



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 1er mai 2012 — Vol. 42 N° 37

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 (4)

**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 mardi 1er mai 2012 — Vol. 42 N° 37

Table des matières

Auditions (suite)	1
Ville de Montréal	1
Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse (CDPDJ)	9
Mémoires déposés	18
Remarques finales	18
M. Etienne-Alexis Boucher	18
M. Pierre Moreau	19

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Guy Ouellette

- * M. Claude Trudel, ville de Montréal
- * M. Claude Carette, idem
- * Mme Louise Bonneau, idem
- * M. Gaétan Cousineau, CDPDJ
- * Mme Claire Bernard, idem
- * M. Daniel Carpentier, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 1er mai 2012 — Vol. 42 N° 37

**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 (4)**

(Quinze heures vingt minutes)

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

Le mandat de la commission est de poursuivre les consultations particulières et 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 aucun remplacement.

Auditions (suite)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous recevons aujourd'hui les personnes représentant la ville de Montréal et des personnes représentant la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. Alors, pour votre... D'abord, je veux vous souhaiter la bienvenue, bienvenue à l'Assemblée nationale. Vous allez avoir 10 minutes pour votre présentation. Peut-être que, d'entrée de jeu, vous pourriez nous présenter les personnes qui sont... qui accompagnent la personne qui va présenter le mémoire. Et les échanges vont avoir une durée de 35 minutes au maximum: 17 min 30 s pour le gouvernement, d'échange avec vous, et, pour l'opposition officielle, 17 min 30 s. Alors, je vous donne la parole.

Ville de Montréal

M. Trudel (Claude): Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, Mme la députée, MM. les députés, permettez-moi de me présenter: mon nom est Claude Trudel. Je suis membre du comité exécutif de la ville de Montréal, responsable de la sécurité publique et maire de l'arrondissement Verdun. À ma gauche, Mme Louise Bonneau, du Service de police de la ville de Montréal; M. Guy Pellerin, qui est à la Direction des transports; et, à ma droite, M. Claude Carette, qui est également de la Direction des transports; et, pour terminer, M. Thameur Souissi, qui est aussi membre... qui est employé de la Direction des transports de la ville de Montréal.

Alors, Mme la Présidente, la ville de Montréal est heureuse de présenter... de participer, pardon, aux efforts du gouvernement du Québec et de la Commission des transports et de l'environnement en regard du contrôle automatisé sur nos routes.

D'emblée, nous tenons à saluer la contribution des partenaires et des experts autant nationaux qu'internationaux qui ont participé à la réalisation et au succès de ce projet pilote.

En acceptant d'être l'une des trois régions désignées pour l'installation de cinq appareils, la ville de Montréal a apporté une contribution significative lors du développement et de la mise en oeuvre du premier projet pilote de contrôle automatisé au Québec. C'est particulièrement à ce titre qu'elle souhaite réagir aux modifications proposées par le ministre des Transports. L'expérimentation du contrôle automatisé sur les réseaux routiers montréalais a permis de mettre en évidence les spécificités et défis associés à un centre urbain dense. L'expertise pointue et les connaissances apportées par le SPVM et la Direction des transports de la ville ont été indispensables pour répondre aux besoins spécifiques de Montréal lors du déploiement du projet pilote.

Depuis 2008, on le sait, Montréal s'est dotée d'un plan de transport dont la vision est de réduire la dépendance à l'automobile en misant sur l'usage accru du transport en commun et des transports actifs tels que le vélo et la marche. La ville veut prioriser le piéton dans la gestion de la circulation et dans l'aménagement des rues en réduisant la vitesse pratiquée en milieu urbain et en sécurisant les intersections. Je vous fais grâce des nombreuses statistiques qu'on avait apportées, compte tenu du temps qu'il m'est imparti.

Donc, la mise en oeuvre du projet pilote sur le territoire de la ville. En 2007, Montréal a pris part aux nombreux travaux préliminaires — je le disais tantôt — au dépôt du projet de loi. Elle a aussi participé activement à l'implantation du projet pilote ainsi qu'aux travaux de tous les groupes d'experts chargés de produire le rapport d'évaluation.

Forte de toute cette expérience, Montréal veut s'associer au gouvernement pour développer un meilleur modèle d'affaires pour améliorer les aspects opérationnels ainsi que l'efficacité du contrôle automatisé. Ainsi, la ville veut contrôler la vitesse aux carrefours en même temps que les passages aux feux rouges, pratique communément appelée le «speed on green». À Montréal, la problématique de vitesse aux carrefours fait partie des préoccupations en matière de sécurité routière, notamment lorsque les carrefours sont situés en amont ou en aval d'accès au réseau routier.

Nous proposons également de recourir à des opérateurs civils moins coûteux pour effectuer le traitement de la preuve. Cette étape du traitement s'exercerait sous la supervision des services policiers.

En ce qui a trait aux modalités de déploiement, nous suggérons d'alléger la signalisation en milieu urbain au profit d'une information plus adaptée à ce type d'environnement. Nos expériences nous démontrent qu'il est possible de le faire sans compromettre l'information à l'utilisateur.

Quant au choix des technologies proposées pour une seconde phase du déploiement, nous estimons pertinent et essentiel de tenir compte des besoins de la ville et des contraintes spécifiques au milieu urbain en vue d'y déployer les appareils qui répondent judicieusement aux problématiques identifiées précédemment.

En matière de gouvernance, nous sommes d'avis que des gains substantiels peuvent être obtenus en accordant à Montréal une autonomie d'implantation et de gestion des appareils installés sur son territoire dans le respect, bien sûr, de l'encadrement normatif et législatif du gouvernement.

Le SPVM et notre équipe d'ingénierie disposent de l'expertise et les connaissances indispensables à la réussite du déploiement permanent des équipements. Il est fondamental de respecter les besoins des milieux pour ne pas compromettre l'acceptabilité sociale en faveur de ce type de contrôle.

Je rappelle que la ville dispose d'un centre de gestion de la mobilité urbaine dont la plateforme est déjà prête à recevoir des données externes provenant de divers systèmes. Considérant la synergie qui pourrait en découler, l'intégration des systèmes de contrôle automatisé et de la circulation au centre de gestion de la mobilité urbaine s'avère très intéressante.

Enfin, en ce qui concerne le modèle financier, il est important pour la ville que le déploiement du contrôle informatisé ne vienne pas compromettre ses ressources financières et qu'il puisse au contraire l'aider à financer de nouveaux projets en sécurité routière. Pour ce faire, le remplacement du contrôle conventionnel par le contrôle automatisé devra faire l'objet d'une compensation de la perte de revenus qui en découlent. Les dépenses qui seront encourues par la ville pour le déploiement et la gestion des appareils sur son territoire devront également être remboursées.

S'agissant de la partie des accidents... excédents financiers qui seront dégagés par le Fonds de la sécurité routière, Montréal demande une répartition sur la base d'une péréquation des excédents générés globalement par tous les sites fixes et mobiles à l'échelle de la province. Nous convenons que ces argents seront dédiés aux dépenses en sécurité routière exclusivement.

Maintenant, quelques brefs commentaires sur le projet de loi. D'abord, nous croyons qu'il serait pertinent de modifier l'article 634.3 du Code de la sécurité routière pour y intégrer une notion d'obligation de consulter les municipalités lors de la détermination des endroits où seront installés les équipements.

Quant aux articles 4 et 7 du projet de loi n° 57, qui traitent notamment de l'installation des panneaux de signalisation et du fonctionnement des équipements, ceux-ci auront pour effet d'imputer une large... une charge financière aux municipalités. Par conséquent, nous demandons que tous les frais liés à l'utilisation du contrôle automatisé soit assumés par le ministère des Transports.

Enfin, la ville de Montréal est tout à fait d'accord avec la disposition de l'article 14 qui exempte les véhicules d'urgence du contrôle automatisé. Le SPVM a démontré que 98 % des infractions constatées par les appareils de contrôle automatisé l'ont été dans des circonstances répondant aux exigences de l'article 378.

Au Québec, le statut de véhicule d'urgence est accordé en raison de la nature du travail à accomplir. Il ne s'agit pas de véhicule ordinaire conduit par... dans des circonstances ordinaires. Le Code de la sécurité routière prévoit des exemptions pour ces catégories de véhicules. Il va de soi que le contrôle automatisé doit être inclus dans ces applications et ces dispositions. Faire autrement serait bien mal comprendre la nature du travail exercé par ces professionnels dont l'encadrement disciplinaire est très strict.

Pour terminer, Mme la Présidente, la ville de Montréal réitère son accord au déploiement du contrôle automatisé sur l'ensemble du réseau routier québécois et offre sa collaboration au gouvernement pour réaliser les meilleures conditions de succès de cette démarche. Nous souhaitons que les constats et suggestions exprimés dans ce mémoire soient pris en considération en vue du renouvellement de l'entente de collaboration qui nous lie.

Je vous remercie de votre attention. Et mes collaborateurs et moi sommes prêts à répondre à vos questions.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, M. Trudel. Alors, j'ai convenu avec... puis je pense que M. le ministre va être d'accord, de donner un bloc de 10 minutes, un bloc de 10 minutes, un dernier bloc de 7 min 30 s, un dernier bloc de 7 min 3 s. Est-ce que ça vous convient?

M. Moreau: Mme la Présidente, vous dirigez cette commission de main de maître, comment pourrions-nous refuser vos suggestions?

La Présidente (Mme Doyer): Ah! merci, M. le ministre, j'aime ça. Alors, le premier bloc de 10 minutes vous appartient, M. le ministre, pour un échange.

M. Moreau: Je pensais que vous alliez dire: Votre premier bloc de 10 minutes est commencé déjà. Non, non, ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Non, c'est mon temps et il m'appartient, je crois.

M. Moreau: Bien. Très bien, merci. Alors, permettez-moi à mon tour, Mme la Présidente, bien, de saluer d'abord les membres de la commission, heureux de les retrouver, de saluer les gens du ministère des Transports qui m'accompagnent, et c'est important de le mentionner puisque ce sont des gens qui sont connus de nos invités de la ville de Montréal, des gens avec qui ils ont travaillé, alors: M. André Meloche, qui est sous-ministre associé; Stéphanie Cashman-Pelletier, qui est chef de service, Politiques, sécurité routière; Mathieu Grondin, chef de bureau, Projet radars photo; et Julie Massé, avocate de la Direction des affaires juridiques; Lucie Vézina, avocate à la direction de la sécurité routière; et Claude Morin,

qui est... je l'avais rebaptisé l'autre jour le propagandiste de la sécurité routière, mais qui est directeur de la sécurité routière, et très impliqué dans le dossier des photoradars.

Alors, M. le maire — M. Trudel — et vos invités, bienvenue à l'Assemblée nationale. Je veux saluer particulièrement Mme Bonneau, que j'ai eu l'occasion de rencontrer lors de la première du film *Dérapages* de Paul Arcand et qui m'indiquait tout l'intérêt qu'elle avait au dossier du déploiement des photoradars, et je sais qu'elle y a travaillé très activement, notamment dans le cadre de l'expérience pilote, et qu'elle apporte une contribution très intéressante à nos travaux.

● (15 h 30) ●

J'ai pris connaissance du mémoire que vous nous avez présenté et j'ai quelques questions à poser sur trois aspects, essentiellement, du mémoire. Un des éléments où Montréal insiste, ce serait sur la question de la signalisation. Je ne vous remets pas tout le contexte des travaux de la commission parlementaire, simplement pour vous rappeler que la commission à laquelle vous assistez aujourd'hui a produit un rapport très important qui a fait l'objet d'un vote unanime de ses membres, qui a été déposé à l'Assemblée nationale et qui contient six recommandations. Et, au titre de ces recommandations-là, une qui m'apparaît très importante et qui est liée directement à l'acceptabilité sociale du dossier des photoradars, c'est l'obligation de signaler la présence des appareils, pour ne pas transformer ces appareils-là, dans la perception publique, comme étant des objets de revenus pour l'État ou les municipalités, mais bel et bien des objets qui visent à changer le comportement des utilisateurs de la route. Dans ce contexte-là, vous faites un parallèle, je pense, dans votre mémoire, entre la signalisation de l'interdiction de faire un virage à droite aux feux rouges, qui est, pour la ville de Montréal, située aux entrées de la ville, et donc vous, vous dites: On pourrait avoir quelque chose de similaire pour les photoradars.

Je vous le soumets avec beaucoup de respect, je pense que ce parallèle-là ne peut pas s'appliquer dans le cas des photoradars puisque, dans le cas des feux rouges, on sait qu'il y a des feux rouges à toutes les intersections puis on sait qu'il y a une règle, quand on arrive sur l'île de Montréal, que, même s'il n'y a pas de signalisation particulière à un feu rouge, on n'a pas le droit de tourner à droite. L'objectif de signaler un photoradar, ce n'est pas de créer une règle générale, c'est au contraire de dire: Dans un cas particulier ici, vous allez être soumis à un contrôle automatisé de la circulation, que ce soit pour la caméra au feu rouge ou que ce soit pour le contrôle de la vitesse. Parce que ce que l'on souhaite avec ces appareils-là, c'est de changer les comportements, dans le sens où les nouveaux comportements amélioreront les résultats sur la sécurité routière, en matière de sécurité routière. Et donc il est impensable de penser qu'on va changer un comportement si on fait une annonce générale de la possibilité... Alors, je pourrais très bien dire, si je pousse l'exemple un peu plus fort: Au Québec, en quelque part, il y aura des photoradars, tenez-vous-le pour dit. C'est un peu ça que vous nous dites. Alors, si c'est ça, j'aurais juste un panneau à mettre ici, devant l'Assemblée nationale: Au Québec, on a des photoradars. Je pense que ça irait à l'encontre de ce que l'on souhaite comme effet de ces appareils-là.

