



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 5 avril 2012 — Vol. 42 N° 31

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 (3)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	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
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 5 avril 2012 — Vol. 42 N° 31

Table des matières

Auditions (suite)	1
Table québécoise de la sécurité routière (TQSR)	1
Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)	9
Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)	17

Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Pierre Moreau

M. Guy Ouellette

M. Etienne-Alexis Boucher

- * M. Jean-Marie De Koninck, TQSR
- * M. Marc Cadieux, ACQ
- * Mme Nathalie Léveillé, idem
- * Mme Nathalie Légaré, RLVQ
- * M. Robert Lalonde, idem
- * M. Yvan Grenier, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 5 avril 2012 — Vol. 42 N° 31

**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 (3)**

(Onze heures trente-trois minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonjour. Bonne journée à tout le monde. J'en profite pour vous souhaiter un bon congé de Pâques, hein — si j'oublie vers la fin, je vais le dire tout de suite — avec vos familles...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon? Aïe! c'est vrai, on est ensemble toute la journée jusqu'à... Ha! Je vous le redirai, d'abord.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, je les referai. À l'ordre, donc, s'il vous plaît! Ayant constaté la 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 les 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 pas de remplacement.

Auditions (suite)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous avons à notre ordre du jour, comme rencontre, la table — attendez un petit peu — la Table québécoise de la sécurité routière. Je devrais... C'est un des partenaires majeurs au Québec. Je m'en excuse, M. De Koninck. Alors, vous êtes un habitué même à notre commission. Alors, vous avez 10 minutes pour nous présenter votre mémoire. Ensuite, nous aurons un échange de 35 minutes avec les parlementaires, dont 17 min 30 s pour le gouvernement et 17 min 30 s pour le critique de l'opposition officielle en matière de voirie, le député de Johnson. Alors, à vous la parole et bienvenue à notre commission, M. De Koninck.

Table québécoise de la sécurité routière (TQSR)

M. De Koninck (Jean-Marie): Alors, merci, Mme la Présidente. M. le ministre, MM., Mmes les députés, tout d'abord, je tiens à vous remercier de me donner l'opportunité de venir vous parler d'un sujet qui me tient à coeur, soit les différentes mesures pouvant permettre de diminuer le nombre de décès et d'accidents graves sur les routes du Québec.

D'abord, un mot sur la table elle-même, sur le mandat et la composition de la Table québécoise sur la sécurité routière. Elle a le mandat de formuler des recommandations au ministre des Transports dans le but d'améliorer le bilan des accidents routiers sur le territoire du Québec. Elle est formée de près de 50 membres, représentant les usagers de la route, le milieu municipal, le milieu policier, les organismes gouvernementaux, les ministères et d'autres secteurs d'activité, comme le milieu universitaire et le milieu hospitalier. L'ensemble des membres sont représentatifs des intérêts et préoccupations de la société québécoise envers la sécurité routière. D'ailleurs, la liste des membres est disponible sur notre site Internet, qui est securite-routiere.qc.ca.

Dès le début de leurs travaux en 2005, les membres de la Table québécoise de la sécurité routière ont reconnu que la vitesse est un facteur aggravant dans la détérioration du bilan routier au Québec. Ainsi, en 2006, la vitesse était en cause dans 37 % des accidents avec décès, en plus de constituer un facteur aggravant dans la plupart des collisions.

Il y a toujours une statistique extrêmement intéressante que j'aime souligner quand on parle de vitesse au volant. C'est qu'il est démontré, sur l'ensemble de la planète, qu'à chaque fois qu'on réussit à diminuer la vitesse moyenne pratiquée sur les routes de un kilomètre-heure — je ne parle pas de la vitesse affichée, là, je parle de la vitesse pratiquée — à chaque fois qu'on la diminue de un kilomètre-heure, on améliore le bilan routier de 3 %. Et en plus c'est une règle qui est linéaire, c'est-à-dire que, si on arrivait à diminuer la vitesse moyenne pratiquée de 10 kilomètres-heure, on améliorerait le bilan routier de 30 %. Donc, sur un bilan de 500 décès, vous comprenez ce que ça veut dire, ça veut dire à peu près 150 décès de moins. Alors, on sous-estime parfois, trop souvent les effets néfastes de la vitesse et des grands excès de vitesse.

Par ailleurs, les membres de la table ont pris connaissance du fait que le dispositif de radars photo a été utilisé par quelque 70 administrations de par le monde et qu'il s'est avéré un outil efficace pour diminuer la vitesse des automobilistes

et ainsi baisser le nombre d'accidents graves. À partir de ce constat, il a été décidé, par les membres de la table, de proposer une recommandation visant l'implantation d'un projet pilote de radars photo. Il est important de souligner que la table a insisté sur le fait que cet outil technologique soit utilisé en complément, et non en remplacement, des méthodes traditionnelles de contrôle des forces policières.

La recommandation n° 4 du premier rapport de la table, soit celui... — je parle du rapport de 2007, parce qu'on en a eu un autre en 2009 — insistait sur le fait que le projet pilote, l'éventuel projet pilote devait également tenir compte de quatre grands paramètres, donc, essentiellement, des conditions à l'implantation éventuelle d'un projet pilote.

Première condition, c'est que les appareils devaient être utilisés dans des endroits où on a relevé un nombre élevé d'accidents causés par la vitesse, donc pas seulement des endroits accidentogènes, mais des endroits où les accidents observés sont causés par la vitesse.

Deuxième paramètre, c'est que les sites visés devaient être présignalés adéquatement, de sorte que les zones où il y avait des radars photo ne soient pas des pièges pour les usagers de la route.

Troisième condition, c'est que les sommes nettes perçues en contraventions par le biais de ces radars photo soient réinvesties dans des mesures de sécurité routière.

Et, quatrième, la dernière condition, c'est qu'un plan de communication soit élaboré afin de bien expliquer les enjeux liés aux radars photo, notamment quant à leur pertinence et leur efficacité pour la sécurité routière.

● (11 h 40) ●

De plus, ayant constaté — là, je passe aux caméras aux feux rouges — de plus, ayant constaté que 45 % de tous les accidents avec dommages corporels se produisaient aux intersections et que l'installation des caméras aux feux rouges avait un effet bénéfique pour diminuer cette incidence de collision, la table a recommandé — et c'est la recommandation n° 16 du premier rapport de la table, celui de 2007 — donc, a recommandé la mise en place d'un projet pilote de caméras aux feux rouges. Tout comme c'est le cas pour les radars photo, la table a insisté sur le fait que de tels dispositifs devraient être installés en des endroits avec une haute incidence de collisions graves et que les sites devaient être présignalés, que les sommes perçues soient réinvesties en sécurité routière et qu'une campagne de sensibilisation accompagne cette implantation.

Comme on le sait, l'essentiel de ces recommandations s'est retrouvé dans le projet de loi n° 42 qui a été adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale en 2007, en décembre 2007.

Le projet pilote. Alors, le 19 août 2009 débutait alors, pour une période de 18 mois, un projet pilote de 15 radars photo et caméras aux feux rouges. Aux endroits où les cinémomètres ont été installés, le bilan du projet pilote fait état d'une baisse de la vitesse moyenne pratiquée de 11 kilomètres-heure — alors, vous vous souvenez, tantôt, de ma statistique. Chaque fois qu'on abaisse la vitesse moyenne pratiquée de un kilomètre-heure, on a un gain de 3 % sur le bilan routier. Alors, c'était assez impressionnant de constater qu'effectivement la vitesse moyenne pratiquée à ces endroits-là avait baissé de 11 kilomètres-heure — d'une diminution de 63 % des excès de vitesse et d'une diminution des grands excès de vitesse de l'ordre de 99 % — donc, à toutes fins pratiques, disparition des grands excès de vitesse — ainsi que d'une réduction des accidents estimée entre 20 % et 30 %. Par ailleurs, les passages aux feux rouges ont été réduits de plus de 80 % aux intersections dotées d'appareils de contrôle.

Donc, en conclusion, à la lumière de ces résultats, il apparaît évident qu'un plus grand déploiement des cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, tel que proposé par le ministre des Transports, s'avérerait une très bonne décision. Merci de votre attention.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. De Koninck. Alors, je vais passer la parole tout de suite à M. le ministre. M. le ministre, pour un échange de 10 minutes.

M. Moreau: Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. De Koninck, bonjour. J'ai envie de vous dire «rebonjour». On se voit régulièrement, par les temps qui courent, et c'est toujours un plaisir, parce que très sincèrement, à titre de président de la table de la sécurité routière, on a l'impression, lorsqu'on se retrouve, de retrouver quelqu'un qui est un conseiller très étroit du ministre des Transports puis qui l'a été depuis de nombreuses années, puisque la grande majorité des mesures en sécurité routière qui ont été mises de l'avant par le ministère des Transports l'ont été suite aux recommandations qui ont été faites par les membres de la table de la sécurité routière. Il y a des discussions, tout le monde n'est pas toujours d'accord sur les mesures, mais, lorsqu'on voit une recommandation qui fait presque l'unanimité ou qui est très, très majoritairement supportée par la table, le ministère, je pense, a toujours fait preuve d'une grande ouverture pour leur mise en application. D'ailleurs, on le verra, l'adoption du projet de loi n° 71, dont certaines mesures vont être mises en vigueur d'ici le 30 juin, notamment le zéro alcool, le 15 avril, pour les 21 ans et moins, etc., sont des mesures qui sans aucun doute se refléteront à court terme dans notre bilan routier, qui, d'année en année, continue de s'améliorer, d'ailleurs.

Un élément sur lequel j'aimerais porter notre discussion ce matin, c'est les caméras aux feux rouges dans un contexte particulier, je vous dirais. Parce qu'hier on a entendu tour à tour les représentants des directeurs de police. Ça, c'est Sûreté du Québec, policiers municipaux, Gendarmerie royale du Canada, CN, etc. La Sûreté du Québec etc... Je ne veux pas lui mettre les mots dans la bouche, mais je pense que le directeur de police de la ville de Laval est allé dans le même sens. Lorsqu'il nous parlait de caméras aux feux rouges, il voyait un intérêt à doter ces équipements-là également d'un radar pour détecter la vitesse aux intersections. Je sais que vous avez sans doute eu des discussions avec les représentants de la table. J'aimerais savoir quelle est votre opinion sur ce type d'appareil là qui finalement combine à la fois l'infraction que serait le non-respect du feu rouge dans les carrefours et l'approche ou le fait de franchir en excès de vitesse les carrefours en question.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, effectivement, ça semblerait tout à fait logique. Et, avec les progrès technologiques, ce dispositif-là est maintenant possible, c'est-à-dire, effectivement, de faire d'une pierre deux coups,

c'est-à-dire de dissuader les gens de brûler le feu rouge mais également de les dissuader de rouler trop vite. Et donc je trouve qu'effectivement ce serait une très bonne initiative. Et j'avais lu qu'en Europe, je ne me souviens plus de l'endroit, mais ce dispositif-là avait une troisième fonction. C'était que, quand la caméra pouvait... le radar pouvait déceler que la voiture s'en venait très rapidement et qu'elle allait effectivement brûler le feu rouge, elle s'arrangeait pour mettre le feu rouge de l'autre côté, pour que les automobilistes prudents, qui pourraient être éventuellement frappés par ce véhicule qui s'en vient à haute vitesse et qui va définitivement, selon l'estimation du radar, brûler le feu rouge... Donc, autrement dit, le dispositif mettait tous les feux rouges pour que les automobilistes qui étaient en droit de passer sur un feu vert ne soient pas piégés, enfin ne soient pas frappés par le conducteur fautif. Donc, avec maintenant l'avancement des technologies, c'est un appareil multifonction qui pourrait non seulement dissuader les gens de rouler vite, mais qui pourrait aussi sauver des vies de façon très, très pratique.

M. Moreau: Alors, écoutez, je ne regrette pas du tout d'avoir entamé cette conversation avec vous parce que moi, je n'étais pas informé qu'il existait cette technologie-là. Peut-être que les experts du ministère le savent, mais on va vérifier. Parce que moi, je vois deux bénéfices possibles, là, si la technologie dont vous me parlez existe: un, d'abord, protéger ceux qui seraient des victimes innocentes d'une personne qui ne respecte pas les règles de la circulation. Mais est-ce qu'à votre connaissance il y a un impact sur le respect du feu jaune? En d'autres termes, s'il est évident qu'il y a un relevé de vitesse à l'intersection, lorsque les feux passent au jaune, plutôt que d'avoir l'effet, qui serait probablement un effet secondaire de l'effet kangourou, d'accélérer pour... avant que la lumière passe au rouge... mais de provoquer, donc, le comportement inverse, c'est-à-dire d'amener une décélération et un respect plus grand des feux jaunes?

La Présidente (Mme Doyer): M. De Koninck.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. Je pense qu'effectivement le plus grand avantage de ces appareils-là, ce n'est pas tant d'émettre des contraventions, mais c'est vraiment de dissuader les gens d'avoir des comportements imprudents. Et ça a justement tout l'effet contraire. C'est que ça engage chez les gens des comportements extrêmement prudents, en particulier de ne pas prendre de chance d'accélérer sur un feu jaune, au cas où ils en auraient le goût. Alors, je pense qu'effectivement ces appareils-là sont extrêmement efficaces dans ce sens-là d'amener des comportements très prudents et donc, en bout de ligne, sauver des vies.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Moreau: Parce que, peu de gens le savent, mais c'est peut-être bon de le redire — j'imagine que nos cotes d'écoute sont assez bonnes pour au moins utiliser cette diffusion-là — on ne doit pas passer sur un feu jaune, on doit s'immobiliser sur un feu jaune. Et il y a même des infractions au Code de la sécurité routière pour avoir passé sur un feu jaune.

M. De Koninck (Jean-Marie): Les policiers peuvent émettre une contravention, effectivement, si quelqu'un passe sur un feu jaune, oui.

M. Moreau: Parce qu'en réalité le jaune, c'est l'espace qui nous dit: Vous allez devoir absolument vous immobiliser au rouge. Donc, normalement, ça devrait induire une décélération plutôt que l'inverse.

M. De Koninck (Jean-Marie): Tout à fait.

M. Moreau: Bon, M. De Koninck, je vous remercie beaucoup. Je vais laisser la... Je ne sais pas, il nous reste un...

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

M. Moreau: Il nous reste quatre minutes.

La Présidente (Mme Doyer): Trois minutes, trois minutes.

M. Moreau: Mon collègue de Chomedey, qui est aussi mon adjoint parlementaire et qui a une expertise particulière en matière de sécurité routière, nous a montré tout l'intérêt qu'il porte au projet de loi, et je lui cède le reste du temps pour ce bloc.

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

● (11 h 50) ●

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. M. De Koninck, bonjour. C'est toujours une grande joie de vous retrouver, et particulièrement de travailler avec les gens de la table, et puis de suivre les travaux que vous faites. Je pense que vous en avez eu aussi un très bel exemple dans les travaux que la commission a faits relativement au projet pilote et je pense que, quand il y a une collaboration, on le voit sur les résultats annuels de toute nature.

C'est sûr qu'avec le projet de loi n° 57 on franchit une autre étape. Le projet pilote devient permanent. On ajoute un certain nombre de cinéomètres photographiques et on ouvre aussi une collaboration avec certaines municipalités pour des problématiques plus particulières. Vous êtes au fait de celle avec la ville de Québec, qui a été annoncée, celle

avec Gatineau. Hier, le chef de police de Laval, le directeur de police... du Service de police de Laval est venu nous faire part de ses constatations à Laval et peut-être de sa problématique, et elle me touche un peu plus particulièrement parce qu'effectivement il y a beaucoup d'accidents avec blessés. Vous connaissez la ville de Laval. Sur le boulevard Saint-Martin, quatre intersections, et on les compte par centaines, les accidents avec blessés, annuellement. Et sûrement que la nouvelle technologie, où on pourrait installer un cinémomètre fixe à la même intersection, va avoir l'effet dissuasif recherché et permettra d'utiliser les forces de police ailleurs.

