



*La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec*

140, Grande Allée Est, bureau 750, Québec (Québec) G1R 5M8

CTE - 1 M
C.P. - SECURITE
ROUTIERE AU QUEBEC

**Commentaires de la
Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec**

Portant sur la consultation intitulée :

**La sécurité routière au Québec :
les cellulaires au volant, la vitesse
excessive, les motocyclistes et les
conditions hivernales**

Présentés

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

Décembre 2005

« La route de la qualité passe par l'amélioration continue »



**La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec**

Enregistrée selon ISO 9001:2000

Québec, le 21 décembre 2005

Monsieur François Arsenault, secrétaire
Commission des transports et de l'environnement
Édifice Pamphile-Le May
1035, rue des Parlementaires, 3^e étage
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Nos commentaires sur le document de consultation intitulé *La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernale*

Monsieur,

En réponse à votre invitation du 15 décembre dernier, c'est avec plaisir que nous transmettons aux membres de la Commission des transports et de l'environnement les commentaires de notre Corporation au regard du document de consultation intitulé *La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernale*.

Avant toute chose, notre corporation regroupe quelque 860 concessionnaires de toutes marques sur le territoire de la province ; lesquels emploient plus de 30 000 personnes. Notre mission comporte deux volets : offrir une multitude de services à nos membres, et nous soucier de la qualité du service à la clientèle, de la sécurité du public et des droits des consommateurs.

D'entrée de jeu, nous saluons toute initiative qui vise à améliorer la sécurité routière au Québec. À cet égard, nous sommes particulièrement fiers de vous rappeler que nos membres vendent bon an mal an 400 000 véhicules neufs, qui sont toujours de plus en plus sécuritaires. En effet, au cours des dernières années, les constructeurs d'automobiles ont multiplié les efforts pour fabriquer des véhicules sécuritaires par l'introduction de nouvelles technologies, tels les coussins gonflables, les freins antiblocage, les systèmes antipatinage, les structures déformables en cas d'accident, etc. Il ne fait donc aucun doute que ces éléments sécuritaires protègent les automobilistes, et contribuent à diminuer le nombre de décès et de blessures graves.

Notre mémoire portera sur un sujet qui préoccupe grandement nos membres, il s'agit de la possibilité de l'introduction du cinémomètre photographique (radar photo) comme mesure susceptible de contrer la vitesse excessive.

« La route de la qualité passe par l'amélioration continue »

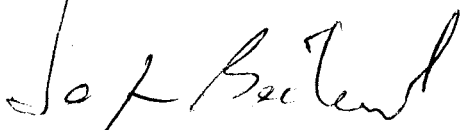
Sur cette question, nous avons eu d'ailleurs l'occasion d'intervenir à maintes reprises pour dénoncer vigoureusement l'introduction d'une telle mesure dans la province. Entre autres, nous vous référons à la correspondance échangée avec le ministre actuel, M. Michel Després, en mai dernier (copie ci-jointe). Nous lui rappelions alors qu'en janvier 2000, notre corporation avait participé à la première consultation générale de la même Commission, et que nous avions déposé un mémoire (copie ci-jointe) démontrant que l'implantation du cinémomètre photographique serait une source importante de difficultés pour nos membres et pour toutes les entreprises québécoises qui prêtent ou louent des véhicules. Ces dernières pourraient même être tenues responsables d'infractions constatées par le radar photo, qu'elles n'ont jamais commises.

En somme, puisque le contenu de notre mémoire est toujours pertinent, nous vous invitons à prendre connaissance de l'argumentaire au soutien de notre position à l'effet que l'installation de radars photo serait non seulement une mesure extrêmement mal perçue par la population du Québec, mais de plus, elle ferait subir de grandes difficultés à nos membres et à un grand nombre d'entreprises concernées. Finalement, il n'a pas été établi clairement que l'introduction du radar photo aurait vraiment comme conséquence de diminuer le nombre de décès ou de blessures sur les routes du Québec.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à la présente, et sommes à votre entière disposition si vous désirez discuter plus amplement de la présente.

Nous vous d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,



JACQUES BÉCHARD

Pièces jointes

Le 15 juillet 2005



21 JUIL. 2005

*La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec*

Monsieur Jacques Béchar
Président-directeur général
Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec
140, Grande Allée Est, bureau 750
Québec (Québec) G1R 5M8

Monsieur le Président-Directeur général,

Nous avons bien reçu votre lettre adressée au ministre des Transports, ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale, monsieur Michel Després, dans laquelle vous nous faites part de vos préoccupations à l'égard de l'introduction du cinémomètre photographique.

Lors de l'annonce du bilan routier 2004, le 6 mai dernier, le ministre a rappelé que la vitesse sur les routes du Québec est l'une des causes principales des accidents mortels. Il importe de diminuer le nombre de décès et de blessés sur l'ensemble du réseau routier québécois.

A cet effet, nous mettrons prochainement en place la Table québécoise de la sécurité routière qui regroupera tous nos partenaires. Cette table offrira une tribune d'échanges et un lieu de débats privilégiés et permettra la recherche de solutions novatrices.

Par ailleurs, plusieurs pistes de solutions sont présentement à l'étude afin de remédier aux problèmes de sécurité routière. Toute mesure susceptible d'améliorer le bilan routier, y compris le cinémomètre photographique, fait partie des diverses options évaluées. Cependant, avant de mettre en place une mesure quelle qu'elle soit, des consultations seront réalisées.

M. Jacques Béchard

-2-

Enfin, soyez assuré que vos préoccupations seront transmises aux personnes mandatées par le ministre des Transports pour étudier cette question.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président-Directeur général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in cursive script, reading "Marie-Claude Francoeur pour".

