



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 15 mai 2012 — Vol. 42 N° 42

Étude détaillée du 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 (1)

**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 15 mai 2012 — Vol. 42 N° 42

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Pierre Moreau	1
M. Étienne-Alexis Boucher	2
Étude détaillée	3

Autres intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Scott McKay

* M. Claude Morin, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Note de l'éditeur: La commission a aussi siégé en matinée pour tenir des consultations particulières sur le projet de loi n° 48, Loi concernant l'inspection environnementale des véhicules automobiles. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.

Le mardi 15 mai 2012 — Vol. 42 N° 42

**Étude détaillée du 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 (1)**

(Dix-neuf heures trente-cinq minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonsoir. À l'ordre, s'il vous plaît!

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.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du 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.

Remarques préliminaires

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci. Nous débutons sans plus tarder avec les remarques préliminaires. M. le ministre des Transports, vous disposez d'un maximum de 20 minutes pour vos remarques préliminaires. À vous la parole.

M. Pierre Moreau

M. Moreau: Merci, Mme la Présidente. Ce ne sera pas si long.

D'abord, je veux vous saluer, vous dire que c'est un plaisir de vous retrouver à la présidence de la commission, saluer également le porte-parole de l'opposition pour ce dossier, le député de Johnson, de même que son collègue le député de L'Assomption, qui se joint à nos travaux.

Vous dire également que, de notre côté, je veux remercier mes collègues qui suivent le dossier de près et depuis le début, et même avant même que moi, je n'aie eu à m'y intéresser; je pense en particulier à mon adjoint parlementaire le député de Chomedey; à Mme la députée de Pontiac, qui est aussi la vice-présidente de notre commission; et au député de Huntingdon, qui a participé aux travaux, notamment en ce qui a trait aux consultations que nous avons menées.

J'aimerais vous présenter également les gens qui vont nous accompagner pour cette étude article par article. Alors, d'abord, M. André Meloche, qui est sous-ministre au ministère des Transports; Me Julie Masse, qui m'accompagne et qui a fait un travail remarquable au niveau du cahier de préparation dont une copie a été remise à tous les membres de la commission et à l'opposition officielle; Claude Morin qui est directeur de la Sécurité des transports et qui est un collaborateur de tous les instants dans ce dossier; Me Stéphanie Cashman-Pelletier; Me Patrick Nolin et Maxime Brault, qui vont nous accompagner et nous permettre de répondre aux questions qui pourraient survenir de toutes parts sur ce projet de loi.

Vous dire que nous abordons également l'étude article par article avec toute l'ouverture nécessaire, étant entendu qu'il s'agit d'un projet de loi qui, je pense, rallie en grande partie l'ensemble des parlementaires. Il y a peut-être des éléments de détail qui vont faire l'objet de discussions, mais, pour le fond des choses, je pense qu'on poursuit tous le même objectif, et c'est un objectif qui va directement dans le sens de la sécurité routière. Et c'est un projet de loi qui s'inspire de ce rapport unanime qui a émané de la commission parlementaire et qui finalement constituerait, je dirais, l'étape finale dans ce qui est maintenant la mise en oeuvre et l'usage des radars photo sur le territoire du Québec.

Et je pense l'avoir déjà mentionné à plusieurs occasions, les radars photo sont aujourd'hui ce que la ceinture de sécurité a été il y a 15 ou 20 ans: un équipement de sécurité routière auquel on va maintenant devoir s'habituer, puisque, on le voit, les mesures que nous adoptons en matière de sécurité routière contribuent à l'amélioration importante du bilan routier et que c'est dans cette perspective, et dans cette perspective uniquement, que nous abordons les travaux de la commission.

Je veux saluer également ceux qui, à distance, nous écoutent ce soir et qui s'intéressent au dossier. On m'a dit notamment qu'il y avait des gens particulièrement intéressés par les éléments de sécurité que cela apporte chez eux et chez les membres de leurs familles. Il y a une dame, Paule, qui nous écoute ce soir et qui me disait récemment à quel point, pour ses fils, c'était un élément qui était important de savoir que le Parlement s'intéresse de façon active et de façon presque consensuelle à ce qui constituent les meilleures mesures à mettre en place pour assurer la sécurité publique. Je la remercie, elle, je remercie également tous ceux qui nous écoutent et qui pensent en ce sens-là, et je sais que c'est le cas pour les membres de notre commission parlementaire.

Alors, voilà. On est prêts à aborder nos travaux avec sérénité, Mme la Présidente.

● (19 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre des Transports. Alors, je vais passer à M. le porte-parole de l'opposition officielle en matière de voirie et député de Johnson, qui va nous faire ses remarques préliminaires. Vous avez une période maximale de 20 minutes. À vous la parole, M. le député.

M. Etienne-Alexis Boucher

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente et députée de Matapédia. Je commencerais ces remarques préliminaires comme l'a fait le ministre, en remerciant non seulement le personnel du ministère des Transports qui va nous accompagner tout au long de l'étude détaillée article par article de ce projet de loi là, comme ils l'ont si bien fait d'ailleurs dans l'ensemble des étapes du processus qui nous mène ici aujourd'hui... Je tiens à remercier l'ensemble de mes collègues qui participent à ces travaux-là, non seulement le député de L'Assomption, mais aussi les députés de la partie ministérielle. Je tiens à remercier, enfin, mon recherchiste, qui est le quatrième recherchiste se penchant sur le dossier.

Parce qu'on est en face d'un dossier dont le processus remonte à quelques années, hein? Et je sais que j'ai déjà fait quelques remarques sur ce point au cours de l'adoption du principe du projet de loi n° 57, la semaine dernière, au salon bleu, mais je me permettrai quand même de répéter quelques éléments, considérant que la répétition est gage d'une excellente pédagogie et que, justement, les foules en délire qui nous écoutent soient d'autant mieux informées sur la nature et le contenu de ce projet de loi.

Alors, c'est même un projet de loi qui chevauche deux législatures, puisque c'est le 19 décembre 2007 qu'une loi a été adoptée, soit celle modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude, qui allait permettre l'utilisation de cette nouvelle technologie de contrôle de la sécurité routière. Suite à ce projet de loi là puis quelque chose qu'on appelle une élection générale, il y a eu quelques changements. Et ce n'est qu'en août 2009, soit un peu moins de deux ans, qu'a pu démarrer le projet pilote, qui avait plusieurs objectifs, hein: d'abord, d'améliorer la sécurité routière avec ce nouvel outil là; de permettre aussi une acquisition de connaissances importantes pour justement être en mesure d'évaluer si effectivement ce nouvel outil de contrôle de la circulation que représentent les cinémomètres pouvait effectivement être pertinent, intéressant; et enfin, il y avait toute la question du développement des partenariats et des outils de gestion de données, des connaissances des habitudes qui évidemment sont utiles, alors que différents processus, notamment sur l'identification des endroits potentiels, etc., l'utilisation des sommes générées par la présence de cinémomètres, seront décidés à même... en fait, sont gérés par des mécanismes qui font appel à la collaboration entre de nombreux acteurs tels que les villes, les corps policiers, la Société d'assurance automobile du Québec, le ministère de la Justice... j'en passe, et des meilleurs.

Le projet pilote a duré 18 mois, et il concernait l'installation de 15 appareils situés dans trois régions administratives différentes aux problématiques différentes. Ces régions étaient Montréal, Montérégie et Chaudière-Appalaches. Et on parlait ici de cinémomètres fixes, de cinémomètres mobiles pour la vitesse, de même que des systèmes photographiques aux feux de circulation. Le rapport d'évaluation du projet pilote a été déposé en novembre 2011, et, tel que l'a mentionné le ministre, il a effectivement fait l'objet de... en fait, il a recueilli l'unanimité des membres, et il portait sur divers aspects, soit l'aspect de la sécurité routière, de l'acceptabilité sociale, l'aspect organisationnel, opérationnel, l'aspect technologique et l'aspect financier.

