce matin, M. le ministre nous a dit qu'il était pour peut-être mettre dans la loi les endroits où les cinéomètres seraient installés. Moi, je faisais la remarque que ça serait peut-être pas facile à appliquer, il n'y avait pas beaucoup de souplesse. Et, quand je lis votre mémoire, à la page 12, vous dites: «Par ailleurs, l'identification des sites problématiques par arrêté ministériel nous apparaît une procédure très lourde pour la mise en oeuvre des opérations policières. Nous concevons que ces appareils doivent faire l'objet d'un encadrement et il nous apparaîtrait normal que le ministre en détermine les critères d'application par arrêté, ainsi que les normes concernant les appareils, la formation des policiers.»

Est-ce que vous êtes en train de nous dire que vous voudriez que le ministre mette les normes d'application, enfin, les critères, et laisser aux policiers, aux corps de police, pardon, hein, le libre arbitre à l'endroit où ils vont installer les cinéomètres?

M. Miron (Michel): On vous réfère à la page 12, le dernier paragraphe: «Nous suggérons donc qu'un comité de coordination...»

M. Gobé: Peut-être que je veux vous entendre là-dessus. C'est pour ça que je vous pose la question.

M. Miron (Michel): ...formé de représentants des organisations». On veut en faire partie parce que c'est notre job de connaître ça, ça fait partie de nos créneaux de travail, ça fait partie de ce qu'on a eu comme formation. On a tout au moins un mot à dire là-dedans, ne serait-ce qu'en conseil, comme on le fait avec les différents comités dans COPS, avec COPS-SAAQ, avec la loi n° 430. On y participe et on nous autorise d'emblée à embarquer puis à être partenaires.

M. Gobé: Qui déciderait alors, qui? En terminant, qui déciderait de l'endroit où il va être installé?

M. Miron (Michel): Je pense qu'on parle de...

M. Gobé: C'est vous, c'est le comité ou c'est le ministre?

M. Chevette: Il y a un décret. Si j'ai compris, c'est par décret, après la participation des institutions. Mais je dois vous dire qu'actuellement seul le ministre de la Sécurité publique peut autoriser des cinéomètres. Donc, c'est même pas automatique, là, tout le monde, parce que je sais pas qui a dit ça ce matin. Il faut regarder la connaissance exacte des faits actuels. Et même actuellement, c'est pas n'importe qui. Un chef pourrait pas... Il peut faire du cinéomètre conventionnel, mais il ne pourrait pas faire de cinéomètre dans une ville, par exemple, cinéomètre photographique, sans avoir l'autorisation préalable du ministre de la Sécurité publique. Donc, il faut démystifier ça aussi, je pense, parce que c'est pas la réalité des faits.

M. Miron (Michel): Ma compréhension, c'est qu'un maire d'une ville ou un conseiller pourra pas décider que tel coin de rue va avoir son cinéomètre photographique. Nous autres, ce qu'on dit: Un comité de coordination va prendre l'ensemble du dossier, va faire l'étude, va faire l'analyse et va faire des suggestions à qui de droit pour qu'il y ait une décision de prise: Oui; on en a quatre, bon, là, là, là et là.

M. Chevette: J'accepte d'emblée, moi, votre suggestion du comité, parce qu'on a donné les critères ce matin, et puis on demande pas mieux que de participer puis de collaborer. Parce que c'est pas une expérience-pilote qui va permettre à n'importe qui de faire n'importe quoi. Ça va être circonscrit.

M. Gobé: Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, madame, messieurs, pour votre participation aux travaux de cette commission.

J'invite maintenant Mme Catherine Hirou. Bien, madame.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Allez-y, madame.

Mme Catherine Hirou

Mme Hirou (Catherine): Bonjour. Je remercie la commission de m'avoir invitée à venir à une présentation. C'est ma seconde présentation en avant de la commission. La première fois, quand je me suis présentée face à vous, je me présentais en tant que chef de service chez Lockheed Martin IMS et j'avais amené une panoplie de statistiques de chiffres et de choses chères au coeur des ingénieurs. J'avais même amené un appareil photoradar. Aujourd'hui, je suis venue sans rien, les mains vides, avec rien d'autres que des convictions en tant que professionnelle en sécurité routière pour une entreprise qui croit en la qualité d'un programme photoradar.

Alors, je me présente aujourd'hui au nom de la compagnie ACS, et le changement est tout récent au point où vous avez un mémoire entre les mains qui est aux couleurs de Lockheed Martin. Et aujourd'hui le document qui vous est distribué est aux couleurs de ACS, mais enfin je pense qu'il est en noir et blanc malheureusement, mais il est rouge et noir.

Le 24 août 2001, donc très récemment, Affiliated Computer Services, ACS, que j'aime mieux appeler Améliorer Constamment la Sécurité, une compagnie de Dallas, Texas, a fait l'acquisition de Lockheed Martin IMS dans son ensemble. Donc, Lockheed Martin IMS n'est plus, et, donc, les mêmes personnes, la même expertise et les mêmes individus se retrouvent maintenant sous l'emblème de ACS. Évidemment, la corporation Lockheed Martin existe toujours dans toutes sortes d'autres branches d'activités. Mais, quand on parle du secteur de mise en application de la loi par prise photographique sur le cinémomètre ou le photoradar, c'est maintenant un créneau de ACS. La raison de ma présence est donc de vous expliquer ce que, en tant que professionnelle de la sécurité routière pour ACS, je pense du projet de loi, mais également de ce que le gouvernement du Québec a l'intention de faire dans le cadre d'un programme de photoradar.

Le photoradar, il faut s'en rappeler ici, au sein de la salle, parce qu'on perd souvent ça de vue, c'est pour la communauté, c'est pour les vies des Québécois qui sont sur nos routes. Et, si on se réfère à un sondage du 22 décembre 2000, entrepris à l'échelle du Canada, on constate que les craintes, et les peurs, et les interrogations qu'on a sont pas celles du public nécessairement, sont pas celles des gens qui conduisent sur les routes. 84 % des personnes qui conduisent, à l'échelle du Canada, sont en faveur de l'usage du photoradar pour faire respecter les limites de vitesse dans les zones scolaires — 84 % sont en faveur — 67 % sont en faveur de l'usage du photoradar pour réduire la vitesse sur les autoroutes.

● (15 heures) ●

On passe beaucoup de temps ici à discuter, à se questionner puis à essayer de faire tout, mais rendre tout dans un état parfait. Pendant ce temps-là, pendant qu'on débat, ne serait-ce que les deux jours dans lesquels on va débattre, que la commission siège sur cette question-là, il risque d'y avoir un décès sur les routes au Québec, et parce qu'on débat de ces questions-là puis on met pas en application les choses qu'on a pourtant bien à cœur.

Le photoradar, je pense que le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal l'a bien mentionné, n'est qu'un outil de travail pour bonifier un programme de sécurité routière qui doit déjà être en place, puis déjà être bien rodé, puis efficace. Donc, l'outil doit avoir un rôle bien défini et des objectifs bien définis. On a parlé de critères plus tôt, c'est un peu à ça que je fais référence.

Le photoradar est au service des corps policiers et ne remplace aucunement les activités et les programmes en place. D'ailleurs, j'aime bien mentionner, parce qu'on oublie souvent ça au Québec, dans les discussions qu'on a ici — je pense que je suis la seule à le ramener — que, partout ailleurs en Amérique du Nord, les systèmes de photoradars sont principalement dans les minifourgonnettes, avec un policier à

bord. Alors, quand on parle d'éliminer le rôle du policier avec le photoradar, c'est pas le cas ailleurs. On peut effectivement le faire, je vais y revenir plus tard.

Le photoradar doit être introduit avec une campagne de sensibilisation — et j'y tiens — bien pensée à l'intérieur d'un programme de sécurité routière. J'ai aucune objection à répondre directement aux journalistes, chose que je fais aux deux semaines presque, mais j'aimerais beaucoup, même s'il y a absolument rien de décidé, et de choisi, et de coulé dans le béton au Québec relativement au photoradar, qu'on soit capable, au niveau gouvernemental, d'informer correctement les médias, de leur fournir de l'information, pour que cette même information là soit transmise correctement au public. Le public est en quête d'information, les gens veulent savoir, les gens veulent comprendre, puis souvent on est même pas capable de leur transmettre l'information à laquelle ils ont droit.

Le photoradar doit être choisi, en nombre d'appareils, en fonction du territoire sélectionné et des résultats qu'on veut obtenir. On n'aura pas les mêmes résultats qu'en Australie si on a quatre appareils au Québec. C'est pas vrai. Puis, si on a quatre appareils au Québec, on n'aura aucun résultat, on va faire couler le programme d'emblée. Si on veut avoir quatre appareils, il va falloir circonscrire notre territoire de façon très, très limitative.

Je faisais un petit peu référence aux commentaires, plus tôt, de l'Australie et de l'efficacité du programme. Méfiez-vous! Un programme est efficace si on a les heures d'opération qui vont avec le territoire couvert. Qu'il s'agisse d'un projet-pilote ou non, il faut s'assurer que le ratio heures d'opération, donc couverture du territoire, donc nombre d'appareils, est équivalent à ce qu'on regarde ailleurs, quand on regarde des résultats positifs.

Les perceptions. Ce que je lis et ce que j'ai lu depuis quelque temps, au Québec, c'est de la peur, de la crainte, de la phobie. «On crie toujours le loup plus grand qu'il n'est.» Depuis 1988, au Canada, on fait usage du photoradar. On est en 2001. Le gouvernement du Québec a un rôle important à jouer pour faire comprendre, et je dirais pas au public parce que je pense pas que c'est le public nécessairement qui a ces craintes-là, mais à tous ceux qui semblent avoir des craintes face à l'usage du photoradar, un peu comme un parent aurait à faire comprendre à son enfant qui est convaincu qu'il y a un monstre vert tout gluant dans son garde-robe au milieu de la nuit. Oui, on écoute l'enfant qui a des craintes, mais, quelque part, il faut le raisonner puis il faut prendre les actions concrètes pour que ces craintes-là se dissipent. Je pense qu'au Québec on a des fonctionnaires, et au ministère des Transports du Québec et à la SAAQ, qui travaillent d'arrache-pied depuis deux ans pour bien comprendre la problématique du photoradar, pour comprendre son usage, son application, et qui ont vraiment maintenant une connaissance absolument fantastique du dossier, bien souvent meilleure que la mienne, sur les technologies en place et existantes ailleurs. Alors, je pense qu'il est temps de mettre à profit ces connaissances-là qui ont été accumulées depuis deux ans et je pense qu'on a eu un bel exemple à la Conférence sur la vitesse, en juin 2001, qu'on sait où est-ce qu'on veut s'en aller.

Donc, dans la mesure où le Québec entreprend cette démarche avec sérieux, et je suis convaincue qu'on le fait, l'usage du photoradar est clairement... n'est pas une taxe déguisée — je pense qu'on en parle et puis je pense que c'est assez clair dans la tête de tout le monde; c'est pas une trappe pour les automobilistes non plus — on a parlé de nos fameux critères, je pense qu'ils sont absolument essentiels; n'est pas un substitut au travail des policiers, et d'ailleurs peut se faire de pair avec les policiers; n'est pas une panacée non plus — ça ne réduira pas en soi la problématique de la vitesse, c'est un outil; et le photoradar n'est pas apte à couvrir un grand territoire avec très peu d'appareils, faute de quoi on vient juste de faire couler le programme en question. On parlait plus tôt, et M. Miron y a fait référence, au fait que, présentement, de se faire intercepter sur une autoroute pour un excès de vitesse, la probabilité, c'est de un dans 13 ans. Je pense que, si on s'enlève avec très peu d'équipements, le photoradar ne sera guère mieux.