Dans les travaux de la table, au niveau du déploiement, en partant du moment où on a dit que le projet pilote est un bon moyen et en partant du moment où on a... et que tout le monde... et qu'il y a une acceptabilité sociale, est-ce que vous vous êtes penchés sur l'étendue ou l'ampleur que le déploiement de cinémomètres devrait avoir dans un horizon de cinq ans, là?

M. De Koninck (Jean-Marie): Non, on n'a pas fait ça, à la table. Mais, vous savez, à la table, on a fait deux choses, essentiellement. Un, on a constaté que cette technologie de radar photo et de caméra feu rouge était un outil efficace pour ralentir les gens, les dissuader de passer au feu rouge, donc un outil efficace pour diminuer le nombre de décès sur les routes. Parce qu'on a vu la littérature sur l'ensemble de la planète, puis, quand c'est bien géré, effectivement, c'est efficace. Donc, un, on a fait cette constatation-là.

Puis, deuxièmement, on a dit: Pour qu'il n'y ait pas de dérapage, pour que ça ne soit pas une machine à imprimer de l'argent, et ainsi de suite, on a émis quatre conditions très précises. Donc, dans notre esprit, s'il y a un plus grand déploiement des radars photo, des caméras feu rouge, qui respecte ces conditions-là, alors les membres de la table sont d'accord avec un plus grand déploiement. Donc, c'est important de voir. On n'a pas étudié exactement... Nous, on a proposé un projet pilote parce qu'on voulait être sûrs que ça fonctionne. Or, on a reçu, bien sûr, comme tout le monde, les résultats très positifs du projet pilote, donc on est donc d'accord avec ce plus grand déploiement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. De Koninck. Vous reviendrez peut-être à l'autre bloc de parole. Alors, M. le député de Johnson, pour un échange de 10 minutes.

M. Boucher: Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. De Koninck, je vous salue. Merci beaucoup d'accepter de contribuer à ces travaux parlementaires, qui sont fort importants et qui sont la suite d'un dossier entamé il y a quand même de cela plusieurs mois, hein, même quelques années.

Évidemment, M. De Koninck, tous s'entendent ici, et d'ailleurs le rapport unanime de la commission parlementaire le prouve, à savoir que nous sommes, les parlementaires, ouverts à un plus grand déploiement du projet pilote aux principes, tu sais, d'un plus grand déploiement du projet pilote, là, sur les cinémomètres. Seulement, vous savez, on peut être d'accord sur le principe, mais, vous le savez au moins autant que moi, le diable se cache dans les détails, et souvent, dans l'opérationnalisation d'un principe, bien, des fois, il peut effectivement y avoir des divergences qui apparaissent non seulement entre les parlementaires, mais aussi au niveau des besoins des groupes, tu sais.

Par exemple, vous parliez des quatre grands paramètres selon lesquels le déploiement du projet pilote devait se faire. L'un de ceux-là a trait aux critères qui feraient en sorte qu'un endroit serait favorable ou non pour accueillir des cinémomètres. Et un de ces critères-là, c'est le fait qu'un endroit était très accidentogène, c'est-à-dire qu'il y avait beaucoup d'accidents. Bon, il y a eu d'autres critères, comme le fait que la surveillance policière traditionnelle était difficile. Le ministre a ouvert la possibilité des zones scolaires de même que des chantiers de construction. Bon. Il y a peu de critères qui sont établis, par exemple des critères techniques, bon, les problématiques: la vitesse excessive, non-respect... les collisions à angle droit, gravité des accidents, contrôle policier. Bon, ça, c'est beau. Les critères de validité sont d'autres critères qui ont été élaborés, là, dans le cadre du projet pilote.

Par contre, on a entendu des groupes dont les besoins n'étaient pas répondus par le projet de loi actuel. Par exemple, je prends la ville de Québec, qui, elle, vise à installer des cinémomètres dans des quartiers, dans des quartiers, par exemple, puisque les résidents de certains quartiers sont préoccupés par la vitesse dans leurs milieux de vie, considérant que justement le quartier est un milieu de vie privilégié. «Le choix des quartiers ne se fera évidemment pas au hasard. Il reposera sur une démarche structurée qui prendra en considération divers paramètres, dont les vitesses pratiquées — bon, on l'a là, mais... — la géométrie des rues, [...] la présence de terrains de jeux et d'écoles.» On est quand même loin des critères d'abord, disons, élaborés ou entrevus par le ministère des Transports, etc. Comment voyez-vous ça, cet élargissement des besoins? N'y voyez-vous pas une contradiction, à quelque part, où on pourrait effectivement installer des cinémomètres non pas parce que l'endroit est très accidentogène, mais parce qu'on veut, disons, augmenter le sentiment de sécurité de résidents?

M. De Koninck (Jean-Marie): Bien, d'abord, je dois dire... Effectivement, je comprends un peu ce que vous dites, là. Je dois dire que je comprends les parents, les gens dans les quartiers qui mettent de la pression sur leur maire pour qu'on installe des radars photographiques dans leurs quartiers. Je comprends très bien leurs préoccupations. C'est tout à fait normal parce qu'ils voient que leurs enfants sont exposés à des dangers à cause de gens qui roulent vite dans leurs quartiers. Bon. Est-ce qu'il faut installer des cinémomètres dans ces endroits-là spécifiquement pour répondre à leurs craintes? Possiblement. Mais c'est sûr qu'il faudrait avoir une approche rationnelle puis regarder vraiment est-ce que ce sont des endroits accidentogènes. Et, si oui, bien là, il y a peut-être pertinence d'installer des radars fixes ou peut-être tout simplement des radars mobiles pour dissuader les gens qui roulent vite dans ces endroits-là.

Alors, c'est sûr que ce n'est pas la table, là, qui va se pencher sur savoir où exactement on devrait installer les différents appareils, mais, je vous dis, les membres de la table ont émis des principes, les quatre principes que j'ai mentionnés tout à l'heure, puis, si ces principes-là sont respectés, eh bien, soit, je pense qu'on devrait aller de l'avant avec ces dispositifs-là.

Mais, quant à la vitesse dans les quartiers résidentiels — vous avez effleuré la question — effectivement, il y a toutes sortes de mesures qu'on peut prendre pour la diminuer, entre autres mettre, par exemple, des pistes cyclables, qui donnent l'impression aux automobilistes que les voies sont moins larges, alors qu'elles ne le sont pas vraiment, donc ça a pour effet de ralentir la circulation, de mettre certaines voies de contournement pour que les gens, les automobilistes... Je pense que les radars photo, ce n'est pas la panacée, là, dans le cas des quartiers résidentiels. C'est peut-être l'occasion de faire... d'analyser la problématique dans son ensemble, pour regarder quelles sont les différentes mesures, incluant peut-être le radar photo, mais quelles sont les différentes mesures qui pourraient faire ralentir les automobilistes qui ont le pied pesant dans ces quartiers résidentiels où il y a des enfants qui jouent dans les rues.

M. Boucher: Est-ce que, sans prendre part nécessairement à la prise de décision ou même, bon, en ce qui a trait aux divers critères qui devraient être étudiés, en fonction desquels on installerait ou non un cinémomètre dans un endroit en particulier, est-ce que la table envisage soit de faire des recommandations ou, bon, de participer de façon quelconque, là, à ces travaux?

M. De Koninck (Jean-Marie): Non. Je pense que... J'ai cru comprendre ce qui avait été annoncé par le ministre, puis je ne lui en ai pas parlé, là, mais c'est qu'il y aurait un comité d'experts qui se pencherait sur la question, voir où on devrait maintenant, hein, faire un plus grand... C'est parce que je pense que c'est un exercice qui a été fait avec beaucoup de rigueur, dans le cas de l'implantation des 15 radars photo et caméras feu rouge, là. Quand on va sur le site, là, du ministère des Transports, on voit vraiment les statistiques, là, avec le nombre élevé d'accidents à des endroits où finalement on a décidé d'implanter. Je pense qu'on devrait utiliser la même rigueur pour décider où on devrait faire un plus grand déploiement d'un nombre quand même assez limité d'appareils. J'ai cru comprendre que c'étaient 20 ou 24 appareils. Ce n'est quand même pas si énorme que ça. Et alors, si on fait ça, je pense qu'on devrait le faire encore avec la même rigueur qu'on l'a fait dans le premier cas.

● (12 heures) ●

M. Boucher: Évidemment, ce projet de loi là ne vise pas à écoeurer la population, hein? Même que cette dernière, en fonction de certains critères, est fortement d'accord avec le déploiement, hein? Je pense que ça va jusqu'à 80 % de la population qui est d'accord à un plus grand déploiement de cinémomètres en fonction de certains critères qui sont de tous ordres, hein: transparence, entre autres, bon, le fait que ce ne soient pas des trappes à tickets — et ça, j'y reviendrai plus tard — qu'effectivement on met des endroits... on met des cinémomètres dans des endroits où est-ce que le besoin se fait réellement sentir et où il n'y a aucune autre solution pour améliorer le bilan routier.

Et il y a aussi la question de la signalisation, que vous reprenez même dans une de vos recommandations, à savoir que les sites visés devraient être présignalés adéquatement. Or, à la lecture du projet de loi, la Protectrice du citoyen, qu'on n'aura pas la chance d'entendre, malheureusement, mais qui nous a quand même fait part de ses commentaires, signale «que le projet de loi n° 57, [de] par son article 16, affaiblit cette obligation de signaler les appareils de contrôle», hein, notamment «en dispensant le poursuivant de prouver la présence d'une signalisation appropriée [et de deux], et surtout, en prévoyant qu'une poursuite ne pourra être rejetée ou qu'un défendeur ne pourra être acquitté en raison de l'absence ou de l'inadéquation de la signalisation». À la lumière de ce commentaire et considérant que l'acceptabilité sociale liée au projet repose entre autres sur la présence d'une signalisation adéquate, n'y aurait-il pas là matière à bonifier le projet de loi pour s'assurer de combler ces lacunes, d'après vous, évidemment en fonction de l'importance de la signalisation, là, dans le projet?

La Présidente (Mme Doyer): M. De Koninck.

M. De Koninck (Jean-Marie): Bon, écoutez, ce que j'ai compris, c'est que quand même on aurait des panneaux qui annoncent les radars photo. D'ailleurs, dans les derniers dispositifs, il y en avait deux, annonces de radar photo. Je pense que le ministre a parlé d'une troisième annonce de radar photo. Je pense...

M. Boucher: ...autoroutier, là.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. Je pense que c'est amplement... Dans mon esprit, c'est amplement suffisant. Puis, je dois vous dire, le commentaire que je reçois le plus souvent de différentes personnes, c'est: Pourquoi vous mettez ces annonces-là? Mais on sait pourquoi on les met. Parce qu'on veut augmenter le taux d'acceptabilité, on ne veut pas que ça soit perçu comme des pièges, etc. Mais je ne reçois jamais de commentaire à l'effet qu'il n'y en a pas assez ou, je ne sais pas... Il y en a deux actuellement, puis il va y en avoir trois après. Je ne vois pas qu'est-ce qu'on peut faire de plus pour prévenir les gens puis pour augmenter la perception que ce n'est pas une trappe à tickets, là.

M. Moreau: ...

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, des néons, peut-être.

M. Boucher: Là, on ne parle pas de ça, M. le ministre. Je veux dire, effectivement, le ministre... Et je salue son ouverture quant au fait d'ajouter une signalisation sur l'autoroutier, mais, avec le déploiement, le nouveau déploiement de ce projet de loi, oui, c'est ça, et de ce projet pilote, on n'en est plus aux seules autoroutes, là. La ville de Québec a signé une entente avec le ministère pour l'élargissement de son projet pilote. La ville de Gatineau l'a fait aussi. Et donc on peut

penser que la majorité des cinémomètres ne se trouveront pas sur le réseau autoroutier, tu sais. Et donc... Et encore une fois je reviens à ma question: Si on pense que la signalisation est indispensable à l'acceptabilité sociale, pourquoi retirer l'obligation du... en fait, pourquoi retirer la possibilité, pour quelqu'un qui est poursuivi, d'alléguer qu'il y avait une mauvaise signalisation?

M. De Koninck (Jean-Marie): Vous entrez dans des dispositions légales qui sont vraiment hors de ma compétence.

M. Boucher: O.K. C'est beau.

M. De Koninck (Jean-Marie): Je vous ai parlé du principe qu'on les annonce. Maintenant, qu'est-ce que les juges vont... qu'est-ce que le législatif va faire, etc., je ne peux pas embarquer dans ce territoire-là. Ce n'est pas dans mes compétences.

La Présidente (Mme Doyer): Il n'en reste plus pour ce bloc-là. Vous avez même dépassé de presque une minute. Alors, ce n'est pas grave, on va le calculer correctement. Merci, M. De Koninck. Et alors, pour le dernier bloc d'autour de sept minutes, M. le ministre.

M. Moreau: Je vais vous rassurer de même que ceux qui nous écoutent, vous avez bien compris, M. De Koninck. D'abord, dans le projet de loi n° 57, c'est l'article 4 qui prévoit que «la personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer une signalisation appropriée pour indiquer tout endroit où le respect des règles relatives à la sécurité routière est contrôlé par un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges». La signalisation, c'est essentiel à l'acceptabilité sociale, et j'ai indiqué que nous allons renforcer davantage la signalisation en milieu autoroutier. Maintenant, dans les quartiers, il y aura une obligation également de signaler. On ne peut pas toujours, selon les endroits en trame urbaine, avoir trois signalisations, en raison des courtes distances, mais il y aura une signalisation qui devra être adéquate.

Ce à quoi réfère le député de Johnson, c'est que dorénavant on ne pourra plus se défendre en disant: Il n'y avait pas de signalisation. Pourquoi on enlève ça? Pour une raison très simple. C'est qu'on maintient l'obligation de signaler, mais on ne veut pas qu'une personne puisse faire de la procédurite pour se dispenser ou s'exonérer d'une infraction qui aurait été commise à l'égard d'un radar photo, pour une raison très simple: ces appareils-là sont là pour modifier des comportements, et, quand on ne modifie pas son comportement, on porte atteinte à la sécurité routière, comme le démontre la statistique très éloquentes dont vous nous avez parlé en début d'intervention, et qu'à ce moment-là cette personne-là mérite d'être sanctionnée. Et on ne veut pas que, par une subtilité légale, cette personne-là puisse échapper à la punition à laquelle elle a droit. Parce que très sincèrement, quand vous franchissez un avertissement, deux avertissements, trois avertissements puis que vous franchissez le radar à la mauvaise vitesse, vous méritez une prime, presque, au rendement. Parce que, si vous n'avez pas vu quatre panneaux, là, vous êtes un danger public. C'est ça, l'objectif qui est derrière la loi et qui fait l'unanimité. Alors, il n'est pas question, là, de soustraire quoi que ce soit ou de retrancher quoi que ce soit. Au contraire, on en ajoute.

Deuxièmement, en toute équité pour les gens de la ville de Québec, dont vous n'avez probablement pas entendu la représentation, ce n'est pas tout à fait ça qu'ils nous ont dit, là. Ce n'est pas aux pleurs, aux demandes éplorées des mères de famille qui veulent protéger les enfants dans leurs quartiers. Ce n'est pas ça qu'ils disent. Ils disent: Nous, on a une préoccupation de sécurité publique et on veut l'installer dans des quartiers et en réponse aux questions qui ont été posées par la présidente de la commission, en disant: Aussi dans des endroits où la surveillance policière traditionnelle peut être plus difficile ou mettre en péril la sécurité de ceux qui l'effectuent, ce qui va directement en droite ligne avec les recommandations unanimes de la commission.

