



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 28 septembre 2011 — Vol. 42 N° 28**

Consultations particulières sur le rapport d'évaluation du projet  
pilote sur les cinémomètres photographiques et les systèmes  
photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Jacques Chagnon**

---

**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 de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles	50,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture et de l'éducation	100,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des relations avec les citoyens	25,00 \$
Commission de la santé et des services sociaux	75,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

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  
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85  
Québec, Qc  
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754  
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

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

**Le mercredi 28 septembre 2011 — Vol. 42 N° 28**

**Table des matières**

Exposé de M. Claude Morin, directeur de la sécurité en transport du ministère des Transports (MTQ)	1
Exposé de M. Yves Bouchard, inspecteur à la Sûreté du Québec	3
Discussion générale	4

**Autres intervenants**

Mme Danielle Doyer, présidente

Mme Charlotte L'Écuyer  
M. Etienne-Alexis Boucher  
M. Guy Ouellette  
M. Janvier Grondin

- \* M. Maxime Brault, MTQ
- \* Témoin interrogé par les membres de la commission



Le mercredi 28 septembre 2011 — Vol. 42 N° 28

**Consultations particulières sur le rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges**

*(Onze heures cinquante deux minutes)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, mesdames, messieurs, bonjour. À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leur téléphone cellulaire.

Le mandat de la commission est de procéder à des consultations particulières et auditions publiques à l'égard du Rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**Le Secrétaire:** Il n'y a aucun remplacement, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. L'ordre du jour, on l'a. L'ordre du jour vous a été distribué. Alors, je vais inviter MM. Claude Morin, directeur de la sécurité en transport au ministère des Transports, et M. Yves Bouchard, inspecteur et chef du Service de la sécurité routière et récréotouristique à la Sûreté du Québec, à prendre place, vous l'avez déjà fait.

Donc, je veux rappeler le temps qui vous est alloué: 10 minutes pour l'exposé de M. Morin du ministère des Transports, cinq minutes pour l'exposé de M. Bouchard de la Sûreté du Québec et 45 minutes pour les échanges avec les membres de la commission.

Alors, je voudrais que vous nous présentiez aussi les personnes qui vous accompagnent, et nous allons débiter par M. Morin. Bienvenue en commission.

**M. Morin (Claude):** Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, Mmes, MM. les députés. Alors, on est enchantés de pouvoir vous entretenir, à une deuxième occasion, du projet pilote pour les radars photo.

Mon nom est Claude Morin, directeur à la Direction de la sécurité en transport au ministère des Transports et directeur du projet pilote. Je suis accompagné, à ma gauche, de M. Maxime Brault, qui est analyste au ministère des Transports. Derrière moi, on retrouve Mme Stéphanie Cashman-Pelletier, qui est chef de service dans ma direction, M. Mathieu Grondin, qui est chef du bureau de projet du radar photo et aux caméras feu rouge, à ma direction également. On retrouve aussi Me Sabrina Grand, qui est la représentante du directeur des poursuites criminelles et pénales. Monsieur... Je vais laisser le soin à M. Bouchard de présenter son...

**M. Bouchard (Yves):** Pour ma part, bien, je vous présente M. Hugues Deschambres, qui est analyste au projet pilote au Centre de traitement de la preuve à Montréal.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci.

**M. Morin (Claude):** Alors, je voudrais aussi peut-être souligner la présence de d'autres membres qu'on n'a pas mentionnés, mais des partenaires du projet pilote, qui sont dans l'assistance, et les remercier, encore une fois, comme je l'avais fait à la première occasion, pour l'excellente collaboration qu'ils ont eue aux différentes phases de ce projet pilote là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup. Alors, à vous la parole, M. Morin, pour 10 minutes.

**Exposé de M. Claude Morin, directeur de la sécurité en transport du ministère des Transports (MTQ)**

**M. Morin (Claude):** Alors, pour faciliter un peu la présentation et l'échange, on vous a remis une présentation, que je vous suggère d'utiliser pour que ça puisse permettre d'aller assez rondement, là, dans l'exposé que je vais faire.

Alors, le plan de présentation est simple. Lors de notre première présentation, on avait fait un rappel et un contexte de l'implantation de ces radars-là assez exhaustifs. On avait été jusqu'à expliquer toutes les phases de ce projet-là. On n'ira pas dans les détails, mais on a jugé à-propos de revenir sur certains éléments les plus importants, et l'essentiel de la présentation, c'est de faire une mise à jour des données qui vous avaient été présentées lors de la session de mars dernier.

Alors, si on regarde à la diapositive trois, quelques éléments, là, qu'on a jugés à-propos de vous rappeler. D'abord, la vitesse et l'alcool sont encore parmi les principales causes d'accidents routiers au Québec. La vitesse, en fait, est en cause dans 41 % des accidents qui causent des décès. Le passage au feu rouge est en cause dans 30 % des accidents mortels survenus à une intersection qui est munie de feux rouges.

Globalement, je vous rappelle, et c'est une donnée qui est extrêmement importante, à chaque fois qu'on réduit... on réussit à diminuer la vitesse pratiquée de 1 km/h, on sauve 3 % des accidents corporels. Donc, si on arrivait à baisser de 5 km/h, par exemple, 15 % de moins d'accidents. Alors, c'est assez significatif.

On rappelle aussi que l'augmentation de la perception réelle... de la probabilité d'être intercepté de façon réelle ou perçue, ça entraîne des changements dans le comportement des automobilistes, puis on a juste à penser nous-mêmes dans le terme d'automobiliste quel effet que ça peut avoir.

À la diapositive quatre, quelques rappels sur le bilan. Alors, même si le bilan s'est grandement amélioré au cours des dernières années — donc 2006 à aujourd'hui, une grande amélioration — il reste quand même qu'il y a trop de victimes: 487 morts, 2 313 blessés graves et près de 44 000 blessés légers. Rappeler aussi qu'il y a une petite statistique quand même assez impressionnante, c'est qu'il y a une personne qui est blessée ou tuée à toutes les 12 minutes encore au Québec. Donc, on voit qu'il y a matière à amélioration.

En fait, si on se comparait, le Québec, avec les administrations les plus performantes, si on comparait le taux de décès, on se rend compte que, si on se comparait avec, par exemple, la Suède, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne, qui sont vraiment des administrations qui ont des bons bilans routiers, le nombre de décès au Québec oscillerait entre 298 et 306, donc on réussirait à sauver entre 181 et 189 décès sur les routes au Québec annuellement.

On note aussi que les administrations qui sont les plus performantes en termes de bilans routiers ont tous implanté ce genre de contrôle là, du contrôle de sanction automatisé, des radars photo et des caméras feu rouge.

Très rapidement aussi, je vous rappelle que le projet pilote, tel qu'il était prévu dans le projet de loi, avait une durée minimale de 18 mois. Donc, cette période-là s'est terminée en février dernier. Donc, on est... plus long que la période minimale. Il y avait, dans le projet de loi, une notion, c'est que jusqu'au dépôt du rapport de la commission, le rapport que vous vous apprêtez à rédiger, il y avait une limite de 15 sites qu'on pouvait installer. Donc, après le dépôt de la commission, il pourra s'en rajouter. Il y avait trois types d'équipement qui étaient prévus: les radars photo fixes, les radars photo mobiles et les caméras de surveillance aux feux rouges.

La prochaine diapositive est extrêmement importante. L'objectif premier de l'installation de ce type de contrôle là est un objectif de sécurité. Et, si on veut qu'il soit accepté socialement, il faut tout faire pour démontrer que ce n'est pas un piège, ce n'est pas une taxe déguisée, et c'est ce qui a été fait. En fait, on s'est assurés que les amendes et les frais perçus dans le cadre de ce projet-là soient versées dans un fonds, le Fonds de la sécurité routière. La loi prévoit que ce fonds-là peut être utilisé uniquement à des fins d'actions de sécurité routière ou d'aide aux programmes des victimes. La première action qui a été financée, c'est le projet pilote lui-même, qui est une action importante de sécurité routière. On a installé une signalisation à tous les sites. En fait, on a même double signalisé chacun des sites avec une présignalisation et une signalisation. Les sites sont connus sur Internet. Il y a eu des campagnes d'information. Donc, tout a été fait pour démontrer que c'était pour la sécurité routière et que ce n'était pas un piège.

Les prochains acétates, on va revenir sur les différentes données qui vous avaient été présentées, d'une part, dans le rapport d'évaluation d'août 2010, et les notes complémentaires qu'on vous a fait parvenir au début de l'été dernier. Alors, les différents aspects, je vous rappelle, qui avaient été couverts dans le rapport d'évaluation... D'abord, l'aspect de sécurité routière, donc le plus important sûrement et aussi, non moins important peut-être, les aspects de sécurité... d'acceptabilité sociale, pardon, les aspects organisationnels, opérationnels, technologiques et financiers.

● (12 heures) ●

À la diapo neuf... Je vais prendre juste un petit moment pour vous expliquer comment on a monté le document, là, puis après ça vous allez voir que la plupart des autres diapositives sont à peu près montées de la même façon.

Alors, dans ce cas-là, on parle de la diminution des vitesses pratiquées. Le tableau montre une première colonne: c'est les données qui étaient disponibles dans le rapport d'évaluation de 2010. Et on dit que les données couvraient la période jusqu'au 18 mai 2010 à ce moment-là. Deuxième colonne: la mise à jour qui vous a été envoyée au début de l'été dernier, donc, avec aussi la période qui se terminait. Donc, c'était à ce moment-là, 18 janvier 2011, les données disponibles. Dernière colonne: c'est une mise à jour qu'on a fait encore plus récemment, donc, en septembre 2011, et on voit la période que ça couvre.