Si on regarde un petit peu l'évolution, je disais que Calgary a été la première ville, en 1988, à planter le photoradar; effectivement, ça a été une initiative municipale, et c'était en 1988, suivie en 1993 avec l'Ontario qui a décidé, dans le Highway Traffic Act, d'incorporer une clause dédiée strictement à l'usage du photoradar. Donc, il y a huit ans maintenant. En 1994, l'Ontario démarrait son projet-pilote qui, d'ailleurs, a été un grand succès. On sait très bien qu'il a été retiré pour des raisons politiques.

En 1995, la ville d'Edmonton, quant à elle, a mis sur pied également son propre programme de photoradar par l'intermédiaire de son corps de police. Et, en 1995, l'Association canadienne des chefs de police a appuyé, à l'échelle canadienne, l'usage du photoradar, il y a maintenant six ans. Alors, on ne se surprend pas d'entendre aujourd'hui le SPCUM en accord avec l'usage du photoradar. En 1995, la Colombie-Britannique a développé des standards d'utilisation avant de mettre en place, par le biais de la GRC, l'essai de la technologie, donc un programme-pilote en 1995. Un programme a formellement été implanté avec 30 appareils, en Colombie-Britannique, en 1996.

En 1999, en Alberta, suite à l'utilisation dans deux grandes villes en Alberta, le gouvernement de l'Alberta a mis en place des lignes directrices, ce qui montre qu'on peut fonctionner d'une façon comme d'une autre, c'est-à-dire commencer avec des expériences et appliquer des lignes directrices ou commencer avec des lignes directrices et mettre en application les projets-pilotes.

Pour ceux qui sont pas au courant des derniers dénouements, au mois d'août, au tout début d'août, donc il y a à peine un mois, la Colombie-Britannique a retiré son programme de photoradar pour des raisons, encore une fois, politiques et au grand dam de la GRC qui se voit retirer un de ses meilleurs outils de travail, qu'ils percevaient comme extrêmement efficace et qui se sentent maintenant démunis et... bon, ils sont absolument outrés du geste que le gouvernement a posé.

Ce que je considère des réalités immuables. Premièrement, le photoradar n'a rien de politique, parce que le photoradar, son but ultime est de sauver des vies,

et je pense pas que sauver des vies soit un objectif politique. Je pense que c'est un objectif que tout le monde devrait avoir comme citoyen, et ce n'est pas une question politique.

Les usagers contrevenants peuvent payer intégralement pour l'opération d'un programme, si on le souhaite. Si le gouvernement décide de mettre en place un programme de cette façon-là, il n'y a absolument aucuns frais aux usagers qui respectent le Code de la route.

Une seule vie sauvée justifierait amplement la mise en place d'un système.

Le photoradar n'a jamais mis à pied de policiers.

Les lieux d'utilisation doivent être divulgués. Alors là on a toute une panoplie d'interventions possibles. On a parlé de panneaux de présignalisation, qui est le choix dans beaucoup des cas, mais il y a également la possibilité de diffuser sur une base régulière dans les journaux locaux, dans les journaux... peu important quels journaux, sur Internet, ce qui devient de plus en plus populaire, le diffuser aux médias, par le biais des ondes, ou aux nouvelles, également sur les lieux, comme on a mentionné.

Ce qui est très important, les sites doivent être présélectionnés et justifiables. On a parlé beaucoup de sites où le contrôle policier conventionnel ne permet pas, je pense que c'est une très bonne initiative de vouloir le faire de cette façon-là, mais il y a beaucoup d'autres sites qui sont, quant à moi, tout aussi appropriés et importants à faire respecter en termes de limite de vitesse. On parle de zones de travaux, puis je pense que, à un certain moment donné, on misait beaucoup là-dessus au Québec, puis on en entend de moins en moins parler, zones de travaux avec équipement mobile qui est positionné de façon fixe; là, c'est un petit peu une contradiction, mais c'est une remorque qu'on positionne sur un chantier de construction et qui fait déplacer un autre chantier de construction. Également les zones scolaires, qui sont des zones très importantes à surveiller. On parle de géométries déficientes aussi qui sont connues, et on en a fait mention. À partir du moment où la géométrie est modifiée, l'appareil peut être utilisé ailleurs. Également, des courbes dangereuses. Donc, les usages sont multiples.

L'usage des fonds doit être public. On peut effectivement vouloir le réinvestir en sécurité routière, on peut le réinvestir en infrastructures routières, on peut le réinvestir comme on veut, on peut en créer un fonds dédié pour le réinvestir justement de façon ciblée.

● (15 h 10) ●

Les points-clés d'un programme de photoradar. C'est que les bénéficiaires associés au photoradar sont strictement technologiques. Le fait qu'on parle de photoradar, c'est que c'est une technologie qui existe depuis de nombreuses années en Europe, depuis de nombreuses années au Canada aussi et aux États-Unis. Et ces mêmes objectifs de réduction de vitesse pourraient être atteints de façon conventionnelle, compte tenu du fait qu'on aurait 10 fois plus d'effectifs, par exemple, sur nos routes pour contrôler la vitesse.

Il y a trois modes d'opération principaux que je tiens à mentionner, parce qu'on perd de vue qu'il y a le mode d'opération fixe — on en a parlé — le mode d'opération en zones de travaux, par exemple, avec

remorques mobiles, et également le mode d'opération le plus commun, minifourgonnette avec policier à bord, et je tiens à parler de celui-là plus spécifiquement, entre autres pour répondre à une question plus tôt soulevée au niveau de la problématique du camionnage, on ne peut pas intercepter les remorques qui portent donc un R sur la plaque d'immatriculation. Avec la minifourgonnette en mode mobile et un policier à bord, il est très simple pour le policier de démarrer sa minifourgonnette lorsqu'il voit un excès de vitesse et de poursuivre la personne qui est un camionneur muni d'une remorque avec plaque R. Donc, c'est pas parce qu'on est dans une minifourgonnette qu'on est fixe, qu'on est immobile et impuissant. Le policier a exactement le même pouvoir qu'il pourrait l'avoir s'il faisait strictement du radar conventionnel.

Donc, le programme doit être visible et très médiatisé pour être efficace.

Il faut bâtir un programme d'évaluation avant implantation. Ça, on l'a pas mentionné, puis je pense que c'est important, c'est souvent oublié et mis au rancart, puis, par la suite, on le regrette parce qu'on n'a pas d'outils pour faire une évaluation avant-après.

Et je pense qu'il est permis de croire qu'au Québec on peut obtenir les mêmes résultats qu'on peut obtenir ailleurs au Canada, aux États-Unis ou en Europe.

J'ai quelques questionnements relativement au projet de loi et à ce qui a été présenté à date au Québec. Pourquoi les 15 jours, qui me semblent pas nécessairement extrêmement réalistes? On peut se référer au Highway Traffic Act qui mentionne 23 jours en Ontario. Je comprends tout à fait les 15 jours et la volonté derrière ça. ACS est absolument... va dans le même sens: plus vite la contravention sort, mieux c'est. Mais je pense qu'il serait beaucoup plus sage, surtout dans le cadre d'un projet-pilote où il y a rien de rodé encore, de mettre un délai plus long avec une possibilité de délai supplémentaire spécifié dans les termes contractuels dans l'éventualité où le gouvernement du Québec ferait affaire avec un contracteur.

Donc, processus d'introduction publique, je pense qu'il faut réfléchir là-dessus au Québec. J'en ai pas entendu parler. Est-ce qu'on va avoir une phase où ça va strictement être sensibilisation avec les appareils sur les routes, avis aux automobilistes sans émission de contravention et, par la suite, après un certain délai, émission de contravention?

Le processus de traitement, comment va-t-il se faire? Est-ce que les logiciels de traitement sont déjà en possession du gouvernement, ou non?

Le nombre...

Le Président (M. Lachance): En conclusion, s'il vous plaît.

Mme Hirou (Catherine): Oui. Voilà, bien, c'est presque ma conclusion. Le nombre d'appareils et le territoire, c'est une masse critique d'heures d'opération, et qui doit être clairement réfléchi et calculé et non pas seulement au pif — je m'excuse.

Et l'usage par les municipalités, quant à nous, est absolument essentiel et non strictement l'usage sur le réseau autoroutier. Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci, Mme Hirou. M. le ministre des Transports, pour vos commentaires ou vos questions.

M. Chevrette: Merci beaucoup, madame. J'ai toujours respecté et admiré les gens qui ont le courage de leurs opinions. Et vous le dites avec beaucoup de franchise et de candeur, et avec beaucoup de conviction, et ça, je dois vous en rendre hommage.

Que répondez-vous à ceux qui carrément sont contre?

Mme Hirou (Catherine): ...j'y réponds?

M. Chevrette: Oui, sans argumentation, ou qui disent simplement: c'est Ontario et B.C. ont retiré? Que répondez-vous à ces gens-là?

Mme Hirou (Catherine): Pourquoi ils l'ont retiré en Ontario?

M. Chevrette: Non, non, vous avez répondu, en Ontario, que c'était politique...

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Chevrette: ...en Colombie-Britannique, que c'était politique.

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Chevrette: C'était une promesse... c'est deux promesses électorales.

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Chevrette: Que répondez-vous? Comment considérez-vous les gens qui sont contre parce qu'ils sont contre, qui suggèrent rien?

Mme Hirou (Catherine): La personne qui est contre...

M. Chevrette: C'est parce que je suis découragé face à ce monde-là puis je voudrais comprendre.

Mme Hirou (Catherine): Il y a une personne qui est contre parce qu'ils sont contre, ils ont tous une raison personnelle pour pas le vouloir.

M. Chevrette: Ou ils s'en inventent une.

Mme Hirou (Catherine): Oui. Mais, quant à moi, une raison de pas sauver des vies, il n'y en a pas. Les gens se mentent et mentent aux autres.

M. Chevrette: Vous dites qu'une vie ça vaudrait l'expérience-pilote. Et j'ai écouté les chefs de police avant vous qui sont allés jusqu'à dire qu'il y a des endroits où leurs policiers ne sont pas capables d'exercer leur métier de contrôle. Est-ce que vous avez bien compris que le projet de loi avait un objectif bien précis, c'est de ne pas se substituer au travail des policiers, c'est de faire ce que les policiers ne pouvaient pas faire? Est-

ce que c'est de même que vous l'avez saisi, vous, le projet de loi?

Mme Hirou (Catherine): Non.

M. Chevette: Vous l'avez saisi comment?

Mme Hirou (Catherine): Et je vois pas pourquoi est-ce que cet équipement-là ferait seulement faire ce que les policiers sont pas capables de faire.

M. Chevette: Mais, quand on parle de l'expérience-pilote puis qu'on dit qu'on veut la restreindre exclusivement à des sites non accessibles, c'est un peu... ou sans mettre en danger ou en péril la sécurité des policiers eux-mêmes, est-ce que c'est... vous considérez cela... parce que vous trouvez pas que c'est gros quatre appareils? Les quatre appareils pourraient se promener sur les 40 sites identifiés.

Mme Hirou (Catherine): C'est pas sérieux.