Alors, pouvez-vous me dire comment vous percevez... Puis je... lorsqu'on pousse un exemple à l'extrême, évidemment on dénature le propos de celui qui le porte, puis ce n'est pas mon intention. Pourriez-vous me dire comment, vous, vous entrevoyez la possibilité d'avoir une autre façon d'annoncer les appareils tout en maintenant l'unanimité des membres de cette commission, en disant: Cette façon de faire aura pour objectif de modifier les comportements?

La Présidente (Mme Doyer): M. Trudel, M. le maire.

M. Trudel (Claude): Oui, merci. M. le ministre, je vais peut-être vous étonner, mais je suis totalement d'accord avec ce que vous dites. Quant à maintenir l'unanimité de votre commission, je vous laisse ce soin-là, ou Mme la Présidente. On est d'accord, on est d'accord sur le principe. On pense quand même, avec ce principe, que plus de 200... Je vais donner un exemple, parce que vous parliez d'un exemple tantôt, je vais vous donner l'exemple de la rue Notre-Dame où 200 panneaux parsemés ici et là, c'est peut-être un peu, beaucoup. Alors, on est d'accord avec le principe.

Il faut tenir compte, à mon avis, du paysage urbain de Montréal. La rue Notre-Dame, c'est une grande artère, c'est connu, il y a peut-être des aménagements à faire. Mais, je suis d'accord avec vous, penser qu'il y aurait simplement, sur le pont Champlain, le pont Jacques-Cartier, bon, et dans le tunnel, tout ça, une seule... Et je pense que ça a déjà été évoqué — je ne pense pas que ça a été évoqué officiellement au nom de la ville de Montréal — j'ai entendu cet exemple-là aussi. Sachez que moi qui représente aujourd'hui cette ville... on est d'accord avec le principe de la signalisation. Je pense qu'on peut trouver facilement un accommodement qui tiendra compte de... bien, j'irai toujours avec ce genre de mot, M. le ministre, mais un accommodement qui satisfait le plus grand nombre.

M. Moreau: Bon, très bien. Parce que là vous avez raison d'hésiter, c'est galvaudé un peu, cette expression-là.

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

M. Moreau: Maintenant, deuxième point, sur l'autonomie des élus. Bon, vous avez dit... et, ça aussi, je veux vous entendre. D'abord, il est très clair que, dans les recommandations de la commission, on demandait de maintenir un système centralisé pour prendre la décision finale d'implanter les appareils. Mais j'ai dit, et je l'ai répété, dans le cas des expériences pilotes que l'on conduit présentement avec Québec et avec Gatineau et des discussions que nous avons avec d'autres municipalités qui sont intéressées à se joindre à ces expériences pilotes là, qu'il est évident que le ministère va tenir compte des demandes qui sont faites par les municipalités. Alors, l'obligation que je fais au ministère, c'est de dire: Écoutez les recommandations des spécialistes que sont, pour chacun des territoires, les gens qui vous accompagnent, hein, les directeurs... les gens responsables de la circulation, les ingénieurs qui sont au contrôle routier, le service de police, les élus, qui, eux, vont faire une liste de demandes, la présenter au ministère des Transports, qui, éventuellement, avec un comité d'experts, va faire les recommandations au ministre. À la fin de la journée, le ministre, là, s'il veut aller à l'encontre de son comité d'experts et des recommandations des municipalités, il va falloir qu'il soit ferré pas mal.

Alors, je ne vois pas là, moi, en tout cas, le cheminement de ce qu'on appelle... ce qu'on pourrait appeler une perte d'autonomie des élus locaux. Au contraire, c'est d'agir en partenariat avec eux et de dire: Il n'y a pas une seule personne qui détient la vérité, pas plus le maire de quelque ville que ce soit, sans faire de personnalité, pas plus le ministre, quel qu'il soit, sans faire de personnalité également, mais qu'il y ait un travail de collaboration qui soit fait dans une seule perspective: celle d'atteindre un meilleur niveau encore de sécurité routière à l'aide de cette technologie qu'on veut implanter. Est-ce que vous êtes d'accord avec cette approche?

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

M. Trudel (Claude): Avec les nuances qui s'imposent. On écrit, dans le mémoire... Et j'en ai parlé quelques fois, c'est encore un principe, nous, ce qu'on poursuit, parce qu'on pense qu'on est les mieux placés, c'est, ce qu'on a écrit, ce que j'ai appelé l'autonomie balisée, pas banalisée, mais balisée. Ce qui ferait que les décisions principales seraient prises, dans le cas de Montréal, par Montréal et par la suite discutées avec les autorités du ministère du Transport.

Puis je vais vous parler comme maire d'arrondissement, puis c'est la même chose pour les maires de villes complètes, là. En matière de signalisation de transport, je veux dire, je viens de changer mon règlement dans Verdun, je veux dire, on a été obligés de le soumettre au ministère, on en a discuté. Il reste que c'était la priorité de mes élus, de mon équipe.

On ne veut pas faire les choses seuls, on veut être capables de décider, parce qu'on pense qu'on est les mieux placés, on a la meilleure expérience, on a les meilleurs techniciens. On ne renverse pas ceux du ministère puis on ne dit pas que les autres ne sont pas bons, mais on connaît notre situation. Alors, pourquoi ne pas partir du principe d'autonomie, de baliser en quoi l'autonomie réelle serait? Ce qui n'empêche pas les discussions vigoureuses à l'occasion entre le ministre et ses collaborateurs et un maire et ses collaborateurs.

Alors, c'est une question de perspective, mais je pense que, sur le principe, on s'entend. Il ne s'agit pas d'exclure le ministère des Transports, encore moins le ministre. À mon avis, c'est une question de point de vue puis de situation par rapport à un objectif.

M. Moreau: On est peut-être dans la nuance, parce que je reprends l'exemple que vous avez donné, lorsqu'une ville modifie son règlement de... par exemple, pour établir la vitesse sur ses rues ou sur ses artères, elle le fait d'abord par décision de son conseil, soumise à l'approbation finale ou à la désapprobation éventuelle du ministre des Transports, c'est un peu semblable à ce qu'on vous propose là. Alors, c'est déjà... Peut-être qu'on l'a mal exprimé, mais c'est peut-être de l'autonomie balisée, dans la mesure où on vous dit: Vous prenez la décision, comme on a fait, par exemple, pour Québec, où on a dit à Québec, ou à Gatineau: Écoutez, faites-nous la liste des endroits, là, on vous donne, pour l'instant, dans le cadre de l'expérience pilote, cinq, six appareils, dites-nous où est-ce que vous voulez les installer. Ils nous font une proposition. Cette proposition-là est examinée par le ministère, puis, à la fin de l'analyse, bien, on dit oui ou on dit non. Très sincèrement, on n'a pas eu des discussions très vigoureuses sur... avant de se rendre à la décision finale.

Alors, peut-être qu'on est plus dans la nuance puis qu'on est d'accord pour dire: À l'heure actuelle, il se fait de l'autonomie balisée, puis nous, on veut voir... en tout cas, c'est l'intention certainement des membres de la commission et mon intention de voir les élus municipaux comme des partenaires plus que comme, moi, de me voir comme un directeur d'école — ou comme quelqu'un, par exemple, qui voudrait me couper la parole au moment où le bloc se termine. D'après, moi, c'est ce que je comprends.

● (15 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): C'est en plein ça. Alors, vous avez bien compris. Je vous ai laissé aller un peu, M. le ministre.

M. Moreau: ...balisé, on vit ça à la journée longue, nous autres, là.

La Présidente (Mme Doyer): C'est la meilleure illustration qu'on ne pouvait pas avoir. Alors, je donne la parole à M. le député de Johnson.

M. Boucher: Vous êtes bien aimable, Mme la Présidente. Je vous remercie beaucoup. Alors, chers représentants de la ville de Montréal, je vous remercie particulièrement, là, de votre participation à ces travaux qui sont fort importants, puisqu'ils visent à baliser une pratique nouvelle mais qui va probablement s'inscrire dans la durée en matière de sécurité routière. Et, si je dis «particulier» dans votre cas, c'est que vous détenez une expertise particulière, puisque la ville de Montréal a été partie prenante au projet pilote, là, qui a été instauré, là, depuis 18 mois et que nous avons eu le plaisir, là, d'étudier au cours des derniers mois justement à la commission parlementaire.

Je vais faire un bout sur la question de l'autonomie balisée qui a été abordée par le ministre. En fait... Bon. Vous jugez, et à bon droit, que vous êtes les experts du territoire montréalais, et pour toutes sortes de raisons. Or, manifestement, ou du moins c'est ainsi que je le comprends... Dans votre mémoire, le point 5 dit, bon: *Commentaires et analyse du projet de loi n° 57*. Et vous désirez, dans ce projet de loi là, qu'on insère la notion d'obligation de consulter les municipalités. Est-ce qu'on comprend là qu'il y a une ouverture pour vous que, sans qu'il y ait une autonomie balisée par une loi, conférée à la ville de Montréal pour l'identification des sites, la perception des amendes, etc., bref tout... en fait, l'ensemble des volets de votre autonomie dont vous faites référence... Est-ce que je vois là une ouverture de la part de Montréal comme quoi, effectivement, le ministre, bien qu'il serait le dernier responsable de l'installation des cinémomètres, se devrait malgré tout de faire appel à vous?

La Présidente (Mme Doyer): M. Trudel, M. le maire.

M. Trudel (Claude): Oui. Je suis... Ayant été membre de cette Assemblée — vous n'étiez même pas né — je comprends la nuance des mots, puis donc je vais être prudent dans ma réponse.

Ce qu'on désire, c'est que notre opinion, notre expertise soit mise à contribution. On veut, autant que quiconque dans cette salle et ailleurs, la réussite de ce projet. On pense que c'est important. Maintenant, donner l'obligation au ministre... Et, entre pouvoir et devoir, il y a toujours une nuance. L'obligation de consulter la municipalité, ça peut faire partie aussi de l'autonomie balisée, c'est-à-dire qu'on veut être capables de porter, si vous voulez, là, dans la pire des hypothèses, notre cause au plus haut niveau puis discuter avec les plus hautes autorités. On continue à penser que, sur le territoire de la ville, comme probablement sur votre territoire, dans votre... pas arrondissement, dans votre comté, M. le député, vous le connaissez bien, vous connaissez ses besoins, bien, c'est la même chose à Montréal. Je pense qu'on l'a démontré.

Encore une fois, ce n'est pas un rejet de l'aide qui peut nous être apportée, c'est une question de perspective. Il ne nous viendrait pas à l'idée de ne pas consulter le ministre, de ne pas consulter nos collègues, on travaille avec eux depuis des années, là, depuis 2007. Mais c'est une nuance importante. Je pense qu'il faut insister, et c'est ce qu'on fait dans ce mémoire-là.

Cela dit, on est ouverts à toute forme de collaboration puis de discussion, on veut la réussite de ce projet-là autant que le ministre, pour les mêmes raisons que le ministre: on parle de sécurité routière. Et, comme responsable de la sécurité publique à Montréal, c'est une de mes grandes responsabilités que je prends le plus au sérieux.

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

M. Boucher: D'abord, merci beaucoup de faire référence à mon année de naissance. Ayant célébré mes 33 ans cette année, ça fait quand même du bien de se voir rajeunir comme ça, là, M. Trudel, j'apprécie beaucoup.

Mais donc ce que je comprends, c'est que le mécanisme instauré par ce projet de loi là, un mécanisme à l'effet... ou, bien que le ministre est le dernier responsable de l'installation des cinémomètres, il est... il consulte les municipalités concernées, et, dans le fond, la nuance que vous apportez sur la notion d'obliger la consultation avec les municipalités vous satisferait.

La Présidente (Mme Doyer): M. Trudel.

M. Trudel (Claude): Oui. Que le ministre soit obligé de consulter plutôt que de pouvoir consulter, là, nous — je n'aime pas le mot que je vais employer, je vais l'employer quand même — rassurerait. Encore une fois, le principe qu'on met de l'avant et qu'on veut faire passer auprès de vous, madame et messieurs, c'est: à titre de premiers responsables, on connaît notre territoire, on connaît nos besoins, on peut avoir des besoins qui n'existent pas ailleurs, on peut avoir les mêmes besoins exprimés de façon différente, ça nous paraît important qu'on soit les initiateurs des projets, qu'on les présente, qu'on ait une chance de les discuter et que ça vienne, je veux dire — pour employer... je vais employer les mots français — de bas en haut plutôt que de haut en bas. Puis j'ai lu les déclarations du ministre et j'ai lu divers autres travaux de la commission, je pense qu'on peut être d'accord là-dessus, là. Il s'agit encore une fois de nuances qui peuvent être importantes et qui sont importantes pour nous autres.

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

M. Boucher: Merci beaucoup. Dans votre mémoire, vous faites référence à un meilleur modèle d'affaires pour améliorer, là, les aspects opérationnels et l'efficacité des contrôles automatisés, et vous dites, bon: «Pour ce faire, nous suggérons de contrôler la vitesse aux carrefours en utilisant les équipements déjà installés pour contrôler les passages aux feux rouges», là, les fameux «speed on green», là, dont vous parlez. Ça a peut-être l'air fou, là, mais je vais quand même vous demander, et pour moi comme pour les foules en délire qui nous écoutent, là, d'explicitier la notion de carrefour.