Alors, si on regarde les diminutions de vitesse, on voit que la diminution de vitesse aux sites de radar fixe a été stable dans le temps: moins 12 kilomètres de vitesse pratiquée sur les sites de radar fixe. Tantôt, je vous donnais une petite équation: un kilomètre de moins, 3 % de moins d'accidents. Donc on pourrait s'attendre d'avoir quelque chose dans les environs de 30 % et plus de diminution des accidents. Pour ce qui est des radars mobiles, ça a peu varié. Il y a eu une petite amélioration. Donc, au moment du dépôt du rapport, c'était moins 9 km/h. Donc, les deux dernières mises à jour, on parle de moins 11 km/h.

À la diapositive suivante, la diapositive 10, on fait la même chose. Dans les trois périodes, on montre ici la diminution des infractions, diminution qui était marquée. Alors, la première ligne, c'est la proportion des contrevenants tous types d'excès de vitesse. Alors, c'était de moins 67 % lors du dépôt du rapport en août 2010. Et on voit que les deux mises à jour nous parlent de 68 %. Donc, c'est plus que les deux tiers des infractions qui ont été éliminées à l'endroit des sites. Pour ce qui est de la proportion des contrevenants grand excès de vitesse, on voit que, dans le temps, on démontre que ça a été presque éradiqué. Il n'y a presque plus de grands excès de vitesse sur les sites qui ont été instrumentés. Pour ce qui est des caméras feu rouge, on voit que la proportion des contrevenants a grandement diminué, de l'ordre de 83 % à 84 % dans le temps.

Si on regarde la diminution des accidents maintenant, alors, la diapo 11 nous montre que c'est une variation qui n'a pas varié au travers des trois périodes d'analyse. Maintenant, je vous rappelle quand même qu'à l'époque on vous avait dit qu'il y a certains éléments qui ne sont pas encore statistiquement significatifs parce que peu de sites, quand même pas des tonnes d'accidents et une relativement courte période d'analyse. Mais, somme toute, c'est les mêmes taux de diminution d'accident qu'on voit partout dans le monde. Donc, c'est toujours d'à peu près de cet ordre-là, entre moins 20 % et 30 %. Donc, le Québec ne fait pas de différence.

À la diapo 12... Alors, je vous rappelle les données en ce qui concerne l'acceptabilité sociale. Il n'y en a pas de nouvelles depuis le rapport du mois d'août dernier, mais, somme toute, les données étaient très intéressantes. Huit personnes

sur 10 au Québec sont favorables pour l'implantation de ces technologies-là. Et on vous avait mentionné qu'aux endroits où on les a installées, le taux d'acceptabilité est encore plus grand, parce que les gens ont vu que c'est... on les a installés à des endroits où il y avait des accidents puis que ce n'était pas un piège. C'était signalé. Alors, toutes les conditions étaient là pour sécuriser le milieu. Il y avait certains éléments, quand même, dans le sondage, qui étaient ressortis, qui étaient peu connus, puis qui auraient pu même augmenter peut-être l'acceptation sociale. Ce n'était pas connu par tout le monde, qu'il y avait une absence de point d'inaptitude, que les amendes allaient dans le fonds et que c'était possible pour le conducteur d'identifier... pour le propriétaire d'identifier le conducteur.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Morin, je ne voudrais pas vous bousculer, mais vous êtes rendu à 11 minutes. Et j'aimerais favoriser les échanges avec vous. Comme on vous a déjà fait attendre, on ne pourra pas trop prolonger.

**M. Morin (Claude):** Oui. Les aspects organisationnels, ça n'a pas changé. Donc, ça a permis de concevoir, puis de suivre, puis de faire une courbe d'apprentissage.

On voit, à la diapo 14, que, pour ce qui est du nombre de dossiers reçus, nombre de dossiers signifiés, le nombre de... la proportion de dossiers annulés et rejetés, ça n'a à peu près pas varié dans le temps, puis ça démontre le souci qu'on a de ne pas envoyer des infractions si la preuve n'est pas solide.

Pour ce qui est des aspects opérationnels, la proportion de plaidoyers de non-culpabilité a peu varié, donc, de 25 % à 23 %. Les aspects technologiques, j'y vais rondement, ça avait démontré que les appareils étaient performants, que ça faisait des lectures avec exactitude, que les données étaient sécurisées. C'est encore la même chose.

La diapo 17 démontre le pourcentage de disponibilité dans le temps. Ça varie peu.

Les aspects financiers: on avait démontré que les coûts sont inférieurs aux bénéfices, et que la façon dont on a opéré, ça permettait une gestion efficace. La diapo suivante vous donne des données sur les revenus, les dépenses et les surplus à deux périodes, donc, la fin d'année financière 2010 et la fin d'année financière 2011. Alors, on voit qu'il y a des légers surplus. Juste vous rappeler que, si on avait eu à mettre fin au projet pilote, il y a quand même des dépenses qui auraient continué à encourir, notamment du côté de la justice, parce qu'il y a des dossiers qu'il fallait continuer à traiter, et il aurait fallu radier une dette, quand même, de 6,1 millions.

Dernier aspect: les coûts évités, donc les bénéfices intangibles. À l'époque, on disait qu'ils seraient, dépendamment de la méthode utilisée, de 2,3 à 9,8 millions de dollars annuellement. Alors, au 19 août 2011, on aurait pu sauver à la société québécoise entre 4,6 et 19,6 millions de dollars de coûts évités.

Je vous rappelle que le rapport d'évaluation, au-delà des données que je viens de vous mettre à jour, faisait aussi état de certains éléments de réflexion, alors, des éléments de réflexion sur les aspects de sécurité routière. Alors, ça serait quoi, la stratégie de déploiement la plus efficace pour améliorer le bilan routier? Combien ça prendrait d'équipements? On n'a pas la réponse encore. Ça serait quoi, le rythme de déploiement? C'est tous des éléments de réflexion que le rapport faisait état et qui sont encore aujourd'hui très pertinents. L'acceptabilité sociale aussi, on disait qu'il va falloir réfléchir. On a vu qu'il y a certains éléments, opérationnels notamment, qui amènent certaines contraintes. Si on les modifiait, est-ce qu'éventuellement on aurait encore l'acceptabilité des Québécois? C'est des réflexions qu'on doit continuer à avoir.

Pour ce qui est des aspects organisationnels et opérationnels, alors, le mode de gouvernance qui a été mis en place pour le projet pilote a bien fonctionné. Maintenant, pour la suite, est-ce qu'on doit questionner ce mode de gouvernance là en se posant la question: Qui approuve les sites? Qui les opère? Qui effectue le traitement de la preuve? Qui peut émettre des constats? Qui est le poursuivant? Donc, c'est des réflexions qui doivent être faites et pour lesquelles la commission pourrait faire des recommandations.

Les aspects technologiques des réflexions, c'est: Les appareils qu'on a utilisés fonctionnent bien, est-ce qu'il y en a d'autres qui pourraient fonctionner encore mieux?

Et finalement les aspects financiers. Donc, on a démontré qu'il y avait... ça s'autofinçait. Maintenant, si on changeait le modèle de gouvernance, est-ce que ça pourrait faire des différences? Je pense, il faut toujours se poser la question: Qui débourse pour acquérir ça, les installer, les opérer? Et l'argent va où?

Alors, désolé d'avoir pris quelques minutes, je n'ai pas vu le temps passer.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ah! ce n'est pas grave, M. Morin. 15 minutes, mais combien importantes pour qu'on comprenne bien toutes ces questions-là et qu'on puisse faire des recommandations qui sont correctes.

Alors, nous allons donner la parole... je vais donner la parole à M. Yves Bouchard, de la Sûreté du Québec. Bienvenue en commission, M. Bouchard. On vous écoute.

#### **Exposé de M. Yves Bouchard, inspecteur à la Sûreté du Québec**

**M. Bouchard (Yves):** Bonjour, Mme la Présidente, Mmes, MM. les députés. Vous savez, aujourd'hui, les technologies sont extrêmement présentes. Ça permet un grand éventail d'interventions, alors, on a toujours la question à se poser: Est-ce qu'on l'intègre dans nos vies? Est-ce qu'on l'intègre dans nos organisations? Est-ce que ça va nous être utile? Où on s'en va avec ça?

C'est sûr qu'une question principale qu'on se pose: Est-ce que c'est efficace? Quand on le regarde du point de vue policier, le mandat qu'on a d'assurer la sécurité routière sur le réseau routier, ça se sépare en trois volets assez distincts.

La première partie de notre travail, c'est de s'assurer que les gens qui circulent sur le réseau routier ont le droit d'y être, ils ont payé leur immatriculation. Tout ça est canné, tout ça existe, puis on vérifie ça.

Le deuxième volet, évidemment, c'est de s'assurer que, lorsqu'ils y circulent, ils respectent les règles comme telles, les règles de circulation: ils arrêtent aux feux d'arrêt, ils respectent les limites de vitesse.

Puis le troisième volet, enfin, c'est de s'assurer qu'ils sont en état d'y circuler.

