



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 4 avril 2012 — Vol. 42 N° 30**

Consultations particulières sur le projet de loi n° 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 (2)

**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 4 avril 2012 — Vol. 42 N° 30**

**Table des matières**

Auditions (suite)	1
CAA-Québec	1
Association des directeurs de police du Québec (ADPQ)	9
Sûreté du Québec (SQ)	15
Ville de Québec	24
Ville de Laval	32

**Intervenants**

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Pierre Moreau  
M. Etienne-Alexis Boucher  
M. Guy Ouellette

- \* Mme Sophie Gagnon, CAA-Québec
- \* Mme Paula Landry, idem
- \* M. Francis Gobeil, ADPQ
- \* M. Alain St-Onge, idem
- \* M. Yves Bouchard, SQ
- \* M. Richard Côté, ville de Québec
- \* M. Marc des Rivières, idem
- \* M. Jean-Pierre Gariépy, ville de Laval
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 4 avril 2012 — Vol. 42 N° 30

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 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 (2)**

*(Onze heures dix-huit 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 leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de poursuivre les consultations particulières et de tenir des auditions publiques sur le projet de loi n° 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.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

**La Secrétaire:** Non, Mme la Présidente, il n'y a aucun remplacement.

**Auditions (suite)**

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, nous recevons, dans un premier temps, le CAA-Québec.

Alors, je rappelle nos règles de fonctionnement, mesdames. Ce sont des dames. Alors, bienvenue en commission. Vous avez 10 minutes au maximum pour faire votre présentation. Ensuite, il va y avoir un échange de 35 minutes avec les parlementaires, le ministre, et le porte-parole de l'opposition officielle, et d'autres parlementaires, ceux qui le veulent bien. Le gouvernement va disposer de 17 min 30 s, et l'opposition officielle, de 17 min 30 s.

● (11 h 20) ●

Alors, sans plus tarder, nous vous entendons, Je vous inviterais à vous présenter et à nous faire votre exposé. Je vous rappelle donc que vous avez 10 minutes. Bienvenue.

**CAA-Québec**

**Mme Gagnon (Sophie):** Merci beaucoup. Bonjour à tous. Mme la Présidente et députée de Matapédia, Mme Doyer, M. le ministre des Transports, Pierre Moreau, membres de la Commission des transports et de l'environnement, au nom de CAA-Québec, je tiens à vous remercier de nous avoir invités à participer à ces consultations particulières — je parlerai très vite, alors vous m'excuserez, essayez de me suivre — concernant le projet de loi n° 57, la 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.

Mon nom est Sophie Gagnon. Je suis vice-présidente adjointe aux relations publiques et affaires gouvernementales chez CAA-Québec. Je suis en compagnie de ma collègue Mme Paula Landry, vice-présidente adjointe à la recherche et aux communications. Et je tiens à souligner également la présence de Me Isabelle Godbout, qui est chercheuse et analyste chez nous, qui a grandement collaboré à ce mémoire.

Vous savez, la sécurité routière est un volet important de l'action de CAA-Québec, un organisme à but non lucratif qui regroupe plus de 1,1 million de membres au Québec seulement et qui est très actif, donc, dans les domaines de l'automobile, de l'habitation et du voyage. Notre présentation de ce matin couvrira uniquement les éléments sur lesquels des commentaires s'avèrent pertinents de notre part.

Toutefois, je me permets d'entrée de jeu un bref rappel de notre position générale à l'égard de ces appareils, cinémomètres et compagnie. C'est pourquoi, Mme la Présidente, je dois dire que c'est avec beaucoup de satisfaction que nous prenons connaissance, à l'automne 2011, des recommandations unanimes de votre commission, de cette commission, contenues au rapport d'étude sur le projet pilote, car celles-ci convergeaient tout à fait vers la position maintes fois répétée et défendue publiquement par CAA-Québec.

On y retrouve donc les conditions que nous jugeons essentielles, faut-il le rappeler, pour que l'utilisation de ces appareils électroniques puisse se poursuivre au Québec, à savoir: la reconnaissance du statut d'exception d'une telle mesure et son objectif premier, qui doit demeurer d'être la réduction des accidents sur la route, l'essentielle transparence et la reddition de comptes, l'affectation des sommes récoltées aux seules fins d'amélioration de la sécurité routière, et enfin, on tient à le redire, une gouvernance centralisée du côté du ministère des Transports, donc axée sur la responsabilité et l'imputabilité de ce même ministère.

Pour nous, il est clair que ces conditions sont à la base même de l'adhésion sociale qui s'est construite petit à petit et qui demeure, encore aujourd'hui, essentiellement fragile. C'est d'ailleurs pourquoi chaque étape ou développement à l'égard de ce sujet doivent être planifiés et réalisés avec soin.

CAA-Québec a donc réitéré son appui à un recours bien circonscrit aux appareils de surveillance électronique, dans le strict respect de ces conditions. Et la décision du gouvernement d'ajouter 25 appareils sur le territoire québécois aux 15 qui sont déjà... sans oublier les projets pilotes dans le milieu municipal, devront continuer de répondre à ces critères.

Enfin, nous redisons l'importance qu'accorde CAA-Québec au rôle de gouvernance du ministère des Transports, justement pour le déploiement à l'échelle municipale, notamment quant au choix des sites, à leur justification, à leur performance, à la reddition de comptes. Et on y reviendra dans la conclusion de ce mémoire.

Je m'attarderai maintenant à l'article 18 du présent projet de loi, qui prévoit l'utilisation de cette technologie dans les zones scolaires et dans les zones de travaux de construction et d'entretien. Tout d'abord, en ce qui a trait aux zones scolaires, nous dirons que CAA-Québec est très à même de constater l'ampleur du défi lié au respect de la vitesse en zone scolaire, ne serait-ce que par son exercice annuel d'observation, lors de la rentrée, aux abords de plusieurs écoles primaires, qui lui permet de répertorier des centaines d'infractions en seulement quelques heures.

Cet exercice appuie donc un recours aux radars photo dans ces zones. Mais, comme cela survient probablement dans une majorité des quelque 2 000 écoles au Québec, il faut être conscient que cela commande un processus d'analyse prudent dans le choix des zones scolaires qui seront ciblées.

Cet exercice nous démontre aussi que la sensibilité de ces zones, en raison de multiples facteurs autres que la vitesse, que ce soient la distraction, le non-port de la ceinture, la configuration des zones scolaires, ne peut faire en sorte que le strict recours... le recours aux appareils représente la réponse unique à toutes ces problématiques en zone scolaire. On doit se garder de croire que le simple fait de se trouver dans une zone scolaire justifie en soi l'utilisation de cinémomètres photographiques. Il faudra avoir des critères bien précis et documentés pour le déploiement dans ces zones.

CAA-Québec se montre toutefois d'accord, donc, avec l'utilisation dans ces zones scolaires mais à des conditions bien précises, je le répète. Les conditions de base — endroits accidentogènes, endroits où la surveillance policière s'avère dangereuse ou risquée pour les usagers de la route et pour les policiers — donc, les critères de base doivent quand même être considérés et respectés pour le choix de ces sites à l'intérieur de ces zones.

Toujours dans le but de crédibiliser le système, il faudra s'assurer que les heures de fonctionnement de ces appareils soient limitées durant l'année scolaire et qu'elles se limitent seulement aux heures quotidiennes d'opération scolaire, c'est-à-dire de l'entrée, le matin, jusqu'à la sortie des classes, à la fin de la journée. À partir de 18 heures, selon nous, ils n'ont plus lieu d'être actifs.

Il devra, bien sûr, y avoir une présence de signalisation, de présignalisation à cet effet.

Enfin, la définition des zones scolaires ne devrait pas inclure les corridors scolaires, ces zones, ces trajets qui sont développés pour favoriser les déplacements actifs des écoliers. Pour nous, étendre à ces zones-là serait d'étendre trop largement la définition d'une zone scolaire.

Mme la Présidente, la même logique va s'appliquer dans les zones de travaux de construction et d'entretien, essentiellement. C'est-à-dire que cette fois, par contre, on doit tenir compte de la vulnérabilité de certains travailleurs sur les chantiers, surtout que le nombre de ces chantiers est en explosion, littéralement, au Québec. Alors, on en prévoit déjà 1 600 cette année seulement. On comprend donc que la sécurité des travailleurs et des utilisateurs est également un défi de taille. Mais, encore une fois, l'ampleur de la tâche de surveillance commande une analyse pointue des sites qui seront considérés pour ces appareils. On devra s'appuyer sur des choix de site qui reposent sur des critères très précis en lien avec cette zone.

Encore là, on est donc d'accord avec l'utilisation dans ces zones aux mêmes conditions que précédemment énumérées, c'est-à-dire l'utilisation de critères de base très précis pour choisir les sites, des heures de fonctionnement de ces appareils qui soient limitées aux heures où les travailleurs sont sur les chantiers, présence de signalisation. Et bien sûr les radars photo ne devraient pas remplacer la présence des signaleurs, laquelle devra respecter les normes de surveillance déjà établies par le promoteur dans le cadre de ses obligations contractuelles.

Voilà, Mme la Présidente, comment nous croyons possible de concilier l'atteinte d'objectifs louables, soit la protection des plus vulnérables dans des zones précises, sans porter atteinte à l'adhésion sociale. Nous y reviendrons en conclusion. Je cède maintenant la parole à ma collègue Paula Landry pour la suite.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Gagnon. Mme Landry.

**Mme Landry (Paula):** Merci beaucoup. Alors, je prends tout de suite le relais pour vous parler en fait d'un autre enjeu qui est inclus aussi dans le projet de loi puis qui, pour nous, a beaucoup d'importance. C'est toute la question des véhicules d'urgence, donc policiers, pompiers, ambulanciers. Ces véhicules-là se verraient exemptés de l'application des règles reliées aux radars photo et caméras feux rouges durant l'exercice de leurs fonctions.

En fait, on comprend très bien que la notion d'urgence, c'est quelque chose de très particulier puis qu'on doit adapter certains contextes, bien sûr.

Cependant, on ne pense pas que ce sont toutes les situations de conduite avec un tel véhicule qui sont de réelles situations d'urgence et que le projet de loi devrait bien faire la différence entre les deux. En fait, l'exclusion qu'on veut permettre devrait s'appliquer uniquement lors de vraies situations d'urgence, en principe celles qui ont cours quand on voit les gyrophares en fonction, que c'est très, très visible pour l'ensemble de la population.

Autrement, quand on parle de situations normales de circulation, on s'attend à ce que nos véhicules d'urgence... à ce qu'ils aient en fait le même comportement que celui qu'on va exiger de l'ensemble des automobilistes et des autres usagers de la route. Donc, ce qu'on dit... que c'est une question d'exemplarité importante aussi, et puis on s'attend donc à ce que les mêmes règles s'appliquent à tout le monde au niveau de la mécanique.

Peut-être que ce n'est pas simple. On va devoir trouver les moyens. Il y en a sûrement. Pour nous, c'est important. Ça va être une façon de faire qui va mettre tout le monde sur le même pied, puis on va faire en sorte, donc, que les véhicules d'urgence vont continuer de donner un exemple. Et vous verrez, dans le document qu'on vous a fait, qu'on a vous remis, qu'on a même identifié certains cas de déontologie policière où on a reconnu que les policiers n'étaient pas exonérés d'obligation de sécurité. Alors, voilà pour ce point-là.

Maintenant, il y avait quelques rappels dont vous a fait part ma collègue Sophie, où je vais aller peut-être assez rondement. Donc, notre organisation trouve essentiel, pour maintenir l'appui populaire...

**Une voix:** ...

**Mme Landry (Paula):** Oui, une minute. Alors, on a parlé de la gouvernance, on a parlé de reddition de comptes publique. Les gens vont vouloir vraiment savoir où va leur argent, si ça marche. On va devoir rendre des comptes pour chaque type d'appareil qu'on va positionner à travers la province.

Il y a un point important, le Fonds de la sécurité routière aussi. Le fonds commence à être bien garni. C'est des sommes dédiées à la sécurité routière. On n'a pas encore déterminé quel genre de projet on va pouvoir faire avec ça. C'est important. Des municipalités s'impliquent, maintenant. De l'argent va leur être retourné à même le fonds. Alors, ça va être important de bien valider tout ça.

Concernant les projets pilotes de coopération municipale, on est très, très, très à l'aise avec ça. On est contents de voir que deux villes ont répondu à l'offre et aux conditions exprimées par le ministre des Transports, par ailleurs, à l'effet d'accepter de déposer le produit des amendes dans le fonds. Maintenant, il va falloir mettre des critères et des balises très, très, très strictes pour s'assurer que le tout, finalement, va se dérouler dans l'ordre et dans la notion de mesure d'exception dans tout ce dossier-là. Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, Mmes Gagnon et Landry. Mme Godbout, on aura sûrement l'opportunité de vous entendre. Alors, je vais donner la parole tout de suite au ministre des Transports. M. le ministre des Transports.

● (11 h 30) ●

**M. Moreau:** Merci, Mme la Présidente. Alors, Mme Gagnon, Mme Landry, Me Godbout, bienvenue encore une fois. Merci d'avoir alimenté cette période de consultation du mémoire que vous nous avez déposé.

D'entrée de jeu, je veux vous rassurer, pour vous dire qu'essentiellement on partage exactement la même façon de voir quant à l'approche, l'utilisation de ces appareils-là, leur finalité, la raison pour laquelle on les utilise, d'abord pour changer les comportements dans le but de réduire les accidents. L'expérience pilote, en ce sens-là, nous a été d'une grande utilité. Et vous dire que nous partageons aussi vos vues sur le partenariat que nous entendons avoir avec le monde municipal, dans le contexte de l'expérience pilote que nous commençons aujourd'hui avec les villes de Québec et de Gatineau, et vous dire que nous avons déjà, au ministère des Transports, d'autres entretiens avec d'autres municipalités pour nous assurer, donc, que cette expérience pilote en milieu urbain nous permette d'avoir la meilleure expérience possible et de pouvoir préciser les caractéristiques liées à l'utilisation de ces appareils-là en milieu urbain, puisque l'expérience pilote qui s'est achevée était sur un territoire qui était plus rural, moins urbain, disons, et aussi en milieu autoroutier.

Donc, je reçois avec grande ouverture les commentaires que vous faites et je vais en passer quelques-uns avec vous. D'abord, vous dites qu'il faut y aller avec soin, il faut être prudent. Le déploiement de 25 appareils, ça vous apparaît correct, parce que, sans le mentionner, vous dites, je pense, qu'il faut y aller progressivement, tout ça lié à la question de l'acceptabilité sociale, et là-dessus on vous suit parfaitement.

Sur le rôle central que doit jouer le ministère des Transports quant à l'utilisation de ces appareils-là, à la façon dont ils doivent être déployés et à l'utilisation des sommes, qui doivent toutes transiter par le Fonds de la sécurité routière, c'est le cas. Ça me permet de faire un rappel, c'est-à-dire que, dans le cadre de l'expérience pilote, toutes les sommes vont aussi transiter par le Fonds de la sécurité routière, mais celles perçues sur le territoire des municipalités pourront être utilisées par les municipalités à des fins de sécurité routière uniquement. Alors, ça, c'est très clair et c'est une fois l'amortissement des coûts pour l'acquisition des appareils complété. Donc, les municipalités auront une obligation de présenter, pour l'utilisation de ces sommes-là, des mesures qui viennent améliorer la sécurité routière. Ça peut être, par exemple, la correction d'un carrefour dangereux. Ça pourrait être l'installation de signaux sonores à des traverses de piétons, là où l'utilisation peut être utile. Mais on ne se limite pas. Je vous donne deux exemples. On va se fier à nos partenaires des municipalités pour nous en proposer, mais ce devra toujours être lié à des mesures de sécurité routière.

Quant au gouvernement, lui, il s'ajoute une mesure additionnelle, qui est de développer des sources alternatives pour indemniser les victimes de sécurité routière. Ça pourrait être, par exemple, aider du répit dépannage dans le cas des familles où des gens ont été polytraumatisés dans des circonstances d'accident d'automobile.

Ce que je trouve très intéressant, c'est votre analyse faite sur les zones scolaires et les zones de chantier. Je suis d'accord avec vous, zone scolaire, ça n'équivaut pas à corridor scolaire. Et ce que je trouve intéressant, c'est de dire: Bien, oui, il faudra peut-être regarder ça. Si c'est une zone scolaire, c'est pour sauver la vie et assurer la sécurité des enfants. Ce serait curieux de mettre ça au mois de... en plein milieu du mois d'août, lorsque la zone scolaire est désertée. Alors, je retiens ce que vous dites et je reçois ce que vous dites avec beaucoup d'ouverture, baliser peut-être, en termes d'heures et en termes de calendrier, l'utilisation dans les zones scolaires, justement dans la perspective de cette acceptabilité sociale, pour ne pas faire de ces appareils-là des machines à billets de contravention mais pour véritablement modifier les comportements.

Là où j'aimerais vous entendre... D'abord, dans les zones de chantier, il n'est clairement pas question de remplacer les signaleurs. Les signaleurs ont un mandat qui leur est propre. L'appareil photoradar a un objectif qui lui est propre également. Et donc déterminer... autant pour les zones scolaires que pour les zones de chantier, on devra s'attarder à l'une et l'autre de ces zones-là qui présentent le plus de possibilités d'amélioration en termes de modification des comportements.

Sur la question des véhicules d'urgence, j'aimerais vous entendre et je vous sou mets la statistique suivante. Dans le cadre de l'expérience pilote, on recevait 330 dossiers, approximativement, qui concernaient les véhicules d'urgence, par mois, au centre de traitement des plaintes. De ce nombre-là, pendant la période d'utilisation, pendant l'expérience pilote,

on a eu 281 rejets parce que l'analyse démontrait que les véhicules étaient véritablement en situation d'urgence, donc 85 % des cas. On est donc véritablement à la marge pour ce qui pourrait être les véhicules d'urgence. Et moi, je favorise la fluidité de la circulation des ambulances, des véhicules d'urgence, plutôt que de les restreindre et d'augmenter la lourdeur administrative de l'analyse de chacune de ces plaintes-là. C'est en ce sens-là que l'exception est proposée. Qu'en dites-vous?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Gagnon.

**Mme Gagnon (Sophie):** Bien, ça demeurera, selon moi, M. le ministre, un sujet, je dirais, sensible. J'entends bien les statistiques que vous donnez, puis elles sont crédibles, puis probablement qu'elles militent dans la direction que vous prenez. Par contre, compte tenu du fait qu'on est, dans ce projet, dans une mesure d'exception déjà et que l'exemplarité est un élément qui contribue à la crédibilité du projet, il nous semble que, peut-être, ça peut justifier un petit peu plus de lourdeur administrative pour que publiquement les gens sentent qu'ils ne sont pas les... en fait que tout le monde met l'épaule à la roue et présente un comportement adéquat. Et je pense que c'est important. Bien, c'est toujours une question de balance des inconvénients et des avantages. Je pense que, pour nous, les avantages sont plus grands à faire cette démonstration publique, comment dire, d'exemplarité de nos forces policières, comme ils ont l'obligation de le faire pour le port de la ceinture, le respect des limites de vitesse, quand ils ne sont pas en situation d'urgence. Je trouverais que... On pense que c'est une brèche qui n'est peut-être pas justifiée, surtout pas en raison de lourdeurs administratives.

Je pense que... On ne connaît pas... On sait que la mécanique peut être un peu complexe. Peut-être que ça vaut le coup de la développer, par contre, pour vraiment continuer dans la belle veine qui s'est enclenchée. Je le disais à M. Morin, du ministère des Transports, à quel point, pour nous, jusqu'à présent, on a trouvé que l'implantation de ces appareils-là était exemplaire au Québec, et on a avantage à développer des projets comme ça, de cette nature-là, quand on sollicite beaucoup la population pour des comportements, des changements de comportement ou pour du financement. Le gouvernement a un rôle de montrer patte blanche aussi puis d'être extrapudent pour faire en sorte que ces projets-là soient à succès. Puis ça a été bien fait jusqu'à maintenant, puis c'est dans cette optique-là qu'on voulait vous soumettre que les forces policières, les forces d'urgence devraient contribuer à ça. Alors, c'est un peu...

**M. Moreau:** J'entends ce que vous me dites. Lourdeur administrative, effectivement, parce que, vous savez, tous les véhicules d'urgence ne sont pas munis de gyrophares. Dans certains cas, les appareils ne captent pas les gyrophares pour les appareils qui... pour les véhicules qui en sont munis, ce qui suppose que, dès que l'information nous parvient à l'effet qu'il s'agit d'un véhicule d'urgence, il faut, dans tous les cas, faire une enquête pour déterminer si, oui ou non, il y a urgence. Alors, ce n'est pas une petite lourdeur administrative. Et on peut penser aussi qu'il y a d'autres mécanismes de contrôle que les photoradars pour nous assurer du respect, par les conducteurs des véhicules d'urgence, de leurs codes de déontologie, notamment. On pense aux policiers. Il y a d'autres façons de le faire.

Alors, la question que je me pose, c'est: Est-ce qu'on n'est pas ici... Puis vous savez que dans le cadre du projet — vous n'avez pas eu le temps de le mentionner, parce que vous avez dû parler très rapidement, mais vous l'avez sans doute constaté — en réseau autoroutier, on augmente la signalisation de deux panneaux à trois panneaux. Alors, on peut penser qu'un véhicule d'urgence, lui, est très au fait de la situation et que donc on devrait recourir aux autres mécanismes de contrôle à l'égard des utilisateurs des véhicules d'urgence que de s'en référer aux photoradars. Est-ce que vous pensez que ce serait à ce point... cette exception-là est à ce point grave que ça pourrait causer ou porter atteinte à l'acceptabilité sociale de l'implantation des appareils?

**La Présidente (Mme Doyer):** En un petit peu moins de une minute.

**Mme Gagnon (Sophie):** Oui, certainement. Bien, c'est l'aspect... Je pense que oui dans la nature du message qu'on envoie à la population. Je pense que la population a besoin de se... sentir qu'elle n'est pas... on ne demande pas juste à elle de faire attention, mais que ses surveilleurs, les policiers, sont aussi assujettis puis que l'appareil public les tient responsables. Vous avez raison, là, c'est de la lourdeur, mais c'est vraiment une question de message qu'on veut envoyer. Puis, encore une fois, vous parlez de 281 rejets sur quelque 350 cas. Je ne pense pas que ce sera énormément plus, là. Puis, s'ils sont bien sensibilisés puis qu'ils ne sont pas en situation d'urgence, ils feront attention, eux aussi, comme tout le monde. Pour nous, je pense que c'est un élément important auquel on tient.

**M. Moreau:** Merci.

● (11 h 40) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci. Je vais passer au député de Johnson, porte-parole de l'opposition officielle en matière de voirie. À vous la parole.

**M. Boucher:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, mesdames, merci beaucoup de prendre part à ces travaux. Effectivement, votre intervention nous donne un éclairage nouveau sur ce projet de loi qui suscite en moi quelques interrogations.

Si je me rappelle bien, le niveau d'acceptabilité sociale du projet de loi avait été, entre autres, appuyé par des sondages que vous aviez menés, le club assurance automobile du Québec, et à cette occasion-là vous aviez fait part que cette acceptabilité sociale reposait sur de nombreux points, hein? On pense, par exemple, à des points liés à la transparence du processus, à l'importance de la présence de la signalisation, des critères sur... l'importance que les radars photo ne se multiplient pas, là, outre mesure mais qu'ils soient installés dans des lieux où effectivement le besoin se faisait sentir,

des lieux, notamment, où la surveillance policière traditionnelle était difficile et aussi sur le fait qu'il y avait, à ces lieux-là, un facteur accidentogène assez important, sur le fait que les sommes recueillies par l'entremise de ces infractions-là bénéficient au Fonds de la sécurité routière, bon, etc.

Or, bon, en lisant le rapport du Protecteur du citoyen, ce dernier... cette dernière, pardon, émet quelques réserves par rapport à ces points-là, et j'aimerais savoir qu'est-ce que vous en pensez. Par exemple, au niveau de la signalisation, le ministre... Et je salue son initiative de porter de deux à trois les panneaux indicateurs sur le réseau autoroutier. Seulement, la Protectrice du citoyen soutient que l'article 16, finalement, affaiblit l'obligation de signalisation, alors que... Et, dans un autre article, le fait d'invoquer l'absence de signalisation ne peut pas suffire à contester une infraction. Elle rend donc caduque finalement... en pratique, elle rend caduque l'obligation de signalisation, parce qu'évidemment l'absence de signalisation ne justifie pas, par exemple... ou ne peut être invoquée pour dire: Je n'ai pas commis cette infraction. Qu'est-ce que vous pensez de cet aspect du projet de loi?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Gagnon.

**M. Boucher:** Parce que... Oup! Juste... Parce qu'évidemment ça peut éventuellement remettre en question ce fameux niveau d'acceptabilité sociale de 80 % chez les automobilistes du Québec.

**Mme Gagnon (Sophie):** Vous m'excuserez, je n'ai pas pris connaissance précisément, là, du rapport auquel vous faites référence. Toutefois, quant à la question de la signalisation, pour nous, c'est clair, on a toujours indiqué que la présignalisation et la bonne signalisation étaient un facteur, encore là, d'adhésion sociale. On veut éviter de prendre par surprise les automobilistes, leur donner la chance d'amender leurs comportements également, puis on pense que ça ne nuit pas, là, justement, au transfert des bonnes habitudes qu'on veut inculquer par ces appareils-là. Mais encore une fois c'est tellement exceptionnel, comme façon de faire, parce que, pour nous, la vraie surveillance routière doit se faire par des individus, et dans ce contexte-là on pense que là encore ça se justifie. Bien, si les gens ne peuvent pas invoquer, là, la signalisation comme moyen de défense, ça n'empêche pas que celle-ci est absolument essentielle, là. Je ne sais pas si, Paula, tu veux rajouter là-dessus.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Landry.

**Mme Landry (Paula):** Je vous dirais... Non, je pense que, Sophie, tu as bien résumé. C'est que, pour nous, la signalisation, c'est clair qu'elle doit être là, elle doit demeurer. Je n'ai pas non plus pris connaissance du rapport dont vous parlez. Je ne sais pas si vraiment on doit l'interpréter comme de quoi ça rend caduque toute la question de la signalisation telle qu'elle est présentement. Puis la signalisation... En fait, le but de l'opération, tout ça, ce n'est pas, bien sûr... ce n'est pas de prendre les gens, ce n'est pas de faire de l'argent, c'est de changer les comportements. Donc, plus les gens vont savoir à l'avance qu'effectivement il y a ces équipements-là sur leur parcours, ils vont faire attention, ils vont ralentir. C'est vraiment ce qui est le but visé. Alors, je pense que ça a toujours vraiment, vraiment sa place.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** Vous avez beaucoup parlé... En fait, vous avez échangé et même, lors de votre présentation, mis l'accent sur toute la question de l'exemption des véhicules d'urgence, hein? C'est-à-dire que ceux-ci ne devraient pas être soumis, là, je veux dire, à une éventuelle infraction, sauf s'ils sont... en cas de situation d'urgence. Bon, vous avez eu cet échange-là. Bon, vous recommandez que les catégories de taxi... en tout cas, d'autres catégories ne soient pas nécessairement exclues, je pense, ou...

**Une voix:** Pas les taxis.

**M. Boucher:** Non? O.K.

**Mme Gagnon (Sophie):** Pour nous, les véhicules d'urgence, on parle de véhicules de policiers, ambulanciers et pompiers, tel que prescrit dans le projet de loi.