Et finalement, sur la question de l'installation des cinémomètres pour les expériences pilotes en milieu urbain, je l'ai dit, je l'ai répété, privément et publiquement, les recommandations qui seront faites par les autorités de la ville... Et hier on a entendu les gens de la ville de Laval, les gens de la ville de Québec, qui sont venus nous dire avec quel sérieux ils travaillaient dans des comités qui regroupent à la fois des experts en circulation, des gens en aménagement du territoire, des gens de la sûreté... de la force policière des municipalités. Les élus municipaux et parfois même des relations avec des comités de citoyens font les recommandations à un comité d'experts, qui sera chargé de me faire les recommandations pour l'analyse finale et la décision de placer ou non des cinémomètres.

Alors, on n'a pas, dans l'expérience pilote, là, ouvert les vannes puis dit: Bien, ça ira partout. Le premier élément qui est visé par ce projet de loi là, c'est d'étendre les cinémomètres photographiques de façon rationnelle, de façon correcte, de maintenir l'acceptabilité sociale et d'avoir une meilleure sécurité routière grâce aux résultats obtenus par l'expérience pilote et, deuxièmement, de conduire une expérience pilote avec les municipalités qui nous permettra d'affiner nos connaissances dans le milieu urbain. C'est ça, les objectifs qui sont poursuivis. Et je comprends qu'à l'égard de ces objectifs-là, à titre de représentant de la table de sécurité routière, vous souscrivez à nos buts.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. M. De Koninck.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui, effectivement, moi, j'étais enchanté d'apprendre qu'effectivement il y avait un haut taux d'acceptabilité, là, de l'ordre de 80 %, 82 % pour les radars photo puis même 88 % pour les caméras aux feux rouges, là. Il faut dire qu'il n'y a personne qui va être d'accord à ce que quelqu'un brûle un feu rouge, là. C'est un peu normal, peut-être, que ce soit de l'ordre de 88 %. Et ça, je pense que c'est important de maintenir ce niveau d'acceptabilité là. Donc, le fait que vous décidiez d'aller de l'avant de façon très prudente, avec un déploiement raisonnable, là, de ces appareils-là, je

trouve que c'est extrêmement prudent et intelligent, si vous me permettez, pour qu'on puisse effectivement maintenir cette acceptabilité-là puis avoir des résultats intéressants aussi, avoir une diminution des accidents.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. De Koninck. Je vais donner la parole au député de Chomedey pour deux petites minutes.

● (12 h 10) ●

M. Ouellette: Merci pour les deux petites minutes. Puis ça va être une petite question qui... Puis, dans deux petites minutes, on est capables de rentrer dedans.

Hier, l'Association des directeurs de police, toujours dans un but d'améliorer la sécurité routière, améliorer l'efficacité des appareils, améliorer peut-être pas juste la technologie, là, nous a ramenés peut-être un petit peu en arrière en suggérant de revenir aux deux plaques sur les véhicules, sur la plaque avant. Je comprends que... Je ne sais pas si ça a été discuté à la table, mais définitivement... C'est sûr que c'est un coût énorme, d'arriver avec une deuxième plaque, sauf que l'équipement pourrait être différent pour les cinémomètres photographiques. Il y aurait un ensemble d'avantages, là, qui à la longue pourraient définitivement s'égaliser et, en plus d'améliorer de beaucoup l'efficacité, l'efficience policière, qui pourraient permettre justement d'améliorer la sécurité routière, peut-être encore descendre notre bilan. C'est-u quelque chose que vous avez déjà discuté? C'est-u quelque chose qui pourrait être discuté à la table pour regarder les tenants et aboutissants de tout le monde et... Vous pensez quoi?

M. De Koninck (Jean-Marie): Non, je pense qu'à la table on ne discute pas de ce genre de détails là. C'est plutôt des procédures administratives. Il y a des gens compétents pour prendre ce genre de décisions là. Nous, on aime mieux s'en tenir au principe et ne pas aller dans ces détails que bien d'autres gens bien plus compétents que nous peuvent analyser et régler intelligemment.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. De Koninck. Alors, pour le dernier bloc d'échange, 6 min 42 s, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci beaucoup. Très rapidement, M. De Koninck, un autre facteur lié à l'acceptabilité sociale, et là, tout le monde l'a dit aussi, il faut que... c'est un projet de sécurité routière, ça n'a rien à voir avec une nouvelle taxe ou en tout cas une nouvelle trappe à tickets, etc. Or... Bon, évidemment, on apprend que, lorsque le projet a fait ses frais, c'est qu'il a défrayé... dans le fond, les sommes générées par ces appareils-là ont couvert les sommes liées à leur achat, leur entretien, l'administration, tati, tati, tata. La balance peut être utilisée pour financer des mesures de sécurité routière. Bon. Et, depuis le début des auditions, on a entendu quand même plusieurs choses quant à ces fameuses mesures de sécurité routière. On a entendu parler, par exemple, de la correction d'un carrefour giratoire dangereux. J'ai même posé la question à savoir si l'état dégradé d'une chaussée pouvait être considéré comme un facteur aggravant, un facteur de risque, en matière de sécurité routière, et que donc... Sa remise à niveau pouvait-elle être considérée comme une mesure de sécurité routière? Vous comprenez que là, si on en est rendu là, disons, l'éventail de ce qui peut être considéré comme des mesures de sécurité routière est fort large. Et vous, comme président de la table, alors que l'on sait que c'est un comité aviseur de la table qui acceptera les divers projets en matière de sécurité routière, de mesures visant à promouvoir la sécurité routière, qu'est-ce que vous voyez, vous? Qu'est-ce qui peut... Que peuvent... Comment peuvent s'incarner ces fameuses mesures de sécurité routière? De quoi on parle?

La Présidente (Mme Doyer): M. De Koninck.

M. De Koninck (Jean-Marie): Oui. Merci, Mme la Présidente. Écoutez, moi, je souhaite comme vous que les argents récoltés, les profits, en fait, les récoltes nettes, là, parce que le brut va pour l'installation des appareils, etc., mais récoltes nettes, là, soient utilisées de façon judicieuse et optimale en faveur de la sécurité routière. Donc, je pense que l'idée de créer un fonds de sécurité routière et d'avoir un comité aviseur... Au début, c'étaient cinq personnes que nous, on avait recommandées, la table, mais moi, j'avais recommandé 12 personnes, une liste de 12 noms, et finalement la ministre des Transports de l'époque avait retenu cinq noms, membres de la table. Là, je pense, ça a été élargi à deux... Pour tenir compte de la réalité qu'il va y avoir de tels appareils en milieu municipal, il y aura deux autres personnes du milieu municipal. Écoutez, moi, je fais confiance à l'intelligence de ces gens-là qui font partie de ce comité aviseur là pour arriver avec les meilleures solutions. Donc, je suis d'accord avec vous, je souhaite comme vous qu'on fasse une utilisation judicieuse de ces argents-là et je fais confiance aux experts qui analyseront les différentes possibilités pour dépenser les argents adéquatement.

M. Boucher: Ne serait-il pas pertinent d'avoir une espèce de barème qui encadrerait les discussions de ces experts-là, une espèce de cadre?

M. De Koninck (Jean-Marie): Bien, moi, je pense que ces gens-là vont se donner des méthodes de fonctionner et puis ils vont arriver avec la bonne solution. Alors, je leur fais confiance non seulement sur les décisions éventuelles qu'ils vont prendre, mais sur la façon dont ils vont procéder pour arriver à ces décisions-là.

M. Boucher: O.K. Désignation du conducteur, un autre dossier, la loi, la législation actuelle permettait à des propriétaires de véhicules qui recevaient un constat d'infraction dû à, justement, un comportement condamnable, là, et détecté par un radar photo... avaient la possibilité de remplir un formulaire qui disait: Bien, écoutez, à ce moment-là, je

n'étais pas le conducteur et, n'étant pas le fautif, évidemment, je n'ai pas à porter la responsabilité des conséquences liées à cette faute-là. Or, le projet de loi n° 57 vient retirer cette possibilité-là, et on se questionne, finalement, sur le... Comment dire? Est-ce que ça va aider la sécurité routière? Est-ce qu'on va travailler à la correction de comportements délinquants, finalement, en adoptant une telle mesure, c'est-à-dire en disant: Bien, écoutez, ce sont les propriétaires de véhicule, et non nécessairement la personne qui commet la faute, qui sont responsables des... qui ont à subir les conséquences d'un comportement fautif? Qu'est-ce que vous en pensez, de cet aspect-là, en matière de sécurité routière, bien évidemment, puisque c'est votre champ d'expertise?

M. De Koninck (Jean-Marie): Écoutez, à la table, on s'est mis d'accord sur la pertinence de ces appareils-là, on a établi quatre critères et surtout, pour répondre à votre question, on a recommandé de faire un projet pilote. Le projet pilote étant... Bien sûr, on se disait: Quand le projet pilote va être réalisé... Et c'est comme ça dans n'importe quel domaine d'activité, vous savez. Quand on fait un projet pilote, c'est pour faire mieux à la fin du projet pilote. Et, si, pour des raisons administratives, législatives ou autres, on arrive à modifier le fonctionnement, l'administration de ces radars photo là et des appareils... caméras aux feux rouges, on arrive à les modifier pour être plus pratiques, pour rencontrer encore mieux nos objectifs, écoutez, je trouve que ça veut dire qu'on a bien fait de faire un projet pilote et puis effectivement on améliore la situation en prenant des dispositifs administratifs qui vont tenir compte de la réalité des choses. Alors, je n'ai pas... Comme membre de la table, c'est difficile pour moi de dire: Bien, écoutez, on devrait y aller autrement. Je ne peux vraiment pas vous... Moi, je pense que ce qui est important, c'est que l'esprit, la perception... que ça demeure un outil de dissuasion et que ça soit juste. Si c'est ça qui vous préoccupe, moi aussi, je souhaite que ça soit fait de façon juste, pour qu'on ne brime pas les droits des conducteurs, mais que ça demeure un outil de dissuasion pour améliorer le bilan routier.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. De Koninck. Alors, on a du temps, oui.

M. Boucher: Très rapidement — le temps s'achève — est-ce que vous auriez un dernier commentaire? Parce que, bon, à la lecture de votre mémoire, fort intéressant, ça rappelle un paquet de choses, mais il n'y a pas de recommandation. Alors, si vous aviez une recommandation pour bonifier le projet de loi, ça pourrait être...

M. De Koninck (Jean-Marie): Non, bien, écoutez, j'ai dit que je trouvais qu'un déploiement de ces dispositifs-là qui se fait dans le même esprit que les recommandations qui ont été faites à la table était tout à fait souhaitable. Alors, je l'ai dit tantôt, je trouve tout à fait correct d'y aller avec prudence. Si on avait dit: Bon, bien, ça y est, on va faire 500 appareils, et tout, là, je trouve que ça aurait été vraiment imprudent parce qu'on aurait pu, entre vous et moi, l'échapper. Et je pense que ça se fait... je pense que la commission était tout à fait correcte en disant: Écoutez, les appareils sont efficaces, on a fait un projet pilote, on a des ajustements à faire, on se sent prêts à aller à un plus grand déploiement mais de façon modeste, avec une vingtaine ou 25 appareils. Je trouvais ça tout à fait correct. Ils seraient arrivés avec 35 que j'aurais accepté aussi, là, mais je trouve que c'est tout à fait correct d'y aller de cette façon-là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je...

M. Boucher: Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup. Merci de votre collaboration, tout le monde. M. De Koninck, merci de la contribution de la Table québécoise sur la sécurité routière.

Et, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, où elle poursuivra ce mandat. Bon dîner à tout le monde.

(Suspension de la séance à 12 h 19)

(Reprise à 15 h 10)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, bon après-midi à tout le monde. Nous recommençons nos travaux. On poursuit donc nos travaux.

La Commission des transports et de l'environnement se réunit pour poursuivre son mandat, qui est de voir aux consultations particulières et les 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.

Et j'aimerais que vous vous assuriez que vos téléphones cellulaires sont bien fermés, qu'on n'entende pas la sonnerie pendant nos échanges.

Et nous recevons cet après-midi l'Association du camionnage du Québec. M. Cadieux et Mme Léveillé, vous allez vous présenter avec vos fonctions quant à votre organisme. Et d'abord bienvenue à notre Commission des transports et de l'environnement. Vous avez 10 minutes au maximum pour faire votre présentation. Ensuite, il va y avoir un échange de 35 minutes, dont 17 min 30 s avec M. le ministre ou les parlementaires du parti au pouvoir et, avec monsieur... avec mes collègues de l'opposition officielle, 17 min 30 s. Alors, nous commençons tout de suite. C'est à vous la parole, M. Cadieux.

Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)

M. Cadieux (Marc): Merci, Mme la Présidente. Mon nom évidemment est Marc Cadieux. Je suis président-directeur général de l'Association du camionnage du Québec. Je suis accompagné aujourd'hui par Me Nathalie Léveillée, qui est coordonnatrice, Conformité et Affaires juridiques, chez nous.

Mme la Présidente, d'entrée de jeu, permettez-moi de remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement de nous accorder la présente audience et aussi remercier la secrétaire, Mme Cameron, de nous avoir donné l'aménagement possible. Je sais que les agendas n'étaient pas faciles à conjuguer. Je vous en remercie.

L'Association du camionnage du Québec, fondée en 1951, sonne évidemment ses 61 ans cette année, une organisation à adhésion volontaire qui compte 500 entreprises membres, qui sont réparties entre transporteurs publics, privés et fournisseurs de produits et de services à l'industrie.

Au fil des ans, dans le cadre de l'accomplissement de notre mission, l'association a su prendre place comme principal porte-parole du transport routier de marchandises auprès des différents paliers gouvernementaux, sociétés et agences d'État, des institutions et des centres de formation professionnelle, et autres organismes, de représentants de services et du public en général.

L'association a évidemment, au cours des dernières années, aussi plus particulièrement consacré de nombreux efforts à la promotion des normes d'éthique, de sécurité et d'efficacité devant gouverner évidemment cette industrie du camionnage. Nous en sommes convaincus, qu'on doit lui donner toute la crédibilité et... qu'elle doit jouer dans la société.

Le projet de loi n° 57 déposé devant l'Assemblée nationale par le ministre Pierre Moreau — merci, M. le ministre, d'être avec nous aujourd'hui — propose évidemment diverses modifications portant sur l'encadrement de l'utilisation des radars photo et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et du cinémomètre photographique.

La sécurité, comme je le disais, a toujours été au coeur, évidemment, de nos préoccupations, à l'association. Qu'il suffise, à cet égard, de rappeler que c'est l'industrie du camionnage qui a elle-même réclamé du gouvernement québécois l'obligation d'activer des limiteurs de vitesse pour tous les véhicules lourds.

Cependant, nous ne pouvons évidemment passer sous silence certaines représentations que nous avons faites à l'égard, évidemment, de la gestion des constats de ces infractions. J'avais, lors d'un mémoire déposé en novembre 2007, évidemment fait valoir que l'implantation, évidemment, de ces systèmes avait, oui, certaines vertus mais aussi, pour notre industrie, évidemment certaines obligations de gestion et de coûts d'opération.

Comme vous le savez, les entreprises doivent évidemment démêler, sur réception des infractions, retrouver, retracer les chauffeurs qui pourraient être ceux qui évidemment étaient à ce moment-là les chauffeurs dans le lieu où l'infraction a été commise. À ce moment-là, la loi prévoyait 10 jours pour faire cet exercice.