Donc, on voit tout de suite que les technologies qu'on a là, au niveau des feux rouges, au niveau du respect de la vitesse, ça entre directement au niveau du deuxième volet, c'est à savoir le respect au niveau des règles. Évidemment, dans le projet pilote, une des choses qu'on a pu vérifier, les chiffres sont éloquentes à ce niveau-là, c'est que, pour s'assurer que les gens respectent les règles du Code de la sécurité routière, en l'occurrence la vitesse, respect du feu rouge, il n'y a pas de doute que ce type de technologie là peut être d'une grande aide, et ça l'a démontré.

● (12 h 10) ●

La deuxième question qu'on peut se poser, qui est importante parce que ce genre de technologie là peut être utilisé à tellement de fins, peut avoir des fins tellement larges, qu'on se dit: Qu'est-ce qu'on en fait? Il y a un piège là-dedans, puis c'est un piège que les autres organisations... c'est un piège que les autres pays, les autres provinces ont rencontré.

Dans les faits, qu'est-ce qui donne un avenir, qu'est-ce qui assure l'avenir aux projets de ce genre-là de radars photo dans tous les pays du monde? La clé, c'est évidemment, comme l'a dit M. Morin, l'acceptation sociale. Ça, c'est extrêmement important.

Mais comment qu'on va la chercher, l'acceptation sociale, dans ce type de projet là? Eh bien, évidemment, pour convaincre la population, pour avoir cette acceptation-là, ce qu'on a fait dans ce projet-là, c'est de convaincre les gens. Quand la population est convaincue que notre objectif véritable, c'est de sauver des blessés, c'est de sauver des morts, c'est vraiment des objectifs de sécurité routière, à ce moment-là, ça nous aide beaucoup au niveau de l'acceptabilité. C'est pour ça que ce genre de projet là, avec toutes les possibilités que ça donne, ça doit être... ça doit se situer dans un encadrement très précis et ne pas être utilisé à toutes sortes de sauces.

L'une des clés du succès qu'on a eu dans le projet pilote, c'est qu'au début du projet pilote on a décidé de donner l'encadrement des opérations en termes de fixes, en termes de mobiles, en termes de centres de traitement de la preuve au monde policier. C'était logique, c'est notre «core business». On est habitués d'appliquer les règles de sécurité routière. Il y a tout un encadrement. Qu'on parle d'encadrement des bases de données, qu'on parle de qu'est-ce qu'on fait avec ces données-là, on habitués. Qu'est-ce que ça prend comme preuve pour aller à la cour? Qu'est-ce que c'est une preuve qui doit être suffisante pour aller au-delà du doute raisonnable? On est habitués de témoigner. On est aussi habitués à évaluer des sites dangereux, à déterminer nos types d'intervention puis jusqu'où on doit aller là-dedans. Puis évidemment l'un de nos mantras, l'un des défis qu'on s'était donné dès le départ... M. Ouellette... oui, M. Ouellette pourrait vous le dire... Le policier moyen, lui, il veut pogner quelqu'un qui est en infraction, quelqu'un qui est hors la loi, puis, lui, dans sa tête, il se dit: Qu'est-ce que j'ai besoin pour que ça passe à la cour, pour que ça aille jusque-là? C'est ça, sa préoccupation principale. Malgré tout ce qu'on peut en dire ces jours-ci, l'indépendance policière est encore très importante. Donc, c'est des facteurs avec lesquels on est habitués de travailler, et ça a contribué, dans la façon de faire qu'on a décidé d'avoir, ça a contribué à ça.

Je peux même vous dire aussi qu'au début on s'est posé la question: Quel doit être l'encadrement des données? Parce qu'avec ça on collecte beaucoup de données. Anciennement, la question ne se posait pas tellement. Le policier se promenait, puis ce qu'il collectait, c'est ce qu'il avait dans sa tête. Aujourd'hui, avec les systèmes informatisés, on est dans un autre monde complètement. Alors, c'était évident que pour nous ça prenait des avis juridiques, ça prenait tout ça pour se dire: Qu'est-ce qu'on va faire avec ça? Sans aller dans le détail, c'est évidemment que, suite à ces avis juridiques là, on s'est assurés de la sécurité de la base de données, mais qu'il y aurait des possibilités d'utilisation pour des dossiers de nature criminelle notamment importants mais dans un cadre très strict. Et, dans les faits, il y a au moins une douzaine de dossiers de nature criminelle, allant jusqu'à la tentative de meurtre, dans lesquels on a utilisé des données qu'on avait été chercher avec les règles, que ce soit via mandat général, via ordonnance de juge, mais ça a permis... cet encadrement-là a permis ça.

Maintenant, vous pourriez me poser la question: Si vous aviez... Pour améliorer le travail que vous avez pu faire là-dessus, qu'est-ce qu'on pourrait changer directement? Simplement, quand on regarde... au niveau policier, là, quand on regarde la technologie des mobiles, ça a beaucoup évolué depuis trois ans. C'est une technologie, à ce moment-là, c'est un camion dédié, c'était gros, ça ne donnait pas la possibilité au policier d'intervenir s'il voyait quelque chose de vraiment dangereux. Imaginons, dans le futur, le policier fait de la surveillance dans une zone scolaire, une zone de 30 km/h, on va dire, il passe un véhicule à 90 km/h. Bien, dans la configuration actuelle, il reste stationné puis il le regarde passer. Donc, il y a des technologies actuellement qui permettent d'installer des appareils mobiles dans un véhicule policier standard, ce qui va donner un outil de plus au policier s'il constate quelque chose qui vraiment... qui peut représenter un danger immédiat pour la sécurité des personnes. Bien, dans ce cadre-là, il pourrait agir. Mais il n'y a pas de doute que, pour la Sûreté du Québec, l'ensemble du projet a été positif, c'est des technologies qui sont efficaces, puis, dans un bon encadrement, il n'y a pas de doute qu'on doit aller de l'avant, pour nous, en ce sens-là. Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci beaucoup, vous m'aidez, M. Bouchard, dans votre présentation succincte.

### Discussion générale

Alors, nous allons ouvrir sur des échanges avec mes collègues. Bien, Mme la députée de Pontiac avait demandé la parole. Alors, Mme la députée de Pontiac, ensuite, M. le député de Johnson, ensuite, vous, M. le député de Chomedey.

**Mme L'Écuyer:** Merci, Mme la Présidente. M. Morin, M. Bouchard, et ceux qui vous accompagnent, ça nous fait plaisir de vous accueillir, puis on s'excuse pour le retard. Ce n'était pas de notre ressort. La commission n'était pas appelée.

Quand je regardais votre document, puis je vous écoutais, M. Morin... On s'est réunis en séance de travail, puis on avait à peu près les mêmes pistes de réflexion que vous aviez, puis j'étais en train de relire les notes qu'on disait: Bien, il

ne faut pas que les cinémomètres deviennent des machines à argent. On avait besoin de s'assurer qu'il y avait une acceptabilité sociale, ça fait que, dans le fond, on peut dire qu'on était à peu près sur la même longueur d'onde que vous l'êtes.

L'autre chose qui m'impressionne beaucoup, c'est le succès de ce projet pilote. Et pas juste le succès... c'est aussi d'avoir eu la possibilité d'avoir une évaluation de ce projet-là. Souvent, on fait des projets pilotes, puis on en entend plus ou moins parler. Mais on s'aperçoit que c'est une décision qui a été prise, qui valait la peine qu'elle soit prise, et qui vaut la peine qu'on la maintienne.

Il y avait une question entre autres qu'on s'était posée puis qu'on vous avait posé la question, c'était: Est-ce qu'on peut l'utiliser à d'autres fins? Bon, on a eu vos documents, on vous remercie, on s'est aperçu que, oui, on pourrait l'étendre à l'infini, d'autres fins, on pensait entre autres à l'Alerte AMBER. Mais, en même temps, on comprend que ça peut être difficile d'avoir un outil qui fonctionne bien, qui est pour une raison bien précise dans des endroits où une auto de police ne peut pas se stationner, c'est de la sécurité routière, c'est de diminuer les accidents. Mais tantôt vous en avez parlé, M. Bouchard, puis j'aimerais ça vous entendre là-dessus juste un peu: utilisation à d'autres fins. Puis, après, je passerai la parole à mes collègues.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...merci. Alors, M. Bouchard, puis vous me permettez de... les données qu'on avait eues, c'était, par exemple: pour d'autres infractions au Code de la sécurité routière, mais pour d'autres fins, comme ma collègue a souligné, Alerte AMBER entre autres. On vous écoute, M. Bouchard.

**M. Bouchard (Yves):** Directement, la technologie telle qu'elle est actuellement n'est pas bâtie pour ce genre d'intervention là, en ce sens que, de la manière que ça fonctionne actuellement, les données sont envoyées dans la base de données à l'heure, ce n'est pas envoyé en temps réel, autrement dit, et ça arrive au Centre de traitement de la preuve trois fois par jour, les données. Donc, il n'y a pas un policier qui est au Centre de traitement de la preuve.

Puis évidemment, l'auto, la preuve qu'on va recevoir, c'est automatiquement quelqu'un qui a été en excès de vitesse ou qui a brûlé son feu rouge, ce n'est pas tous les véhicules comme tels. Donc, ce n'est pas une technologie qui est faite pour ça, mais il y a quand même des moyens de maximiser.

Parce que je parlais de mobile tantôt qui sera opéré par un policier avec quelque chose de plus mobile. On a mis en place, dans les corps de policiers, des systèmes de reconnaissance de plaque. C'est-à-dire que lui, c'est un appareil qui est fait pour ça. Mais, avec les technologies d'aujourd'hui, le policier, la policière va facilement pouvoir avoir deux de ces appareils-là — un d'une sorte, un de l'autre — dans son véhicule, et, s'il y a un véhicule qui est capable d'intervenir dans un cas d'Alerte AMBER, bien, le policier sert à deux buts en même temps. Donc, en ce sens-là, c'est de cette façon-là qu'éventuellement...