La Présidente (Mme Doyer): M. Trudel.

M. Trudel (Claude): Si vous voulez, je vais... Comme c'est technique, je peux vous l'expliquer, mais Mme Bonneau serait infiniment... ou M. Carette. Allez-y rapidement parce que le temps nous est compté.

M. Carette (Claude): Lorsqu'on parle de carrefour, évidemment c'est l'intersection...

La Présidente (Mme Doyer): Pardon, pardon.

M. Carette (Claude): Pardon.

La Présidente (Mme Doyer): Je vais vous donner la parole, M. Carette, puis c'est pour aussi le bon travail de nos... à l'audio. Alors, M. Carette, puis, si vous voulez compléter, Mme Bonneau, vous pourrez le faire. M. Carette, allez.

M. Carette (Claude): Oui. Donc, évidemment, quand on parle de carrefour, on parle d'intersection, dans ce cas-ci des intersections qui sont contrôlées par des feux de circulation. Et, lorsqu'on dit le «speed on green», c'est: tout en ayant, dans le fond, le système photographique de contrôle aux feux rouges, on a, tout en même temps, dans le fond, le contrôle de la vitesse. Parce qu'en milieu urbain dense comme à Montréal, par exemple, en particulier à proximité des réseaux

autoroutiers, lorsqu'on quitte le réseau routier municipal et on veut aller vers le réseau autoroutier, par exemple une entrée d'autoroute, on observe évidemment que les gens brûlent le feu rouge et aussi accélèrent sur la fin de la phase verte, voire jaune pour pouvoir accéder au réseau autoroutier. Et, dans ce cas-ci, c'est un contrôle qui est important en milieu urbain dense pour justement réduire le nombre d'accidents.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. Carette. Mme le lieutenant Bonneau.

Mme Bonneau (Louise): Ce qu'il faut comprendre à Montréal, c'est que la majorité de nos accidents impliquent des piétons, et les accidents arrivent aux intersections. Donc, en contrôlant la vitesse d'une façon plus importante et systématique, avec l'aide du contrôle automatisé, on vient agir sur le nombre d'accidents qui surviennent aux accidents... aux intersections et aussi réduire la gravité des accidents, parce qu'on sait que la vitesse, c'est un facteur contributif qui augmente la gravité des blessures. Alors, pour nous, le «speed on green», là, le contrôle de la vitesse aux intersections, c'est vraiment une priorité.

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

M. Boucher: Si, comme vous le mentionnez, il y a près de la moitié des intersections munies de feux de circulation qui sont situées sur l'île de Montréal, on peut donc conclure que le bassin potentiel lié aux sites pouvant faire l'objet d'installation de cinémomètres est plutôt important sur l'île de Montréal.

La Présidente (Mme Doyer): Lieutenant Bonneau? M. Carette?

M. Trudel (Claude): Vas-y, vas-y.

La Présidente (Mme Doyer): M. Carette.

M. Carette (Claude): Oui. Effectivement. Dans le fond, sur l'île de Montréal, il y a quelque 2 400 feux. Donc, évidemment, on est, au niveau des gestionnaires des feux, le plus grand gestionnaire de feux, évidemment, au niveau du Québec, et il y a un fort potentiel, évidemment, d'installation de photoradars pour le contrôle... pardon, sur les systèmes de contrôle aux feux rouges, encore le «speed on green», à Montréal.

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

● (15 h 50) ●

M. Boucher: C'est une question qui est particulièrement importante alors que, bien qu'il y ait... que le ministre a ouvert un peu, là, notamment, sur la question, par exemple, des chantiers de construction près des zones scolaires, les critères en fonction desquels on peut déterminer si un site peut être propice à l'installation de cinémomètres ou non restent malgré tout flous, hein, et on peut penser finalement qu'il y en aurait énormément, de sites qui pourraient faire l'objet d'installation de cinémomètres. Or, si l'acceptabilité sociale du projet de loi est liée à de multiples facteurs tels que la présence de signalisation, par exemple, ou encore, bon, l'utilisation des sommes à des fins strictement liées à la sécurité routière, je ne suis pas sûr... Je ne suis pas sûr que la multiplication par milliers de ce type d'appareil là sur le territoire québécois, disons, favoriserait le maintien d'une telle acceptabilité sociale.

Alors, en fonction de certains critères... Et, bon, vous dites connaître mieux que quiconque, et je suis certainement d'accord avec vous, le territoire de l'île de Montréal. En fonction de vos critères, est-ce que vous auriez une idée du nombre de cinémomètres qui pourraient être déployés sur le territoire de l'île de Montréal? Est-ce que c'est quelque chose que vous avez déjà évalué?

La Présidente (Mme Doyer): Lieutenant Bonneau.

Mme Bonneau (Louise): En fait, pour avoir participé aux travaux du projet pilote, c'est un exercice qui doit se faire globalement, parce que la population de Montréal ne doit pas non plus être surcontrôlée — excusez-moi l'expression — par rapport au reste de la province. Alors, ça, c'est un exercice global qui doit être fait en fonction de l'ensemble de l'accidentologie au Québec et la répartition des accidents aussi sur l'île de Montréal. Donc, c'est là qu'on vient aussi analyser les clientèles visées, qu'est-ce qu'on veut réduire au niveau de l'accidentologie.

Donc, ça, c'est vraiment un exercice qui doit se faire en partenariat avec l'équipe, l'ensemble de l'équipe du ministère des Transports. Et c'est là qu'on parle... Pourquoi notre implication est essentielle? Pour justement prendre en considération les multiples critères et les adapter à notre réalité.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, lieutenant Bonneau. M. le ministre.

M. Moreau: Oui. D'ailleurs, c'est un bon lien que de pouvoir prendre la parole à ce moment-ci, parce que je suis tout à fait d'accord avec ce que Mme Bonneau vient d'exprimer comme critère de détermination. C'est-à-dire que, lorsqu'on prend Montréal comme un tout, il faut faire une analyse globale afin de déterminer où on souhaite intervenir. Parce que l'objectif poursuivi par ces appareils-là, c'est précisément d'avoir un impact positif. Et peut-être que la multiplication à l'infini... je sais que ce n'est pas la position de la ville. Certainement que la multiplication à l'infini viendrait annuler l'effet que nous voulons rechercher.

Je sais qu'on a un bloc écourté, et mon adjoint parlementaire veut poser une question. Je veux simplement revenir sur un point. M. Trudel, vous avez soulevé la question des véhicules d'urgence. Je veux m'assurer de bien comprendre votre position à cet égard-là. Dans le projet de loi, on a déterminé certains véhicules d'urgence, on ne les a pas tous inclus. Je vous... Est-ce que... Je veux savoir: Est-ce que vous êtes d'accord avec cette approche-là ou pas? L'idée n'est pas de vous tendre un piège, c'est de dire: On a, à escient, exclu de la liste certains véhicules d'urgence. Je vous donne un exemple: le véhicule de fonction qui est mis à ma disposition est un véhicule d'urgence, il répond aux notions de véhicule d'urgence. Mais on ne souhaitait pas soustraire à l'application des photoradars les véhicules de fonction comme celui qui est mis à ma disposition. C'est la raison pour laquelle on a véritablement ciblé certains véhicules d'urgence dont, je dirais, la nécessité... ou dont la fonction première est véritablement de se déplacer à grande vitesse, ce qui n'est pas le cas de tous les véhicules d'urgence. Est-ce que vous partagez cette vision-là ou il y a un...

M. Trudel (Claude): Absolument, M. le ministre. C'est pour ça... On l'a dit dans le mémoire, les trois véhicules parmi ceux inscrits dans la catégorie sont des véhicules, là, qui ont des fonctions bien, bien particulières et pour lesquels le temps compte, les secondes comptent. Alors, oui, les policiers, pas les policiers qui s'en vont chercher... chez Tim Hortons, bien sûr, mais des policiers dans l'exercice de leurs fonctions, les pompiers...

M. Moreau: La Sûreté du Québec ne fait pas ça. Je ne sais pas si, au SPVM, vous avez...

M. Trudel (Claude): Non, non, mais c'est parce que j'étais avec le lieutenant tantôt, puis on est arrêtés chez Tim Hortons.

M. Moreau: Ah! O.K. O.K.

Une voix: ...

M. Trudel (Claude): Non, à Québec. Et troisièmement, évidemment, bien sûr, les ambulances. Alors, on est tout à fait d'accord que ces trois véhicules-là doivent être inscrits dans cette catégorie. On va vous appuyer à 100 % là-dessus.

M. Moreau: O.K. Très bien. Parce que j'avais cru voir que vous faisiez une nuance additionnelle. Mais vous êtes d'accord avec l'orientation du projet de loi sur cet aspect. Bien. Alors, mon...

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

M. Ouellette: Merci, Mme la Présidente. Probablement... Je suis heureux, M. Trudel, de vous voir en santé ici. La dernière fois, M. Bissonnet vous avait... il était venu à votre place; il n'était pas venu vous remplacer. Mais je suis heureux de voir que vous me semblez en pleine forme, et c'est une très belle chose pour la ville de Montréal.

J'aurais une question, avec la permission de la présidente, pour Mme Bonneau. À l'étude des crédits, M. le ministre a pris la balle au bond, pour prendre son explication, et proposait aux parlementaires, à l'intérieur du projet de loi n° 53, d'inclure un amendement pour le «Move Over Law», pour les interceptions, de façon à assurer une meilleure sécurité pour les policiers lors des interceptions. C'est la première fois qu'on va le tester en commission parlementaire, et c'est pour ça qu'avec la permission de la présidente je voudrais connaître la position de Mme Bonneau, si vous seriez favorable, pour les policiers qui ont à intercepter, de l'ajout, à l'intérieur du projet de loi, lors d'un papillon, de cette notion de «Move Over Law».

La Présidente (Mme Doyer): Lieutenant Bonneau.

Mme Bonneau (Louise): Alors, M. Ouellette, comme vous dites, vous prenez la balle au bond. Concernant le «Move Over Law», le Service de police de la ville de Montréal collabore au comité de travail qui était institué par le ministère des Transports. Donc, il y a des échanges qui se font actuellement, là, en collaboration avec mes partenaires policiers, le ministère du Transport et le ministère de la Sécurité publique justement pour trouver la meilleure façon d'appliquer cette mesure au Québec.

Malheureusement, on a eu des décès tout récemment qui impliquent nos collègues, et je pense que c'est une mesure qui doit être prise au sérieux et en considération au Québec. Très souvent, les usagers du Québec voyagent à l'extérieur et ne connaissent pas cette mesure-là parce qu'ils ne l'appliquent pas au Québec. Alors, autant pour tout intervenant qui a à s'arrêter en bordure de route, là, les intervenants qu'on va cibler dans cette mesure-là... Je pense que c'est une mesure nécessaire pour la sécurité des intervenants, les policiers et les catégories qui seront visées, là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Lieutenant Bonneau. Question courte, réponse courte, on devrait être corrects.

M. Ouellette: Donc, ma question courte: Si vous aviez une suggestion à faire au ministre, ce serait laquelle?

Mme Bonneau (Louise): Bien, en fait, je ne suis pas particulièrement impliquée dans tous les échanges, mais je pense que l'équipe qui est en place, le comité qui a été mis en place va savoir bien guider le ministre.

M. Ouellette: Merci. Réponse politique, Mme Bonneau. Je pense que vous avez un très bon professeur à côté de vous.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. Nous allons passer au député de Johnson pour 6 min 30 s.

M. Boucher: Merci, Mme la Présidente. Très rapidement, vous avez parlé un peu d'argent, parce qu'évidemment ce projet de loi a un volet pécunier, hein, ou plutôt des conséquences pécuniaires, vous dites que vous avez déjà entraîné des dépenses. Or, autour de la table, on pensait que ce projet pilote avait été rentable, tout en ayant défrayé l'ensemble des dépenses administratives ou autres. Est-ce qu'on comprend que la ville, dans le cadre du projet pilote, a eu à assumer des dépenses qui n'ont pas été couvertes par le projet pilote, par les sommes recueillies grâce aux cinémomètres?

La Présidente (Mme Doyer): M. Trudel, M. le maire. Ah! lieutenant Bonneau.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ah, M. Carette? Là, on se passe la balle de l'un à l'autre. Alors, M. Carette.

M. Carette (Claude): Oui, effectivement, dans le cadre du projet pilote, il y a certaines dépenses au niveau de l'ingénierie, en particulier les équipes au niveau de la ville de Montréal, dans le fond, qui n'ont pas été encore compensées, dans ce sens-là. Et, par rapport au modèle financier, effectivement, lorsqu'on se retrouve en milieu urbain très dense, il faut comprendre la complexité d'installation de tels équipements à l'intérieur, dans le fond, d'un ensemble de mobiliers urbains. Lorsqu'on installe, par exemple, un photoradar, que ce soit à un tronçon ou encore à un feu de circulation, essentiellement, le sous-sol est très occupé en milieu urbain, donc ça prend beaucoup, dans le fond, d'expertise en termes d'ingénierie urbaine. Mais aussi, lorsqu'on se retrouve sur des ponts d'étagement, par exemple, ou des viaducs en milieu urbain, c'est très dense, et souvent la visibilité n'est pas là, ça prend des systèmes particuliers. Donc, c'est toute l'intégration des systèmes qui est un peu plus complexe, il y a des dépenses additionnelles.