Il y a, évidemment, une certaine complexité — puis on pourra peut-être en revenir avec les échanges tout à l'heure — sur l'identification: chauffeurs qui peuvent provenir d'agences, chauffeurs temporaires, des remorques qui vous sont consignées. Bien sûr, les équipements ont prévu aussi les possibilités d'immatriculations différentes. Et, pour conjuguer évidemment ces difficultés-là, les appareils d'aujourd'hui permettent de retracer évidemment, avec les informations de plaques avant et arrière, les propriétaires et nous permettent évidemment de faire le chemin vers la personne qui aurait pu commettre l'infraction.

Évidemment, je suis obligé de le dire, c'est certain qu'il y a des coûts administratifs pour des sociétés privées, à travers tout ça, mais il faut comprendre aussi que nous en sommes aussi à vouloir participer aussi à l'exercice de la sécurité routière au Québec.

À la lumière, par contre, je dois dire... Là où l'ACQ aussi avait des arguments — et je crois que ses arguments porteront fruit — c'était aussi à l'égard d'une inéquité qui, selon nous, nous causait aussi certaines problématiques à l'égard de nos permis d'exploitant, nos permis de PEVL que nous appelons, le permis du propriétaire exploitant à l'heure actuelle. Et je crois qu'à la lumière des échanges que nous avons eus avec le ministère la Société d'assurance automobile du Québec... qu'une règle administrative ou une révision de la politique qui est gérée par la Société d'assurance automobile du Québec pourrait évidemment nous soulager de cette problématique. Parce que, vous le savez, dans le domaine du camionnage et des permis d'exploitant, dès qu'une infraction est émise, il y a déjà un système... que vous soyez trouvé coupable ou non, il y a un système de pointage qui est appliqué au système de pointage de l'entreprise, ce qui peut nous amener évidemment vers une coercition, Commission des transports, et tout cela. Je suis confiant que les échanges que nous avons eus au cours des derniers mois avec le ministre, la Société d'assurance automobile du Québec nous amèneront vers un argument qui pourra sécuriser tout le monde et l'industrie autant que la Société d'assurance automobile du Québec, le ministère et les usagers de la route.

Je me permets évidemment de vous dire que nous ne... et peut-être que je devrais dire qu'on se pète un peu les bretelles, mais, oui, je pense qu'on a raison, on a investi énormément en sécurité au cours des dernières années. Je pense qu'on peut dire que le projet a démontré que l'industrie n'est pas la problématique à l'égard des infractions de vitesse. En tout cas, pour le projet pilote, on voit qu'il y a seulement 40 infractions qui ont été émises pendant les neuf premiers mois de l'exploitation, sur 7 144 dossiers, donc à peine 0,06 %.

Je pense qu'il y a deux façons de voir ça. C'est la reconnaissance aussi de l'industrie, qui coopère avec l'approche de sécurité, mais aussi le comportement, qui s'est amélioré. Et je dois dire que tous les rapports de statistiques de la Société d'assurance automobile du Québec nous démontrent, depuis les dernières années, que le bilan routier s'est amélioré envers notre industrie. Mais nous devons toujours continuer à aller chercher le maximum et l'effort supplémentaire pour arriver un jour, si on pouvait dire, à aucun accident. Je ne peux que le souhaiter.

L'ACQ se réjouit du fait que, grâce à la modification de l'article 592.1 du Code de la sécurité routière par l'article 12 du projet de loi... que les propriétaires disposeront dorénavant d'un délai de 15 jours pour remplir le formulaire de déclaration

identifiant le conducteur responsable de l'infraction afin qu'un nouveau constat lui soit envoyé. Une telle prolongation du délai ne peut qu'être accueillie... qu'avec réjouissance, compte tenu des difficultés auxquelles, je vous expliquais, les propriétaires doivent faire face et le travail qui doit évidemment s'effectuer afin de bien identifier la personne qui avait la gouverne du tracteur à ce moment.

Enfin, l'association aussi ne peut que féliciter le gouvernement pour les autres mesures qui seront prises et mises en place dans le projet de loi n° 57 dans le but d'améliorer la sécurité, notamment l'utilisation des radars photo et de systèmes photographiques aux feux rouges, dans les zones scolaires et dans les zones de travaux de construction et d'entretien.

Elle accueille aussi favorablement le fait que les sommes reçues en réparation d'un préjudice causé à un des systèmes seront portées, bien évidemment, au crédit du Fonds de la sécurité routière.

L'association désire poursuivre ses discussions avec les autorités et apporter toujours leur expertise respective et leur vision des mesures favorables et contemporaines qui permettent de faire du Québec une administration où les routes seront parmi les plus sûres du monde dans la poursuite des objectifs que nous partageons. Accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique préserve l'intégrité de ces chemins et aide à maintenir une équité entre les intervenants du milieu.

Merci, Mme la Présidente. Alors, je serai ouvert à écouter vos commentaires, questions si je peux, bien sûr, y répondre.

● (15 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Cadieux. Je peux vous dire qu'après presque 18 années comme députée, d'avoir fait Mont-Joli, Amqui jusqu'à Québec presque, en tout cas, 40, 45 fois au moins par année, j'ai côtoyé les camionneurs dans toutes sortes de conditions routières. Et je peux vous dire qu'ils ont fait attention à moi, sans me connaître, là. Je peux dire que j'en ai vu, des... Mes camionneurs me reconnaissent, mais les autres, non, puis ça a quand même bien été. J'ai sauvé ma peau, mettons. Alors, bienvenue en commission. M. le ministre, à vous la parole pour un échange de 10 minutes.

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Me Cadieux, Me Léveillé, bienvenue encore une fois à la commission. Je sais que vous êtes des habitués de cette Commission des transports et de l'environnement.

Et je ferai du pouce un peu sur les dernières remarques de la présidente en disant qu'elle s'en est bien sortie à côtoyer les membres de votre association au travers les 40 déplacements et même plus — je pense que c'est de la modestie de la part de la présidente — par année. La députée se déplace entre sa circonscription et Québec probablement 50, 60 fois par année. Et donc de côtoyer les gens de votre association... D'ailleurs, vous en faites mention, Me Cadieux, dans le mémoire, où vous indiquez, puis j'en suis très heureux... Et ça reflète un peu, je dirais... Des fois, on parle de légende urbaine, mais cette espèce d'opinion qu'il y a chez les gens que les conducteurs de véhicules lourds sont généralement des gens d'une grande expérience, d'une grande prudence et surtout d'une grande dextérité qui n'hésitent pas à mettre leur propre sécurité en jeu pour éviter des situations qui pourraient être dramatiques, compte tenu du type de véhicule dont ils ont le contrôle...

Et je voyais, dans le mémoire que vous avez présenté, que seulement 40 des 7 144 dossiers d'infraction, dans les neuf premiers mois, transmis au Bureau des infractions et des amendes concernaient des infractions commises au volant de véhicules lourds. Félicitations! Et je sais que ce n'est pas étranger à ce que l'association prodigue comme conseils à ses membres.

Le ministère des Transports est très heureux, d'ailleurs, des échanges que nous avons avec l'Association du camionnage du Québec, notamment dans les projets pilotes. Et je pense à tout ce projet que nous avons avec les grands trains routiers, qui s'avère d'ailleurs un succès, il faut le dire, qui permet d'utiliser ces véhicules... Les deux tiers des produits manufacturés... Le Québec, c'est une économie d'exportation. Deux tiers des produits manufacturés au Québec sont déplacés par camion. L'expérience des grands trains routiers nous permet, à l'évidence, de maintenir ce dynamisme économique, même pendant la période hivernale. Nous, au Québec, on est soumis à cette réalité-là, ce qui n'est pas la vérité pour l'ensemble du continent. Et, compte tenu de la nature de notre économie, vous contribuez à nous permettre de garder ce dynamisme économique dans nos échanges et dans la vente des produits qui sont faits ici, au Québec. Alors, je vous remercie beaucoup de ça.

Sur la question, et vous l'avez soulevée, des points, alors, PEVL, alors, vous dites: «L'ACQ avait également manifesté son accord avec le fait que des points soient attribués aux dossiers des propriétaires et exploitants de véhicules lourds lorsqu'une infraction commise par un chauffeur était constatée au moyen d'un radar photo ou d'un système de surveillance photographique. Au cours des dernières années, elle a d'ailleurs clairement fait valoir sa position dans ce dossier et n'a cessé de réitérer que ces infractions ne devraient pas être considérées dans l'évaluation des PEVL.» En réalité, pour vous, les PEVL, pour les exploitants de flotte, c'est l'équivalent d'un point d'inaptitude pour un conducteur d'un véhicule régulier. Et on sait très bien que les infractions constatées par les photoradars n'entraînent pas l'inscription de points d'inaptitude au dossier d'un conducteur et que donc ça créait deux situations, une pour les conducteurs de véhicules réguliers et une pour les exploitants de flotte.

Et ce matin j'entendais le professeur De Koninck qui nous disait: Vous savez, c'est pour ça qu'il y a des expériences pilotes. Une expérience pilote, ça nous permet de voir ce qui fonctionne bien puis d'améliorer ce qui fonctionne moins bien. Et à cet égard-là je pense que l'expérience a démontré non seulement avec les statistiques que vous révélez, mais... que cette dualité de régime entre les conducteurs d'un véhicule, par exemple d'une berline, ou un conducteur... des individus et les exploitants de flotte, qu'il y avait un double régime qui amenait, je pense, une disparité dans la réalité. Alors, c'est la raison pour laquelle, et je le réitère aujourd'hui en commission... Vous avez bien compris l'intention du ministre et du ministère. C'est de donner une directive administrative pour que dorénavant les infractions constatées auprès des véhicules lourds n'entraînent pas l'inscription de points PEVL aux dossiers administratifs détenus par la Société d'assurance automobile du Québec à l'égard des transporteurs, parce qu'on estime que vous devez être soumis au même genre de régime que tout le monde.

Maintenant, ça m'amène à la question épineuse de la désignation. Il y a un groupe qui va vous suivre tantôt. Je pense que ce sera le deuxième groupe à nous dire qu'ils ont des objections à la modification de régime sur la désignation. On a maintenu... La désignation, c'est la faculté qu'un propriétaire de véhicule a de désigner un conducteur comme étant celui qui a véritablement commis l'infraction. On maintient ce régime d'exception... En fait, on l'enlève pour la plus grande partie des gens, mais on maintient ce régime d'exception pour les conducteurs... ou en fait pour les exploitants de flotte. Est-ce que, pour vous, ce régime-là de maintien d'exception est quelque chose qui est fondamental, pour vous? Et comment vous voyez l'application du nouveau régime, c'est-à-dire du fait que ça devienne vraiment une exception de pouvoir désigner quelqu'un d'autre comme étant le responsable de l'infraction constatée par le photoradar?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cadieux.

M. Cadieux (Marc): Alors, merci, en préambule, M. le ministre, pour les bons mots que vous avez adressés à notre industrie, et Mme la Présidente aussi. J'échangeais un peu, au début, avec le député de Chomedey. Effectivement, on gère beaucoup la perception aujourd'hui, hein? Alors, un accident, c'est toujours un accident de trop, mais, quand on regarde les chiffres, on constate évidemment que l'industrie s'est de beaucoup améliorée au fil des ans. Mais ce qu'on retient, ce sont les événements malheureux, et ceux-là sont souvent ceux qui restent dans la mémoire. Et on sait qu'en société on a tendance des fois à généraliser les choses, mais il faut souvent faire beaucoup plus de travail pour les ramener dans leur réalité et dans la perspective réelle. Et les chiffres parlent.

Pour ce qui est de la désignation, M. le ministre, écoutez, pour notre industrie, je me suis déjà exprimé en disant que c'était un fardeau administratif évidemment important pour nous. Vous me direz: Bien, au nombre d'infractions que vous avez là, ça n'a pas dû être si pire que ça. Par contre, je dois m'adresser avec l'avenir...

M. Moreau: ...seriez punis par l'exemple.

M. Cadieux (Marc): Par contre, je dois voir l'avenir, comme on le doit tous, être visionnaire et présumer que, s'il y en a plus, il pourrait peut-être y en avoir 0,06 % de plus sur le lot qui va venir, en espérant que je... et j'espère, dans ce cas-là, me tromper. Mais je pense que le cinq jours, évidemment, additionnel... Mais je comprends très bien les arguments de mon collègue qui va suivre tout à l'heure, à cause de la cohorte et de l'industrie qu'il représente, et je sais que pour lui c'est une très grande... c'est une grosse problématique, et je sympathise. Et nous faisons souvent front commun sur des choses qui nous réunissent, et je pense qu'on travaille très bien avec toutes les agences gouvernementales à trouver des solutions, et j'espère qu'il y en aura une pour lui. Pour moi, le cinq jours additionnels, oui, donne un peu plus d'oxygène ou donne un peu plus de temps, évidemment, pour gérer ça.

Il faut comprendre que dans l'industrie, souvent, un chauffeur, si c'est un chauffeur temporaire, c'est un petit peu plus difficile à attraper pour obtenir une confession. Par contre, on peut le désigner. Il y a aussi les chauffeurs d'agence, il y a aussi... et toute la collecte d'information, là. Qui tirait telle remorque à tel moment? À qui appartenait le tracteur? Est-ce que ça vient d'une autre compagnie, maintenant que la compagnie vous désigne qui était le chauffeur? Alors, il y a tout le louage de services qui devient un peu complexe des fois à gérer, évidemment, pour aller chercher vraiment et arriver à l'individu. Je sais que je ne pourrai jamais vous dire qu'on ne peut jamais arriver à savoir qui conduisait nos équipements à tel moment, à tel jour, à un moment donné. Oui, on peut tout trouver, mais souvent c'est le temps et c'est l'administration qui est autour de cela.

Je vis bien avec le délai qui est proposé. Écoutez, si dans cinq, 10 ans on devait... on est devant des projets de loi, des modifications, on fera nos représentations à ce moment-là. Mais je ne peux pas prétendre que ça a été une grosse problématique pour l'industrie. Mais, comme vous savez, dans le secteur privé, on calcule tout le temps avec des marges bénéficiaires très minces toute augmentation de nos coûts d'opération et de gestion.

● (15 h 30) ●

M. Moreau: ...c'est bon de le dire, parce que le député de Chomedey s'est intéressé beaucoup à cette question-là, particulièrement avec les corps policiers qui nous ont précédés, les plaques avant, les plaques arrière pour les véhicules de promenade. Pour les véhicules qui appartiennent à des sociétés comme celles que vous représentez, c'est-à-dire les véhicules lourds, on a des plaques avant, il y a une obligation d'avoir les plaques avant. Et vous savez que dans le processus la plaque qui est détectée par le photoradar, dans le cas des véhicules lourds, c'est la plaque avant, pour vous faciliter le travail, justement, de ne pas avoir à remonter au propriétaire de la remorque mais savoir qui est le propriétaire du tracteur. Vous étiez informés de ça.

M. Cadieux (Marc): M. le ministre, on a eu des discussions, le député de Chomedey et moi, à plusieurs reprises sur cette position, et effectivement les équipements prévoient la lecture actuelle de la plaque avant.

M. Moreau: Bon, maintenant, je risque une question: Si on retirait à votre industrie également la question de la désignation, est-ce que ce serait, pour vous... Bon, je vais vous faire un équilibre: Entre les points PEVL et la désignation, la possibilité pour l'entreprise de désigner un conducteur, qu'est-ce que vous estimez être l'élément le plus problématique pour l'entreprise?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cadieux.