Pour tout vous dire, pour ce qui est de l'aspect le plus important, hein, c'est-à-dire l'aspect de la sécurité routière, force est de constater que cet outil-là s'est révélé utile, hein? M. le ministre en avait fait question lors de l'adoption du principe, il y a une grande diminution des infractions aux feux rouges où on retrouvait des cinémomètres, de même qu'une diminution globale du nombre d'accidents et de la gravité des accidents. Pour ce qui est des grands excès de vitesse, ils ont été éliminés presque en totalité, alors que c'est une diminution de près de 98 % que nous avons constatée suite à la présence de cinémomètres.

Pour ce qui est des autres aspects, évidemment ils étaient aussi très importants, notamment en ce qui a trait à l'acceptabilité sociale, une acceptabilité sociale qui reposait sur divers piliers, hein? Je pense notamment à l'importance d'une information, alors qu'on s'est rendu compte lors de divers sondages notamment menés par le club d'assurance automobile qu'il manquait un peu d'information. Par exemple, les gens, beaucoup, ignoraient le fait qu'une infraction détectée par un cinémomètre, lorsqu'on y plaide coupable, la seule sanction entraînée par cet aveu de culpabilité était des amendes, alors que n'étaient pas liées des infractions qui, elles, sont détectées par les forces policières traditionnelles, c'est-à-dire des conséquences liées à la perte de points d'inaptitude.

Evidemment, l'acceptabilité sociale repose entre autres sur le fait que les appareils sont installés pas n'importe où, mais là où le besoin a été reconnu et criant, c'est-à-dire que c'est face à des endroits où il y a un grand nombre d'accidents — qu'on va ici interpellé comme des endroits accidentogènes — de même que des endroits où la surveillance policière traditionnelle est difficile, voire impossible; que les cinémomètres fassent l'objet d'une importante signalisation et enfin que les sommes générées par la présence de cinémomètres soient versées à même le Fonds de la sécurité routière.

Je passerai vite sur les aspects organisationnels, opérationnels, technologiques et l'aspect financier, on aura l'occasion d'y revenir à de nombreuses reprises. Je vais me permettre, malgré tout, de faire état des six recommandations qui ont été effectivement... sur lesquelles se sont entendus l'ensemble des parlementaires de la Commission transport et environnement, soit le fait que l'installation de cinémomètres devait se faire uniquement dans des endroits accidentogènes et où la surveillance policière traditionnelle était difficile, voire impossible; que la signalisation soit maintenue, voire renforcée; que le ministère des Transports est responsable et imputable; que ce soit lui qui décide des lieux d'implantation, bien sûr, en collaboration avec les instances régionales, municipales, les corps policiers; qu'il y ait une meilleure information de la population et que le ministère des Transports rende compte à la CTE, à la Commission de transports et environnement, un an après le redéploiement permis grâce à ce projet de loi adopté. Il faut savoir qu'effectivement ce projet de loi reprend un certain nombre des recommandations de la commission, mais il ne les reprend pas toutes, et on aura l'occasion d'en discuter un peu plus loin.

L'étape suivante était le dépôt d'un projet de loi. Ce fut fait le 22 février, et à partir de ce moment-là les consultations particulières pouvaient s'engager. Ça a été des consultations particulières qui, je pense qu'on peut le dire, on suscité beaucoup d'intérêt, hein? On parle de 17 mémoires reçus à la Commission des transports et environnement de même

que certaines correspondances tant d'associations que de citoyens. De ce nombre, 11 organismes furent reçus en consultation, soit la... Non, je ne les nommerai pas tous, mais c'est présent sur le site de l'Assemblée nationale. Sachez que la représentation était très intéressante et variée. On parle tant de municipalités que de corps policiers, que de... bon, le Barreau du Québec ou autres ont aussi fait des représentations, de même que la commission des droits de la personne et de la jeunesse.

● (19 h 50) ●

D'aucuns le savent bien, le diable se cache dans les détails. Ici, effectivement il y a un accord sur le principe du projet de loi. D'ailleurs, la formation politique à laquelle j'ai le bonheur et le privilège d'appartenir a donné son accord au principe lors de son adoption au salon bleu. Reste que l'opérationnalisation de ce principe-là peut se révéler imparfaite dans le projet de loi. Et, pour ma part, bien évidemment j'offre toute ma collaboration à la partie ministérielle pour que nos... les travaux avancent rondement. Par contre, je veux bien faire mon travail. Ne dit-on pas qu'une chose qui vaut la peine d'être faite vaut la peine aussi qu'on prenne le temps nécessaire pour bien la faire?

Alors, un premier enjeu que j'aurais identifié a trait à toute la question de la nouvelle impossibilité, finalement, pour les propriétaires de véhicules de désigner le conducteur qui aurait commis une infraction avec le véhicule qui a été prêté par le propriétaire. Le ministre a fait part d'une certaine ouverture par rapport à des groupes, hein — puisqu'il y avait quatre groupes de visés par la première ébauche du projet de loi — a ouvert à deux autres groupes, du moins c'est ce que j'en ai compris de ces propos tenus au salon bleu lors de l'adoption du principe. Mais je pense qu'il y a encore là matière à s'améliorer à ce niveau-là, alors que, pour moi, le principe qu'une personne que... disons, les conséquences liées à un comportement déplorable, un comportement qui n'est pas voulu, soient effectivement supportées par la personne qui a adopté ce comportement-là et non par une autre personne, une tierce personne, sur la seule base que cette tierce personne là est propriétaire du véhicule.

Un deuxième enjeu a trait aux balises que je pense nécessaire d'insérer dans le projet de loi quant à la question, finalement, je dirais, la... pas la multiplication des cinémomètres à l'infini, mais des balises qui ont trait aux emplacements potentiels, c'est-à-dire les emplacements sur lesquels on peut installer effectivement un cinémomètre, des balises qui concernent aussi l'utilisation des sommes, l'utilisation des sommes versées au Fonds de la sécurité routière et des sommes générées par la présence de cinémomètres, de même que la composition du comité qui étudiera les demandes faites, les projets soumis au Fonds de la sécurité routière qui seraient... dont, disons, les coûts seraient couverts par ces sommes dédiées à la sécurité routière. Alors, c'est un deuxième enjeu que je considère fort important.

D'autres enjeux un peu plus secondaires mais malgré tout qui valent la peine que les parlementaires se penchent sur cette question-là ont trait à la signalisation, que le ministre a dit vouloir renforcer. Mais, bon, peut-être ai-je mal compris le projet de loi ou encore échappé deux, trois articles ou n'ai pas compris la nature des articles qui étaient présents, mais que je n'ai pas vu cette volonté de renforcer la signalisation. Et j'ai moi-même quelques propositions. J'ai hâte d'entendre le ministre.

Un enjeu lié aux véhicules d'urgence. Il a aussi été question, lors des remarques finales des consultations particulières sur toute... sur l'enjeu lié au corridor de sécurité. Car, enfin, nous avons une traduction francophone pour ce que l'on a toujours appelé le fameux «Move Over Law», et je m'étais amusé, durant l'adoption du principe au salon bleu, à traduire cette expression-là, mais je m'étais borné à une traduction mot à mot qui pouvait se résumer à «manoeuvre de contournement de la loi». Alors, il n'est évidemment pas question ici de contourner la loi, alors d'où l'indication de l'utilisation du terme «corridor de sécurité».

Evidemment, le ministre a, bon, exposé que, lors de l'étude des crédits, l'opposition officielle s'était montrée ouverte. Je serai cohérent et, disons, je ne sais pas si... accepté, mais, enfin, je démontrerai la même ouverture envers la partie ministérielle que ne l'a fait mon collègue lors de l'étude de crédits.

Une dernière chose avant de conclure ces remarques préliminaires, Mme la Présidente, je tiens à rassurer non seulement mes collègues, mais aussi les foules en délire qui nous écoutent, les nombreux auditeurs: j'ai un problème à l'oeil, j'ai un oeil qui est bouffi, mais ça n'a absolument rien à voir avec, effectivement, des voies de fait ni avec d'éventuelles participations à des manifestations étudiantes, relativement fréquentes par les temps qui courent. Non, il s'agit plutôt d'un orgelet, mais je tiens à vous rassurer, ma vigilance reste la même, même si je ne vois que d'un oeil.

