

MÉMOIRE SUR LE PROJET DE LOI 57

Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives.

PRÉSENTÉ À
LA COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT

PRÉPARÉ PAR
LE REGROUPEMENT DES LOUEURS
DE VÉHICULES DU QUÉBEC



RLVQ

**REGROUPEMENT DES LOUEURS
DE VÉHICULES DU QUÉBEC**

2750, chemin Ste-Foy, bureau 259
Sainte-Foy (Québec) G1V 1V6

QUÉBEC, LE 5 AVRIL 2012

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
PROJET PILOTE DE CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES.....	4
LE PROJET DE LOI NO 57.....	7
SOLUTIONS PROPOSÉES.....	11
CONCLUSION.....	12

Introduction

Madame la présidente, madame et messieurs les députés,

Permettez-nous tout d'abord de remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement d'avoir invité notre organisation à venir commenter le projet de loi no 57 et soyez assurés que notre organisation dépose ses commentaires et représentations dans un esprit d'ouverture orienté sur l'efficacité et la sécurité des usagers de la route.

Le Regroupement des Loueurs de Véhicules du Québec (RLVQ) a été fondé depuis plus de 20 ans et il regroupe 15 entreprises de location à court terme d'automobiles et de petits camions dont la moitié sont des PME Québécoises. Les flottes de ses membres représentent un nombre total de véhicules de plus de 35,000 au Québec. Ces véhicules sont donc très présents sur tout le réseau routier québécois et l'industrie est très sensible à l'aspect sécurité pour sa clientèle tant du point de vue social que du point de vue économique.

Le fardeau administratif étant déjà extrêmement lourd pour les membres de notre industrie, il est donc souhaitable que les nouvelles législations visant la sécurité soient bien ciblées tout en minimisant les impacts au niveau de la lourdeur administrative.

La vie et la sécurité de nos clients nous tient à cœur et notre industrie s'est toujours fait un devoir de promouvoir des comportements responsables tant chez ses employés que chez ses clients. Notre collaboration et notre conformité aux lois ne se sont d'ailleurs jamais démenties.

Projet pilote de cinémomètres photographiques

Le 21 décembre 2007 était sanctionné le projet de loi 42 qui s'intitulait *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude*. En vertu de l'article 72 de la Loi, le *Code de la sécurité routière* était amendé afin d'y inclure l'article 592.3 qui se lisait ainsi :

592.3. Pour l'application des articles 592.1 et 592.2, le locataire d'un contrat de location à court terme est réputé être le propriétaire du véhicule routier.

Le présent article ne s'applique pas lorsque le locateur du véhicule routier fait défaut de transmettre, dans les cinq jours de la demande de la personne autorisée à cet effet, les renseignements concernant le locataire qui sont nécessaires à la signification d'un constat d'infraction à ce dernier.

Le 14 décembre 2007, la ministre Julie Boulet devant la Commission des transports et de l'environnement affirmait que l'ajout, entre autre, de l'article 592.3 répondait à *une demande de l'industrie, plus particulièrement les propriétaires de flotte de véhicules, visant l'identification des conducteurs fautifs et la signification à leur endroit d'un constat d'infraction de manière à ce qu'ils puissent être poursuivis à la place des propriétaires*.

Le projet pilote entré en vigueur le 11 août 2009 incluait donc une disposition particulière pour l'industrie de la location à court terme de véhicules en spécifiant que, pour les fins de ce règlement, le locataire à court terme était considéré comme le propriétaire du véhicule.

Ainsi, de concert avec les responsables du projet pilote, notre regroupement a collaboré de façon assidue à la mise en place et au suivi du traitement des infractions émises.

Toutes les photos impliquant des véhicules de nos entreprises membres reçoivent un traitement spécial car un courriel est alors expédié au propriétaire pour que celui-ci puisse transmettre au Centre de traitement de la preuve, par télécopieur, dans les cinq jours suivants, une copie du contrat de location contenant le numéro de permis de conduire du locataire.