Marie-Claude Francoeur
Directrice de cabinet



**La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec**

Enregistrée selon ISO 9001:2000

Québec, le 26 mai 2005

Monsieur Michel Després
Ministre des Transports
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Projet d'introduction du cinémomètre photographique (photoradar) : une source importante de difficultés pour les concessionnaires

Monsieur le Ministre,

Nous venons d'apprendre dans les médias écrits que vous analysez actuellement la possibilité d'introduire le cinémomètre photographique dans la province de Québec.

Sur cette question, notre Corporation, qui représente quelque 860 concessionnaires sur tout le territoire de la province, soit 95 % de l'ensemble, avait présenté un mémoire en janvier 2000 (copie ci-jointe), dans le cadre de la consultation générale de la Commission des transports et de l'environnement. Comme plusieurs autres organismes, nous avons fait part de notre désaccord à une telle implantation au Québec.

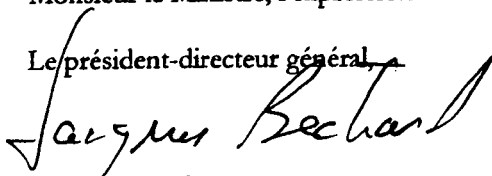
Aussi, nous joignons à la présente copie d'une lettre du 21 février 2001 que nous avons adressée à l'un de vos prédécesseurs, M. Guy Chevrette, lui rappelant que l'implantation du photoradar serait une source importante de difficultés pour nos membres et pour toutes les entreprises québécoises qui prêtent ou louent des véhicules. En effet, ces dernières pourraient être tenus responsables d'infractions constatées par le photoradar et qu'ils n'ont jamais commises.

En conclusion, à la lecture de ces documents et à la suite de la longue consultation tenue en 2000, après laquelle les autorités gouvernementales avaient jugés qu'il n'était pas souhaitable d'implanter le photoradar, nous souhaitons que vous mettiez un frein dès maintenant à votre projet. Nous sommes d'opinion que la situation qui prévalait en 2000 prévaut toujours en 2005.

Nous sommes à votre entière disposition pour discuter de ce dossier si vous le jugez à propos. Toutefois, si vous décidiez de faire une autre étude sur cette question, notre corporation apprécierait bien sûr être de nouveau consultée.

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Le président-directeur général,


JACQUES BÉCHARD

Pièces jointes : 2

« La route de la qualité passe par l'amélioration continue »



**La Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec**

Document communiqué en vertu de l'Accès à l'information

Québec, le 21 février 2001

Monsieur Guy Chevrete
Ministre
Ministère des Transports
Place Haute-Ville
700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

**Objet : Introduction éventuelle du cinémomètre photographique dans la province –
une erreur monumentale**

Monsieur le Ministre,

Vous vous souviendrez qu'au mois de janvier 2000, notre corporation, qui représente quelque 870 concessionnaires d'automobiles et de camions lourds dans la province, vous présentait ses commentaires sur le livre vert intitulé « La sécurité routière au Québec : Un défi collectif ».

Nous avons alors longuement traité de la problématique qu'occasionnerait l'introduction du cinémomètre photographique (photoradar) au Québec. Nous vous avons alors fourni plusieurs motifs à l'appui de notre position à l'effet que le Québec commettrait une erreur monumentale en implantant le photoradar. Pourquoi planter une foule de tracasseries, alors qu'il n'y a aucune preuve scientifique que l'utilisation d'un tel appareil peut influencer significativement la diminution des accidents de la route?

Nous nous permettons aujourd'hui de revenir à la charge parce que nous avons obtenues certaines informations à l'effet que vous auriez peut-être l'intention d'implanter graduellement le cinémomètre photographique dans différentes zones du Québec. Nous osons croire que nos informateurs font fausse route.

Toutefois, nous tenons à vous souligner de nouveau quelques propos de notre mémoire sur cette question. Tout d'abord, dans le cas où vous planteriez le photoradar, nos membres, qui prêtent et louent à court et à long terme un très grand nombre de véhicules, pourraient être tenus responsables d'une infraction qu'ils n'ont jamais commise. Il s'agit là d'un accroc à une règle fondamentale d'équité et de justice. De plus, une telle introduction serait véritablement une source imposante de difficultés pour les concessionnaires.

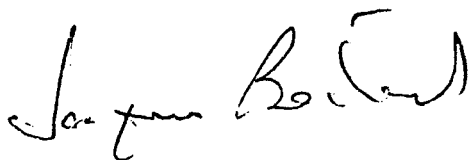
Ensuite, cette problématique majeure n'est pas unique aux concessionnaires, au contraire, toutes les entreprises œuvrant dans l'industrie automobile qui prêtent des véhicules à leurs clients et à leurs employés sont également concernés de près. Entre autres exemples, songeons aux compagnies de location à court terme (Avis, Tilden ou autres) et aux commerçants de véhicules d'occasion.

Enfin, si malgré cette panoplie d'arguments contre l'implantation du photoradar, vous décidiez malheureusement d'aller de l'avant, nous vous rappelons qu'il est d'une importance capitale de créer une procédure administrative visant à libérer de l'infraction le propriétaire innocent. Dans notre mémoire, nous vous avons d'ailleurs proposé une alternative, soit que nos membres fassent une dénonciation globale et annuelle à la SAAQ stipulant qu'ils sont propriétaires de véhicules qui sont prêtés ou loués au cours de l'année. Ainsi, ces derniers pourraient être libérés de chaque infraction dont ils ne sont pas responsables. Pour ce faire, ils rempliraient un formulaire de non responsabilité (formulaire type de la SAAQ) établissant qu'au moment de l'infraction, ledit véhicule était conduit par une personne autre que le propriétaire. En ayant ce document en main, la SAAQ aurait l'obligation d'annuler le billet d'infraction transmis au propriétaire. Nous sommes d'opinion que ce processus fort simple n'engendrerait aucun coût additionnel à la SAAQ puisqu'il serait facile à gérer et qu'il éviterait aux propriétaires de se présenter devant les tribunaux pour contester des infractions qu'ils n'auraient pas commises.