Alors, Mme la Présidente...

Une voix: ...

M. Boucher: Oui, c'est ça. J'ouvre l'oeil, et le bon. Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente, et j'ai bien hâte d'entamer l'étude article par article de cet important projet de loi.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le député de Johnson. Je n'ai pas d'autres remarques? Non.

Étude détaillée

Alors, s'il n'y a pas de motion préliminaire, nous allons immédiatement débiter l'étude article par article. Alors, je prends en considération l'article 1 du projet de loi. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Moreau: Oui, merci, Mme la Présidente. Alors, à l'article 1, il se lit comme suit:

L'article 4 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2) est modifié par le remplacement, dans la définition du mot «véhicule d'urgence», de «d'incendie» par «de sécurité incendie».

La modification proposée par l'article 1 du projet de loi vise essentiellement à assurer l'uniformité dans les expressions utilisées au sein du corpus législatif. Ainsi, il est proposé de remplacer l'expression de «service d'incendie» par celle de

«service de sécurité incendie» qui, elle, est retenue déjà dans la Loi sur la sécurité incendie. Il s'agit donc d'une mesure de concordance.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Est-ce que j'ai des remarques? Des commentaires?

M. Boucher: Bien, simplement, j'imagine que ce sera le genre de mesures de concordance qui seront fréquentes au cours de ce projet de loi là.

M. Moreau: Il n'y en a pas tant que ça, mais il y en a quelques-unes.

M. Boucher: Oui? Et y a-t-il bien des lois qui, j'imagine, devront être changées à ce niveau-là?

M. Moreau: Non. En fait, ce qu'on fait, c'est qu'on change le Code de la sécurité routière pour l'adapter à ce qui est déjà dans une autre loi antérieurement adoptée, qui est la Loi sur la sécurité incendie. Alors, en réalité, on profite de notre intervention au Code de la sécurité routière pour appeler un chat un chat. Et donc, dans la Loi sur la sécurité incendie, on ne réfère pas au véhicule comme étant un véhicule d'un service d'incendie mais comme service de sécurité incendie.

La Présidente (Mme Doyer): Ça vous convient, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Ça me convient parfaitement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. M. le ministre, nous passons à l'article 2.

M. Moreau: L'article 2 est tout simple:

L'article 52 de ce code est abrogé.

Évidemment, il s'agit du Code de la sécurité routière. L'abrogation de l'article 52 du Code de la sécurité routière est proposée parce que l'article n'a plus d'utilité. Cette disposition prévoit une amende pour le propriétaire d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 47 du Code de la sécurité routière. Or, cet article 47 a été abrogé le 1er février 1991 par la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, donc bien avant que le député de Johnson ou moi-même ne pensions faire de la politique un jour et de modifier la loi.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Est-ce que j'ai une intervention? M. le député de Johnson.

M. Boucher: J'attendais que vous sortiez le fait que «bien avant que je sois né», comme on a entendu... 1990, ça faisait quand même une petite douzaine d'années, là, que j'étais né, quand même. Mais, vous avez raison, je ne pensais pas faire de politique à ce moment-là.

Pour ma culture personnelle de même que la culture de l'ensemble des membres, comme on remonte à quand même près de 22 ans, même un peu plus, ou 21 ans, est-il possible de savoir de quelle... attendez... quelle était, finalement, l'infraction qui était passible d'une amende de 60 \$ à 100 \$?

M. Moreau: Ah oui! L'article 47 prévoyait ceci: «Le propriétaire d'un véhicule routier qui met son véhicule au rancart doit remettre à la société le certificat d'immatriculation ainsi que la plaque d'immatriculation de ce véhicule. La société lui délivre un nouveau certificat d'immatriculation avec indication que le véhicule est mis au rancart».

Alors, s'il ne s'exécutait pas conformément à l'article 47, il était passible d'une amende de 60 \$ à 100 \$, tel que le prévoit l'article 52 dont nous proposons l'abrogation.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va. Est-ce que ça va, M. le député?

M. Boucher: Oui. Puis juste une dernière question. Depuis quelques... depuis, finalement, 2008, je n'ai appartenu qu'à cette seule commission. Il y a eu quelques projets de loi qui sont venus modifier le Code de la sécurité routière antérieur, je pense notamment au projet de loi n° 71, là, dont je ne me rappelle plus le nom. Est-ce qu'on peut comprendre pourquoi cette mesure-là est apparue là? Est-ce que c'est parce que le ministère des Transports s'est aperçu de, disons, ce manque de concordance ou, en tout cas, ce besoin de purifier, là, le Code de la sécurité routière seulement dans les derniers mois, là?

M. Moreau: Honnêtement, il n'y a pas de raison particulière, si ce n'est qu'à l'occasion de notre intervention là, on se rend compte qu'il y a une disposition qui traîne et qui n'a plus d'objet. Parce que c'est la disposition essentiellement qui prévoit la sanction, alors que l'infraction n'existe plus. Alors donc, l'article est devenu sans aucun objet.

● (20 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Ça va? Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 3. M. le ministre.

M. Moreau: Oui. L'article 3 dit ceci:

L'article 251 de ce code est modifié par la suppression, dans le paragraphe 2°, de «normal».

Alors, la modification proposée à l'article 251 vise à soustraire le qualificatif «normal». Le retrait de ce qualificatif évite qu'un débat judiciaire ait lieu sur ce qu'est un fonctionnement normal, tout en assurant que rien ne pourra nuire au fonctionnement des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

Alors, essentiellement, pour les gens qui nous suivent et qui n'ont pas le cahier, là, la disposition... le deuxième paragraphe de l'article 251 dit: «Nul ne peut[...] placer ou appliquer ni faire placer ou appliquer sur un véhicule routier tout objet ou toute matière pouvant nuire de quelque façon au fonctionnement normal d'un cinémomètre photographique...» Or, le fait de retirer le mot «normal», c'est simplement dire «ne peut placer toute matière pouvant nuire de quelque façon au fonctionnement d'un cinémomètre photographique».

Alors, l'objectif poursuivi par la suppression du mot «normal» est pour éviter un débat judiciaire sur qu'est-ce qu'est un fonctionnement normal. Essentiellement, ce qu'on veut, c'est que les appareils puissent fonctionner et que donc on n'ait pas recours à un dispositif pour empêcher le fonctionnement de l'appareil et sa finalité, finalement.

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

M. Boucher: Oui. Est-ce que ce serait possible d'avoir quelques exemples de... En fait, qu'est-ce qui pourrait faire en sorte qu'un cinémomètre ne puisse fonctionner? Là, on ne parle plus de fonctionner normalement mais bien de fonctionner tout court. Alors, est-ce qu'on parle ici, par exemple, d'une plaque minéralogique enneigée? Est-ce qu'on parle, là, de, je ne sais pas, moi, de la présence de lumières de rue qui feraient une espèce de surplus de lumière près du cinémomètre? De quoi il est question ici exactement, là? Est-ce qu'il y aurait quelques exemples qui peuvent être donnés?

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

M. Moreau: Oui. Merci, Mme la Présidente. L'infraction parle de l'interdiction de placer un objet ou une matière pouvant nuire. Ça pourrait être, par exemple, une matière réfléchissante qui empêcherait que, sur la photographie, on puisse lire de façon distincte le numéro de la plaque. Ça pourrait être un objet qui viserait à masquer une plaque d'immatriculation.

Alors, on ne parle pas de neige, là, on parle de quelqu'un qui a une intention de se soustraire à l'application de la loi en faisant en sorte que l'appareil lui-même soit mis hors d'usage. Parce qu'essentiellement ce que l'appareil fait, c'est qu'il prend la photo de ce qu'il voit, alors, si j'enlève la plaque, si je masque la plaque, si je recouvre la plaque d'un objet ou d'une substance qui pourrait avoir pour effet d'empêcher la lecture de la plaque... Essentiellement, c'est ça dont on parle.

Une voix: ...

M. Moreau: Mme la présidente suggère de la graisse.

La Présidente (Mme Doyer): De la mélasse, de la graisse.