M. Cadieux (Marc): C'est la deuxième partie de votre question qui tue, celle des points PEVL. C'est celle-là que je qualifierais de la question qui tue et qui, pour l'industrie, n'a pas été bien acceptée, dans le sens qu'avec tous les efforts et

tous les investissements que l'industrie a faits au cours des dernières années et avec le système et le régime particulier du PEVL, qui est celui qui impute des points même avant qu'une infraction a été, en vertu des tribunaux... décidé si elle était retenue ou pas, alors tout ce régime-là... Et, vous savez, avec les retards et les délais administratifs que nous avons à traiter les infractions dans les différents districts judiciaires, et pas juste dans notre industrie mais dans bien d'autres, les points PEVL sont évidemment là où le bât blesse.

La Présidente (Mme Doyer): ...je vais vous arrêter ici, quitte à ce que vous continuiez cette discussion-là un peu plus tard. Je vais passer au député de Johnson.

M. Boucher: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Monsieur madame, bienvenue à l'Assemblée nationale. Encore une fois et comme l'a fait le ministre, je vous remercie sincèrement d'avoir accepté de contribuer à ces travaux parlementaires, qui visent à encadrer finalement le déploiement supplémentaire, là, de radars photo, de cinémomètres. M. le ministre a beaucoup parlé de la désignation du conducteur, et c'est un dossier qui effectivement est intéressant, un volet, là, du projet de loi qui est intéressant. Est-ce que vous pourriez... Vous parlez de lourdeur administrative. Bon, est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu comment ça marche dans votre industrie, à savoir quels sont les processus administratifs de A à Z qui vous permettent finalement, dès le moment où vous recevez un constat d'infraction, qui vous permettent d'identifier le conducteur, puis ensuite de lui transférer ladite infraction, puisque c'est lui qui a commis la faute et non le propriétaire du véhicule?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cadieux.

M. Cadieux (Marc): En fait, M. le député, lorsque l'entreprise ou l'immatriculé reçoit le constat, il a évidemment, tout dépendant des systèmes dont il dispose — certains vont être excessivement bien informatisés, d'autres vont l'être moins — doit évidemment... Alors, c'est une recherche dans les dossiers, que ce soit un dossier informatisé ou un dossier papier. Évidemment, si c'est un dossier papier, c'est peut-être un petit peu plus... un peu plus long et coûteux, mais il y a une intervention humaine de toute façon pour trouver qui était le chauffeur à tel moment, tel jour. Alors, est-ce qu'on doit retourner, dans certaines entreprises, jusqu'au livre de bord, communément appelé le «logbook», pour être bien certain que le renseignement qu'on a à l'informatique correspond bien avec la fiche journalière du chauffeur qui l'a signée? En tout cas, moi, ce serait la façon la plus exacte et en m'assurant de ne faire aucune erreur à l'égard, évidemment, de la fiche que le chauffeur a lui-même signée à telle heure et tel jour, et d'en faire la comparaison avec le constat d'infraction. Par contre, c'est dans certains cas, évidemment, un renseignement que je peux détenir sous forme informatisée. Mais, de par ma formation aussi, qui est celle de juriste, je serais porté à aller voir jusqu'au document que le chauffeur a signé pour bien m'assurer que je ne fais pas d'erreur.

M. Boucher: O.K. Mais il y a quand même un lien entre... Bon, là, dans le fond, vous m'avez expliqué le processus de recherche, je dirais, là, de données au sein même des compagnies de camionnage. Mais évidemment il y a un lien, là, avec le gouvernement ou, du moins, la cour, finalement, qui est le poursuivant, là, ou en tout cas le poursuivant, pour que le propriétaire du camionnage dise: Bien, écoutez, je n'étais pas le conducteur, donc je n'ai pas commis cette faute-là, c'est cette personne-ci. Quel est le... C'est quoi, la procédure, là, pour le lien entre...

Mme Léveillé (Nathalie): Il y a un formulaire qui doit être rempli pour indiquer qui était le conducteur, puis à ce moment-là il y a un constat d'infraction qui va être émis au conducteur. Donc, il y a eu un délai à ce moment-là aussi, là, qui s'ajoute.

M. Boucher: On parle donc du fameux formulaire de désignation du conducteur, qui devait être rempli manuellement, oui?

Mme Léveillé (Nathalie): Oui, oui, oui.

M. Boucher: O.K. D'ailleurs, les difficultés liées au traitement administratif de ce formulaire-là, alors que près de 50 %, finalement, des formulaires remplis étaient finalement rejetés pour toutes sortes de raisons, parce que c'était mal rempli... bon, c'est à la base même de la volonté gouvernementale de retirer en fait cette possibilité-là pour la très grande majorité des propriétaires de véhicules de promenade, des propriétaires de véhicules tout court, alors que la majorité de ceux-ci, c'est évidemment des propriétaires de véhicules de promenade. Est-ce qu'il y aurait... Quand vous parlez d'amélioration du système, là, ou, tu sais, des procédures, est-ce qu'il y aurait un moyen, là, par exemple en informatisant le traitement du formulaire, d'améliorer cette situation-là, d'après vous?

La Présidente (Mme Doyer): Me Léveillé?

Mme Léveillé (Nathalie): Probablement, parce que, comme je lisais également dans le rapport, il y avait beaucoup de fois où le rapport était mal rédigé... le formulaire, en fait. Donc, peut-être que les explications pourraient suivre aussi au niveau informatique, plutôt que de toujours avoir à téléphoner ou à essayer de contacter quelqu'un pour avoir plus d'informations. Donc, j'imagine que le formulaire informatique réglerait certains problèmes. Ça reste à voir, évidemment, mais c'est effectivement quelque chose que j'avais lu dans le rapport d'évaluation du projet.

M. Cadieux (Marc): Mais, j'ajouterais aussi, M. le député, tout dépendant à qui on s'adresse aussi, parce que tous les détenteurs de PEVL, là, ne sont peut-être pas non plus... Il faut comprendre qu'il y a des bien petites entreprises. Puis là je représente quand même... La définition de nos membres, c'est cinq et plus, là. Dans la moyenne, c'est 50, hein? On peut comprendre qu'à partir de là on a déjà un système assez, quand même, performant, au niveau informatique, pour communiquer. Mais, il faut comprendre aussi, l'entrepreneur individuel, lui, n'a peut-être pas tous les outils pour fonctionner avec ça. Mais c'est certain que, de notre côté de l'industrie, plus on peut avoir des renseignements qui arrivent de façon à ne pas porter équivoque... c'est certain que ça peut accélérer le processus et nous aider.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Me Cadieux. M. le député.

M. Boucher: Je vous remercie. Vous dites, là, dans votre mémoire, que finalement vous êtes heureux, vous croyez que vos arguments, notamment, là, à savoir... quant aux difficultés, disons, que vous apportait cette limite de 10 jours, là, pour retracer le réel chauffeur, qui n'est pas nécessairement le propriétaire, vous vous réjouissiez de l'augmentation du délai de 10 à 15 jours apportée par le projet de loi. Est-ce que par cette seule mesure là... Parce que je n'en ai pas vu d'autres, puis, bon, vous ne faites pas référence à d'autres améliorations, quant à cette problématique-là, dans le projet de loi. Est-ce que cette seule... Finalement, on augmente de 50 % le délai. Est-ce que cela suffit, disons, à améliorer la situation, pour vous, à faciliter l'identification du conducteur?

La Présidente (Mme Doyer): Me Cadieux.

● (15 h 40) ●

M. Cadieux (Marc): En fait, M. le député, je réponds évidemment avec l'expérience actuelle. Et je faisais mention tout à l'heure, évidemment, au ministre qui... éventuellement, un jour, si je voyais que la dimension devenait différente, que c'est certain que je ferais des représentations, et on se reverrait peut-être dans des modifications ou des améliorations. Pour l'instant, le son du terrain et ce que je reçois puis... je n'aurais pas grande prétention pour vous dire que j'ai eu bien de la difficulté à gérer ça, avec le nombre d'infractions qu'on a eu à gérer, pour l'instant. Je comprends que, si on s'en va vers une ouverture plus grande, on arrivera peut-être à une autre problématique, mais je ne l'anticiperai pas, là, avant d'y arriver. Et, comme vous le dites, c'est une amélioration de 50 %, et je pense que ces jours additionnels donnent encore à l'entreprise plus de temps pour procéder à sa recherche, et c'est la raison pour laquelle je me prononce comme étant satisfait de l'amélioration.

M. Boucher: O.K. Il reste combien de temps?

La Présidente (Mme Doyer): Vous avez fait 7 min 49 s sur...

M. Boucher: On va reporter à l'autre bloc.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. M. le ministre.

M. Moreau: M. le député de Chomedey.

La Présidente (Mme Doyer): Ah non! c'est vrai, M. le député de Chomedey. Pour six minutes, M. le député de Chomedey.

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Me Cadieux, Me Léveillé, bienvenue à la commission. Effectivement, on est partis de très loin. Je me souviens fort bien des discussions, et des interrogations, et de l'insécurité, et des perceptions, effectivement, quand on avait fait l'étude du projet de loi n° 42 il y a quelques années, tout à fait légitimes de votre part et de la part de votre association puis de vos membres. Je me souviens qu'on s'interrogeait beaucoup sur les photographies, sur qui était pour faire enquête. Vous aviez une très grande préoccupation par rapport aux conducteurs. Vous aviez une grande préoccupation par rapport à tout ce qui pouvait amener une détérioration des relations de travail puis tout ce qui pouvait avoir touché à cela.

M. le ministre, tantôt, vous a demandé... il vous a suggéré ou il vous a... a commencé à vous en parler, pour la désignation pour les conducteurs. Juste pour vous dire que ça représente 28 %, au niveau du camionnage, au niveau des camions, là, la question, spécifiquement, des conducteurs. Donc, déjà, je pense que le fait d'avoir semé la graine, un peu comme on a fait en 2007, bien il va y avoir une réflexion et, à un moment donné, petit à petit, il y aura des choses.

Je veux vous entendre. Parce qu'effectivement on est très, très satisfaits. On regarde le travail qu'on a fait en commission parlementaire sur toute cette question-là des cinémomètres photographiques. Et l'industrie du camionnage... Puis je me souviens des discussions que vous aviez eues avec le ministre Boulet, du temps, qui vous rassurait ou tentait de vous rassurer. Je veux peut-être que vous nous informiez. Comment vous l'avez vécu, tout ce projet pilote là? Et vous en êtes où, là? Vous avez un rythme de croisière. Je comprends qu'au niveau des infractions... 40, mais il y a quand même une limitation de vitesse aussi au niveau des camions. On serait porté à penser, peut-être à tort ou à perception, que c'est juste des caméras feu rouge, là, au niveau des camions, mais le ministre me faisait remarquer à juste titre que, 105 dans une zone de 50, c'est ça, ça peut peut-être arriver que, dans les quelques infractions qui sont dénotées mensuellement, qu'il puisse y avoir des vitesses mais dans des zones inférieures.

Ça fait que je veux... j'aimerais ça que vous nous partagiez comment vous avez vécu toute cette dynamique-là à partir du projet de loi n° 42. Et sûrement que vous avez retrouvé cette sécurité-là ou toute cette... que ça vous a rassurés en

cours d'année. Puis vous en êtes où, aujourd'hui, compte tenu du fait que le projet pilote devient permanent et qu'il va y avoir un élargissement ou on va étendre cette chose-là même dans certaines villes? Vous avez vu qu'on l'a annoncé à Québec, qu'on l'a annoncé à Gatineau. Vous avez suivi nos travaux. On a eu une demande de Laval hier. On en est où? Comment vous l'avez vécu puis comment c'est enclenché chez vous?

La Présidente (Mme Doyer): Me Cadieux.

M. Cadieux (Marc): Alors, M. le député de Chomedey, évidemment, vous revenez sur des arguments de l'époque qui sont toujours des arguments qui pourraient être susceptibles d'être réanimés. Pour l'instant, évidemment, avec l'expérience que nous avons, je me prononce en toute transparence et en toute vérité, et je ne tente pas, maintenant qu'on a une expérience, d'appréhender pire que ce que nous avons vécu. Mais il faut aussi comprendre la position que je tenais à l'époque. Ne connaissant pas trop, évidemment, tous les détails et ayant appris aussi plus tard que nous écopiaons aussi des points PEVL — ça, c'était quelque chose sur lequel nous n'avions aucune expectation à l'égard du projet de loi de l'époque — alors c'est certain que j'étais beaucoup plus préoccupé à l'époque parce que j'avais les arguments de l'industrie. Puis les arguments de l'industrie, bien, c'est toute tâche administrative supplémentaire, c'est des coûts d'opération qui augmentent puis c'est la compétitivité qui embarque. Et on se compare toujours aux autres industries, on se compare évidemment aux autres modes, on se compare à nos voisins.

Alors, il faut évidemment toujours garder cette perspective économique des coûts d'opération, et c'est certain que, lorsqu'on ajoute un geste administratif à une entreprise, il y a un coût. Il y a un coût, mais il y a aussi peut-être un coût de société, aussi, auquel l'industrie aussi a adhéré et adhère toujours, de par tous les investissements qu'elle a faits à l'égard de la sécurité routière, et la formation de son personnel, et toutes les mesures que l'industrie prend pour éviter évidemment des choses comme celles-là, des vitesses.

Et je reviens toujours sur l'argument du limiteur. Nous sommes l'industrie qui a réclamé du gouvernement la mise en place du 105. Puis je le répète souvent parce que c'est un message qui est parti de chez nous, que nous avons porté à travers la fédération, à travers tout le Canada. Malheureusement, toutes les provinces n'y ont pas adhéré, mais au moins ceux qui viennent chez nous sont obligés de le respecter. Et j'encourage toujours, d'ailleurs, la Société d'assurance automobile du Québec et Contrôle routier d'exercer une surveillance très accrue sur les limiteurs de vitesse des plaques étrangères. Parce que chez nous je pense que le message est passé, là. Celui qui ne l'est pas, là, bien il mérite l'amende.

Pour ce qui est des autres aléas, écoutez...

M. Moreau: ...sens figuré, j'espère.

Une voix: Non, l'amende.

La Présidente (Mme Doyer): L'amende.

M. Moreau: Ah! j'ai compris «la mort».

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, non, l'amende.

M. Moreau: J'étais pour dire: Il est...

M. Cadieux (Marc): L'amende.

M. Moreau: Je savais que vous étiez sévères pour les gens de votre association, mais pas à ce point-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cadieux (Marc): L'amende. J'espère que mon subconscient n'a pas supplanté la fête pascale, là, mais...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, j'arrête l'échange ici. Je vais passer au député de Johnson. Vous avez presque 10 minutes d'échange, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Au début de la conversation, il a été beaucoup question, là, des fameux PEVL, c'est-à-dire des points, là, qui sont portés au dossier des propriétaires exploitants de véhicules lourds. J'aimerais que vous m'en parliez un petit peu plus, parce que, vous savez, bon, je ne suis pas nécessairement très habitué à ce système et non seulement pour le bénéfice des parlementaires, mais aussi pour l'ensemble des citoyens et citoyennes qui nous écoutent aujourd'hui j'aimerais que vous nous expliquiez un peu comment ça marche puis qu'est-ce que les points au dossier, etc.

M. Cadieux (Marc): Bien, M. le député, évidemment, les points auxquels on fait référence dans le PEVL, dans le permis de l'exploitant, se retrouvent à différents niveaux dans l'exploitation, évidemment, d'une entreprise de transport.

Ça peut être dans le comportement, ça peut être des infractions, ça peut être pour différentes choses qui ne sont même pas sanctionnées par le Code de sécurité routière.