En conséquence de ce qui précède, nous apprécierions connaître vos intentions à l'égard de l'introduction éventuelle non souhaitée du photoradar dans la province. Si tel était le cas, nous vous demandons d'adopter des aménagements administratifs pour dégager les concessionnaires et les autres entreprises des infractions au Code de la sécurité routière non commises.

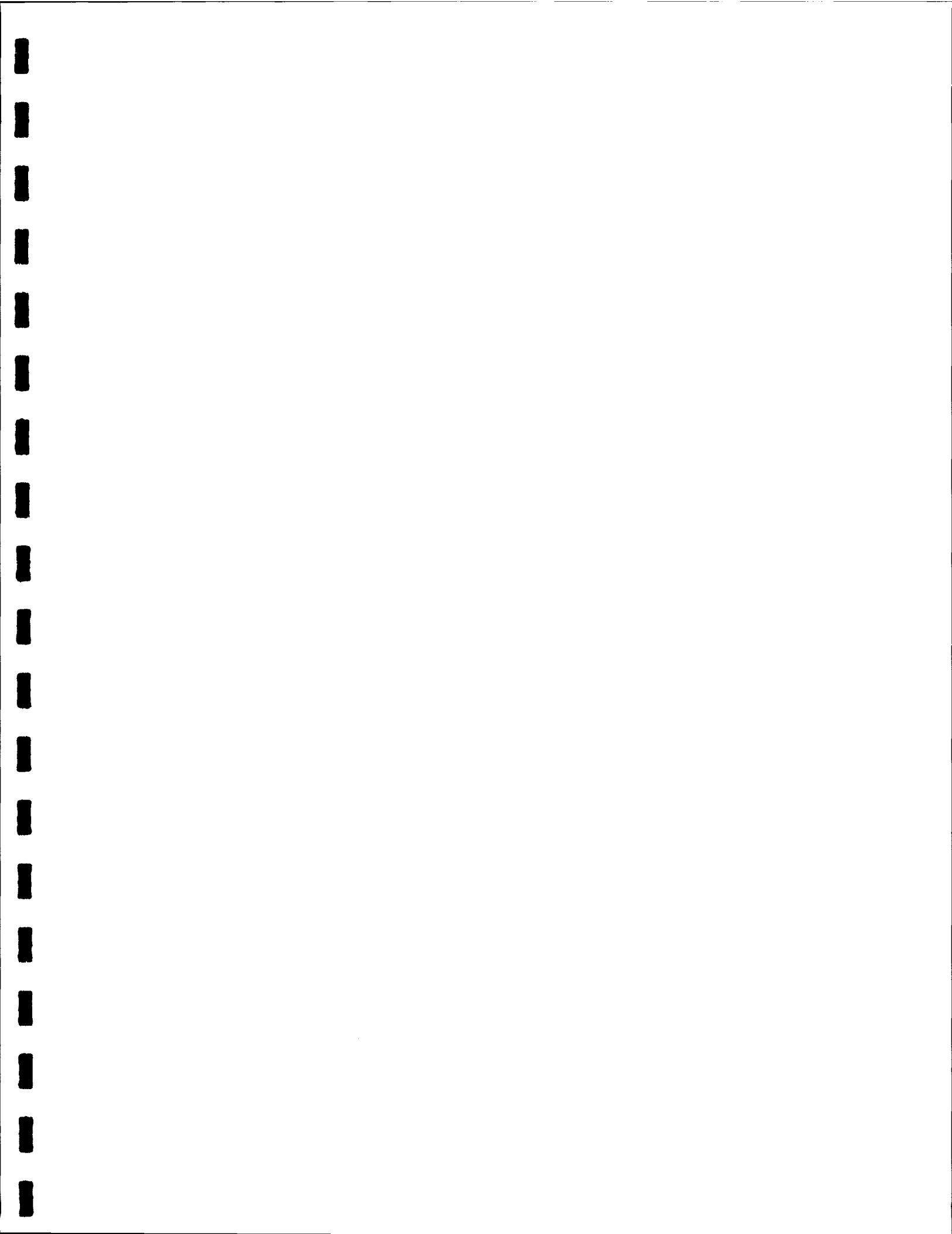
Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Le président-directeur général,



JACQUES BÉCHARD

c. c. Tous les membres du conseil d'administration de la CCAQ



RÉSUMÉ DU MÉMOIRE DE LA CCAQ

La situation qui prévaut dans l'industrie automobile n'est pas propice à l'implantation du cinémomètre photographique, notamment compte tenu du fait que les concessionnaires sont propriétaires de véhicules qu'ils louent ou prêtent à leur clientèle, et que l'utilisation de cet appareil fait en sorte que le billet d'infraction est expédié au propriétaire du véhicule et non au conducteur fautif. Aussi notre corporation se prononce-t-elle contre cette nouvelle mesure.

Si le ministre des Transports décide d'aller de l'avant avec l'implantation du cinémomètre photographique, nous insistons sur le fait qu'il devra établir une procédure simple visant à libérer les propriétaires innocents et nous recommandons en ce sens une solution à deux volets :

- Dénonciation à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour les entreprises propriétaires de véhicules prêtés ou loués ;
- Emploi d'un formulaire type de non-responsabilité que le propriétaire remplit et envoie à la SAAQ afin que celle-ci annule le billet d'infraction transmis au propriétaire.