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

M. Boucher: Est-ce qu'on a une idée du coût total qui a dû être assumé par la ville de Montréal, à l'heure actuelle?

La Présidente (Mme Doyer): M. Pellerin...

M. Carette (Claude): Non. Je n'ai pas le chiffre ici.

M. Boucher: O.K. Vous parlez aussi de compensation, bon, pour... une compensation... Est-ce que de telles compensations financières sont dues, à vos yeux, puisque les six policiers que vous affectez au projet pilote, ou que vous avez affectés, et que vous affecteriez éventuellement ne peuvent procéder finalement à un contrôle de la sécurité routière de manière traditionnelle?

La Présidente (Mme Doyer): M. Trudel.

● (16 heures) ●

M. Trudel (Claude): Je serais tenté de vous répondre que la compensation, ce n'est pas nécessairement dans ce sens-là, c'est-à-dire que, là où il y aura des appareils d'installés, les méthodes conventionnelles qui rapportent aux municipalités... Puis je ne dis pas qu'on fait ça pour avoir des fonds, on fait ça d'abord pour assurer la sécurité des piétons et de la population en général. Mais, là où il y aurait des appareils, les moyens conventionnels ne rapporteront pas autant. Quand on parle de compensation, c'est pour ce genre de perte là.

Notre suggestion d'avoir des civils plutôt que des policiers, c'est clairement aussi financier dans la mesure où un civil coûte moins cher qu'un policier pour faire ce genre de travail là. On suggère des employés civils encadrés par des policiers, quand même.

M. Boucher: Et peut-être très rapidement, puisqu'il ne doit pas nous rester beaucoup de temps... Il nous reste combien de temps, madame?

La Présidente (Mme Doyer): Trois minutes.

M. Boucher: Ah! trois minutes. Bon, bien, on a quand même...

La Présidente (Mme Doyer): 3 min 30 s.

M. Boucher: On a quand même le temps. La ville, dans votre mémoire, dit... finalement demande qu'il y ait une répartition sur la base d'une péréquation sur le réseau routier du ministère des Transports et ceux des municipalités. Est-ce que vous pouvez expliciter un peu, là, ce concept-là, en fait ce à quoi vous faites référence, là?

M. Trudel (Claude): Une péréquation, on s'entend que ce qui est une péréquation... Les raisons pour lesquelles... puis la façon qu'on veut que ça fonctionne ou qu'on vous suggère que ça fonctionne, si Mme la Présidente me le permet, je vais demander à M. Carette de répondre.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, bien sûr. M. Carette.

M. Carrette (Claude): Oui. Donc, au niveau du modèle d'affaires qui est proposé, essentiellement c'est que les excédents par rapport à l'exercice au niveau du photoradar, que ce soit dans le projet pilote ou le projet permanent, cet excédent va dans un fonds routier, et, dans le fond, au niveau de ce fonds qui est exclusif pour des actions routières par la suite, on souhaite avoir, dans le fond, une redistribution pour l'ensemble des gestionnaires de réseaux routiers, que ce soient les municipalités, en l'occurrence Montréal, mais aussi le ministère des Transports du Québec, pour pouvoir agir là où est-ce qu'il y a des accidents, donc là où est-ce qu'on doit agir. Et c'est dans ce sens-là où est-ce qu'on souhaite avoir une péréquation.

Il faut comprendre que, lorsque les policiers de Montréal, par exemple, émettent un constat d'infraction actuellement, évidemment les revenus vont à la ville de Montréal. S'il y a moins d'infractions en soi qui sont faites en raison du... qui est perçue par nos policiers en raison de la présence de photoradars... Maintenant, les revenus vont au fonds routier. Et c'est cette forme de péréquation qui est requise, parce que nous, les argentés, évidemment, on s'en sert, entre autres, pour faire des actions de sécurité routière, que ce soient nos campagnes de sensibilisation avec nos services de police ou encore que ce soient nos actions qu'on fait au niveau de l'ingénierie. On change, par exemple, on adapte nos intersections, 50 intersections par année, donc il y a des dépenses, évidemment, en sécurité routière, dans les municipalités également.

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

M. Boucher: Et, bon, souvent, les programmes de péréquation sont basés sur certains critères en fonction desquels on doit redistribuer, disons, certaines sommes. Est-ce que vous avez une idée des critères que vous aimeriez qui soient utilisés dans un tel système, advenant que ce soit intéressant pour les parlementaires?

La Présidente (Mme Doyer): M. Carrette.

M. Carrette (Claude): Oui. Donc, dans le fond, les critères, évidemment ça va faire l'objet de discussions avec les représentants du gouvernement, là, du ministère des Transports du Québec. Mais il y a différents critères où, dans le fond, on doit agir, que ce soit sur la base de kilométrage, sur la base de l'accidentologie ou d'autres critères qui peuvent faire en sorte qu'on agit où est-ce qu'on doit agir sur l'ensemble des réseaux routiers au Québec.

M. Boucher: Il me reste combien de temps?

La Présidente (Mme Doyer): Une minute.

M. Boucher: Je vous la laisse, si vous avez quelque chose à rajouter sur ce projet de loi.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Est-ce qu'il y a une personne qui voudrait rajouter quelque chose? M. Trudel.

M. Trudel (Claude): Oui. J'aimerais d'abord vous remercier, toutes et tous. Je pense que ça a été l'occasion d'un dialogue fructueux. Moi, je retire de cette rencontre de groupe qu'à quelques nuances près on joue la même partie dans la même cour, avec le même objectif, c'est-à-dire protéger le citoyen puis assurer une sécurité routière qui soit vraiment très, très forte.

Alors, je vais m'en retourner à Montréal rapidement — non, correctement, M. le ministre — et avec l'espoir que les suggestions de la ville de Montréal soient entendues et que tout événement soit le départ, je dirais même, la continuation d'un dialogue, à mon avis, bien amorcé. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, M. Trudel. Et je peux vous assurer qu'on a mis beaucoup de temps, les membres de la commission parlementaire ici, on a mis beaucoup de temps, beaucoup d'énergie et beaucoup de réflexion dans... pour produire finalement le rapport qui a été déposé ici et qui est la base pour la législation aussi.

Alors, je veux vous remercier, M. Trudel, ainsi que les personnes qui vous accompagnent de votre contribution à nos travaux, et bon retour chez vous à une bonne vitesse, raisonnable.

Alors, je suspends les travaux pour permettre aux personnes qui suivent de s'installer.

(Suspension de la séance à 16 h 4)

(Reprise à 16 h 6)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, nous accueillons maintenant les personnes qui représentent la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. Je crois que c'est M. Gaétan Cousineau.

**Commission des droits de la personne
et des droits de la jeunesse (CDPDJ)**

M. Cousineau (Gaétan): Oui, bonjour.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, bonjour, M. Cousineau, bienvenue. Je vous donne la parole. Vous pourriez nous présenter les personnes qui vous accompagnent et leurs fonctions par rapport à la commission. Ensuite, je crois

que vous êtes un habitué, alors vous savez que vous avez 10 minutes pour nous faire votre présentation avant le début des échanges avec les parlementaires.

M. Cousineau (Gaétan): Merci beaucoup. Alors, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, mon nom est Gaétan Cousineau. Je suis le président de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse du Québec. Et je suis accompagné aujourd'hui de Me Daniel Carpentier, qui est le directeur adjoint responsable de la recherche, et Me Claire Bernard, conseillère juridique à la Direction de la recherche, de l'éducation-coopération et des communications.

Nous tenons à vous remercier de l'invitation qui nous a été faite, à la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, de présenter ses observations sur le projet de loi n° 57 qui vise à modifier l'encadrement législatif de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

La Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, dont les membres sont nommés par l'Assemblée nationale, a été instituée en vertu de la Charte des droits et libertés de la personne du Québec afin d'assurer la promotion et le respect de l'ensemble des droits reconnus dans la charte. Conformément à son mandat, la commission a examiné ce projet de loi afin d'en vérifier la conformité aux principes contenus dans la charte et de faire les recommandations qu'elle estime appropriées. Nos commentaires porteront sur les modifications relatives à la désignation du conducteur par le propriétaire d'un véhicule, introduites par les articles 11 à 16 du projet de loi.

Le Code de la sécurité routière prévoit que le propriétaire du véhicule routier peut être déclaré coupable de toute infraction relative à la vitesse et à l'arrêt au feu rouge qui est constatée par l'un ou l'autre des appareils photographiques même s'il ne conduisait pas le véhicule. Rappelons que c'est là une exception à la règle prévue au deuxième alinéa de l'article 592 du Code de la sécurité routière en vertu de laquelle un propriétaire non conducteur ne peut en principe pas être déclaré coupable d'une infraction énumérée à cet article, à moins qu'il ne se trouve dans le véhicule conduit par son préposé.

Des dispositions viennent toutefois alléger la responsabilité du propriétaire non conducteur. En premier lieu, il peut se dégager de sa responsabilité s'il fait la preuve que le conducteur du véhicule, au moment où l'infraction a été constatée, utilisait le véhicule sans son consentement. D'autre part, selon les règles actuellement en vigueur, le code permet au propriétaire d'identifier le conducteur par un processus de désignation. Cette désignation n'innocentera pas automatiquement le propriétaire, mais le conducteur pourra alors faire l'objet d'une poursuite. Si le conducteur est trouvé coupable de la même infraction ou d'une infraction incluse, le propriétaire ne pourra pas être déclaré coupable. De plus, un régime particulier permet aux propriétaires de certaines catégories de voitures de dégager complètement leur responsabilité.

● (16 h 10) ●

Les modifications proposées dans le projet de loi visent à limiter la possibilité du propriétaire non conducteur de s'exonérer de la responsabilité qui pèse sur lui, bien qu'il n'ait pas commis d'acte fautif. Dorénavant, seuls auraient droit de recourir à la procédure de désignation du conducteur les propriétaires de véhicules immatriculés au Québec faisant partie d'une des quatre catégories suivantes: les véhicules lourds dont le propriétaire est inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, les taxis, les véhicules routiers appartenant à un employeur, lorsque ces véhicules sont conduits par son employé et que ce dernier est dans l'exercice de ses fonctions de livraison, et enfin les voitures de prêt d'un garagiste. Les autres propriétaires non conducteurs, y compris les locataires de véhicules à court terme, ne bénéficieraient plus de la procédure de désignation qui leur permet actuellement de repousser la présomption de culpabilité qui pèse sur eux.

La commission considère que les modifications proposées posent un problème du point de vue du respect de la présomption d'innocence garantie par l'article 33 de la charte, en vertu duquel toute personne accusée est présumée innocente jusqu'à ce que la preuve de sa culpabilité ait été établie suivant la loi.

Bien que le propriétaire non conducteur reconnu coupable ne risque pas la perte de points d'inaptitude, étant donné que la loi écarte cette peine pour les infractions constatées par un des systèmes photographiques, il reste qu'il est déclaré coupable et qu'il est passible d'une amende. De plus, s'il tente de façon délibérée de se soustraire au paiement de l'amende, il est passible d'une peine d'emprisonnement. Il est vrai qu'en dehors du processus de désignation le propriétaire non conducteur peut établir en défense qu'il n'a pas donné son consentement à l'utilisation du véhicule, mais ceci constitue un moyen de défense assez restreint.

Les raisons pour justifier les modifications aux règles en vigueur seraient d'ordre administratif. Il apparaît que la gestion des formulaires de désignation serait complexe en raison du fait que le traitement de ceux-ci n'ait pas été automatisé. Pourtant, ces difficultés n'avaient aucunement été évoquées dans le rapport des parlementaires qui ont analysé le rapport d'évaluation du projet pilote produit par le ministère des Transports, et ceux-ci n'avaient formulé aucune recommandation visant à réduire le droit des propriétaires non conducteurs de se décharger en désignant le conducteur.

La commission souscrit entièrement à l'objectif recherché par l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Elle vise la protection des droits fondamentaux de la personne inscrits à l'article 1 de la charte, à savoir: les droits à la vie, à l'intégrité et à la sûreté. Les moyens pour y parvenir doivent toutefois être conformes aux droits garantis par la charte.

La commission considère que des solutions administratives devraient être mises en place pour corriger les difficultés de gestion du traitement des formulaires de désignation afin que l'ensemble des propriétaires de véhicule continuent à avoir le droit d'établir, par la procédure de désignation, qu'ils ne conduisaient pas leurs véhicules au moment de l'infraction. Par conséquent, elle recommande que le projet de loi soit amendé afin de maintenir dans le Code de la sécurité routière la procédure de désignation du conducteur. Je vous remercie de votre attention.

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

M. Moreau: Merci, M. Cousineau. Me Carpentier, Me Bernard, bienvenue. Merci de vous joindre à nos travaux. Vous avez indiqué que c'est l'opinion de la commission qu'il y aurait une infraction au... en fait à la charte ou à un des principes de la charte, sur la présomption de culpabilité. J'aimerais que vous soyez plus précis. Quel est le lien qui ferait en sorte qu'une disposition de ce projet de loi là irait à l'encontre de la charte?

M. Cousineau (Gaétan): L'article 33 que l'on cite prévoit que toute personne est présumée innocente avant qu'elle ne soit portée accusée. Alors, le fait que le propriétaire n'est pas le conducteur mais que c'est son véhicule avec une autre personne qui aurait commis l'infraction, la loi vient imposer un fardeau de culpabilité sur le dos du propriétaire par le fait qu'il a été... que son véhicule a été photographié.