**M. Boucher:** O.K. Ceci dit, la législation en vigueur permet à tout propriétaire de véhicule, s'il reçoit un constat d'infraction, d'entamer une démarche de désignation du conducteur, par exemple à savoir si effectivement c'était son véhicule, mais ce n'était pas lui qui était au volant, hein? Et ça, évidemment, c'est dans la grande majorité des cas. Or, le projet de loi actuel retire en fait cette possibilité de désignation du conducteur, considérant qu'il y avait des problèmes liés à l'administration. Bon, les formulaires n'étaient pas clairs, c'était fait à la main. Bon. On se retrouve donc devant une situation où tous les propriétaires de véhicule ne sont pas égaux devant la loi, notamment en matière de défense. Est-ce qu'il n'y aurait pas là éventuellement, comment dire, une possibilité où justement l'acceptabilité sociale de ce projet de loi en serait diminuée?

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Gagnon.

**Mme Gagnon (Sophie):** Si j'ai bien compris, c'est un aspect, peut-être, sur lequel on s'est un peu moins attardées. Ce qui est important, pour nous, dans le contexte que vous soulevez, s'il y a une exclusion d'un conducteur, ce

qu'on pourrait croire, à ce moment-là, c'est que son patron, ou en fait la compagnie pour laquelle il travaille, serait quand même tenu d'assumer les amendes qui découleraient d'un passage inapproprié devant un appareil, là, et je pense qu'à ce moment-là ça met une pression supplémentaire, si on peut dire, ou un fardeau supplémentaire sur les épaules d'un employeur de s'assurer que ses conducteurs, les gens de sa flotte automobile sont bien formés, sont sensibilisés. Il peut y avoir des mesures internes qui se discutent aussi pour faire assumer par les conducteurs, qui auraient par ailleurs été exclus, là... mais de faire des pénalités, je dirais, plus disciplinaires à l'intérieur d'une entreprise, là, au sein de l'entreprise. Mais c'est clair qu'il faut responsabiliser les employeurs dans ce contexte-là. C'est ma compréhension, là.

**M. Boucher:** ...sur ce point, le projet de loi le désigne spécifiquement, c'est-à-dire qu'il restreint la possibilité de faire une désignation de conducteur à des catégories très précises, soit celles... véhicules lourds, taxis, véhicules appartenant à un employeur, justement, et voitures de prêt d'un garagiste. Or, ce n'est évidemment pas la majorité des cas. La majorité des propriétaires de véhicules de promenade, et ceux-ci, donc la majorité des propriétaires québécois, dont la très grande majorité sont membres de votre club, sont donc exclus de cette possibilité de désigner un conducteur qui aurait commis une faute mais qui n'était pas lui, tu sais, la personne même, c'est-à-dire le propriétaire du véhicule. Est-ce qu'il n'y aurait pas là matière à amélioration du projet de loi? Est-ce que ça comporte... N'y aurait-il pas là un os?

**Mme Gagnon (Sophie):** Moi, je vous dirais qu'on n'a pas entendu... Et vous avez raison de dire qu'on a au Québec environ un conducteur... un détenteur de permis de conduire sur quatre qui est membre chez nous. Je peux vous dire aussi que, quand il y a des choses qui accrochent, ils sont rapides à nous contacter. Puis ça n'a pas été un élément qui a surgi en cours de projet pilote, le fait d'avoir reçu une contravention alors que tu n'étais pas derrière le volant. Effectivement, on vise à responsabiliser les gens, les conducteurs. Tu ne prêtes pas ta voiture à n'importe qui. Tu devrais normalement savoir... Puis tant mieux si ça responsabilise les parents à bien suivre leurs enfants dans l'apprentissage aussi puis à leur donner... Mais c'est sûr que ça implique ça aussi. Mais, pour nous... Puis, d'essayer de faire des mesures d'exception ou de retravailler ça, peut-être que là on tomberait justement dans une lourdeur administrative qui n'a peut-être pas lieu, à notre avis, là. Mais c'est clair que, pour les conducteurs, les quidams comme nous, là, vous et moi, il faut savoir à qui on prête notre véhicule. Il faut s'assurer que, s'il y a des bêtises qui se commettent ou des infractions, mettons ça comme ça, on puisse, encore une fois, agir de façon responsable envers les personnes à qui on a fait... en qui on a donné notre confiance. Puis peut-être que la prochaine fois on ne le fera pas. Mais c'est de la responsabilisation personnelle, je pense.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Gagnon. M. le député de Johnson.

● (11 h 50) ●

**M. Boucher:** Oui. Je dois vous avouer, j'ai quand même certaines réserves parce que la responsabilité première devrait... Le principe de responsabilité, c'est que la personne qui a commis la faute assume les conséquences et non... Bon, je comprends, là, qu'on invite les gens à ne pas prêter leurs véhicules à n'importe qui, mais on est quand même, là, dans des principes de droit, là, à mes yeux.

D'autres éléments liés à l'acceptabilité sociale sont évidemment liés, disons, à la... comment dire, au fait que l'installation d'appareils photoradars soit bel et bien justifiée, hein? Et on a beaucoup parlé de facteurs accidentogènes, de lieux où la surveillance policière traditionnelle n'est pas... est difficile, mais on s'en tient là un peu dans le projet de loi. Est-ce qu'il y aurait, selon vous, matière à bonifier le projet de loi, c'est-à-dire à préciser les critères en fonction desquels effectivement un endroit peut être jugé comme, disons, favorable à l'accueil ou non d'un cinémomètre?

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vous arrête tout de suite. Gardez le questionnement du député de Johnson en tête pour le prochain bloc.

**M. Boucher:** À moins qu'on réduise mon bloc tout simplement, là, puis, tu sais...

**La Présidente (Mme Doyer):** Parfait. C'est vous qui décidez. Il vous restera moins de temps au prochain bloc.

**Mme Gagnon (Sophie):** Merci, Mme la Présidente. Moi, je... Vous touchez un élément absolument fondamental dans toute la question des cinémomètres, des caméras de surveillance: le choix des sites. Je ne suis pas certaine qu'on peut baliser de façon aussi précise, dans un projet de loi, là, dans une pièce de législation, mais c'est clair que, pour nous, c'est important qu'il y ait non seulement... Puis surtout que là, dans ce projet de loi là, on ajoute des zones, on désigne des zones particulières, qui sont des zones vulnérables à prime abord, mais ça ne veut pas dire que toutes ces zones-là doivent être dotées d'appareils comme ça. Alors, vous touchez vraiment le point le plus sensible, où il y a le plus grand risque de dérapage, et tout le travail du... Et ça rejoint aussi le fait pourquoi on dit que c'est si important qu'il y ait une gouvernance centralisée, une expertise qui ne se développe pas partout au Québec.

Le ministère des Transports a fait un excellent travail. Il faut qu'il continue à développer son expertise, et qu'il ait en main le contrôle des critères du choix des sites, et que ce soit fait de façon tellement sérieuse qu'on est capable de rendre des comptes aussi sur pourquoi ces sites-là sont désignés et pas d'autres. Ce n'est pas vrai que toutes les écoles présentent des problématiques. Il y a beaucoup d'écoles qui présentent des problématiques de circulation, mais des fois c'est des parents qui sont... On l'a observé. On l'a faite pendant des années, l'observation aux abords des écoles. Des fois, c'est des parents qui n'ont pas respecté le côté pour débarquer l'enfant. L'enfant arrive, il n'est même pas attaché. Ce n'est pas toutes des problématiques de vitesse et ce n'est pas vrai que, parce qu'on est dans une zone scolaire, on se retrouve systématiquement dans un endroit où c'est logique de mettre un photoradar. Ce n'est pas vrai. Et là ça sera important

qu'il y ait des critères qui se développent sur ces endroits-là pour qu'on les traite de façon particulière et efficace, parce qu'encre encore là on peut mettre à mal l'adhésion sociale si on fait ça n'importe comment.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Gagnon. M. le ministre, c'est à vous.

**M. Moreau:** Oui, bien, très brièvement, sur la question des zones scolaires — puis je veux céder la parole à mon collègue de Chomedey, qui est mon adjoint parlementaire — sur les zones... Vous avez raison, l'idée, c'est: Toutes pourraient être visées, mais toutes ne doivent pas l'être parce qu'il n'y a pas des problèmes dans... Alors, les critères, c'est: un site accidentogène et un site où il faut changer les comportements. Essentiellement, c'est ça. Par contre, dans la législation, ce que l'on fait, c'est qu'on établit trois endroits potentiels, trois catégories d'endroits où peuvent être établis des cinémomètres: ceux déterminés par arrêté ministériel, donc, théoriquement, l'ensemble du territoire du Québec — clairement, on n'ira pas sur l'ensemble — deuxièmement, les zones scolaires, toutes les zones scolaires, potentiellement, mais évidemment en gardant les critères d'application qui sont les critères que l'on souhaite voir prévaloir et donc dans une gestion centralisée, et, troisième catégorie, les chantiers routiers, pour protéger les travailleurs, protéger les signaleurs et protéger aussi le public, parce qu'en zone de chantier routier un accident peut avoir des conséquences extrêmement graves. Essentiellement, c'est ça. Donc, on a la même perspective que vous.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le ministre. M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Mme Landry, Mme Gagnon et Mme Godbout, bonjour. C'est toujours un plaisir de vous entendre et que vous veniez nous partager les préoccupations de vos membres, qui, j'en suis sûr, sont très nombreux. Et, si on faisait un petit sondage, vous en avez déjà plusieurs alentour de la table, ici.

Je vais commencer par un commentaire. Je reçois très bien votre commentaire relativement à l'exemplarité et à ce que les policiers ou les conducteurs de véhicules d'urgence doivent faire. Et particulièrement j'ai apprécié que vous preniez la peine, dans votre mémoire, à la page 7, de parler de la décision du Comité de déontologie policière, qui parle aussi du «respect de l'obligation de prudence et de discernement qu'a le policier qui traverse une intersection». Je reçois ce commentaire-là et je le reçois très bien. C'est un commentaire.

Je vais aller avec mes questions. À la page 8, j'ai trouvé intéressant que vous nous parliez de l'article de loi qui va, à compter du 30 juin 2012, là... pour les piétons qui traversent en diagonale. Parce que, vous savez, il va falloir faire une grosse campagne de sensibilisation, parce que Québec est probablement la seule ville en Amérique du Nord où tout le monde traverse en diagonale aux intersections. C'est la seule. J'ai essayé de voir partout, j'ai voyagé beaucoup, personne ne fait ça nulle part, sauf à Québec, dans la ville de Québec. Et ça, c'est particulier à la ville de Québec. Et probablement qu'il va falloir faire, Mme la Présidente, des efforts énormes de sensibilisation. Et on va sûrement demander votre collaboration parce que c'est un comportement majeur, là, C'est la première chose que j'ai apprise, en arrivant en politique à Québec, que ça traverse en diagonale aux intersections, et c'est normal, et le temps pour traverser est en conséquence de... Ça fait que donc vous allez avoir une partie de sensibilisation très importante à faire pour faire en sorte que les gens prennent conscience de leurs comportements, particulièrement pour cet article de loi là. Je ne sais pas si vous avez un commentaire là-dessus, avant que j'aie à d'autre chose.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Landry.

**Mme Landry (Paula):** Merci. Vous avez tout à fait raison. Puis on l'a effectivement remarqué. Puis, quand on en parle, qu'on en informe les personnes, les gens ne sont pas au courant. Vraiment, on ne le réalise pas que ça ne se fait pas, que c'est interdit. Et c'est pour ça qu'on a aussi fait le commentaire à l'effet de la sensibilisation qui va être extrêmement importante pour rappeler l'interdiction puis le fait aussi que le piéton qui va faire ça s'expose à avoir une amende. De ça découle de la surveillance aussi, en même temps, je pense, qu'on va devoir appliquer. On est là pour faire de la sensibilisation, pour appuyer, pour aider. C'est sûr qu'en même temps, si on voit qu'il y a, d'un autre côté, des démarches qui sont faites pour vraiment accentuer puis, oui, intercepter cette pratique-là, ça peut aussi aider. Mais effectivement il y a beaucoup de travail à faire.

**M. Ouellette:** Mme la Présidente, ça pourrait être dans les mesures de sécurité routière de mettre des panneaux pour indiquer qu'on n'a pas le droit de traverser en diagonale, parce que c'est propre à la ville de Québec. Donc, c'est vraiment une problématique intéressante. Mais il fallait que j'en parle à matin parce que je pense qu'il faut que les gens comprennent ça aussi.

À la page 10 de votre mémoire, dans les projets de coopération municipale avec les villes, j'ai accroché sur votre dernière ligne. À la page 10 de votre mémoire, là, votre dernière ligne, vous ouvrez la porte à «l'utilisation de leurres». Eh! Je pense que, dans les discussions qu'on a eues en commission parlementaire, l'acceptabilité sociale pour les cinémomètres est tellement importante, on n'a pas à se cacher. Et, quand on parlait... Il faut qu'ils soient annoncés, parce que... Il faut qu'ils soient annoncés. La signalisation, il faut qu'elle soit conforme. Il n'y a pas d'affaiblissement. Il n'y a pas de billet d'infraction par rapport à la signalisation. Et l'installation des cinémomètres se fait vraiment aux endroits accidentogènes, et aux endroits accidentogènes et où la police ne peut pas intervenir. Donc, il ne faut pas... Je ne pense pas, en tout cas. Et je pense que les collègues vont être d'accord qu'on a passé beaucoup, beaucoup d'heures, on a entendu beaucoup de gens, relativement à la raison primordiale des cinémomètres, et je ne voudrais pas qu'on commence à penser... ou à les grever avec des artifices quelconques, avec quoi que ce soit. Ça fait que... peut-être juste une explication additionnelle sur l'utilisation des leurres parce qu'on n'est pas à la pêche.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mme Gagnon.

**Mme Gagnon (Sophie):** Vous avez raison, c'est un point important, et il faut juste le replacer dans le contexte, puis je pense qu'en ce faisant vous allez comprendre qu'on ne vise pas à parsemer le territoire québécois de leurres. Ce n'est pas l'objectif. Pour nous, c'est clair que cette mesure-là, elle s'inscrit dans la mesure où elle est après le processus de choix des sites. Il n'y aura jamais de leurre dans des choix... Il faut que les leurres, si on en utilise, se retrouvent dans des sites qui auraient pu être dotés d'appareils fonctionnels. Il n'est aucunement question de les multiplier juste pour faire peur au monde ou pour leur... Mais, dans l'esprit où on pense qu'il y aura des utilisations d'appareils mobiles, puis qu'on veut travailler sur deux sites accidentogènes en parallèle, puis qu'on ne veut pas nécessairement faire fortune avec ces appareils-là, on pourrait — et c'est moins cher à déployer aussi — avoir un endroit avec de la signalisation appropriée, dans un endroit accidentogène évidemment, déployer une petite boîte qui serait vide, qui inciterait les gens au comportement amélioré mais qui ne générerait pas d'infraction. Il y aurait un effet bénéfique. Ça permet d'agir sur un peu plus de sites accidentogènes en même temps, mais d'aucune façon ça ne vise à surmultiplier les appareils, pas du tout.

● (12 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, Mme Gagnon. Je vais passer au député de Johnson pour le dernier bloc d'échange.

**M. Boucher:** Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. On va juste reprendre... Je veux juste vous poser une dernière question quant à la question des critères pour déterminer les lieux favorables à l'accueil de cinémomètres. Bon, vous mentionnez peut-être que les critères précis, précis, précis pourraient ne pas être inscrits dans le projet de loi. Si c'est le cas, où les voyez-vous?

**Mme Gagnon (Sophie):** Très bonne question. Puis c'est un élément qui... votre question me permet de revenir sur un élément qu'on trouve vraiment important: la transparence, la reddition de comptes. Donc, c'est clair que le ministère des Transports fait un travail d'analyse fine, va travailler, dans le cas des municipalités, avec celles-ci pour identifier des sites, a des critères. Même, je pense qu'on a été consultés, la table de sécurité routière a été mise à consultation aussi, certains de ses membres. Donc, il ne faut pas que ça se fasse en vase clos non plus, il faut qu'on recoure à des experts.

Cela dit, le site Internet aussi du ministère des Transports est un endroit tout désigné pour rendre compte non seulement du choix des critères qui ont présidé à l'installation d'appareils, mais aussi des résultats. Et ça, c'est un élément qu'on a un peu déploré dans le projet pilote. On l'a dit à quelques reprises, on aurait aimé que la reddition de comptes se fasse — puis je vous regarde, M. Morin, vous allez me voir venir avec mes gros sabots, là — on vous l'a dit, on demanderait à avoir une reddition de comptes site par site, publiquement, pour justement indiquer non seulement qu'est-ce qu'un site a généré comme infractions, mais qu'est-ce qu'un site a généré comme résultats, plutôt que de l'avoir, là, à grande échelle, en disant «10 % de réduction de la vitesse», ou amalgamée. Et cette crédibilité-là, dont on dit qu'il faut protéger, là... qu'on doit la maintenir, bien elle s'exerce notamment par une reddition de comptes dans un site Internet où les gens qui sont intéressés peuvent avoir accès à cette information-là site par site.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Gagnon. M. le député de Johnson, il vous reste un petit peu plus que trois minutes.

**M. Boucher:** Je vous remercie. J'en profite pour vous dire qu'on est tout à fait d'accord avec le fait de pousser le concept de transparence, là, jusque... le plus loin possible.

Je veux revenir sur la question de l'utilisation des fonds générés par ça. On apprend, bon, par le ministre que même les sommes qui sont utilisées par les municipalités doivent d'abord transiter par le Fonds de la sécurité routière. C'était un des consensus auxquels étaient parvenus les parlementaires. Ceci dit, il y a... vous dites qu'il est urgent d'établir des critères de choix des projets de sécurité qui seront financés à même les amendes déposées dans le Fonds de la sécurité routière. Si ces critères, comme ceux liés au lieu, n'ont pas nécessairement leur place dans le projet de loi, où les verriez-vous?

**La Présidente (Mme Doyer):** Me Godbout, je sens que... Non? Non? Bon. Mme Landry.

**Mme Landry (Paula):** Bien, en fait, je vous dirais qu'une partie de la réponse de Mme Gagnon, qu'elle a faite tout à l'heure, c'est un peu la même chose. Il faut trouver une façon pour que le citoyen et le public soient bien conscients, effectivement, des enjeux à cet égard-là. Puis je pense que les efforts... Déjà, le ministre des Transports a annoncé qu'effectivement il allait y avoir de la transparence au niveau des sites Internet, bref qu'on allait mettre en place un paquet d'outils pour rendre compte. Et, la nature même des projets qui seront octroyés dans le cadre de l'utilisation des amendes du fonds, je pense que ça pourrait tout simplement bénéficier de la même visibilité.

C'est sûr que ce qui va être le point crucial dans ça, probablement qu'il va y avoir beaucoup, beaucoup, beaucoup de demandes, il y a beaucoup d'idées qui vont émerger sûrement, surtout... puis, en principe, avec la contribution des municipalités. Elles vont être là aussi pour voir, par rapport à leurs besoins, qu'est-ce qu'elles aimeraient voir comme projets. Mais c'est sûr que, pour nous, il va falloir que ce soient des projets qui vont être destinés à bonifier des efforts, des nouveaux projets, des nouvelles structures, des nouvelles idées, et non pas partir, par exemple, d'investissements qui sont déjà prévus dans des postes budgétaires très circonscrits. Ça, on va dire, bien, les efforts sont déjà là, puis ça devrait rester à la hauteur de ce qui était prévu. Donc, je pense que c'est un petit peu les balises qui devraient être mises en place par les gens qui vont bientôt se rencontrer, je pense, et discuter effectivement de ces projets-là.

Mais l'important, c'est que, voilà, les municipalités, maintenant, il y en a deux qui sont entrées dans le projet de coopération. Il y en aura sûrement plusieurs, à ce qu'on comprend. Il va falloir que ce soit clair dès le départ. Et il y a urgence. Ça fait souvent la manchette. On est questionnés là-dessus. Il n'y a pas encore de réponse évidente. Donc, c'est pour ça qu'on voulait vraiment attirer l'attention là-dessus. C'est un point majeur. C'était vraiment pour l'acceptabilité sociale. Ça a été un excellent outil, ce fonds-là, pour aider vraiment les gens à dire O.K. puis appuyer tout le processus.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, Mme Landry. Alors, je vais... Y a-tu... C'est terminé, déjà. Mon Dieu! Je trouvais ça intéressant. Alors, merci à vous, mesdames, Mme Gagnon, Mme Landry, Me Godbout, de votre présentation. Et je vais suspendre quelques instants pour permettre à l'autre groupe de prendre place.

*(Suspension de la séance à 12 h 6)*

*(Reprise à 12 h 8)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, MM. St-Onge et Gobeil, bienvenue à la commission parlementaire qui traite de la question des radars photo et cinémomètres photographiques. Alors, je vous donne la parole. Je pense que vous avez vu le fonctionnement. Vous avez 10 minutes pour faire votre présentation. Peut-être, dans un premier temps, vous présenter, votre association et vos fonctions par rapport à l'association dont vous êtes membres.

#### **Association des directeurs de police du Québec (ADPQ)**

**M. Gobeil (Francis):** Bonjour. Francis Gobeil, président de l'Association des directeurs de police du Québec.

**M. St-Onge (Alain):** Alain St-Onge, directeur général.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, bienvenue. Et vous avez 10 minutes. On vous écoute.

● (12 h 10) ●

**M. Gobeil (Francis):** L'Association des directeurs de police du Québec est un organisme à but non lucratif et est incorporée en vertu de la Loi des compagnies depuis 1937. Notre mission première consiste à rassembler les dirigeants policiers et leurs partenaires afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité des citoyens du Québec.

Nous comptons dans nos rangs l'ensemble des dirigeants policiers du Québec, soit ceux des 32 corps de police municipaux de niveau de service 1 à 4, de la Gendarmerie royale du Canada, division C, Montréal, de certains corps policiers autochtones, des chemins de fer Canadien Pacifique et Canadien National, de la Sûreté du Québec et le service de police de Montréal. L'Association des directeurs de police du Québec est également heureuse de compter parmi ses membres des organismes liés à la sécurité du public au Québec et qui font partie du comité des associés publics, parapublics et privés. Au nom de nos membres, nous tenons à remercier la commission pour son invitation à participer à ses travaux.

Notre présentation ne constitue qu'une brève analyse du projet de loi n° 57 et n'a pas fait l'objet d'une consultation exhaustive de nos membres. Nous avons cependant eu le privilège de contribuer activement au projet pilote des 15 premiers appareils déployés depuis 2009, et c'est forts de cette expérience que nous commentons aujourd'hui le projet de loi. Il est cependant loisible à certains corps de police municipaux d'accompagner leurs autorités municipales lors de vos travaux et d'émettre des opinions divergentes.

Nous souhaitons tout d'abord vous exprimer notre adhésion aux conclusions générales et aux recommandations formulées dans le rapport intitulé *Étude du rapport d'évaluation du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges* et produit par votre commission en novembre 2011. Issu d'une recommandation de la Table québécoise de la sécurité routière, le projet pilote s'est avéré des plus positifs.

Le commentaire que vous avez formulé en page 11 du rapport préalablement à vos six recommandations est fort significatif pour nous. Il se lit ainsi: «Les parlementaires tiennent [...] à rappeler que, pour eux, l'installation de cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges sont des outils complémentaires à la surveillance policière et visent l'atteinte d'un objectif précis: la diminution du nombre d'accidents sur les routes et des conséquences qui s'ensuivent. En ce sens, ils réitérent que le but de ces appareils de contrôle est d'améliorer la sécurité sur les routes du Québec et qu'ils ne doivent en aucune circonstance être considérés comme une opération lucrative.» Cette synthèse, à elle seule, reflète nos principales préoccupations.

Vos recommandations ont guidé, de toute évidence, le projet de loi n° 57, et nous nous en réjouissons. Nous supportons entièrement l'esprit des modifications proposées au projet de loi et n'avons que quelques interrogations ou commentaires à y apporter.

À l'article 4, où on insère le nouvel article 294.1, dans la mesure où le ministère des Transports assumerait les installations des équipements fixes, nous suggérons que la signalisation fasse partie de l'installation et qu'elle soit assumée par le ministère, à moins d'une entente particulière avec une municipalité.

À l'article 7, nous sommes d'avis que les personnes travaillant au Centre de traitement de la preuve sont celles les mieux habilitées à détecter si un arbre ou un autre bien devient une nuisance susceptible de compromettre le bon fonctionnement des équipements. Il pourrait être compliqué de s'adresser à une tierce partie pour faire corriger les situations conflictuelles. Est-ce que la responsabilité est donnée au bon intervenant dans ce projet de loi?

À l'article 12, le projet de loi prévoit la suppression du premier alinéa de l'article 592.1. Nous sommes en total accord avec cette disposition qui compliquait et alourdissait inutilement la procédure du traitement de la preuve. Mal comprise par la population, elle incitait à vouloir absolument identifier un conducteur, alors que la seule conséquence applicable était le paiement de l'amende. S'il est vrai que la modification corrige une partie des difficultés vécues au cours du projet pilote, elle demeure un irritant majeur pour les catégories de véhicules pour lesquelles ce sera encore permis. Ces quatre catégories de véhicules sont visées au deuxième alinéa et suivent...

Nous comprenons que l'application du chapitre P-30.3 a ses particularités et qu'il est nécessaire de prévoir une telle exception, celle pour les véhicules lourds. Les motifs militant pour les trois autres types de véhicules concernés, soit les taxis, les véhicules de livraison, les voitures de prêt à un garagiste, nous semblent difficilement justifiables et vont être très lourds à contrôler et appliquer. Cela va entraîner inutilement des coûts administratifs significatifs et des irritants additionnels d'assignation à la cour pour permettre la preuve, le cas échéant.

À l'article 18, le projet de loi introduit des endroits où pourront être utilisés les appareils. Nous supportons pleinement la volonté du gouvernement de déterminer que les zones scolaires et les chantiers routiers sont des endroits ciblés et à haut risque.

Dans son rapport de novembre 2011, la commission a soulevé six aspects à tenir en compte. Nous souhaitons y ajouter quelques commentaires.

L'aspect sécurité routière doit être l'objectif prédominant du projet. La diminution des accidents et les conséquences qu'ils entraînent nécessitent un choix judicieux des sites. La présence des appareils ne peut se substituer à une présence policière.

L'aspect acceptabilité sociale demeure un enjeu incontournable et essentiel au succès du projet. Les sites peuvent être identifiés et publicisés. Cependant, leurs pertinence et légitimité doivent être évidentes. Une grande prudence face à un déploiement trop rapide et pouvant être jugé abusif est de mise. Par ailleurs, la stratégie d'utilisation ne devrait pas être explicite. On ne doit pas dévoiler quels sites sont inopérants ou quelle tolérance est acceptée. La vitesse affichée doit faire foi de la vitesse à respecter.

L'aspect organisationnel doit nécessairement, à ce moment-ci, être centralisé et sous la tutelle d'un seul organisme. La complexité des enjeux et l'interrelation des étapes du processus et des différents intervenants sont encore en période de rodage et ne peuvent laisser place aux initiatives inconsidérées.

L'aspect opérationnel. La rigueur dans l'application du processus nécessite une connaissance pointue des obligations légales et un suivi minutieux des équipements, du traitement de la preuve, de la protection des données nominatives, d'une interprétation standardisée et d'une collaboration journalière avec les partenaires du Bureau des infractions et des amendes, le BIA, et du Directeur des poursuites criminelles et pénales, le DPCP.

L'aspect technologique nécessite un maître d'oeuvre unique pouvant établir les normes de recherche, d'acquisition, d'installation et d'utilisation. Avec un déploiement élargi, les contraintes seront de plus en plus nombreuses et difficiles. La pertinence d'une centralisation demeure nécessaire jusqu'à la fin du déploiement complet.

Finalement, l'aspect financier sera un enjeu déterminant dans les ententes de déploiement urbain.

En conclusion, l'Association des directeurs de police du Québec supporte totalement un déploiement élargi des appareils de surveillance de type cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Ce déploiement doit se faire progressivement et avec rigueur. Il doit tenir compte des réalités urbaines, notamment les capacités techniques, la multiplication de la signalisation et le flot de circulation, tout en respectant une certaine autonomie décisionnelle des villes qui vont souhaiter adhérer au programme.