M. Moreau: De la mélasse.

La Présidente (Mme Doyer): De la graisse... de la graisse Crisco. Ce n'est pas très...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ça ne fait pas? Ça tient, en tout cas. Ce n'est pas une suggestion que je fais, là, mais...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): ...ou une pellicule collante, un autocollant.

M. Boucher: Mme la Présidente, je comprends tout à fait les explications du ministre, et c'est on ne peut plus logique, mais je ne peux pas m'empêcher de penser que le fait de masquer une plaque minéralogique ou d'apposer des objets était déjà un comportement qui n'était pas admissible... ou plutôt, dit autrement, qu'il y avait là un comportement qui était déjà légiféré par une autre loi, là. À moins que je ne m'abuse, là, il me semble qu'il y avait déjà des dispositions législatives à ce niveau-là.

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

M. Moreau: C'est-à-dire que ce que l'on vise ici, c'est une substance qui aurait pour effet d'empêcher l'appareil d'effectuer son travail. Alors, je ne sais pas, moi, vous appliquez par vaporisateur une substance qui rend la plaque

illisible aux fins du photoradar sans pour autant la rendre invisible à l'oeil nu, là vous avez exactement le genre de situation qu'on veut empêcher.

Et, en ayant introduit dans la loi le mot «normal», le fonctionnement normal de l'appareil, bien là ça obligerait à faire une preuve de qu'est-ce qui est normal puis qu'est-ce qui ne l'est pas, alors qu'en réalité ce qu'on cherche à obtenir, c'est que l'appareil puisse fonctionner et donc puisse servir aux fins auxquelles il est destiné, essentiellement.

Alors, le fait... Et, le législateur n'étant pas censé parler pour ne rien dire, c'est un principe de droit qui fait en sorte que ça nous obligerait à dire: Quand le législateur ajoute le mot «normal» après le mot «fonctionnement», c'est qu'il avait un élément particulier en tête. Or, en réalité, l'intention du législateur, c'est d'assurer simplement le bon fonctionnement de l'appareil, et donc le fait de recourir à l'expression «qui nuit au fonctionnement de l'appareil» est en soi suffisant, sans qu'il soit utile d'ajouter un qualificatif, qui est l'utilisation du mot «normal» et qui pourrait imposer un fardeau de preuve supplémentaire, l'objectif étant de faire en sorte que l'appareil fonctionne et qu'il soit utilisé aux fins auxquelles il est destiné.

M. Boucher: Peut-être juste une dernière question liée au mot «normal». Au cours du projet pilote, est-ce que, bon, il y a eu plusieurs débats juridiques? Est-ce qu'il y a eu plusieurs cas où la présence du mot «normal» a effectivement enchaîné des problématiques particulières ou...

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

M. Boucher: Là, ce que je comprends de votre boniment, c'est qu'on parle vraiment ici de geste préventif, là.

M. Moreau: Exact. On est en prévention. Il n'y a pas eu, à notre connaissance et selon les informations qui me sont communiquées, de cas où il y aurait eu un débat là-dessus. Mais il est clair à la lecture de l'article... Et, lorsque les légistes travaillent sur un projet de loi comme ça, on fait une relecture des dispositions de la loi pour voir s'il n'y a pas lieu d'en bonifier le texte. Alors, ici, c'est véritablement un cas où, par principe de rédaction législatif, on tente de bonifier le texte en éliminant les éléments qui sont superflus et qui ne traduisent pas l'intention du législateur.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. M. le député de Johnson, est-ce que ça va?

M. Boucher: Oui, ça va pour moi. Merci.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, est-ce que l'article 3 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. M. le ministre, l'article 4.

M. Moreau: L'article 4 se lit comme suit:

Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 294, du suivant:

«294.1. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public doit installer une signalisation appropriée pour indiquer tout endroit où le respect des règles relatives à la sécurité routière est contrôlé par un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.»

Le troisième alinéa de l'article 634.3 du Code de la sécurité routière prévoit que les endroits où peuvent être utilisés des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges doivent être annoncés au moyen d'une signalisation routière. Étant donné que ces systèmes sont utilisés de manière permanente, il est proposé de déplacer cette obligation au chapitre I du titre VII de ce code, qui porte sur la signalisation routière. En d'autres termes, les dispositions se retrouvent ailleurs dans la loi. La reformulation de ce libellé est de concordance avec la reformulation proposée par l'article 18 de ce projet de loi à l'article 634.3 du Code de la sécurité routière.

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

M. Boucher: Oui. Est-ce qu'il est ici question, outre l'article 16, du seul article qui fera état de la signalisation? Puisqu'il me semble que je n'ai pas rien vu d'autre, là, donc je veux juste m'en enquérir.

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

M. Moreau: Il va y avoir d'autres dispositions qui vont parler de la signalisation. Plus tard dans le projet de loi, on va introduire la notion liée à la preuve de l'infraction en disant qu'il ne sera pas nécessaire de faire, pour prouver l'infraction, la preuve de la signalisation. À l'heure actuelle, on doit faire la preuve de la signalisation. On reviendra sur le débat sur cet article-là qui s'insère un peu plus loin dans le projet de loi. Je pense que c'est à l'article 16. Et on le verra donc au cours de nos débats.

Mais, ici, essentiellement ce que l'on fait, c'est qu'on déplace physiquement, dans l'architecture du projet de loi, l'obligation qui est faite d'assurer une signalisation adéquate de la présence des appareils, que ce soit les appareils aux feux rouges, ou les appareils fixes, ou les appareils mobiles.

Le principe est le suivant, et ça émane des travaux de cette commission: l'acceptabilité sociale est liée au fait que ces appareils-là ne prennent pas les automobilistes par surprise, donc on veut absolument qu'ils soient signalés. L'article

dont on examine la portée à l'heure actuelle vise précisément à créer l'obligation d'imposer à la personne qui est responsable de l'entretien du chemin de placer une signalisation qui soit adéquate.

Le détail de ce caractère adéquat va découler des règlements d'application du Code de la sécurité routière. Exemple, lorsque je vous disais, dans mes interventions, que ce soit au niveau des travaux que nous avons faits lors de la consultation... j'ai demandé à ce que les règles soient modifiées pour qu'en réseau autoroutier, dont le ministère des Transports est responsable, on passe de deux panneaux de signalisation à trois panneaux avant l'appareil lui-même. Ça, ça va se retrouver dans la réglementation.

Mais l'obligation pour le ministère... ou, par exemple, pour une municipalité si on se retrouvait éventuellement sur le réseau municipal, de signaler la présence des ces appareils doit faire l'objet d'une disposition législative. À l'heure actuelle, elle existe dans le cas de la... cette obligation existe mais physiquement est située dans un autre chapitre et dans un autre titre. Là, ce que l'on fait par l'article 4 essentiellement, c'est qu'on l'insère à l'article 294.1, et donc on le ramène au chapitre I du titre VII du code.

À l'heure actuelle, je pense qu'il se retrouve... À quel article, l'obligation de...

● (20 h 10) ●

Une voix: ...

M. Moreau: 634.3. Alors, dans le fond, ce que vous voyez à 294.1, qui est l'objet de l'article 4 que l'on étudie, se retrouve à l'heure actuelle à l'article...

Une voix: 634.3.

M. Moreau: Ah! 634.3. Je suis rappelé à l'ordre par Me Masse.

Une voix: ...

M. Moreau: Massé? On ne m'a pas mis d'accent, non plus. On va mettre les accents sur les e, et les barres sur les t, et les points sur les i. Excusez-moi.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça vous convient, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Tout à fait. Maintenant, j'aimerais comprendre, parce qu'effectivement, et M. le ministre l'a repris juste dans son explication, là, qu'il vient de faire, il a l'intention d'augmenter la signalisation, notamment sur le réseau autoroutier, avec la présence d'une troisième pancarte signalisante, si je peux m'exprimer ainsi. Mon questionnement est quand même... bien, a trait finalement à la voie qu'il emprunte, à savoir qu'il a fait état de ces modifications-là, de ces ajouts-là à même ce qu'il a désigné comme la réglementation. J'aimerais, dans le fond, mieux comprendre, à savoir, bon, quelle réglementation, et surtout pourquoi il n'a pas jugé utile de l'insérer, là, dans le projet de loi.