Mais ce qu'on a actuellement comme technologie... à titre d'exemple, des appareils fixe, ce n'est pas fait pour ça. Ça pourrait, les cas dont j'ai mentionné où ça a servi à titre de preuve ou à titre de moyen d'enquête au niveau de dossiers importants, bien, ça, c'est des choses après le fait, donc, ça ne s'est pas passé instantané.

**Mme L'Écuyer:** Si on reste un petit peu là-dessus. Vous dites, bon: La technologie fixe ne le permet pas. Mais est-ce qu'on pourrait penser que, dans un deuxième temps, on pourrait continuer avec un projet pilote, mais que pour ce type d'intervention là... je ne parle pas juste d'AMBER, là, AMBER est important, parce qu'on sait à quel point c'est important s'il y a des enfants qui se font enlever, mais ça pourrait être d'autres... s'il y a de la violence dans une auto, quelque chose. Pas que ça ne devienne que ça, on est... moi, je suis d'accord à ce qu'on installe ailleurs des cinémomètres puis qu'on ait des portables, puis différentes... Mais est-ce qu'on ne pourrait pas à un moment donné penser d'essayer de trouver, puis de pousser un peu plus loin pour voir si au niveau technologique il ne pourrait pas se développer un instrument où les corps policiers ont accès à ces informations-là très rapidement, il y a une auto qui passe, qui va vite, ou des choses comme ça, surtout que vous me dites que vous avez de plus en plus de technologies dans vos autos?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Bouchard.

● (12 h 20) ●

**M. Bouchard (Yves):** Oui. Dans le cadre actuel, avec les appareils qu'on connaît, c'est un peu comme un malaxeur qui serait fait pour une chose particulière puis un autre outil de cuisine qui est fait pour d'autre chose, là, c'est un exemple comme ça, mais c'est vraiment dans un objectif de capter une vitesse puis d'aller chercher une infraction de vitesse. Donc, à date, les appareils qui existent sur le marché sont pour le besoin spécifique. Ce qui sera possible d'être fait, je donnais l'exemple des mobiles, c'est une combinaison de technologies, parce que c'est... ça s'est tellement miniaturisé que ça devient beaucoup plus facile de l'utiliser à ces fins-là. Sinon, les autres fins qui peuvent être importantes, comme je le disais, c'est: après le fait, pour... c'est de l'information d'enquête qui peut être importante s'il y aurait eu enlèvement d'enfant, des choses comme ça, puis on a une information que le véhicule a pu passer à cet endroit-là. Évidemment, les photos sont tout de même assez précises pour être capable de voir le nombre de personnes qu'il y a dans le véhicule. De temps en temps, on est capables de voir les visages dans les véhicules.

C'est ce qui a permis aussi l'autre des possibilités. Le policier, quand il regarde la preuve comme telle, ce qui ressort, c'est que c'est un véhicule volé, à titre d'exemple, mais dans la mesure où la photo est assez claire qu'on est capables de voir les visages, bien, c'est évident que ça devient une preuve accablante pour un suspect.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci. Je vais passer, par alternance, au député de Johnson.

**M. Boucher:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Messieurs, je vous salue. Merci de votre présence. D'abord, j'aimerais affirmer que le Parti québécois a entamé finalement les consultations particulières et auditions publiques dans

un esprit défini par... portant, là, sur l'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres dans un esprit animé par trois principes.

Le premier, qui est le plus important évidemment, c'est un dossier qui a trait évidemment à la sécurité routière et non pas au fait d'augmenter les revenus de l'État, hein? On s'entend, ces radars photo ne doivent en aucun cas devenir des machines à argent.

Le deuxième, évidemment, a trait à la transparence, c'est-à-dire que, dans tout le processus lié à l'augmentation du nombre de cinémomètres, le ministère des Transports du Québec, par l'entremise de ses communications du site Web, devrait évidemment tenir la population informée de même que de donner l'ensemble des données, là, qui ont justifié l'installation des sites et des rapports... voyons, pardon, des radars photo et pourquoi.

Enfin, le troisième principe qui nous anime est la responsabilité ministérielle, c'est-à-dire que le Parti québécois n'a pas l'intention de recommander au gouvernement d'aller de l'avant avec ce projet pilote, mais bien que, si le gouvernement décide d'aller de l'avant, nous ferons... nous lui recommanderons de le faire selon telle, telle, telle balise.

Alors, pour entamer ces discussions, j'aurais deux questions. En fait, la première... dans le rapport sur les cinémomètres, à la page 43, il est fait état que la méthode d'analyse des statistiques, à savoir si, bon, ça a diminué la vitesse, etc., idéale qui a été privilégiée dans les autres législatures dans le passé étaient des méthodes identifiées comme étant des méthodes de «Base», or... ou Bayes, là. Or, le temps requis pour l'évaluation du projet pilote, semble-t-il, ne permettait pas d'utiliser la méthode de Bayes, mais bien d'autres méthodes d'analyse. Est-ce que vous croyez que le fait de ne pas avoir utilisé la méthode reconnue ou privilégiée dans les autres législatures, en ce qui concerne... aurait pu avoir un impact sur les statistiques? Et est-ce que, malgré cet, éventuellement, impact, s'il existe, ces statistiques seraient toujours concluantes?

Ma deuxième question a trait aux critères, c'est-à-dire que le ministère des Transports du Québec affirme qu'il... évidemment, on n'installe pas des photoradars n'importe où, mais bien à des sites qui répondent à certains critères, comme, par exemple, le fait que cet endroit est accidentogène ou non, que la surveillance policière classique est difficile, voire impossible, dans ces endroits-là, etc. M. Morin, vous avez mentionné que le ministère n'est pas en mesure, à l'heure actuelle, de déterminer le nombre possible de photoradars qui pourraient être éventuellement installés.

Par contre, est-ce que, soit à la Sûreté du Québec ou au ministère des Transports, il existe déjà certaines classifications des tronçons, à savoir tel endroit... et la surveillance policière, il est difficile, voire impossible, ou non? Est-ce que tel tronçon s'avère plus accidentogène? Par exemple, si on a une classification, bon, tel niveau est accidentogène, ensuite, il y a un degré inférieur, est-ce que cette classification existe déjà? Ce qui pourrait éventuellement nous permettre d'avoir non pas le chiffre précis du nombre possible d'endroits où on pourrait installer des radars photo, mais bien une espèce d'évaluation primaire. Est-ce qu'on parle de 1 000 endroits potentiels? Est-ce qu'on parle de 200 endroits potentiels, 400 ou 500... 50 supplémentaires?

**La Présidente (Mme Doyer):** Oh! Bravo. Alors, M. Morin, ensuite, je pense qu'on pourrait écouter M. Bouchard.

**M. Morin (Claude):** Oui. En fait, pour répondre à la première partie de la question de M. le député, je suggérerais de donner la parole à Maxime Brault, qui est statisticien et qui était au cœur de la rédaction de l'évaluation de ces aspects-là dans le cadre du rapport d'évaluation.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. Brault.

**M. Brault (Maxime):** Oui. Pour répondre efficacement à la question, effectivement, dans le cadre du rapport d'évaluation, on a regardé les divers types d'analyse pour ce qui est de l'analyse des accidents qu'on pouvait faire. On a aussi par ailleurs fonctionné avec un expert international qui nous a conseillé et qui a même réalisé une grande partie de l'étude, en fait, il a réalisé les premières parties de l'étude, c'est... La mise à jour a été faite sous ses conseils au ministère des Transports. Effectivement, il nous a parlé des différentes méthodes de comparaison avant-après, sachant que les meilleures méthodes étaient la méthode empirique de Bayes et même une qui est encore... ce qu'ils appellent en anglais le «full Bayes method», donc, là, une partie plus importante de travail qui amène une meilleure variation. Derrière ça, il y a évidemment beaucoup de travail pour identifier des tronçons semblables, les débits de circulation sur un site... un nombre de groupes comparables et puis aussi un nombre très important de groupes comparables. On parlait d'identifier peut-être 1 000 sites, 1 500 sites, pour être capable d'avoir des données par la méthode de Bayes.

Sous cet état de fait, il nous a recommandé plutôt d'aller vers une deuxième méthode qui est bonne aussi, qui est la méthode qu'on a utilisée, c'est celle avec groupes contrôles, et à ce moment-là qui demande un peu moins d'efforts sur l'identification de groupes contrôles et surtout sur le nombre de groupes contrôles. Le seul, disons, problème de cette méthode-là par rapport à l'autre: Qu'est-ce qu'on manque? C'est ce qu'on appelle l'effet de la régression vers la moyenne. C'est-à-dire que, lorsqu'on implante une méthode, une mesure de sécurité routière sur certains sites, souvent, on va cibler des sites qui sont hautement accidentogènes. La régression vers la moyenne, c'est que, de façon générale, on augmente et on diminue. On a un certain nombre d'accidents assez élevé, mais, certaines années, un petit peu plus, un petit peu moins, ce qui fait qu'on a peut-être pris ces données-là dans vraiment le pic. Alors, la régression vers la moyenne, ce serait de la ramener vers qu'est-ce qui serait. Je vous donne des exemples juste en chiffres. Si on dit: Il y a une moyenne, sur 10 ans, d'à peu près 10 accidents par année, les années qu'on a peut-être prises, c'est 12, puis, si on l'avait pris au total, c'est huit. Alors, on manque ce petit effet là.