Nous reconnaissons que la seule surveillance policière ne peut être appliquée de façon sécuritaire sur tout notre réseau routier. Certains endroits méritent une surveillance intensive 24 heures sur 24 et sont difficilement propices aux interventions policières sécuritaires. La stratégie de déploiement se doit d'être planifiée en partenariat avec les organisations policières.

Nous croyons par ailleurs que le besoin en milieu urbain est surtout identifié aux appareils de surveillance dits fixes, principalement sur feux rouges, et devrait y inclure la vitesse sur feux rouges. Les appareils mobiles peuvent par ailleurs s'avérer utiles à des tronçons de grand débit de circulation jugés à risque mais ne devraient pas se substituer aux interventions policières conventionnelles.

Nous sommes en accord avec l'élargissement des endroits désignés, en y incluant les zones scolaires et les chantiers de construction.

Nous souhaitons qu'à terme les appareils photographiques mobiles deviennent éventuellement un outil additionnel dans le coffre des policiers, au même titre que les appareils conventionnels de contrôle de vitesse actuellement utilisés.

Nous sommes d'avis que l'utilisation des appareils, tant mobiles que fixes, soit et demeure exclusivement sous l'autorité policière.

Nous soumettons également aux membres de la commission qu'un déploiement élargi des appareils serait une opportunité unique de réintroduire une plaque minéralogique à l'avant des véhicules routiers au Québec. L'unique plaque à l'arrière des véhicules complique inutilement la technologie de surveillance. Pour les policiers, la plaque avant est une question de sécurité et d'efficacité dans leur travail quotidien.

Nous encourageons le maintien de la procédure unique par un centre universel de traitement de la preuve et du maintien des rôles actuels du BIA et du DPCP dans le processus.

Finalement, nous nous réjouissons de la vigilance que la commission accorde à l'utilité de ces appareils de pointe et qu'elle réitère que leur utilisation ne doit en aucune circonstance être considérée comme une opération lucrative.

Nous remercions finalement la commission de l'attention qu'elle nous porte.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Gobeil. C'est aussi agréable à mes oreilles que d'entendre que nous avons bien travaillé antérieurement. Il faut se le dire, hein, une fois de temps en temps. Alors, M. le ministre. Et je

vais changer un peu ce qu'on avait... ce qu'on s'était entendus, parce qu'on va avoir un vote dans 10, 15 minutes. Alors, on va commencer par les blocs de 7 min 30 s, puis on reviendra après le vote. M. le ministre.

● (12 h 20) ●

**M. Moreau:** Mme la Présidente, vous menez ça d'une main de fer, mais nous, on est souples. Alors, on va prendre tout ce que vous allez nous dire puis on va s'adapter, vous allez voir ça.

Alors, M. Gobeil, M. St-Onge, merci beaucoup de vous être déplacés pour venir témoigner en commission et nous éclairer sur les aspects qui peuvent soulever des questionnements, là, dans le projet de loi n° 57. Essentiellement, je vais vous dire, sur ce que vous avez dit, je dirais, de façon générale, je suis en accord avec tout ce que vous avez mentionné. Je reviendrai sur la question de la désignation. On pourra avoir une discussion là-dessus.

Les appareils ne sont pas là pour se substituer aux policiers. Ils ont une fonction qui est tout à fait différente mais qui est complémentaire à celle des policiers parce que les policiers sont aussi là pour la sécurité routière. Ces appareils-là ne sont pas là à des fins lucratives, je ne le répéterai jamais assez. La rentabilité d'un appareil, dans le critère des choix de désignation des sites, n'est pas prise en compte, dans l'échelle de décision, d'aucune façon. Ce que nous souhaitons, c'est non pas collecter de l'argent, mais changer les comportements dans le but d'améliorer la sécurité routière. Et je suis heureux de voir que non seulement vous concourez à cette façon de voir les choses, mais que vous estimez que l'alignement général du projet de loi va exactement en ce sens-là.

Sur le déploiement progressif et ordonné, je vous suis totalement. D'ailleurs, l'actualité récente démontre que les négociations que nous menons avec les municipalités, dans le cadre du projet pilote que nous souhaitons conduire avec elles, que nous faisons effectivement avec Québec et Gatineau pour l'instant, vont exactement dans ce sens-là. C'est-à-dire, on ne peut pas avoir un projet pilote en milieu municipal qui amène un plus grand nombre d'appareils que le projet pilote qu'on a conduit à l'échelle du Québec. Et donc la particularité de cette expérience pilote en milieu urbain va permettre de nous adapter et d'améliorer la finesse de notre connaissance quant au déploiement de ces appareils-là dans le milieu très particulier qu'est la trame urbaine.

Sur la question... Deux sujets sur lesquels je veux revenir. D'abord, toute la question des véhicules d'urgence, qui a fait l'objet de discussions avec le groupe qui vous a précédés, et sur la désignation. Commençons par la désignation. Il y a eu hier les concessionnaires automobiles qui sont venus nous dire qu'eux, ils voulaient pouvoir continuer de désigner. Nous, on dit non. On comprend que vous avez des relations contractuelles.

Un peu pour vous expliquer ce qui a présidé aux choix qui sont, à l'heure actuelle, exprimés dans le projet de loi — il y a toujours place pour l'amélioration — on a maintenu les taxis, les véhicules de livraison, les garagistes, les véhicules lourds. Pourquoi? Parce que, dans chacun de ces cas-là, la relation toute particulière... et la multiplication possible du nombre de conducteurs, et la fragilité de la relation qui existe entre le propriétaire du véhicule et l'utilisateur font en sorte qu'il peut être extrêmement lourd, extrêmement difficile, pour le propriétaire d'une flotte de camions lourds... Et ça, je pense que vous le reconnaissez. Et je pense que cet exemple-là s'applique aussi aux véhicules de livraison, aux taxis. Et, à l'égard des garagistes, le garagiste, lui, dans notre société de droit, a un pouvoir de rétention du véhicule jusqu'à ce qu'il soit payé pour les réparations qu'il a faites. Mais, lorsqu'il passe, pour une très courte période, un véhicule de courtoisie, les chances sont que l'infraction va entrer au garage alors que le client, lui, va être parti. Et c'est pour cette raison-là qu'on a maintenu ce régime tout à fait particulier à l'égard de ces catégories-là.

Pour le véhicule de location à court terme, il y a une empreinte de carte de crédit, il y a une copie du permis de conduire, il y a une clause contractuelle. Et essentiellement le conducteur qui utilise le véhicule, dans le cas d'une location à court terme, a lui-même souscrit volontairement à l'obligation de payer ces infractions. Alors là, on viendrait mettre un processus qui est un peu plus lourd. Ça, c'est sur la désignation.

Sur les véhicules d'urgence, moi, je pense que j'aimerais vous entendre là-dessus parce que... Je ne veux pas vous mettre les mots dans la bouche, mais, à chaque fois qu'on met un processus qui amène une lourdeur administrative, que ce soit pour ça ou faire enquête à savoir est-ce qu'un véhicule d'urgence est ou non en situation de poursuite, ou, par exemple, dans une situation d'urgence au moment où il est capté par l'appareil, outre les difficultés physiques liées à savoir si le véhicule a ou non des gyrophares et si ces gyrophares sont ou non en action... Toute lourdeur administrative, et je pense que c'est le sens de votre raisonnement, en tout cas, c'est le sens du mien, vient enlever au Fonds de la sécurité routière des sommes qui pourraient être dirigées à des initiatives de sécurité routière plutôt qu'à des processus administratifs d'enquête à savoir si le véhicule est ou non en situation d'urgence.

D'ailleurs, on voit, dans l'expérience pilote, que c'est à la marge, là, 85 % des enquêtes ont révélé que les véhicules d'urgence étaient en situation d'urgence. Alors, si je consens de l'argent sur des ressources pour faire ces enquêtes-là, j'enlève cet argent-là pour les initiatives ou les mesures véritablement axées à la sécurité routière. Les deux sujets. Je vous laisse et je vous entends là-dessus.

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

**M. Gobeil (Francis):** Sur la lourdeur administrative, M. le ministre, M. St-Onge, qui siégeait, qui siège encore sur le comité de coordination, pourra compléter ma réponse. Par ailleurs, je dirais en préambule que les conducteurs de véhicules d'urgence, que ce soient policiers, pompiers ou ambulanciers, principalement pour les policiers, sont visés par des codes de déontologie et par des codes de discipline qui font que le traitement de plaintes associées à une conduite non réglementaire ou inappropriée de leurs véhicules, en situation d'urgence ou autres, peut être assujéti à des procédures administratives qui sont disciplinaires. Donc, en ce sens, nous sommes en accord effectivement avec le retrait de cette catégorie du projet de loi parce que, nous, cet aspect-là est déjà traité autrement dans nos procédures administratives.

Et, par rapport aux éléments de lourdeur administrative, bien je pense que M. St-Onge pourra compléter, mais sa réponse pourra assurément aussi s'ajouter au fait que, pour les taxis et pour certains autres types de véhicules, ceux

qu'on mentionnait dans notre mémoire, hormis les véhicules lourds, on pense qu'il y a également une lourdeur administrative qui s'apparente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vous laisse compléter, M. St-Onge, puis ensuite on ira au vote. M. St-Onge.

**M. St-Onge (Alain):** O.K. Ça risque de prendre une couple de minutes, par exemple, si vous voulez avoir une bonne réponse.

**La Présidente (Mme Doyer):** Bien, peut-être qu'on pourrait suspendre puis le mettre, ce bloc de secondes là, lorsqu'on reviendra, parce que...

**M. Moreau:** Ce qu'on peut faire, on veut qu'il réponde, mais on le prendra sur notre bloc de 10 minutes, là, plus tard. Raccourcissez notre deuxième bloc.

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, le temps qu'on... De toute façon, on a juste à traverser de l'autre... Allez-y, M. St-Onge.

**M. Moreau:** L'idée, c'est d'avoir la réponse.

**M. St-Onge (Alain):** Au niveau des véhicules d'urgence...

**La Présidente (Mme Doyer):** Ils vont nous attendre pour le vote.

**M. St-Onge (Alain):** ...c'est fort de l'expérience du projet pilote que la recommandation a été formulée. M. le ministre a avancé des chiffres tout à l'heure. On vous rappelle qu'il y avait seulement 15 sites. Alors, si on multiplie les sites, on vient de multiplier les occasions où on va devoir faire ce genre d'enquête là. Et on disait: 85 %, on a été capable de les éliminer à sa face même. On voyait des flashers qui étaient allumés, donc on présumait qu'ils étaient en urgence. Et on a dû se doter d'un système administratif très lourd pour avoir les autres réponses. Et le très fort pourcentage des réponses obtenues, c'est que les gens étaient justifiés de rouler à cette vitesse-là. Il y a eu des cas d'exception, par ailleurs, qui peuvent être traités autrement. Alors, si vous multipliez les sites et prenez... si vous placez six appareils sur Métropolitain vers l'est puis vers l'ouest, placez une situation d'urgence, il passe sept, huit véhicules d'urgence pour un appel sur le tronçon, il va se faire prendre six fois, on vient de multiplier les mesures administratives pour avoir des réponses. Alors, ça devenait extrêmement lourd, extrêmement difficile. Et on a effectivement d'autres moyens pour contrôler nos employés qui abuseraient. Alors, pour nous, ça devenait évident qu'il fallait absolument avoir une exemption, sinon on est tenus par la loi... Et il y a également, du côté de la cour, des obligations. Je vous reviendrai.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, je vais devoir suspendre. Merci, M. St-Onge. Puis peut-être qu'on pourra revenir ultérieurement.

*(Suspension de la séance à 12 h 27)*

*(Reprise à 13 h 17)*

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est beau. Alors, nous reprenons nos travaux. On s'excuse, messieurs, nous avons plusieurs votes. Alors, je vais aller au député de Johnson. M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Là, ça va vite, se remettre dans le bain, là, après toutes ces émotions liées au vote, là, sur le budget.

Je vais revenir, messieurs... D'abord, je n'ai pas pris le temps de vous remercier, là, d'avoir contribué, finalement, aux travaux parlementaires qui portent, là, sur le projet de loi n° 57, qui est un projet de loi quand même important, considérant qu'il vise à poser les balises, là, d'une pratique qui va s'échelonner, là, sur de nombreuses années.

On a beaucoup parlé jusqu'à présent, là, de la question de la désignation des conducteurs, hein? On en a parlé, il y a des catégories qui sont exclues, là, soit celles liées aux véhicules lourds, taxis, véhicules appartenant à un employeur, voitures de prêt. Bon. Mais j'aimerais quand même revenir sur un enjeu, c'est-à-dire que, ce faisant, le projet de loi modifie la législation en vigueur, législation qui permettait à tout propriétaire de véhicule qui recevait un constat d'infraction à remplir... que, s'il ne conduisait pas son véhicule au moment de l'infraction, il y avait un formulaire de désignation où le propriétaire pouvait dire: Bien, voilà, ce n'est pas moi qui ai commis l'infraction. Et, à nos yeux, je dois vous dire que le principe où une personne qui est responsable d'une infraction en subisse les conséquences, c'est primordial, hein, à un moment donné, alors que la disposition actuelle, finalement, retire cette possibilité où la très grande majorité des propriétaires de véhicules, de voitures, ne pourraient pas faire valoir leurs droits et automatiquement ils seraient désignés comme étant les personnes qui se doivent d'assumer les conséquences liées à un comportement condamnable.

● (13 h 20) ●

Je dois vous avouer, j'ai un peu de difficulté avec ça. Et, dans le fond, ce retrait est manifestement dû à un problème d'ordre administratif, c'est-à-dire que le traitement desdits formulaires de désignation du conducteur n'est

pas automatisé et il présente certaines problématiques. Par exemple, le taux de rejet des formulaires de déclaration identifiant le conducteur est de 46 %, ce qui est évidemment un taux qui se doit d'être amélioré. Or, je me questionne. Est-ce qu'on est devant une situation où la problématique, elle est administrative et où cette même problématique là est absolument insurmontable? Est-ce qu'étant donné des problématiques liées à l'administration on peut comme ça justifier le fait, disons, de faire une entorse à un principe fondamental, c'est-à-dire que celui qui commet une faute évidemment doit en subir les conséquences et non pas, dans ce cas-ci, le véhicule du propriétaire... c'est ça, le propriétaire à qui appartenait le véhicule qui a servi, si vous voulez, à la commission de la faute?

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. Gobeil? M. St-Onge?

**M. St-Onge (Alain):** D'abord, la première loi était dans un contexte de projet pilote, à notre avis. On se devait de tester, de voir ce que ça donnait comme résultat, quelles conséquences qu'il y avait à appliquer telle ou telle façon de faire. Ça a été appliqué également avec énormément de prudence. Ce qu'on s'est aperçu, c'est que la désignation était mal comprise. Donc, il y avait des gens qui comprenaient qu'ils devaient absolument désigner le conducteur. Quand on parle de ma mère, ma mère, elle va désigner le conducteur, elle. Elle ne voit pas que... qu'il n'y a pas d'autre impact que l'amende.

Le fait que ce droit nouveau là donnait l'obligation au propriétaire, il y avait également des avantages. Il n'y a pas de perte de point pour la vitesse, il n'y a pas de conducteur de connu et désigné. Et on s'est aperçu que l'exercice s'avérait complètement inutile pour une grande partie... Les gens du BIA, entre autres, nous signalaient que 85 % des appels qu'ils recevaient, c'était sur la désignation. On comprenait mal, on ne comprenait pas pourquoi puis on ne voyait pas en quoi c'était utile. C'est des revenus... c'est des gens qu'on doit payer pour faire ça. Cette même désignation là était... engendrait d'autres procédures. On émettait un constat. On en émettait un deuxième. Dans certains cas, on devait maintenir deux constats ouverts en même temps jusqu'à temps qu'il y en ait un des deux qui soit réglé. On devait l'annuler, d'autres mesures additionnelles de dépenses absolument inutiles, parce qu'en bout de ligne la seule résultante, c'est qu'il y a quelqu'un qui va payer l'amende pour ce véhicule là qui est passé à une vitesse excessive.

Alors, face à tout ça, est-ce que c'est utile? Le principe étant: il y a un véhicule qui a passé à telle vitesse, oui, il y a une amende qui est assujettie au propriétaire, mais, au-delà de ça, il n'y a pas d'autre conséquence. Alors, est-ce que c'est justifié de maintenir une procédure qui est lourde? Il y a une question de délai qui était engendré par ça et également une question de désignation où on va assigner des gens à la Cour, qui venait compliquer également la procédure à la Cour, que les gens ne voyaient pas. Alors, il y a plus de contraintes que d'avantages, à notre avis, et c'est pour ça qu'on dit: On peut-u l'appliquer là où ça apparaît nécessaire au niveau de la loi? Mais, au-delà de ça, on veut accommoder des gens, mais ça a un coût, ça. Et ce qui va être appliqué en coûts à cet exercice-là ne sera pas appliqué pour la sécurité routière distinctement. Alors, c'est un peu ça qu'on avait comme réflexion.

**M. Boucher:** Je vais m'y prendre autrement. Vous savez et vous êtes bien mieux placés pour le savoir que moi, la très grande majorité des dossiers judiciairisés en fonction du Code criminel sont liés à des questions liées aux substances illicites, hein? On parle de... 80 %, 90 % des cas criminels sont liés à: trafic, consommation, possession, na, na, na, de substances illicites. Évidemment, on peut penser: Il y a donc là un générateur d'une certaine lourdeur administrative, d'une certaine lourdeur dans l'administration de la justice, na, na, na. Est-ce qu'on a là une justification, par exemple, pour dire: Bien, écoutez, plusieurs substances illicites ne devraient plus être illicites, considérant les lourdeurs administratives?

Et vous parliez de coûts, vous parliez de coûts. On a constaté que le projet pilote est... comment dire, fait ses frais et même plus. Est-ce qu'on peut penser qu'une partie de ces surplus-là pourrait être utilisée à l'amélioration des techniques pour désigner le propriétaire? Par exemple, l'association des concessionnaires automobiles mentionnait qu'un formulaire rempli directement sur le Net et transféré par courriel, au lieu de faire l'objet d'une manipulation humaine ou du moins papier, pourrait réduire les cas où les formulaires de désignation sont rejetés.

**M. St-Onge (Alain):** Bien, la procédure qui a été établie, d'abord, visait des éléments légaux. Alors, je ne peux pas vous répondre sur si une formule Internet serait suffisante.

Maintenant, quand vous parlez de chiffres sur 90 % de produits illicites, là, je n'ai pas les mêmes chiffres que vous, mais on parle du criminel, là, on parle de responsabilité individuelle de poser des gestes. On est dans le pénal présentement, et, au niveau pénal, je pense qu'on se doit d'essayer d'assouplir les règles pour diminuer justement ces coûts-là, inutiles, puis les consacrer aux bons endroits. Alors, on s'est aperçu, dans le projet pilote, que ça s'avérait de toute évidence assez inutile. Ça n'avait pas de grande incidence sur l'acceptabilité sociale. Je pense que la dame du CAA vous l'a répété également. Alors, dans ce contexte-là, si la légitimité du produit final demeure, pourquoi se donner une facture additionnelle pour de l'administratif? Déjà qu'il y a énormément de sous qui vont aux ressources humaines dans ce dossier-là, je pense qu'il serait raisonnable d'essayer... On peut-u garder les sous pour d'autre chose?

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est beau. Alors, je vous arrête ici, messieurs. Je vais aller au député de Chomedey. Merci.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. J'ai juste deux petites questions, parce que, pour ce qui est de l'ensemble du mémoire, je pense que c'est assez clair aussi, puis, à la question des députés, je pense que vous avez donné des réponses éclairantes. C'est sûr que plus il y a de procédures, moins il y a de l'argent. Puis c'est pour des mesures de sécurité routière, c'est pour la sécurité des citoyens. Ça va de soi et ça va dans le même cadre que la commission avait produit le rapport.

Dans votre conclusion, j'ai deux paragraphes qui me titillent un petit peu, là, le premier, où vous mentionnez que... c'est-à-dire, c'est le troisième paragraphe, où vous mentionnez que «le besoin en milieu urbain est surtout identifié aux appareils de surveillance dits "fixes", principalement [aux] feux rouges, et devrait y inclure la "vitesse" sur feux rouges». Bon, ça, c'est nouveau, là. Vous allez devoir me l'expliquer. Et, la deuxième, on reviendrait-u à deux plaques sur les autos comme en Ontario? Ça, c'est une autre nouveauté, ça fait que... Je vois que M. Gobeil vous passe le... oui, tout de suite, ça fait que je pense que, M. St-Onge, deux petites explications, ça nous éclairerait parce qu'on n'a pas regardé ça, les deux plaques, dans les travaux de la commission, là. Vous nous ramenez à l'ère des Mustang 1971, là.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. St-Onge.

**M. St-Onge (Alain):** Je vais commencer par les deux plaques. Au comité de coordination, on a traité cet aspect-là à plusieurs reprises. D'abord, la technologie actuelle nécessite des équipements qui permettent de prendre une vitesse de face et qui nous obligent à prendre une photo de l'arrière. Ça complique les installations. Ça nous oblige à des validations pour s'assurer que les bons véhicules sont pris. Ça multiplie également l'analyse de la preuve, et naturellement, bien, ces risques-là font en sorte qu'il y a des constats qu'on va laisser passer ou...

Alors, quand on voit ça, en compliquant les installations, en en ajoutant aux coûts, l'opportunité est bonne, pour nous autres, de vous rappeler que, lorsqu'on a perdu les plaques des deux côtés des véhicules, c'est un outil important, au niveau des services policiers, qu'on a perdu. Autant les témoins deviennent inaptes à nous donner de l'information parce qu'ils ont juste une occasion de prendre le numéro de plaque, autant les policiers, lorsqu'ils appliquent, eux autres, la loi ou de la surveillance sur des suspects... On est tenus... On croise un véhicule, on ne le voit plus de face, on n'a plus de numéro de plaque, il faut se tourner, donc il y a des règles de sécurité qui deviennent de plus en plus difficiles. On ne peut pas prétendre qu'il y a eu des accidents ou des gens qui ont été blessés à cause de ça. Ce qu'on dit, c'est qu'un peu partout en Amérique du Nord on a maintenu les deux plaques, puis seulement au Québec ou presque on a retiré la plaque, madame. Alors, c'est pour ça qu'on profite de l'occasion pour vous dire: Si vous voulez limiter les coûts d'installation, voici une opportunité. Puis, si, ce faisant, on ajoute une deuxième plaque, bien les services de policiers vont être très heureux, eux autres, de le constater.

L'autre élément, c'était sur la notion de «speed on green». Bon, bien, c'est un élément en ville. Les véhicules circulent rapidement dans les intersections. Ils accélèrent en prévision de passer. Et présentement les appareils ne font que mesurer ceux qui ont passé sur feu rouge et ne mesurent pas la vitesse. Alors, il serait peut-être intéressant qu'on puisse installer des appareils de vitesse aussi sur les feux rouges pour s'assurer qu'on va prendre ces contrevenants-là qui passent à grande vitesse et qu'on ne peut pas, malheureusement, toucher présentement.

**M. Ouellette:** Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. St-Onge. Alors, 3 min 7 s, M. le député de Johnson. Questions courtes, réponses courtes.

● (13 h 30) ●

**M. Boucher:** Je vous remercie beaucoup. Deux questions, principalement. Bon, dans votre conclusion, vous dites que vous souhaitez, à terme, que «les appareils photographiques "mobiles" deviendront éventuellement un outil additionnel dans le coffre des policiers, au même titre que les appareils conventionnels de contrôle de vitesse actuellement utilisés». J'aimerais vous entendre un peu plus là-dessus et aussi quant à la solution que vous pourriez apporter par rapport au fait que c'est «la personne responsable de l'entretien d'un chemin public qui peut transmettre au propriétaire d'un arbre», bon, ou tout objet qui pourrait obstruer ou, disons, rendre plus difficile le fonctionnement d'un appareil, bon, c'est le ministère qui en est responsable. Vous, comment... quelle solution vous pourriez voir puisque manifestement vous croyez être très bien placés pour être, à tout le moins en partie, responsables de cette procédure?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. St-Onge.

**M. St-Onge (Alain):** Sur le premier élément, c'est fort simple. Depuis des années, les services policiers ont en possession des appareils radar, et c'est une stratégie de déploiement qui est utilisée dépendamment des circonstances, des endroits, du flot de circulation, de la nécessité d'intercepter physiquement ou pas. On est sollicités par la CSST également de s'assurer que nos gens agissent de façon sécuritaire. Il y a des endroits où c'est difficile d'intervenir, et on met nos policiers à risque. Alors, si l'outil, dans un avenir qui n'est pas demain matin, là, mais qu'il devient un outil de type conventionnel pour les services policiers, bien c'est nos stratégies qu'on va adapter. Alors, sur les interventions, on peut décider que le flot est trop grand et on va prendre le photoradar, on n'interceptera pas et on interceptera strictement ce qui mérite d'être intercepté de sorte qu'on va abaisser des vitesses. Alors, c'est pour ça qu'on souhaite qu'un jour ça va devenir un outil. Mais on n'est pas rendu là. On a toute l'acceptabilité sociale à mettre en place préalablement.

Pour ce qui est de l'entretien, bien c'est clair que ce n'est pas un service urbain qui n'est pas sensibilisé à telle, telle difficulté qui va entretenir adéquatement les appareils, à moins qu'il y ait des ententes avec les villes. C'est le Centre de traitement de la preuve qui voit si l'appareil est fonctionnel ou pas, dépendamment de ce qui a poussé, puis ce qui est rendu devant, puis qui est rendu là. Si ça prend une démarche légale pour enlever des branches, s'il faut envoyer des mises en demeure à des propriétaires parce qu'on ne peut pas y aller, s'il y a toutes sortes de procédures différentes, pourquoi c'est une ville qui devrait l'assumer, alors que c'est le Centre de traitement de la preuve qui en est conscient, qui le voit, qui a installé les appareils puis qui s'aperçoit qu'ils ne fonctionnent plus? Alors, c'est la simple question qu'on vous pose. C'est-u adéquat? C'est-u correct? C'est-u comme ça qu'on doit le faire? On veut juste vous soulever que ce n'est peut-être pas adéquat de le faire comme vous le proposez.

**La Présidente (Mme Doyer):** Une petite question courte, réponse très courte.

**M. Boucher:** Oui, mais qu'est-ce que vous... quelle procédure... comment... qu'est-ce qui serait, à vos yeux, adéquat?

**M. St-Onge (Alain):** Bien, si c'est la responsabilité du ministère, c'est eux autres qui vont l'assumer. Il y a des coûts à ça. Puis, s'il y a des ententes avec les villes, bien les villes vont pouvoir facturer pour ces entretiens-là alors que, parce que c'est sur demande, on est capable de vérifier qu'est-ce que ça donne. Sinon, c'est des coûts qui vont être reflétés sur les villes et ça va aller sur la facture globale ou le pacte global qu'on va convenir avec les villes.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, c'est tout, malheureusement, pour nos échanges. M. Gobeil, M. St-Onge, je vous remercie de votre contribution à nos travaux.

Et, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, où elle poursuivra ce mandat. Merci de votre collaboration.

*(Suspension de la séance à 13 h 33)*

*(Reprise à 15 h 4)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, mesdames messieurs, bonjour. Nous reprenons nos travaux. Nous continuons. Alors...

**Des voix: ...**

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est la police, là, encore. 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 leurs téléphones cellulaires.

Le mandat de la commission est de poursuivre les consultations particulières et de tenir des auditions publiques sur le projet de loi n° 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.