**COMMENTAIRES DE LA CCAQ SUR LE LIVRE VERT INTITULÉ
« LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU QUÉBEC : UN DÉFI COLLECTIF »**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION GÉNÉRALE DE
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT**

PAR

**LA CORPORATION DES CONCESSIONNAIRES
D'AUTOMOBILES DU QUÉBEC INC. (CCAQ)**

**QUÉBEC
JANVIER 2000**

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
L'IMPLANTATION DU CINÉMOMÈTRE PHOTOGRAPHIQUE (<i>PHOTORADAR</i>) : UNE SOURCE IMPOSANTE DE DIFFICULTÉS POUR LES CONCESSIONNAIRES.....	5
LA CCAQ SE PRONONCE CONTRE L'IMPLANTATION DU CINÉMOMÈTRE PHOTOGRAPHIQUE DANS LA PROVINCE	7
PROCÉDURE ADMINISTRATIVE PROPOSÉE VISANT À LIBÉRER DE L'INFRACTION LE PROPRIÉTAIRE INNOCENT.....	9
CONCLUSION.....	11
ANNEXE I	12
ANNEXE II.....	13

INTRODUCTION

Notre association à but non lucratif, la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec inc. (ci-après appelée CCAQ), rassemble quelque 875 PME, toutes détentrices d'une franchise d'un constructeur pour la vente de véhicules neufs et le service après-vente s'y rapportant. Ainsi notre corporation, pour laquelle l'adhésion est volontaire, regroupe-t-elle 90 % de l'ensemble des concessionnaires d'automobiles de la province et la grande majorité des concessionnaires de camions lourds.

Notre mandat consiste en une double mission. D'une part, nous dispensons une multitude de services à nos membres et nous assurons leur représentativité auprès des gouvernements, des ministères et des différents organismes de notre secteur relativement aux diverses lois qui régissent le domaine de l'automobile. Nous sommes de plus responsables de la rédaction des contrats et des formulaires qu'utilisent nos concessionnaires dans leur entreprise ; de l'organisation de séminaires à l'échelle provinciale portant sur des sujets variés (TPS, TVQ, location à long terme, etc.) ; de la publication de notre bulletin d'informations générales (mensuel) et de notre revue spécialisée (qui paraît deux fois l'an), soit notre prestigieuse revue *Contact*. En outre, en matière de formation, nous veillons à offrir régulièrement à nos membres des cours et des programmes de formation pour le personnel, les cadres et les propriétaires de concessions d'automobiles ou de camions lourds.

D'autre part, nous nous soucions de la qualité du service à la clientèle, de la sécurité du public et du respect des droits des consommateurs. À cet effet, soulignons que nos concessionnaires sont tenus d'observer un code d'éthique professionnelle rigoureux.

Pour leur part, les concessionnaires membres de notre corporation sont des employeurs clés de l'industrie automobile. En effet, ils constituent collectivement une force économique importante au sein de la communauté, comme en font foi les données suivantes :

APPORT ECONOMIQUE ANNUEL DES CONCESSIONNAIRES DE LA CCAQ	
Versement de salaires et d'avantages sociaux à près de 30 000 employés	1 025 250 000 \$
Vente de plus de 325 000 véhicules et camions lourds neufs, soit 30 % du marché canadien, et de plus de 200 000 véhicules d'occasion	11 100 000 000 \$
Paiement de cotisations diverses : CSST, assurance-emploi, Fonds des services de santé et Régie des rentes du Québec	135 717 000 \$
Perception bénévole pour l'Etat de la TPS et de la TVQ	2 675 000 000 \$

Et nous pouvons résumer ainsi le profil type d'un concessionnaire :

- Il vend ou loue à long terme en moyenne 400 véhicules neufs par année et environ 225 véhicules d'occasion – certains de nos membres en écoulent plus de 2000 annuellement.
- Il emploie en moyenne 30 personnes, dont la masse salariale atteint le million de dollars – certains de nos concessionnaires dirigent plus de 125 employés.
- Il investit dans son entreprise près de 4 500 000 \$, soit 2 500 000 \$ en terrains, bâtiments et équipement, et 2 000 000 \$ en véhicules et en pièces.

Du reste, l'entreprise d'un concessionnaire se divise en six ou sept services, à savoir l'administration générale, qui chapeaute tous les autres, celui des ventes de véhicules neufs et d'occasion, celui du service après-vente, celui de la location, celui des pièces et celui de la carrosserie (débosselage et peinture). Ces services, bien qu'ils soient autonomes, sont tous liés les uns aux autres. Conséquemment, pour assurer la rentabilité de son entreprise, le concessionnaire doit orchestrer la performance de chacun d'eux.

L'IMPLANTATION DU CINÉMOMÈTRE PHOTOGRAPHIQUE (*PHOTORADAR*) : UNE SOURCE IMPOSANTE DE DIFFICULTÉS POUR LES CONCESSIONNAIRES

Nous avons analysé l'ensemble du document de consultation du ministre des Transports, M. Guy Chevrette, qui traite de cinq sujets ayant une incidence sur la sécurité et la mobilité dans les transports. Toutefois, dans le présent mémoire, nous nous limitons à commenter le chapitre 3, lequel concerne l'introduction possible au Québec du cinémomètre photographique, puisque cet aspect touche plus particulièrement nos membres.

En effet, en tant que propriétaires de véhicules qu'ils prêtent et louent à court ou à long terme, nos concessionnaires membres sont directement concernés par l'introduction d'une telle mesure. D'une part, par le biais de leur service après-vente, il arrive régulièrement que nos membres prêtent ou louent à court terme des véhicules à leur clientèle lors de travaux de réparation. D'autre part, via leur service des ventes, nos membres écoulent bon an mal an au-delà de 325 000 véhicules neufs, dont la moitié sont loués à long terme, et prêtent fréquemment des véhicules d'essai à leurs clients. Il faut ici préciser que, dans le cas d'une location à long terme, le nom du propriétaire apparaissant sur le certificat d'immatriculation, accompagné du nom du locataire, est soit celui du concessionnaire, soit celui de l'institution financière à laquelle on a cédé le contrat de location.