Le constat d'infraction est alors émis au délinquant responsable de l'infraction afin qu'il puisse payer son infraction, transmettre un document de délation ou contester l'infraction. Ainsi, la cible est atteinte et le conducteur délinquant est sensibilisé à son comportement.

Ce traitement a certainement permis de contribuer à l'acceptation sociale du projet pilote car l'objectif de changer les comportements non sécuritaires est atteint. Le risque de perception, par les citoyens, d'une taxation déguisée est alors grandement diminué.

En 2010, le gouvernement amendait à nouveau l'article 592.3 afin qu'il se lise ainsi :

592.3. Pour l'application des articles 592.1 et 592.2, le locataire d'un contrat de location à court terme et l'emprunteur d'une voiture de prêt d'un garagiste ou d'une voiture d'essai d'un commerçant sont réputés être les propriétaires du véhicule routier.

Le présent article ne s'applique pas lorsque le locateur ou le prêteur du véhicule routier fait défaut de transmettre, dans les cinq jours de la demande de la personne autorisée à cet effet, les renseignements concernant le locataire ou l'emprunteur qui sont nécessaires à la signification d'un constat d'infraction à ce dernier.

Le 15 avril 2010, encore une fois devant la Commission des transports et de l'environnement, la Ministre Boulet confirmait ce que notre association prétend lorsqu'elle mentionnait :

L'article 592.3 du Code la sécurité routière s'inscrit dans le cadre du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et la surveillance aux feux rouges. Les modifications qui y sont proposées visent à étendre la présomption de propriété prévue au premier alinéa à l'emprunteur à court terme d'une voiture de prêt ou d'essai. Ainsi, les garagistes ou les concessionnaires d'automobiles qui prêtent des véhicules à leurs clients pourront bénéficier du même processus que les locateurs à court terme de voitures. Ainsi, plutôt que de recevoir le constat d'infraction, les prêteurs pourront, à la demande de la personne autorisée, fournir les renseignements nécessaires à la signification d'un constat d'infraction à leur client fautif pour éviter d'être eux-mêmes responsables de l'infraction.

On le voit, en 2007 et en 2010, le gouvernement a reconnu l'importance, **mais surtout la nécessité**, d'une disposition permettant aux locateurs de véhicule de s'exonérer de toute responsabilité en produisant, via un formulaire préétabli, une dénonciation aux autorités afin, comme le dit la Ministre Boulet, *d'être eux-mêmes responsables de l'infraction.*

Vous savez, notre industrie a dépensé des efforts et des ressources pour mettre en place des systèmes afin de pouvoir répondre adéquatement à ce surcroît de travail mais le tout en valait la peine car il permettait d'atteindre la cible soit d'accroître la sécurité sur les routes. Le volume de contraventions émises aux véhicules de nos membres a d'ailleurs dépassé les 3,500 depuis le début du projet pilote représentant 10% de nos véhicules.

Nous reconnaissons tous que les comportements délinquants sur nos routes doivent être sanctionnés et dénoncés. De plus, la Loi doit faire en sorte de dissuader non seulement le délinquant de récidiver mais également dissuader l'ensemble des utilisateurs du réseau routiers québécois d'adopter des comportements en contravention à nos lois.

Par contre, bien que l'objectif de Loi soit parfaitement légitime et en conformité avec les principes de bonnes gouvernance, il n'en demeure pas moins que l'entreprise de location de véhicule n'a aucun contrôle sur l'utilisation qu'est faite du bien qu'elle loue à un tiers. Les termes de l'article 592.3 reflètent parfaitement cette réalité.

Ayant les objectifs de dissuasion et de dénonciation d'un comportement délinquant en tête, il est essentiel que le conducteur fautif assume pleinement et entièrement les conséquences de ses actes et qu'il reçoive la peine qui accompagne la commission de l'infraction. Le projet de loi 57 tel que déposé semble mettre de côté ces objectifs.

Le projet de loi No 57

Le 22 février 2012, on présentait le projet de loi No 57 modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

À la lecture du projet de loi, un constat troublant s'impose. L'article 12 du projet de loi abroge l'article 592.3 du *Code de la sécurité routière*. En effet, la présomption à l'effet que le locataire d'un contrat de location à court terme et l'emprunteur d'une voiture de prêt d'un garagiste ou d'une voiture d'essai d'un commerçant sont réputés être les propriétaires du véhicule routier est disparue.