M. Chevette: Pour quelle raison?

Mme Hirou (Catherine): Parce que les chances de se faire prendre sont encore très faibles, encore une fois. On a une chance sur 10 que l'appareil soit dans le boîtier. Si je comprends bien, il s'agit d'opération fixe, donc d'un boîtier fixe, et il s'agit de lieux très, très ciblés, prédéterminés, qui ne sont pas surveillés présentement sous aucune autre forme. Mais ça ne veut pas dire que ça changerait le comportement des automobilistes.

M. Chevette: Mais prenons un cas concret, Du Vallon, ici, ou bien le pont de Trois-Rivières, avec sa géométrie, il est impossible pour un policier de faire du radar conventionnel sur le pont de Trois-Rivières. C'est à ses risques et périls. D'ailleurs, si vous voulez punir un policier, envoyez-le faire le trafic sur le Métropolitain.

Mme Hirou (Catherine): Mais j'ai absolument rien contre l'idée d'avoir des opérations fixes, mais pourquoi se limiter à des opérations fixes? Pourquoi? Si cet appareil-là est efficace là, pourquoi est-ce qu'il ne serait pas ailleurs?

M. Chevette: Mais vous dites d'autre part que ça prend des sites ciblés.

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Chevette: Donc, c'est pas... Imaginez-vous, il y en a qui ont peur d'avoir peur, puis vous le dites vous-même, puis là vous nous demandez de ne pas les cibler en plus.

Mme Hirou (Catherine): Non, c'est pas ça. Il faut qu'ils soient ciblés, mais ciblés, ça ne veut pas dire en opération fixe parce qu'il n'y a pas d'accotement. C'est pas ça que ça veut dire. Ciblés, ça veut dire beaucoup d'autres choses. Ça peut dire des accidents récurrents, ça peut être une géométrie déficiente qui est identifiée avec un dévers de route qui est

inadéquat — puis on le sait — des largeurs de voies trop étroites, zones scolaires, zones de construction. Vous parliez beaucoup de zones de construction au printemps, puis j'étais fière de vous. Mais vous n'en parlez plus parce que la construction est presque finie.

M. Chevette: Non, mais je dois vous dire... Non, c'est pas ça, je m'excuse. Vous avez remarqué une nouvelle signalisation routière sur les chantiers de construction, n'est-ce pas?

Mme Hirou (Catherine): Oui, mais la signalisation, ça marche pas tout seul.

M. Chevette: Non, non, mais je veux-tu vous dire que ça a eu des impacts?

Mme Hirou (Catherine): Ah! je suis convaincue.

M. Chevette: C'est beaucoup plus visible puis on n'a pas observé cet été ce qu'on a observé par les années passées.

Mme Hirou (Catherine): Mais, comme dans tout programme de sécurité routière, une chose n'est pas une solution unique, c'est toujours une combinaison d'éléments. Puis c'est beau d'avancer dans un sens. C'est toujours beau d'avancer dans un dossier, mais il y a d'autres dossiers. Vous savez, c'est pas parce qu'on avance dans un sur une zone de construction qu'on peut pas avancer dans ce même secteur là.

M. Chevette: Mais, au départ, on visait les chantiers de construction en plus d'une quarantaine de sites, effectivement. Et j'aimerais vous entendre là-dessus.

Mme Hirou (Catherine): Mais il y a pas juste les zones de construction, il y a les zones scolaires aussi.

M. Chevette: Oui, mais les zones scolaires, on a même réduit présentement, puis il y aura des opérations ciblées, puis on a changé la signalisation avec des couleurs beaucoup plus...

Mme Hirou (Catherine): Tout à fait, mais c'est pas suffisant. La couleur est là, la signalisation est là, la limite de vitesse est là, mais il faut qu'il y ait de la mise en application de la loi aussi.

M. Chevette: Oui, mais autant vous pouvez reprocher, puis je vous le dis amicalement, autant vous pouvez reprocher qu'on va pas assez vite, il y en a d'autres qui trouvent qu'on va bien trop vite. Qu'est-ce que vous pensez de ça, vous?

Mme Hirou (Catherine): Je trouve qu'ils sont vraiment encore plus lents. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Hirou (Catherine): Je vous ai sorti les dates, puis je ne suis pas une historienne. Je vous ai sorti les dates, puis...

Une voix: ...

Mme Hirou (Catherine): Ça me dérange pas, ce sera à votre tour, je le sais, je vous attends. Mais les dates, elles sont là. C'est pas moi qui les ai mises, les dates. Qu'est-ce qu'on attend au Québec? Il me semble qu'on a du monde sur nos routes, nous aussi.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Vachon.

M. Payne: Bonjour.

Mme Hirou (Catherine): Bonjour.

M. Payne: Il faut souligner ce qui est évident, que vous pouvez pas être objective, vous travaillez pour ACS, Lockheed Martin, qui est le fournisseur du service, n'est-ce pas?

Mme Hirou (Catherine): Oui, effectivement.

M. Payne: Oui. Bon, vous êtes ingénieure aussi, qui exige aussi des critères d'excellence et d'objectivité, donc je pense que, nous, au sein de la commission, il faut faire la part des choses. Ma question serait la suivante: Est-ce que vous pouvez imaginer que jamais vous pourriez apparaître devant la commission, ici, et recommander, après un projet-pilote, l'abandon de l'exercice?

Mme Hirou (Catherine): Moi, personnellement, je ne pourrais pas me présenter pour vouloir abandonner l'exercice?

M. Payne: J'ai dit: comme ingénieure à la fois objective, mais aussi employée de ACS, fournisseur de photoradars, vous pouvez imaginer qu'à un moment donné vous pourriez dans le futur venir devant la commission pour recommander l'abandon de l'exercice, le projet-pilote?

Mme Hirou (Catherine): Je ne penserais pas.

M. Payne: O.K.

Mme Hirou (Catherine): Je parle un petit peu comme les policiers ont parlé plus tôt. Qui est-ce qui peut être contre la vertu si les résultats de tels équipements ont été prouvés ailleurs? C'est pas moi personnellement.

M. Payne: Non, mais je pense que justement et c'est important que le public l'apprécie, parce que, nous, il faut qu'on ait un minimum d'objectivité. Vous dites qu'il faut bâtir un programme d'évaluation avant l'implantation.

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Payne: Et vous dites, deuxièmement — un point-clé pour vous — il est permis de croire qu'au Québec les résultats iraient dans le même sens qu'au Canada, aux États-Unis et en Europe. Pouvez-vous déposer un programme d'évaluation?

● (15 h 20) ●

Mme Hirou (Catherine): Si on peut en déposer un?

M. Payne: Bien, vous dites qu'il faut bâtir un programme d'évaluation avant.

Mme Hirou (Catherine): Oui, mais... tout à fait. Habituellement...

M. Payne: Votre prétention, c'est qu'il faut aller dans ce sens-là.

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Payne: Vous dites aussi — tantôt — qu'il faut le maintenir, puis c'est peu probable que vous allez revenir pour revenir en arrière. Qu'est-ce que c'est, votre programme d'évaluation que vous pouvez recommander aux membres de la commission cet après-midi?

Mme Hirou (Catherine): Ce que je peux vous dire, premièrement, c'est que ce n'est pas à moi de recommander un programme d'évaluation parce que ce n'est pas les fournisseurs qui ont la connaissance de leur dossier, mais bien les utilisateurs, c'est-à-dire les services policiers, les villes, la SAAQ, le ministère des Transports, qui connaissent leurs problématiques et qui connaissent leurs données et leurs zones critiques. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'il faut faire une collecte de données, d'informations et toute une panoplie de profils qui décrivent la situation avant l'implantation pour pouvoir en faire une évaluation juste après. Et c'est donc pas nous qui allons vous bâtir ce dossier-là, mais c'est vous qui avez la connaissance et la possession d'informations entre vos mains.

M. Payne: Je comprends bien. Mais, si vous avez bâti un modèle comme le photoradar, il n'est pas possible pour moi de concevoir une situation où vous n'avez pas le moyen d'évaluer les mêmes moyens.

Mme Hirou (Catherine): Effectivement, on ne l'évalue pas. On le recommande, mais ce n'est pas à nous de faire l'évaluation. Ce qu'on fait pour nos clients, ce qu'on fait présentement et qu'on a toujours fait, c'est qu'on fournit toutes les données une fois que l'implantation est faite. Mais, avant l'implantation, étant donné qu'on n'est pas dans le portrait, on n'a pas l'information. On la fournit après. On compile l'information complètement pour nos clients en fonction de la façon qu'ils veulent qu'elle soit compilée, c'est-à-dire que c'est du cas par cas. Mais on le fait pas avant. Et souvent, justement, c'est oublié avant et donc, après, on a des données, mais ça sert à rien d'avoir des données après. Et on a très peu justement de rapports à produire quand on n'a pas de données avant.

M. Payne: Donc, si le ministère des Transports a fait dépenser des millions de dollars pour implémenter un tel système après avoir acquis, acheté votre système et qu'il vous demanderait de l'aider à bâtir un système d'évaluation pour le projet-pilote, vous répondez: Non, on peut pas vous aider?

Mme Hirou (Catherine): On peut faire l'évaluation après. On peut pas faire l'évaluation avant, non. On produit pas de chiffres bidon. Non, on fait pas ça.

M. Payne: Donc, vous pouvez pas aider la commission, ni le gouvernement, ni le ministère, malgré le fait...

Mme Hirou (Catherine): Avant, oui. Oui, définitivement avant. Mais, une fois que le travail est amorcé, non.

M. Payne: Mais vous venez de dire le contraire.

Mme Hirou (Catherine): Pardon?

M. Payne: Vous venez de dire le contraire, que vous pouvez pas le faire avant.

Mme Hirou (Catherine): Une fois qu'on obtient un contrat, on peut pas le faire, non. On peut le faire avant, effectivement. On peut aider la commission avant, avant qu'il y ait une application sur le terrain des appareils, oui. Mais c'est pas nous, comme je vous dis, qui avons les données, qui avons les statistiques et qui avons l'expertise, la connaissance du milieu et du territoire.

M. Chevrette: Ça dépend de ce que vous voulez évaluer.

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Payne: Merci.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Oui, merci, M. le Président. Premièrement, bienvenue en commission.

Mme Hirou (Catherine): Merci.

M. Brodeur: Et je vous avoue qu'il faut du courage pour se présenter seule ici. Ce n'est pas toujours facile, on n'est pas toujours habitué au climat qui règne ici, en commission parlementaire. Donc, bienvenue.

Mes questions sont bien simples. Vous représentez une compagnie qui, si j'ai bien compris, fabrique des photoradars?

Mme Hirou (Catherine): Pas tout à fait. Nous offrons des services liés aux photoradars, à l'usage du photoradar. Mais les photoradars dont on fait l'usage sont les Gatsometer qui sont fabriqués en Hollande. Ce ne sont pas nos appareils.

M. Brodeur: Donc, vous faites la promotion, la vente, l'entretien, etc., de ces appareils-là.

Mme Hirou (Catherine): Oui. Des appareils, mais tout particulièrement du système de traitement, qui est le côté plus important du tout. Parce que l'appareil,

c'est juste ce qu'il y a sur le terrain, ça fait pas grand-chose.

M. Brodeur: O.K. Mes questions sont très terre-à-terre. Comment ça coûte, l'installation, par exemple, d'un seul photoradar? Une pièce, comment ça coûte? Le coût d'achat, le coût d'entretien et le coût du service au total?

Mme Hirou (Catherine): Je sais pas.