Compte tenu de ce qui précède, nous anticipons une problématique majeure dans l'éventualité où le cinémomètre photographique était introduit dans la législation provinciale. En pratique, nos membres seraient susceptibles d'être souvent poursuivis pour des infractions d'excès de vitesse constatées par cet appareil, alors qu'ils ne seraient aucunement responsables desdits délits, n'étant pas les conducteurs des véhicules prêtés ou loués impliqués. En résumé, nous sommes d'avis que le concessionnaire ne devrait jamais être tenu responsable d'une infraction qu'il n'a pas commise, comme c'est le cas pour tout autre citoyen. Il s'agit là d'une règle fondamentale d'équité et de justice.

Néanmoins, s'il advenait qu'une telle situation survienne, d'aucuns la jugeraient absurde et totalement inéquitable pour le concessionnaire, d'autant que celui-ci devrait par la suite entreprendre des démarches difficiles auprès de son client afin de faire payer le billet d'infraction. Et que dire du fait

que le client en question ne voudrait peut-être pas reconnaître sa responsabilité ? On ne peut négliger cette possibilité. Imaginons alors un cas semblable au service après-vente d'un concessionnaire et pensons un instant à l'impact négatif d'un tel cas sur l'indice de satisfaction de la clientèle.

De surcroît, cette problématique majeure n'est pas unique aux concessionnaires. Au contraire, toutes les entreprises œuvrant dans l'industrie automobile et prêtant des véhicules à leurs clients ou employés sont également concernées de près. Entre autres exemples, songeons aux compagnies de location à court terme (ex. : Avis, Budget, Tilden ou autres) et aux commerçants de véhicules d'occasion. Par ailleurs, quelle que soit leur industrie d'appartenance, les entreprises propriétaires de véhicules devant fournir ceux-ci à leur personnel pour les activités commerciales de la compagnie peuvent tout autant être pénalisées. Concrètement, avec l'avènement du cinémomètre photographique, des milliers de commerçants devraient faire face à divers problèmes du genre.

Les automobilistes n'en pensent pas moins de leur côté. Comme plusieurs, nous savons doré et déjà que, pour différentes raisons, cette mesure n'est absolument pas appréciée par la population. À titre indicatif, rappelons que bien des automobilistes perçoivent le cinémomètre photographique comme une « machine à dollars » pour les gouvernements et les municipalités, et que d'autres parlent même d'atteinte à la vie privée.

LA CCAQ SE PRONONCE CONTRE L'IMPLANTATION DU CINÉMOMÈTRE PHOTOGRAPHIQUE DANS LA PROVINCE

Dans l'hypothèse où le cinémomètre photographique était implanté au Québec, il faudrait obligatoirement que des mécanismes simples soient établis afin que les entreprises ne soient pas condamnées injustement et qu'aucune surcharge administrative ne leur soit imposée. En somme, si l'utilisation de cet appareil entre en vigueur, seule une procédure bien définie permettra de résoudre la problématique que nous venons d'expliquer.

Comme nous l'avons démontré précédemment, la formule visant à faire d'abord porter le fardeau au propriétaire qui devra ensuite réclamer le montant de la contravention à son client ou locataire s'avère tout à fait inacceptable – la satisfaction de la clientèle de nos concessionnaires et le bien-être de bon nombre de contribuables en dépendent. De toute façon, cette responsabilité, voire cette charge, revient évidemment à l'État. L'État doit, par l'entremise des autorités compétentes, recouvrer les frais des amendes auprès des vrais responsables, soit les conducteurs fautifs.

Par conséquent, la question fondamentale qu'on doit poser est la suivante : est-ce que l'utilisation du cinémomètre photographique peut influencer significativement la diminution des accidents de la route ?

Pour notre part, nous ne sommes vraiment pas convaincus de la relation de cause à effet existant entre l'utilisation d'un tel appareil et la diminution possible des accidents de la route. Certes, le document de consultation fait état de l'efficacité du cinémomètre photographique au sein des administrations qui en font usage, mais rien dans ce texte ne nous permet de nous faire une opinion précise sur cette question, puisqu'on y traite uniquement de la diminution du pourcentage de véhicules en infraction. Nous estimons que des précisions à ce sujet devraient être apportées, notamment par le biais d'une évaluation détaillée portant sur l'utilité du cinémomètre photographique dans la diminution des accidents de la route. Aucune donnée se rattachant à cet aspect ne nous a été transmise.

Dans ce contexte, nous nous prononçons contre l'implantation du cinémomètre photographique dans la province. Les sérieux inconvénients occasionnés aux conducteurs de véhicules, qui ne sauront pas sur le champ qu'ils ont commis une infraction au Code de la sécurité routière, et les conséquences fâcheuses que devront subir les entreprises propriétaires de véhicules prêtés ou loués motivent notre position.

Malgré les vives critiques de la population québécoise, si le législateur décidait d'aller de l'avant avec une telle mesure, nous proposons respectueusement qu'il se doit de trouver une solution afin de ne pas pénaliser les propriétaires de véhicules à la suite des infractions commises par les conducteurs et constatées par le cinémomètre photographique.