Mais dans le cas de notre analyse quand même par l'analyse de groupes contrôles, donc on compare qu'est-ce qui était sur des sites comparables dans l'ensemble du Québec pour la période avant et après, ça nous amène quand même une mesure assez juste. Donc, on perdrait peut-être quelques pourcentages par rapport au 20 % à 30 % qu'on a là, mais ça nous donne quand même une mesure assez juste de l'évaluation, dans le fond, de l'efficacité de ces appareils-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Brault. M. Bouchard, auriez-vous autre chose à rajouter?

**M. Bouchard (Yves):** Oui. C'est sûr, en ce qui concerne les classifications, c'est déjà depuis un certain nombre d'années... puis on a accentué la façon de travailler en ce qui concerne de travailler de façon plus ciblée, c'est-à-dire une utilisation plus efficiente, une utilisation plus intelligente de nos ressources, dans la mesure du possible, dans la mesure où ce n'est pas illimité. Donc, à chaque année, on étudie, à titre d'exemple, toutes les collisions mortelles qui arrivent sur notre territoire de façon détaillée, et c'est évident que la localisation géographique devient un facteur extrêmement important. D'ailleurs, dès la semaine prochaine, j'ai une présentation là-dessus à l'ensemble des responsables de district dans laquelle on présente les résultats de ces travaux-là, et c'est bien évident qu'il ressort des secteurs, des endroits où... ce n'est pas des endroits où est-ce qu'on a nécessairement des appareils. Donc, il n'y a pas de doute, il y a encore un potentiel, mais c'est déjà une façon qu'on a de travailler puis qui est là pour rester.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Bouchard. Alors, nous allons aller au député de Chomedey, ensuite le député de Beauce-Nord.

● (12 h 30) ●

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Je vais aller un petit peu plus technique. M. Morin, déjà, anticipe mes questions un peu techniques... puis qui répondraient peut-être à certaines de nos interrogations.

Pour le projet pilote, l'étude statistique a été faite par le ministère. Vous penseriez quoi, M. Morin, si on suggérait ou on faisait une recommandation à ce que, si le gouvernement décidait d'aller de l'avant, qu'il y ait une recommandation commune, c'est-à-dire — je regarde ce que M. Bouchard vient de nous dire par rapport aux travaux qui sont faits par les corps de police — que les corps de police... on ajoutera une petite... une job de plus, là... et que les corps de police justifient dans leur territoire des endroits accidentogène, difficiles d'accès, problématiques, avec tous les outils qu'ils ont présentement... toujours en partant du grand principe qu'on n'oubliera jamais les accidents mortels, les accidents avec blessés, parce que la SAAQ, c'est tout nous autres qui paient pour les blessures; on veut améliorer notre bilan. Il faut toujours que ça soit ça qui nous guide. C'est ce qui guide les policiers dans leurs actions, dans leurs zones accidentogènes à moins que ça ait bien changé, M. Bouchard, puis vous me corrigerez.

Déjà, quand on faisait nos planifications en sécurité routière, il y a très longtemps, quand mon uniforme me faisait, c'était très ciblé et c'était à des heures précises, à des endroits précis, à des municipalités précises, à des places qu'on avait une difficulté d'accès. Et on essayait d'avoir tous les moyens imaginables pour être capables d'intervenir pour assurer la sécurité des citoyens.

Donc, le fait de recommander — ou ça pourrait être une piste de réflexion que l'on regarde — que le corps policier nous indique — que ça soit la Sûreté du Québec, que ça soit un corps policier municipal, parce qu'il y a des demandes qui vont nous venir des municipalités — indique au ministère des Transports... justifie au ministère des Transports, dans les faits, là, l'utilisation d'un appareil x, y, z qui fait en sorte que, si le gouvernement décidait d'aller de l'avant via le ministère des Transports, on ait déjà un point de partance et que ça pourra aller avec les statistiques que... ou la façon que les statistiques ont été amenées.

L'autre point que j'avais par rapport au rapport d'accident. On part du principe, puis j'en ai parlé aux collègues la dernière fois, on part du principe qu'on veut diminuer les morts, les blessés graves, et qu'on veut améliorer notre bilan parce que c'est tout nous autres qui paient. Est-ce que le rapport d'accident que nous avons présentement, que les forces policières utilisent à la grandeur de la province, nous donne les données nécessaires et les données précises, factuelles qui pourraient justifier, de la part du corps de police, l'installation d'appareils x, y, z? Ou est-ce qu'on en a assez? Ou est-ce qu'il ne faudrait pas modifier le rapport d'accident tel qu'on le connaît?

Et je pense que, M. Bouchard, peut-être que vous seriez la personne pour répondre à cette deuxième question là. Mais la première question s'adressait peut-être à M. Morin. M. Bouchard a peut-être une interrogation. Puis je vais en avoir deux petites après ça avant de passer l'appareil... la parole à mon collègue, là, pour la suite des choses.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Morin.

**M. Morin (Claude):** Oui, Mme la Présidente. M. le député, vous avez raison: quand viendra le temps d'établir, si jamais c'est la décision qui est prise, d'établir de nouveaux sites, il ne faudra pas se priver d'aucune source d'information. Alors, les corps policiers en ont, les municipalités en ont, le ministère, sur son réseau — pour répondre aussi en partie à la question précédente de M. le député — le ministère a des banques de données qu'il peut exploiter et qui permettraient éventuellement de cibler une espèce de hiérarchie des sites qu'on pourrait intervenir les premiers. Alors, oui, l'exploitation des données du ministère, oui, l'exploitation de données qui viendraient des corps policiers et du municipal nous permettrait de cibler des endroits où ça serait le plus efficace d'intervenir.

Maintenant, la question, tantôt, c'était: Combien? Où? Bien, ça va dépendre aussi des cibles qu'on va se donner. Alors, si on se donne une cible ambitieuse de sauver beaucoup de vies, beaucoup de blessés, bien, ça peut appeler beaucoup d'appareils aussi. Alors, je dois avoir un équilibre, il y a une réflexion qui doit être faite là-dessus. Naturellement, toujours en disant que les sites devraient être choisis en fonction justement de l'efficacité pour réduire le bilan, donc pas pour d'autres fins, toujours pour réduire le bilan routier.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Morin. M. Bouchard.

**M. Bouchard (Yves):** En mars dernier est arrivé un nouveau rapport d'accident qui est fortement modifié et qui a permis d'améliorer un grand nombre de choses. Il reste évidemment une ou deux choses qui sont à améliorer. On

peut dire qu'au niveau des collisions mortelles on est dans le très précis. On peut dire qu'au niveau des collisions avec blessés graves on est aussi assez près de la réalité. Et, statistiquement, on est tous capables de séparer ces catégories-là, évidemment.

Il reste les blessés mineurs où c'est plus embêtant, dans le sens où: quelqu'un a une collision au coin de la rue, s'il dit «bien, regarde, j'ai mal au cou, je pense que je vais aller à la clinique», tout ça, automatiquement, on le met comme blessé. Bien, c'est sûr qu'il n'y a pas de processus, après, de vérification: Il était-u réellement blessé, pas blessé? Donc, ça, c'est un peu flou.

Par contre, quand on regarde la façon dont on travaille, quand on analyse nos endroits, nos secteurs, quand c'est possible, on a assez de données, on se dit: Qu'est-ce qu'on veut le plus éviter? C'est les collisions mortelles, c'est les collisions avec blessés graves. Parce que, évidemment, statistiquement, si vous prenez une ville où il y aurait, imaginons une grande ville, où il y aurait 1 000 collisions dans son... dans l'année, vous allez peut-être avoir cinq, 10 collisions mortelles, peut-être une centaine, 150 collisions avec blessés graves. Et après, ce qu'on appelle souvent les collisions de centre d'achats ou des tamponnages du matin, il va en avoir quelques centaines. Donc, on s'entend que statistiquement, si on se fie sur les blessés mineurs, on risque de travailler aux mauvais endroits. Mais c'est pour ça que, dans les analyses qui ont été faites, dans les endroits qu'on a ciblés quand on a parti le projet pilote, quand c'était possible, mais c'est-à-dire dans tous les cas dans lesquels on a travaillé, on a commencé à travailler avec les mortels, les blessés graves, et on laissait tomber la catégorie blessés légers, quand c'est possible. C'est de cette façon-là qu'on y arrive.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Bouchard.

**M. Ouellette:** Deux petites questions...

**La Présidente (Mme Doyer):** Faites vite, là, parce que le temps file.

**M. Ouellette:** Le traitement de la preuve, votre suggestion, est-ce qu'il reste où il est là? Mettons qu'on élargit, dans les municipalités, etc., est-ce que vous êtes pour que le traitement de la preuve reste là? Ou est-ce qu'on prend le traitement de la preuve SQ, traitement de la preuve ville de Québec, traitement de la preuve ville de Montréal? Votre suggestion là-dessus, là, juste avoir une petite réponse, et je vais en avoir une petite dernière après ça. Merci.