Alors, je le sais que vous êtes des habitués de nos consultations, hein? On vous a déjà reçus, je me souviens. Alors, pour aujourd'hui, vous allez avoir 10 minutes pour faire votre présentation. Et ensuite on va avoir un échange de 35 minutes, dont 17 min 30 s pour M. le ministre et 17 min 30 s pour mon collègue porte-parole de l'opposition officielle en matière de voirie. Alors, j'aimerais que... D'abord, je vous souhaite la bienvenue. Et, M. Bouchard, j'aimerais que vous présentiez les personnes qui vous accompagnent.

#### **Sûreté du Québec (SQ)**

**M. Bouchard (Yves):** Parfait. Bon, moi, c'est Yves Bouchard. Je suis responsable Sécurité routière à la Sûreté du Québec. Le projet de radar photo fait partie du service que je dirige. À ma droite, la lieutenant Nathalie Vallée, qui dirige le Centre de traitement de la preuve, et M. Jacques Gadbois, qui travaille aussi au Centre de traitement de la preuve, également.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Alors, on vous écoute, M. Bouchard.

**M. Bouchard (Yves):** O.K. Un bref rappel du rôle de la Sûreté du Québec. En fait, le rôle de la Sûreté du Québec, en plus de fonctionner avec l'ensemble du processus, de faire partie des étapes de consultation des différents comités, le rôle qui est, on dirait, plus opérationnel en ce qui concerne la Sûreté, c'est la gestion du Centre du traitement de la preuve, qui est situé à Montréal. Sont intégrés à ça d'autres corps de police, dont le Service de police de la ville de Montréal et la Sûreté municipale de Granby, qui représentent d'autres services de police. Donc, c'est de faire cette gestion-là. Ça, ça veut dire gérer le Centre de traitement de la preuve, ça veut dire gérer toutes les opérations terrain, la gestion des appareils par rapport à ça. C'est également faire toute la gestion de la preuve comme telle, l'évaluation, la transmission des rapports d'infraction généraux au Bureau des infractions et amendes. Notre rôle se résume à ça.

Quand on a commencé à travailler sur ce projet-là en 2007 puis on avait écrit un mémoire, à ce moment-là, pour se présenter à la grande table de la sécurité routière, il y avait des préoccupations qu'on avait. Évidemment, on souhaitait que ce projet-là vise des objectifs de sécurité routière qui étaient tangibles. On voulait s'éloigner des objectifs plus de nature monétaire, parce qu'on avait constaté, dans l'étude qu'on avait faite, que c'est des choses qui s'étaient faites ailleurs, donc c'était très important pour nous. La partie de contrôle centralisé, de garder un contrôle sur l'ensemble du processus, justement pour avoir quelque chose qui est plus normalisé, qui respecte ces critères-là stricts, c'était quelque chose d'important.

Il y avait aussi l'aspect d'acceptation sociale parce qu'on avait vu... il y a des endroits où les systèmes ont arrêté de fonctionner, que les programmes se sont arrêtés, et on a toujours vu, que ce soit à Vancouver, que ce soit en Ontario, on l'a vu aussi dans des États américains puis même en Europe... où l'aspect acceptation sociale était très important. Donc, l'accent qui a été mis dans le projet actuel, informer la population, site Internet, l'information au Bureau des infractions et amendes, c'était extrêmement important pour nous.

On disait aussi que c'était important que ça demeure un outil policier, parce que l'une des fonctions importantes au niveau policier, c'est évidemment la sécurité routière, ça fait partie de notre mission. Donc, on se disait qu'en ce sens-là

cet outil-là devait être un outil complémentaire qui nous permettait de travailler dans des endroits spécifiques, à des moments spécifiques, dans des endroits difficiles au niveau policier. En ce sens-là, le projet de loi n° 57 répond à l'ensemble de ces préoccupations-là. Le rapport qui est ressorti l'an dernier de la commission répondait à l'ensemble de ces critères-là aussi.

Evidemment, c'est un projet pilote. On n'avait pas d'expérience par rapport à l'utilisation de ce type d'appareil là. Il y avait donc un certain nombre de choses à expérimenter. C'est sûr qu'on est arrivé à un certain nombre de conclusions. Il reste des défis. On a un certain nombre de préoccupations. Une chose qui est importante, à notre sens, sur laquelle il va falloir continuer de miser, la sélection des sites, c'est-à-dire arriver à définir un processus de sélection de site qui est rigoureux, qui passe des étapes qui seront égales pour tout le monde, que ce soient des villes, que ce soient des sites provinciaux, dans le fond, qu'on ait un genre de stencil qui vient dire que, pour que ce projet-là qui est présenté devienne quelque chose qui est admissible, pour qu'on y installe un photoradar... devra passer dans les mêmes éléments, réponde aux mêmes critères sérieux, aux mêmes critères très rigides, en termes scientifiques, pour qu'on puisse respecter nos critères d'accidentologie, qu'on puisse respecter tous ces autres critères-là. Ça, ça nous apparaît important.

Evidemment, on est dans un projet pilote. On avait une structure qui avait un peu... Il y avait une équipe permanente au ministère des Transports, il y avait une équipe permanente chez nous, il y avait une équipe permanente qui était au Bureau des infractions et amendes, un peu partout comme ça. Et on se dirige vers quelque chose évidemment qui va devoir, avec l'augmentation du nombre d'appareils, qui va devoir avoir une fonction plus permanente. Autrement dit, en termes de gestion, en termes de cohérence, tout ça devra se diriger de plus en plus vers une structure plus permanisée. C'est évident que ça implique des ressources, ça implique de l'organisation, parce que, quand on est dans un plus petit système, avec une quinzaine d'appareils, il y a des choses qui ne sont pas nécessairement nécessaires.

● (15 h 10) ●

Je vous donne rien qu'un exemple. Toute la coordination qu'on fait avec la cour, les demandes spécifiques au niveau des procureurs, au niveau des juges, actuellement c'est quelque chose qu'on fait à temps partiel, c'est un membre qui fait ça à travers son travail. Mais, quand on aura 100, 200 ou un certain nombre d'appareils, avec le nombre de dossiers à la cour, là, c'est un agent de liaison permanent que ça prend. Donc, il faut s'attendre, à ce niveau-là... Puis, pour augmenter la concordance, pour augmenter la cohésion au niveau du projet, de plus en plus on devra réunir les gens qui travaillent directement sur le projet, qu'ils travaillent ensemble puis que ça arrive à encore mieux fonctionner.

Un des points importants qu'on avait aussi: dans le projet pilote, un appareil mobile, ça travaillait sur une zone d'environ huit ou neuf kilomètres, ça travaillait en un seul endroit. Nous, ce qu'on disait, c'était très difficile d'arriver à une bonne efficacité, parce qu'un appareil mobile, par définition, si on veut qu'il soit efficace, il ne faut pas qu'il soit dans un enclos. Là, on était dans un enclos de huit ou neuf kilomètres. C'est important pour nous, autrement dit, d'augmenter la zone d'activité. C'est ce qui est fait dans le projet de loi. C'est évident qu'en allant au niveau des zones scolaires, au niveau des zones de construction, pour nous, c'est des points qui sont tout à fait justifiables, puis, en augmentant le nombre d'endroits au niveau des mobiles, ça, c'est sûr que ça va permettre à cet outil-là, ça va permettre au policier qui l'opère d'arriver... de toute évidence être plus efficace.

Au niveau des zones de construction, il y a une chose à laquelle il faudra être attentif. Je prends l'exemple qu'à peu près tout le monde connaît. Il y a eu des travaux importants, il y a encore des travaux importants au niveau de la 132 à la hauteur du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. L'importance, au niveau policier, d'avoir une cohérence entre la limite de vitesse qu'on demande et ce qu'on va exercer sur le terrain, ça devient extrêmement important. Donc, on devra être attentif à dire: Si on demande, à cet endroit-là, à titre d'exemple au tunnel, de rouler 70 kilomètres-heure mais on a trois voies de large puis des murs de ciment, ça devient difficile, ça devient difficilement acceptable pour le citoyen. Il faut qu'il y ait une équation, il faut qu'il y ait une logique, il faut que le citoyen sente que la vitesse à laquelle on lui demande de rouler à cet endroit-là sera logique. Donc, c'est un point avec lequel il faudra être attentif.

On a regardé aussi... c'est important pour nous, dans l'opération des mobiles, au niveau des policiers, d'être capables que, si on constate quelque chose de majeur, quelqu'un qui serait en état d'ébriété, qui passe à l'endroit où est-ce qu'on est capables d'opérer, d'avoir une plus grande mobilité pour qu'on puisse intervenir. Ce serait quelqu'un qui passerait à 180 kilomètres-heure, à 160 kilomètres-heure dans une zone de construction. On veut augmenter notre mobilité, au niveau des appareils, au niveau de l'utilisation, ce qu'on n'avait pas avec l'équipement actuel, pour nous permettre d'intervenir s'il y a des cas majeurs qui passent. On s'entend que ce n'est pas des choses qui seront... ça n'arrive pas très souvent, mais, quand ça arrive, c'est important qu'on ait la possibilité d'intervenir.

C'est évident aussi, au niveau des technologies... c'est un aspect important aussi. Dans les caméras aux feux rouges qu'on utilise actuellement, il existe une autre possibilité, une chose qu'on peut faire tout à fait avec nos appareils actuels, c'est-à-dire de mesurer la vitesse à laquelle la personne a passé sur un feu vert ou un feu rouge. Actuellement, on ne le fait pas, même si technologiquement on peut. Nous, ce qu'on pense, c'est que dans les faits, s'il y a une problématique de vitesse à un feu rouge, en plus d'une problématique au niveau des gens qui passent sur le feu rouge, comme telle, pourquoi qu'on n'utiliserait pas les possibilités de ce qu'on a actuellement pour être capable d'augmenter encore plus l'efficacité?

Deux minutes? Maudit! ça passe vite. Bon. Non, mais c'est des choses comme ça qu'on... Je vais prendre une gorgée d'eau.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est beau.

**M. Moreau:** Ça passe vite, mais ce n'est pas détecté au radar.

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

**M. Bouchard (Yves):** C'est toujours ça.

Au niveau des... Une des choses qu'on recherche aussi à améliorer, c'est sûr que c'est l'efficacité, parce qu'on est conscients, chez nous, qu'en tant qu'administrateurs de l'État une des choses qui est importante, c'est notre mission primaire, mais c'est aussi d'arriver à être le plus efficaces possible puis que ça coûte le moins cher possible. Donc, c'est bien évident, il y a quelques cas qui nous ont sauté aux yeux.

À titre d'exemple, c'est les véhicules d'urgence. Il y a certains anachronismes là-dedans, une certaine problématique, en ce sens qu'actuellement l'article 378 donne une exception pour les véhicules d'urgence. On s'entend, un ambulancier qui se rend... qui veut aller sauver quelqu'un qui en train de faire une crise de coeur, il doit, il va aller un peu plus vite que la moyenne pour essayer de sauver une vie. Le temps est important. Cet article-là prévoit déjà ça. C'est la base de notre travail. Même chose pour un pompier, même chose pour un policier. Malheureusement, par rapport à ça, l'article exige un certain nombre de choses: les gyrophares, il faut vérifier si la personne est en fonction puis si les circonstances l'exigeaient. Ça, on ne peut pas faire ça avec une photo. Donc, la seule façon de le faire, c'est d'envoyer un formulaire. Il faut que le gestionnaire rencontre son membre, il faut qu'il vérifie tout ça. Là, ce n'est pas pire, on en a à peu près huit par jour, de ces cas-là, là, qui arrivent, dans lesquels on est obligés d'envoyer des formulaires puis avoir tout un processus administratif. Mais, dans un système où on aura beaucoup plus de véhicules... Un véhicule qui travaille sur les autoroutes de Montréal, dans sa journée, il va peut-être passer huit, 10, 12, 15 fois, donc ça veut dire... Moi, je regarde, en termes d'échelle, là, quand on va avoir un peu plus d'appareils, ça, ça veut dire qu'administrativement, pour vérifier qu'un pompier allait bel et bien sur un feu, bien ça va nous prendre... juste au Centre de traitement de la preuve, c'est un minimum de trois personnes à temps plein là-dessus pour faire ces vérifications-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. Bouchard, malheureusement, c'est terminé pour votre présentation. Cependant, avec les questions des parlementaires, de M. le ministre, je suis sûre que vous allez pouvoir compléter ce que vous voulez dire. Alors, M. le ministre, pour un échange de 10 minutes.

**M. Moreau:** Merci, Mme la Présidente. Alors, M. Bouchard, lieutenant Vallée, bienvenue à la commission parlementaire. Merci d'avoir pris le temps de fournir des explications additionnelles puis de discuter de ce projet de loi là dans le cadre des échanges que nous avons. Et particulièrement votre expertise dans le domaine notamment du traitement administratif, en fait de tout ce qui est en amont de la procédure judiciaire, donc du traitement de la preuve, peut nous être d'une grand utilité.

Deux éléments sur lesquels je veux revenir. D'abord, il y a un élément de votre intervention qui m'apparaît important, c'est de dire: Bon, voici qu'on avait une disposition législative x et on a fait un projet pilote. Puis, si on fait un projet pilote, c'est pour une raison bien simple, c'est pour tester si les conditions qui existent dans la disposition législative peuvent être améliorées, s'il y a des lacunes, s'il y a des corrections possibles. Vous voyez que le projet de loi n° 57 amène, propose un certain nombre de corrections, au stade de projet, et une de ces corrections-là, c'est d'exclure du processus les véhicules d'urgence. L'autre, c'est aussi d'exclure ou de réduire la possibilité de procéder à des désignations, c'est-à-dire entre le propriétaire du véhicule, qui reçoit l'infraction à l'égard de laquelle il n'y a aucun point d'inaptitude d'associé mais strictement une amende... de désigner une autre personne que le propriétaire comme étant celui qui a commis l'infraction.

Vous êtes accompagné de deux personnes qui travaillent au Centre de traitement de la preuve. Moi, essentiellement, l'approche que je propose dans le projet de loi, c'est de dire: Plus on va apporter des simplifications administratives à la gestion de ce qui est capté par les radars photo, plus on va permettre de dégager des sommes qui, elles, pourront, parce qu'elles doivent être déposées au Fonds de la sécurité routière, être utilisées soit par le gouvernement ou par les municipalités à des mesures de sécurité routière ou encore soit par le gouvernement à des mesures, je dirais, additionnelles d'indemnisation des victimes d'accidents de la route.

Sur les véhicules d'urgence, ce que j'ai indiqué ce matin, lorsqu'on a référé aux statistiques, c'est que, dans 85 % des cas pendant l'expérience pilote, là où vous avez fait des vérifications, il s'est avéré que les véhicules étaient véritablement en situation d'urgence. Pourriez-vous nous donner un détail de la complexité administrative liée au traitement des infractions présumément commises par les véhicules d'urgence et nous dire ce que ça pourrait représenter dans le contexte d'une expérience qui n'est plus pilote mais qui va vers une mesure permanente où le déploiement est plus large?

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

**M. Bouchard (Yves):** Oui. Évidemment, ce qu'on cherche à vérifier, c'est, comme je le disais, les éléments de l'article 378. Les critères qu'on s'est donnés, on s'est dit: Bon, si, à titre d'exemple, le véhicule de police est clairement identifié, il y a des gyrophares qui sont en fonction et on est capable de le détecter sur les caméras, comme tel, ce qui n'est pas toujours évident, parce que des fois, entre deux flashes, c'est juste un flash de caméra... donc, si on est capable de détecter ça, on assume que le policier en devoir, on le voit qu'il est en uniforme, il est dans un véhicule de police, il est en train de se déplacer... donc on assume, à ce moment-là, qu'il répond aux exigences de 378. Cette partie-là, on était capable de la rejeter au niveau du Centre de traitement de la preuve.

Maintenant, il y a tous les autres cas. Tous les autres cas, c'est des véhicules d'enquêteurs, c'est le véhicule pour lequel on ne voyait pas les clignotants, c'est des véhicules de filature, c'est des dizaines, des milliers de véhicules comme ça qui ont, de par leur fonction, à se rendre à faire ça. Même au niveau policier, il y a un certain nombre de situations, un certain nombre de cas dans lesquels, même quand on est dans un véhicule identifié, en termes de sécurité, ce n'est pas une bonne idée d'allumer les gyrophares puis d'avertir le véhicule qu'on suit, des choses comme ça.

● (15 h 20) ●

Ça fait qu'à ce moment-là ce qu'on faisait, on envoyait une demande d'information au propriétaire de véhicule d'urgence dans laquelle, à ce moment-là... C'est un formulaire qui était très précis, qu'on avait fait valider par les procureurs, qu'on avait négocié avec les différents services d'urgence, puis on envoyait ça à son administrateur. Maintenant, son administrateur, son gestionnaire devait rencontrer chacun des policiers impliqués, vérifier effectivement est-ce qu'il était sur un appel d'urgence, le vérifier que ce soit avec les enregistrements, avec les numéros d'événement, mais vérifier cette procédure-là, devait obtenir les signatures en conséquence. Si ça se faisait dans un délai qui était maximum de 10 jours, ce qui était loin d'être toujours possible, parce que, le policier qui vient de... qui sort d'un quart de nuit à la Sûreté du Québec, qui tombe un certain nombre de jours en congé, qui part en vacances, on n'arrivait pas dans les délais...

Donc, à ce moment-là, une fois toute cette procédure-là... — c'est allé au gestionnaire, il a dû rencontrer son membre, il a tout fait ça — ça nous revenait. On faisait une évaluation chez nous. C'était l'officière responsable qui faisait l'évaluation comme telle: Est-ce que ce qui est marqué sur le formulaire me satisfait et répond aux exigences de 378? Si oui, c'était rejeté, sinon, c'était envoyé au Bureau des infractions et amendes, qui à ce moment-là avait tout un autre processus, toutes d'autres étapes. Donc, juste là, en ce qui se faisait chez nous, on peut voir qu'est-ce que ça représente en termes de masse de dossiers.

Quand on regarde nos chiffres, chez nous, c'était — vous l'avez dit, les chiffres, tantôt — c'est la très grande majorité... En fait, dans les faits, c'est un très, très, très petit nombre de dossiers, là. On parle... C'est 92 dossiers qui, dans le fond, ont passé l'ensemble du processus, qui n'avaient pas été rejetés. Sur ces 92 dossiers là, au total des plusieurs milliers qu'on a traités, la plupart du temps — je prends l'exemple de la Sûreté du Québec, avec la grande masse, la grande quantité de véhicules qu'on a, on travaille beaucoup dans les secteurs où il y avait le photoradar — il y a eu administrativement l'impossibilité de traiter le dossier, une fois qu'il revenait au propriétaire, à la Sûreté du Québec. Parce que ça aussi, ça pose un autre problème, parce que, pour le traiter dans ton organisation, une fois qu'il revient... Comme à la Sûreté du Québec, il revient au Service des transports, qui, lui... il faut qu'il dispatche ça puis qu'il fasse le tour. Bon, quand on fait... C'est sûr que, dans un système où il n'y aurait pas cette exception-là puis on aurait plusieurs dizaines, centaines d'appareils, là, c'est du monde à temps plein à la Sûreté du Québec, au SPVM et ailleurs pour traiter ça une fois que ça arrive dans leurs organisations.

Donc, c'est beaucoup d'argent, c'est beaucoup d'énergie pour aller chercher peut-être quelques cas qui de toute façon, ces cas-là... Puis on l'a fait dans le cadre de ce projet-là puis on le fait régulièrement. Quand soit des citoyens se plaignent, le policier est impliqué dans une collision, ou nous-mêmes, on voit un très grand excès de vitesse, on va directement appeler le gestionnaire pour informer le gestionnaire, de dire: Regarde, ta personne, là, tel véhicule, telle plaque, là, passer à tel endroit à telle heure, il me semble que c'est bizarre, l'affaire. À ce moment-là, il y a un déclenchement d'enquête, il y a toujours la possibilité de la déontologie, il y a les poursuites disciplinaires, il y a un paquet d'étapes avec lesquelles on traite déjà avec nos policiers dans lesquels il arrive des situations comme ça puis ils ne sont pas dans un endroit de photoradar.

**M. Moreau:** Et de toute façon, en absence de photoradar, s'il n'y avait pas de photoradar, un véhicule d'urgence qui est pris en excès de vitesse alors qu'il n'est pas en situation d'urgence est soumis au même régime que n'importe quel autre conducteur. Alors, en réalité, ce que vous me dites, c'est: Des efforts importants et inutiles à contrôler le déplacement de véhicules qui par définition doivent se déplacer au-delà des limites permises parce que ce sont des véhicules d'urgence, exact?

**M. Bouchard (Yves):** Oui.

**M. Moreau:** Deuxième élément sur lequel je voudrais... Donc, à cet égard-là, vous recommandez la déontologie, clairement, comme étant... Parce que tous les véhicules d'urgence...

**M. Bouchard (Yves):** Tous les autres...

**M. Moreau:** ...tous les véhicules d'urgence, tous les titulaires de permis qui sont autorisés à conduire des véhicules d'urgence sont assujettis, à un moment donné ou à un autre, à un code de déontologie, c'est exact?

**M. Bouchard (Yves):** Ça, il faudrait que je le vérifie parce que, ça aussi, il y a beaucoup de dénominations de véhicule d'urgence. On regarde bien, dans l'exception du projet de loi n° 57, on parle de pompiers, ambulanciers...

**M. Moreau:** Et police.

**M. Bouchard (Yves):** ...et policiers. C'est très différent.

**M. Moreau:** Alors, c'est une catégorie des véhicules d'urgence, ce ne sont pas tous les véhicules d'urgence.

**M. Bouchard (Yves):** Parce qu'il y a plus de 11 000 véhicules d'urgence au Québec. C'est des gens de la faune, c'est des gens de toute sortes...

**M. Moreau:** Alors, si je résume votre opinion, la proposition qui est sur la table vous apparaît acceptable et favoriser l'objectif poursuivi par les dispositifs de photoradar en général.

**M. Bouchard (Yves):** Oui.

**M. Moreau:** O.K. L'autre élément, sur les zones de chantier, et je vais terminer là-dessus, vous avez demandé, puis je veux bien comprendre ce que vous demandez, de réduire la vitesse, mais ce que j'ai compris, moi, c'est que la réduction doit être compatible à la protection du chantier. Vous avez donné l'exemple de la route 132, de la jonction 132 avec la 20, donc à la hauteur du pont-tunnel. Si j'ai bien compris, vous estimez que c'est un chantier routier qui est suffisamment sécurisé pour nous permettre, bien qu'on doive demander une réduction de vitesse, que cette réduction de vitesse là ne soit pas trop grande. En d'autres termes, vous dites: 70 kilomètres, c'est peut-être bas un peu, compte tenu qu'on est dans un milieu où il y a trois voies, que le chantier est sécurisé, donc on devrait réduire la vitesse mais la réduire un peu moins, de sorte qu'on aurait moins de désobéissance et une plus grande compatibilité entre la vitesse autorisée et le comportement souhaité. C'est exact?

**M. Bouchard (Yves):** Oui. Sans compter qu'à moins que je me trompe, actuellement, dans le cas de la sécurité routière, il y a la possibilité d'avoir des vitesses demandées différentes dépendant des moments de la journée. Ça peut être différent avec la présence de travailleurs. On voit beaucoup ça aux États-Unis. On a une vitesse affichée avec la présence de travailleurs puis on a une vitesse différente en pleine nuit, lorsqu'il n'y a pas présence de travailleurs. Bien, c'est ça, le sens de mon intervention.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, M. Bouchard. Nous allons passer au député de Johnson. M. le député.

**M. Boucher:** Merci beaucoup...

**M. Moreau:** Juste avant, Mme la Présidente, j'ai fait un impair tantôt. J'ai salué M. Bouchard, mais c'est M. Gadbois. Je vous avais rebaptisé, M. Gadbois, je m'excuse, Je vous souhaite également la bienvenue.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, M. le député.

**M. Boucher:** Bonjour. Je me contenterai de «messieurs et madame». Merci beaucoup d'être présents avec nous et de contribuer à ces travaux parlementaires qui ont déjà fait l'objet de beaucoup d'attention de la part des parlementaires. Notamment, on avait... les membres de la commission parlementaire ont déposé un rapport sur le projet pilote qui a été mené durant 18 mois par le ministère des Transports. Et la recommandation n° 4 des parlementaires va à l'effet «que le ministère des Transports choisisse les sites d'implantation des cinémomètres [...] en collaboration avec les instances régionales et municipales et les services policiers des territoires concernés». Bon, vous couvrez non pas une municipalité en tant que telle, mais évidemment certaines municipalités, c'est vrai, et surtout le réseau autoroutier, là, le grand réseau. Comment avez-vous imaginé cette collaboration-là? Comment pourrait s'opérationnaliser la collaboration entre le ministère des Transports, les villes et les différents corps policiers?

**M. Bouchard (Yves):** Comme je le disais, à mon sens, ce qui est important, c'est d'établir un processus scientifique qui nous permet, premièrement, d'établir un nombre de critères pour voir quels seront les critères qui vont servir à décider si un site est viable ou pas viable. En ce sens-là, ni plus ni moins, on pourrait faire une similitude avec un carnet de projet. Donc, une municipalité qui aurait l'intention d'installer des photoradars chez elle, avec ses ingénieurs, avec ses spécialistes, aura un canevas, aura un cahier de projet qui lui permettra de présenter à une instance permanente, aux spécialistes, ministère des Transports, et autres qui y sont adjoints, de présenter son dossier. Évidemment, lors de la présentation du dossier, le ministère des Transports en fait partie. Si, à titre d'exemple, on prend une municipalité comme Gatineau ou une autre qui participera au projet, elle a fait son projet en collaboration avec ses ingénieurs, avec ses spécialistes, a consulté son service de police, qui a souvent des données très intéressantes à ce niveau-là. Le ministère des Transports faisant partie du processus dans le cadre de la structure qu'on a actuellement, on a ni plus ni moins un processus sérieux, valide, qui nous permet de faire la démonstration à la population, a, b, c, de quelle façon le processus s'est déroulé, qui permet de dire sur quoi c'est basé, sur quels critères. Donc, c'est un processus qui est égal pour tout le monde. Et dans ce processus-là toutes les parties que vous nommez ont eu l'occasion de dire leur mot, d'apporter leur expertise puis de participer dans le cadre du processus. C'est comme ça qu'on le voit.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** J'apprécie particulièrement votre notion de critères scientifiques visant à déterminer les lieux qui pourraient être favorables ou non. Je vais vous expliquer pourquoi, puisqu'en fait certains intervenants précédemment ont mentionné qu'effectivement, là, le fait d'inscrire les critères dans la loi pourrait... Bon, peut-être que ce n'est pas le meilleur endroit. Mais je suis quand même préoccupé par le fait de l'importance de critères qui ne puissent être changés au gré des vents, hein? Et, pour ce faire, il faut les inscrire dans quelque chose de... un corps peut-être réglementaire ou enfin... Mais est-ce que vous pensez, par exemple, qu'une forme de réglementation, plutôt qu'une forme de législation liée, disons, à la dénomination des critères qui pourraient être utilisés, pourrait être une avenue?

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

● (15 h 30) ●

**M. Bouchard (Yves):** Oui. Évidemment, en tant que policiers, on applique les réglementations qui sont mises en place. Puis j'aurais de la misère à me prononcer, à dire est-ce que ça devrait être dans un règlement, dans une loi, tout ça.

Pour moi, de façon concrète, ce qui compte, c'est que dans la réalité, sur le terrain, dans le cadre du processus, ce soit effectivement quelque chose qui est fait sérieusement puis qui est fait de façon réaliste, parce qu'il peut arriver, s'il n'y a pas un bon suivi sur ces processus-là, même si des fois c'est inscrit dans une loi, ou autres... l'effet du résultat, qu'est-ce qui arrive vraiment sur le terrain, c'est ça qui est important. Donc, dans le rapport de la commission, on disait que le compte rendu que devra faire le ministère des Transports, que le projet doit faire au niveau de la population, à ce moment-là, il devient important.