PROCÉDURE ADMINISTRATIVE PROPOSÉE VISANT À LIBÉRER DE L'INFRACTION LE PROPRIÉTAIRE INNOCENT

Le document de consultation mentionne que l'Australie offre aux propriétaires la possibilité d'effectuer une dénonciation afin de préciser le nom du conducteur au moment de l'infraction. S'agit-il d'une dénonciation préventive ou d'exonération de responsabilité à la suite d'une infraction ? Dans tous les cas, au Québec, une solution pareille semble difficile à appliquer, puisque les véhicules de service de nos concessionnaires peuvent être prêtés au moins cinq fois à cinq différentes personnes dans une même semaine. Quoi qu'il en soit, s'il s'agit d'une dénonciation préventive, nous ne croyons pas que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) apprécierait recevoir quotidiennement plusieurs centaines de dénonciations de nos 875 membres indiquant que tels et tels véhicules ont été prêtés à telles et telles personnes pour une période donnée.

Nous pensons plutôt qu'une dénonciation globale et annuelle pour nos membres à la SAAQ, stipulant qu'ils sont propriétaires de véhicules qui sont prêtés ou loués au cours de l'année, s'avérerait de beaucoup préférable. En pratique, l'autre volet de notre recommandation apparaît encore plus intéressant, tant pour les entreprises que pour la SAAQ. Prenons un exemple concret pour illustrer ce second volet :

1. Une entreprise enregistrée à la SAAQ comme propriétaire de véhicules prêtés ou loués reçoit une infraction constatée par cinémomètre photographique, mais le propriétaire n'est pas responsable.
2. La personne attitrée à ces cas à l'entreprise remplit un formulaire de non-responsabilité (formulaire type de la SAAQ), établissant qu'au moment de l'infraction ledit véhicule était conduit par une personne autre que le propriétaire, et expédie ce document au bureau de la SAAQ.
3. Avec ce document en main, la SAAQ a l'obligation, et non pas la discrétion, d'annuler le billet d'infraction transmis au propriétaire.

Nous sommes d'opinion que cette façon de procéder fort simple n'engendrerait aucun coût additionnel pour la SAAQ, puisqu'elle serait facile à gérer, et qu'elle éviterait aux propriétaires de se présenter devant les tribunaux pour contester des infractions qu'ils n'auraient pas commises.

Depuis l'avènement de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (loi 12) en matière de saisie de véhicules, soit depuis le 1^{er} décembre 1997, il est permis de demander une mainlevée de saisie d'un véhicule à la SAAQ par voie administrative plutôt que de se présenter devant les tribunaux (voir Annexe I). Nous avons eu l'occasion de recourir à cette voie administrative à quelques reprises pour nos membres, en remplissant le formulaire intitulé *Demande de mainlevée de saisie de véhicule* (voir Annexe II), lequel document permet de libérer un véhicule à la suite d'une infraction dont le concessionnaire n'est pas responsable. Ce processus administratif fonctionne très bien, et il est beaucoup plus rapide et efficace que toute procédure judiciaire.

Si cela s'avère nécessaire avec l'utilisation du cinémomètre photographique, vous conviendrez qu'une procédure parallèle, correspondant de près à notre recommandation, pourrait sûrement être adoptée.

CONCLUSION

Nous avons bien sûr réfléchi à différentes hypothèses avant de vous faire part de nos recommandations. En définitive, nous estimons que la solution en deux volets que nous vous proposons apparaît le meilleur choix dans les circonstances, non seulement pour les entreprises concernées, dont nos concessionnaires, mais aussi pour tous les contribuables automobilistes.

En terminant, nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez au présent document et tenons à vous aviser que nous souhaitons vivement participer aux auditions publiques que tiendra la Commission des transports et de l'environnement sur cette question.

ANNEXE I

glement de zonage ou un règlement de contrôle intérimaire interdisant l'exercice de l'activité de commerçant ou de recycleur dans les endroits qui y sont mentionnés;

6° si le titulaire donne des renseignements faux ou trompeurs, falsifie les documents servant à l'immatriculation ou omet de déclarer les informations relatives à une déclaration de «perte totale» d'un véhicule routier importé. Il doit s'assurer que le véhicule n'a pas été antérieurement déclaré «perte totale» par une autre administration. La durée d'une première suspension est de trois mois et de six mois pour toute suspension subséquente. (1986, c. 91, a. 207; 1990, c. 19, a. 11; 1990, c. 83, a. 94; 1996, c. 56, a. 63.)

208. (Abrogé). (1986, c. 91, a. 208; 1987, c. 94, a. 41; 1990, c. 19, a. 11; 1990, c. 83, a. 95; 1996, c. 56, a. 64.)

209. Droit suspendu. — Lorsque la période de validité d'une licence de commerçant ou de recycleur se termine avant la fin de la période de la suspension dont cette licence faisait l'objet, le droit d'obtenir une telle licence est alors suspendu pour la durée de la période de suspension non expirée. (1986, c. 91, a. 209.)

CHAPITRE III CONDUITE SANS PERMIS OU DURANT SANCTION

SECTION I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

209.1. Saisie du véhicule. — L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne conduit un véhicule routier sans être titulaire du permis prévu à l'article 65 peut procéder sur-le-champ, aux frais du propriétaire et au nom de la Société, à la saisie du véhicule et à sa mise en fourrière pour une durée de 30 jours. (1996, c. 56, a. 65.)

209.2. Saisie du véhicule. — L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire que le conducteur d'un véhicule routier est sous le coup d'une sanction au sens de l'article 106.1, par rapport à la conduite d'un véhicule de la catégorie de véhicule qu'il conduit, peut procéder sur-le-champ, aux frais du propriétaire et au nom de la Société, à la saisie du véhicule et à sa mise en fourrière pour une durée de 30 jours si la sanction a été prononcée en vertu de l'un des articles

180, 183 à 185, de l'un des paragraphes 1° à 4° de l'article 190 ou de l'un des articles 191, 191.2, 194, 202.4 ou 202.5. (1996, c. 56, a. 65.)