M. Brodeur: Vous avez aucune idée?

Mme Hirou (Catherine): On m'a posé la même question la dernière fois que je suis venue. J'avais répondu la même chose. Ces appareils-là, je l'ai mentionné — bon bien, écoutez, on porte pas attention à ça quand je le dis, je comprends — c'est que ces appareils-là sont rarement vendus. Par exemple, on parle d'un projet-pilote. Si vous voulez un projet-pilote puis que dans deux ans vous n'en voulez plus, pourquoi est-ce que vous achèteriez des appareils dont vous ne voudriez plus dans deux ans? Alors, bien souvent, ce qu'on a, c'est des contrats qui incluent l'entretien et l'appareil pour une durée prédéterminée et aussi en fonction du nombre de contraventions qui vont être émises. Donc, c'est du cas par cas. Si vous émettez 1 000 contraventions par mois puis si une autre province en émet 3 000 avec le même appareil, il vous coûtera pas la même chose par contravention.

M. Brodeur: O.K. Donc, c'est le même principe, par exemple, que les photocopies Xerox.

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Brodeur: C'est tant de la contravention, là.

Mme Hirou (Catherine): C'est ça.

M. Brodeur: O.K. Habituellement, dans d'autres provinces, selon votre expérience, ça rapporte combien, un photoradar?

Mme Hirou (Catherine): On peut pas divulguer l'information. Je suis désolée.

M. Brodeur: Vous pouvez pas divulguer...

Mme Hirou (Catherine): Non, c'est des contrats.

M. Brodeur: Il faudrait demander à ce moment-là aux autorités politiques ou aux autorités gouvernementales qu'ils nous disent ça. Mais, en moyenne, combien de contraventions peut donner un photoradar, soit à la semaine, au mois ou à l'année, par exemple, plutôt à l'année? En moyenne, il y a combien...

Mme Hirou (Catherine): Il n'y a pas de limite. Il n'y a pas de limite, à partir du moment où il peut être utilisé 24 heures sur 24... ça dépend des seuils qui sont mis, parce qu'on a parlé très légèrement des seuils.

Une voix: Combien de voitures?

M. Brodeur: O.K. Donc, vous me dites qu'il y a des seuils.

Mme Hirou (Catherine): Oui. On peut ajouter le seuil. Et d'ailleurs je veux juste mentionner qu'on peut ajuster le seuil différemment pour les poids lourds et pour les véhicules particuliers, chose dont on n'avait pas fait mention. On peut mettre des limites de vitesse différentes pour les deux types de véhicules. Donc, si la limite affichée est à 100, on peut mettre le seuil à 115, ou à 119, ou à 120, ou enfin à ce qu'on veut, là, pour pas prendre une photo systématiquement de tout le monde non plus, parce qu'à ce moment-là on aura une autre problématique sur les bras au niveau de perception du public de ces équipements-là.

M. Brodeur: O.K. Ça dure combien longtemps un appareil comme ça? Est-ce qu'il faut le remplacer de façon constante? Est-ce que c'est fiable aussi à chaque fois? Est-ce que... Parce qu'on a entendu dire que, dans certains endroits, en Allemagne par exemple, où on avait contesté devant les tribunaux la fiabilité des appareils, les tribunaux ont souvent jugé que certains appareils n'étaient pas fiables. Est-ce que les vôtres sont fiables? Et pourquoi qu'on peut...

Mme Hirou (Catherine): Évidemment, vous vous attendez à ce que je vous réponde que les nôtres sont fiables, ceux des autres ne le sont pas.

M. Brodeur: Oui, ça, je m'attends à... On va passer à l'autre question.

Mme Hirou (Catherine): Oui, c'est pour ça que... je sais pas pourquoi vous posez la question. Ce que je peux vous dire, c'est que nos appareils sont complètement testés annuellement, donc recalibrés complètement annuellement, et ils sont accrédités en Hollande. On a un principe d'accréditation là-bas. Et on est aussi «CSA approved», ça doit se traduire en français.

M. Brodeur: «Approuvé CSA».

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Brodeur: Oui.

Mme Hirou (Catherine): Donc, on a les seuls équipements au Canada qui sont approuvés par le CSA. Donc, nous, on considère que nos équipements sont excessivement fiables. Ça va toucher légèrement, j'imagine, la technologie digitale que la SAAQ doit être sur le point de soulever, là. Mais le digital est une technologie nouvelle. Nos appareils sont des appareils conventionnels 35 mm, mais nous avons des appareils digital également. Au niveau de fiabilité du digital, je peux pas vous en parler étant donné que c'est une technologie plus nouvelle, on n'a pas 40 ans d'expérience avec ces équipements-là. Sauf que, à partir du moment où on l'a mis publiquement sur le marché, c'est qu'on considérerait sa fiabilité comme suffisante. Et, au niveau du coût de remplacement, il y a pas de coût de remplacement à partir du moment où il y a un

programme en cours, parce que le programme tient compte de l'entretien et aussi du remplacement des équipements défectueux.

M. Brodeur: Parfait.

Le Président (M. Lachance): M. le député d'Orford.

M. Benoit: Oui, j'ai quelques questions à Mme Hirou. La première: Quelle est l'expérience dans les provinces où il y a de la neige, de la slush, du verglas, pour ce qui est de la lecture des licences? Le ministre nous revient constamment avec le pont de Trois-Rivières. Entre le moment où je sors d'un garage, j'ai fait laver mon auto, puis le moment où je suis rendu dans le milieu du pont de Trois-Rivières, au 15 de février, probablement que la licence de la voiture n'est plus lisible. Quelle est l'expérience que vous avez avec ça?

Mme Hirou (Catherine): Bien. Comme vous savez, on opère en Alberta où la température n'est pas toujours des plus clémentes non plus. Évidemment, suite à une chute de neige, le lendemain de la chute, la plaque peut être... les plaques peuvent être plus difficiles à lire. Mais le taux de réussite de lecture de plaques est quand même relativement bon. Quand je dis «relativement bon», il est moins bon qu'en été, mais il peut aller jusqu'à 70 % en hiver.

On a fait également des tests avec la plaque du Québec et l'utilisation de sel parce que, au Québec, on est très fort sur le sel, puis on sait que ça fait blanchir énormément la plaque. On a fait des tests avec la plaque du Québec et nos appareils et il y a pas de difficultés de lecture des caractères des plaques du Québec. On a l'avantage d'avoir une plaque en relief au Québec, ce qui nous aide beaucoup. Il y a des provinces qui l'ont pas. Mais, comme je vous dis, on opère en Alberta puis on n'a pas du tout de difficultés.

Encore une fois, je vais rementionner ce que j'ai mentionné plus tôt. Nous, nos revenus sont basés sur le nombre de contraventions émises, donc pas seulement de prises photographiques. Donc, si nos contraventions, on n'est pas capable de les émettre parce que la plaque n'était pas lue correctement, ça nous créerait des difficultés supplémentaires. Notre taux de lecture est suffisant et très satisfaisant, l'été, pouvant aller jusqu'à 80 %, mais, bon, l'hiver, baissant peut-être à 70 %. Il faut qu'il y ait une certitude à 100 % de la plaque pour qu'elle soit émise, la contravention.

M. Benoit: À l'époque où mes parents étaient vivants, ils nous rappelaient souvent qu'un voisin à eux se faisait arrêter à l'occasion sur les routes non pas qu'il allait trop vite, mais qu'il allait pas assez vite. Est-ce que votre appareil pourrait effectivement être calibré pour arrêter les gens qui ne vont pas assez vite?

Mme Hirou (Catherine): Non. Malheureusement, il travaille juste dans l'autre sens.

Des voix: Ha, ha, ha!

● (15 h 30) ●

M. Benoit: Est-ce que vous avez des comparatifs? Mes petits-enfants demeurant dans une banlieue de Montréal, la fin de semaine dernière je m'apercevais qu'à un coin de rue, où j'ai probablement été un peu vite, il y a probablement un photoradar qui a lu ma voiture et, quelques centaines de pieds plus loin, il y avait un immense écran qui m'indiquait que j'allais trop vite et que j'étais dangereux pour les enfants du quartier. Ça m'a amené pas mal plus à réfléchir qu'une contravention que j'aurais reçue 15 jours, deux mois, six mois après. Est-ce que vous avez des comparatifs? Aux États-Unis, on voit ça régulièrement: Vous allez à telle vitesse sur l'autoroute; c'est une zone de construction; on vous demande de ralentir. Est-ce que vous avez des comparatifs? En tout cas, moi comme citoyen, ça a un effet pas mal plus fort que, six mois après, essayer de me souvenir que oui, peut-être, j'ai passé là.

Mme Hirou (Catherine): Premièrement, l'objectif, c'est pas six mois, c'est un mois, maximum, donc deux semaines pour la production puis l'envoi postal. Donc, les délais sont très, très importants, quant à nous. J'ai pas d'objection aux délais, je voulais juste être sûre qu'on sache dans quoi on s'embarque en mettant des délais dans le projet de loi.

Ce que je peux vous dire, c'est que, peut-être, pour vous, ça a un effet dissuasif, mais ça l'a pas pour la majorité des gens. Ce qui est souvent très intéressant, c'est de fonctionner avec le panneau et la contravention, les deux, pour que les gens aient pas de surprise. Ce qu'on a fait sur notre équipement mobile pour zone de construction qu'on a fait assembler au printemps... Il s'agit d'un équipement qui combine le panneau d'affichage et la prise photo.

M. Benoit: Et le panneau dit quoi?

Mme Hirou (Catherine): La vitesse à laquelle la personne roule.

M. Benoit: Et est-ce qu'on lui dit qu'on va lui envoyer une contravention aussi?

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Benoit: Ah, bon! Est-ce que, dans les expériences que vous avez eues, les gens qui ont accéléré... Le pont de Trois-Rivières toujours, que le ministre nous rappelle... Je dois accélérer pour éviter une collision et je dois accélérer pour éviter quelque chose, quelqu'un, je ne sais trop. En cour, comment tout ça est interprété?

Mme Hirou (Catherine): Je comprends pas comment quelqu'un devrait accélérer au-delà de la limite pour...

M. Benoit: Mais on le fait à l'occasion pour éviter un camion qui veut claquer un autre camion à l'arrière. Enfin, nous qui vivons sur les routes, à l'occasion, on a dû accélérer.

Mme Hirou (Catherine): Peut-être, je suis pas légiste, je peux pas vous dire comment ça se défendrait,

sauf que, quand on a une preuve que la personne allait à une certaine vitesse, c'est à elle, j'imagine, de se défendre face à la preuve photographique qu'on a de son véhicule et de la vitesse à laquelle il circulait, parce qu'il faut se rappeler que, sur la photo, on voit pas beaucoup d'autres choses que le véhicule en question, parce que le faisceau du photoradar est relativement restreint, et la prise photo cible le véhicule.

M. Benoit: Ce matin, par exemple, mon confrère et moi avons quitté Montréal à 5 h 30. J'ai failli me faire rentrer... Il y a de la construction sur la 20, et on tombe à une voie, on revient à deux voie, on retombe à une voie, c'est un capharnaüm épouvantable. Et je regarde dans mon miroir, puis il y a une voiture qui s'en venait à une vitesse absolument démente. Alors, j'ai dû accélérer, et probablement accélérer au-delà de la vitesse permise. D'ailleurs, je me suis demandé si ce bonhomme-là était sain d'esprit. Alors, s'il y avait eu un photoradar sur ce lieu de construction là, j'ai effectivement dû accélérer, et je pourrais démontrer en cour, témoin à l'appui, que j'ai accéléré pour éviter un accident.