Évidemment, ce genre de processus là, ce genre de données là sera fort probablement accessible par droit d'accès à l'information ou simplement via un site qui existera puis qui permettra une consultation, une transparence parfaite du système. Si on a instauré un bon processus, si on a un bon guide par rapport à ça et que c'est consultable, que ce soit par des journalistes, par des citoyens, à mon avis, on a encore plus de chances que d'inscrire des critères qui... Des fois on veut aller trop loin, au niveau d'imposer des règles, des choses comme ça, puis ça devient un peu trop complexe. L'importance, à mon avis, avec la transparence, on y arrive encore plus.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** Merci beaucoup. Je suis curieux puis là je vais changer, là, de sujet complètement. Vous avez parlé beaucoup des appareils mobiles, O.K., et là je veux juste mettre en contexte. Une des... Les deux principaux critères finalement, jusqu'à présent, sur lesquels ont travaillé tant les parlementaires, le ministère, le ministre, etc., pour identifier des endroits susceptibles d'accueillir des cinémomètres, c'est le facteur accidentogène et l'impossibilité ou la difficulté d'exercer une surveillance policière traditionnelle. Et, quand... lorsqu'on parle difficulté d'exercer une surveillance traditionnelle, on parle, par exemple, l'autoroute Décarie, tu sais, évidemment, qui est dans... C'est un boulevard urbain qui est encastré dans des murs, et le fait d'avoir une auto-patrouille sur le côté, qui surveille la vitesse, qui détecte au radar les contrevenants est difficile. Dans le cas d'un appareil mobile, il y a présence d'un véhicule, le véhicule... il y a même présence d'un policier à l'intérieur du véhicule. Alors, j'aimerais, pour le bénéfice de nos auditeurs, là, que vous... Ce n'est pas une contradiction, mais, à la fin de la journée, on met quand même un appareil... C'est un cinémomètre qui est comme... qui prend au moins autant de place qu'une auto-patrouille traditionnelle dans laquelle se trouve un policier et qui éventuellement peut intervenir aussi. Alors, comment on justifie cela, là, pour le bénéfice des foules en délire qui nous écoutent?

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

**M. Bouchard (Yves):** Bien, à notre sens, ce n'est pas nécessairement... c'est l'un des critères mais qui n'est pas nécessairement obligatoire dans toute situation. Dans la majorité...

**M. Boucher:** ...surveillance policière, là, traditionnelle.

**M. Bouchard (Yves):** L'impossibilité d'effectuer une surveillance policière ne doit pas, selon nous, être un critère obligatoire en toute situation, autrement dit. C'est l'un des critères, mais ça ne doit pas nécessairement être obligatoire. On ne doit pas prendre chacun des sites puis de dire: Ici, ce serait absolument impossible qu'on intervienne. Comme on le dit, c'est un des moyens d'intervention supplémentaires. Mais, si, dans une situation, dans un secteur, il serait beaucoup plus difficile d'opérer avec les véhicules de police et c'est un endroit qui est accidentogène, bien ça nous permet d'être plus efficaces puis d'améliorer de façon évidente la probabilité... En fait, on dit toujours que la perception du risque d'être intercepté est un élément extrêmement important. Ça nous permet d'améliorer cet aspect-là de façon importante.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** Je prendrais mon temps dans l'autre bloc.

**La Présidente (Mme Doyer):** La prochaine fois?

**M. Boucher:** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** D'accord. C'est votre liberté. M. le député de Chomedey...

**M. Ouellette:** Merci.

**La Présidente (Mme Doyer):** ...vous avez 7 min 7 s.

**M. Ouellette:** Juste ça? Mme la Présidente...

**Une voix:** Là, il reste...

**M. Ouellette:** Oui, il reste moins que sept minutes.

Bonjour à vous trois. J'ai des petites questions. Ça va probablement nécessiter des réponses qui vont quand même être courtes parce qu'il y a... On va commencer par la perception que les gens ont en partant du moment où on met des

cinémomètres dans des zones accidentogènes où il n'y a pas de difficulté de présence policière. Et on entend souvent: Bien, c'est ça, les gens vont ralentir avant, puis ils vont réaccélérer après, ce qu'on appelle l'effet kangourou, là. Et je ne sais pas si vous avez une explication. Est-ce qu'il y a des choses que vous avez pu observer? J'en ai une, explication, mais c'est la vôtre que je veux entendre, là, par rapport à l'effet kangourou, par rapport à la perception que les gens ont de pourquoi mettre un cinémomètre là, là, parce que le monde slaquent puis ils repartent.

**M. Bouchard (Yves):** En particulier, quand on parle de l'effet kangourou, que ce soit partout dans le monde, on parle d'un effet qui se vérifie par rapport à un appareil fixe. Donc, l'entrée du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, les gens savent qu'il est là. Le principe de base de l'installation d'un appareil fixe, c'est que cet endroit-là soit dangereux spécifiquement. Donc, quand on regarde, quand on observe les statistiques... Puis régulièrement... Encore la semaine passée, on a fait une série d'opérations policières avec des véhicules traditionnels dans le secteur de Saint-Romuald, Lévis, justement pour vérifier ce type d'effet là avant et après. On réalise finalement que, l'effet kangourou, là, on ne parle pas de quelques centaines de mètres, on parle quand même de bonnes distances. Parce que la personne...

**M. Ouellette:** Ah! c'est bon.

**M. Bouchard (Yves):** Si vous regardez, par exemple, dans le secteur d'Atwater, la sortie, dans la région de Montréal, tu vois une première pancarte, mais tu ne sais pas trop il est situé où. C'est-u dans un demi-kilomètre? C'est-u dans un kilomètre? Donc, ce qu'on observe, les gens, de par leurs habitudes, commencent à ralentir pas mal avant l'appareil puis ils continuent de ralentir pas mal après. Puis finalement c'est comme un réveil chez eux, dans le sens que vous observerez qu'en s'en allant vers le pont Champlain ils continuent d'aller moins vite sur le total, donc les vitesses qu'on observe avant et après. Puis finalement ce qu'on visait, c'est un ralentissement. Dans ce cadre-là, on a une série de courbes, qu'on appelle les courbes Atwater, qui sont dangereuses. J'y ai travaillé moi-même dans des postes autoroutiers. La visibilité est réduite, il n'y a pas d'accotement. Donc, si on obtient un ralentissement sur deux, trois, quatre kilomètres dans ce secteur-là, la job est faite.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Bouchard. M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Relativement aux véhicules d'urgence, parce qu'on en a parlé tantôt, mais, pour les gens qui nous écoutent, est-ce que vous faites une différence dans les véhicules d'urgence qui ne seraient pas couverts, là, eu égard à toutes les tracasseries administratives? On parle uniquement des véhicules identifiés, là. On parle des véhicules qui ont des gyrophares, qui sont identifiés «police», là, pas tous les véhicules d'un service de police.

**M. Bouchard (Yves):** C'est tout. Dans ce qui est prévu dans l'article 57, c'est tout ce qui est véhicule d'urgence policier, ambulancier, pompier identifiable comme tel. Donc, si c'est un véhicule enquêteur, des choses comme ça, oui, ça rentrerait dans cette catégorie-là.

**M. Ouellette:** Les pompiers volontaires?

**M. Bouchard (Yves):** Les pompiers volontaires, s'ils sont... Il faudrait que je regarde la désignation.

**M. Ouellette:** O.K., mais c'est parce que les pompiers volontaires qui s'en vont sur un incendie...

● (15 h 40) ●

**M. Bouchard (Yves):** Bien, un pompier volontaire qui se déplace... Non, un pompier volontaire qui se déplace avec son véhicule, la plupart avec son véhicule personnel, non, parce qu'on identifie qu'il y a un véhicule d'urgence avec la plaque d'immatriculation.

**M. Moreau:** Simplement, peut-être, une précision, ce qui est déposé comme projet de loi, il faut que le véhicule appartienne au service de protection des incendies. Alors, le véhicule personnel du pompier volontaire ne serait pas couvert par ça.

Juste sur l'effet kangourou — puis je vais céder la parole à mon collègue après, avec la permission de la présidente — quand le kangourou commence à ressauter, là, il n'est pas exclu qu'il y ait une voiture de police avec un radar puis une patrouille traditionnelle qui fassent en sorte qu'on puisse rabattre le kangourou une deuxième fois.

**M. Bouchard (Yves):** On le fait quand même assez régulièrement. On l'a fait beaucoup dans le secteur ici la semaine passée.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Bouchard. M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Sûrement... Comme on va être compressés dans le temps, je vais poser deux questions. Juste une explication particulière, vous nous avez parlé des zones de construction tantôt, là, puis là vous nous avez sorti une situation où, avec un appareil cinémomètre mobile, vous vouliez être capables d'intervenir pour un autre genre d'intervention. Je vais avoir besoin d'une explication là-dessus.

Et, la deuxième question — parce que sûrement qu'après ça on va arriver à la fin de notre temps — ce matin l'Association des directeurs de police du Québec nous a suggéré de revenir aux deux plaques sur le véhicule. En quoi

revenir aux deux plaques pourrait alléger administrativement les coûts? En quoi ça pourrait faciliter le traitement de la preuve? Et en quoi ça pourrait être une mesure... Parce que revenir à deux plaques, c'est des coûts importants, là. En quoi ça pourrait peut-être... Est-ce que ça pourrait se balancer, en fin de compte, par des appareils moins dispendieux, moins sophistiqués qui pourraient, sur le volume, arriver à s'équivaloir? C'est ça, mes deux questions.

**M. Bouchard (Yves):** O.K. Bien, concernant l'intervention du policier qui opère un mobile, c'est simplement qu'on se dit: Dans des cas plus extrêmes, où la vitesse est vraiment très excessive, où on est capable de constater un véhicule qui s'en vient de travers, ou des cas vraiment dangereux... Ça va arriver que sur des motos, des fois, ils vont être trois, ou il y a des situations qui représentent un danger immédiat, où il y aurait la nécessité, de façon évidente, du policier. Il dit: Là, ça n'a pas de bon sens, l'infraction ne peut pas continuer, il faut que j'intervienne là. On veut, dans la mesure du possible, si la technologie nous le permet, permettre à ce policier-là de faire le reste de son travail puis de se dire: Dans ce cas-là d'infraction, là, il faut que j'intervienne, c'est dangereux de le laisser continuer.

Au niveau de la plaque arrière, bien c'est évident qu'à partir du moment où on doit aller chercher la plaque avant, qu'on doit aller chercher la plaque arrière on complexifie le système, parce qu'il faut, d'un côté, prendre une photo, il faut que le système soit calibré pour aller prendre une photo de l'autre côté, ça prend donc un deuxième flash, c'est toute une procédure différente. C'est d'ailleurs, dans le cadre de l'opération des mobiles, quelque chose qui a complexifié la tâche. Évidemment, ça a fait en sorte aussi d'arriver à un plus grand nombre de rejets, notamment par rapport aux mobiles. Bon, c'est sûr qu'on demande plus au système. Ça prend photo avant, photo arrière, donc automatiquement on arrive avec plus de rejets, c'est plus complexe au niveau de l'opération. Puis, même au niveau de l'installation des appareils, au niveau de l'opération des appareils, c'est comme n'importe quelle bebelotte technologique, plus qu'on met de gadgets là-dedans, plus qu'on met de composantes, plus que ça brise, plus que c'est compliqué puis plus que ça coûte d'argent. Donc, effectivement, quand on parle d'efficacité, à notre avis, sans compter l'avantage que ça représente, au niveau policier, d'avoir une plaque à l'avant des véhicules, cet arbitrage-là entre ce que ça coûterait de le faire puis les avantages que ça apporte, c'est un arbitrage qui doit être fait, à notre sens.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, merci, M. Bouchard. Merci. Nous allons passer au député de Johnson pour 10 minutes, autour...

**M. Boucher:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je vais juste terminer, faire du pouce sur le lien entre vous et l'Association des directeurs de police. Ces derniers, particulièrement sur l'article 7, où, bon, l'on stipule que «la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut transmettre au propriétaire d'un arbre ou de tout autre bien», là... Bon, bref, il y a un responsable à l'effet... disons, pour identifier d'éventuels objets qui, disons, complexifient le bon fonctionnement, le fonctionnement normal de l'appareil, le cinémomètre. Les directeurs de police disent que finalement les personnes les mieux placées pour savoir si un appareil fonctionne bien ou non, c'est les personnes qui travaillent au Centre de traitement de la preuve, qui est sous votre responsabilité, là, je pense avoir compris, là. Est-ce qu'il y aurait un mécanisme qui pourrait être institué pour que le relais se fasse entre... sans mettre la responsabilité sur les personnes qui travaillent au Centre de traitement de la preuve, que celles-ci pourraient contribuer, pourraient passer leur message au responsable, qui pourrait ensuite prendre des mesures afin d'améliorer le fonctionnement de l'appareil?

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

**M. Bouchard (Yves):** Somme toute, c'est assez simple parce que déjà dans notre procédure, etc., on fait des inspections très régulières de chacun des sites. On en vérifie l'état, on vérifie s'il n'y a pas eu du vandalisme, s'il n'y a pas eu de la peinture d'ajoutée. Donc, on a un policier qui passe sur les sites et qui en fait la vérification. Donc, c'est évident qu'en faisant cette inspection-là il est à même de faire le type de vérification qu'il y a là. Ça, c'est sans compter qu'évidemment à chaque matin, via le logiciel fourni par la compagnie qui a fourni les appareils, on est en mesure de vérifier puis à chaque matin on vérifie que chacune des boucles, que chacun des appareils est en bon état de fonctionner. Puis c'est évident qu'au traitement de la preuve, à partir du moment où les...

Je vous donne un exemple. S'il y aurait eu du vandalisme, puis on a ajouté de la peinture — ça peut être la même chose pour un arbre, ça peut être la même chose pour... je ne sais pas, moi, quelqu'un qui aurait bâti un cabanon dans la nuit, quelque chose — le gars au traitement de la preuve, c'est sûr... ou la fille qui travaille au traitement de la preuve, sur les premières photos, il va le constater. Dans les faits, c'est ce qui se passe pour un certain nombre de choses. Dans le projet, on n'a vraiment pas eu... ça a été très peu, en termes de vandalisme, on n'a pas eu de problème là-dessus. Mais il est quand même arrivé fréquemment...

Donc, forcément, on est ceux qui sont le plus près de ces appareils-là, parce qu'on les surveille, parce qu'on travaille avec, parce qu'on les voit en photo. Puis évidemment les gens qui sont au traitement de la preuve sont tellement habitués de travailler avec chacune des données qu'ils sont habitués à détecter la moindre anomalie par rapport aux appareils. Et, tu sais, quand on travaille là-dessus à tous les jours, là, on le sait comment c'est supposé réagir, la vitesse. Donc, de ce sens-là, oui, on est les plus à même de constater puis de faire partie du processus.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** La législation en vigueur permet à un propriétaire de véhicule, s'il reçoit un constat d'infraction pour... bien, je veux dire, détecté par un cinémomètre et qu'il n'était pas le conducteur, permet de dénoncer le conducteur,

finalement. Puis est-ce qu'il y a quand même.. Bon, je pense que ça va de soi qu'une personne, dans le fond, responsable d'une infraction se doit d'en subir les conséquences et, dans le cas présent, que ce soit le conducteur qui ait commis l'infraction qui paie ladite amende, et non seulement le propriétaire, là, du véhicule. Ce changement-là, administratif, est dû au fait que, bon, semble-t-il que le traitement des formulaires de dénonciation était complexe, notamment parce qu'il n'était pas automatisé. On parle d'un taux de rejet des formulaires de déclaration identifiant le conducteur de près d'un sur deux, hein, de 46 %. Vous êtes à l'aise avec le fait que finalement des propriétaires de véhicule perdent... je ne sais pas comment l'exprimer, ce n'est pas nécessairement des droits, mais n'ont pas... perdent une capacité de se défendre par rapport à une infraction commise, par rapport à d'autres, là, d'autres citoyens? Il n'y a pas là un os?

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

**M. Bouchard (Yves):** Moi, je vous dirais que la priorité, le but qu'on veut ultimement atteindre, c'est la sécurité routière, c'est diminuer des blessés, c'est diminuer des décès. Donc, par rapport à cet objectif-là, non, ça ne me rend pas mal à l'aise, parce qu'en bout de ligne, quand on regarde... — je pourrais prendre l'exemple des locateurs puis en parler pendant quelques minutes — tout ce qu'on disait, toujours avec l'aspect de l'efficacité, c'est que c'est toujours gérable, des exceptions. C'est gérable, mais administrativement il y a un coût puis il faut se poser la question c'est où qu'on est mieux de mettre l'argent. Est-ce qu'on est mieux de mettre du monde sur la route, d'ajouter des appareils, d'utiliser ça directement pour la sécurité routière, l'amélioration de l'infrastructure, tout ça? C'est la question qu'il faut se poser. Puis, à travers ces changements-là, est-ce qu'on a quand même atteint notre objectif? Est-ce qu'on a quand même atteint notre but? Donc, c'est ça, notre vision par rapport à ça.

**M. Boucher:** Mais, vous savez, on s'entend tous, hein, que l'objectif premier est celui de sécurité routière. Par contre, je me questionne. Je me questionne en quoi, en matière de correction d'un comportement délinquant, le fait de payer une amende parce qu'on est propriétaire d'un véhicule, mais une amende qui a été contractée suite à une infraction commise par un autre conducteur... Je dois vous avouer, là, je ne comprends pas en quoi le fait de payer l'amende corrigerait mon comportement en matière de sécurité routière. Il me corrigerait peut-être en matière de prêt de l'auto, hein? Ça, peut-être qu'effectivement je serais moins incité à prêter mon auto. Mais, à la fin de la journée, il n'est pas ici question de sécurité routière.

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

● (15 h 50) ●

**M. Bouchard (Yves):** Oui. Je pourrais prendre un exemple personnel. Moi, c'est certain que, si ma fille à qui j'ai passé mon auto a commis un excès de vitesse — je suis le propriétaire — puis que là je reçois ça, ce n'est pas elle qui reçoit l'amende, mais elle va recevoir la correction verbale. Je pense que je vais avoir une petite discussion avec elle, et, à moins qu'elle soit dans une situation financière difficile... Je me rappelle l'exemple... On est, chez nous, très sensibilisés au port de la ceinture chez les jeunes, qui est un problème actuel qui fait des dizaines de morts. Ma fille, quand je lui passe le véhicule, je lui dis: Si jamais je te prends pas attachée où tu as ça, je t'avertis, tu le perds. Donc, en ce sens-là, j'atteins mon but de sécurité routière.

Chez nous, la dénonciation n'a pas posé tant de problèmes que ça, mais, au niveau des tribunaux, au niveau du Bureau des infractions et amendes, c'est monumental, ce que ça a amené comme difficultés administratives puis comme ajouts administratifs. Donc, ça en vient, comme processus, à aller chercher une bonne partie de l'assiette de la tarte monétaire avec laquelle on doit fonctionner.

**M. Boucher:** Parce que c'est une partie — puis je pense que les membres de la commission, là, s'en sont aperçus — c'est une partie qui me dérange quelque peu. Et je dois vous avouer que les réponses fournies, par exemple: Il va y avoir des coûts administratifs trop importants, il faut s'assurer qu'il y ait des sommes dégagées pour des mesures de sécurité routière, ça m'agace. Ça m'agace parce que... Et là encore on parle de ces mesures de sécurité routière, mais quelles mesures de sécurité routière? Le ministre, en avant-midi, parlait, par exemple, d'une... Ou je ne sais pas si c'est le ministre. Si ce n'est pas le cas, je m'en excuse. Mais un membre parlait, par exemple, d'une correction d'un carrefour giratoire dangereux, O.K., ou encore d'indemnisation des victimes de la route. C'est évidemment le type des dépenses qui sont actuellement assumées par le fonds général d'une municipalité du Québec, celui du ministère des Transports ou encore du fonds d'indemnisation de la Société assurance automobile du Québec pour les victimes. Et donc il y a déjà, comment dire, il y a déjà des budgets qui sont supposés savoir être en mesure de répondre à ce type de besoin là. Alors, s'il y a déjà des budgets qui existent, on est dans le fait de générer des sommes supplémentaires, et c'est exactement ce que tout le monde dit. C'est que ce n'est pas le type de projet de loi qui vise à générer des sommes mais plutôt à améliorer la sécurité routière. Donc, ça m'agace. Et juste pour peut-être vous poser une question, parlons de mesures de sécurité routière. Est-ce que la Sûreté du Québec a, elle, une idée du type de mesure qui pourrait effectivement faire l'objet d'une... finalement d'être payée par des sommes amassées grâce au cinémomètre?

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

**M. Bouchard (Yves):** C'est sûr que... un petit peu embêtant de poser cette question-là, dans le sens qu'il y a un fonds de la sécurité routière qui est administré, un comité consultatif, tout ça. Il y aura des décisions qui pourraient être prises. Mais dans certaines municipalités ça peut représenter une amélioration de la surveillance policière par rapport à

certaines comportements. Quand on fait une analyse de site problématique, nous autres, on évalue toujours le rôle que peut jouer l'infrastructure, donc une correction d'infrastructure. Vous dites: Oui, il y a des sommes déjà allouées à ça, mais on sait qu'au Québec, autant au niveau gouvernemental, au niveau du Québec, dans le quotidien, on peut constater qu'il y aurait encore des améliorations à faire sur le réseau qui pourraient améliorer la situation de façon importante. Donc, c'est le genre de correction qui serait tout à fait viable, là. Ça peut même être dans des projets de prévention auprès des jeunes. Justement, on parlait de problématique au niveau du port de la ceinture de sécurité. Ça peut être... Il y a sûrement des choses à faire. On se la pose, la question pourquoi ils s'attachent moins ces temps-ci. Donc, ce genre de programmes-là, qui des fois seraient intéressants, seraient importants. Mais la municipalité ou la province ne trouve pas cet argent-là. C'est un argent supplémentaire pour faire encore plus, c'est tant mieux.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, sur ces mots, M. Bouchard, nous allons terminer votre présentation et les échanges. Et je vous remercie beaucoup de votre contribution.

Je vais suspendre quelques instants pour permettre aux gens de la ville de Québec de prendre place.

*(Suspension de la séance à 15 h 52)*

*(Reprise à 15 h 54)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, bonjour. Bonjour aux gens qui représentent la ville de Québec, M. Côté et M. des Rivières. Bienvenue en commission. Je pense que vous êtes aussi des habitués de comment on fonctionne. Seulement vous souligner que vous avez 10 minutes de présentation. Ensuite, on va avoir 35 minutes d'échange, 17 min 30 s pour M. le ministre, et, pour les gens de l'opposition officielle, M. le député de Johnson, ensuite, 17 min 30 s. Alors, à vous la parole, et bienvenue encore.

#### Ville de Québec

**M. Côté (Richard):** Alors, merci, Mme la Présidente. M. le ministre des Transports, membres de la commission, la ville de Québec apprécie l'occasion qui lui est offerte par la Commission des transports et de l'environnement d'exprimer son point de vue à l'égard du projet de loi n° 57, portant sur l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de la circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives.

Le présent mémoire vise à faire valoir la pertinence de ce projet de loi en regard des requêtes formulées par la ville de Québec au gouvernement du Québec en matière de sécurité routière. Nous souhaitons également témoigner du fait que ce projet de loi constitue, à notre avis, un jalon important dans l'action réclamée et attendue par les résidents des quartiers résidentiels.

Depuis plusieurs années, la ville de Québec est très préoccupée par la sécurité routière sur son territoire. Ainsi, en 2007, elle s'est dotée d'une première stratégie et d'un plan d'action triennal 2007-2008-2009 en réponse aux préoccupations grandissantes de la population sur cette question.

Les actions mises de l'avant durant cette période se sont traduites par une réduction de 29 % du nombre d'accidents et de 15 % du nombre de victimes entre les années 2006 à 2010. La diminution du nombre de collisions et du nombre de victimes observée sur le territoire de la ville de Québec est plus importante que dans l'ensemble de la région de la Capitale-Nationale ou de la province. Toutefois, le nombre de plaintes formulées par les résidents montre que les interventions réalisées ne répondent pas encore entièrement aux attentes de la population des quartiers résidentiels.

En mai 2011, devant cette situation, la ville de Québec a actualisé sa stratégie en sécurité routière pour les années 2011, 2012 et 2013 en adoptant une démarche concertée. Celle-ci repose sur une vision intégrée de la sécurité routière et elle fait appel à des interventions en matière d'éducation, de sensibilisation, de surveillance policière et d'ingénierie de la route, ce qu'on appelle communément l'approche des 3E. Cette nouvelle stratégie fait une place importante à la sécurité routière dans les quartiers résidentiels, où les rues sont devenues des milieux de vie utilisés par les piétons et les cyclistes.

Le projet de loi n° 57 vise à étendre l'utilisation du cinémomètre photographique aux territoires municipaux. Dans cet esprit, le ministère des Transports du Québec a voulu s'associer à la ville de Québec pour réaliser un projet pilote sur l'utilisation du cinémomètre mobile en milieu urbain. Cela s'inscrit parfaitement dans la stratégie municipale en matière de sécurité routière et cela fera en sorte que la ville de Québec disposera dès lors d'un outil additionnel pour sensibiliser les automobilistes, accroître le respect des limites de vitesse, réduire le nombre et la gravité des accidents, et augmenter le niveau de sécurité dans les quartiers résidentiels.

Les actions mises de l'avant et les outils utilisés depuis 2007 ont permis d'améliorer le bilan routier sur les grandes voies de circulation, où il est possible d'identifier les lieux accidentogènes, d'analyser les causes des accidents et de formuler des interventions correctrices ciblées. Les outils traditionnels pour le contrôle de la vitesse sont habituellement efficaces à ces endroits.

Dans les quartiers résidentiels, les collisions sont peu nombreuses et surviennent de façon aléatoire. Les excès de vitesse sont le fruit de quelques individus. L'utilisation des méthodes et des moyens conventionnels est ainsi plus difficile. De plus, les résidents sont préoccupés par la vitesse dans leur quartier, car celui-ci constitue un milieu de vie privilégié. La présence d'enfants renforce cette préoccupation, et la vitesse joue un rôle majeur dans la probabilité de collisions et de leur gravité. Il est donc nécessaire de développer des stratégies innovatrices et d'utiliser de nouveaux moyens pour favoriser un meilleur respect des limites de vitesse.

Dans cette optique, la ville de Québec entend mettre en oeuvre un projet pilote où le cinémomètre photographique sera principalement utilisé dans les rues résidentielles où les moyens conventionnels ont démontré leurs limites et où les préoccupations de la population à l'égard de la sécurité routière sont élevées.

Nous souhaitons également traiter la sécurité routière à l'échelle du quartier, et non à l'échelle de la rue, en identifiant des quartiers où se tiendront des opérations de contrôle avec le cinémomètre photographique. Le choix des quartiers ne se fera évidemment pas au hasard. Il répondra sur une démarche structurée qui prendra en considération divers paramètres, dont les vitesses pratiquées, la géométrie des rues ainsi que la présence de terrains de jeu et d'écoles.

Le cinémomètre photographique sera également utilisé, dans une moindre mesure, sur les grandes voies de circulation, là où les moyens traditionnels de contrôle seront avérés moins efficaces, ainsi que dans les zones scolaires et les zones de chantier.

L'utilisation du cinémomètre photographique ne vise nullement à générer des revenus additionnels. Notre objectif est de faire de nos quartiers résidentiels des milieux de vie sécuritaires et de réduire le nombre et la gravité des accidents sur les grandes voies de circulation.

Enfin, nous nous engageons à porter une attention particulière au choix et à la signalisation des zones où seront utilisés des cinémomètres photographiques. Nous réitérons également notre appui au fait que les amendes perçues soient versées au Fonds sur la sécurité routière.