**M. Bouchard (Yves):** Évidemment, je souscris à ce que M. Morin disait. Ce n'est pas notre rôle de dire exactement ce que ce sera. C'est sûr, par exemple, que ce qu'on peut préciser, c'est que des éléments que j'ai mentionnés dans la brève présentation que j'ai faite, le fait qu'on a placé le traitement de la preuve dans le cadre d'un encadrement policier qui est bâti pour ça, qui a déjà toute l'infrastructure, toutes les politiques de gestion ou autre, qui est habitué de gérer ce genre de chose là... Et, veut, veut pas, ça demeure un endroit très névralgique, parce que la décision de poursuivre via un rapport d'infraction général, la décision de ce qu'on fait avec les données, la décision au niveau des seuils, toutes ces décisions-là, qui sont névralgiques, et font en sorte qu'on est à plus 2 000, moins 2 000, ou... Le centre nerveux, autrement dit, de ces décisions-là, bien, ce n'est pas l'appareil sur le terrain. Lui, là, il va tout capter.

Donc, c'est sûr que, dans le cadre du projet pilote, avec la structure qu'on avait, ça a permis de garder ça. Ça a permis, à titre d'exemple, de ne pas se ramasser avec énormément de contestations qui auraient pu mal tourner, avec des cas qui auraient pu être, entre parenthèses, scandaleux. C'était très important pour nous autres de dire: On ne veut surtout pas qu'un citoyen soit lésé. On a mis la barre très haute au niveau de la preuve, très haute au niveau des qualités, pour éviter ça. Donc, dans le projet pilote, ça a permis ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Bouchard. Courte intervention de M. Morin.

**M. Ouellette:** ...pose une question, puis il va répondre...

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est parce que M. Morin voulait... avait l'air de vouloir...

**M. Morin (Claude):** ...complément. Comme le disait M. Bouchard, ce n'est pas à nous à faire la décision, c'est le ministre avec... réflexion que votre... les recommandations que vous pourrez faire. Maintenant, dans le projet pilote, je pense que ça a été accepté aussi du fait qu'on a pu garantir aux citoyens que c'était fait de façon cohérente et uniforme. Alors, ça, ça peut éclairer des décisions.

**M. Ouellette:** Ma dernière question. Vous pouvez me répondre 30 secondes, Mme la Présidente. Je sais que j'abuse de votre bonté.

**La Présidente (Mme Doyer):** Vous abusez...

**M. Ouellette:** J'installe les photoradars, le gouvernement décide d'aller de l'avant, on installe les photoradars dans les villes. Quel incitatif les villes vont avoir à avoir un photoradar là? Là, dans la loi, on dit que ça va dans le Fonds de la sécurité routière. Si les policiers municipaux commencent à donner des billets pour des photoradars, l'argent s'en va-tu chez eux? Ou vous préconisez que ça reste dans le Fonds de sécurité routière? Donc, à ce moment-là, quel incitatif aurait une ville d'avoir 25 photoradars, mettons, dans la ville de Québec? M. Morin.

**M. Morin (Claude):** En fait, l'incitatif, ça devrait toujours être la sécurité routière, d'une part. Maintenant, votre question, elle est posée comme si on gardait le même modèle de gouvernance, je ne le requestionne pas. Maintenant, il va appartenir au ministre des Transports de réfléchir sur le modèle que lui aimerait suggérer. Alors, c'est dans cette perspective-là que je vous dirais qu'il reste encore des réflexions, et c'est ça que le rapport dit. On a des données, on voit que ça marche, maintenant, il y a des choses qu'il va falloir décider dans le temps, mais les municipalités, je pense, vont toujours être intéressées pour sécuriser le milieu puis améliorer la sécurité de leurs citoyens.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Morin. Nous allons avoir des recommandations à ce sujet, d'ailleurs, les membres de la commission. M. le député de Beauce-Nord.

● (12 h 40) ●

**M. Grondin:** Merci, Mme la Présidente. Moi, je regarde qu'est-ce que vous avez, comme les statistiques, puis le Québec, on se situe toujours un petit peu plus haut. Vous avez la Suède, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, mais, quand vous faites ces analyses-là, est-ce que vous comparez le nombre de kilomètres de route qu'on a au Québec versus les pays comme la Suède qui sont des petits pays? Ici, quand on s'en va d'un village à un autre, on a toujours quelques centaines de kilomètres et on a de la route beaucoup plus que ces pays-là. Mais c'est une question, mais je ne veux pas avoir la réponse tout de suite, parce que je sais que je n'aurai pas beaucoup de temps, là. Je vais toutes vous les poser en même temps.

Quand on... Moi, écoutez, au début, j'étais contre ça, là, l'installation des radars, mais on a... Le projet pilote, quand on a accepté de dire: On va faire un projet pilote là où les policiers ne peuvent pas intervenir, où c'est dangereux pour les policiers... Alors, moi, je garde toujours ma même vision: je crois que, là où c'est difficile d'avoir un corps policier, qu'on mette des photoradars, ça peut être une solution. Mais il reste que je pense que, là encore, l'intervention policière est encore la meilleure.

Mais aussi, pour améliorer notre bilan, on parle... il ne faut pas juste parler des photoradars. Moi, je regarde, le système ambulancier s'est amélioré beaucoup, le système de santé s'est amélioré beaucoup. On a présentement les premiers répondants... Est-ce que tout ce qu'on a mis en place, tout ce qui, je pense, fonctionne, est-ce que vous pensez que tout ça aussi peut... a une influence sur le bilan qu'on a aujourd'hui?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Morin.

**M. Morin (Claude):** Mme la Présidente, M. le député, juste un petit point. Quant au bilan, je vous dirais que le Québec se situe dans la très bonne moyenne des administrations. Il y en a des meilleures, il faut chercher à atteindre cette cible-là, mais on se situe dans la très bonne moyenne. Et, au cours des dernières années, on l'a dit tantôt, le bilan s'est amélioré, puis, quand on se compare aux autres, on se compare de plus en plus avantageusement, d'une part. Est-ce qu'il y a des indicateurs qui vont au-delà du taux par 100 000 habitants? Il y en a d'autres. Il y en a par milliard de kilomètres parcourus, tout ça. Puis, quand on utilise ces indicateurs-là, on voit qu'on est encore dans la bonne moyenne, mais il y a encore du chemin à faire, il faut améliorer, puis il y a toujours des victimes de trop sur la route, d'une part.

Quant au point, la difficulté d'intervention des policiers, vous avez raison qu'on devrait avoir des sites où c'est accidentogène puis aller encore plus prioriser ceux où le contrôle policier conventionnel est difficile ou voire impossible. Et, si on regarde dans la région de Montréal, il y a des sites qui ont été questionnés, mais il n'y a pas de contrôle conventionnel qui était possible là, puis il y avait beaucoup d'accidents. Alors, vous avez raison que ça devrait être un critère de sélection aussi.

Alors, pour votre dernière intervention, est-ce qu'il y a d'autres types d'interventions qu'on peut faire, de la législation, de la sensibilisation et tout le reste qu'on pourrait imaginer? Oui. Alors, les radars photo, ce n'est pas la panacée, ce n'est pas ça qui va tout régler, mais c'est un outil additionnel à tout ce qu'on peut faire en matière de sécurité routière et c'est un outil additionnel pour les policiers. Ça ne remplace pas le contrôle conventionnel. C'est toujours comme ça qu'on l'a présenté, et les policiers vont renchérir là-dessus. Ce n'est pas pour remplacer les polices qu'ils sont là. C'est un outil additionnel, dans leur coffre d'outils, pour permettre d'améliorer la sécurité routière.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Il vous reste une minute, M. le député de Beauce-Nord.

**M. Grondin:** Moi, j'en ai un dans mon comté, à Beauceville, on a mis un radar photo mobile. Puis...

**Une voix:** ...

**M. Grondin:** Mon collègue dit qu'on est juste des cow-boys, dans la Beauce, mais je pense qu'on n'est pas plus cow-boys qu'ailleurs. Mais, moi, si je regarde la ville, j'ai parlé au maire ce matin, puis, lui, il n'est pas très favorable. Apparemment qu'on a offert de l'argent à la ville pour qu'ils acceptent d'avoir un photoradar chez eux quand ils l'ont implanté. La ville n'a jamais eu l'argent, mais elle a eu le photoradar, puis les citoyens ne sont pas enchantés d'avoir un photoradar mobile dans leur ville. Je ne sais pas si ça a amélioré les accidents et je ne sais pas si... Mais, moi, je crois que dans une ville... Aux lumières rouges, je pourrais comprendre, quelqu'un qui passe sur les lumières, que c'est dangereux, là, mais, quand on est dans des zones de 50, 60 kilomètres, est-ce que c'est la place où il y a des accidents mortels plus que dans des routes secondaires?

**La Présidente (Mme Doyer):** Qui veut répondre à ça? Vous deux, M. Morin, M. Bouchard aussi.

**M. Morin (Claude):** Bien, premièrement, vous dire que je suis Beauceron aussi d'origine, alors, je comprends la mentalité beauceronne. Maintenant, si monsieur le maire est moins satisfait, peut-être que les citoyens, eux, peuvent se montrer sécurisés quand même. Parce qu'à Beauceville, comme partout ailleurs, il y a eu une amélioration du comportement, moins d'infractions, diminution des vitesses et amélioration des accidents. Et ça, je pense que tout le monde devrait être content de ça. Qu'on sécurise les routes, que les gens aient moins peur de circuler dessus parce qu'ils ont moins peur d'avoir des accidents, c'est ça qu'on vise. Et Beauceville a été sélectionnée parce que, pour le tronçon de route sélectionné, quand on comparait à d'autres tronçons de route équivalents, il y avait plus d'accidents. C'est pour ça qu'il a été sélectionné. Et force est de constater que l'implantation de ce radar mobile là a diminué les vitesses, diminué les accidents, et c'est ce qu'on cherche.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Morin. M. Bouchard.