209.3. Procès-verbal de saisie. — Après la mise en fourrière du véhicule routier, l'agent de la paix dresse un procès-verbal de saisie dans la forme et la teneur déterminées par la Société.

Copies. — Une copie du procès-verbal de saisie doit être remise au conducteur du véhicule, au propriétaire s'il est présent, au gardien auprès de qui le véhicule est mis en fourrière ainsi qu'à la Société, sur demande de celle-ci. (1996, c. 56, a. 65.)

209.4. Avis au propriétaire. — Le conducteur, s'il n'est pas le propriétaire du véhicule routier, doit aviser celui-ci de la saisie sans délai et lui remettre une copie du procès-verbal de saisie. (1996, c. 56, a. 65.)

209.5. Avis à la Société. — L'agent de la paix doit aviser la Société de toute saisie pratiquée en vertu du présent chapitre dans les délais et selon les modalités déterminées par celle-ci.

Avis au propriétaire. — La Société avise le propriétaire du véhicule routier si celui-ci n'était pas présent au moment de la saisie, selon les modalités prévues au quatrième alinéa de l'article 550. (1996, c. 56, a. 65.)

209.6. Récupération des effets personnels. — Tout propriétaire ou tout conducteur d'un véhicule routier saisi peut récupérer tout bien personnel qui se trouve dans le véhicule sauf s'il s'agit d'un détecteur de radar de vitesse ou de biens personnels qui sont fixés ou incorporés au véhicule ou qui servent à son fonctionnement. (1996, c. 56, a. 65.)

209.7. Récupération d'un chargement. — L'expéditeur, le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd ou le propriétaire d'un chargement qui se trouve dans un véhicule routier faisant l'objet d'une saisie peut récupérer ce chargement ainsi que la remorque, la semi-remorque, l'essieu amovible et le chariot de remorquage à un essieu qui font partie d'un ensemble de véhicules routiers saisi. (1996, c. 56, a. 65; 1998, c. 40, a. 68.)

209.8. Cession interdite. — Le propriétaire d'un véhicule routier saisi ne peut céder la propriété du véhicule tant que la Société n'a pas, en

vertu de l'article 209.15, autorisé la remise en possession du véhicule. (1996, c. 56, a. 65.)

209.9. Rétention du véhicule. — Le gardien a le droit de retenir le véhicule routier jusqu'au paiement de tous les frais de remorquage et de garde du véhicule.

Frais. — Les frais de remorquage et les frais quotidiens de garde sont fixés par règlement. (1996, c. 56, a. 65.)

209.10. Gardien du véhicule. — La personne auprès de qui le véhicule routier a été mis en fourrière en assume la garde avec prudence. Elle ne peut s'en déposséder qu'aux conditions prévues à l'article 209.15 ou après l'expiration du délai prévu à l'article 209.16 mais, dans ce dernier cas, qu'avec la permission du curateur public. (1996, c. 56, a. 65.)

SECTION II MAINLEVÉE DE LA SAISIE

209.11. Remise du véhicule. — Le propriétaire du véhicule routier saisi peut être remis en possession du véhicule aux conditions prévues à l'article 209.15, sur autorisation d'un juge de la Cour du Québec exerçant en son bureau en matière civile:

1° si, étant le conducteur du véhicule, il ignorait qu'il était sous le coup d'une sanction;

2° si, n'étant pas le conducteur du véhicule:

a) il ignorait que le conducteur à qui il avait confié la conduite de son véhicule était sous le coup d'une sanction ou n'était pas titulaire du permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule;

b) il n'avait pas consenti à ce que le conducteur soit en possession du véhicule saisi.

Mainlevée. — La requête pour mainlevée de la saisie doit être signifiée à la Société avec une copie du procès-verbal de saisie, au moins deux jours francs avant la date de sa présentation devant le juge. Elle est instruite et jugée d'urgence. (1996, c. 56, a. 65.)

209.12. Opposition. — Lorsqu'une requête lui est signifiée, la Société peut faire valoir, avant la date fixée pour la présentation de la requête, tout moyen de droit ou de fait qui s'oppose au main-

tien, total ou partiel, des conclusions de la requête. (1996, c. 56, a. 65.)

209.13. Témoignage. — Le procès-verbal dressé par l'agent de la paix peut tenir lieu de son témoignage si ce dernier atteste qu'il a lui-même constaté les faits qui y sont mentionnés. Il en est de même de la copie du procès-verbal certifiée conforme par une personne autorisée. (1996, c. 56, a. 65.)

209.14. Paiement des frais et remise du véhicule. — Les dispositions des articles 209.11 à 209.13 ne doivent pas être interprétées comme empêchant la Société ou une personne qu'elle désigne d'autoriser, sur paiement des frais de garde et de remorquage engagés par le gardien, la remise en possession du véhicule si le propriétaire établit à la satisfaction de la Société ou de la personne désignée qu'il est dans les conditions prévues aux paragraphes 1° ou 2° de l'article 209.11. (1996, c. 56, a. 65.)

209.15. Autorisation. — À la fin de la saisie, le propriétaire ne peut être remis en possession de son véhicule routier que sur paiement des frais de garde et de remorquage engagés par le gardien et sur autorisation fournie à celui-ci par la Société ou une personne qu'elle désigne. (1996, c. 56, a. 65.)

209.16. Administration provisoire. — Si, à l'expiration d'un délai de cinq jours de la date prévue pour la fin de la saisie, le propriétaire du véhicule routier n'a pas fourni à la Société les preuves qui lui auraient permis d'autoriser la remise en possession du véhicule, la Société confie alors le véhicule au curateur public qui en assume l'administration provisoire. (1996, c. 56, a. 65.)