La ville de Québec remercie le gouvernement du Québec d'avoir été sensible à ses préoccupations à l'égard du contrôle de la vitesse et de l'avoir associée à la mise en oeuvre d'un projet pilote de cinémomètre photographique en milieu urbain. Ce projet permettra d'expérimenter un nouveau mode de contrôle dans un environnement où les modes traditionnels ne s'avèrent pas toujours suffisamment efficaces et où les préoccupations de la population à l'égard de la sécurité routière sont élevées. Merci.

● (16 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Côté. Alors, ça va, c'est complet?

**M. Côté (Richard):** Oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le ministre, pour un échange de 10 minutes.

**M. Moreau:** Merci, Mme la Présidente. M. Côté, M. des Rivières, bienvenue. D'abord, nous acceptons vos remerciements, mais c'est à nous de vous en faire, puisque la ville de Québec a montré un leadership exceptionnel en s'associant comme première ville au Québec au projet pilote que nous entendons déployer dans les milieux urbains. Tout ça s'est fait dans un climat de grande collaboration, et très sincèrement, au nom du ministère des Transports, mes collègues et, je dirais des membres de la commission, nous vous remercions d'avoir fait preuve de ce leadership et de cette ouverture qui va nous permettre véritablement...

Parce que certains ont questionné l'idée d'avoir un autre pilote de 18 mois alors qu'on en avait eu un. Vous êtes bien conscients du fait que l'expérience pilote passée est une expérience en milieu autoroutier et en milieu beaucoup moins densément peuplé, alors que là on s'attaque à quelque chose. Et la ville de Québec, dans le cadre de l'expérience pilote, nous apporte la notion du quartier, qui est une notion qui s'est développée en discussion avec vous, nous amène donc à, je dirais, rendre plus pointues nos connaissances sur la capacité de ces appareils-là à être aussi efficaces dans un milieu urbain. Et donc, toute trame urbaine étant différente, hein — tantôt, vous serez suivis par les gens de la ville de Laval — on a annoncé un deuxième projet pilote à Gatineau. Gatineau, Québec, ça ne se compare pas, deux villes très belles, l'une et l'autre, évidemment, mais avec des trames urbaines totalement différentes. Alors, sincèrement, merci, on est très heureux de le faire.

Et à l'évidence, si on fait la synthèse du mémoire que vous nous présentez, c'est: centralisation de la gestion, verser les sommes dans le Fonds de la sécurité routière afin que ces sommes-là soient utilisées exclusivement à des projets de sécurité routière ou, dans le cas du gouvernement, des projets d'aide aux victimes, l'extension aux zones de chantier, aux zones scolaires, etc. En fait, vous êtes exactement dans la ligne souche même de l'objectif qui est poursuivi, des objectifs qui sont poursuivis par le projet.

Question: Vous êtes des précurseurs, vous êtes à déterminer, avec le ministère, les endroits où seront situés les photoradars mobiles mis à votre disponibilité sur votre territoire. Comment entrevoyez-vous la signalisation, c'est-à-dire le fait que l'on avise les automobilistes de l'approche d'un appareil de photoradar dans le contexte d'un quartier ou d'une trame urbaine? Parce que ça, une des mesures qui a été... qui a fait l'unanimité de la commission ici, des membres de la commission, ça a été sur la nécessité d'aviser les conducteurs de l'approche d'une zone contrôlée par appareil de photoradar. Comment le voyez-vous? Parce qu'il y a un élément complexe, là, qui demande un peu d'imagination. J'aimerais entendre où vous en êtes en réflexion sur ce point.

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

**M. Côté (Richard):** Je pense que, c'est ça, à première vue, vous savez qu'on a acheté, nous, des stèles radar sur notre territoire et on en a fait, je vous dirais, l'expérience dans les deux dernières années, une expérience qui a été, je vous dirais, très enrichissante et que les citoyens ont appréciée. Cependant, on s'apercevait que... Tu installes la stèle sur une rue en particulier, et ce que ça fait, c'est que, les autres rues, les citoyens te contactent pour dire: Est-ce qu'on peut en avoir une sur notre rue, tu sais?

Donc, l'idée du quartier est intéressante parce qu'il pourrait y avoir une signalisation d'un quartier qui est... où on s'entend entre la ville et le ministère, et qui touche, dans le fond, plus qu'une rue, hein? Ça pourrait être quelques rues. Alors,

il pourrait y avoir des signalisations permanentes à l'entrée de ces quartiers-là et après ça il pourrait y avoir des signalisations aussi qui sont mobiles pour au moins dire au conducteur, sur réellement la rue que le cinémomètre est, que là il doit faire encore plus attention, car il y a réellement le cinémomètre sur cette rue-là. Donc, il pourrait y avoir, je vous dirais, une double signalisation, c'est-à-dire à l'entrée du quartier qui est déterminé, et il pourrait y en avoir aussi, mobile, sur la rue réellement où est-ce que le radar est installé.

**M. Moreau:** Maintenant, sur la... C'est intéressant, ce que vous dites, parce que vous allez dans le sens à tout le moins largement indiqué. Parce que vous savez que, pour les cinémomètres en milieu autoroutier, j'ai demandé à ce qu'il y ait une signalisation additionnelle. Donc, une personne qui va être interceptée par un cinémomètre fixe en réseau autoroutier aura eu trois préavis avant de se rendre à l'appareil lui-même, de sorte qu'on réfléchit à mettre une prime pour celui qui va réussir quand même à franchir l'obstacle. C'est une blague.

Mais, dans le cas du quartier, vous dites «double signalisation». Donc, comment entrevoyez-vous cette signalisation-là pour qu'elle soit accessible? Moi, je n'habite pas Québec. Je connais très bien la ville de Québec, mon épouse est de Québec. Elle ne me pardonnerait pas la prochaine question parce que je vais vous la poser comme si un gars de Montréal vous posait une question sur Québec. Moi, je ne connais pas la délimitation du quartier Saint-Jean-Baptiste, par exemple. Alors, imaginez que vous suggérez l'installation de photoradars mobiles dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. Quelle forme est-ce que ça pourrait prendre? Parce que moi, je ne pourrais pas vous dire: À l'est, c'est délimité par telle rue, à l'ouest, au nord, au sud... Comment voyez-vous ça?

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

**M. Côté (Richard):** Bien, effectivement, comme je vous le disais tantôt, c'est que, dans le quadrilatère, si on peut l'appeler comme ça, où la notion de quartier serait identifiée par les deux parties, alors on identifierait, par la Division du transport chez nous, les entrées principales qui adonnent à ce quartier-là. Donc, est-ce qu'il y aurait deux, ou trois, ou quatre entrées dépendamment du secteur? Donc, à ces entrées-là où est-ce que la majorité des automobilistes empruntent... alors on viendrait y mettre une signalisation permanente où, là, le conducteur se dit: Oh! là, je suis dans une zone où il pourrait y avoir... non, il va y avoir un cinémomètre mobile. Donc, je pense que l'effet serait encore plus dissuasif, là, par rapport à l'automobiliste, là, qui se dit: Oh! là, je suis dans un quartier où est-ce que là il y en a. Donc, je pense que, pour l'effet, ce serait extraordinaire. Et, comme on l'a dit, de toute façon, nous, le but, ce n'est pas l'argent, hein, c'est réellement la sécurité routière de nos résidents, de nos enfants. C'est ça qui compte, pour nous.

**M. Moreau:** Et donc la deuxième signalisation sera une signalisation mobile qui serait à quelques dizaines ou centaines de mètres du...

**M. Côté (Richard):** Exactement. Avant, réellement, la rue, dans le fond, établie, là, par les deux parties.

**M. Moreau:** Pouvez-vous nous donner une petite idée d'où vous en êtes, dans l'identification des sites, et de quelle façon vous procédez à l'identification des sites que vous entendez soumettre au ministère?

**M. Côté (Richard):** Honnêtement, vous savez qu'on a déjà un historique, là. Vous savez que chez nous il y a six arrondissements. Donc, la Division du transport, en collaboration avec les arrondissements, a établi ces zones-là depuis, je vous dirais, quelques années. On a même lancé... Il y a 12 projets pilotes sur notre territoire. Donc là, ce qu'il faut faire, c'est, avec le ministère justement... c'est identifier ensemble nos critères puis de faire en sorte d'établir cette liste-là de la notion de quartier et de rue. Donc, chez nous, ça va très, très bien. Je peux vous dire qu'on est très avancés. Donc, avec le ministère, on sait qu'on a une très bonne collaboration. Donc, on pense que ça va très bien aller.

**M. Moreau:** Et qui est mis à contribution, à la ville, pour la détermination de ces zones-là? Est-ce que vous allez avec le service de police, le service d'urbanisme?

**M. Côté (Richard):** Oui, effectivement.

**M. Moreau:** Quels sont les services qui sont mis à contribution?

**M. Côté (Richard):** Alors, c'est sûr que M. des Rivières, qui est le directeur de la Division du transport chez nous, va piloter ce dossier-là en collaboration, à notre table... On a déjà le service de police qui est là, on a les gens qui sont dans les arrondissements, qui s'occupent aussi de cet élément-là. Donc, on a déjà une table qui est formée, et ensemble nous allons travailler à amener ces critères-là et sélectionner les rues.

**M. Moreau:** Est-ce qu'il y a des élus qui siègent à la table ou si la...

**M. Côté (Richard):** Oui, on est trois élus aussi qui sont là, qui représentent, là, différentes parties de la ville.

**M. Moreau:** Et à la fin de l'exercice vous soumettez le tout au conseil municipal, et les recommandations, après, sont...

**M. Côté (Richard):** Au départ, au comité exécutif et par la suite au conseil de ville.

**M. Moreau:** Bien. Merci beaucoup.

**M. Côté (Richard):** Merci beaucoup.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci.

**M. Moreau:** Je ne sais pas s'il nous reste du temps. Peut-être que le député...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui, peut-être une petite question courte, une réponse courte.

**M. Moreau:** Le député de Chomedey.

**La Présidente (Mme Doyer):** Le député de Chomedey.

● (16 h 10) ●

**M. Ouellette:** Question courte. Bienvenue à vous. Ça ne fait déjà pas longtemps qu'on s'est rencontrés pour la belle annonce. Et moi, j'ai une petite préoccupation parce que dans le projet de loi on change un peu la dynamique relativement aux piétons. J'en ai parlé avec le Club automobile ce matin, et dans votre stratégie de sécurité routière, qui est... que j'ai pu prendre connaissance, là, vous n'aviez peut-être pas prévu où est-ce qu'on s'en allait avec les piétons. Et, comme à Québec, c'est probablement la seule place, en tout cas que je connais, là, que j'ai répertoriée, où les gens traversent en diagonal sur les coins de rues, ce qui est majeur en soi, il va devoir... il va y avoir des choses... Je ne sais pas si déjà vous avez planché là-dessus, vous avez déjà commencé à regarder ça, mais il va y avoir une sensibilisation majeure à faire. Vous vous promenez alentour du parlement mais partout dans les rues de Québec... Puis il y a juste à Québec que ça se fait, là. À Montréal, le monde... je ne sais pas, c'est différent. Dans les autres villes, dans les autres municipalités, c'est différent. Mais à Québec... c'est typique de la ville de Québec.

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...M. des Rivières, mais moi, je pourrais vous dire que je poireaute longtemps aux lumières. Je suis une piétonne à Québec, et les autos passent longtemps, et, nous, ce n'est pas longtemps qu'on a du temps.

**M. Ouellette:** Mais il y a un piton, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mais, j'en profite pour vous le dire, des fois ça m'agace. Et je suis obligée de traverser en courant parce que ça me prend du temps.

**M. Ouellette:** Oh! j'aimerais ça voir ça.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. des Rivières.

**M. des Rivières (Marc):** Alors, il y a une particularité qui distingue Québec de bien des villes au Québec, c'est qu'on a fait le choix, à titre d'exemple, contrairement à Montréal, d'introduire ce qu'on appelle, dans notre langage à nous, la phase exclusive pour piétons. Pendant 20, 25, 30 secondes, on arrête toutes les automobiles, contrairement à Montréal, où vous traversez...

**M. Ouellette:** ...votre avis.

**M. des Rivières (Marc):** Vous l'avez dit. Alors, sur cette base-là, c'est certain que, comme piéton, tu sais que les automobilistes sont arrêtés aux quatre approches, la tentation de traverser en diagonale, elle est grande. Et, quand on est plus jeune, bien le temps de traverse est suffisant, tu peux le faire. Mais, quand on est une personne...

**M. Moreau:** Quand vous aurez l'âge du député de Chomedey, c'est plus difficile.

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

**M. Moreau:** C'est ça que vous voulez dire.

**M. des Rivières (Marc):** Alors, oui, effectivement, c'est un enjeu, mais le fait qu'on ait ce mode de contrôle là, ça fait en sorte qu'en termes de risque il n'y a pas vraiment de risque de voir des gens traverser en diagonale. Ce qui nous préoccupe un peu plus, c'est que, oui, les gens traversent en diagonale, donc le temps n'est pas tout à fait adéquat. Donc, ils vont nous demander d'augmenter la durée. Et, si on augmente la durée, bien c'est du temps qu'on enlève aux autos puis on bâtit de la congestion. Donc, c'est un équilibre et c'est certain que, oui, on devra faire de la sensibilisation à l'égard de cette question-là. Ça fait partie du plan. Je pense que M. Côté disait tout à l'heure: Il y a un aspect, dans les 3E, qui s'appelle sensibilisation, éducation, et les piétons, c'est un axe important pour nous.

**M. Ouellette:** Merci. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Je n'aurai pas d'autre question.

**La Présidente (Mme Doyer):** On était en train d'échanger justement sur la façon de traverser à Québec. Alors, monsieur...

**M. Ouellette:** Je peux aller vous aider à traverser, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Non, non, je suis très capable.

**M. Moreau:** Et la synchronisation des feux, mais c'est l'objet d'un autre débat.

**La Présidente (Mme Doyer):** Mais ça amène la délinquance, quand on n'a pas suffisamment de temps pour traverser, les piétons. Ça, en tout cas, c'est une évidence. Bon. M. le député de Johnson. Je vous raconterai ça après. Je vous appelle...

**M. Boucher:** Merci beaucoup...

**La Présidente (Mme Doyer):** ...mes péripéties.

**M. Boucher:** ...Mme la Présidente. Bienvenue au parlement de Québec. Je ne vous dirai pas: Bienvenue à Québec, parce que j'imagine que vous y étiez déjà avant ce matin, même hier. Merci beaucoup de travailler avec nous afin de bonifier, d'améliorer ce projet de loi là. J'ai quelques petites questions et je dois vous avouer... D'ailleurs, j'ai trouvé très intéressant, là, votre exposé. Ceci dit, j'imagine que vous avez pris connaissance du rapport qu'ont produit les parlementaires membres de cette commission, là, sur le projet pilote auquel... Ce que je comprends, c'est que vous avez participé ou du moins en partie. Et vous irez beaucoup plus loin, hein, avec la nouvelle entente — en tout cas, je ne sais pas comment vous appelez ça — au niveau du ministère.

Mais vous arrivez ici quand même à contre-courant complètement du consensus qui avait été fait autour de la table, à savoir que les lieux favorables à l'accueil de cinémomètres doivent être accidentogènes et notamment doivent... c'est là où il y a une surveillance policière traditionnelle difficile. Bon, M. le ministre, par l'entremise de son projet, a rajouté la question des zones scolaires et la question des chantiers de construction.

Or... Bon, évidemment, dans le préambule du projet de loi, il est question de la notion d'endroit, hein? Je peux lire, là: «Il prévoit également l'obligation pour les personnes responsables de l'entretien d'un chemin public d'installer une signalisation pour indiquer l'endroit où est contrôlé le respect des règles relatives...» Donc, est-ce qu'un quartier, par exemple, peut entrer dans la définition d'un endroit, de ce qu'est un endroit, tu sais?

Deuxième des choses, dans la page 4 de votre mémoire, vous dites, bon: «Dans les quartiers résidentiels, les collisions sont peu nombreuses et surviennent de façon aléatoire.» Donc, on ne peut pas... vous reconnaissez vous-mêmes que ce n'est pas des endroits où il y a un taux accidentogène ou en tout cas un niveau d'accident, là, très préoccupant. Ce n'est pas non plus des endroits où la surveillance traditionnelle policière est très difficile. Elle peut ne pas être efficace de par le fait que les excès de vitesse... le fruit de quelques individus et que, pour surveiller ces quelques individus, bien là il faudrait être là durant longtemps, mais il reste que ce n'est pas une notion de difficulté de la surveillance policière traditionnelle.

Alors, dans le fond, j'ai principalement deux questions. Bon, il y avait la notion d'endroit, bon, tati tata, la question aussi des autres moyens préventifs. C'est-à-dire que vous dites: Bon, nous, ce qu'on veut, notre priorité, c'est de ralentir la vitesse dans les quartiers résidentiels. Or, dans de tels quartiers il existe, notamment en matière de mobilier urbain, des mesures qui peuvent être prises et qui aident justement à la sécurité routière. Je pense à des dos d'âne, par exemple, je pense à une diminution de la vitesse, je pense à des avancées de trottoir, bon, bref, des passages à piétons. Il y a plusieurs mesures. Est-ce que vous êtes allés au bout de cette piste-là?

**M. Côté (Richard):** Premièrement, je suis surpris de vous entendre parler des dos d'âne quand on sait très bien que... Je prends l'exemple du chef des pompiers de Montréal, qui a dit que les dos d'âne ne devraient pas exister. Quand on pense que le... C'est tellement important, la course, quand on parle de la course pour les pompiers, d'arriver au feu le plus rapidement possible. Alors, ils demandent d'enlever les dos d'âne sur le territoire de Montréal. Et chez nous, à Québec, on a la même chose. Notre directeur des incendies nous demande d'enlever les dos d'âne. Donc, ça, je veux juste être clair sur cette partie-là.

**M. Boucher:** C'est un exemple parmi tant d'autres...

**M. Côté (Richard):** Non, non, je le sais, mais je veux quand même le préciser, parce que c'est important pour nous, parce que la population, je vous dirais, nous en demande à peu près sur toutes les rues. Alors, nous, le dos d'âne, c'est un choix qu'on a décidé de ne pas aller.

Je vous l'ai dit tantôt, on a fait un projet pilote, dans le fond, sur 12 rues sur notre territoire où, oui, on fait des essais sur la géométrie des rues. On fait des essais avec le service de police, on fait des essais sur la sensibilisation, mais je

peux vous dire que, quand on est élu au niveau municipal... et le nombre de téléphones qu'on peut recevoir de la part des citoyens qui se sentent insécures et qui se sentent insécures surtout aussi pour leurs enfants...

Et, quand, pour nous, on parle de zone scolaire et quand le ministère a... ça fait partie des quartiers aussi parce qu'on parle de quadrilatères. Et c'est pour ça que la notion de quartier devient encore plus importante, parce que, oui, dans un quartier qu'on va délimiter, il va peut-être y avoir une zone scolaire à l'intérieur puis il va y avoir un quadrilatère autour de ça. Donc, on le voit, nous, le cinémomètre, comme un outil supplémentaire, un outil qui va venir nous aider à stopper ce phénomène-là. Donc, c'est dans ce sens-là.

Je vous dirais qu'on a même produit des guides. Nos gens, à la Division du transport, on travaillé sur des guides, et je peux vous dire qu'on échange avec les autres villes présentement, et je peux vous dire que les gens sont très emballés de voir les guides de sécurité routière qu'on est en train de monter chez nous.

Donc, on prend ça, je vous dirais... Depuis 2007 qu'on fait un plan puis qu'on l'améliore, et je pense que l'outil du cinémomètre est un outil supplémentaire mais un outil qui va être super important puis que la population va apprécier.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Côté. M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** Bien, je pense que monsieur, à gauche voulait...

**La Présidente (Mme Doyer):** Ah! oui, oui, bien sûr, pour compléter.

● (16 h 20) ●

**M. des Rivières (Marc):** Peut-être juste, rapidement, en complément, notre guide un peu, disons, encadre l'utilisation des autres moyens que vous citiez tout à l'heure. Donc, on détermine un seuil. Disons que, la vitesse au 85e centile, si c'est entre 50 et 55, on va travailler dans de la sensibilisation. On va utiliser des stèles de radar, des panneaux aux entrées. Ça pourrait être des pots à fleur dans la rue pour réduire la largeur de la chaussée. On va travailler avec de l'information écrite auprès des citoyens. Quand on va être entre 55 et 60, là, on va arriver avec une surveillance policière plus rigoureuse, plus ciblée en fonction des plaintes qu'on a eues. Et, quand on va aller, on va être au-delà de 60, c'est là qu'on va penser aux moyens de type photoradar, de type mesures d'atténuation de la circulation plus lourdes. Ça peut être des rétrécissements de chaussée, ça peut être des chicanes, etc. Donc, on cherche à, si on veut, avoir une intervention graduée en fonction du niveau de problème, et le photoradar, il entre dans la catégorie des moyens de troisième niveau.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci.

**M. Boucher:** C'était très intéressant. Merci beaucoup. Vous savez, lorsqu'un parlementaire, en période de questions, fait référence à un document, les règles veulent qu'il doit le déposer. Alors, évidemment, on n'est pas dans une règle, mais est-ce que vous croyez possible que la ville de Québec dépose à la commission le fameux guide, là, à propos duquel vous parliez?

**M. Côté (Richard):** Je veux dirais que c'est assez... Oui, il faudrait en discuter, là, parce qu'on a des villes qui nous approchent parce qu'ils voudraient avoir notre guide. Donc, on se demande si on ne pourrait pas les vendre.

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

**M. Côté (Richard):** Vous savez, les villes, on se cherche toutes sortes de moyens de revenus, hein, donc c'est pour ça qu'on explore ça. Non, mais on va le regarder pour les... Il n'y a pas de problème.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Côté, tout simplement un dépôt bien simple pour information aux parlementaires. On vous promet de ne pas le vendre. On vous promet qu'on ne le commercialisera pas.

**M. Côté (Richard):** Merci beaucoup.

**La Présidente (Mme Doyer):** D'accord.

**Une voix:** ...

**M. Côté (Richard):** O.K. Parfait.

**M. Boucher:** En fonction, là, de ce que vous désirez par l'utilisation, là... quel comportement vous voulez corriger, là, par l'utilisation des cinémomètres, bon, le projet de loi manifestement, là, a besoin de quelques bonifications. D'abord, est-ce que vous avez fait des propositions d'amendement, au gouvernement, du projet de loi, ou est-ce que vous en ferez éventuellement, ou du moins on considère que, ces propositions-là, on doit les comprendre à partir de votre mémoire?

Et, la deuxième des choses, vous avez déjà une entente avec le ministère des Transports du Québec, à savoir... pour la mise en oeuvre, là, du projet pilote. Est-ce qu'il y aurait moyen pour nous d'un peu... je ne sais pas si c'est une entente confidentielle, mais pour mieux comprendre comment vous en êtes parvenus à vous entendre avec le ministère des Transports, alors que vos besoins sont manifestement différents de ce qu'on avait d'abord appréhendé comme opérationnalisation, là, de l'utilisation des radars photo?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Côté, en peu de temps parce que...

**M. Côté (Richard):** Oui, c'est sûr qu'il reste des choses à discuter avec le ministère au point de vue technique, hein? Comme on disait tantôt, on parle de la signalisation, là, nous, on arrive avec la notion de quartier. Donc, c'est sûr qu'il reste des choses à discuter. Mais, étant donné qu'on parle de l'implantation en 2013, donc, on a encore beaucoup de temps devant nous, et je pense que, comme je vous disais tantôt, les bonnes relations que nous avons avec le ministère dans ce dossier-là nous portent à croire que nous allons très bien nous entendre pour la suite et pour la finalité de ce dossier-là.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Côté. Alors, je vais donner la parole au ministre des Transports.

**M. Moreau:** Merci, Mme la Présidente. De toute façon, ce type d'entente là doit faire l'objet d'une signature et donc d'une résolution du conseil municipal. C'est un document public. Dès qu'il sera complété, ça nous fera plaisir de le rendre public, parce qu'on a dit qu'en ce domaine-là, comme tout ce qui touche au ministère des Transports, de rendre publics et transparents les gestes que l'on pose, c'est aussi partie de l'objectif poursuivi par le projet de loi. Mais, sur la discussion des quartiers en disant: Bien là, vous êtes en train d'utiliser ça à d'autres fins, je référerais simplement les membres de la commission à votre mémoire, à la page 4. À l'avant-dernier paragraphe, vous dites: «Le choix des quartiers ne se fera pas évidemment au hasard. Il reposera sur une démarche structurée qui prendra en considération divers paramètres, dont les vitesses pratiquées, la géométrie des rues, [...] la présence [des] terrains de jeux et [des] écoles.» C'est ce qu'on appelle des endroits à potentiel de risque et donc à potentiel accidentogène. Et ça rejoint exactement l'objectif poursuivi par les parlementaires dans le rapport qui a été produit à l'unanimité par cette commission.

Essentiellement, ce que je comprends, c'est que vous avez vous-mêmes établi une discipline, au sein de la ville de Québec, basée sur l'expérience que vous avez en disant: Voici, on va catégoriser les endroits. Il y a des endroits où on peut intervenir avec du mobilier urbain, tel que le suggérait le député de Johnson, mais surtout pas les dos d'âne, et je... Vous avez parlé des pompiers. Je suis convaincu que les conducteurs d'ambulance vous diraient exactement la même chose, parce que ce sont des véhicules qui sont lourds, qui sont difficilement... plus difficilement manoeuvrables, par exemple, que des voitures de police ou des véhicules réguliers, des berlines, et donc ils ne veulent pas voir le fond du véhicule partir avec le dos d'âne. C'est surtout ça. Et ils veulent surtout être capables de se rendre rapidement.

Alors, les rues, c'est fait pour circuler, mais c'est fait pour circuler à l'intérieur des règles. Et je comprends que les règles que vous vous êtes données, c'est de dire: Le photoradar, ce n'est pas une substitution pour la surveillance policière dans les quartiers, ça devient un outil complémentaire. Et, dans le contexte d'une expérience pilote, c'est véritablement un élément que l'on se doit de mesurer parce qu'on n'a pas de donnée... Vous, vous avez des données statistiques à l'intérieur de la ville de Québec parce que vous savez, bon, quelles sont vos zones problématiques, mais il n'y a pas de donnée objective sur l'utilisation du photoradar et la modification du comportement à l'égard de l'utilisation de ces appareils-là dans un milieu urbain, et c'est précisément ce que vous... — en fait, quand je dis «vous», je vais dire un vous inclusif... non, non — ce que l'on souhaite faire dans le cadre de l'expérience pilote que nous menons avec la ville de Québec. Pourriez-vous simplement, pour le bénéfice des membres de la commission, nous dire, exemple, lorsque... dans quelles circonstances vous arriveriez à conclure que, pour un quartier donné, on est dans une situation où le photoradar, avant l'expérience bien sûr — on vérifiera si votre raisonnement est bon — devient un outil de complémentarité?

**La Présidente (Mme Doyer):** M. Côté... M. des Rivières.

**M. des Rivières (Marc):** Il est difficile aujourd'hui de répondre à votre question, parce qu'on a développé cette notion-là de quartier parce qu'on se rend compte que l'approche par rue est difficilement opérationnalisable. Maintenant, il faut qu'on développe des critères pour choisir nos quartiers. Et, comme vous disiez tout à l'heure, l'aspect vitesse, l'aspect géométrie, l'aspect occupation riveraine mais occupation de la rue, c'est des choses qu'on va prendre en considération. Et on va souhaiter se donner des paramètres, des paramètres qui vont nous dire... Je vous expliquais tout à l'heure le guide. Bien, à l'intérieur du guide, il y aura une section paramètres pour à quel moment le photoradar est l'outil qu'on souhaite utiliser.