En d'autres termes, le projet de loi fait en sorte que les entreprises de location à court terme deviennent responsables de toutes les infractions commises par leurs clients et captés par des cinémomètres photographiques.

Pourtant le ministre Moreau avait mentionné, le 22 février 2012 lors du dépôt du projet de loi à l'Assemblée Nationale, que :

Le projet de loi limite, à certains propriétaires de véhicules routiers qui ont reçu un constat d'infraction alors qu'ils n'étaient pas les conducteurs du véhicule au moment où l'infraction a été constatée par un de ces systèmes, la possibilité de désigner le conducteur dans le but qu'un nouveau constat lui soit signifié.

Avec beaucoup de respect pour l'opinion contraire, l'article 592.1 ne limite pas la responsabilité de certains propriétaires de véhicules routiers. En fait, il limite la responsabilité du propriétaire dans la mesure où le conducteur collabore avec ce dernier. Dans le cas d'une entreprise de location automobile, il s'agit d'une relation contractuelle commerciale qui se termine au retour du véhicule. Le billet d'infraction parviendra bien après le départ du consommateur. Comment pouvoir obtenir sa collaboration?

La peine, qui est l'épilogue du processus judiciaire pénal, vise essentiellement deux objectifs : préserver l'autorité des lois et responsabiliser les conducteurs délinquants.

C'est en ayant ces considérants en tête que notre regroupement a toujours été en désaccord avec le fait de faire supporter les effets de la contravention par le propriétaire du véhicule lorsque ce dernier n'est pas le conducteur. En fait, il nous semble absolument inacceptable qu'un tiers soit responsable de la faute d'autrui et que ce tiers puisse être condamné d'une infraction pénale qu'il n'a tout simplement jamais commise.

Notre regroupement endosse totalement l'objectif de réduction de la vitesse sur nos routes, cependant, il est en total désaccord avec le fait de pénaliser les propriétaires de véhicules routiers que sont les compagnies de location à court terme. En pénalisant un tiers pour la faute d'un conducteur délinquant, il s'en suit nécessairement une déresponsabilisation et une banalisation de la conduite répréhensible.

C'est pourquoi il est essentiel que vous mainteniez le statu quo en ce qui a trait aux dispositions actuelles du *Code de la sécurité routière*, pour les commerces de location à court terme. Nous sommes convaincus qu'en agissant autrement, l'État transfère alors aux petites et moyennes entreprises, la gestion et le recouvrement des amendes liées aux infractions, tâche qui revient au *Bureau des infractions et des amendes* du Ministère de la Justice du Québec.

Non seulement il n'est pas du ressort des P.M.E. d'agir en tant qu'agent percepteur pour le compte du gouvernement, mais cette gestion constituerait un véritable casse-tête pour lesdites entreprises qui, du jour au lendemain, devraient traquer et identifier les conducteurs fautifs, les convaincre de leur responsabilité afin de remplir les dispositions de l'article 592.1.

Or, pour les propriétaires de véhicules routiers que sont les compagnies de location à court terme, tous les moyens légaux disponibles nécessiteront des déboursés supérieurs à la valeur de l'amende, impliquant alors que la mauvaise créance deviendra très fréquemment la solution retenue. Pour pallier à ce problème, il est suggéré qu'entre autres, les locateurs se fassent payer à même une carte de crédit consentie au moment de la prise de livraison du véhicule.

Jamais l'État n'exigerait qu'un propriétaire d'un véhicule routier ne fournisse un numéro de carte de crédit au moment de l'immatriculation du véhicule ou de l'obtention du permis afin de couvrir les possibles amendes qu'un conducteur pourrait se voir imposer. Pourquoi? Parce que l'État a accès à des banques de données personnelles qui permettent de retrouver et de poursuivre les contrevenants, il s'est même doté d'une loi lui permettant de saisir le véhicule du propriétaire n'ayant pas acquitté les amendes pour lesquelles il a été condamné. Est-ce que les compagnies de location de véhicule ont accès à ce genre de base de données et à ces moyens coercitifs? Non évidemment.