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

M. Moreau: À l'heure actuelle, vous avez un document qui s'intitule...

Une voix: ...

M. Moreau: ...le tome V du manuel de la signalisation. Je vais vous expliquer pourquoi on ne met pas ça dans une loi: parce que voici de quoi ça a l'air. Alors, dans un règlement, c'est l'endroit normalement où on retrouve ce genre de détail là.

Je vous donne l'exemple. Alors, dans les normes de signalisation, vous avez les normes, par exemple, qui réfèrent au remorquage exclusif dans certains secteurs, vous avez les normes d'appel au numéro d'intervention pour le remorquage, vous avez les fréquences radio pour les informations et vous avez finalement la description de ce que sera physiquement la démonstration graphique des avis qui sont placés. Et ça touche l'ensemble de la signalisation routière.

Alors, quand on voit qu'il y a un losange jaune pour signaler un virage ou un panneau blanc avec un cercle vert pour signaler une obligation ou avec un cercle rouge pour signaler une interdiction, tout ça se retrouve dans un manuel de normes, et il est plus facile et donc plus convenable de retrouver ce type de règles là à l'intérieur d'un document qui a plus de flexibilité qu'une loi, essentiellement.

Et ce qu'on peut faire — bon, voici — on pourrait vous rendre disponible, pour que vous sachiez de quoi ça retourne, quels sont les projets de signalisation à l'approche d'un endroit de surveillance de la vitesse par cinémomètre photographique, en milieu urbain et rural, alors finalement le futur manuel qui découle des directives que j'ai données. On pourra vous mettre ces documents-là à votre disposition, puis vous allez voir un peu comment c'est, par exemple, lorsqu'on est à l'approche d'un endroit de zone de surveillance de la vitesse par cinémomètre, lorsqu'on est à un feu de circulation, lorsqu'on est en milieu autoroutier, lorsque... Bon, bien, il y en a de toutes sortes, là.

Et donc, exemple, les zones scolaires... Je vous donne un exemple de ce qu'est le graphique pour les zones scolaires. On ne peut pas retrouver ça dans un projet de loi, vous comprenez? Alors, ça indique quels sont les panneaux, quelles sont les configurations, quelles sont les distances, pour nous assurer que le tout est bien indiqué. Ce que je vous montre là, ce sont des projets, ce n'est pas nécessairement les documents définitifs, parce qu'ils sont en élaboration. Mais on pourra vous le montrer pour que vous puissiez examiner de quoi ça a l'air.

Exemple, on dit qu'on va aller dans les zones scolaires puis on va aller dans les zones de chantier. Alors, dans les zones de chantier, suivant la configuration du chantier, la façon de l'indiquer ou de prévenir va être différente selon la configuration. Mais il y a des normes générales qui s'appliquent à ça, et c'est assez complexe.

Toute la signalisation, que ce soit sur le réseau routier, que ce soit en milieu rural, en milieu urbain ou sur le réseau autoroutier, ça répond à des normes qui sont assez strictes, et donc c'est ce qu'on retrouve dans les documents d'accompagnement. On pourra vous en fournir des copies pour montrer de quoi ça aurait l'air, si les dispositions du projet de loi étaient adoptées.

La Présidente (Mme Doyer): J'aurais une question. Je m'en permets une. M. le ministre, est-ce que vous êtes...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Non, pas du tout, pas du tout. Vous êtes mieux pas.

M. Moreau: ...n'essayez pas, ça ne va pas bien.

La Présidente (Mme Doyer): Non, c'est juste... Est-ce que vous vous êtes inspiré du code international ou de ce qui existe ailleurs? Parce que je sais que ça doit être international, ça doit être compris par les gens qui nous visitent, outre le langage verbal.

M. Moreau: Les pictogrammes.

La Présidente (Mme Doyer): Les pictogrammes...

M. Moreau: Je demanderais peut-être à M. Morin...

La Présidente (Mme Doyer): ...du Québec sont renommés pour être adéquats, en tout cas, pour les gens qui nous visitent.

M. Moreau: Pour avoir votre réponse la plus précise, on pourrait peut-être demander à M. Morin de répondre à la question.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, c'est ça. De quoi vous vous êtes inspirés?

M. Morin (Claude): En fait, il y a des experts au ministère, qui sont sur plusieurs comités internationaux, qui regardent ce qui se fait ailleurs, et on essaie de se calquer le plus possible pour que ce soit facile pour l'utilisateur de la route, peu importe dans quelle juridiction il circule, de comprendre le panneau.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord.

M. Moreau: Et je vais vous donner une information additionnelle. M. le député de Johnson, ça va répondre à votre question.

Au Code de la sécurité routière, je vais vous référer à l'article 289, dont on me signale l'existence, là, qui se lit comme suit:

«Le sens du message d'une signalisation routière, quel qu'en soit le support, est celui attribué à cette signalisation par le ministre dans un arrêté publié à cet effet à la *Gazette officielle du Québec*.» Donc, il y a un document public.

«Les normes de fabrication et d'installation de la signalisation routière, destinée à être installée sur un chemin public ou sur un véhicule routier, sont établies par le ministre et consignées dans un manuel de signalisation routière.» C'est le manuel auquel je réfère.

«Toute personne responsable de la gestion ou de l'entretien de chemins publics doit respecter les normes prévues au manuel lorsqu'une obligation de faire y est indiquée.

«Le ministre peut enlever, aux frais de la personne responsable de la gestion du chemin, toute signalisation non conforme à son manuel» pour éviter qu'en bordure d'une route, quelle qu'elle soit, on se retrouve avec des panneaux «Bienvenue chez Tom» ou, j'imagine, des panneaux qui sont de nature artisanale.

La Présidente (Mme Doyer): J'ai une autre question.

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Ça veut dire que les villes qui veulent avoir des radars photo, des cinémomètres, elles ne pourront pas prendre n'importe laquelle.

M. Moreau: Non, non.

La Présidente (Mme Doyer): Ça va être notre affichage pareil partout au Québec.

M. Moreau: Exact. C'est un affichage qui est standardisé, puis c'est normal parce qu'on...

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Moreau: Bien, l'objectif, c'est un objectif de sécurité en soi, Mme la Présidente, parce que, quand on se déplace d'une ville à une autre ou d'un village à un autre, on doit s'attendre à ce que les normes... Parce que la signalisation routière, n'oubliez pas, s'adresse à des gens qui circulent parfois à haute vitesse, donc l'image doit pouvoir être captée et décodée rapidement, et c'est la raison pour laquelle on s'attache à des normes qui sont standard.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Est-ce que j'ai compris, M. le ministre, que vous allez les déposer, mais étant un projet?

M. Moreau: Oui. Bien, ce qu'on va faire, on va vous...

La Présidente (Mme Doyer): Hein, messieurs?

M. Moreau: Je ne prendrai pas par surprise mes collaborateurs les plus proches. On va effectivement préparer des copies de ces documents-là. Idéalement, on vous donnera des copies couleur, là, parce que la couleur, ici, a une importance évidente en matière de signalisation routière, puis on pourra vous déposer tout ça.

Et on ajoute que, même à l'égard des villes, pour répondre à votre question, c'est le ministère des Transports qui va mettre la signalisation à la disposition des villes. Donc, les affiches sont faites...

La Présidente (Mme Doyer): Ça va être vos affiches.

M. Moreau: ...centralement, oui.

● (20 h 20) ●

La Présidente (Mme Doyer): Et, comme nous avons péché par excès de convivialité, j'aimerais que M. Morin dise son nom et sa fonction. Parce que tantôt, lorsque je vous posais une question, c'est lui qui a répondu.

M. Moreau: Alors que là il n'est qu'identifié...

La Présidente (Mme Doyer): Voilà.