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

M. Moreau: Mais il n'y a pas un fardeau direct, c'est-à-dire: on ne crée pas une présomption de culpabilité.

M. Cousineau (Gaétan): Mais on ne prévoit plus non plus la mesure de désignation qui lui permettrait plus facilement de désigner le véritable conducteur du véhicule.

M. Moreau: Ce qui n'empêche pas de contester.

M. Cousineau (Gaétan): Exact.

M. Moreau: Alors, s'il peut contester, en quoi est-ce que ça va à l'encontre de la présomption d'innocence? C'est le tribunal ultimement qui va décider s'il y a condamnation ou pas. S'il peut contester — et c'est l'opinion que vous me donnez — à ce moment-là en quoi est-ce qu'il y aurait infraction à la présomption d'innocence?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cousineau.

M. Cousineau (Gaétan): La situation actuelle permet un traitement beaucoup plus simple pour le propriétaire qui n'est pas conducteur.

M. Moreau: M. Cousineau, je vous arrête tout de suite, là, ce n'est pas une question de simple ou pas simple, c'est une question d'aller à l'encontre d'une disposition de la charte ou pas. Alors, le fait que ce soit plus compliqué ou moins compliqué, ça ne va pas à l'encontre de la charte. La charte n'est pas là pour simplifier les choses, elle est là pour garantir des droits. Le droit garanti qui serait enfreint par les dispositions du projet de loi, vous me dites, c'est la présomption d'innocence. J'essaie de voir en quoi et, très sincèrement, je ne vois pas, de un.

De deux, vous m'avez indiqué que, dans le rapport de la commission, on n'avait pas traité de la question des dossiers... ou de la complexité administrative. Vous l'avez ici, au paragraphe — attendez un peu — 24: «Le traitement et la manipulation des formulaires d'identification du conducteur comportent une importante difficulté d'application au BIA», qui est le Bureau d'infractions et des amendes. Alors, le rapport en fait état, là. Je tire cette information-là du rapport d'évaluation du projet pilote de la commission.

Alors, je veux bien comprendre que ça ne faisait pas partie des recommandations, mais le projet de loi, ici, il vise à donner suite au rapport de la commission, et, en donnant suite au rapport de la commission, on s'inspire non seulement des recommandations... Moi, les recommandations, sincèrement, je les vois comme des barrières à ne pas franchir, mais je prends en considération les éléments factuels qui me sont rapportés par les membres de la commission en disant: Il y a un problème. Le projet de loi essaie de régler le problème.

Alors, très sincèrement, j'en viens à la conclusion, sur le premier élément, qu'à date on ne m'a pas établi, moi, qu'il y avait une infraction à la charte et, deuxièmement, qu'il y a des dispositions, dans le rapport de la commission, qui établissent clairement les difficultés administratives liées à la désignation.

M. Cousineau (Gaétan): Alors, si je n'ai pas su vous convaincre, on va inviter Mme Claire Bernard, la conseillère juridique, à vous reprendre l'argument de l'article 33 de la charte.

La Présidente (Mme Doyer): Me Bernard.

Mme Bernard (Claire): Il y a déplacement de la présomption de culpabilité, sinon l'article 592, alinéa deux, n'existerait pas tel qu'il est actuellement dans le Code de sécurité routière. On présume que l'auteur de l'infraction est une personne qui en fait n'a pas commis l'infraction. Il y a un déplacement. Et normalement la présomption d'innocence garantit que tous les faits... tous les points d'une infraction doivent être prouvés par l'État, par le ministère public. L'article 592 déplace, crée une présomption inverse, qui n'est certes pas irréfragable, mais elle la déplace.

592, alinéa deux, actuellement, pour... les propriétaires non conducteurs qui ne sont... dont l'infraction n'est pas constatée par les appareils photographiques peuvent se décharger en établissant qu'ils... en tout cas, c'est... ils ne sont...

leur culpabilité n'est pas établie, à les décharger en vertu de l'alinéa deux. On revient remettre cette... pour les conducteurs propriétaires... Enfin, les propriétaires non conducteurs dont le véhicule est pris en infraction alors qu'ils ne conduisaient pas, on présume qu'ils sont, eux, fautifs, et c'est eux qui vont être reconnus coupables et qui vont être passibles de l'amende, alors qu'ils ne conduisaient pas la voiture.

M. Moreau: Mais... Non. Un instant. Un instant, là.

Mme Bernard (Claire): Et...

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

M. Moreau: Vous concluez à la condamnation. Ce n'est pas ça que ça fait du tout, là, parce que, si je suis votre raisonnement, si le Code de procédure... le Code de la sécurité routière ne comportait pas l'article 592, il irait à l'encontre de la charte. Ça, là, ce serait en dehors de ce monde. Ce qui est fait essentiellement, c'est un déplacement de la partie civile devant la cour. Mais le déplacement de la partie civile ne le prive pas de son droit à une défense pleine et entière et donc à la présomption d'innocence.

Vous ne pouvez pas conclure que le fait qu'on installe un photoradar et qu'on désigne une personne comme étant la partie civile constitue un obstacle à la présomption d'innocence. Si c'est ce que vous dites, vous allez devoir plaider plus longtemps pour me convaincre, très sincèrement.

● (16 h 20) ●

Mme Bernard (Claire): Il y a plusieurs causes de jurisprudence — et je suis sûre que les membres de votre équipe sont au courant — où ce système a été constaté... a été contesté sur la base de la présomption d'innocence, où les tribunaux ont reconnu qu'effectivement il y avait une atteinte à la présomption d'innocence, que ce soit en vertu de la Charte canadienne ou de la présomption d'innocence qui est reconnue à l'article 6 de la convention européenne. Et après c'est un principe, c'est un exercice de... Oui, l'article est présumé touché, et c'est de voir est-ce que le moyen... est-ce que l'objectif qui est recherché est compatible, est suffisamment important, est-ce que les moyens qu'on laisse pour établir les moyens de défense sont suffisants. C'est ce qui se fait dans chaque contestation.

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

M. Moreau: Mais, si ce que vous dites est exact, si les moyens recherchés sont suffisants, si ce que vous dites est exact, je dois conclure que je peux retirer la présomption d'innocence. Moi, je pense que je ne peux jamais retirer la présomption d'innocence. Et ce n'est pas une question de moyen, ça n'a rien à voir avec ce que je cherche à protéger. Parce que, si c'était vrai, là, je voudrais protéger les gens contre les meurtres, j'enlèverais la présomption d'innocence dans les cas de meurtre. Ce n'est pas ça, là. Ce que je fais ici: je déplace le fardeau de responsabilité d'un individu à un autre en lui maintenant tous ses moyens de défense. Ce n'est pas un principe qui enlève la présomption d'innocence.

Est-ce que la défense est plus compliquée ou moins compliquée? Exemple: lorsque je passe sur un stop, c'est une infraction de responsabilité stricte selon les critères établis par la Cour suprême. Est-ce que, parce que la défense d'avoir enfreint un arrêt obligatoire est une infraction de responsabilité stricte, ça enlève la présomption d'innocence? La réponse à ça, c'est clairement non.

Alors, comment votre raisonnement peut-il tenir alors que là je maintiens tous les moyens de défense à la personne qui est désignée, en substituant le propriétaire au conducteur? Et en quoi le conducteur vient-il être privé de ses moyens de défense? Expliquez-moi ça.

La Présidente (Mme Doyer): Me Bernard.

Mme Bernard (Claire): ...tous les moyens de défense, il reste la défense sur des faits matériels. Et la personne était... ne conduisait pas la voiture, donc elle a assez peu d'information sur les faits matériels. Et ce qui lui reste, c'est de démontrer qu'elle n'a pas consenti; c'est assez restreint. Et c'est une... Et, quand vous dites que l'infraction est une infraction de responsabilité stricte, au contraire, les tribunaux disent que ce sont des infractions de responsabilité absolue.

M. Moreau: Oui. Alors, quelle serait la défense de la personne qui a commis l'infraction? C'est de dire qu'elle n'a pas commis un excès de vitesse ou que son excès de vitesse n'a pas été constaté. Qu'est-ce qui prive le propriétaire du véhicule d'assigner cette personne-là comme témoin dans sa défense? Expliquez-moi ça.

La Présidente (Mme Doyer): Me Bernard.

Mme Bernard (Claire): Bien, qu'est-ce qui prive... Ce que la responsabilité stricte permet, c'est plutôt de montrer qu'il s'est déchargé de... Parce que ce n'est pas ça que vous lui permettez, vous ne lui permettez pas de dire que... la loi ne lui permet pas d'amener... Elle l'impute, lui, et elle. Tout ce qu'il peut défendre, tout ce qu'il peut défendre, c'est... Tout ce qu'il peut démontrer, c'est qu'il n'a pas consenti, c'est le seul moyen que la loi lui permet.

M. Moreau: Mais, Me Bernard, en quoi la loi, le projet de loi, s'il était adopté, empêche le propriétaire d'un véhicule d'assigner comme témoin le conducteur au moment de l'infraction pour faire établir qu'il n'a pas commis une infraction?

Montrez-moi en quoi ce projet de loi empêche la personne de faire ça et en quoi est-ce qu'il empêche la personne d'être présumée innocente.

Mme Bernard (Claire): Mais là vous imputez que la personne, elle a peut-être très bien brûlé le feu rouge, mais ce n'est pas la responsabilité du propriétaire de la voiture. Vous êtes en train de...

M. Cousineau (Gaétan): Si vous me permettez...

M. Moreau: Mais quel est... Alors, quel est le moyen restreint ici? Si la personne qui est le conducteur n'a pas commis d'infraction et qu'elle est assignée comme témoin, elle va pouvoir lui permettre, au propriétaire, de se décharger de cette infraction-là.

M. Cousineau (Gaétan): Si vous permettez...

La Présidente (Mme Doyer): Je vous arrête parce que, malheureusement...

M. Cousineau (Gaétan): Ah? O.K.

La Présidente (Mme Doyer): En tout cas, vous pourrez continuer tantôt votre échange. La parole est au député de Johnson.

M. Boucher: Je cède immédiatement à monsieur pour la complétion de l'information.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, M. Cousineau.

M. Cousineau (Gaétan): Je voulais préciser tout simplement que, si c'était le cas, que la personne ne pouvait plaider ou inviter un témoin, elle pourrait aussi dire: J'ai... La voiture n'était pas utilisée sans mon consentement. Pourtant, on l'a prévu dans la loi, cela. Alors, on a senti que c'était important de le prévoir dans le projet de loi que, s'il fait preuve que le conducteur était en possession de la voiture sans son consentement et qu'il n'avait pas... il pouvait se dégager de sa responsabilité. Pourtant, on ne fait pas la même nuance qu'il pourrait se dégager de sa responsabilité s'il n'est pas le conducteur de sa voiture. Mais le seul cas où c'est prévu dans la loi, c'est que si c'est sans son consentement.

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

M. Boucher: Bon. Merci beaucoup. D'ailleurs, je vais reprendre un peu mon introduction; mais je tenais à vous passer la parole immédiatement, là. Je tiens à vous remercier de prendre part à ces travaux. Vous amenez un éclairage important, je pense, quant aux différentes dispositions, là, de ce projet de loi là.

Un peu pour faire du pouce, là, sur l'échange que vous venez d'avoir avec la partie ministérielle, bon, M. le ministre dit: Écoutez, on n'a pas ôté d'outils à la personne qui reçoit un constat d'infraction et qui... Bon, évidemment, ce constat-là n'est pas une preuve de sa culpabilité. Il a effectivement la possibilité d'aller se défendre. Or, est-ce que vous, vous considérez la procédure de désignation du conducteur comme un outil de défense pour le propriétaire?

M. Cousineau (Gaétan): Selon les termes de la loi telle qu'elle est rédigée actuellement, qui est devant nous pour étude, on prévoit que le propriétaire conducteur peut se dégager de sa responsabilité s'il fait preuve que le conducteur est en possession de la voiture sans consentement. Ce que la loi ne prévoit pas, c'est qu'il peut se dégager de sa responsabilité s'il fait la preuve que, malgré qu'il est le propriétaire, il n'est pas le conducteur, même avec son consentement, mais qu'il n'était pas le conducteur. Donc, tout le processus de désignation, qui était là durant le projet pilote, disparaît.

Le ministre a mentionné tantôt que c'est... Moi, j'avais dit que ce n'était pas mentionné dans le rapport d'étude. J'avais ajouté: parce qu'il n'y avait pas de recommandation. Mais là on... C'est probablement mentionné dans le rapport puisque le ministre le cite. Mais il n'y a pas de recommandation qui venait dire: Bien, écoutez, à cause des difficultés ou de la démarche administrative complexe, on doit modifier, on propose de modifier ou d'abandonner. Donc, ça arrive par le projet de loi. Le rapport n'en parlait pas, ne faisait pas de recommandation.

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

M. Boucher: Donc, la possibilité de désigner le conducteur pour le propriétaire d'un véhicule qui reçoit un constat d'infraction pour une infraction détectée par un radar photo, un cinémomètre est un outil de défense devant les tribunaux.

La Présidente (Mme Doyer): M. Cousineau.

M. Cousineau (Gaétan): Absolument. C'est un outil de défense. Le ministre posait la question: Est-ce qu'il va pouvoir convoquer comme témoin important, assigner le conducteur, parce qu'il ne l'était pas? Probablement que oui. Est-ce que ça lui enlève ce que l'article 33 de la charte lui donnait, c'est-à-dire cette présomption d'innocence? Je pense que oui aussi. Alors donc, on voit qu'il y a quelque chose qui s'est passé. Ce n'est pas aussi simple pour le propriétaire non conducteur.