Et ce qu'on se propose de faire, c'est qu'on réalise des centaines de relevés radar dans nos quartiers résidentiels tous les ans, pas à des fins de surveillance policière, à des fins de réponse aux plaintes, de statistiques. Et ça, ça nous donne un portrait de l'état actuel dans un quartier. Et ce qu'on souhaite faire, c'est, dans le cadre de l'opération radar cinémomètre, refaire ces mêmes relevés là, voir si on réussit à diminuer, dans le quartier, les vitesses pratiquées, puis, une fois que le cinémomètre va être parti, est-ce qu'on va maintenir cette réduction de la vitesse et... l'objectif étant toujours de créer dans notre quartier un environnement où le piéton, le cycliste se sentent en sécurité.

**M. Moreau:** L'approche que vous préconisez est largement publicisée, là, on l'a vu au lendemain de l'annonce que nous avons faite en compagnie de M. Labeaume sur votre adhésion à l'expérience pilote. Il y a eu plusieurs articles. Et donc, le niveau municipal étant un niveau de démocratie qui est extrêmement près des gens qu'il représente, est-ce que vous avez eu depuis, parce qu'on parle de l'acceptabilité sociale, des réactions, à l'hôtel de ville, en provenance des citoyens de la ville de Québec, qui vous disent: Ah! vous n'auriez jamais dû adhérer à cette expérience pilote là, c'est une catastrophe, vous vous en allez sur le mur, ou si au contraire on prend un numéro pour dire: J'en veux un dans mon quartier?

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

**M. Côté (Richard):** Bien, écoutez, non, on a reçu des courriels, en tout cas autant de la part du maire que de ma part, des courriels de félicitations. Je vous dirais que les gens ont compris réellement. Je pense que le fait de dire que l'argent

n'était pas important, que l'argent ne venait même pas chez nous, à la ville de Québec, que c'était dans un fonds, ça, je pense que les citoyens ont adoré ça, ont vu que réellement la priorité, c'était la sécurité routière. Donc, je vous dirais que les commentaires qu'on a sont plus que positifs et même, je dirais, de la part de même l'opposition chez nous, à l'hôtel de ville.

**M. Moreau:** Maintenant...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oh! Oh! c'est terminé.

**M. Moreau:** Oups! c'est terminé. J'aurais eu d'autres questions. J'en profiterai simplement pour vous remercier de votre passage ici. Merci beaucoup.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Je m'excuse, le temps est écoulé. M. le député de Johnson, vous avez 7 min 15 s.

● (16 h 30) ●

**M. Boucher:** Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Juste pour terminer sur l'histoire des endroits, le projet de loi vise, disons, à instaurer... Non, pas le projet de loi directement, mais on veut baliser par des critères scientifiques — d'ailleurs, les responsables de la Sûreté du Québec l'ont dit tantôt — pour déterminer les endroits où il serait favorable d'accueillir cela. Et, encore une fois, c'est pour viser, disons, pour améliorer la sécurité routière. Or, vous besoins — et puis, si je ne comprends pas, il faut me le dire — ne sont pas nécessairement là, à savoir que, dans le fond, vous voulez, disons, vous voulez améliorer la qualité d'un milieu vie, finalement, hein? Dans votre deuxième paragraphe, bon, c'est: «De plus, les [résultants] sont préoccupés par la vitesse dans leur[...], car celui-ci constitue un milieu de vie privilégié.» Donc, on veut l'améliorer. Comment conjuguer, disons, cette différence entre les motivations, finalement, à la base du projet de loi et celles qui... et les vôtres?

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

**M. Côté (Richard):** Je vous donnerais comme exemple, chez nous, un dossier... Puis, c'est normal, pour vous, ce n'est pas... vous ne pouvez pas, peut-être, le comprendre, mais on a... on appelle ça le quartier Saint-Yves. C'est un quartier, chez nous, où ça fait plusieurs années... qui est un lieu problématique et où les citoyens se sont énormément mobilisés à l'effet de trouver des solutions à la problématique. On a, je vous dirais, comme on le disait tout à l'heure, essayé plusieurs alternatives. On a changé la géométrie, on a mis de la présence policière, on a changé la configuration. On a fait, je vous dirais, énormément d'efforts, mais on pense qu'il nous manque un outil dans le coffre à outils, et je pense que le cinémomètre mobile va réellement nous aider, dans des circonstances comme cela, à rassurer, je vous dirais, le citoyen dans son quartier, dans son milieu de vie. C'est ça que nous... À la base, là, c'est qu'on veut que le citoyen, là, voie qu'on met tous les efforts possibles et impossibles pour faire en sorte que son milieu de vie soit sécurisé et surtout le milieu des enfants. Et ça, là, je veux dire, c'est là-dessus qu'on pense que l'outil supplémentaire qui vient de nous être donné va énormément nous aider.

**M. Boucher:** Merci. Bon, évidemment, l'ensemble des intervenants... Et, on l'a répété jusqu'à plus soif, là, c'est un projet de loi qui vise à des objectifs en matière de sécurité routière. Ça n'a rien à voir avec le fait de vouloir générer des sommes supplémentaires pour les différentes administrations municipales, québécoise. Bon, ça, on l'a dit. Il faut que ça transite par le Fonds de la sécurité routière et ça vise à payer et l'administration du projet de loi, ou en tout cas l'administration liée à la présence de cinémomètres, ou encore, lorsqu'il reste des surplus, là, des mesures de sécurité routière. Pour vous, la ville de Québec, quel type de mesure de sécurité routière, quel type de projet en matière de sécurité routière pourrait être... dont les coûts pourraient être assumés par ces fameuses sommes amassées grâce aux cinémomètres?

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

**M. Côté (Richard):** C'est un peu comme je l'ai dit tout à l'heure. On a lancé 12 projets pilotes qu'on a choisis sur l'ensemble du territoire, où on a dit: Ville de Québec, on met un demi-million de dollars pour faire des modifications à la géométrie des rues, par exemple. Donc, ces projets pilotes là ont été réalisés à l'automne passé. Cette année, nous allons, avec la Division du transport, aller voir les effets des mesures qu'on a mises en place l'an passé. Donc, si on voit, par exemple, que, dans tel secteur, telle rue, telle amélioration on a faite, et ça a fonctionné, donc on va vouloir répéter cette expérience-là dans d'autres rues où le problème similaire est pareil. Donc, c'est pour ça que nous, si, par le Fonds de sécurité routière, on est capables, dans le futur, d'avoir des sommes d'argent, eh bien, on va s'en servir pour les faire avec les projets pilotes, là, comme on le fait présentement. Puis ça va nous soulager, puis ça va nous aider, tout simplement. Puis, oui, on dirait bravo. Mais, comme je vous dis, le but, pour nous, réellement, c'est: sécurité routière tout d'abord.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** ...reste combien de temps?

**La Présidente (Mme Doyer):** Il vous reste trois minutes.

**M. Boucher:** Donc, pour vous... Parce que, tu sais, ça peut être très large, hein, des... Là, vous parlez de projets pilotes. On a entendu ce matin «correction de carrefours giratoires dangereux». Bon. Est-ce que ça pourrait financer, par exemple, la présence de garde-fous sur une nouvelle route, ou quelque chose, tu sais? Est-ce que, d'après vous, même, le

fait qu'une chaussée soit endommagée et puisse présenter des risques en matière de sécurité routière... et qu'éventuellement le fait de procéder à la remise à niveau de la chaussée pourrait se faire au nom de la sécurité routière?

**M. Côté (Richard):** Je pense que tout est possible, mais je vous dirais qu'à la ville de Québec on met beaucoup, beaucoup d'énergie, beaucoup d'argent, je vous dirais, à nos rues. Et d'ailleurs je vous dirais que, quand il y a un programme qui sort, gouvernemental, sur la réfection des rues... je peux vous dire qu'on est prêts. D'ailleurs, on a hâte que le ministre fasse son point de presse. Nous sommes prêts à réagir.

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

**M. Côté (Richard):** Alors, je peux vous dire que oui. De répondre à votre question, c'est qu'il peut y avoir une multitude de projets où on pourrait y mettre l'argent qui sera disponible, ça, c'est sûr.

**M. Boucher:** O.K. Peut-être, juste en terminant rapidement... Vous avez déposé un excellent mémoire. Or, beaucoup de mémoires contiennent des recommandations, ce qui n'est pas le cas. Et on sait que ce projet de loi là se doit d'être bonifié pour répondre à vos besoins, éventuellement, comme... Bon. Quel type de recommandation vous feriez aux parlementaires pour s'assurer que ce projet de loi là puisse répondre à vos besoins?

**M. Côté (Richard):** Je pense que, dans le mémoire, ce qu'il faut retenir, c'est la notion de quartier. Je pense que la notion de quartier a déjà, d'ailleurs, si je ne me trompe pas, en 2009, a déjà été véhiculée, a déjà été discutée. Donc, le fait, chez nous, de revenir avec cet élément-là sur la table, je pense que les parlementaires, c'est ça qu'ils doivent retenir, parce qu'on vient... L'effet — en tout cas, pour nous, ce qu'on pense — va être de beaucoup meilleur, le fait qu'on puisse dire qu'un quartier soit sous l'effet d'un cinémomètre, au lieu d'une rue. Donc, moi, je pense que, dans notre mémoire, ce qu'il faudrait retenir, c'est la notion de quartier.

**La Présidente (Mme Doyer):** Est-ce que ça va? Je vais me permettre une question parce que ce que je comprends, c'est que... On a quand même beaucoup travaillé ensemble sur toute cette question. La volonté du ministre, c'est d'aller vers, à quelque part, entre guillemets, des projets pilotes en milieu urbain, puisqu'il y en a eu sur les autoroutes et plus dans des régions rurales telles que Chaudière-Appalaches. Et, à quelque part, d'ouvrir sur des collaborations comme avec vous et cette notion de quartier, c'est à quelque part d'essayer d'améliorer la sécurité routière avec ces nouveaux appareils.

Et vous n'avez pas parlé de la difficulté... Est-ce que l'idée qu'on s'est dit que ça devait aussi être, à quelque part, dans des endroits où les policiers ont de la difficulté à intervenir, est-ce que c'est aussi applicable dans des... avec cette notion de quartier ou si c'est plus sur les autoroutes ou en milieu rural? Est-ce que vous... Parce qu'à la page 4 vous nous avez parlé de divers paramètres: les vitesses pratiquées, la géométrie des rues, la présence de terrains de jeux et d'écoles. Mais, dans la géométrie des rues, est-ce qu'à quelque part c'est aussi cette notion de protection de ceux qui doivent intervenir, les policiers et policières?

**M. Côté (Richard):** Oui. Je vous dirais oui.

**La Présidente (Mme Doyer):** Je me suis dit... Je l'avais inclus là puisque vous ne l'aviez pas nommé.

**M. Côté (Richard):** Oui, puis, je vous dirais, tu sais, quand on parle d'accidentogène, moi, je suis entièrement d'accord, sauf que, nous, notre notion, aussi, c'est d'aller en amont. Donc, oui, sur le territoire, on est capables d'identifier les endroits où est-ce qu'il y a beaucoup d'accidents, mais, d'un autre côté, on sait très bien qu'il y a beaucoup d'endroits qu'il pourrait y avoir des accidents, et je pense que cette notion-là... En tout cas, je pense que pour vous, comme commission, le fait de permettre ce projet pilote là, je pense que, dans 18 mois, quand ce sera fait, vous n'allez recevoir que des félicitations de la part de la population. Ça, c'est ce que j'en pense. Et je pense que la décision que vous prenez est excellente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Côté. M. des Rivières, merci beaucoup.  
Alors, je suspends quelques instants pour qu'on puisse accueillir les gens de la ville de Laval.

*(Suspension de la séance à 16 h 39)*

*(Reprise à 16 h 40)*

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, MM. Gariépy et Paquette, bienvenue à la Commission des transports et de l'environnement. Je pense que vous avez vu comment est-ce qu'on fonctionne. On va y aller tout de suite. Je vous souhaite la bienvenue, et merci de votre collaboration. Et vous avez 10 minutes. On vous écoute avec grande attention.

#### Ville de Laval

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Mme la Présidente, M. le ministre, membres de la commission, d'abord, je me présente: Jean-Pierre Gariépy. Je suis directeur du Service de la protection, ville de Laval. On comprend que c'est la police de Laval et la sécurité publique.

En introduction, je vous dirais que la sécurité des citoyens est une priorité à ville de Laval, et la sécurité routière en est un enjeu majeur. En effet, la sécurité des déplacements est cruciale au développement d'une ville et à la qualité de vie des citoyens. La croissance démographique, aussi, urbaine et économique qu'a connue Laval au cours de la dernière décennie modifie le portrait de la ville et ses approches. Alors, vous comprenez que la ville de Laval a énormément... un réseau routier extrêmement important... autoroutier extrêmement important.

En 2011, ville de Laval dépassait le cap des 400 000 habitants. Elle est la troisième ville la plus peuplée au Québec et la 13<sup>e</sup> au pays. La population lavalloise est maintenant estimée à 403 000 habitants. Et ce qui est important à retenir ici, c'est que la superficie de la ville est 246 kilomètres carrés, ce qui en fait une densité assez importante.

Par conséquent, Laval connaît une croissance urbaine assez importante. Nous observons notamment l'émergence de nouveaux quartiers résidentiels et le développement d'infrastructures. En 2011, la superficie résidentielle occupée représentait 24 % du territoire.

L'ouverture du nouveau pont de la 25, entre Henri-Bourassa et Montréal et l'autoroute 440, est un exemple de déploiement important d'infrastructures, ce pont qui voit 30 000 passages de véhicule quotidiens en semaine, par des véhicules équipés d'un transpondeur. Ceux qui n'en ont pas, évidemment, ne sont pas comptés ici. L'ouverture des trois stations de métro, Montmorency, Concorde, Cartier, en avril 2007 est un autre exemple notoire du développement d'infrastructures.

Le réseau routier de Laval compte 2 011 kilomètres. Son réseau est composé à 57 % de routes locales. Le Service de police de Laval est responsable de la sécurité privée... publique, excusez-moi, routière sur 1 895 kilomètres de ces 2 000, l'autre partie étant couverte par la Sûreté du Québec, sur les autoroutes. De 2006 à 2010, le nombre de véhicules en circulation a augmenté de 10 %. On dénote maintenant 266 000, et plus, immatriculations de résidents lavallois. Et le nombre de permis de conduire, au cours de cette même période, a crû de 7 %.

Parallèlement, Laval connaît un essor, aussi, économique important: 12 parcs industriels. On y voit 138 000 personnes qui sont des employés à l'intérieur de ces 12 parcs industriels, ce qui fait une population qui circule à travers les rues.

Ville de Laval est une organisation composée de 528 policiers, dont 27 sont spécifiquement affectés à la sécurité routière. La sécurité routière est une des priorités organisationnelles dans le plan stratégique 2011-2013 du département de police, et c'est l'effort collectif non pas des 27 policiers, mais l'effort collectif de tous les policiers lavallois qui permet d'assurer un bilan routier positif année après année.

Cette priorité est une réponse aux préoccupations démontrées par les citoyens en la matière. On ne fait pas exception à ce que Québec vient dire tantôt. On est dans la même palette de couleurs, si vous me permettez l'expression. Les coûts sociaux et les conséquences sur la qualité de vie des citoyens justifient pleinement l'importance que nous accordons à cette responsabilité.

Les policiers contribuent en incitant les automobilistes à adopter des comportements sécuritaires et en s'appuyant sur quatre axes: la prévention, la communication, l'intervention et l'aménagement du réseau routier.

Spécifiquement, on vise à modifier les comportements routiers qui causent le plus d'accidents, soit la vitesse excessive, la conduite avec les capacités affaiblies, le non-respect de la signalisation et l'inattention. Non seulement les comportements sont ciblés, mais les zones à risque et les périodes problématiques le sont aussi.

Nous comptons actuellement 48 cinéomètres lasers et 20 radars Doppler. Ce sont tous des radars mobiles.

L'utilisation de deux systèmes SRPI et trois autres en livraison va nous amener à d'autres équipements que nous avons acquis au cours des derniers mois et qui viennent supporter le travail en sécurité routière. Un système de billetterie électronique, que l'on fait avec le Service de police de la ville de Montréal, sera en implantation cet automne ainsi que, cette année, 21 afficheurs de vitesse fixes dans des quartiers, en plus, naturellement, des mêmes outils afficheurs mobiles que nous utilisons dans certains quartiers.

En 2011, on a investi 7 500 heures pour permettre de participer à 13 campagnes locales et provinciales en sécurité routière. Nous émettons plus de 80 500 constats au niveau sécurité routière. On en a à peu près 35 000 au niveau du stationnement, ce qui nous met à peu près à 120 000 constats par année.

Le programme de sécurité routière du SPC est une stratégie d'intervention et porte fruit.

On voit, dans une page suivante, un peu les statistiques qui... le bulletin assez intéressant et très positif de la sécurité routière au cours des cinq dernières années. On voit une diminution quand même faible au niveau des accidents matériels. Accidents avec blessés, ça semble assez stable, dans les 1 300. Mais nos accidents mortels ont passé de 16 en 2006 à cinq en 2011, et je vous dirais que, si on avait mis l'année 2005, c'étaient 25 accidents mortels en 2005. Le constat d'infraction, on y voit une croissance d'année en année, de 2006 à 2011.

Et, par graphique, on voit un peu une corrélation. Dans le graphique, j'attire votre attention. Si vous voyez que nos chiffres ne concordent pas, c'est que le graphique est pris à la SAAQ, au ministère des Transports, et comprend aussi les données de la Sûreté du Québec sur notre territoire.

Nous sommes heureux de constater que le gouvernement et la commission partagent les mêmes préoccupations que ville de Laval et son département de police en matière de sécurité routière. En ce sens, nous adhérons en bonne partie aux conclusions et aux recommandations formulées au rapport intitulé *Étude du rapport d'évaluation du projet pilote*.

En tant qu'observateurs du projet pilote, nous louons l'objectif premier d'améliorer la sécurité routière et le bilan routier et demeurons intéressés par l'utilisation des nouvelles technologies du contrôle routier. Nous demeurons intéressés, sauf que nous avons quelques petits points à discuter. Mais nous demeurons actuellement intéressés, et ça s'arrête là pour tout de suite. En outre, elles viennent effectivement compléter les méthodes traditionnelles de surveillance policière pour des situations très précises.

Nous aurons tout de même des commentaires plus spécifiques qui refléteront les préoccupations lavalloises et du caractère distinct de la stratégie d'intervention en sécurité routière.

Je dirais, en allant un petit peu plus vite: Nos interrogations subsistent sur l'entente devant lier le ministère des Transports et les municipalités, et les modalités d'application du projet de loi sur le terrain. Notamment en ce qui concerne

les cinémomètres photographiques mobiles, nous sommes préoccupés par les performances des appareils proposés et le type d'utilisation pouvant en être fait, parce que personne ne peut répondre actuellement à ces questions.

La gestion opérationnelle est aussi préoccupante puisqu'elle semble devoir nécessiter une présence quasi continue de personnel policier. Alors, M. le ministre, comme on nous dit « quatre radars », si je les mets sur deux relèves, ça me prend un policier par radar, ça fait quatre de jour, quatre de soir, ça vient de me coûter huit policiers dans le programme gouvernemental, que j'investis dans le programme gouvernemental. Et je dirais qu'avec les conventions collectives qui obligent... je dois afficher ça à des policiers qui sont affectés en matière de sécurité routière, je viens de retirer, dans mon programme actuellement, huit policiers au profit de ce programme. Et ça, pour nous, c'est embêtant à gérer.

De fait, à Laval, les méthodes traditionnelles de contrôle de vitesse des véhicules demeurent généralement efficaces sur l'ensemble du réseau. Pour quelques endroits précis plus difficilement accessibles par les méthodes traditionnelles et de surveillance, nous aurions souhaité voir la possibilité d'implanter des appareils fixes à des feux rouges et aussi possibilité... les appareils cinémomètres fixes sur les voies de service qui jaugent notre territoire.

Nous serions favorables à l'implantation de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Ces systèmes ne nécessitent pas d'intervention humaine, la preuve à rendre n'est donc plus subjective, et leur acceptabilité sociale est aussi difficilement contestable. Qui souhaite rencontrer sur son chemin un automobiliste qui ne respecte pas un feu rouge? L'objectif d'amélioration du bilan routier est atteint directement.

En conclusion, ville de Laval ne rejette pas le projet de loi n° 57 ni le projet de collaboration avec les villes pour les cinémomètres photographiques mobiles et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Nous sommes d'accord avec les objectifs et convenons de l'importance de développer une stratégie cohérente en matière de sécurité routière.

Nos efforts et réalisations démontrent tout le sérieux que nous accordons à la sécurité routière pour les citoyens lavallois. Depuis de nombreuses années, nous éduquons les policiers. Et ici, M. le ministre, c'est très important quand on dit qu'on éduque nos policiers. Depuis des années, il y avait eu une espèce d'abdication où les policiers ne se préoccupaient pas beaucoup de la sécurité routière. Il a fallu qu'à un moment donné, en collaboration avec la SAAQ...

● (16 h 50) ●

**Une voix:** ...

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Oui, madame.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, je vous arrête, M. Gariépy. Et de toute façon, avec les questions du ministre et des parlementaires, vous allez pouvoir compléter. Je suis sûre que vous allez pouvoir vous faufiler avec des réponses qui vous conviennent. Alors, M. le ministre.

**M. Moreau:** Et on a bien saisi, M. Gariépy, le message que vous vous apprêtez de nous donner en conclusion à l'effet que vous sensibilisez vos policiers à l'importance de la sécurité routière. Je pense que c'est le sens de la conclusion que vous vouliez faire.

M. Gariépy, M. Paquette, bienvenue. Merci de collaborer à nos travaux.

Vous dites que vous ne rejetez pas le projet de loi n° 57 ni le projet de collaboration. J'ai compris que vous ne vouliez pas nécessairement le négocier en commission parlementaire, mais j'ai trouvé, cependant, intéressante votre approche. Je la résumerai de la façon suivante. Vous me direz si je vous prête des intentions qui ne sont pas exactes. Lorsqu'on fait le relevé des appareils de radar mobiles que vous avez déjà, vous avez 68 radars mobiles sur le territoire de la ville de Laval puis vous dites: Bien, d'ajouter quatre photoradars mobiles de plus, ce n'est peut-être pas ça qui, pour nous, optimiserait le contrôle ou les éléments de contrôle de la sécurité routière. Et vous dites: Bien, moi, je comprends que ce que le gouvernement nous propose comme projet pilote, ce sont des mobiles, puis pas de fixes, puis pas des... aux feux rouges.

Je peux régler tout de suite votre problème. On ne vous propose pas juste des mobiles. Si vous voulez des fixes, on vous mettra des fixes, puis, si vous voulez des feux rouges, on vous mettra des feux rouges dans la mesure prévue exactement de ce que vous suggérez. Vous avez...

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Ce n'est pas ça qui nous a été présenté, M. le ministre.

**M. Moreau:** Bien, regardez bien, le ministre, c'est moi, et je vous dis qu'essentiellement, si vous souhaitez, parce que vous estimez que les mesures de sécurité routière... Et, particulièrement dans le cadre de projets pilotes liés à la réalité en milieu urbain, c'est important, pour nous, de voir à ce qu'on ait une diversité de situations pour nous permettre d'affiner nos connaissances sur le déploiement de ces appareils-là en milieu urbain, en trame urbaine. Et peut-être y a-t-il eu une incompréhension, mais à l'évidence je blaguais. Les représentations qui doivent vous être faites et qui vous sont faites, c'est que, si la ville de Laval estime être mieux desservie, dans le cadre de l'expérience pilote, par un photoradar fixe, ce sera un photoradar fixe. Et je vois que vous avez même commencé à identifier des sites où, par exemple, les contrôles aux feux rouges pourraient s'avérer adéquats sur le territoire d'une ville comme Laval, où vous avez au-delà de 1 000 kilomètres de réseau, là, à contrôler. On est tout à fait ouverts avec ça.

Et, à l'égard des coûts engendrés dans le cadre des expériences pilotes, vous savez que ces coûts-là sont assumés par le ministère justement parce que nous voulons des expériences pilotes qui soient valables sur le territoire d'un plus grand nombre de municipalités qui présentent des trames urbaines différentes.

Alors, si j'avais un message à vous livrer aujourd'hui, c'est vous dire: En ce qui nous concerne — et c'est le message que j'ai donné de façon générale — on ne veut pas se substituer aux personnes les plus compétentes pour déterminer

comment doit s'effectuer la sécurité routière sur un territoire. Ce sont d'abord et avant tout les policiers, ce sont les hommes et les femmes qui travaillent dans les villes des territoires concernés, les élus municipaux qui nous font des recommandations, qui font des recommandations à un comité d'experts qui va les recevoir avec la plus grande ouverture. Donc, oui, c'est possible d'avoir des fixes, oui, c'est possible d'avoir des feux rouges, et on compte bien pouvoir ajouter la ville de Laval aux expériences pilotes que nous conduisons présentement sur les territoires des municipalités. Puis je vous remercie infiniment de votre contribution.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci. Est-ce que vous voulez commenter, M. Gariépy?

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Oui. J'ai déjà l'autorité pour... bien, l'autorité qui m'a été transmise par M. le maire, pour dire: Dans des conditions semblables, nous sommes prêts à embarquer dans le programme.

**M. Moreau:** On va avoir... Et on n'a pas un très gros auditoire, généralement, à la télévision, mais on a un scoop, à tout le moins, aujourd'hui. Alors, je suis convaincu que le député de Chomedey voudrait poursuivre la discussion avec vous.

**La Présidente (Mme Doyer):** M. le député de Chomedey.

**M. Ouellette:** Merci, Mme la Présidente. Surtout que, dans les quatre intersections, j'en ai deux à Chomedey, il y en a deux à Laval-des-Rapides, et j'étais justement pour avoir une discussion sur la dangerosité de ces endroits-là. Tant qu'à être là, on pourrait demander à M. le ministre quand est-ce qu'on va faire l'annonce.

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Mme la ministre du Trésor aussi demeure sur mon territoire et...

**Des voix: ...**

**M. Ouellette:** Non, mais effectivement, Mme la Présidente, il faut reconnaître, et pas juste dans la qualité de votre mémoire, mais toute la qualité des interventions qui sont faites à Laval... Les résultats sont là aussi, on le voit, et la présence policière est là aussi.

Je vous ferais terminer sur toute la phase éducative, qu'on a écoutée tantôt et que, pour moi, est très, très, très importante parce que c'est un processus qui est en constante évolution, et trop longtemps on l'a négligé. Ça fait que, si vous aviez des commentaires additionnels là-dessus... Pour le reste, étant donné qu'on s'est entendus, tout va bien.

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

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Merci. M. le député, il y a depuis fort longtemps — je dirais, dans les années... au cours des années... ça a commencé dans les années 80 et sûrement dans les années 90 — une espèce d'abandon où on traitait mal l'aspect sécurité routière dans la majorité des organisations policières, pas toutes mais dans la majorité. Et réduire les policiers à faire de l'intervention en sécurité routière, ça prend énormément de temps, c'est du travail à long terme. Et le Code de sécurité routière n'est pas seulement un cas où on traite de l'aspect des vitesses, mais c'est ça d'épais, et, des articles, il y en a plein et pour plein de choses. Alors, je ne pense pas qu'il faille nécessairement focuser sur les vitesses. La vitesse est importante, mais je pense qu'il y a aussi plein, plein, plein d'autres aspects sur lesquels on doit faire travailler nos policiers.

Et dans, aussi, tout ce programme de cinémomètres... je pense aussi qu'on ne peut pas les implanter sans avoir aussi convaincu tout notre personnel policier sur le terrain d'abord de son importance et ensuite de la façon dont ça doit fonctionner pour qu'il comprenne que c'est un outil complémentaire à son travail et non un outil qui s'en vient le remplacer dans son travail. Cette chose-là, il ne faut pas la négliger, cet aspect-là, il ne faut pas le négliger, d'éducation de nos policiers sur le terrain. Le premier moyen de pression qu'ils vont faire au moment où ils vont arriver en négociation de convention collective, c'est qu'ils vont refuser de prendre ce genre d'appareil ou de participer à ce genre de programme.