M. Morin (Claude): Claude Morin, directeur de la Direction de la sécurité en transport au ministère des Transports.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Alors, est-ce que nous avons fait... M. le député de Johnson, est-ce que vous avez...

M. McKay: Il y avait consentement.

M. Moreau: Oui, oui, oui.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui. Oui, c'est ça, je n'ai même pas demandé le consentement.

M. Boucher: Je comprends tout à fait, là, que le design graphique, que les normes techniques, bon, les distances, peut-être que ce type de détails là n'a pas nécessairement sa place dans la législation. Par contre, au niveau du nombre, par exemple, peut-être que, les parlementaires, on pourrait réfléchir à la question.

En fait, à ce moment-ci, j'aimerais peut-être même suspendre l'article simplement pour être en mesure de prendre connaissance non pas de l'entièreté du manuel de signalisation, mais de ce que le ministre parlait, à savoir une espèce de résumé, qui plus est en couleurs — hein, il n'y a quand même rien de trop beau pour la classe ouvrière — afin de procéder à l'adoption de l'article, puisque, bon, éventuellement, suite à l'étude de ce document-là, peut-être pourrais-je tenter soit de poursuivre avec, par exemple, un amendement ou même de considérer que, non, considérant la qualité du travail... ou en fait les garanties que nous donne ce document-là, il n'y aurait point besoin de préciser le projet de loi, notamment sur le nombre.

M. Moreau: Puis-je vous faire une suggestion? Parce que l'article dont on parle ici, c'est l'article qui crée l'obligation d'afficher. Si vous estimez qu'il y a des éléments qui doivent se retrouver dans le projet de loi, après avoir analysé les manuels de normes, réservez-vous le droit de faire un amendement. On n'aura pas terminé ce soir l'étude du projet de loi.

Mais ça ne changerait rien à l'obligation que nous avons, parce qu'en réalité cet article-là, ce qu'il fait, c'est qu'il déménage une disposition qui crée une obligation sans la modifier puis il la ramène à un autre endroit dans le projet de loi. Moi, ce que je vous suggère: Adoptons cet article-là, réservez vos droits — puis j'ai bien entendu ce que vous avez dit — puis, nous, on va mettre à votre disposition les documents en question, quitte à revenir sur cette discussion-là.

M. Boucher: C'est simplement que... Et vous l'avez très bien expliquée, M. le ministre, la nature de cet article-là qui vise à changer de place, là, l'obligation de signaler. Par contre, je pourrais être tenté, par exemple, de le modifier pour

obliger non pas le seul principe de la signalisation, mais obliger, par exemple, le fait qu'il y ait trois pancartes de signalisation, comme le ministre avait l'intention de le faire, ou encore deux pancartes de signalisation sur le réseau municipal, bref de préciser un peu les obligations en matière de signalisation, qui, encore une fois, n'ont rien à voir avec les nécessaires normes graphiques, techniques, etc., dont a fait état le ministre.

Et, comme je vous mentionnais, Mme la Présidente, à la lecture du document qui a été promis, personnellement je vais soit renoncer à des amendements que j'ai l'intention de déposer ou soit encore maintenir cette intention-là. Alors, tant qu'à adopter un article qui pourrait fort bien se voir modifié par la suite, sur lequel on est obligés de revenir, je ne vois pas en quoi la suspension temporaire, hein, de l'article peut nuire à la bonne marche des travaux. Simplement pour me permettre de prendre connaissance du document, là, promis par la partie ministérielle.

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

M. Moreau: Juste avant de me rendre à la suggestion du député de Johnson... Je ne veux pas le bousculer, là. Essentiellement, je comprends que vous n'avez pas d'objection à ce que l'on augmente la signalisation, par exemple en milieu autoroutier, de deux à trois panneaux. Ça, vous êtes d'accord avec ça?

M. Boucher: Je suis d'accord avec ça.

M. Moreau: O.K. Et vous êtes d'accord avec le fait que, par exemple pour les photoradars mobiles, il y ait aussi une signalisation, laquelle évidemment va être variable suivant les configurations et les réseaux sur lesquels ils seront installés. Le principe étant toujours le même, là, l'idée derrière ça, c'est de dire: Ces appareils-là ne doivent pas prendre les automobilistes par surprise. Au contraire, la signalisation est un élément intrinsèque aux radars photo, puisqu'on veut qu'ils changent les comportements. Ça fait que, si on veut changer le comportement, il faut l'annoncer.

Alors, ça, si on s'entend sur ces principes-là puis que vous me dites oui, moi, je vais suspendre avec plaisir l'article 4, puis on y reviendra quand vous aurez eu le temps de regarder ça. Mais il faut savoir qu'on est sur la même base.

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

M. Boucher: Comme je vous mentionne, évidemment, je suis en faveur d'un renforcement de la signalisation, alors, sur ce point, d'être d'accord avec un article qui non seulement oblige cette signalisation-là mais qui la renforce, évidemment je me dois d'être cohérent.

Seulement, j'apprécierais beaucoup pouvoir prendre connaissance des divers documents, là, pour mesurer, là, disons, la portée ou même l'existence même des amendements qui pourraient être apportés.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, on se comprend bien? L'article 4 est suspendu, et nous allons à l'article 5. Et, M. le ministre, vous vous engagez à donner des...

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): ...des documents, qui sont les projets de réglementation, les lois, etc.

M. Moreau: ...qui vont être des éléments qui viennent s'insérer et qui s'inséreraient au tome V de la signalisation routière, là, où sont indiqués l'ensemble des éléments liés à la signalisation routière, non seulement à l'égard des seuls photoradars, mais de tout ce qui est signalisation.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Article 5.

M. Moreau: L'article 5, oui.

L'article 312.1 de ce code est modifié:

1° par le remplacement de «de la personne responsable de l'entretien d'un chemin public» par «du ministre des Transports»;

2° par la suppression de «qui se trouve sur ce chemin».

Alors, il est proposé de modifier l'article 312.1 afin de tenir compte du maintien d'un mode de gouvernance centralisé. Ça faisait l'objet d'une des recommandations unanimes de la commission parlementaire et du fait que les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges appartiennent à l'État. Alors, c'est vraiment le coeur de la préoccupation de cette disposition-là. Il sera alors nécessaire d'obtenir l'autorisation du ministre des Transports afin de modifier ou d'enlever tout ou partie d'un de ces systèmes.

De plus, l'expression «qui se trouve sur un chemin» est supprimée, puisqu'il est possible qu'un cinémomètre photographique mobile soit installé à l'extérieur d'un chemin public.

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

M. Boucher: On va le prendre à l'envers, c'est-à-dire, on va commencer par «qui se trouve sur ce chemin».

Je suis un peu surpris à savoir qu'il pourrait y avoir des cinémomètres photographiques mobiles qui soient installés à l'extérieur d'un chemin public. Là, il faut bien comprendre qu'on parle d'une camionnette, finalement, une camionnette dans laquelle se trouve un policier. Est-ce que c'est puisque cette camionnette-là ne serait pas présente sur la chaussée du chemin public mais bien dans un stationnement qui est adjacent au chemin public? Quelle est l'explication, là, du fait qu'un cinémomètre mobile peut se retrouver à l'extérieur d'un chemin public, là?

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

M. Moreau: Oui. C'est une bonne question. Avec la permission du propriétaire, il pourrait se retrouver, par exemple, sur un terrain de stationnement d'un centre commercial, donc à l'extérieur du chemin public mais en bordure d'une rue, et, pour ce qui est des zones scolaires par exemple, pourrait se retrouver sur la propriété de la commission scolaire, en dehors du chemin public, pour ne pas constituer une entrave à la libre circulation des véhicules, notamment les autobus scolaires. Alors, il est possible, donc, et même probable que certains cinémomètres mobiles se retrouvent à l'extérieur de ce qu'est l'emprise du chemin. Parce qu'on sait que l'emprise du chemin, c'est plus large que l'asphalte. C'est la partie qui appartient au ministère des Transports et qui comprend des terrains adjacents à la surface de roulement.