**M. Bouchard (Yves):** L'une des choses qui est importante, c'est que, dans le cadre qu'on avait au niveau de l'utilisation des mobiles, on devait se positionner dans un nombre de kilomètres très précis et ne pas en sortir. Quand je disais de donner un encadrement différent au niveau des appareils mobiles dans l'avenir, c'en est un aspect. C'est-à-dire, dans des circonstances comme ça, dans votre région, probablement que, si les mobiles pouvaient travailler au niveau de zones scolaires, les zones où on ne veut pas que personne soit frappé, les zones de construction, on peut prendre la région de Montréal où on a de nombreuses zones de construction où c'est très difficile d'aller travailler au niveau policier... Prenez l'exemple de la 132 en dessous du tunnel La Fontaine, c'est des murs de ciment de chaque bord, là. Donc, à ce moment-là, toute la force ne sera pas concentrée dans une plus petite région, dans un endroit où, dans le fond, nos policiers se faisaient apporter des cafés là, tout le monde les connaissait par leurs petits noms à un moment donné. Ça va permettre d'être plus efficaces, on n'en a pas de doute.

**Une voix: ...**

**M. Bouchard (Yves):** Ah, c'est arrivé. Pas à tous les jours, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Bouchard. Merci. Nous allons aller au député de Johnson.

**M. Boucher:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Trois choses. D'abord, au printemps dernier, le ministre... l'ex-ministre des Transports avait déclaré vouloir aller de l'avant. Donc, malgré le fait qu'on se pose encore la question en commission parlementaire, semble-t-il que la décision, le lit est pas mal fait, du côté du gouvernement.

Aujourd'hui, on a appris que vous aviez une classification des tronçons les plus dangereux ou non, de même que ceux où la surveillance policière, par la présence de murs de béton, par exemple, était difficile, voire impossible. Donc, et là en ayant ces deux... on a donc des statistiques sur deux des critères les plus importants pour déterminer si on pourra installer ou non, si un site, il est... si, sur un site, il est pertinent d'installer ou non un radar photo.

Par contre, encore aujourd'hui et alors que le gouvernement a déjà presque fait son lit, nous n'avons absolument aucune idée ne serait-ce que du potentiel, tu sais, du nombre de sites où éventuellement on pourrait avoir un... où on pourrait installer le radar photo, et vous m'en voyez surpris.

La deuxième des choses que je voudrais vous demander, et ça s'adresse plutôt à M. Morin, c'est que, parmi nos recommandations, on était animés par un esprit de transparence. Alors, est-ce que, pour vous, M. Morin, vous croyez qu'il est possible que le ministère des Transports, lorsqu'il décide d'installer un radar photo, d'abord en informe la population par voie de communiqué sur son site Web, informe aussi, par l'entremise de ses plateformes, informe le public des raisons qui expliquent l'installation de ce radar photo, le nombre d'infractions qui ont été générées dans les sites où il y a des radars photo, bien, ceux qui existent déjà et peut-être même ceux qui pourraient être estimés à venir, de même que, bon, tout ce qui est question, là, des mises à jour, là? Est-ce que vous croyez possible que le ministère des Transports fournisse l'ensemble de ces informations-là?

Et enfin croyez-vous qu'il serait pertinent que ce soit le ministre qui soit imputable de l'installation de ces radars photo? C'est-à-dire que le ministère fasse, des Transports du Québec, fasse des recommandations à l'exécutif sur les sites où potentiellement on pourrait installer des radars photo mais qu'à la fin de la journée la décision de prendre la décision à savoir est-ce qu'on doit installer ou non des radars photo à ces endroits-là doit être prise par le ministre.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Morin. Puis je pense que, M. Bouchard, d'après la réaction, vous vouliez peut-être ajouter de quoi, maintenant. Non. Ça va aller. M. Morin.

**M. Morin (Claude):** Bon. À la première portion de la question, si on n'a pas établi combien, c'est justement qu'on n'a pas voulu prendre d'avance et présumer de la réponse et des recommandations de la commission parlementaire. C'est pour ça qu'on n'a pas déterminé encore combien. Puis ça va dépendre, comme je le disais tantôt, d'une foule de facteurs qu'on ne connaît pas encore. Alors, les cibles que vous aimeriez pouvoir atteindre en matière de bilan routier, ça va conditionner notamment le nombre d'appareils qu'on va devoir installer. Le type de gouvernance, à savoir qui paie quoi, qui peut les utiliser, les installer, c'est des questions... des réponses qu'on n'a pas encore. Puis vous devez réfléchir que le ministère, le ministre des Transports devra éventuellement se positionner. On n'a pas ça.

Maintenant, on a les outils. On a des outils, on peut, avec les outils qu'on a, être capables de trouver des sites où ce serait le plus profitable. On peut consulter des policiers et municipalités. Alors, c'était pour votre première question.

Pour ce qui est de: Est-ce que c'est possible dans le temps éventuellement de donner ces informations-là... Je vous dirais qu'il y a déjà un site pour le projet pilote qui donne à peu près toutes ces informations-là: où ils sont, pourquoi on a sélectionné les sites, leurs caractéristiques, tout ça. Alors, est-ce que ce serait possible dans le futur? Bien, l'outil est déjà là, on pourrait continuer à l'utiliser.

Maintenant, est-ce que ça devrait être le ministre des Transports qui choisit les sites, qui est imputable? Je pense que ça prend une instance qui va être capable éventuellement de s'assurer que l'idée de départ, que ce soit uniquement pour des fins de sécurité routière, ce soit respecté. Moi, je pense que c'est une bonne idée. Est-ce que c'est le ministre? Bien, ça fait partie des recommandations puis des réflexions que vous pouvez faire, puis des recommandations que le ministre fera par la suite.

● (12 h 50) ●

**M. Boucher:** Est-ce qu'il me reste encore du temps?

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, il vous reste encore du temps.

**M. Boucher:** Combien de temps?

**La Présidente (Mme Doyer):** Six minutes.

**M. Boucher:** Six minutes. Je veux juste revenir, M. Morin, parce qu'effectivement on se doit de faire des recommandations au gouvernement, mais... et lorsque l'on sait, par exemple, que l'acceptabilité sociale du projet est majeure dans... on se doit de l'évaluer dans le processus décisionnel, à savoir si on va recommander ou non au gouvernement, là, d'utiliser telle, telle, telle balise, et que l'on sait que le taux d'acceptabilité sociale est intrinsèquement lié, intimement lié au nombre, au potentiel finalement d'endroits où l'on pourrait installer, hein? On le sait que, si on mettait 2 000 radars photos sur le territoire, on ne parle pas de la même acceptabilité sociale que s'il y en a 200. Le potentiel d'endroits où l'on pourrait en installer fait donc partie des facteurs majeurs dans notre prise de décision.

Alors... et vous dites posséder des outils. Est-ce qu'il serait possible de mettre à la disposition des parlementaires ces outils-là afin qu'on puisse avoir une idée? Puis, encore une fois, je ne veux pas... je ne vous demande pas de dire «il y aura 202 radars photo ou 202 endroits où l'on pourrait», mais d'avoir une idée du potentiel d'endroits où l'on pourrait effectivement, lorsqu'on couple un niveau accidentogène très important, une surveillance policière... voyons, traditionnelle difficile, voire impossible, etc., on a... on se devrait aujourd'hui d'au moins avoir une idée du potentiel. C'est... Vous dites avoir les outils, alors évidemment, nous, comme parlementaires, pour prendre ces décisions-là... en tout cas, je trouve qu'il serait pertinent d'avoir cette idée-là, d'avoir ces outils-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Morin.

**M. Morin (Claude):** En fait, les outils existent. Maintenant, il faut les exploiter, il faut faire l'analyse, et, l'analyse, je pense qu'elle devrait venir une fois qu'on aura eu une idée de votre part des cibles que vous voulez atteindre. Ce serait plus facile de les exploiter. Alors...

**La Présidente (Mme Doyer):** Autrement dit, M. Morin, vous nous dites que tout est possible.

**M. Morin (Claude):** Tout est possible. En fait... et, quand je vous parle des outils, c'est sur le réseau du ministère. Naturellement, on l'a dit tantôt que, si on voulait aller sur le réseau des municipalités, il faudrait mettre à contribution les corps policiers et municipalités.

Maintenant, juste pour revenir sur votre question précédente, quand on parlait tantôt du choix des sites et du fait que le ministre soit impliqué, actuellement, la loi prévoit que les sites doivent être déterminés par un arrêté ministériel du ministre. Alors, à moins qu'on change ça, c'est sûr qu'il est impliqué dans la décision.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, j'irai à la partie ministérielle. Mme la députée de Pontiac.

**Mme L'Écuyer:** Merci, Mme la Présidente. C'est une question qui est très courte. On avait, comme je vous ai dit tantôt, une préoccupation que les cinémomètres ne deviennent pas une machine à argent. On sait que c'est géré actuellement dans un fonds, c'est un fonds dédié à la sécurité routière. Et là je me disais: Bon, si on ouvre aux municipalités, c'est sûr que les gens vont dire «on est prêts, mais on veut l'argent», puis ces choses-là.