Le ministre ne voulait pas qu'on utilise les mots «simplicité», mais il y a quelque chose là qui s'est passé par le fait que la loi a été rédigée autrement.

M. Boucher: D'ailleurs, vous faites référence à l'assignation de témoin. Justement, par exemple, un propriétaire accusé d'avoir commis une faute pourrait assigner à témoin, là, l'éventuel conducteur, là, puisqu'il saurait qui aurait utilisé son véhicule au moment de la commission de l'infraction. Je m'y connais peu en matière de droit pénal et d'obligation, bon. Est-ce que, lorsqu'on assigne un témoin, ce dernier est obligé de comparaître au cours d'un procès, ou autre? Et voilà. Est-ce qu'il est obligé?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cousineau.

M. Cousineau (Gaétan): Bien, moi, je ne fais pas du droit pénal, je suis notaire de formation. Je suis le président de la Commission des droits. Je ne sais pas si...

La Présidente (Mme Doyer): Mais, M. Cousineau, vous êtes entouré de deux avocats. Alors, je...

M. Cousineau (Gaétan): Oui, oui. Alors, c'est pour ça que je le dis...

La Présidente (Mme Doyer): Un des deux.

M. Cousineau (Gaétan): ...si un des deux veut se lancer là-dedans. Je pense que la réponse est oui, mais...

La Présidente (Mme Doyer): M. Carpentier.

M. Carpentier (Daniel): Bien, écoutez, en général, on essaie de ne pas assigner un témoin en sa faveur et de le contraindre, hein? Il y a toujours un problème à ça. Mais moi non plus, je ne suis pas un spécialiste de droit pénal. Je pense que ce n'est pas tellement... Moi, je trouve que, si on pousse à la limite, là, on est rendus au procès pour un constat d'infraction qui a été capté automatiquement. Nous, ce qu'on a considéré, c'est que, écoutez, il y a beaucoup de citoyens qui, par amabilité, vont prêter leurs véhicules à un voisin, à quelqu'un pour le dépanner, ces gens-là peuvent très bien s'entendre que, «oui, j'ai utilisé ton véhicule et j'ai dépassé la limite de vitesse, et le radar photo a capté». Et puis là, bien sûr, le système, comme il n'y a pas d'interpellation, on ne sait pas qui conduisait, on l'envoie au propriétaire du véhicule. Cette personne-là dit: C'est untel. Et l'untel dit: Oui, c'est moi. Bien, c'est lui qui va être responsable, qui va être déclaré coupable, parce que c'est les termes de la loi, et qui va devoir payer l'amende. Alors, c'est ça, l'idée qui est derrière ça. On parle d'une déclaration de culpabilité. Sinon, il faut aller en procès, assigner des témoins pour quelque chose qui pourrait — et j'ose utiliser le terme — être beaucoup plus simple.

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

● (16 h 30) ●

M. Boucher: On pourrait donc se retrouver devant une complication ou un alourdissement, là, finalement, des procédures judiciaires, chose qu'on... alors qu'on voulait l'épargner au niveau de l'administration. Mais on comprend que, devant un éventuel tribunal, lorsqu'on assigne un témoin, ce témoin-là est forcé de se présenter en cour. Non, mais je veux vous entendre.

M. Carpentier (Daniel): Oui. S'il est assigné à comparaître, oui.

M. Boucher: Oui? O.K. Bon. O.K. Merci. Maintenant, le Barreau, bon, il a... Le Barreau a aussi déposé un mémoire, et, justement sur cette question-là de la fameuse désignation, là, de la disparition finalement de la procédure de désignation du conducteur, celui-ci disait que, bon, il «constate ainsi que le moyen de défense de délation est disparu, ce qui constitue un progrès du point de vue de la justice pénale». En quoi la disparition de ce moyen de défense de délation... En quoi, en fait, pour vous ou en... Bien, évidemment, vous ne pouvez pas parler au nom du Barreau, mais en quoi ça pourrait poser problème?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cousineau.

M. Cousineau (Gaétan): On ne parle jamais au nom du Barreau. D'ailleurs, souvent, on parle au Barreau pour qu'il parle du même sujet que nous, parce qu'on le trouve important, puis le Barreau se fait muet. Alors, même quand on veut qu'il parle, il ne parle pas, des fois. Et parfois on s'entend, et on parle, puis on dit la même chose.

Dans ce cas-là, je ne sais pas, vous lisez une partie d'un texte dont on n'a pas dans les mains. La délation, si je la comprends bien, c'est le fait que le conducteur identifierait le conducteur. Donc, si c'est ça, de la délation... Si c'est avec consentement... Habituellement, il y a eu un échange de consentement entre le propriétaire... de prêter sa voiture à quelqu'un qui conduira sa voiture à sa place, soit un membre de sa famille, soit un parent, soit un ami, lequel il veut aider avec l'usage de sa voiture. Alors, est-ce que c'est de la délation?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cousineau...

Une voix: C'est parce que moi, je voulais ajouter quelque chose.

La Présidente (Mme Doyer): M. Cousineau, je veux quand même que vous clarifiez quelque chose. Tantôt, vous avez dit que le conducteur identifierait le conducteur.

M. Cousineau (Gaétan): Oh! Excusez-moi, là.

La Présidente (Mme Doyer): J'imagine que vous vouliez dire...

M. Cousineau (Gaétan): Le propriétaire conducteur.

La Présidente (Mme Doyer): ...le propriétaire identifierait...

M. Cousineau (Gaétan): Oui. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Pour la compréhension de nos travaux.

M. Cousineau (Gaétan): Je fais ces choses-là à l'occasion, je m'en excuse.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. Alors, Me Bernard.

Mme Bernard (Claire): Je voudrais d'abord préciser une chose, c'est que, contrairement à ce qui existe dans d'autres juridictions, ici on ne forçait pas les gens à désigner, c'était sur une déclaration conjointe ou, sinon, si la personne n'était pas d'accord, elle pouvait être faite... Donc, ce n'est pas... Je pense que ça n'a pas le même poids que ce qu'on a vu dans certaines juridictions, dans certaines lois, particulièrement en Europe, entre autres en Europe, ce qui est allé, là aussi, jusqu'à la cour européenne. Donc, il n'y a pas d'obligation, mais c'est un peu normal, c'est une entente. Je pense que, si.. À moins que la voiture ne soit volée, il est entendu que, si on a passé, ou loué, ou prêté la voiture, c'est, je pense... De mon point de vue, il n'y a rien de répréhensible du point de vue de la charte. Alors, eux peuvent poser un problème d'un point de vue d'équité.

L'autre chose, c'est qu'il faut revenir aussi à l'objectif. L'objectif, ce n'est pas d'imposer des amendes, c'est de faire réduire la vitesse ou de faire respecter les feux rouges. Alors, quel est l'intérêt de pénaliser des propriétaires de voiture qui ne conduisent pas la voiture et quelle est la justification? Donc, on revient aussi en disant...

Et c'est une restriction, ça a été reconnu comme restriction à l'article 33, la présomption d'innocence telle qu'elle est protégée ailleurs. Ça peut être justifié dans certains cas, mais c'est justifié à partir du moment où on donne des moyens de défense. Bon, par exemple, on donne un exemple dans le mémoire, le propriétaire non conducteur d'une voiture qui voit sa voiture saisie, dans le cas de certaines infractions, peut demander la mainlevée non seulement quand il a... la voiture s'est retrouvée sans son consentement, mais aussi quand il n'a pas pu prendre... enfin, quand il a pris les moyens raisonnables, les mesures raisonnables.

Et on le voit dans d'autres juridictions aussi, mais ça a été contesté sur la base de l'article 11d de la Charte canadienne, en disant: Oui, mais vous avez les moyens de vous défendre de façon... vous avez des moyens de montrer votre diligence raisonnable. Ici, le moyen, il est très restreint, c'est de démontrer que la voiture, elle a été volée ou prise sans consentement, et on enlève les autres... l'autre moyen qu'il y avait, qui n'était quand même pas... Ce n'était pas le summum, mais c'était déjà mieux par rapport à ce qui existerait maintenant.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Me Bernard. Alors, je vais passer à M. le ministre pour sept minutes.

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. En Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta, il n'y a pas de possibilité de désigner. C'est la même chose au Delaware, également. Est-ce que vous savez que la seule possibilité, lorsque vous commettez une infraction saisie par radar photo, c'est l'imposition d'une amende? Il n'y a pas de point d'inaptitude. Alors, vous savez aussi que la Cour suprême a reconnu, dans un contexte semblable, que l'imposition d'une amende ne constitue pas une atteinte au droit à la vie, à la liberté, à la sécurité, à la combinaison de ces trois droits, puisque l'article 7 de la Charte canadienne ne protège pas les intérêts qui sont purement économiques et que l'imposition d'une amende relève d'un intérêt purement économique.

Alors, encore une fois, expliquez-moi en quoi une personne... Puis, honnêtement, j'entendais tantôt Me Carpentier dire: Un bon samaritain prête sa voiture à quelqu'un qui commet une infraction. Bon samaritain, là, dans bien des cas, là, c'est le père ou la mère qui passe sa voiture aux enfants ou ça peut arriver dans le cas d'un voisin. Est-ce que vous pensez qu'une personne qui remet sa voiture à un tiers conserve une certaine responsabilité en vertu de la charte ou en vertu de ses obligations de citoyen dans la société? Est-ce que quelqu'un qui remet son véhicule à quelqu'un avec lequel il n'a aucun lien ou avec lequel il a un lien qui ne soit pas commercial est déchargé de toutes obligations, de toutes responsabilités?

En réalité, là, tout ce qu'on vient faire ici, c'est de déplacer sur le propriétaire du véhicule l'obligation de faire la cause. Ce n'est pas plus ni moins que ça. Et, très sincèrement, il conserve, à l'égard de la cause, dans le cas d'une infraction, tous les moyens de défense qui sont ceux du conducteur lui-même. Alors là, il faudrait m'indiquer en quoi une personne qui conserve tous ses moyens de défense...

Et, pour répondre à votre question, maître, l'assignation à comparaître d'un témoin, là, en vertu d'un subpoena, c'est une obligation, ce n'est pas une option. Alors, si un conducteur prend ma voiture, commet une infraction constatée

par un photoradar et que je l'assigne comme témoin, ce n'est pas une option, ce n'est pas une invitation, c'est une obligation de comparaître. Et il comparaît devant une cour de justice dans laquelle il a l'obligation de prêter serment et de dire la vérité. Vous n'êtes pas d'accord avec ça?

La Présidente (Mme Doyer): Maître...

M. Moreau: Vous êtes d'accord avec ça? Bon. Alors, si j'ai devant moi le témoin qui a commis l'infraction, qui a l'obligation de dire toute la vérité, en quoi est-ce que le propriétaire du véhicule est privé d'un seul moyen de défense et en quoi, encore une fois, est-ce qu'il y aurait une violation de la présomption d'innocence?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. Cousineau.

M. Cousineau (Gaétan): Alors, on voit que le projet de loi-même a fait des nuances, s'est posé des questions comme vous nous posez. Et c'est pour ça que le législateur a choisi d'indiquer que le propriétaire peut se dégager de sa responsabilité s'il fait la preuve que le conducteur était en possession de la voiture sans son consentement. Alors, c'est le même raisonnement. Pourquoi avoir dit ça? Parce qu'il aurait pu bien le prouver devant un tribunal qu'il n'était pas le conducteur, parce qu'il s'était fait enlever sa voiture. C'est le même raisonnement, finalement. Alors, c'est... on a choisi d'indiquer, dans la loi, qu'il peut se dégager de sa responsabilité dans ce cas-là uniquement, mais on ne l'a pas fait dans le cas où il n'a fait que le consentement. Donc, on a fait un choix, on voit que le législateur a fait un choix. Et là on vous dit: Bien, voilà. Et ça peut, à ce moment-là, venir en contrariété à l'article 33 de la charte.

C'est sûr que, comme vous dites, M. le ministre, il pourra... Le propriétaire, surtout si c'est lui qui a prêté sa voiture à quelqu'un avec son consentement, il pourra peut-être s'entendre avec son voisin, qu'il paie la contravention, il pourra peut-être s'entendre avec son fils, ou sa fille, ou un parent quelconque. J'ai des amis, par exemple, moi, qui font des échanges de propriété d'auto en même temps. Alors, bon, on voit des choses semblables. On peut en imaginer plein de sortes, là. Il paraît que les gens à Montréal, par exemple, fréquemment, ont moins de voitures que d'autres groupes de citoyens, parce que le stationnement est plus complexe, etc., puis que les moyens de transport sont plus faciles. Ils vont s'entraider avec des prêts de voitures pour aller aux enfants, certaines activités médicales et autres, etc. Alors, toutes ces situations-là, si ça va bien, ça va bien se passer. C'est quand ça se passera mal.

On voit que le législateur a fait un choix d'abandonner, là, à son sort l'individu propriétaire qui aura prêté, avec consentement, sa voiture et qui ne serait pas le conducteur.

● (16 h 40) ●

M. Moreau: Deux nuances. D'abord, la personne qui se voit privée, là, sans son consentement, c'est... La personne qui prend sans le consentement du propriétaire un véhicule moteur commet une infraction en vertu du Code criminel, c'est l'article 335. Alors, il peut y avoir un lien là qui explique l'intention du législateur lorsque le moyen de défense est l'absence de consentement dans le prêt du véhicule. Premier élément.