Nous le répétons, en transférant la charge de recouvrer les amendes aux propriétaires de véhicules routiers que sont les compagnies de location à court terme, l'État les force à jouer un rôle qui ne leur appartient pas en vertu des lois applicables au Québec. De cet état de fait provient une question que nous estimons légitime. Qui paiera pour les démarches de collections et de récupérations des deniers payés? Pour les démarches afin de retrouver les conducteurs délinquants?

Si le client a des motifs légitimes de contester son infraction, il en avisera la carte de crédit émettrice, laquelle procédera à une rétro facturation auprès du commerçant. Le conducteur lui-même pourrait avoir effectué d'autres achats sur sa carte de crédit, faisant en sorte que le commerçant serait incapable de prélever un montant pour récupérer l'amende qu'il devrait verser à l'État. Qui plus est, les commerçants devraient également assumer les amendes relativement à des cartes de crédit obtenues frauduleusement ou expirées, ce qui serait une perte additionnelle pour eux. D'une façon ou d'une autre, les commerçants paieront donc la note sans avoir commis la moindre infraction.

La judiciarisation des dossiers est un élément qui, nous vous le soumettons, doit être pris en compte. Selon la procédure proposée par le projet de loi, si le locateur ne peut s'entendre avec son client et/ou si le conducteur ne peut être avisé, le dossier, qui aurait très bien pu se terminer par le paiement d'une amende si le billet avait été acheminé au conducteur par la S.A.A.Q. ou les corps de police, sera judiciarisé. Le Directeur des poursuites criminelles et pénales déposera des accusations, à son choix, contre le locateur, le locataire ou les deux puisqu'au quatrième alinéa de 592.1 on peut lire que le poursuivant **PEUT** signifier un nouveau constat au conducteur.

Quel est le résultat de cette situation? Deux dossiers pourraient être judiciarisés et dans le dossier le concernant, le locateur devra contester au mérite les accusations en produisant une défense à l'effet qu'il ne conduisait pas au moment de l'infraction et il devra dénoncer le conducteur en produisant, par exemple, une copie du contrat de location.

Tous les intervenants du monde judiciaire le disent, le système judiciaire au Québec est engorgé et les délais s'accroissent de plus en plus. Selon la base de données du Ministère de la Justice du Québec, 177 404 dossiers impliquant des violations au Code de la sécurité routière ont été ouverts par le Directeur des poursuites criminelles et pénales du Québec. En 2011, ce nombre est passé à 209 920. Ce volume très important de dossiers judiciarisés fait en sorte que les ressources judiciaires : juges, procureurs, greffiers, personnels de soutien sont extrêmement sollicités. Quels effets un surplus de judiciarisation de dossiers aurait-il? Embourber le système encore plus!

Et ces nouveaux dossiers auront un coût. Devra-t-on nommer de nouveaux juges afin d'assurer la pérennité du système? Si vous jugez que les décideurs sont suffisants, y a-t-il suffisamment de ressources en poursuite pour gérer une augmentation de dossiers? Est-ce que le personnel de soutien est suffisant? Est-ce que les ressources immobilières (les salles de Cour dans de plus petit palais de justice par exemple) sont suffisantes?

L'argument de l'économie judiciaire n'est pas non plus à négliger puisque, en ce qui concerne les locateurs de véhicule, les juges devront entendre des causes où **MANIFESTEMENT** l'accusé n'est pas la personne qui a commis l'infraction. Où est l'économie judiciaire? Est-ce là une utilisation logique des ressources judiciaires? Qui couvrira les frais juridique liés à la représentation à la Cour afin de se défendre contre une poursuite qui, **à sa face même**, est vouée à l'échec?