Mme Hirou (Catherine): Comme je vous dis, je suis pas légiste et je connais pas de quelle façon vous pourriez vous défendre face à ça. Tout ce qu'on a à ce moment-là, c'est une preuve photo de votre vitesse, c'est tout, on n'a pas... Vous avez le droit à une défense.

M. Chevette: ...c'est que, si vous êtes flashé à 18 h 31.2 et l'autre est flashé à 18 h 31.3, par exemple, vous pouvez expliquer pourquoi vous alliez vite: parce que le fou vous trainait. Ça, il y a des moyens à ce moment-là, c'est très précis...

Mme Hirou (Catherine): Oui.

M. Chevette: ...au point de vue des heures et des facilités, surtout si vous connaissez pas l'individu, si c'est pas une course contre la montre avec quelqu'un, comme deux jeunes peuvent faire côte à côte sur la 20, par exemple.

M. Benoit: Il faut un billet. Très bien. Merci, Mme Hirou.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Marquette.

M. Ouimet: Oui. Merci, M. le Président. J'ai une seule question très brève: Est-ce possible que la photo prise capte autre chose que la plaque d'immatriculation?

Mme Hirou (Catherine): Ah! Elle capte beaucoup d'autres choses. Elle capte le véhicule dans son ensemble avec l'environnement.

M. Ouimet: Les occupants?

Mme Hirou (Catherine): Non, pas les occupants, parce qu'elle est prise par l'arrière.

M. Ouimet: Des personnes sur la voie publique?

Mme Hirou (Catherine): Possiblement, oui.

M. Ouimet: Ça dépend où est situé l'appareil, j'imagine.

Mme Hirou (Catherine): Exact, ça dépend...

M. Ouimet: Si c'est dans une courbe...

Mme Hirou (Catherine): Ou ça dépend s'il y a un piéton sur le trottoir ou ça dépend qu'est-ce qu'il y a dans l'environnement au moment où la photo est prise, effectivement. Mais elle ne prend pas strictement la plaque. Elle prend tout le véhicule dans son environnement justement pour qu'en cour ce soit un outil qui prouve que la personne était à... ou que le véhicule était à cet endroit-là à ce moment-là.

M. Ouimet: Bien. Merci.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, Mme Hirou, pour votre participation aux travaux de cette commission.

M. Chevette: Merci beaucoup, madame.

Le Président (M. Lachance): J'invite immédiatement les représentants du Barreau du Québec à prendre place à la table. Ce sera le dernier groupe pour aujourd'hui.

(Changement d'organisme)

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, mesdames, monsieur. Je vous invite à vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent, et en vous indiquant que vous avez 15 minutes pour nous faire part de vos commentaires sur le cinémomètre photographique.

Barreau du Québec

Mme Brosseau (Carole): D'entrée de jeu, je me présente, je suis Carole Brosseau. Je suis avocate au service de recherche et législation du Barreau du Québec. J'excuse l'absence du bâtonnier. Comme vous le savez, c'est la rentrée des tribunaux et le bâtonnier avait déjà des engagements ailleurs. Donc, c'est ce qui explique son absence actuellement. Je suis accompagnée aujourd'hui — et c'est sa première expérience — de Mme Julie Delaney, qui est stagiaire au Barreau du Québec, au service de recherche et législation. J'ai pensé que la commission serait une première entrée en matière pour elle. Alors, vous comprendrez...

Une voix: C'est son baptême.

Mme Brosseau (Carole): C'est son baptême, c'est ça.

Une voix: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Brosseau (Carole): Non, c'est justement... C'est justement, vous comprendrez ma réserve à l'effet que les questions seront adressées à mon collègue ainsi qu'à moi-même dans les circonstances. Alors, sachez qu'elle est toute nouvelle chez nous. Elle a même pas participé à l'élaboration du présent mémoire.

Je suis accompagnée de Me Giuseppe Battista, qui est un avocat de la défense et qui est membre, depuis quelques années déjà, du Comité en droit criminel qui est un des comités qui s'est penché sur le projet de loi n° 17.

Alors, comme vous le savez, j'aimerais tout de suite apporter à votre attention qu'il y a une erreur dans le mémoire du Barreau. Malheureusement, à la page... il y a eu une répétition — aux commentaires généraux, à la page 4 — du dernier paragraphe qui doit se lire uniquement à l'introduction. Et, comme il s'agit de la mission du Barreau, vous comprendrez qu'on voulait être sûrs qu'elle soit bien comprise. Mais, essentiellement, je vous dirai que la mission du Barreau est là pour... est une mission de protection du public et assure la promotion entre un équilibre entre les droits des citoyens et les pouvoirs de l'État. En conséquence, l'étude du projet de loi n° 17 a été faite pour mesurer ces deux aspects-là.

D'autre part, j'aimerais tout de suite signifier que l'objectif du projet de loi est tout à fait louable pour le Barreau du Québec et on adhère aux objectifs qui sont finalement de minimiser les accidents de la route dus aux excès de vitesse. Alors, dans cet objectif-là, oui, on partage la préoccupation du ministre et du gouvernement à cet égard-là.

Par ailleurs, certaines difficultés ont été relevées, dans notre mémoire, et on voudrait vous en faire part également aujourd'hui. Et les quatre aspects qui vont être discutés, par mon collègue notamment, sont la responsabilité du propriétaire qui est visé par le projet de loi, toute la question de confidentialité et d'utilisation des photos et de la protection des renseignements personnels, la fiabilité du cinémomètre ainsi que la responsabilité absolue dévolue au propriétaire du véhicule lorsqu'il y a des éléments qui obstruent la plaque d'immatriculation. Alors, essentiellement, notre présentation va porter sur ces quatre éléments-là.

Comme vous le verrez, le mémoire par ailleurs traite de différentes questions qui seront pas soulevées dans le cadre de notre présentation mais auxquelles nous pourrions répondre. Les questions qui seront soulevées, on y répondra à la fin de la présentation. Alors, je cède la parole à mon collègue.

● (15 h 40) ●

M. Battista (Giuseppe): Alors, bonjour, membres de l'Assemblée nationale. Premièrement, d'emblée — ma collègue l'a dit — les objectifs du projet de loi, le Barreau les trouve valables et légitimes. Et je dois dire également, comme commentaire général, le projet de loi dans son ensemble semble respecter, à notre avis, les exigences minimales au niveau de l'attribution des responsabilités pénales, en accord avec les décisions de la Cour suprême et les chartes. Le fait que l'infraction prévue d'avoir conduit en excès de vitesse, que la peine d'emprisonnement soit exclue, que des points d'inaptitude ne puissent être attribués au

conducteur fait en sorte que ce que la loi crée comme responsabilité absolue passerait, à notre avis, le test des chartes. Par contre, rien n'empêche le législateur, à notre avis, de faire plus que le minimum.

Notre préoccupation se situe surtout au niveau de l'attribution de la responsabilité absolue du propriétaire, qui aurait pu très bien ne commettre aucune faute. Je vous donne quelques exemples: les entreprises de location de véhicules, les entreprises qui ont des flottes de camions, les compagnies de transport. Alors, ce sont des exemples évidents, vous y avez probablement songé. Mais la question d'attribuer une responsabilité à ces individus, entre guillemets individus, ces entreprises-là, risquent d'augmenter les coûts de tous les usagers de la route ou de tous les usagers de ces services-là, parce que, évidemment, s'il y a une responsabilité absolue du propriétaire, le propriétaire va devoir nécessairement faire partager ces coûts-là par les usagers en général, qui, eux, n'auront commis aucune faute.

D'autre part, le propriétaire de véhicule qui agit... autrefois, on parlait du bon père de famille, de personnes, de citoyens responsables et modèles — qui s'assure, avant de prêter son véhicule à un tiers ou une tierce personne, que cette personne-là l'utilisera convenablement... Et je donne un exemple. Si je prête mon véhicule à quelqu'un qui, je sais, a déjà 14 points de démerite ou d'inaptitude parce que c'est une personne qui conduit de façon négligente, et c'est notoire, je pense que je dois assumer une part de responsabilité et j'ai certainement une responsabilité sociale. Et m'attribuer une faute dans ce contexte-là est tout à fait légitime. Si, par contre, j'ai pris tous les moyens nécessaires pour m'assurer que le véhicule est prêté à une personne qui est d'emblée responsable, il nous semble que le législateur pourrait, dans ces cas-là, prévoir une défense de diligence raisonnable.

La jurisprudence reconnaît que cette diligence-là doit être démontrée par la balance des probabilités, et c'est au requérant, au défendeur, de démontrer qu'il ou elle a été diligente. Alors, sur ce point-là, c'est un élément. D'autant plus, nous soumettons que, dans un cas où la loi ne prévoit que des sanctions pécuniaires, très souvent, il sera plus avantageux pour le propriétaire du véhicule de payer l'amende simplement et non de la contester. Donc, dans les cas où réellement la personne a agi en citoyen responsable, il faudrait quand même que le législateur prévoie un moyen de défense. Alors, sur ce point-là, c'est ce que j'avais à dire. S'il y a des questions, on pourra peut-être y venir.

Le deuxième aspect, c'est la protection d'informations personnelles. J'ai entendu une partie de l'intervention de la personne qui vous a adressé la parole avant moi. Nos préoccupations portent surtout sur l'utilisation future de l'information qui est captée. À cela, on peut s'inspirer un peu des propos qu'avait tenus le juge La Forest dans l'arrêt Duarte. C'est un arrêt... la Cour suprême a décidé, il y a quelques années, où on avait capté... c'est-à-dire deux individus ont été enregistrés, une des deux personnes était consentante et était en fait un agent de la police. Et ce que la Cour suprême avait dit à l'époque, c'est qu'on peut mal choisir nos amis, on peut mal choisir nos connaissances et on risque, lorsqu'on dit des choses à des tiers, que ces

choses-là nous reviennent un jour sous le nez, ça va. Mais que l'État puisse capter cette information et la garder à son usage et décider par la suite quoi en faire, le problème est là. Et c'est ça que nous souhaitons porter à votre attention. Il faut, nous le soumettons, prévoir des mécanismes de garantie dans la loi pour que les citoyens puissent avoir des recours le cas échéant, des mécanismes dans la loi qui prévoient qu'est-ce qui arrive avec cette information-là une fois qu'elle est captée.

Un des honorables membres posait la question: Si un tiers qui n'est pas dans un véhicule est capté sur une photo, qu'arrive-t-il de cette information-là? C'est quand même une information qui a été captée, qui est maintenant sur un document ou qui est dans un logiciel quelque part, on ne sait pas. Qu'arrive-t-il de cette information-là? Qui y a accès? Ce sont des préoccupations, à notre avis, qui concernent les libertés publiques et qui, certainement, ne sont pas... le fait de cueillir cette information-là n'est certainement pas un des objectifs de cette législation-là, mais c'est une conséquence de la législation. Donc, il faudrait certainement, nous le soumettons, prévoir dans la loi des dispositions qui règlent la gestion de cette information-là, la destruction de cette information-là, le cas échéant. Et il faut faire attention également parce qu'une fois qu'on a collecté cette information, si c'est une information qui est disculpatoire, il faut pas la détruire non plus. Alors, nous soulevons le problème. Nous ne disons pas posséder la solution, mais nous soulevons le problème des préoccupations, les libertés individuelles.