Mais, notamment en milieu urbain, il est possible que... On a dit, vous savez, que ces appareils-là, vous l'avez mentionné dans vos remarques introductives, puissent se situer à des endroits où la surveillance traditionnelle est rendue difficile. Ça peut être rendu difficile en raison du manque d'espace, justement, dans l'emprise du chemin. Et donc le recours à des terrains qui n'appartiennent pas au ministère des Transports, bien sûr avec la collaboration et l'autorisation du propriétaire, devient un élément qui doit être envisagé. Et c'est la raison pour laquelle on supprime ces dispositions-là, cette expression-là, «qui se trouve sur ce chemin».

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

M. Moreau: ...ne pas l'avoir dans le notre chemin, justement.

M. Boucher: Évidemment, hein, nul ne peut entraver la loi, encore moins les gouvernements, qui font la loi, d'ailleurs. Et enfin, juste pour...

M. Moreau: Ce sont les Parlements qui font les lois. Les gouvernements...

M. Boucher: ...les exécutent. Exact, oui.

M. Moreau: ...les exécutent, voilà.

M. Boucher: Vous avez eu de meilleurs cours que certains de vos collègues du Barreau, alors que le prédécesseur... le premier député de Johnson — 1972, un avocat — alors qu'il avait été élu député, avait été plaider une cause devant un juge six mois après son élection. Vous comprendrez qu'il ne s'était pas rappelé ses leçons sur la séparation des pouvoirs.

● (20 h 30) ●

M. Moreau: ...avait rappelé.

M. Boucher: Et on le lui a rappelé assez diligemment, si bien qu'il n'a pu rester que six mois, entre guillemets, à la tête de ce merveilleux comté.

Maintenant... Et je comprends bien que la disposition, là, où vous remplacez, finalement, «la personne responsable de l'entretien d'un chemin public» par le «ministre des Transports» répond à une préoccupation de centraliser toute la gestion, là, de ce projet pilote là, et finalement que le ministère soit imputable, soit le seul responsable.

Mais est-ce qu'il y a eu des précédents dans... Au cours du projet pilote, est-ce que la personne responsable de chemins publics qui... En fait, c'est-u arrivé, tout simplement, que des personnes autres que le ministère des Transports, que le ministre des Transports aient pu enlever, en tout ou en partie, là, un cinémomètre photographique, là? Est-ce qu'on est devant une situation qui s'est déjà produite ou, encore une fois, il est ici question de prévention?

M. Moreau: Non, pas à ma connaissance. Parce qu'effectivement le projet pilote a permis de voir comment on souhaitait voir s'administrer tout le régime des radars photo au Québec. Et c'est à la fin de l'expérience pilote que la commission s'est saisie du rapport et qu'elle a formulé ses recommandations, en disant: On doit aller vers un système qui soit centralisé pour assurer, par exemple, que les appareils soient les mêmes ou soient des appareils compatibles, qui répondent à des standards, et que la dispersion des appareils sur le territoire se fasse à partir d'une vision unique qui était, pour les membres de la commission, le ministère des Transports. Alors, c'est pour ça que le projet de loi prévoit cette disposition-là, pour répondre à une des recommandations unanimes de la commission.

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

M. Boucher: Ça va pour ma part, je vous remercie beaucoup.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, je comprends que l'article 5 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 6, M. le ministre.

M. Moreau: Oui, Mme la Présidente. Alors, l'article 6 prévoit que:

L'article 312.2 de ce code est modifié par le remplacement de «installé sur un chemin public ni gêner ou empêcher son fonctionnement» par «ni nuire de quelque façon au fonctionnement de ces systèmes ou à l'enregistrement par l'appareil photo de ces systèmes des informations visées au deuxième alinéa de l'article 332 ou au deuxième alinéa de l'article 359.3».

Essentiellement, il est proposé de modifier l'article 312.2 afin de clarifier la portée de l'expression actuellement utilisée, soit «ni gêner ou empêcher son fonctionnement». Ainsi, le nouveau libellé ferait en sorte que non seulement une personne ne peut endommager un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, mais elle ne peut nuire de quelque façon que ce soit au fonctionnement de ces systèmes ou à l'enregistrement de certaines informations par l'appareil photo de ces systèmes, même si elle n'endommage pas comme tel l'appareil.

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

M. Boucher: Est-ce que, lorsque vous... Vos dernières remarques ont trait à une personne qui nuirait au bon fonctionnement ou au fonctionnement, qui n'est même plus normal, là, au fonctionnement tout court, là, des systèmes... pourrait le faire même sans endommager les appareils dont il est question ici. Est-ce qu'on comprend, par exemple, que ça peut être l'objet de piétons, par exemple, qui passent devant un cinémomètre?

Bon, bien sûr, les 15 appareils installés actuellement sur le territoire québécois ne sont pas propices nécessairement à voir des piétons passer devant ou encore des cyclistes, mais, avec le redéploiement de ces appareils-là et de leur multiplication — on espère que ce ne sera pas aussi multipliant que les pains, mais... — est-ce qu'on peut comprendre qu'un cycliste ou un piéton éventuellement pourrait nuire au fonctionnement, par exemple, en empêchant le... en passant devant le cinémomètre au même moment où la photo est prise d'un véhicule routier qui aurait eu un comportement... bien, en infraction, qui aurait été en infraction, finalement?

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

M. Moreau: Non, non, c'est-à-dire qu'on ne vise pas le piéton qui accidentellement se fait photographier la face alors qu'il y a une infraction de commise. Je pense que l'intention du législateur, ici, est claire, c'est véritablement quelqu'un qui de façon intentionnelle nuit au fonctionnement de l'appareil. Alors, sans l'endommager, il peut nuire au fonctionnement de l'appareil.

En d'autres termes, il peut se tenir en périphérie de l'appareil, ne pas endommager l'appareil et nuire à son fonctionnement de façon délibérée. Exemple, il pourrait aller devant un appareil puis installer un panneau avec un carton; alors, ça, ça serait visé par les dispositions de la loi. En d'autres termes, ce qu'on souhaite, c'est que l'appareil, encore une fois, un peu comme ce qu'on a fait avec le nouveau libellé qu'on a fait... c'est à l'article 3, que l'appareil puisse servir aux fins auxquelles il est destiné.

Et, de toute façon, si un piéton passait devant un appareil puis se faisait photographier au moment où une infraction est prélevée, on ne pourrait pas utiliser sa photo, parce que l'objectif, c'est de n'utiliser... il y a un élément de confidentialité, on ne pourrait utiliser que le numéro de plaque, puis là on ne verrait pas son numéro de plaque. On pourrait peut-être voir la pointure de ses lunettes, mais ça ne serait pas utile.

La Présidente (Mme Doyer): La couleur de son casque.

M. Moreau: La couleur de son casque de vélo. Et on m'indique, au demeurant, que la caméra est à huit pieds. Alors, ça prendrait un joueur de basketball, d'après moi, un grand joueur de basketball.

M. Boucher: Oui, ou encore...

Une voix: ...

M. Moreau: Ou un échassier, oui.

M. Boucher: Non, il m'est arrivé... Vous savez, à Montréal, on voit de tout, hein, comme dans plusieurs autres villes du Québec, et j'ai vu un vélo qui, en fait, il y avait comme un deuxième vélo sur le premier, ce qui fait que le cycliste était au moins à une hauteur de huit pieds, la tête, au moins. J'ai fait le Tour du Silence l'an dernier, à Québec, et le meneur était une personne, là... les fameux bicycles qu'on voit dans les cirques, avec une immense roue à l'avant. Alors, je me questionne, si le législateur... le ministre ne verrait pas d'un bon oeil l'importance de préciser cela, à savoir que «ni nuire de quelque façon»...

M. Moreau: ...le Cirque du Soleil ou...

M. Boucher: Non. Non. Non. Je me contentais... Ce serait évidemment magnifique d'avoir le Cirque du Soleil; d'ailleurs, dans le salon rouge, les plafonds sont hauts, ils pourraient nous faire de belles acrobaties. Mais, pour être plus sérieux, c'est surtout sur la question de «ni nuire». Là, ici, il est question... «de quelque façon que ce soit», «de quelque façon au fonctionnement»... Or, un cycliste... Il n'est pas question ici de dire «de façon intentionnelle», on comprend bien l'intention du législateur.