Alors, c'est une éducation qui est à long terme. On a travaillé, chez nous, très fort et on le fait encore quotidiennement, en termes de formation, d'éducation, d'outils, seulement pour amener les policiers à comprendre l'importance de travailler en matière de sécurité routière. Alors, c'était l'intervention... ou la fin de mon intervention tantôt.

Et je pense aussi qu'on a martelé dans leurs têtes l'importance d'avoir la relation avec le citoyen. Et le cinémomètre, lui, bien il ne parle pas au citoyen. Il ne le sait même pas, le citoyen. C'est quelques jours plus tard où il va recevoir une contravention par la malle, et l'infraction se continue, et on laisse faire, alors qu'on dit au policier: Non, s'il y a une infraction qui est devant toi, tu pars et tu vas... Et tu pourrais même avoir des risques. Si tu laissais aller une contravention devant toi, tu n'interceptais pas, il arrivait un événement tragique un peu plus loin, on dirait: Bien, les policiers étaient là, ils ont vu l'infraction puis ils ne sont pas intervenus.

Alors, il y a une espèce de dichotomie un peu dans le message, où il faut être très prudent, ce pourquoi je dis: Avant d'appliquer... et de les mettre en marche, il faut en amont travailler aussi sur le volet information auprès des policiers, non pas seulement auprès des élus et des municipalités.

● (17 heures) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Gariépy. Je vais passer au député de Johnson. M. le député, à vous la parole.

**M. Boucher:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. MM. les représentants de la ville de Laval et particulièrement du service policier de Laval, merci beaucoup d'être là, parmi nous, d'amener votre contribution, finalement, à ces travaux parlementaires. Et, je dois vous dire, j'étais très heureux de voir le ministre s'ouvrir quant à la possibilité d'installer des cinémomètres fixes sous vos feux rouges à Laval, puisqu'il l'avait déjà fait à Gatineau, hein? Ça avait fait l'objet d'une annonce lundi, et il y aura effectivement un cinémomètre sur feu rouge à Gatineau. Alors, moi, comme défenseur de la veuve et de l'orphelin, promoteur de la justice, je serais évidemment monté aux barricades si vous n'auriez pas eu cette possibilité-là.

Maintenant, je vais commencer par la fin. Vous avez parlé, bon, du fait que vous avez énormément travaillé, entre guillemets, avec vos policiers pour les inviter à, disons... comment dire, mettre de l'avant des principes de sécurité routière, intervenir en amont, sensibiliser les gens. Est-ce qu'on comprend que... Bon, j'imagine que vous êtes bien conscients que... Bien, en fait, j'imagine que les cinémomètres peuvent être vus comme des outils complémentaires au travail policier traditionnel, mais ce qu'on comprend, c'est que, pour vous, le plus efficace, en termes de correction des comportements indésirés, non désirables, c'est bel et bien l'intervention, là, je dirais, physique du policier, qui peut utiliser son autorité morale, là, pour tenter de discuter avec le citoyen, le contrevenant, de le raisonner, là. C'est ce qu'on comprend.

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Tout à fait. Et ça demeure très important, le contact du policier avec le citoyen ou le citoyen qui devient, à ce moment-là, délinquant ou contrevenant. Et l'approche... On travaille beaucoup sur le type d'approche que tu dois avoir avec juste le vouvoiement, à titre d'exemple, O.K.? On a connu une génération où, à l'école, tu appelais ton enseignante Isabelle. Alors, bonjour, Isabelle. Alors, quand ces gens-là, à un moment donné, sont venus qu'à choisir un métier, certains ont choisi policier, bien ils rencontrent les gens puis: Comment ça marche, toi? Et je peux-tu voir ton permis de conduire, tes enregistrements? Alors, on travaille sur ça puis on dit: Bon, on va commencer à essayer d'instaurer le «vous». Et déjà, dans l'approche avec les citoyens, on fait des pas en avant. Ça a fait beaucoup rire, ça a fait beaucoup jaser, mais je pense que c'est la théorie du petit pas, ici, qu'on franchit, et on amène les gens à avoir une meilleure approche.

Ensuite, si tu veux faire la morale aux gens, faisons attention sur comment est-ce qu'on peut vouloir faire la morale quand tu es un jeune policier de 23 ans, 24 ans et tu es après faire la morale à un grand-père de 70 ans, là. Là, on dit: Bon, bien là... Alors, tout est dans l'approche.

**Une voix:** En l'appelant Gaston.

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** En l'appelant Gaston. Ou tasse-toi, mon oncle, quand... on l'a vu dans des annonces. Et on a parlé même... cela avec les gens de l'école nationale pour essayer de leur faire comprendre: Est-ce qu'on ne pourrait pas, à l'intérieur du programme, amener cette forme de conscientisation auprès des futurs policiers, de dire: Bon, bien, voyez-vous, là, vous êtes des gens qui allez entrer en relation avec d'autres personnes, et il y a une façon de faire, une attitude à avoir. Et on pense que ce n'est pas assez bien martelé ou assez bien enseigné, et l'importance n'est pas assez là.

Faire ce travail-là, c'est un travail... J'aimais bien une expression que j'avais entendue dans une conférence où j'étais allé. Je dirais, un bon vieux chef de police avait dit en anglais: Faire sa job, il dit, j'ai réalisé tard, trop tard, «it's about people». Faire ce travail-là, c'est un travail... «it's about people». Puis, moi, ça résumait tout ce que j'ai toujours pensé que c'était, faire ce travail-là. C'est un travail de relation d'aide avec des gens ou de relation avec des gens. Et il y a des gens de toutes sortes de milieux et de... Alors, les approches doivent être adaptées, et tu dois comprendre ces choses-là. Quand on fait l'arrestation d'un individu qui a commis une infraction, ce n'est jamais très, très heureux. Alors, pour la personne, quand tu approches, il y a déjà une grande barrière parce que tu t'es fait prendre pour une infraction.

Alors, toute l'approche, toute la dimension de la façon que tu vas faire ton travail va faire en sorte que le résultat va être beaucoup plus positif. Tu es fâché d'avoir 200 \$, 300 \$ d'amende à payer, mais tu pourrais, en quelque part, conserver une belle... une certaine belle expérience — je pèse mes mots, là — dans l'intervention du policier face à ta contravention.

**M. Moreau:** Ça peut être constructif.

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Ça peut être très constructif.

**Une voix:** Peut-être pas belle, mais...

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Ah, oui! À long terme, c'est tout à fait...

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Gariépy. M. le député de Johnson.

**M. Boucher:** Changement de sujet, je veux vous entendre parler des appareils mobiles, parce que, je dois vous avouer, le contenu de votre mémoire m'a surpris, hein? Ici, vous dites, bon... Bien sûr, vous êtes en accord avec l'esprit du projet de loi, mais vous avez des interrogations sur les modalités de l'opérationnalisation de la chose, notamment au niveau des cinémomètres mobiles. Vous êtes préoccupés par les performances des appareils proposés, le type d'utilisation. J'aimerais vous entendre là-dessus, sur le fait, par exemple, que vous considérez que la gestion opérationnelle est aussi préoccupante, étant donné qu'elle semble nécessiter une présence quasi continue de personnel politique, ce qui est le cas pour la surveillance...

**Une voix:** ...

**M. Boucher:** ... — policière, désolé, désolé — ce qui est le cas pour la surveillance policière traditionnelle, hein, c'est-à-dire qu'un policier qui fait du radar, il doit... le radar doit être tenu par un policier. Et vous allez même jusqu'à dire qu'il y a un risque à implanter le projet de cinémomètre photographique mobile sur le territoire lavallois. Alors, j'aimerais un peu vous entendre sur ces divers aspects là liés au dossier mobile.

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

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Oui. Merci. D'abord, quand on a posé les questions aux gens qui sont venus nous rencontrer et on a posé la question sur, bien, quelle sorte d'appareil, comment ça va fonctionner, etc., on n'avait pas de réponse à nous donner parce qu'on n'avait pas encore acquis les équipements, on ne savait pas quelle sorte d'équipement on était pour avoir, on allait avoir. Et à d'autres questions, à titre d'exemple: Est-ce qu'on doit devoir afficher avec une longue période d'avance... J'entendais M. le ministre, tantôt, dire qu'il doit y avoir trois avis sur les grands axes routiers. Quand on est en milieu résidentiel, dans des quartiers, comment est-ce que ça doit fonctionner? Les gens n'avaient pas encore les réponses. Et de là la mienne, ma réponse: Bien, je dis, quand vous serez prêts à répondre à nos questions, on sera peut-être plus en mesure d'aller plus de l'avant. Mais, si vous n'êtes pas capables de répondre à aucune de mes questions, attendez-vous pas d'avoir une de mes réponses non plus, sinon de dire: Bien, on n'est pas prêts, nous. C'est comme ça que ça s'est passé vraiment.

Parce que je ne croyais pas dans le modèle que j'en connaissais avant cette rencontre-là. Comment est-ce qu'on peut déployer des radars mobiles, des radars photo mobiles dans des quartiers résidentiels et de dire: En milieu scolaire, quand on est devant des écoles... J'ai 97 écoles sur mon territoire. Alors, sur 97 écoles — c'est dans des quartiers résidentiels — comment est-ce que je peux déployer un radar s'il faut que je mette des affiches? Comment est-ce que ça doit fonctionner? On n'avait pas les réponses encore. Bien, j'ai dit: Je ne suis pas prêt à embarquer dans un programme si je n'ai pas ces réponses-là. J'aurais aimé avoir ces réponses-là pour pouvoir dire: Oui, nous allons adhérer avec grand plaisir à ce programme parce qu'on y croit. Mais, pour y croire... Et puis c'est moi qui va le vendre aux élus, c'est moi qui va le vendre aux citoyens aussi, aux médias locaux, c'est moi qui dois le vendre aussi aux policiers et aux policières pour qu'ils croient au programme. Si moi-même, je n'ai pas les réponses à mes questions, comment voulez-vous que je puisse aller vendre ce programme-là? C'était l'essence de tout ce qui est écrit dans la partie du mémoire.

Quant aux policiers, oui, j'ai une inquiétude de devoir affecter une ressource par radar mobile dans un programme qui n'est pas... On ne veut pas parler d'argent ici. On n'en parle pas, on est à portes closes, mais il y a une rentabilité dans l'application de la sécurité routière, pour les outils de sécurité routière. Il ne faut pas jouer à l'autruche, quand même. Un programme comme ça, chez nous, ça donne, ça procure des revenus de l'ordre de 15 millions à peu près. Dans ces 15 millions-là, on regarde un rendement des policiers. Je veux dire, nos policiers affectés à la sécurité routière, quels sont les rendements? On ne parle pas de quota, on parle de rendement, comment est-ce que ça fonctionne, un policier qui travaille à la sécurité routière chez moi. Donc, un policier rapporte entre 300 000 \$ et 400 000 \$, 500 000 \$ si c'est un opérationnel très fort.

● (17 h 10) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Je vous arrête, M. Gariépy. Ça va être terminé pour ce bloc-là. Je vais...

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Oui.

**M. Boucher:** Je veux savoir, est-ce que vous en... Vous en aviez longtemps encore pour compléter votre réponse?

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Non, pas tout à fait.

**M. Boucher:** Non? Donc, ça pourrait être pris sur mon temps après.

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** C'est qu'au moment où je retire ce policier-là de mon programme à moi et que je l'affecte chez vous, et que les argents de ce programme-là, dans l'application du Code de sécurité routière pour les photoradars, s'en vont... Et puis c'est tout à fait louable, je suis tout à fait d'accord avec la façon dont les argents doivent être distribués. Mais c'est que, quand moi, j'affecte ces ressources-là, je perds ces gens-là dans mon programme à moi. Donc, huit policiers, c'est 3 millions, 3,5 millions à peu près de moins sur mon programme à moi.

**La Présidente (Mme Doyer):** C'est beau, M. Gariépy. Alors, on va calculer ce temps-là, il n'y a pas de problème avec ça. M. le ministre.

**M. Moreau:** Merci, Mme la Présidente. Alors, essentiellement, ce que vous nous dites, c'est que vous ne souhaitez pas libérer des ressources, non pas parce que vous en assumiez le coût, des ressources, mais parce qu'il y avait une perte de revenus pour la ville, compte tenu des ressources affectées à ce projet-là.

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** M. Côté parlait tantôt... On cherchait les revenus partout. Alors, c'est...

**M. Moreau:** Bon. Alors que la perspective — et je pense que vous y adhérez, M. Gariépy — alors que la perspective de l'utilisation du déploiement des photoradars mobiles ne relève pas d'une considération de revenus. Elle

relève d'une considération de modification des comportements liés à la présence de ces appareils-là, d'où la nécessité de les annoncer.

Je reviens donc à l'intervention que vous avez faite pour, particulièrement, les discussions que vous auriez eues avec les gens du ministère des Transports sur le mode de signalisation aux abords des zones scolaires. Une des raisons pour lesquelles l'expérience pilote est mise en place et éventuellement deviendra un... que les zones scolaires comme les zones de chantiers deviendront un endroit désigné de façon permanente dans le projet de loi, s'il est adopté, c'est précisément parce qu'il y a des situations... Toutes les zones scolaires ne sont pas problématiques, comme toutes les zones de chantier ne présentent pas la même problématique. Alors, il est tout à fait normal qu'à l'égard des affichages préalables ou en amont des appareils il y ait une souplesse qui soit apportée.

Ce sur quoi les membres de la commission s'entendent de façon unanime, c'est de dire: L'appareil doit être annoncé pour ne pas constituer une trappe, pour ne pas constituer un endroit où justement l'acceptabilité sociale diminuerait à l'égard du programme parce que ce sont des endroits qui ne sont pas affichés. Mais on est très conscients du fait que les zones scolaires ne sont pas toutes les mêmes et que, dans certains cas, demander un affichage à 200 mètres en amont de l'appareil, c'est impossible, compte tenu de la configuration d'un quartier ou d'une zone scolaire. Alors, c'est peut-être là la difficulté que les gens avaient à fournir une réponse unique quant à savoir comment une zone scolaire doit être considérée.

Mais tout ça, dans le cadre de l'expérience pilote, est considéré de la façon suivante. On veut donner aux municipalités qui adhèrent à cette expérience pilote là et, je pense, à ce qui deviendra des mesures permanentes une souplesse dans l'application, parce qu'il est impossible de définir dans une loi des critères qui s'appliqueront invariablement à tout ce qui devient du sur-mesure plutôt que du prêt-à-porter, parce que le territoire du Québec est un territoire qui, à bien des égards, ne se répète pas mais présente des caractéristiques uniques. Les zones scolaires dans le comté du député de Johnson ne sont probablement pas semblables aux zones scolaires dans ma circonscription. Et c'est vrai pour Laval, qui peut être différent de ce qui existe à Granby, à Coaticook ou ailleurs. Alors donc, l'idée derrière ça n'était pas de se soustraire à l'obligation de répondre mais, je pense, représente davantage un souci d'être souple pour être capable de déployer de façon efficace des mesures de sécurité routière auxquelles, je suis convaincu, vous adhérez. Alors, essentiellement, c'est ce que je voulais donner comme précision.

Pour le reste, pourriez-vous nous indiquer comment, sur la base de quels critères... Parce que je l'ai demandé aux gens de la ville de Québec et je suis intéressé de savoir quelle est la façon de procéder à Laval. Dans votre mémoire, vous identifiez quatre intersections où la présence de photoradars aux feux rouges pourrait être intéressante, notamment sur le boulevard Saint-Martin, qui est une des artères importantes de la ville de Laval. Mais comment... quels sont les services impliqués, à la ville de Laval, dans la détermination de ce que seraient les endroits les plus propices pour procéder au déploiement des photoradars?

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Des gens de chez moi, des gens dédiés à la sécurité routière, les responsables de ce secteur-là, des cadres. Et on travaille aussi avec le Service de l'ingénierie, où il y a des ingénieurs qui sont affectés spécifiquement, exemple, au contrôle des feux rouges. Ce sont eux qui ont essentiellement la responsabilité du contrôle des 200 quelques feux rouges qu'il y a sur le territoire. Et on travaille en étroite collaboration avec ces gens. Souvent... J'entendais aussi tantôt: Bon, les quatre feux sont gelés. Pendant un certain temps, nous avons ça chez nous aussi. On fait ça dans les zones scolaires où il y a une artère importante, comme sur Samson. C'est une artère assez importante, il y a une école sur le coin, alors le feu rouge qu'il y a à cette école primaire là, c'est un feu rouge qui bloque 25 secondes. Alors, tout le monde est arrêté et se regarde, a l'impression qu'il ne se passe rien. Non, mais c'est parce qu'il y a les enfants. Et c'est orchestré. Si vous arrivez là à 2 heures du matin, il n'y a pas de problème, il n'y a pas le 25 secondes. Ça existe seulement sur les heures scolaires, d'entrée et de sortie des élèves.

**M. Moreau:** ...interface qui est faite entre le Service de l'ingénierie, le Service de police et les élus?

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

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** D'abord, ce sont les élus qui souvent reçoivent les plaintes de citoyens, souvent, sur l'absence, à titre d'exemple, de feux de circulation, ou les plaintes à l'effet que, bon, le temps de traverse n'est pas assez long. C'est envoyé à l'ingénierie, où cet ingénieur, chez nous, s'occupe spécifiquement de la réglementation, configuration qui va avec la géographie des lieux, si on pose un feu rouge, comment il va être configuré, et tout ça, et c'est fait par l'ingénierie. Et on travaille, nous, avec ces gens-là sur l'aspect préventif et coercitif de la chose.

Alors, ce travail-là, il y a une table de travail qui se fait, une table de concertation en sécurité routière dans laquelle et l'ingénierie et la sécurité publique est là. À certains moments, il y a d'autres gens qui viennent s'y joindre, que ce soit la STL, le service de transport, les autobus de la ville, qui viennent se joindre à nous pour certains aspects de la sécurité routière, comme on l'a aussi avec le ministère des Transports local, qui vient chez nous à certains moments, et d'autres gens qui ponctuellement vont se joindre à cette table de coordination pour un besoin spécifique, si on est avec les cyclistes, à titre d'exemple.

**M. Moreau:** Est-ce que vous avez identifié des mesures de sécurité routière qui pourraient faire l'objet de financement par les sommes dégagées, les sommes nettes dégagées par l'expérience éventuelle des appareils de photoradar aux feux rouges?

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Ce serait vous mentir que... la réflexion a été faite. Non. Mais d'entrée de jeu je vous dirais: J'ai toujours cru qu'une auto de police, ça venait avec un radar. Il vient avec des clignotants sur le toit, il vient

avec toutes sortes d'équipements, une radio... Le policier vient avec son arme, son walkie-talkie, mais des radars, c'est plus difficile à obtenir, on dirait. Alors, je pense que le radar devrait être un outil qui est fixe dans... ça vient avec. Une auto de police, elle arrive, elle a un radar qui vient avec. J'ai 160 véhicules identifiés, j'ai 68 radars. Mon objectif, c'est d'avoir 160 radars. C'est un outil permanent dans la voiture.

Et je pense, au Québec, pour en avoir déjà discuté, à une autre époque, avec les gens de la Société de l'assurance automobile, de dire: Bien, dans tous les programmes... Parce qu'on avait réussi il y a quelques années à baisser de façon importante les accidents à travers le Québec, et j'avais eu l'occasion... J'échappe le nom de celui qui était à la direction de la SAAQ à ce moment-là. Il nous a remis, chez nous, une belle plaque. C'était bien gentil, puis tout ça, mais je faisais une blague, j'ai dit: J'aurais aimé mieux que vous m'arriviez ici avec des radars pour mettre dans mes voitures, comme participation de la SAAQ en retour du bon travail que les policiers ont fait, parce que je pense que ces outils-là, s'ils avaient été déployés dans toutes les voitures à travers le Québec, on aurait encore un meilleur bilan routier, un bien meilleur bilan routier, et ça aurait été plus facile, encore une fois, de faire sentir aux policiers l'importance qu'a la sécurité routière, puisque, l'outil, il l'a à sa disposition tout le temps, tout le temps.

● (17 h 20) ●

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci, M. Gariépy. Alors, nous allons passer au député de Johnson.

**M. Boucher:** Merci beaucoup, Mme la Présidente. Messieurs, tantôt, vous avez fait référence à l'aspect financier, hein? Vous avez dit notamment qu'il ne fallait pas se mettre la tête dans l'autruche, là, ou quelque chose comme ça. Non, c'est un «running gag», là, à l'Assemblée, depuis des déclarations désormais célèbres. L'ensemble des acteurs, des intervenants, là, qui ont été concernés par le projet le disent, c'est d'abord et avant tout, voire uniquement, un projet qui vise à améliorer la sécurité routière, diminuer le nombre d'accidents, tati, tati, tata, ça n'a rien à voir avec, disons, le fait de générer des sommes supplémentaires qui peuvent être utilisées par les administrations municipales québécoises, régionales, etc. Bon. Et, lorsque finalement les sommes générées par la présence de cinémomètres dépassent les frais encourus par leur présence, là, justement, liés à l'administration, la réparation, le coût des appareils, tati, tata, ces sommes-là sont versées au Fonds de la sécurité routière et peuvent couvrir, finalement, les coûts liés à des mesures de sécurité routière. Pour la ville de...

**Une voix: ...**

**M. Boucher:** Oui, c'est bien ça? Pour la ville de Laval, advenant, là, qu'il y ait un surplus, quel type de mesures de sécurité routière vous mettriez de l'avant? Quel type de mesures de sécurité routière vous voudriez voir être installées sur votre territoire et qui pourraient être financées par ces fameuses sommes là?

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

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Je pense qu'encre une fois c'est un dossier qu'il faut suivre toujours pour voir... Il y a une fluctuation et il y a une fluctuation de problématique qui change. À titre d'exemple, je vous dis: Il y a quelques années, regardez les statistiques en ivressomètre, les arrestations pour facultés affaiblies. Elles avaient considérablement diminué. Et depuis deux ans environ on les voit... ça voit à reprendre. On voit les policiers maintenant faire des arrestations, je vous dirais, de l'ordre sûrement de 30 % d'augmentation. Alors, vous êtes confrontés à des nouveaux outils, des nouvelles façons de faire. Et, quand on fait des facultés affaiblies, c'est correct, c'est tout à fait correct, mais tu perds tes policiers deux heures sur une intervention. Ils vont à la cour, tu reperds tes policiers parce qu'ils vont témoigner à la cour. Mais c'est une nécessité, voire une obligation de le faire.

Alors, c'est une vision beaucoup plus globale que de dire un élément. Ça peut être parce qu'on a une problématique qui se dessine sur les autobus scolaires, à titre d'exemple, ça peut être une problématique qui se dessine dans un quartier particulier. Nous, les feux rouges, c'est une... Nos accidents non pas mortels mais avec blessés et blessés graves, ce sont les intersections, les feux rouges. C'est là que ça se passe. Nous, l'accident grave, c'est là que ça se passe. La statistique des accidents, à 5 000 accidents... Écoutez, juste une mauvaise température en plein hiver, dans les centres d'achats à Laval, on va sûrement avoir 500, 600 accidents juste parce que c'est glissant puis ça s'est frappé, là. Alors, il faut faire attention à la lecture et comprendre qu'est-ce que ça veut dire.

Mais les accidents aux intersections, aux feux rouges nous amènent socialement des coûts importants parce qu'on a des blessés graves, et ça, c'est un coût important au niveau de la SAAQ. Et travailler sur ce genre de chose là, pour moi, c'est important. Alors, si on a quatre feux rouges qu'on obtient cette année de M. le ministre, peut-être que dans une année, deux ans ou trois ans d'ici... Voyons voir comment les choses vont se passer. Peut-être qu'on en aura cinq. Et, comme je parlais tantôt qu'une auto de police doit arriver avec un radar, peut-être qu'un feu rouge tantôt devra arriver avec son... quand on l'installe, devra avoir... Tous — ils sont tous importants — devraient tous avoir un appareil photo.

**M. Boucher:** Je m'y prends autrement. Vous avez parlé d'intersections, feux rouges qui sont des... en fait, là, ce qui, pour vous, est le plus important, ce qui présente les plus grandes problématiques. Bon. Outre l'installation de cinémomètres fixes, là, pour feux rouges, est-ce qu'il y aurait des mesures de sécurité routière qui pourraient être prises pour améliorer la sécurité routière à ces carrefours avec feux rouges qui présentent des hauts taux d'accident?

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Difficile de répondre à cette question-là immédiatement, parce que, quand on est dans une densité énorme, quand on est... À certains endroits sur le boulevard des Laurentides, à titre d'exemple, vous avez un feu rouge à peu près à tous les 100 pieds, à peu près, là. 100, 150 pieds, vous avez un feu rouge. Vous avez une densité de

population énorme. C'est des congestions matin et soir. Ce n'est pas évident de vous donner une réponse probablement très intelligente immédiatement, qui puisse vous satisfaire. Mais, écoutez, on a tellement de problèmes avec les piétons dans les secteurs du métro qui, configuration oblige... Vous avez le collège Montmorency et l'université juste à côté de la bouche de métro. Il a fallu faire installer des clôtures au centre pour empêcher les gens de traverser, puis, malgré ça, tu regardes le jeune, il se donne son élan puis il saute par-dessus. Je suis allé voir comment ça fonctionnait. On est allés voir. On était tous les deux, on se promenait puis on regardait ça aux alentours de la bouche de métro. Ça n'a pas de bon sens. Ça sort du métro, ça traverse en courant. On a vraiment des problèmes. Et c'est de l'éducation auprès de la population, c'est notre présence. Notre présence fait en sorte que c'est... Les gens, oh, ils voient l'auto de patrouille, alors là ils vont faire plus attention. Mais...

**M. Moreau:** Ce n'est pas ça qu'on appelle l'effet kangourou, le gars qui saute par-dessus la clôture?

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Oui, c'est un autre effet kangourou. Ça a commencé là, c'est ça.

**M. Boucher:** Ça peut être associé à d'autres affaires aussi, là, tu sais. Ça fait que...

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

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Mais comprenez-vous que, les mesures, je vous dis, la réponse intelligente, je ne l'ai pas là parce que le problème est très complexe. Le problème est très complexe.

**M. Boucher:** Il me reste combien de temps, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme Doyer):** Presque plus. 20 secondes.

**M. Boucher:** Un dernier commentaire? S'il y avait quelque chose, que rajouteriez-vous?

**M. Gariépy (Jean-Pierre):** Oui, un dernier commentaire, les points démerite. Je suis désolé que les points de démerite ne soient pas accordés quand on sait que le conducteur est le propriétaire, pour la simple raison... Regardez, je suis financièrement très à l'aise, je possède une Porsche, ça me tente de l'essayer, je m'en fous, moi, ça va me coûter juste un 250 \$ d'amende. Je m'en fous. Ça me tente de l'essayer, ma Porsche, là, aujourd'hui, je vais aller l'essayer. Alors, il n'y a rien de dissuasif très, très, très grand, en bout de piste, sur ça, et ça, c'est un petit côté que, je vous dirais... qui me titille un petit peu.

**M. Moreau:** Pour le conducteur de la Porsche, s'il fait un grand excès de vitesse, il peut se faire saisir son véhicule. Ça peut le titiller un peu plus que les points d'inaptitude.

**La Présidente (Mme Doyer):** Alors, sur ces bons mots...

**Des voix:** ...

**La Présidente (Mme Doyer):** Excusez-moi, vous allez me permettre de terminer. Alors, je veux remercier M. Gariépy, M. Paquette de votre contribution à nos travaux.

Et, l'ordre du jour étant épuisé, la commission ajourne ses travaux au jeudi 5 avril après les affaires courantes, où elle poursuivra ce mandat.

**M. Moreau:** Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Doyer):** Merci à tout le monde.

*(Fin de la séance à 17 h 28)*