Troisième sujet que nous abordons, c'est la fiabilité de l'appareil. À cet égard, la loi telle qu'elle est rédigée prévoyait déjà, à l'article 621, là, paragraphe 10°, les modalités par réglementation. Évidemment, nous n'avons pas ça devant nous. Nous présumons que ça sera fait. Ce que nous suggérons, c'est que la réglementation prévoie ce que la jurisprudence a déjà demandé, exigé et reconnu: qu'on ait des mécanismes de vérification avant et après l'usage pour garantir la fiabilité de l'appareil pour que les individus qui sont inculpés puissent à tout le moins tester la validité du fonctionnement de l'appareil. Je pense que, si c'est prévu par règlement et si on... en fait, si on légifère en fonction de ce que les tribunaux ont déjà dit, et on peut s'inspirer également de la législation fédérale en matière des appareils de détection sur les routes, les mécanismes de fiabilité sont bien établis. Et nous pensons que c'est un élément qu'il faut considérer.

Le quatrième point concerne deux aspects du projet de loi, en fait un seul aspect, c'est l'article 2 qui prévoit la modification de l'article 251 du Code de la sécurité routière et, notamment, le paragraphe 2° ou l'alinéa 2° de cet article qui interdit de placer ou appliquer ou faire placer ou appliquer sur un véhicule routier tout objet ou toute matière pouvant nuire de quelque façon au fonctionnement normal d'un cinémomètre. Nous suggérons la modification suivante. Au lieu de «pouvant», nous suggérons d'inclure «dans le but de».

Beaucoup de choses peuvent nuire, et on peut nuire par inadvertance, on peut nuire sans le vouloir, on peut nuire sans s'en rendre compte. On peut avoir agi de façon diligente et raisonnable et néanmoins nuire au

fonctionnement. Si on prévoit «dans le but de nuire de quelque façon au fonctionnement», à ce moment-là, je crois, nous soumettons, que les personnes visées par la disposition seront les personnes qui tentent d'obstruer le bon fonctionnement de ces appareils-là et non pas les...

M. Chevette: ...la plaque?

M. Battista (Giuseppe): Oui, exactement.

M. Chevette: O.K.

M. Battista (Giuseppe): Mais «dans le but de nuire», c'est notre... au lieu de «pouvant nuire». Parce que c'est plus large et ça peut capter des gens qui, de façon tout à fait innocente, le font. Et cela est lié au deuxième point, qui est l'article 7, qui prévoit un pouvoir pour un agent de la paix à enlever ou à faire enlever du propriétaire du véhicule routier tout objet ou toute matière pouvant nuire. Il nous semble que c'est un pouvoir tout à fait légitime. Effectivement, le bon citoyen qui, par inadvertance, nuit se le fait dire par un agent de la paix et tout rentre dans l'ordre évidemment et l'agent de la paix possède les pouvoirs nécessaires pour faire en sorte que le nécessaire... le tout soit fait.

Ce que nous suggérons, par contre, à ce niveau-là, c'est qu'il faudrait quand même prévoir un mécanisme peut-être de révision également de cette décision. Ce n'est pas dans le but d'alourdir le texte de loi ou la réglementation ou autre, mais qu'advient-il de la situation où un agent de la paix est d'avis qu'un objet obstrue alors que cet objet-là est nécessaire pour, disons, un sous-contracteur ou quelqu'un qui est dans un domaine précis et a besoin de cet appareil sur son véhicule? En tout cas, ce que nous soumettons, c'est que c'est un pouvoir légitime qui peut viser des situations bien précises et qui peuvent faire en sorte que le bon fonctionnement du système soit en place. Par contre, il faudrait prévoir quelque chose pour éviter une situation d'arbitraire. Alors, c'étaient les représentations. Je crois que nous nous en sommes tenus au temps alloué.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, M. le ministre des Transports.

● (15 h 50) ●

M. Chevette: Je tiens à vous remercier de l'apport que vous présentez à la commission. Je pense qu'il y a beaucoup de choses qui sont constructives, d'autant plus qu'il y en a déjà où on a annoncé nos couleurs. Exemple, les flottes de location, l'amendement est déjà prêt, pas de trouble, parce qu'ils changent la nature de leur contrat. Donc, c'est relativement facile. Pour ce qui est des concessionnaires... pas des... oui, des concessionnaires d'autos, la même chose. Il font signer, pour les autos de courtoisie, une feuille particulière comme quoi ils ne sont pas responsables des infractions qu'ils pourraient commettre avec un... et on en a discuté ce matin.

Le droit de poursuite de l'individu. Oui, mais il faut qu'il soit simple puis rapide. Ça, c'est parce que tous les gens nous parlent de délai le plus rapide possible pour qu'il n'y ait pas des pertes de mémoire, là. Vous savez, j'ai pris l'auto de mon père. J'ai fait une folie. C'est clair que mon père, je vais peut-être

m'arranger avec, je vais le payer puis: Bonjour, Luc! Mais c'est pas toujours ça. L'individu ne dit pas toujours qu'il a perdu son permis, par exemple, ou qu'il conduit... Il me demande: Je peux-tu aller faire une commission? Puis dans un des endroits des sites stratégiques... parce que c'est seulement dans des sites bien spécifiques. Mais ça, je pense qu'on peut regarder cela puis inclure, je pense, dans la loi, l'obligation, la possibilité de se défendre.

L'utilisation future des renseignements, ça, je peux vous dire une chose, on est d'accord avec vous autres. Ça rentre... D'abord, c'est dans le dossier du conducteur quand le conducteur est connu et on est obligé de respecter la Loi d'accès à l'information dans toutes nos législations, vous le savez. Et, s'il faut être plus précis, on l'ajoutera.

La fiabilité de l'appareil. Ça, je connais moins cela. Donc, on vérifiera avec les techniciens. La modification de l'article 231, ça m'apparaît important. Il faut laisser aussi une marge de jugement du policier et de l'agent. Si on est dans la neige l'hiver, la neige leur camoufle toute les licences, ça peut être sur plusieurs autos. Je veux dire, il faut se servir de son jugement à ce moment-là. Mais il y a possiblement ceux qui mettent délibérément — parce qu'ils voyagent là — ils mettent délibérément une capine — si vous me permettez l'expression — sur la plaque. De la façon dont vous le suggérez, ça m'apparaît bien précis dans ce cas-là, c'est sans équivoque, c'est «dans le but de». Donc, vous aurez pas de misère avec moi là-dessus; c'est clair que c'est ça qui est visé. Comme sur les autoroutes payantes, il y en a qui sont spécialistes pour contourner les lois et le jour, par exemple, où on fera le pont de la 25, et puis si c'est payant, il y a nécessairement un moyen de contrer ces délinquants qui vont jusqu'à tricher sur la possibilité de non-paiement de l'autoroute.

Puis il y a le mécanisme de révision, ça, je vais le regarder. Mais je voudrais vous remercier dans l'ensemble parce que c'est extrêmement positif, puis c'est un peu l'esprit qu'on a voulu donner à cette commission: corriger, amender et, au besoin, réécrire. On ira jusque-là. L'objectif n'est pas d'arriver avec quelque chose qui va se généraliser au Québec. Avant de se faire généraliser au Québec, c'est bien plus à court terme, dans des endroits très stratégiques où il y a des tueries régulières, dans une quarantaine de sites, c'est d'éviter justement ces carnages: le «tunnel de la mort», le pont Lavolette, la Jacques-Cartier, l'autoroute 15 à un certain endroit et on me dit qu'en sortant de la 10 aussi — vous connaissez plus les Cantons-de-l'Est — où on me dit qu'il y a...

Une voix: ...

M. Chevette: Mais ça, vous êtes toujours contre tout, donc vous devez être pour les trous, parce qu'on veut les réparer, nous autres.

Ceci dit, j'aurais une question à vous poser. Vous savez, dans vos commentaires généraux, j'admets que vous êtes nuancés. Vous parlez de respecter les droits individuels, etc. Mais ça fait longtemps que ça me chicote, je l'ai dit ce matin devant la presse, puis je profite de votre présence pour vous entendre là-dessus: Jusqu'où la liberté individuelle peut aller sans brimer la

liberté de l'autre? On est aux prises avec des situations très cocasses. J'écoutais les nouvelles cette semaine, là. Le revenu ne peut pas être divulgué. Des renseignements d'un individu qui ferait le trafic de drogues, mais qui déclare des choses, etc. Les citoyens, j'en entends de plus en plus dire: On a moins de droits que ceux qui commettent les infractions. Jusqu'où ça peut aller, ça? Est-ce que le Barreau s'inquiète de cela? s'interroge là-dessus? Si oui, j'aimerais vous entendre.

M. Battista (Giuseppe): C'est une question à 64 millions de dollars.

M. Chevette: Non, mais c'est une opinion, remarquez bien, là, maître, sentez-vous pas obligé.

M. Battista (Giuseppe): Oui.

M. Chevette: Je vous le dis parce qu'on se le fait dire tous les jours, nous, dans nos bureaux de comté. Il arrive une victime, par exemple, il y a 15 jours — je vous la racontais ce matin — la mère puis la famille d'une victime, puis qui disent: Il conduit sans permis. On a beau lui enlever son permis, on a beau pas... On irait jusqu'à le non immatriculer, il prend l'auto de l'autre. Va-tu falloir qu'on dise: C'est du crime par association si tu prêtes ton auto à l'autre? S'il lui dit pas qu'il n'a pas de permis puis que... c'est pas nécessairement du crime par association ou... Vous comprenez ce que je veux dire.

Jusqu'où on doit s'interroger, au Québec, sur le fait qu'il y a, dans certains cas, où, systématiquement, il y a récidive, récidive et récidive, si, à un moment donné, faut pas s'organiser pour donner aux victimes aussi la possibilité d'être prémunies contre ce genre d'individus là? Donc, peut-être — peut-être — envisager la possibilité de transmission d'informations pour protéger la collectivité. Parce qu'il y a des droits collectifs dans une société.

M. Battista (Giuseppe): Je pense qu'il faut faire certaines nuances. Vous parlez de conducteurs fautifs d'une part, et l'information qui les concerne, alors que, par exemple, dans le deuxième point, lorsqu'on parlait de l'information privée, nous sommes plus concernés par de l'information générale sur les individus. Par exemple, les passagers dans le véhicule, les citoyens qui sont sur le bord de la route qui sont captés par un appareil photo qui est géré par une organisation policière, cette information-là, elle s'en va où? Qui y a accès? Alors, ce sont des préoccupations, à notre sens, qui concernent les libertés de tous les citoyens.

Par contre, il est certain qu'il faut penser à ces choses-là, et c'est votre tâche de trouver des solutions vis-à-vis les individus qui commettent des fautes. Et ce que nous soumettions — et c'était le sens aussi de notre propos au niveau du commentaire sur la responsabilité stricte — c'est-à-dire de permettre une défense de diligence raisonnable, c'est que les citoyens qui agissent et qui se comportent de façon respectable ne devraient pas subir ou se voir imposer des conséquences.

Par contre, ceux qui commettent des infractions, eh bien, ils doivent s'attendre à ce que la loi ait son effet, en autant évidemment qu'il ne soit pas démesuré par rapport à l'infraction commise.

M. Chevette: Dans vos commentaires généraux, je voudrais que vous m'expliquiez davantage, parce que je l'ai... vous en avez fait le résumé, et j'ose espérer que j'ai bien compris. Est-ce que vous avez bien dit que le projet de loi n° 17 était conforme aux exigences des chartes?

M. Battista (Giuseppe): C'est ce que nous pensons, c'est-à-dire que, dans la mesure où on attribue une responsabilité absolue, mais qu'une peine d'emprisonnement est exclue, la Cour suprême s'est prononcée sur cette situation-là.