Où le bât blesse et où le ministre me rassure sur ses intentions et celles de la Société d'assurance automobile du Québec, c'est évidemment de ne plus considérer les points PEVL au dossier des entreprises, afin évidemment de rétablir et de redonner un équilibre à l'équité. En fait, le chauffeur, qui est celui qui normalement devrait être le plus puni, ne l'est pas en vertu des points de l'exploitant. L'exploitant, lui, forme ses gens, fait tout ce qu'il peut, les encadre, met des limiteurs de vitesse. On comprend que les radars photo ne sont pas dans les zones de 100, là, nécessairement toujours mais se retrouvent dans des zones inférieures. Mais on doit dire que l'entreprise et les entreprises au Québec ont quand même fait beaucoup de choses pour avoir en tout cas tout le contrôle possible sur un individu qui conduit une pièce d'équipement qui appartient à l'entreprise. Je pense qu'on fait tout ce qu'on peut pour avoir un certain contrôle.

Il existe aussi, maintenant, chez certaines entreprises, mais encore là faut-il en avoir les moyens, le système de repérage GPS, où on peut évidemment suivre à la trace la vitesse, le comportement du chauffeur, tout dépendant évidemment combien l'entreprise a investi de ce côté-là. Mais on a des repères sur lesquels les entreprises continuent et vont continuer à investir. Là où évidemment le bât blesse, c'est là, c'est au niveau de cela.

Mais je pense que je sors d'ici rassuré à cet égard. Ce sont des échanges que nous entretenons depuis déjà quelque temps. Et ceci sera aussi une reconnaissance auprès de l'industrie. Vous me direz: Reconnaissance, il n'y a pas tant d'infractions que ça. Mais ça devient une reconnaissance aussi et un principe de reconnaître que l'industrie s'est bien comportée, fait ce qu'il faut. Et, si un jour on devait revenir à quelque chose d'un peu plus drastique, alors on reviendra aux arguments puis on rediscutera de la raison pour laquelle... Mais pour l'instant je pense que c'est une reconnaissance, mais c'est, pour l'industrie, je pense, par rapport au nombre d'infractions, bien plus un principe. Et c'est, pour eux, aussi une valorisation.

● (15 h 50) ●

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

M. Boucher: Puis, juste pour compléter, là, est-ce que c'est un registre qui est tenu par la Société de l'assurance automobile du Québec, tout comme les dossiers des conducteurs, avec des points d'inaptitude, le sont? Et, en lien avec ça, est-ce qu'à un moment donné, par exemple, jusqu'à un certain niveau, l'accumulation de certains points, bien il y a des sanctions qui sont prises auprès des PEVL qui auraient dépassé, là, leurs nombres de points minimums, des choses comme ça, là?

M. Cadieux (Marc): Je vais laisser maître Léveillé répondre, parce qu'elle a déjà travaillé en entreprise, malgré que je connais une bonne partie de la réponse, mais ça peut être très long, vous expliquer la gestion d'un... Je vois des gens évidemment, de l'autre côté, du ministère qui sourient parce que, oui, c'est très complexe aussi.

La Présidente (Mme Doyer): Me Léveillé.

Mme Léveillé (Nathalie): Je peux faire ça très bref juste pour donner un peu l'image. Chaque exploitant a un dossier. Et il y a différentes catégories sur lesquelles il est évalué. Et il y a des seuils à ne pas atteindre pour ne pas être convoqué à la Commission des transports. Donc, par exemple, un chauffeur qui a commis une infraction par rapport à un radar, la SAAQ est avisée, et il y a des points qui sont octroyés dans le dossier de l'exploitant, en fonction du type d'infraction, de la vitesse qui a été dépassée. Donc, il y a différents points. Ça peut aller de 1 à 3. Et parfois même certaines infractions font en sorte que c'est considéré comme un événement critique et ça va directement à la commission. Donc, c'est un peu, là... Chaque exploitant a un dossier, et il y a des seuils à ne pas atteindre, pour ne pas être convoqué à la commission et devoir s'expliquer, là, sur toutes les mesures qu'il a prises.

M. Boucher: O.K. Puis j'imagine qu'il y a des sanctions financières avec ça aussi, éventuellement, comme: ça coûte plus cher d'assurance pour quelqu'un qui a 10 points d'inaptitude, là, tu sais, sur 15.

M. Cadieux (Marc): Le risque, lors d'une prime d'assurance, évidemment, est aussi, dans le domaine de l'industrie, évaluée selon les points que vous avez cumulés à votre permis d'exploitant. Mais je dois vous dire que la pénalité financière la plus grande, c'est d'engendrer tout le processus pour aller à une audition à la Commission des transports, avec toute l'expertise que vous avez besoin derrière cela et sans savoir la réponse ou sans savoir... et d'avoir à démontrer tout ce que vous avez fait en entreprise pour ne pas qu'une situation comme celle-là se produise, évidemment d'amener un éclairage suffisant à la Commission des transports pour que la commission puisse en venir à vous dire: Ça va, ou: Ça ne va pas, il va falloir faire telle chose. Alors, tout ça, là, je vais vous dire que la sanction financière, là, c'est le processus, qui est encore bien plus sévère que l'amende.

M. Boucher: O.K. Et puis...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: Non, mais c'est parce que ça a sonné un peu comme tantôt, là.

M. Cadieux (Marc): ...que les avocats coûtent cher, là, mais...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: Ils coûtent cher à mort, justement. Non, mais... Puis je suis curieux. D'abord, toutes mes félicitations. 40 dossiers d'infraction sur 7 144, c'est quelque chose, on peut dire, qui relève de l'exploit, là, 0,06 % des contraventions. Maintenant, je voulais savoir, est-ce que vous avez une idée de la proportion infractions commises à un feu rouge ou infractions liées à la vitesse? Parmi les 40, là, il n'y a pas de... Ce n'est pas assez significatif de toute façon?

Mme Léveillé (Nathalie): Non, dans le rapport sur lequel je me suis basée, je n'ai pas retrouvé cette donnée-là, en fait.

M. Cadieux (Marc): Bien, c'est probablement un renseignement qui pourrait exister, si on voulait, là, décortiquer, mais on ne s'est pas rendus jusque-là pour le peu d'infractions. Alors, on... Mais je suis certain que le Bureau des infractions et amendes détient sûrement cette information-là.

M. Boucher: Bien, en terminant... parce que j'imagine qu'il reste...

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

M. Boucher: Est-ce que vous auriez... Parce que les travaux, là, de la commission non pas achèvent, mais pour vous ça se termine bientôt. Est-ce qu'il y aurait quelque chose que vous aimeriez apporter à l'attention des membres de la commission, là, avant de suspendre?

M. Cadieux (Marc): Non. Simplement, évidemment, réitérer notre participation constante à siéger avec le gouvernement et les différents agences et organismes à toujours élaborer des meilleurs encadrements de sécurité. Et je pense que le ministre a fait aussi référence à plusieurs autres projets pilotes, dont celui des jeunes chauffeurs, qui est une autre initiative, aussi, du ministère et de la Société d'assurance automobile du Québec, qui est un projet pilote qui va nous permettre de mettre peut-être de façon plus hâtive, dans des moments où la main-d'oeuvre est difficile pour les années à venir, d'avoir des chauffeurs peut-être bien encadrés mais plus jeunes sur la route, comme on le fait d'ailleurs... du modèle duquel on s'est inspiré dans d'autres provinces mais avec des centres de formation d'excellence.

On sera toujours attentifs évidemment au déploiement, mais je sais que le ministère nous consultera d'une façon régulière sur le déploiement des nouveaux sites qui seront... et que ce sera toujours, évidemment, dans des contextes... Et je suis certain que le gouvernement voudra évidemment investir cette approche dans des sites évidemment accidentogènes où vraiment le besoin se fait sentir et où évidemment la sécurité routière en trouvera des avantages aussi.

M. Boucher: Merci.

M. Cadieux (Marc): Sur ce, je vous remercie tous de nous avoir reçus à la commission — c'est un grand privilège pour notre association d'être entendus — et vous souhaite des bonnes délibérations pascales dans vos familles.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oh! pardon. Pardon.

M. Moreau: Me Cadieux, en terminant, la présidente vient secrètement de me faire part d'un désir qu'elle a — et vous savez qu'elle quitte la politique éventuellement — et c'était de conduire un gros camion. J'imagine que par votre intermédiaire on pourrait certainement réaliser son rêve avant qu'elle ne nous quitte, parce qu'on l'aime beaucoup, vous savez.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cadieux (Marc): Son rêve, M. le ministre, sera réalisé, et à sa convenance, et sur la route qu'elle voudra.

M. Moreau: Bon!

La Présidente (Mme Doyer): Ah! Yé! Yé! Bravo! Je ne sais pas si j'ai la classe appropriée, mais j'ai conduit le TGV Paris-Bordeaux 10 minutes de temps, à 190 kilomètres... 212...

Une voix: Mais vous ne ferez pas ça avec...

La Présidente (Mme Doyer): Mais je ne ferai pas ça avec le camion, Me Cadieux, je ne ferai pas ça avec le camion. Puis je n'avais pas passé mon permis non plus quand j'ai fait ça en France. Oh! ça, je ne devrais pas le dire, mais...

M. Cadieux (Marc): ...mon collègue pourra vous offrir des machineries lourdes aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Doyer): Non. Je veux vous remercier, Me Cadieux, Me Léveillé, de votre contribution. Par votre entremise, nous avons eu la contribution de l'Association du camionnage du Québec, et c'est très important. Alors, merci beaucoup, puis bon retour chez vous.

Je vais suspendre quelques instants pour permettre à l'autre groupe de nous donner leur contribution aussi. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 15 h 58)

(Reprise à 16 heures)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, madame messieurs, bonjour. Nous vous accueillons. Bienvenue à la commission. Vous représentez le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec. Alors, Mme Légaré, M. Lalonde, M. Grenier, je vous donne la parole pour 10 minutes. Peut-être que d'entrée de jeu vous pourriez vous présenter, avec vos fonctions par rapport à votre organisme. Bienvenue.

Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)

Mme Légaré (Nathalie): Merci. Alors, mon nom est Nathalie Légaré. Je suis la présidente du Regroupement des loueurs de véhicules du Québec.

M. Lalonde (Robert): Mon nom est Robert Lalonde. Je suis l'ex-président du Regroupement des loueurs de véhicules du Québec.

M. Grenier (Yvan): Bonjour. Mon nom est Yvan Grenier. Je suis directeur général du RLVQ.

La Présidente (Mme Doyer): ...pour une présentation du 10 minutes.

Mme Légaré (Nathalie): Alors, merci beaucoup. Alors, Mme la Présidente, Mmes et MM. les députés, permettez-moi tout d'abord de vous remercier, les membres de la Commission des transports et de l'environnement, d'avoir invité notre organisation à venir commenter le projet de loi n° 57. Et soyez assurés que notre organisation dépose ses commentaires et représentations dans un esprit ouvert, orienté sur l'efficacité et la sécurité des usagers de la route.

Le Regroupement des loueurs de véhicule du Québec, RLVQ, a été fondé depuis plus de 20 ans et il regroupe 15 entreprises de location à court terme d'autos et de petits camions, dont plus de la moitié sont des PME québécoises. La flotte de ses membres représente un total de véhicules de plus de 35 véhicules au Québec. Ces véhicules sont donc très présents sur le réseau routier québécois, et l'industrie est très sensible à l'aspect sécurité de sa clientèle, tant au point de vue social qu'au point de vue économique.

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

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

M. Lalonde (Robert): Le 21 décembre 2007 était sanctionné le projet de loi n° 42. En vertu de l'article 72 de la loi, le Code de la sécurité routière était amendé afin d'y inclure l'article 592.3, qui se lisait ainsi:

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

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

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

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

Ainsi, de concert avec les responsables du projet pilote, notre regroupement a collaboré de façon assidue à la mise en place et au suivi du traitement des infractions émises. Toutes les photos impliquant des véhicules de nos entreprises membres reçoivent un traitement spécial, car un courriel est alors expédié au propriétaire pour que celui-ci puisse transmettre au Centre de traitement de la preuve, par télécopieur, dans les cinq jours suivants, une copie du contrat de location contenant le numéro de permis de conduire du locataire. Le constat d'infraction est alors émis au délinquant responsable de l'infraction

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

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

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

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

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

Le 15 avril 2010, encore une fois devant la Commission des transports, la ministre Boulet confirmait ce que notre association prétend, lorsqu'elle mentionnait: «L'article 592.3 du Code de la sécurité routière s'inscrit dans le cadre du projet pilote sur les cinémomètres photographiques et la surveillance aux feux rouges. Les modifications qui sont proposées visent à étendre la présomption de propriété prévue au premier alinéa à l'emprunteur à court terme d'une voiture de prêt ou d'essai. Ainsi, les garagistes ou les concessionnaires d'automobiles qui prêtent des véhicules à leurs clients pourront bénéficier du même processus que les locateurs à court terme. Ainsi, plutôt que de recevoir le constat d'infraction, les prêteurs pourront, à la demande de la personne autorisée, fournir les renseignements nécessaires à la signification d'un constat d'infraction à leur client fautif pour éviter d'être eux-mêmes responsables de l'infraction.»

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

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

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

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

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

La Présidente (Mme Doyer): ...moins de trois minutes.

M. Grenier (Yvan): Alors, le 22 février 2012, on présentait le projet de loi n° 57, modifiant l'encadrement de l'utilisation du cinémomètre photographique et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

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

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

Pourtant, le ministre Moreau avait mentionné, le 22 février 2012, lors du dépôt du projet de loi à l'Assemblée nationale, que «le projet de loi limite, à certains propriétaires de véhicules routiers qui ont reçu un constat d'infraction alors qu'ils n'étaient pas les conducteurs du véhicule au moment où l'infraction a été constatée par un de ces systèmes, la possibilité de désigner le conducteur dans le but qu'un nouveau constat lui soit signifié».

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

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

● (16 h 10) ●

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

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

Au niveau du temps, il nous reste à peu près, trois, quatre minutes. Est-ce que ça peut un peu déborder?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, bien, regardez, je vais...

Une voix: Consentement.

La Présidente (Mme Doyer): Consentement? Est-ce que j'ai le consentement pour enlever deux minutes à chaque groupe? Allez-y, mais faites vite, là.

M. Grenier (Yvan): Oui. Non, je comprends, là, c'est...

La Présidente (Mme Doyer): Mais c'est vrai, puis vous avez fait les efforts de...

M. Grenier (Yvan): Ça a été fait vraiment, là...

La Présidente (Mme Doyer): Je le vois. Il y a une logique dans votre document.

M. Grenier (Yvan): D'accord.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, allez-y.

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

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

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

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

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

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

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

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

Tous les intervenants du monde judiciaire le disent, le système judiciaire au Québec est engorgé, et les délais s'accroissent de plus en plus. Selon la base de données du ministère de la Justice du Québec, 177 404 dossiers impliquant des violations au Code de la sécurité routière ont été ouverts par le Directeur des poursuites criminelles et pénales. En 2011, ce nombre est passé à 209 920. Ce volume déjà très imposant de dossiers judiciarisés fait en sorte que les ressources

judiciaires — juges, procureurs, greffiers, personnel de soutien — sont extrêmement sollicitées. Quel effet un surplus de judiciarisation de dossiers aurait-il? Embourber le système encore plus.

Et ces nouveaux dossiers auront un coût. Devra-t-on nommer de nouveaux juges pour assurer la pérennité du système? Si vous jugez que les décideurs sont suffisants, y aura-t-il suffisamment de ressources en poursuite pour gérer une augmentation de dossiers? Est-ce que le personnel de soutien est suffisant? Est-ce que les ressources immobilières le sont? Ça demeure...