Est-ce que c'est possible à ce moment-là que, le fonds, ce soit très clair quel type d'utilisation peut être faite? On peut parler de campagne de sensibilisation, mais tantôt j'écoutais au niveau de l'informatique et des nouveaux outils qui évoluent rapidement... Est-ce qu'on peut penser qu'il y a une partie qui va être dédiée à équiper autant nos corps policiers municipaux que notre corps policier provincial, dans le fond, pour que les gens sachent... bien, vous n'aurez peut-être pas de redevances de ces... du fonds, mais on va être prêts à recevoir vos demandes en équipement, que ce soit à l'intérieur des autos patrouilles ou ces choses-là. M. Morin.

**M. Morin (Claude):** En fait, si on continuait dans le modèle actuel, le Fonds de la sécurité routière, l'ensemble des frais, des amendes y sont versés, et c'est prévu que ça doit être uniquement pour les activités de sécurité routière et de programme d'aide aux victimes. Il n'y a rien qui empêcherait, d'ores et déjà, des municipalités de faire des demandes pour

des interventions de différents ordres. Ça pourrait être améliorer une intersection, faire une petite campagne locale pour des problématiques qui sont plus locales ou régionales. Ça pourrait être aussi pour faire l'acquisition d'équipement qui pourrait les aider à améliorer la sécurité routière. Alors, actuellement, dans l'état des lois qu'on connaît, ça serait possible de faire ça. Maintenant, si on changeait le mode de gouvernance, tout serait repensé.

**Mme L'Écuyer:** On est conscients qu'il va y avoir... Bon, c'est clair que les municipalités voient ça un peu comme une vache à lait — on va se dire les mots tels qu'ils sont, hein, on s'en est parlé — et il va y avoir de la pression pour dire: On en veut des machines, mais on doit les gérer, c'est nous autres qui veut s'en occuper. Je veux juste m'assurer que le ministère soit conscient que finalement il ne faut pas jamais perdre de vue que ce n'est pas une machine à argent, c'est pour la sécurité routière. Parce que, je vous le dis, il va y avoir de la pression de la part des grandes villes et des municipalités qu'elles soient responsables de gérer ces outils-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Ça va?

**Des voix:** ...commentaire.

**La Présidente (Mme Doyer):** Parfait. Alors, moi, je vais continuer avec ce commentaire-là. Oh! Vous n'avez pas terminé avec votre temps.

**Une voix:** Ah! Moi, j'aurais une petite question...

**La Présidente (Mme Doyer):** Bien, c'est parfait, allez-y. Puis, ensuite, je me donne la parole à moi-même. Allez-y, M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** M. Bouchard, j'ai une petite question pour vous. Là, les panneaux... On a des panneaux pour annoncer les photoradars, les caméras feu rouge. Il y a des recherches qui ont été faites par M. Morin et son équipe, partout en Europe, sauf en France. En France, ils les ont enlevés, les panneaux. On entend beaucoup de gens nous dire, parce que dans l'acceptabilité sociale, c'est bien important: Bon, on sait bien, là, le monde, 1 000 pi avant les panneaux, ils slackent, puis, 500 pi après, bien, ils réécrasent. O.K.? J'entends ça particulièrement en Beauce.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Ouellette:** Et vous nous dites quoi par rapport à ça? Parce que... et je vous donnerais bien mon point de vue de police, mais c'est le vôtre que je veux entendre. C'est sûr que, si on les a mis à une place, c'est parce qu'il y a une raison. De votre point de vue à vous, vous recommanderiez qu'on les annonce, les photoradars, les caméras feu rouge, etc.?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Morin... M. Bouchard, pardon. M. Bouchard... les deux, je pense, vous voulez intervenir?

**M. Morin (Claude):** Vas-y, Yves.

**M. Bouchard (Yves):** Quand on a fait nos recommandations de base, quand on a étudié... avant même le projet pilote, à la Sûreté du Québec, les points majeurs, on en avait 10 conditions gagnantes, et ça, c'en était une, condition gagnante, que ce soit annoncé. Parce que, quand on avait regardé comment ça se passait ailleurs, toute la question de l'acceptabilité sociale, c'était un facteur majeur, ça, qu'il y ait cette forme-là. Effectivement, d'ailleurs, en France, à partir du moment où ils ont commencé à en enlever, là — c'est un petit peu plus complexe, ils ne les ont pas enlevés partout, peut-être M. Morin ira là-dessus — mais c'est à ce moment-là que l'acceptabilité sociale est un petit peu moins évidente, et qu'à ce moment-là l'objectif principal de sécurité routière est un petit peu moins évident.

Quand on parle d'appareils fixes, à titre d'exemple, on est dans un secteur précis accidentogène. Donc, si la personne ralentit avant, puis réaccélère un peu, ce n'est pas pire, parce qu'on est probablement dans une courbe dangereuse, difficile à contrôler, mais on est dans un endroit qui l'est, comme tel, accidentogène.

Il y a des choses aussi, des nouvelles technologies qui sont sur le marché. Je pense, à titre d'exemple, ce qu'on appelle des radars tronçon qui permettent de pas seulement contrôler un point précis, mais de contrôler une zone. Donc, c'est évident qu'au lieu de contrôler, à titre d'exemple, l'entrée du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine on pourrait contrôler la longueur du tunnel. En ce sens-là, on peut bien comprendre qu'on ne fait pas d'opération policière dans le milieu du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. On comprend aussi qu'une collision le matin à l'entrée du tunnel, c'est des millions de dollars par année que ça peut coûter. Donc, en cette façon-là, la réponse est oui pour la signalisation, et, pour être plus efficace, quand le secteur dangereux est un peu plus long, il y a d'autres techniques.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Morin.

**M. Morin (Claude):** Oui, Mme la Présidente, en fait, juste une petite précision, parce que, dans la demande d'information complémentaire que vous avez faite au mois de mai dernier, vous avez demandé effectivement de répertoire des administrations qui en avaient ou pas. On vous a dit que la France n'en avait pas. Maintenant, depuis le temps, les

Français sont revenus sur leur décision pour ce qui est des fixes. Alors, en France, les Français ont décidé que, quand c'est des caméras feu rouge, déjà, un feu rouge, c'est une signalisation, ils n'en rajoutent pas. Pour ce qui est des mobiles, il n'y en a jamais eu. Pour ce qui est des fixes, il y en avait, il avait été décidé de les enlever, il a été redécidé d'en remettre pour être capable de garder l'acceptation sociale.

● (13 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, je me donne la dernière question, ça a trait à la gouvernance, parce que, bon, en milieu rural, comme dans le Bas-Saint-Laurent, par exemple, qui est ma région, on a huit MRC, on a vu que... c'est, avec les questions de mes collègues, on est capables de voir les lieux, je dirais, accidentogènes, et on sait que c'est par un arrêté ministériel que le ministre va décider où ça va se situer, etc.

De quelle façon vous verriez la collaboration entre les MRC, les municipalités, les villes, les grosses villes comme Montréal, Sherbrooke, Québec, et c'est toute une autre histoire, quelle est la collaboration que vous verriez pour décider où ça va être installé, ces endroits-là, c'est-à-dire ces appareils-là, à quels endroits? Parce que c'est quand même, je dirais, l'objectif de tout le monde. Les blessés graves, dans une MRC comme Métis ou Matapédia, c'est nos amis, nos voisins. Les gens se connaissent. Et on a quand même 43 853 blessés. Mais notre cible, ce que je comprends, principale, c'est que... les blessés, c'est important aussi, ce n'est pas ça que je veux dire, là, c'est les 487 morts et les 2 313 blessés graves dans l'ordre de priorités, et les autres blessés aussi, tant mieux, mais c'est ça qu'on veut abolir, les morts, les blessés graves, dans un premier temps.

Comment voyez-vous cette gouvernance, cette collaboration entre les instances municipales, et policières, et du MTQ?

**M. Morin (Claude):** En fait, cette collaboration-là est essentielle, à mon avis, surtout quand on est à l'extérieur du réseau du ministère où on est moins connaisseurs des problématiques. Maintenant, la façon, elle est à réfléchir puis elle va dépendre du mode de gouvernance. Alors, il y a des modes de gouvernance qui sont très décentralisés puis on donne le pouvoir carrément aux municipalités puis aux régions de le faire. Il y en a d'autres qui sont très centralisés, comme en France, où c'est l'État qui décide, en collaboration avec les autres, puis il y a des modes de gouvernance mixtes, comme au Royaume-Uni, où là c'est partagé. Alors, dépendamment du mode de gouvernance qui va être choisi, bien, ça va conditionner le mode de collaboration, d'une part, tout en se disant qu'à quelque part probablement qu'il va falloir s'assurer qu'il y ait quand même une instance qui va décider, surtout si on s'en va vers des modes de gouvernance décentralisés, qu'il va s'assurer que ça soit cohérent, qu'on va aux bons endroits, puis que ça soit fait aussi de façon uniforme.

Maintenant, la collaboration, comment elle va se faire? Comme je vous dis, elle n'est pas arrêtée parce que ça va dépendre du mode de gouvernance qui va être décidé.

**La Présidente (Mme Doyer):** D'accord. Merci beaucoup. Merci, messieurs. Je vous remercie infiniment, mesdames, messieurs qui vous êtes déplacés ce matin pour venir nous alimenter.

Tout de suite après, nous nous réunissons en mini-séance de travail, je vous le dis, mini, là, parce qu'il faut que je la fasse deux minutes pour pouvoir ajourner. Ça fait que vous restez là, vous allez saluer les gens et vous revenez parce qu'il faut que j'ajourne la réunion. Merci beaucoup de votre bonne collaboration.

*(Fin de la séance à 13 h 3)*