SECTION III DISPOSITION DU VÉHICULE ROUTIER PAR LE CURATEUR PUBLIC

209.17. Pouvoirs. — Le curateur public exerce les pouvoirs prévus aux articles 24 et suivants de la *Loi sur le curateur public* (L.R.Q., c. C-81), sous réserve des dispositions dérogatoires de la présente section. (1996, c. 56, a. 65.)

209.18. Responsabilité. — Le curateur public fait paraître, dans les sept jours du début de son administration, un avis dans un journal circulant

dans la localité où réside le propriétaire du véhicule routier ou, s'il s'agit d'une personne morale, dans la localité où se situe son établissement.

Avis de reprise de possession. — L'avis doit mentionner que le véhicule routier a été confié au curateur public pour son administration et que le propriétaire peut en reprendre possession sur paiement des honoraires du curateur public et des déboursés engagés par celui-ci pour l'administration du véhicule et que le curateur public sera autorisé à vendre le véhicule à compter du onzième jour suivant la date de la publication de l'avis.

Mentions à l'avis. — Il doit également préciser le nom du propriétaire du véhicule routier, l'année, la marque, le modèle et le numéro d'identification du véhicule. (1996, c. 56, a. 65.)

209.19. Paiement des frais. — Le curateur public paie les frais de garde et de remorquage engagés par le gardien. (1996, c. 56, a. 65.)

209.20. Remise du véhicule. — Dans le cas où le propriétaire ou toute autre personne ayant le droit de revendiquer le véhicule routier exerce son droit avant la vente de celui-ci par le curateur public, la remise du véhicule est alors effectuée sur paiement des frais et déboursés engagés par le curateur public. (1996, c. 56, a. 65.)

209.21. Vente. — Si le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit de revendiquer le véhicule routier n'exerce pas son droit dans les dix jours à compter de la publication de l'avis, le curateur public peut alors procéder à la vente du véhicule.

Produit de la vente. — Sur réclamation, le produit de la vente est remis à celui qui était propriétaire ou à toute autre personne ayant un droit de revendiquer le véhicule routier au moment de la saisie, déduction faite des honoraires du curateur public et des déboursés engagés par celui-ci. Si le propriétaire ou la personne ayant un droit de revendiquer le véhicule ne réclame pas le produit de la vente, le curateur public le remet alors au ministre des Finances.

Propriété de l'État. — (Supprimé). (1996, c. 56, a. 65; 1997, c. 80, a. 54.)

209.22. Honoraires du curateur public. — Lorsque les honoraires du curateur public ainsi que les frais de remorquage et de garde des véhicules routiers et les autres déboursés engagés durant un trimestre par le curateur public sont supérieurs au produit de la vente de ces véhicules durant la même période, la Société verse au trimestre suivant dans le fonds général du curateur public, selon les modalités fixées par entente, un montant équivalent à l'excédent de ces honoraires et déboursés sur le produit de la vente.

Débiteur. — La personne qui était propriétaire du véhicule routier au moment de la saisie est débitrice de la Société jusqu'à concurrence du montant que celle-ci a dû verser au curateur public en regard de ce véhicule. (1996, c. 56, a. 65.)

SECTION IV INDEMNISATION PAR LA SOCIÉTÉ

209.23. Saisie par erreur. — La Société assume la responsabilité du préjudice résultant d'une saisie pratiquée par erreur. (1996, c. 56, a. 65.)

SECTION V DISPOSITIONS PÉNALES

209.24. Infraction et peine. — Quiconque contrevient à l'article 209.10 commet une infraction et est passible d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$. (1996, c. 56, a. 65.)

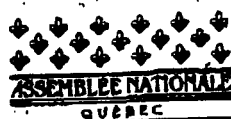
209.25. Infraction et peine. — Quiconque exige des frais supérieurs à ceux établis par une disposition réglementaire prise en vertu du paragraphe 50° de l'article 621 commet une infraction et est passible d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$. (1996, c. 56, a. 65.)

209.26. Infraction et peine. — Quiconque conduit un véhicule routier gardé en fourrière en vertu de l'un des articles 209.1 ou 209.2 commet une infraction et est passible d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$. (1996, c. 56, a. 65.)

ANNEXE II

LE SOLEIL

8 DÉCEMBRE 1999



CONSULTATION GÉNÉRALE

CONSULTATION GÉNÉRALE SUR LE LIVRE VERT INTITULÉ :
« LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU QUÉBEC : UN DÉFI COLLECTIF »

La Commission des transports et de l'environnement est chargée de tenir des auditions publiques à compter du 1^{er} février 2000 dans le cadre de la consultation générale sur le livre vert intitulé : « La sécurité routière au Québec : un défi collectif ». Toute personne ou organisme qui désire exprimer son opinion sur ce sujet doit soumettre un mémoire au Secrétariat des commissions au plus tard le 18 janvier 2000.

La Commission choisira, parmi les personnes et les organismes qui auront fait parvenir un mémoire, ceux qu'elle entendra. Les mémoires doivent être transmis en 25 exemplaires de format lettre. Ils doivent être accompagnés d'autant d'exemplaires d'un résumé de leur contenu. Les personnes ou les organismes qui désirent que leur mémoire soit transmis à la Tribune de la presse doivent en faire parvenir 25 exemplaires supplémentaires.

Les mémoires, la correspondance et les demandes de renseignements doivent être adressés à :
M. Charles A. Bogue, secrétaire de la Commission des transports et de l'environnement, Édifice Honoré-Mercier, 835, boulevard René-Lévesque Est, bureau 3.29, Québec (Québec), G1A 1A3.

Téléphone : (418) 643-2722 Télécopieur : (418) 643-0248
Courriel : cbogue@assnat.qc.ca

89145510