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

Un autre point est également très problématique. Nous l'avons mentionné précédemment, le locateur n'a pas accès aux banques de données personnelles de l'État. Si le locateur n'est pas en mesure d'aviser ou de retrouver un conducteur, que se passera-t-il avec ce dernier? Il sera condamné par défaut? Tout citoyen au Canada a le droit fondamental d'être entendu avant d'être jugé. Si le citoyen a une défense à faire valoir, comment pourra-t-il la faire valoir s'il n'est même pas prévenu du fait que l'État estime qu'il a commis une infraction? Avec énormément de respect, nous ne croyons pas qu'il revient à des compagnies de location de voitures à court terme de s'assurer que les droits fondamentaux des justiciables ainsi que les dispositions de la Charte canadienne des droits et libertés de la personne soient respectés. Il s'agit là d'une tâche qui incombe à l'État, aussi lourde soit-elle.

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

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

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Merci. Là, je vais devoir vous arrêter parce que je vous ai laissé aller passablement. Puis vous trouverez une façon... Je suis sûre, avec votre habileté, que vous allez trouver une façon de faire valoir les solutions que vous proposez puis d'aller chercher ce qu'il y a aussi dans votre conclusion. Je m'en excuse, mais j'ai déjà été assez permissive. Alors, merci de votre présentation. Je vais passer tout de suite à M. le ministre pour les échanges.

● (16 h 20) ●

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Une main de fer dans un gant de velours. Alors, Mme Légaré, M. Lalonde, M. Grenier, merci d'être avec nous et d'ajouter votre contribution aux travaux de la commission. Vous avez été invités pour faire valoir votre point de vue.

Très sincèrement, étant conscients de ce que contient le projet de loi n° 57, on avait une idée, du côté ministériel, de ce qu'étaient pour être les représentations que vous avez faites, et je vais me limiter à un point. Dans le fond, ce qui fait problème pour vous, c'est la question de la désignation. Parce que vous avez référé à l'article 52. Vous dites: Bon, on n'aura plus cette possibilité-là. Essentiellement, c'est le sens de votre mémoire.

Et je le reprends. À la page 6 du mémoire que vous nous avez déposé, parce que j'ai cru comprendre, à la lecture que vous vous êtes partagée, que vous l'avez peut-être réparti différemment, mais, celui qui nous est déposé, là, je vous réfère à la page 6, où vous dites: «Ayant les objectifs de dissuasion et de dénonciation d'un comportement délinquant en tête, il est essentiel que le conducteur fautif assume pleinement et entièrement les conséquences de ses actes et qu'il reçoive la peine qui accompagne la commission de l'infraction. Le projet de loi 57 [...] semble mettre de côté ces objectifs.»

Très sincèrement, je vous dirais que non. Avec beaucoup d'égards — puis on appelle un chat un chat, on se parle respectueusement, on peut ne pas partager le même point de vue mais le faire avec beaucoup d'égards — j'ai ici l'extrait ou en fait un contrat type de location, qui sont des contrats régis par, je pense, les dispositions notamment de la Loi sur la protection du consommateur. Et à un des articles, soit celui qui s'intitule — l'article 3 — Versement du paiement par le locataire... Puis là on a une série de sous-paragraphes, a, b, c, qui eux-mêmes se subdivisent. J'arrive à c.3. Alors, paragraphe 3, c.3, on dit ceci. Alors: «Obligations supplémentaires du locataire. À moins que la législation ne l'interdise, le locataire doit payer au propriétaire: 1.[...] 2.[...] 3. Les amendes et les frais juridiques découlant d'infractions commises avec le véhicule pendant la période de location et dont le propriétaire est responsable. À moins qu'elle n'ait été commises pas le propriétaire lui-même, c'est-à-dire le locateur, le propriétaire peut facturer des frais administratifs en sus.»

Alors, cette clause contractuelle là vous permet donc — et c'est même avant les photoradars, là, ce contrat type là existe depuis bien avant l'introduction du projet pilote — vous permet donc de vous assurer que l'objectif que vous soulignez à la page 6 de votre mémoire soit parfaitement rencontré. En d'autres termes, le désavantage économique ou la sanction économique liée à l'infraction n'est pas imputée au locateur mais, par le biais de cette clause contractuelle, à celui qui commet l'infraction. Alors, comment pouvez-vous supporter l'assertion que vous faites à la page 6 de votre mémoire, compte tenu du fait que ce type de contrat là est non seulement un contrat standard, mais un contrat obligatoire, en vertu des dispositions de la Loi sur la protection du consommateur, et qu'il permet non seulement de recouvrer l'amende et les frais, mais de permettre au locateur d'imposer des frais additionnels aux frais convenus, étant entendu que, lorsqu'on loue un véhicule à court terme, le locataire est informé de ses obligations par une série d'initiales qu'il appose sur le contrat et que cette façon de se comporter est non seulement celle qui existe au Québec, mais ailleurs au Canada, aux États-Unis et même en Europe, pour en avoir moi-même fait l'expérience alors que j'ai reçu, bien après mon retour d'Europe, des

coûts additionnels qui ont été imputés à mon compte parce qu'il y avait eu une infraction — dans ce cas-là au stationnement, je dois le dire, non pas à la vitesse — commise au sud de l'île d'Angleterre?

Alors, ce n'est pas exact de dire que c'est un banquet ouvert pour ceux qui commettent des infractions puisque votre industrie... Puis en réalité vous devez être remerciés pour ça, parce que vous le faites sur la base d'une relation contractuelle, mais vous vous assurez d'informer votre client que... Fais attention, ce que je te donne comme service, c'est l'utilisation d'un véhicule et non pas un sauf-conduit à commettre des infractions avec le véhicule que je mets à ta disposition contre rémunération. Si tu commets une infraction, viendront s'ajouter à cette rémunération-là des frais additionnels: l'amende et les frais judiciaires associés à l'infraction. Où est le problème?

La Présidente (Mme Doyer): M. Lalonde. Ah! Mme Légaré.

Mme Légaré (Nathalie): Non, ça va être moi.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. Mme Légaré.

Mme Légaré (Nathalie): J'ai plusieurs points à votre réponse. Je vais essayer d'être brève. Pour supporter la page 6, premièrement, nous, ce qu'on dit, c'est que l'objectif de la loi est vraiment d'aller punir la personne qui a fait la contravention. Nous, la compagnie de location, ce n'est pas nous qui avons commis l'infraction mais bien un conducteur, et c'est cette personne-là qui doit être sensibilisée, à dire: Ton comportement routier est dangereux, tu ne respectes pas les lois, tu vas trop vite. En nous envoyant la contravention à nous — et nous, on la paie et on l'envoie au client — vous, vous ne savez jamais qui a commis l'infraction. Vous n'avez aucun historique du client, vous ne savez pas c'est qui. Donc, si c'est un récalcitrant, c'est une personne qui fait cette infraction-là à répétition avec nos véhicules, vous ne le saurez jamais. Ça, c'est une des raisons pour lesquelles on s'oppose à nous transmettre l'infraction.

Deuxièmement, mauvaise créance. J'ai un permis de conduire, j'ai une voiture. Dans les deux cas, je sais que je dois payer un ticket de stationnement et que je dois payer aussi une contravention de vitesse si j'en ai une. Si je ne la paie pas, je le sais que je vais être condamnée, je le sais que le ministère va me poursuivre. Pourquoi le ministère a mis des lois qui disent que, si je ne paie pas ma contravention, ils vont saisir mon véhicule, que je vais avoir... que mon permis va être suspendu? Parce que vous avez des gens qui ne vous paient pas. La même chose pour nous. On a bien beau mettre des clauses sur nos contrats de location, on a des gens qui ne nous paient pas. On essaie de les retracer. Dans certains cas, quand on parle de camions, les gens nous louent des camions parce qu'ils déménagent, ils ne nous donnent pas leur nouvelle adresse, leur nouveau numéro de téléphone, ils ne transfèrent pas automatiquement... ils ne vont pas payer pour faire déplacer leur courrier à leur nouvelle adresse. Alors, nous, on envoie une facture, et la facture nous revient: Déménagé. N'est plus à cette adresse. Qu'est-ce que je fais pour recouvrer une contravention, une contravention de 42 \$, une contravention de 150 \$? Ça va me coûter plus cher pour essayer de retracer cette personne-là que le coût de la contravention. Nos mauvaises créances pour des contraventions de stationnement de 42 \$ sont plus de 20 %. On parle ici... Ça a paru dans les journaux cette semaine, juste pour la A-25, 360 factures non payées de...

Une voix: ...

Mme Légaré (Nathalie): ...360 000 — excusez — factures non payées d'infractions de 7 \$. Nous, on va facturer nos clients pour des infractions, selon ce que le ministère nous a transmis, des infractions en moyenne pour 150 \$. On va avoir ces infractions-là à redonner à nos clients quand des factures de 7,50 \$ ne sont pas payées. Imaginez, nous. Nous, on reçoit la contravention par après, la carte de crédit du client est peut-être complètement pleine, les gens étaient en vacances, les gens — c'est dans les temps de Noël — sont allés voir la famille, ils ont acheté plein de cadeaux, leurs cartes sont pleines, leurs cartes sont expirées. Qu'est-ce qu'on fait avec la facture?

M. Moreau: Mme Légaré, je ne veux pas vous interrompre, là, vous pourrez continuer la réponse, mais qu'est-ce que vous faites lorsque je vais louer une voiture chez un de vos commerçants? Je sais par expérience que vous préautorisez, sur les cartes de crédit, des montants additionnels au coût de location pour tenir compte, par exemple, de ce qui pourrait arriver s'il y avait un accident de voiture et qu'il y a un déductible à payer. C'est exact?

Mme Légaré (Nathalie): Oui.

M. Moreau: Donc, vous l'ajoutez à la facturation potentielle et vous libérez ce montant-là de la carte de crédit au retour du véhicule lorsque vous constatez qu'il n'y a pas de dommages.

Mme Légaré (Nathalie): Oui.

M. Moreau: Bon., pour... Je veux juste terminer la question. Je vais vous laisser répondre, je n'ai pas de difficulté avec ça. Alors, est-ce qu'on ne peut pas imaginer que vous avez aussi la même possibilité à l'égard d'un potentiel de billets de stationnement? Parce qu'avant les photoradars vous aviez des billets de stationnement puis après les photoradars — ou oubliez que les photoradars existent — vous avez les billets de stationnement. Alors, vous avez une protection contractuelle qui existe pour vous prémunir contre le comportement délinquant, puis j'imagine que tous vos clients ne le sont pas, mais contre le comportement délinquant d'un client. Vous ne lui donnez pas un sauf-conduit en disant:

Écoute, fais ce que tu veux avec cette voiture-là. Il y a un minimum de relation de contrôle entre le locateur et le locataire. Votre contrat le prévoit directement.

● (16 h 30) ●

Mme Légaré (Nathalie): Malheureusement, monsieur, je dois vous dire que nos autorisations sont bonnes 10 jours. Et cette tendance tend à disparaître. Les compagnies de cartes de crédit nous enlèvent les machines avec préautorisation. Elles sont maintenant très rares, et ça vient à disparaître. On ne pourra plus geler des montants. Ça va être les montants de la facture. Et les cartes de crédit disparaissent... cette fonction-là de préautorisation, ça tend à disparaître. Ce qu'on a en ce moment, c'est bon 10 jours. Nos contraventions nous arrivent bien au-delà du 10 jours. Et, comme j'ai expliqué tantôt, quand ça arrive, souvent la carte est pleine, expirée. Ou, si on le met sur la carte de crédit, le client peut contester, parce qu'il a le droit à dire: Non, je veux contester cette contravention-là. Je ne la paie pas. J'appelle ma compagnie émettrice et je demande à ce que cette charge-là me soit renversée parce que moi, je veux contester la contravention. Et automatiquement la compagnie de cartes de crédit renverse le montant.

La Présidente (Mme Doyer): Il ne reste pas grand temps. Pardon.

M. Lalonde (Robert): ...juste compléter. Mme la Présidente, je veux juste compléter.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, allez. C'est ce que je voulais faire.

M. Lalonde (Robert): O.K. Dans notre convention de marchand, M. le ministre, dans notre convention de marchand, vous avez raison, on peut prendre une préautorisation qui nous permet d'ajouter des montants additionnels sur la facture de location au plus tard au retour du véhicule: les frais d'essence, un déductible sur des dommages, etc. Malheureusement, dans le cas des billets de stationnement et des photoradars, les infractions, on les reçoit — et même le A-25 — après le fait. Et quelqu'un qui veut s'opposer a le droit de le faire et il va avoir une rétroaction automatique, parce que je n'ai pas la signature du contrat et je n'ai pas de facture pour l'appuyer.

Donc, vous avez raison, vous êtes un bon citoyen, dans 80 % des cas les gens nous paient. Malheureusement, dans 20 % des cas, les gens ne nous paient pas. Et malheureusement, et M. Ouellette ici le sait, souvent nos véhicules sont utilisés par des gens qui sont des gens du milieu du crime organisé, pour lequel on n'a aucun contrôle — ce n'est malheureusement pas écrit dans son front — et qui commettent des infractions avec nos véhicules, là, pas nécessairement de nature d'excès de vitesse. Mais les délinquants ont tendance à vouloir utiliser les véhicules de location pour pouvoir contourner la loi. Et c'est ce qu'on dit en ce moment. On s'appuie en disant: On est en train de leur permettre, là, avec le projet de loi en question, parce qu'on n'a pas... Une facture de location, ça n'a pas le même pouvoir de dissuasion qu'un billet qui revient du ministère de la Justice.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Lalonde. 30 secondes?

M. Moreau: Non, ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va aller? M. le député de Johnson.

M. Boucher: On a combien de temps en tout?

La Présidente (Mme Doyer): 15 minutes pour vous. C'est...

M. Boucher: 15 minutes. Ah! Bon. On devrait faire le tour.

D'abord, merci beaucoup. Merci beaucoup d'être avec nous aujourd'hui. D'ailleurs, votre contribution porte sur un aspect du projet de loi qui est, je pense, fort important, soit la question, là, de la désignation du conducteur. D'abord, bon, le ministre faisait état de certains outils, par exemple le contrat, la préautorisation, ta, ta, qui vous permettraient de recouvrir les sommes liées à la commission de l'infraction, là, d'une infraction commise par un locataire d'un de vos véhicules. Ce qu'on comprend, c'est que ces outils-là malheureusement ne sont absolument pas suffisants pour vous.

Mme Légaré (Nathalie): Effectivement, ces outils-là tendent à disparaître, étant donné que la société est de plus en plus endettée, donc, les cartes de crédit, il reste de moins en moins de place dessus. Ces outils-là... À chaque année, on voit nos taux de mauvaises créances, au niveau des contraventions de stationnement et maintenant de la A-25, augmenter parce que, quand on arrive avec ça, les cartes de crédit ne passent plus, ne sont plus valides, ont été arrêtées ou expirées. Puis c'est sûr qu'on n'a pas la nouvelle date, puis on essaie de rejoindre un client, puis il ne nous rappelle pas, il sait pourquoi on veut avoir sa date. Et aussi, toujours, la possibilité pour le client de contester l'infraction.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député.

M. Boucher: Mme Légaré, vous faisiez référence, lorsqu'on parlait de mauvaise créance, là, c'est-à-dire que les gens ne vous paient pas malgré les contrats qu'ils ont eus précédemment avec vous, vous avez lancé un chiffre: 20 %. Mais 20 % de quoi? Est-ce qu'on peut le...

Mme Légaré (Nathalie): 20 %, en ce moment, des contraventions de stationnement que nous avons, que nous recevons de notre clientèle, 20 %, on n'est pas capables de récupérer les montants.

M. Boucher: Et donc on ne parle pas, là, de 20 % des quelque 3 500 contraventions que vous avez reçues depuis le début du projet pilote, parce que là il est question de contraventions évidemment liées à la vitesse ou encore, bon, au brûlement d'un feu rouge, là.