Un autre point est également très problématique. Nous l'avons mentionné précédemment, le locateur n'a pas accès aux banques de données personnelles de l'État. Si le locateur n'est pas en mesure d'aviser ou de retrouver un conducteur, que se passera-t-il avec ce dernier? Il sera condamné par défaut? Tout citoyen au Canada a le droit fondamental d'être entendu avant d'être jugé. Si le citoyen a une défense à faire valoir comment pourra-t-il la faire valoir s'il n'est même pas prévenu du fait que l'État estime qu'il a commis une infraction? Avec énormément de respect, nous ne croyons pas qu'il revient à des compagnies de location de voiture à court terme de s'assurer que

les droits fondamentaux des justiciables ainsi que les dispositions de la *Charte canadienne des droits et libertés de la personne* sont respectés. Il s'agit là d'une tâche qui incombe à l'État, aussi lourde soit-elle.

Nous l'avons mentionné précédemment, l'État possède les outils légaux pour percevoir les infractions que nos entreprises ne possèdent pas. Le fait de rendre imputable le locateur d'un véhicule de la perception de ces sommes a pour effet d'augmenter de façon importante les mauvaises créances mais surtout, de déresponsabiliser les conducteurs déviants.

Les responsables du Centre de traitement de la preuve nous informaient récemment de la lourdeur du système mais vous devez réaliser que nos entreprises ont également à défrayer des frais de gestion importants mais sans en retirer aucun revenu. Notre industrie a déployé tous les efforts requis dans la recherche de la sécurité des citoyens et est prête à continuer mais refuse de se voir imputer la responsabilité de toutes ces infractions commises par la clientèle.

Solutions proposées

Notre regroupement recommande donc d'envisager d'autres moyens pour atteindre les objectifs fixés. Voici ce que nous proposons :

- Maintien des dispositions actuelles et possibilité pour lesdites compagnies de dénoncer le conducteur fautif ;
- Publication dans la *Gazette officielle* des clauses obligatoires que devra comporter tout contrat de location afin de satisfaire aux exigences de preuve ;
- Usage d'un formulaire électronique de dénonciation du conducteur (nom, prénom, adresse, numéro de permis de conduire en vigueur et autres champs obligatoires), qui empêcherait que le formulaire ne soit pas complété en entier ;
- Utilisation d'un système informatique *B2B* (échange interentreprises) entre lesdites associations qui représentent lesdits commerçants et la centrale de traitement de la preuve (aucun traitement manuel des informations) ;
- Amendement du *Code de procédure pénale* afin de permettre, **dans les cas de poursuite prises contre un locateur de véhicule à court terme**, le dépôt d'un affidavit au poursuivant pour faire preuve de son contenu relativement à l'identité du conducteur au moment de l'infraction afin que ces dossiers puissent être traités sans la présence d'un représentant de ladite compagnie de location à court terme.

Conclusion

Le RLVQ et tous ses membres sont très concernés par la sécurité sur les routes du Québec et l'amélioration du bilan routier qui ne peut être que positif pour leur industrie et leurs clients. Il est cependant primordial de réaliser que l'industrie de la location de véhicules est déjà extrêmement réglementée et tout ajout de lois et règlements doit se faire dans un souci de simplicité administrative tout en gardant comme objectif, lorsqu'il y a sanctions, de bien viser le délinquant afin que celui-ci puisse amender son comportement.

Pour nos entreprises membres, il est impératif de maintenir la procédure actuelle afin de ne pas tomber dans les pièges suivants :

- La déresponsabilisation des conducteurs délinquants ;
- La réduction de l'effet dissuasif pour le citoyen de recevoir un constat d'infraction du Ministère de la justice ;
- Le retrait du droit de contestation de tout citoyen Québécois ;
- La disparition de la flexibilité pour le Gouvernement d'identifier les délinquants à répétition ou ceux ayant commis de grands excès de vitesse ;
- Le transfert des mauvaises créances de l'État à l'entreprise privée.

Enfin, le RLVQ tient à vous réitérer son intérêt à collaborer avec les autorités gouvernementales dans la recherche commune de moyens visant l'amélioration du bilan routier et soyez assurés que ses interventions se feront dans la recherche de consensus et d'équité.

Merci de votre attention.