Deuxième élément, qu'on soit en milieu urbain ou en milieu rural, on n'est pas privé de ses responsabilités de citoyen de s'assurer que, lorsqu'on remet son véhicule automobile à un tiers, il y a quand même une personne là qui l'accepte, qui va l'utiliser et qui va le faire d'une façon respectueuse des dispositions de la loi, et notamment des dispositions liées à la sécurité routière.

Mais encore une fois — je pose la question pour une dernière fois — en quoi est-ce que le propriétaire d'un véhicule qui peut contraindre un témoin à assister à son procès et à faire valoir les moyens de défense qu'il aurait lui-même est privé de sa présomption d'innocence?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cousineau.

M. Cousineau (Gaétan): Parce que sa voiture... Parce qu'il est le propriétaire, il sera présumé, par l'infraction, comme étant le fautif qui était aussi conducteur, alors qu'il ne l'était pas. Bon.

M. Moreau: Alors, j'ai votre opinion. Je vous dis très sincèrement que je ne la partage pas du tout, parce que ce qui est en cause ici, c'est une infraction qui amène au plus le paiement d'une amende, il n'y a même pas de point d'incapacité, que le paiement de l'amende est lié à un droit lié à l'intérêt économique, que la Charte canadienne ne protège pas cet élément-là, d'aucune façon, et qu'en déterminer... tel que déterminé par la Cour suprême du Canada dans un contexte comme celui-là, on ne peut pas conclure au fait qu'une personne soit privée de la présomption d'innocence.

Il y a des causes, vous avez raison, à l'effet contraire, là, où il y a une décision, notamment, je pense, c'est en Colombie-Britannique ou au Manitoba, d'un tribunal inférieur, qui a eu cette décision-là, mais, des décisions des tribunaux, il y en a beaucoup, on n'est pas... parce qu'il y a une décision d'un tribunal placé devant une situation où il y a une fatalité et que la loi ne peut pas prévoir ces situations-là.

Et, très sincèrement, dans le contexte actuel, ce que l'on recherche, c'est d'avoir le meilleur comportement pour tous dans l'utilisation des véhicules moteurs dans le contexte du respect des limites de vitesse. Alors, on commence à être pas mal dans un point pointu, là, dans un élément qui est très pointu. De là à avoir une conclusion où on dit: On va à l'encontre de la présomption d'innocence, très sincèrement, et je vous le dis avec beaucoup d'égards, j'estime que l'extrapolation est un peu forte.

La Présidente (Mme Doyer): Oh! Je vous arrête. J'étais en train de vous laisser aller — je trouvais ça intéressant — puis j'étais sur un bloc de 10 minutes.

M. Moreau: J'ai enfreint mon... J'ai enfreint mon...

La Présidente (Mme Doyer): Ah! bien, je vous ai laissé enfreindre, mais pas de beaucoup...

M. Moreau: Je m'excuse.

La Présidente (Mme Doyer): ...de une minute. Alors, je vous donnerai une minute, si vous êtes d'accord, pour équilibrer les choses. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Lors de cette... En fait, vous avez fait référence, Me Bernard, à différents processus, à différentes méthodes de désignation des conducteurs qui sont utilisées dans des pays européens. Vous avez parlé de modèles européens, puisqu'évidemment l'utilisation de cinémomètres n'est pas le seul fait de juridictions d'Amérique du Nord. Est-ce que vous pouvez nous expliciter ça un peu, quels sont les divers modèles, s'il y en a plusieurs, européens auxquels vous faisiez référence?

La Présidente (Mme Doyer): Me Bernard.

Mme Bernard (Claire): Honnêtement, compte tenu du temps qu'on a eu pour préparer le mémoire, on n'a pas fait l'examen des modèles. On a regardé les décisions de la cour européenne qui, elles, se sont penchées sur certains de ces modèles. Donc, il y a eu des décisions qui impliquaient l'Autriche, l'Allemagne, l'Angleterre, la France, la Hongrie, je pense. Donc, c'est ce qu'on a regardé et c'est dans certains de ces modèles qu'eux regardaient les lois de différents pays et où, par exemple, le système de désignation était obligatoire dans certains cas.

Alors, c'est dire que, oui, ça existe et que ça existait dans la loi de la Colombie-Britannique avant que cette loi ne soit abrogée, que la décision de niveau inférieur auquel référerait le ministre est quand même la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, que la Cour suprême, quand elle parlait des intérêts économiques, traitait de l'article 7, mais pas de l'article 11d de la Charte canadienne. C'est l'article 11d qui corrige... qui garantit la présomption d'innocence dans le sens de l'article 33.

J'aimerais aussi amener... Je trouve ça un peu dommage, mais la commission n'est pas venue vous dire qu'on enfreignait. On a dit que ça touche. Et je pense qu'on ne peut pas nier que c'est un... que ce système de désignation... que ce système de reconnaissance de culpabilité par audio... par radars photographiques pose des problèmes. Ça a été soulevé et reconnu comme posant des problèmes sur la présomption d'innocence.

Après, c'est de regarder, bon: Est-ce que c'est justifié comme moyens et qu'est-ce qu'on donne comme moyens? Quand vous nous... Quand le ministre nous dit — vous me permettez de lui répondre si... — que le propriétaire a une responsabilité, mais là il n'a pas même le moyen de démontrer qu'il prend cette responsabilité, donc il n'a pas... il ne peut pas faire la preuve qu'il a joué son rôle de propriétaire raisonnable, ce que d'autres législations lui permettent, donc ce que nous, on lui dit... Et en plus c'est de forcer les gens, effectivement, à aller jusqu'au procès pour quand même des régimes assez mineurs. Mais on fait donc peser cette responsabilité sur les propriétaires, encore là pour un objectif qui est d'empêcher les gens... d'apprendre à conduire moins vite. Donc, je ne pense pas que ça réalise cet objectif-là pour... parce qu'on refuse de regarder des moyens d'automatiser la procédure du formulaire de désignation, alors qu'on est en 2012, qu'il y a beaucoup de formulaires quand même qui sont automatisés ailleurs.

Donc, on invite quand même l'État à regarder d'autres moyens, et, à notre avis, ça participerait aussi... Ça a été des moyens qui ont été inclus dans le régime du projet pilote pour favoriser l'acceptabilité sociale. D'ailleurs, dans l'évaluation, dans les rapports d'évaluation, dans les sondages qui ont été faits, c'étaient des gens... des questions que les gens posaient. Une des questions, c'était: Quelle était la responsabilité pour le propriétaire? Le rapport d'évaluation du ministère évoquait même qu'il y avait un manque d'information.

Alors, je pense qu'à ce moment-là on reconnaissait, en 2010, que cette possibilité de désignation permettait à la population d'accepter que, oui, pour... que les conducteurs de voiture doivent respecter les limites de vitesse et les arrêts aux feux rouges, mais que par contre les propriétaires n'ont pas à subir cette charge sans avoir un moyen assez facile pour pouvoir désigner le conducteur qui est fautif, et ne pas avoir à subir cette charge, et ne pas aller en procès pour contester.

M. Boucher: Vous avez fait référence, bon, au fait qu'on était au XXI^e siècle, 2012, l'automatisation, finalement, des formulaires, notamment. Est-ce que de par... voyons! La numérisation, le fait que ce soit par ordinateur, là, les fameux formulaires, leur automatisation, est-ce que c'est ce à quoi vous faites référence dans votre mémoire lorsque vous dites que «la commission considère que des solutions administratives devraient être mises en place pour corriger des difficultés de gestion du traitement des formulaires»?

Mme Bernard (Claire): On constate dans les débats quand même qu'il y a des partenaires qui ont évoqué ces possibilités et qu'elles doivent être examinées.

M. Boucher: Parlant de perte d'outils de défense, le Protecteur du citoyen — ou plutôt la protectrice, mais là on parle évidemment de la fonction, là, il est question — fait référence à l'article 16 du projet de loi dont nous discutons ici, à savoir que, dans le fond, elle affaiblit l'obligation du ministère de signaler la présence de cinémomètres non pas en retirant, finalement, les articles liés au fait que le ministère ou en tout cas le propriétaire d'un chemin public, ou quoi que ce soit, doit effectivement poser de la signalisation, mais que l'éventuel poursuivi ne peut invoquer l'absence de signalisation comme

moyen de défense, c'est-à-dire pour prouver qu'il est innocent, finalement, par rapport à la faute que l'on considère qu'il a commise.

Est-ce que vous ne voyez pas là... En fait, dans votre mémoire, vous n'y faites pas référence. Est-ce que c'est parce que vous vous êtes concentrés sur les aspects qui touchaient à la charte québécoise des droits et libertés? C'est exactement pour ça?

La Présidente (Mme Doyer): M. Cousineau.

● (16 h 50) ●

M. Cousineau (Gaétan): Bien, c'est notre mandat. Nous, on ne regarde les projets que par l'angle de la charte, et bien sûr, là, on fait référence à l'article 33 de la charte. Mais, dans ce cas-ci, l'article 16 du projet, qui parle de la preuve et la présence d'une signalisation routière indiquant l'endroit, on ne s'est pas attardés à ces choses-là. Bon, je vois que la protectrice l'a fait... le protecteur l'a fait; nous, on ne s'est pas attardés, et ça n'a pas été étudié par les membres de la commission. Alors, aucun commentaire à ce sujet-là.

M. Boucher: O.K. Donc, pour vous, bon, je ne suis pas un expert de la charte évidemment, mais elle doit faire référence, bon, à la présomption d'innocence, à une capacité de défense, et le fait de ne pas pouvoir invoquer l'absence de signalisation ne constitue pas, pour vous, une diminution de la capacité de défense d'un éventuel poursuivi.

La Présidente (Mme Doyer): Une réponse courte, M. Cousineau, s'il vous plaît.

M. Cousineau (Gaétan): Bien, en vertu de la charte, ce n'était pas une problématique à étudier pour nous, on l'a écartée.

M. Boucher: Un commentaire à rajouter peut-être, puisque... Il reste combien de temps, madame?

La Présidente (Mme Doyer): Il n'en reste plus du tout.

M. Boucher: Bon. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Il n'en reste plus du tout. Et mon rôle, c'est de vous remercier, M. Cousineau, Me Bernard, Me Carpentier, de votre contribution à nos travaux.

Mémoires déposés

Et, vous me permettez, puisque c'est la fin des consultations, avant de passer aux remarques finales, parce que M. le ministre et M. le représentant de l'opposition officielle vont faire des remarques, je dépose les mémoires des organismes qui n'ont pas été entendus lors des auditions. Il s'agit des mémoires suivants: celui du Protecteur du citoyen, de l'Union des municipalités du Québec, du Barreau du Québec, de l'Association des policières et policiers provinciaux du Québec, de l'Association des travailleurs en signalisation routière du Québec et de la Fraternité des constables du contrôle routier. Alors, je les dépose de façon officielle.

Remarques finales

Et nous en sommes aux remarques finales. J'invite le porte-parole de l'opposition officielle à prendre la parole. Vous disposez de 7 min 30 s pour vos remarques. Et merci de votre contribution encore, madame messieurs. M. le député de Johnson.

M. Etienne-Alexis Boucher

M. Boucher: Oh! c'est déjà à moi. Bon. J'aurais aimé saluer les membres de cette commission pour leur contribution, mais c'est un peu trop tard.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, ce n'est pas trop tard. Je vais suspendre quelques instants. Ils sont partis? Ah bon! D'accord. Alors, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bien, d'abord, merci beaucoup, Mme la Présidente, d'avoir, comment dire, présidé ces échanges. D'ailleurs, je tiens à remercier aussi les membres de la commission de même que le personnel du ministère des Transports qui ont contribué à ces travaux, des travaux qui s'inscrivent dans un long processus, hein, on parle d'un projet de loi qui vise à encadrer finalement l'installation de cinémomètres sur l'ensemble du territoire québécois, un processus qui a été entamé il y a de cela plusieurs années, qui a fait l'objet d'un projet pilote, qui lui-même a fait l'objet d'un rapport d'évaluation de la part des membres de cette même commission, rapport pour lequel j'ai eu le plaisir, là... auquel, pardon, j'ai eu le plaisir de travailler.

Ces consultations publiques évidemment se sont déroulées rondement, ce qui n'empêche pas quelles ont été complètes. Nous avons entendu plusieurs groupes, reçu plus de 16 mémoires à la commission, des mémoires qui nous ont permis finalement d'avoir un éclairage intéressant, et chacun apportant leur contribution toute particulière quant aux éventuelles bonifications, aux améliorations qui pourraient être apportées à ce projet de loi.

Parce qu'évidemment, et le rapport d'évaluation du projet pilote en fait foi, l'ensemble des parlementaires est en accord avec le principe de l'installation de cinémomètres sur le territoire québécois, un principe qui recueille aussi un large appui au sein de la population, qui plus est, lorsque l'on sait ou du moins lorsqu'on se fait dire que l'objectif premier est d'améliorer la sécurité routière.

Cependant, je pense qu'il mérite d'être bonifié sur plusieurs enjeux, notamment... bon, peut-être que les foules en délire, là, qui isolent la question des remarques finales ne savent pas de quoi il est question, mais notamment sur l'échange que nous venons d'avoir avec la commission des droits de la personne et de la jeunesse sur l'impossibilité... le retrait de la possibilité plutôt de désigner, par le propriétaire du véhicule, le conducteur fautif, le conducteur qui aurait commis la faute avec un véhicule qui ne lui appartenait pas, alors qu'à l'heure actuelle l'infraction sera envoyée directement au propriétaire du véhicule sans que celui-ci ait la possibilité de désigner le conducteur.