Mme Légaré (Nathalie): Non, parce que là, en ce moment, on a la possibilité, et c'est ce qu'on fait en ce moment... C'est qu'on reçoit un courriel de la part du ministère de la Justice avec les informations sur la contravention. On remplit le formulaire, on vous envoie le contrat de location, et à ce moment-là le ministère de la Justice est absolument au courant c'est qui qui a eu la contravention, c'est qui, le contrevenant, et est en mesure d'appliquer les sanctions nécessaires au conducteur et à la personne fautive. Alors, en ce moment, on bénéficie de cette procédure-là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Légaré. Je sens que M. Lalonde veut compléter ou ajouter...

M. Lalonde (Robert): Non, non, c'était...

La Présidente (Mme Doyer): C'est parfait?

M. Lalonde (Robert): Mme Légaré a fait un bon travail à cet effet-là, et ça me fait plaisir.

La Présidente (Mme Doyer): Super. Numéro un. Bon, parfait.

M. Boucher: ...du bonnet.

La Présidente (Mme Doyer): C'est vraiment un ex.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Lalonde (Robert): Mais seulement au niveau du regroupement, on s'entend.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, oui. Un ex-président qui laisse sa présidente actuelle intervenir.

M. Boucher: Non seulement qu'il la laisse, mais je sens un ex-officio fier de sa successeuse, hein?
Est-ce qu'on comprend par là que, sur les 3 500 contraventions qui ont été émises suite à une infraction commise, bon, sur le territoire d'un... grâce à la détection d'un cinémomètre, est-ce qu'on comprend que le nombre d'amendes que vous avez dû payer se rapproche de zéro?

Mme Légaré (Nathalie): Effectivement, on a été assidus à répondre aux courriels qu'on a reçus. Donc, en ce moment, toutes les infractions ont été collectées par le ministère de la Justice et non par nous. Nous, ce qu'on a eu, par exemple, pour traiter ces 3 500 contraventions là, c'est qu'on a fourni la main-d'oeuvre. Donc, le traitement de ces 3 500 contraventions là a été fait par de la main-d'oeuvre à l'intérieur de nos entreprises pour remplir les formulaires et vous retourner l'information à titre complètement gratuit. On n'en a retiré aucun montant pour recouvrer nos frais administratifs. On a juste collaboré au ministère à améliorer le bilan routier.

La Présidente (Mme Doyer): M. Lalonde.

M. Lalonde (Robert): C'est simplement... Je voulais compléter en disant qu'on est conscients que... On veut jouer notre rôle dans l'amélioration du bilan routier. Jamais, dans nos négociations, on a demandé quelque compensation que ce soit pour les frais additionnels, parce qu'on comprend que, comme citoyens corporatifs, on a un rôle à jouer. Où est-ce qu'on a de la difficulté, c'est d'être pénalisés pour une infraction qu'on n'a pas commise.

M. Boucher: Une des raisons et, je dirais même, la principale raison, bon, apportée pour justifier ces changements réglementaires là, à savoir que la majorité des propriétaires de véhicules n'ont plus la possibilité de désigner un conducteur, a trait, disons, à la difficulté que les propriétaires avaient à remplir le formulaire, alors que près de la moitié des formulaires de désignation du conducteur étaient finalement rejetés. Est-ce qu'on comprend que ce n'est pas nécessairement votre cas, considérant la procédure qui notamment, là, faisait appel à un courriel, je pense, là?

Mme Légaré (Nathalie): Effectivement, nous, nos membres n'ont jamais manifesté aucune... On n'a jamais entendu parler que c'était trop compliqué de remplir le document. Mais dans nos recommandations, dans le document, ce qu'on dit, c'est que d'avoir un meilleur formulaire informatisé, qu'on puisse remplir au niveau informatique, serait peut-être encore mieux pour vous, étant donné que c'est peut-être des écritures un peu moins lisibles, ou ces choses-là. Ça fait que ce serait informatisé. Contrairement, peut-être, à notre autre industrie, qui est passée avant, presque la majorité de nos membres sont informatisés. Donc, c'est plus facile pour nous de vous retransmettre par façon électronique... L'information, donc, pourrait probablement être plus claire pour vous. C'est dans nos recommandations.

M. Boucher: Y aurait-il d'autres solutions comme ça? Parce qu'effectivement le fait d'avoir un formulaire électronique pourrait faciliter le traitement des formulaires et diminuer le nombre de formulaires rejetés, là, au final. Bon, bien évidemment, je le vois, là, dans votre mémoire, mais quand même, pour le bénéfice, là, de la commission et des foules en délire, là, qui suivent avec attention ces travaux, est-ce que vous pourriez nous faire part de d'autres... des solutions complémentaires afin de régler cette problématique-là?

La Présidente (Mme Doyer): M. Lalonde.

M. Lalonde (Robert): On recommande, dans la publication de la *Gazette officielle*, d'insérer les clauses obligatoires qui doivent être inscrites sur le contrat de location pour satisfaire aux exigences de la preuve, au niveau de la *Gazette officielle du Québec*, donc que tous les contrats de location qui sont émis aussi au Québec, dans la province de Québec, soient uniformes, de façon à faciliter le travail, là, pour les corps policiers. Nous, ici, on est ici pour travailler, pour collaborer et trouver des solutions. Et on comprend que c'est un processus d'amélioration continue. Et on est convaincus qu'en s'associant avec le gouvernement, toujours dans le cadre d'améliorer le bilan au niveau du réseau routier, à ce moment-là, il y a des solutions qui vont être trouvées à chaque jour, un peu comme notre prédécesseur, M. Cadieux, l'avait souligné. Et ça, là-dessus, notre collaboration est entière pour les gens, les fonctionnaires du ministère des Transports.

La Présidente (Mme Doyer): Merci.

M. Boucher: On vous sent tout à fait prêts à collaborer avec le ministère pour essayer de trouver des solutions afin d'améliorer, là, cette situation-là.

● (16 h 40) ●

Mme Légaré (Nathalie): Nous, ce qu'on veut, c'est que ce soit vraiment la personne qui a commis l'infraction qui soit pénalisée afin que cette personne-là ne récidive pas. Et on est convaincus que, si c'est nous qui avons à payer la contravention, la personne ne sera jamais sensibilisée, parce que c'est une facture de location qu'il va recevoir, avec une ligne marquée «photoradar» et non pas une facture du ministère de la Justice le condamnant à une infraction. Ce n'est pas le même impact. Alors, on est convaincus que, si on vous aide et que c'est vous qui allez pénaliser les contrevenants, vous allez pas mal avoir un meilleur résultat que si c'est nous.

M. Lalonde (Robert): Est-ce que je peux ouvrir une parenthèse? Ce qu'on veut, c'est de sortir de la route les délinquants. On sait que la majorité des conducteurs québécois peuvent à l'occasion dépasser la limite de vitesse permise, mais c'est exceptionnel, au même cas qu'on a des délinquants reconnus au niveau de l'alcool au volant. On ne conclut pas que tous les citoyens québécois sont des alcooliques au volant, mais on est tous d'accord qu'il faut sortir ces délinquants-là de la route. Ce n'est pas en transférant la responsabilité aux compagnies de location qu'on va aider à sortir les délinquants, au niveau des excès de vitesse, de la route, au contraire on va aider ces gens-là à trouver une voie de sortie en utilisant nos véhicules.

Mme Légaré (Nathalie): Surtout si, à un moment donné, la commission décide de vraiment imposer d'autres sanctions aux récidivistes, donc ceux qui ont des photoradars à répétition. Ça va être vraiment une échappatoire, si vous nous transférez les contraventions, parce que vous ne saurez jamais c'est qui, donc ces personnes-là ne seront jamais condamnées. Si, à un moment donné, vous décidez qu'après tant de photoradars la personne ne comprend toujours pas, on va sévir, il va y avoir d'autres façons de le punir, vous ne le saurez jamais si vous nous transférez toute la responsabilité.

M. Lalonde (Robert): Le gouvernement vit tellement de problèmes qu'il a créé une loi qui lui permet de saisir des véhicules. Il n'a tellement pas réglé son problème qu'il a équipé certains de ses véhicules de caméras pour pouvoir intercepter des délinquants. Ça, c'est des outils qui ne nous sont pas donnés à nous. Donc, le gouvernement, il sait. S'il nous dit qu'il ne reconnaît pas le problème de perception, il y a quelque chose qui ne fonctionne pas, pour moi, là.

Mme Légaré (Nathalie): Alors, nous, on en a encore plus, de problèmes là-dessus.

M. Boucher: Bien. En donnant une minute à la partie...

La Présidente (Mme Doyer): Il va vous rester quatre belles grosses minutes.

M. Boucher: O.K. Bon, ça me permet... Évidemment, on est dans un régime, bon, de droit, na, na, na, et je pense qu'un des principes qui guident l'administration de la justice, et vous le reconnaissez, c'est que les personnes qui commettent des infractions soient... sont celles qui devraient en subir les conséquences, quelles qu'elles soient, et non, dans votre cas, comme locataires, que vous ayez à assumer les conséquences, c'est-à-dire le paiement des amendes. Ça tombe sous le sens. Mais est-ce qu'à votre connaissance il y a une assise juridique quant au fait de tenir responsables des propriétaires dans ce cas-là, là, tu sais, des propriétaires de véhicules de la faute commise par les gens à qui ils louent ou prêtent leurs véhicules? Est-ce que vous savez s'il n'y a pas une assise juridique, là, de la jurisprudence ou quelque chose?

M. Lalonde (Robert): Malheureusement, ici, vous êtes assis en face d'opérateurs et non pas d'avocats. Je pense que les gens ici, autour de la table, vont être mieux en mesure que nous de répondre. Je crois qu'il y a certains avocats autour de la table. Nous, nous sommes des opérateurs, des gens d'affaires. On n'a pas cette réponse-là, malheureusement.

Mme Légaré (Nathalie): Tout ce qu'on peut vous dire, en tant qu'honnêtes citoyens, c'est qu'on trouve qu'ici, au Québec, d'être pénalisés pour une faute qu'on n'a pas commise, il me semble que ce n'est pas dans nos valeurs québécoises ni canadiennes.

M. Boucher: Et pourquoi pas américaines et européennes, tant qu'à faire, hein?

Une voix: Allons-y!

M. Boucher: Non, mais, tant qu'à parler du reste du Canada... Non. Et je suis curieux. Le projet de loi prévoit quand même... prévoit exclure certaines catégories de propriétaires, hein? On pense aux propriétaires de camions lourds, aux propriétaires de taxis. Il y a quatre, là, il y a... Attendez. O.K., c'est ça: taxis, véhicules routiers appartenant à un employeur, une voiture de prêt d'un garagiste... Vous n'y êtes pas. Est-ce qu'on vous a... Est-ce qu'on sait pourquoi? Est-ce que, par exemple, ça pourrait être parce que, sur les 7 000 contraventions émises grâce aux radars photo, vous en avez à peu près la moitié, ce qui est quand même substantiel, et de vous avoir inclus n'aurait pas corrigé le problème de la lourdeur administrative créée au Bureau des infractions et amendes, là? Est-ce que vous avez été consultés sur cette possibilité de vous retirer cette possibilité...

La Présidente (Mme Doyer): Mme Légaré.

M. Boucher: ...la possibilité de désigner un conducteur?

Mme Légaré (Nathalie): Non, on n'a pas été consultés. On nous a mis sur le fait accompli qu'on voulait nous enlever cette procédure-là qui était... qui visait vraiment le principe de la loi, donc vraiment attaquer... pas attaquer, excusez, mais aller vraiment chercher le contrevenant. On nous l'a mis comme ça, là, on nous l'enlève. On ne sait pas pourquoi. Mais je peux peut-être imaginer, peut-être, que l'image qu'on a, au Québec, des entreprises québécoises, c'est que c'est juste des grosses bannières américaines qui ont beaucoup d'argent. Ce n'est pas le cas. Le RLVQ, c'est plus que la moitié des membres qui sont des PME québécoises mais vraiment des PME québécoises, pas des multinationales. Dans les cinq dernières années, on a des bannières québécoises qui ont dû faire faillite à cause qu'on a beaucoup de lourdeurs administratives, et je peux vous en nommer, là: Via Route, Location Pelletier, location Kangouroute, Viau Maximum. C'est des compagnies québécoises de location de véhicules qui ont fait faillite. Donc, je répète encore, plus de la moitié de nos membres sont des PME québécoises. Donc, peut-être que l'image que les compagnies de location, c'est des grosses bannières, c'est des multinationales, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas la majorité des véhicules au Québec qui sont ces gens-là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme Légaré. Alors, je vais permettre au ministre... Ici, il se négocie des minutes, là. Alors, le député de Johnson a gentiment accepté de céder une minute à M. le ministre. Alors, M. le ministre. On gère des minutes.

M. Moreau: Et je remercie le député de Johnson. Ça me permettra de lui fournir une statistique du nombre global de dossiers reçus pendant l'expérience pilote. Le nombre de dossiers qui provient de locuteurs représente moins de 2 % des infractions. Alors, ce n'est pas parce que... ça n'a rien à voir avec le fait...

Une voix: ...

M. Moreau: Non, c'est 2 % des infractions. Et, Mme Légaré, je veux vous dire, on n'a pas la perception que vous êtes des grosses entreprises desquelles on veut aller chercher méchamment de l'argent. On dit: Il y a une simplification administrative qui peut être réglée simplement par une relation contractuelle. Vous avez indiqué dans votre témoignage qu'il y a 20 % de mauvaises créances. Vous réalisez cependant que, si je maintenant le principe de la désignation pour ce 20 % de mauvaises créances, vous devriez vous déplacer à la cour pour faire la preuve de la location.

Mme Légaré (Nathalie): Dans notre document, ce qu'on propose aussi, c'est de nous permettre de pouvoir remplir un formulaire qui atteste que le contrat de location est véridique, pour justement éviter qu'on puisse... qu'on ait à se déplacer et que vous ayez pleins pouvoirs pour pouvoir poursuivre vos poursuites avec la personne délinquante. Dans le 20 %...

M. Moreau: Vous suggérez une modification au Code de procédure pénale. Là, on n'est pas dans ce contexte-là. Ce que je vous dis, essentiellement, c'est que, si on ne modifie pas l'article 52, vous réalisez que, dans le 20 % de mauvaises créances, vous allez devoir vous déplacer à la cour pour faire la preuve de la location.

M. Lalonde (Robert): Dans notre esprit, les mauvaises créances, lorsque c'est le gouvernement qui émet l'infraction plutôt qu'une compagnie de location, vont être plus basses. Les gens... La sensibilisation... Recevoir un avis du gouvernement a beaucoup plus d'effet et d'impact chez le citoyen que recevoir l'avis d'une compagnie de location, je m'excuse, à ce moment-là.

M. Moreau: O.K. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je vais mettre fin à nos travaux maintenant. Mais avant je veux vous remercier, Mme Légaré, et remercier M. Lalonde et M. Grenier de leur présentation, et vous souhaiter un bon retour chez vous. Et, l'ordre du jour étant épuisé, la commission ajourne...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Quoi?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Bien oui, mais attends, laisse-moi... Regarde, j'ai mon «Joyeuses Pâques» ici, avec des petits cocos que Mme Cameron m'a faits.

Alors, l'ordre du jour étant épuisé, la commission ajourne ses travaux au lundi 16 avril. Je vous remercie de votre bonne collaboration, le personnel de l'Assemblée nationale, et je souhaite à toutes les personnes présentes dans cette salle de joyeuses Pâques. Pas trop de chocolat, mais du bon.

(Fin de la séance à 16 h 49)