M. Chevette: Est-ce que vous vous souvenez de l'arrêt?

M. Battista (Giuseppe): Je crois qu'il y a l'arrêt... Pontes en est un, et nous en citons un autre dans notre mémoire.

M. Chevette: O.K. Merci.

M. Battista (Giuseppe): D'accord. L'arrêt Pontes est une affaire qui venait de la Colombie-Britannique et c'était un individu qui conduisait un véhicule alors qu'il ne savait pas que son permis était échu, et on avait imposé une peine d'emprisonnement. Et la décision de la Cour suprême était qu'on ne peut imposer une peine d'emprisonnement dans ces circonstances-là, puisque c'est une responsabilité absolue. Alors...

M. Chevette: Une dernière question, monsieur...

M. Battista (Giuseppe): Oui.

M. Chevette: Dernière question.

M. Battista (Giuseppe): Par contre, si vous me permettez, M. le ministre, la seule... ce que nous soumettons dans ça, c'est que, évidemment, c'est un minimum constitutionnel.

M. Chevette: Oui.

M. Battista (Giuseppe): La Cour ne légifère... En fait, les juges disent qu'ils ne légifèrent jamais pour la société idéale. Ils légifèrent pour un minimum, pour respecter évidemment le droit du législateur d'imposer des normes dans la société. Notre position est que ça ne limite pas le législateur.

M. Chevette: D'accord. Question rapide, considérant les amendements possibles que je vous ai annoncés, est-ce que vous considérez que le projet de loi est acceptable?

Mme Brosseau (Carole): Pour répondre à cette question-là, M. le ministre, il faudrait prendre connaissance des amendements, vous comprendrez bien. Deuxièmement, la position qu'on a prise en vous présentant même certaines modifications qui étaient même pas prévues dans notre présentation après...

Le Président (M. Lachance): Parlez dans le micro, s'il vous plaît.

● (16 heures) ●

Mme Brosseau (Carole): Pardon? Ah, O.K. En vous soumettant, aujourd'hui même, certaines suggestions d'amendements au projet de loi de façon très spécifique, c'est certain que nous nous attendions à avoir une certaine réception positive de ça. Nous constatons que nous sommes bien reçus. Ça nous ferait plaisir de travailler en collaboration, prendre connaissance des papillons, peut-être suggérer des choses. On le fait en forme de collaboration. On y verra à ce moment-là. Vous comprendrez qu'on est représentants du Barreau en ce moment même et qu'il faudrait que j'en parle au bâtonnier. D'accord?

M. Chevrette: Bien sûr. Merci.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Matapédia, en vous indiquant qu'il ne reste que quatre minutes du côté ministériel.

Mme Doyer: Oui, merci, je vais faire vite. Merci, M. le Président. Alors, moi, c'est quelque chose qui revient souvent devant la commission, celle-ci et d'autres, le droit à la confidentialité, à la protection de l'individu et l'équilibre qu'on doit retrouver — comme parlementaires ici, la question qu'on a à se poser — entre le droit du public à une certaine protection et le droit des individus à la confidentialité.

En fin de semaine, dans le métro à Montréal, il y a eu des incidents assez graves quand même qui ont touché plusieurs personnes. Il y avaient des caméras de surveillance. C'est grâce à ça que les policiers vont pouvoir peut-être, je l'espère, identifier qui a pu faire ça. S'il y a des témoins qui auraient peut-être pas dû être là puis qui étaient là, ils vont peut-être devoir témoigner. En tout cas, je le sais pas, je suis pas une juriste.

Sauf qu'on s'en va au dépanneur, on s'en va dans des hôtels, on s'en va à l'épicerie, souvent on est filmé puis on le sait même pas, alors que, là, on le sait. Les gens vont le savoir. Ça va être des panneaux indicateurs le long du chemin qui vont avertir les citoyens que, s'ils commettent des infractions, à quelque part, oui, ils vont être filmés. Puis il me semble qu'il y a des moyens où est-ce que tu es averti que tu l'es. Parce que, souvent, on le sait même pas. On est dans un endroit... Moi, quand je prends le métro, je l'ai pris dans plusieurs villes d'Europe cet été, je savais même pas que j'étais filmée. On y pense pas.

Alors, moi, j'aurais... J'aimerais ça, savoir un peu votre opinion par rapport à ça. Et, bon — je termine là-dessus — à quelles conditions ou quels seraient les moyens que vous verriez pour essayer de trouver un équilibre, de protéger le droit à la confidentialité et, si tu commets une infraction, le droit que le public a à une sécurité, lorsqu'ils sont sur la route, à ce que les gens qui commettent des infractions soient punis, quoi, et pris.

M. Battista (Giuseppe): Je pense qu'on doit distinguer l'information qui est captée concernant la personne qui commet l'infraction versus l'information qui est captée concernant les tiers innocents. Alors, je pense que la nuance est là.

Et l'autre question, c'est: Que fait-on de cette information-là une fois qu'elle est dans les banques de données de l'État? Nous pouvons tous, je suis convaincu, apprécier le fait que les caméras étaient installées dans le métro et que, bon, cette information-là est disponible aujourd'hui pour les fins de l'enquête pour ce qui est survenu à Montréal.

Par contre, je pense qu'il est légitime que tout citoyen se pose des questions relativement à cette information-là. Les autres fins de semaine, qu'est-ce qu'on a fait de cette information-là? Elle est où aujourd'hui? Qui la regarde? Qu'est-ce qu'on fait avec ça? Les préoccupations sont là, c'est-à-dire, effectivement, il faut que la société ait des outils pour faire en sorte que les lois soient respectées et qu'elles soient appliquées. Et les personnes qui contreviennent aux lois et qui sont captées... Et, dans le cas du projet de loi où on prévoit spécifiquement qu'on va faire des annonces, les gens le savent. Alors, on peut pas dire que c'est fait à l'insu des citoyens. Mais je pense qu'il faut penser aux tiers innocents qui, eux, peuvent être captés, par exemple, le véhicule qui vient en face de celui qui commet l'infraction.

Mme Doyer: S'il n'est pas en infraction, il n'aura pas d'infraction. Il va continuer et la photo va... devrait, à mon avis, être détruite, sauf pour la personne qui a commis l'infraction. Alors, le tiers... Là, les moyens, vous m'en donnez pas, sauf qu'à quelque part il s'agirait d'avoir dans la loi une réglementation qui oblige. Sauf que, dans la vérification et le contrôle de tout ça, là comme ailleurs, lorsqu'on est dans l'hôtel, le dépanneur, dans le métro, qui s'assure... qui d'entre nous s'assure de qu'est-ce qu'ils font ultérieurement avec ces images-là?

Moi, je suis députée. Quand je vais au dépanneur m'acheter je sais pas trop quoi, là, ou à la pharmacie... Vous, vous êtes député. Bon, on me dit: C'est quoi qu'il s'achète, le député, la députée? On va à la pharmacie, on s'achète des choses. En tout cas, j'exagère un peu.

M. Battista (Giuseppe): Non. Non, c'est légitime. C'est légitime, cette préoccupation-là.

Mme Doyer: Mais, vous voyez, qu'est-ce qu'ils font de ça? On se le demande pas.

M. Battista (Giuseppe): Oui, mais nous sommes devant des législateurs et nous vous suggérons que c'est quelque chose qui devrait vous préoccuper.

Mme Doyer: Bien, oui.

M. Battista (Giuseppe): C'est le sens de notre intervention. C'est que ça devrait vous préoccuper comme représentants du peuple.

Mme Doyer: Ça nous préoccupe.

Mme Brosseau (Carole): Si je peux me permettre d'ajouter quelque chose aussi, vous savez, la préservation des renseignements personnels, c'est-à-dire la vie privée des gens versus le bien public ou la

sécurité publique, ce sont parfois des droits en opposition, parfois des droits complémentaires. Mais toute législation qui vise un droit qu'on juge fondamental ou une valeur qu'on juge fondamentale dans notre société doit se mesurer en fonction de l'objectif. Et les conséquences, et c'est ça, le défi du législateur, c'est que les conséquences ne doivent pas avoir un impact négatif sur une valeur qu'on juge importante. Alors, c'est la recherche de l'équilibre, c'est la recherche de l'objectif, c'est la recherche du résultat. Alors, c'est tout ça qu'il faut mettre dans la balance, s'il y a des abus. C'est plus ça, la recherche qu'il faut faire.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Brodeur: Merci beaucoup, M. le Président. Premièrement, bienvenue au Barreau. Et je suis heureux que vous ayez déposé un mémoire, parce que, à chaque fois qu'on a un mémoire du Barreau, c'est bien étoffé et ça donne des suggestions et des messages clairs souvent au gouvernement.

Dans le cas qui nous occupe, et ma question va être très simple, avant de laisser la parole à un des membres du Barreau, de notre caucus, le député de Marquette, le projet de loi qui nous a été déposé, tant qu'à moi, on peut se poser des questions sur les principes sur lesquels on légifère maintenant. Si on prend simplement le préambule du projet de loi, qui dit: «Ce projet de loi prévoit que le propriétaire du véhicule routier sera responsable de la commission de toute infraction relative à la vitesse constatée au moyen d'un cinémomètre photographique, à moins qu'il n'établisse qu'il n'avait pas consenti à un tiers l'utilisation de son véhicule», en fin de compte, c'est presque... il est responsable de payer la contravention, sauf si on a volé l'auto.

Donc, on fait fi des grands principes de justice. On y va plutôt d'une justice aveugle et facile, comme je disais tantôt au regroupement des chefs de police. Selon moi, en tout cas, en apparence, cette façon de légiférer là fait fi de la démocratie, puisqu'on y va au plus facile. On ne cherche pas le responsable, mais le principe de la loi, c'est d'envoyer une contravention tout simplement au propriétaire. Ce matin, on entendait les camionneurs qui nous disaient: 40 % des véhicules, des semi-remorques qui sont sur la route, appartiennent à des tiers et non pas au propriétaire de celui qui conduit. Est-ce que vous pensez qu'il y a danger où on ne devrait pas, comme législateurs, continuer à perpétuer un tel principe dans la rédaction de nos lois?

M. Battista (Giuseppe): Disons que c'est un choix législatif. Ce que nous disons, c'est que... et c'est pour ça qu'on a souligné que c'était un minimum constitutionnel, mais ce que nous demandions, et nous avons compris du ministre que c'était un élément qui allait être considéré, c'est qu'on permette aux propriétaires de véhicules de faire valoir une défense de diligence. Donc, on ferait la distinction entre le propriétaire qui prête son véhicule à n'importe qui et le propriétaire qui prend la peine de s'assurer que la personne qui va emprunter le véhicule va se conformer aux lois.

Il y a... peut-être des analogies, mais il y a des lois un peu comparables, je pense, en lois en matière de douanes et les lois qui concernent... la loi d'accise, une loi fédérale, où on confisque les véhicules, les personnes... Et, maintenant, on le fait aussi en matière de stupéfiants. On confisque les véhicules, les personnes, qui sont arrêtées même si le véhicule appartient à un tiers, et c'est le tiers qui doit démontrer qu'il ou elle avait pris les moyens raisonnables pour faire en sorte que le véhicule ne soit pas utilisé à une fin illégale. Alors, dans ce sens-là, il y a, dans la législation, si on veut, un précédent pour ce genre de loi là.