C'est un projet de loi aussi qui mérite d'être bonifié quant aux critères d'installation liés... en fait aux critères que doivent rencontrer les sites potentiels où l'on pourrait installer des cinémomètres, alors que, bien sûr, il a fait l'objet d'une ouverture, notamment, sur les chantiers de construction et près des zones scolaires. Par contre, on l'a vu, plusieurs groupes, je pense à la ville de Québec notamment ou encore à la ville de Montréal, voudraient que, disons, les endroits sur lesquels on pourrait accueillir un cinémomètre soient élargis, et, ce faisant, pour moi, comme parlementaire, il devient très important de mieux baliser les critères d'installation liés, là, aux sites potentiels, là, pouvant accueillir un cinémomètre.

Il y a aussi la question de l'utilisation des sommes qui, Mme la Présidente, m'apparaît importante et qui mériterait peut-être d'être bonifiée, alors que finalement tout ce qu'on dit à l'heure actuelle, c'est que ces sommes-là pourraient être utilisées à des fins de travaux favorisant la sécurité routière. Or, c'est plutôt flou et, si on considère, par exemple, l'ajout de garde-fous le long d'une route ou, en fait, la modification de ces garde-fous-là, puisqu'ils auraient été endommagés, comme un travail lié, comme un projet lié à la sécurité routière, évidemment ça commence à embrasser très large. Et, si les besoins sont infinis et... Non. Et c'est ce qui ferait en sorte que des besoins seraient infinis. Or, si les besoins sont infinis, évidemment la pression sur le ministère des Transports, quant à l'installation, voire la multiplication d'endroits où l'on installerait des cinémomètres, se ferait évidemment très forte. Et je pense que, pour se protéger, les parlementaires auraient intérêt à se questionner sur l'utilisation des sommes liées à la sécurité... liées, finalement, à ce projet pilote qui génère, évidemment par l'octroi de contraventions, des sommes relativement importantes.

Tout ceci vise à maintenir l'acceptabilité sociale, qui repose sur de nombreux facteurs, notamment la présence d'une signalisation importante, de même que sur une utilisation raisonnable des sommes qui seraient générées par la présence de cinémomètres.

Enfin, dans un esprit de collaboration, s'il est possible, la partie de l'opposition officielle apprécierait évidemment de la part du ministre... Si ce dernier a l'intention d'apporter des modifications à ce projet de loi là par l'entremise d'amendements, évidemment on apprécierait grandement que ces amendements soient déposés rapidement à la commission pour que nous puissions en prendre connaissance et éventuellement, disons, pouvoir travailler de façon plus rapide. Et d'autant plus que probablement que des élections seront déclenchées sous peu. Alors, dans un souci, comment dire, d'avancement des travaux parlementaires, une telle collaboration serait évidemment bienvenue, d'autant plus que je donne la mienne... j'offre la mienne, totale et entière, à la partie ministérielle.

Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Et j'espère pouvoir revenir en commission parlementaire rapidement pour l'étude article par article de ce projet de loi.

● (17 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le député de Johnson. Moi, j'ai le plaisir de prendre ça jour après jour, semaine après semaine. Comme je n'en serai pas, de cette élection, je fais mon travail. Et j'espère, quand on va faire cette législation-là, qu'on va être capable de la rendre jusque dans ses grosseurs, comme dirait Victor-Lévy Beaulieu, de ma région du Bas-Saint-Laurent. Alors, M. le ministre, c'est à vous.

M. Pierre Moreau

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Je reconnais votre sagesse de ne pas faire de pari sur la date des élections, puisque ça n'appartient certainement pas au député de Johnson, ni à vous, ni à moi de le faire. Il y a une personne, dans notre démocratie, qui a ce pouvoir-là, c'est le premier ministre du Québec. Et d'ailleurs, quels qu'aient été les partis, c'est le principe démocratique que nous avons toujours respecté et que nous devrions continuer à respecter. Et j'ai toujours pensé qu'il était préférable de se concentrer sur les travaux qui relèvent de notre mandat plutôt que d'essayer de gérer ce qui appartient aux mandats des autres.

Pour ce qui est des travaux de notre commission, j'aimerais remercier les membres de la commission qui ont participé aux consultations. J'ai fait un oubli terrible tantôt, lorsque j'ai présenté l'équipe qui m'accompagne, j'avais oublié de mentionner Maxime Brault, qui est responsable du rapport d'évaluation et qui est un membre très actif de l'équipe. Alors, je répète: M. Meloche, André Meloche, le sous-ministre, Stéphanie Cashman-Pelletier, Mathieu Grondin, Julie Massé, Lucie Vézina, Maxime Brault et Claude Morin, qui nous ont accompagnés tout au long de cette consultation. C'est une consultation qui nous a permis d'apprendre des choses, comme c'est l'objectif poursuivi.

Je remercie tous les groupes qui se sont exprimés. Je sais que d'autres auraient voulu le faire, notamment les signaleurs routiers. J'aurai l'occasion de rencontrer leurs représentants après nos travaux, leur dire à quel point nous estimons que le travail qu'ils font quotidiennement est un travail qui est important, qui vise aussi la sécurité des usagers de la route mais qui ne doit pas négliger, au premier chef, leur propre sécurité, que les travaux de notre commission sont orientés justement pour accentuer la sécurité des gens qu'ils représentent et qui font quotidiennement un travail remarquable. L'idée d'installer des radars photo dans les chantiers routiers comme dans les zones scolaires, mais particulièrement dans les chantiers routiers,

puisque'il s'agit des signaleurs routiers, est une mesure qui vise directement à assurer une plus grande sécurité de ces gens, dont le principal travail est d'assurer la sécurité du public.

Ce sont des travaux qui nous auront permis aussi d'avoir un dialogue très fructueux avec les représentants des municipalités. Je pense notamment aux représentants de la ville de Laval, qui, semble-t-il, avaient certaines incompréhensions sur la manière de conduire les projets pilotes. Et je pense que leur comparution ici leur aura permis de constater non seulement l'ouverture de l'équipe et le professionnalisme de l'équipe du ministère des Transports, mais aussi la capacité que nous avons ensemble à faire en sorte de trouver des solutions, puisqu'il s'agit d'un projet de loi qui fait un large consensus, qui fait l'objet d'un large consensus dans la société et qui donc devrait normalement faire un large consensus auprès de ceux et celles que nous considérons nos partenaires et qui peuvent nous aider à améliorer nos connaissances, particulièrement dans le milieu urbain, en matière de sécurité routière.

J'ai également apprécié — je sais qu'ils sont encore dans la salle — la présentation des représentants de la ville de Montréal, qui nous ont permis de constater qu'à quelques nuances près on partage... bien, il n'y a aucune nuance dans ce qu'on partage, on partage les mêmes objectifs en matière de sécurité routière, et que véritablement les nuances se trouvent beaucoup plus dans les expressions utilisées par les uns et les autres, mais que, lorsqu'on en fait un examen plus détaillé, on est en mesure de se retrouver beaucoup plus de points de convergence que de points de divergence. Et je les remercie notamment pour leur participation dans le cadre de l'expérience pilote plus générale qui a eu lieu sur l'ensemble du territoire du Québec.

Nos travaux nous auront aussi permis — et je fais un petit clin d'oeil aux travaux de cette commission dans le cadre de l'étude des crédits du ministère — de voir un consensus se dégager parmi les membres de la commission, de l'opposition officielle et de la partie gouvernementale, pour nous permettre d'introduire, dans l'étude éventuelle du projet de loi n° 57, un papillon nous permettant d'établir au Québec ce qu'on appelle ailleurs la «Move Over Law», ou l'obligation de changer de voie lorsqu'on constate une intervention policière en bordure de la route. Je remercie l'ouverture dont a fait preuve l'opposition officielle sur cette question. Et je veux assurer les membres de la commission que, dès que les dispositions législatives projetées seront rédigées, elles seront déposées aux membres de la commission pour qu'ils puissent en faire une étude attentive et éventuellement bonifier la sortie finale.

Je veux également remercier, pour leur contribution à ce geste, l'ensemble des représentants des corps de police, que ce soient les directeurs ou encore les fraternités de policiers, qui nous ont répété, à l'avantage de nos travaux, l'importance d'agir rapidement dans ce domaine-là, qui relève également d'une mesure de sécurité routière.

Sur la question de la désignation, qui me semble être le seul point qui a soulevé quelques contestations dans la mouture de présentation du projet de loi, je dois vous dire que je suis sensible aux représentations qui ont été faites par les représentants des locataires de véhicules, où là ils semblent être dans une situation particulière, que... dont nous avons fait une lecture peut-être différente au départ. Mais l'idée n'est pas de faire supporter par cette industrie-là le poids des infractions commises par les locataires de véhicules, l'idée étant ultimement d'aller rejoindre le locataire du véhicule dans le contexte de la relation contractuelle qui s'est établie entre eux. Les représentants nous ont fait part de certaines difficultés qu'ils vivent dans ce contexte-là, et, très sincèrement, notre réflexion n'est pas terminée à cet égard-là, mais j'ai demandé qu'on fasse un certain nombre de vérifications. Et donc j'assure les membres de la commission de notre sensibilité à l'égard des arguments qui ont été soulevés.

Cependant, j'ai une bien moins grande ouverture — et, très sincèrement, j'aime autant appeler les choses comme elles doivent l'être — à l'égard de l'intervention de la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse, dont les représentants nous ont indiqué, en fin de témoignage, quoique le mémoire pouvait laisser entendre quelque chose de différent, qui nous ont donc laissé entendre, en fin de témoignage, qu'il n'y avait pas de violation de la charte québécoise des droits et libertés de la personne dans le contexte de la rédaction actuelle du projet de loi. Ça a pris un certain temps avant de le comprendre, mais on a eu au moins cette partie-là du témoignage.

Et, très sincèrement, ce genre de représentation là peut nous amener dans un débat juridique que les tribunaux n'ont pas encore tranché. Et je pense que ce n'est pas le rôle des représentants de la Commission des droits de la personne. C'est certainement leur rôle de nous prévenir de certaines situations, mais pas de conclure à une infraction lorsqu'il n'y en a pas et de ne pas, en fait, avoir, dans le cadre de nos travaux, un rôle alarmiste alors que la situation ne le suggère pas.

Je réitère que, dans le cas qui nous occupe, si le projet de loi était adopté tel qu'il est rédigé à l'heure actuelle, le propriétaire d'un véhicule automobile aurait tous les pouvoirs de contraindre en cour le conducteur qui a commis l'infraction, et donc il pourra bénéficier de tous les moyens de défense qui s'offrent à celui qui a commis l'infraction, et qu'il n'y a d'aucune façon une atteinte à la présomption d'innocence dans le projet de loi actuel, et que le propriétaire aurait droit, dans ce contexte-là, à une défense pleine et entière, tout comme celui qui aurait commis l'infraction, si tel était le cas.

La Présidente (Mme Doyer): En conclusion.

M. Moreau: En conclusion, Mme la Présidente, ce que nous voyons ici, c'est un projet de loi qui vise à accroître les mesures en matière de sécurité routière. Et je terminerai simplement en faisant le commentaire suivant: Il ne faut pas essayer, dans la forme finale, de baliser trop cette notion de sécurité routière, comme le suggère le député de Johnson, pour une raison simple: Si on veut faire preuve de respect de l'autonomie des représentants des municipalités, et c'est ce qu'ils nous ont demandé, pour quelle raison est-ce que nous, on viendrait baliser pour eux ce qui constitue des mesures de sécurité routière? À partir du moment où le Fonds de la sécurité routière ne peut être utilisé que pour des mesures de sécurité routière, il tombe sous le sens que les représentants des municipalités qui pourraient bénéficier des sommes provenant de ce fonds ont certainement l'intelligence et l'autonomie suffisantes pour décider ce qui, sur leurs territoires, constitue des mesures de sécurité routière sans que l'exemple ne leur soit dicté dans une loi ou dans un règlement.

Alors, sur ce, Mme la Présidente, je vous assure de toute ma collaboration pour la suite de nos travaux et j'ai bien hâte de pouvoir entreprendre l'étude article par article de ce projet de loi.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le ministre. Alors, en terminant, je veux vous remercier, tous les collègues, de ces nombreuses heures que vous avez mises, hein, en consultations depuis... ça fait au moins un an et demi à deux ans, on a changé de ministre trois fois, hein? De madame... oh! je ne peux pas le dire. En tout cas...

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, mais ce que je veux vous dire, c'est qu'on a eu de la constance à cette commission-ci, on a changé de ministre trois fois, mais, par rapport à l'objectif que nous avions d'améliorer la sécurité, on a été très constants. Alors, je vous remercie du travail que vous avez mis, du sérieux que vous avez mis à nos délibérations.

Je remercie aussi le personnel de l'Assemblée nationale et toutes les personnes et organismes qui ont contribué, dans les différentes consultations, à l'avancement de nos travaux.

Et, la commission ayant accompli son mandat, j'ajourne ses travaux au jeudi 3 mai 2012, après les affaires courantes, où elle entreprendra un autre mandat, tourné vers l'environnement, celui-là. Merci.

(Fin de la séance à 17 h 10)