Nous partageons, par contre, la préoccupation. C'est ce qui inspire notre proposition de permettre un moyen de défense, puisque je suis convaincu... puis notre but n'est pas simplement de rendre tous les propriétaires de véhicule coupables, mais on veut, si on peut, encourager une certaine forme de responsabilisation des propriétaires des véhicules. Donc, en tant que propriétaire de véhicule, si je sais que mon véhicule risque d'être impliqué dans une infraction, je pourrais prendre les moyens pour que cela ne se produise pas. Alors, j'espère que ça répond à votre question.

M. Brodeur: Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Marquette.

● (16 h 10) ●

M. Ouimet: M. le Président, peut-être une question de clarification auprès du ministre juste avant d'amorcer un échange avec les représentants du Barreau. Est-ce que j'ai compris que, soit dans le nouveau projet de loi que vous allez déposer ou les amendements qui seront déposés ultérieurement, vous avez pris un engagement d'obtenir l'avis du Barreau du Québec et que l'avis serait par la suite distribué aux membres?

M. Chevrette: ...travailler ensemble à l'élaboration soit d'amendements ou de papillons, comme on se dit communément dans notre jargon juridique. Mais c'est oui, pas de problème.

M. Ouimet: Et à l'information des membres de la commission parlementaire?

M. Chevrette: Automatiquement. Je veux dire, par le projet, vous allez automatiquement savoir ou bien exiger des nouvelles. Si je réécis un projet, vous allez redemander ou exiger des audiences particulières ou quelque chose du genre, mais, à ce moment-là, on verra. Mais je n'ai pas d'objection, moi.

M. Ouimet: O.K.

M. Chevrette: Non. C'est quand même... C'est très important. Puis je pense que, malgré tous les principes de sécurité, je reconnais qu'il faut être prudent, puis on veut faire un projet encadré et non pas un projet «at large». Donc, très grande ouverture d'esprit sur le travail.

M. Ouimet: Très bien. Très bien. Une ou deux questions concernant le respect du droit à la vie privée,

vous l'abordez à la page 8 de votre mémoire. Les questions d'administration de preuve. La preuve qui serait transmise, par exemple, au contrevenant pourrait être différente, ce qui soulèverait des questions devant les tribunaux. Avez-vous en tête des situations analogues qui se sont déjà produites dans le passé où la situation que vous appréhendez pourrait être de nouveau soulevée dans le cas des photoradars?

M. Battista (Giuseppe): Si je peux donner une analogie, lorsqu'un individu reçoit un constat d'infraction aujourd'hui, normalement, l'agent d'appel lui remet un document qui indique «vitesse excessive». On identifie le véhicule, on identifie le lieu et on identifie la vitesse permise et la vitesse constatée. Et le policier indique: J'ai remis le constat personnellement, j'ai observé personnellement l'infraction, etc. Il a une série de cases à cocher.

Par contre, lorsque l'individu se rend en procès, l'individu reçoit, si on veut, le récit du policier, la narration des faits de l'observation. Alors, on va apprendre que le policier était situé à tel coin de rue, qu'il ou elle a observé le véhicule sur une distance de, etc. Donc, c'est de l'information supplémentaire qui est transmise à l'inculpé, mais qui ne lui sera pas transmise si la personne coche «coupable» et envoie le montant.

Alors, je pense que c'est à ce scénario-là qu'on fait référence, et là, évidemment, rentre en ligne de compte l'information, l'information qui peut peut-être concerner des tiers, etc. Si on la détruit, peut-être, c'est une information pertinente pour la personne. Alors, c'est, si on veut, les préoccupations que nous soulevons. Sans nécessairement avoir la réponse...

M. Ouimet: Non, j'ai bien compris.

M. Battista (Giuseppe): Nous ne prétendons pas l'avoir, mais c'est le genre de situation qui peut se produire ou risquer de se produire.

M. Ouimet: Mais... est-ce que, par exemple dans d'autres juridictions canadiennes, en Alberta ou en Colombie-Britannique, des situations analogues se sont produites? Est-ce que ça a été soulevé devant les tribunaux à votre connaissance?

M. Battista (Giuseppe): Honnêtement, non, je ne le sais pas.

M. Ouimet: La vérification a pas été faite.

M. Battista (Giuseppe): J'ai pas fait la vérification.

M. Ouimet: O.K. Mais il y a peut-être des réponses qui existent là, compte tenu que...

M. Battista (Giuseppe): C'est possible, oui.

M. Ouimet: O.K. C'est beau. Merci.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. M. le Président, je sais qu'il reste pas beaucoup de temps, je pense, hein?

Le Président (M. Lachance): Il reste sept minutes.

M. Gobé: Bon. Ah, c'est parfait! Alors, bonjour, mesdames, mademoiselle, madame, monsieur. Bienvenue en cette commission. Moi, je vais aller à la conclusion directement, puisque, après tout, je pense qu'on va peut-être conclure avec ça.

Dans la conclusion, dans le dernier paragraphe, vous dites: «Si le Barreau du Québec partage l'objectif du gouvernement d'avoir des routes sécuritaires, le système proposé nous trouble par son inefficacité dans certains cas.» C'est écrit assez clairement, puis je pense qu'on a employé le mot «nous trouble», c'est un mot un peu diplomatique, probablement, hein? Alors, vous pourriez peut-être nous expliquer qu'est-ce qui vous trouble et de quel genre d'inefficacité vous voulez parler et que vous craignez dans ce cas-ci. Pour que vous preniez la peine de le mettre quand même très directement comme ça en conclusion... C'est ça qu'on retient comme image: Oui, peut-être, on partage les objectifs, mais ça nous trouble, le moyen nous trouble. Il y a d'autres moyens.

Un peu plus loin, vous allez plus loin, vous parlez du «message que véhicule un traitement différent suivant le mode d'interception privilégié». Vous parlez des «contrôles routiers annoncés sont autant de moyens qui peuvent responsabiliser». «Preuve est faite que les campagnes de sensibilisation et d'information ont un impact durable sur les agissements des individus.» Donc, vous dites: Ça nous trouble, puis après vous avez un certain nombre d'énumérations qui tendent à démontrer qu'il y a d'autres solutions que ça. Malgré tout, à la fin, quand le ministre vous dit: Bon, si on vous laisse amener vos papillons sur la protection de la vie du citoyen, enfin sur différents aspects très juridiques, d'accord? vous dites: Bien, oui, ça pourrait peut-être faire, ça nous trouble moins. Alors, c'est ça que j'aimerais savoir: Qu'est-ce qui vous trouble comme moyens inefficaces? Et pourquoi le fait d'amener des arguments, des changements — pardon — juridiques vous trouble moins par la suite? Ça vous trouble moins.

Mme Brosseau (Carole): Vous comprendrez que nous sommes d'abord et avant tout des juristes, donc la réponse sera une réponse juridique. Un des aspects que vous soulevez est un aspect politique, et le Barreau du Québec ne prendra pas de position politique sur des projets de loi. Je pense que c'est nos élus qui doivent répondre à ces questions-là.

D'autre part, on a soulevé un certain nombre de questions sur l'inefficacité en certains cas, et notre présentation se voulait essentiellement ça, soulever les points les plus culminants qui rendent ce projet de loi là plus troublant, si on peut emprunter le même langage.

Par ailleurs... Et ça, ça rentre... Le projet de loi rentre dans la philosophie qui a été un peu véhiculée par le livre vert, on se rappellera bien. Et on disait que le cinémomètre était un moyen additionnel de contrôle des excès de vitesse pour justement diminuer le nombre d'accidents. Sauf qu'il y a d'autres moyens aussi qui

peuvent avoir des effets tout aussi rassurants ou tout aussi efficaces, dont les campagnes publicitaires. Alors, je pense que, si le cinémomètre doit s'inscrire dans une philosophie plus large du gouvernement de contrer les excès de vitesse qui mènent à des pertes de vie, dans le fond, c'est ça essentiellement... Mais je pense que, techniquement, ce qui nous troublait, c'étaient des objectifs, par exemple, la responsabilité dévolue, la responsabilité stricte dévolue, par exemple, au propriétaire, la responsabilité absolue dans le cas d'obstruction de la plaque d'immatriculation. Donc, essentiellement, je vous répéterais un peu ce qu'on a dit tantôt — et ce que je voudrais pas faire pour ennuyer tout le monde — mais c'est essentiellement ça.

M. Gobé: Donc, si je comprends bien, une fois ces irritants révolus ou ces problèmes réglés par l'ajout de papillons dans le nouveau projet de loi, le Barreau n'aura... va faire probablement valoir son analyse du projet de loi, du nouveau, ou de la nouvelle mouture qu'il y aura, qui va être déposé. Et on pourrait s'attendre à ce moment-là à retrouver, si ça correspond à ce que vous voulez, à retrouver quoi dans votre future conclusion? Sans vouloir aller en avant de votre conclusion.

Mme Brosseau (Carole): Je peux pas conclure. C'est prématuré de conclure ce à quoi on va arriver. Ce qu'on peut dire, par exemple, c'est, si on peut offrir notre collaboration pour bonifier un projet de loi, soit, on va le faire. Nous sommes des juristes, puis on va le faire de bon aloi. Mais ce que je peux vous dire: les choix, parce que vous parlez essentiellement de choix...

M. Gobé: Oui.

Mme Brosseau (Carole): ...ces choix-là, nous, on a devant nous un projet de loi, on ne fait pas un choix globalement. Mais ce qu'on peut dire, c'est que, dans l'esprit, c'est un moyen, le cinémomètre est un moyen présenté, qu'on pourra ou on sera en mesure d'évaluer s'il y a une certaine transparence de l'utilisation dans les années à venir et de voir véritablement l'impact. Parce que, l'impact, ce serait qu'il y ait moins... dans des endroits stratégiques sur nos routes au Québec, d'avoir moins de pertes de vies humaines. Alors, c'est ça, l'impact qu'il va y avoir à long terme. Alors, c'est ça qui va mesurer... Et c'est plus la transparence de l'utilisation du cinémomètre qui va nous permettre de conclure à la réelle efficacité du cinémomètre.

M. Gobé: Donc, ça doit passer, d'après vous, automatiquement par un projet-pilote et ce qu'il doit... si on veut arriver à ces conclusions-là ou à cette analyse que vous souhaitez qui soit faite.

Mme Brosseau (Carole): C'est pas...

M. Gobé: C'est ça que vous nous dites, qu'il doit y avoir un projet-pilote avant.

Mme Brosseau (Carole): Ce n'est pas ce que je dis. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Ce que je dis, c'est que le cinémomètre va se mesurer à l'efficacité, qui va se

traduire par une baisse substantielle des pertes de vies ou d'accidents provoqués par les excès de vitesse dans des endroits identifiés. C'est ça. Ça va être ça, le résultat. Est-ce que ça va se faire... Écoutez, je suis pas une spécialiste en matière de transport routier. Mais est-ce que ça va se faire dans un avenir rapproché ou à plus long terme? Vous pourriez peut-être plus... Vous seriez plus en mesure de poser la question au ministre ou au ministre lui-même. Je peux pas y répondre.

M. Gobé: Mais ça, ça viendra. On aura les forums appropriés pour les lui poser. À vous... Aujourd'hui, c'est vous qui êtes devant nous.

Mme Brosseau (Carole): Mais je ne peux pas y répondre.

M. Gobé: Je vous remercie d'avoir répondu à ma question.

Le Président (M. Lachance): Alors, merci. Merci, mesdames, messieurs du Barreau, pour votre présence aux travaux de cette commission. Et, là-dessus, j'ajourne les travaux de la commission au jeudi 6 septembre 2001, à 10 h 10.

(Fin de la séance à 16 h 20)