D'ailleurs, il l'a dit. Cependant, est-ce que, par exemple, advenant un cas où il y aurait procès, les différents avocats retourneraient dans les procès-verbaux finalement qui ont découlé de l'adoption du projet de loi et qui seraient en mesure de dénoter l'intention du législateur à ce niveau-là? Je doute...

Une voix: ...

M. Boucher: Oui, c'est ça. Simplement que l'intention du législateur, qui dit «de nuire de façon intentionnelle», ne se retrouve pas dans le projet de loi, puisqu'il est ici question de «quelque façon». Alors, on peut le déranger de plein de façons.

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

M. Moreau: Oui, mais c'est comme... Oui, mais c'est que c'est le même libellé qu'on a adopté à l'article 3, alors: «2° placer ou appliquer ni faire placer ou appliquer sur un véhicule routier tout objet ou toute autre matière pouvant nuire de quelque façon au fonctionnement...» Donc, on est logiques avec nous puis on utilise la même terminologie ici, dans le cas où ce n'est pas par un appareil ou un élément qu'on applique sur une plaque, mais là c'est par un comportement en périphérie de l'appareil. Alors, il faut qu'il y ait une intention.

Il est clair, à mon point de vue, que la poursuite, si elle veut réussir, même dans le libellé actuel, doit montrer qu'il y avait une intention de nuire au fonctionnement, que c'est délibéré, pas accidentel, là. Et d'ailleurs, je vais vous vous dire, votre cycliste à huit pieds de haut, là, ce n'est pas susceptible de se produire très, très souvent, là, ça.

M. Boucher: On a quand même fait des lois pour... exceptionnelles pour des cas d'exception. Et d'ailleurs...

M. Moreau: Mais vous recherchez... Il faut rechercher le texte et l'intention du législateur. Alors, il est clair ici que l'intention qui est recherchée, c'est de dire «quelqu'un qui tente de nuire au fonctionnement de l'appareil». Si vous passez devant puis qu'accidentellement vous vous trouvez entre l'appareil puis le véhicule qui a commis l'infraction, je pense que ce serait difficile pour le législateur de vous poursuivre pour ça. Et, de toute façon, encore faudrait-il qu'il puisse vous retracer, là, si c'est votre face qu'il y a dans l'appareil, là.

● (20 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): J'ai un cas d'espèce. Vous me le permettez?

M. Boucher: Bien, allez-y, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Un autobus scolaire, parce que j'ai compris que vous alliez... il va en y avoir d'installés près des cours d'école.

M. Moreau: Dans les zones scolaires.

La Présidente (Mme Doyer): Dans les zones scolaires. Et là ça va être des mobiles, hein?

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Et, s'il y a des autobus scolaires qui s'en vont se stationner et empêchent l'usage et que ça devient quasiment flagrant, il faut avoir la capacité de prouver l'intention. Parce que les autobus scolaires se stationnent des fois en file, hein? Puis j'essaie de voir, d'imager dans ma tête, là, un cinémomètre mobile, puis... À quelque part, il va y avoir la personne qui va l'utiliser qui va dire: Déplacez vos autobus.

M. Moreau: Oui. Bien, dans le cas du...

La Présidente (Mme Doyer): Il ne faut pas que ça soit intentionnel.

M. Moreau: Puis, dans le cas du cinémomètre mobile, Mme la Présidente, si je peux me permettre, là, un, le cinémomètre, il est mobile, donc on pourra le déplacer pour ne pas faire en sorte qu'on... On doit, dans les zones scolaires — votre exemple est pertinent — on doit être en interaction avec l'usage normal de la zone scolaire. Alors, il est normal, dans une zone scolaire, de retrouver des autobus. Alors, on va placer les cinémomètres mobiles à des endroits où le mouvement des autobus ne viendra pas interagir avec le cinémomètre.

Ici, ce que l'on recherche, c'est beaucoup plus un comportement délibéré qui ferait en sorte que l'appareil est rendu hors d'état de service parce qu'on tente d'en empêcher le fonctionnement. Alors, ça ne réfère d'aucune façon au cas fortuit où un clown ou un funambule se ramasse devant... ou un échassier se ramasse devant le... Je pense que ça serait difficile de prévoir ça dans la loi. Ça doit se plaider dans les faits plutôt que de se refléter dans le texte de loi.

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

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Et là on a beaucoup parlé, là, de l'impossibilité qu'une personne nuise au fonctionnement, et là on a compris que c'était de nuire de façon volontaire au fonctionnement d'un appareil, de façon délibérée. Maintenant, est-ce qu'il y a des conséquences liées à cela? Est-ce qu'on parle d'amendes, de peines d'emprisonnement? De quoi il est question ici, si une personne était reconnue, entre guillemets, coupable de nuire au bon fonctionnement, au fonctionnement tout court, là, de l'appareil?

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

M. Moreau: Alors, le Code de la sécurité routière est ainsi fait que vous avez une disposition qui indique qu'elle est l'infraction et vous avez une disposition qui indique quelle est la pénalité associée à l'infraction. C'est la mécanique de la... je dirais, l'architecture de ce code-là.

Alors, l'infraction qui est prévue là entraînerait les peines prévues à l'article 315.4:

«Quiconque contrevient à l'un des articles 312.1 ou 312.2 commet une infraction et est passible d'une amende de 1 000 \$ à 2 000 \$.

«Dans le cas d'une personne qui a déjà fait l'objet d'une déclaration de culpabilité en vertu du présent article, les montants d'amendes prévus au premier alinéa sont doublés.

«Le tribunal peut, sur demande du poursuivant, imposer une amende additionnelle fixée en tenant compte des dommages causés», parce que, là, il peut y avoir des dommages causés à l'appareil. Là, à ce moment-là, ça peut avoir une incidence à la hausse sur l'amende. Et on va voir que dans le projet de loi — vous en avez pris connaissance, sans doute — l'ensemble de ces sommes sont déposées au Fonds de la sécurité routière, et on fait précisément un amendement pour prévoir que les amendes additionnelles, qui tiennent compte des dommages causés, peuvent, elles aussi, être... que les montants doivent aussi être versés au Fonds de la sécurité routière.

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

M. Boucher: Bien, super. De toute façon, je tiens à rassurer le ministre, là, j'étais bien au fait de cette dichotomie-là de la loi, seulement je trouvais important de poser la question pour qu'on puisse effectivement le dire et que ce soit très clair pour les foules en délire qui nous écoutent.

D'ailleurs, parmi cette foule, j'ai quelques amis qui m'écoutent, alors je tiens à les saluer, ces gens de la Pointe-Saint-Charles.

Une voix: ...

M. Boucher: Des gens de Pointe-Saint-Charles, effectivement. On a des amis même à Montréal, imaginez-vous donc! Peut-être une dernière question sur ce projet de... en fait, sur cet article. J'imagine que les cinémomètres ne fonctionnent pas à l'huile de bras. J'imagine qu'ils sont alimentés de manière électrique?

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

M. Moreau: C'est des éoliennes. Non, non...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Boucher: Ça s'en vient, ça s'en vient.

M. Moreau: Non... C'est des gens qui pédalent pour faire fonctionner une génératrice. Non, non, ils sont reliés... ils sont reliés à la Baie-James, d'après moi, au réseau électrique.

M. Boucher: Non, non, mais, honnêtement, là, c'est... donc ils sont reliés sur le réseau d'Hydro-Québec. Autrement dit, on les alimente...

M. Moreau: Oui, oui, comme, par exemple, les lampadaires en bordure des routes.

M. Boucher: O.K. Et on parle de câbles souterrains, là, probablement?

M. Moreau: Est-ce qu'ils sont tous en câbles souterrains? Je pense que oui. Oui.

M. Boucher: Oui?

M. Moreau: Parce que vous savez que, de temps en temps, vous avez des lampadaires sur les autoroutes qui sont posés de façon temporaire avec des câbles aériens. Mais les installations permanentes sont en général souterraines.

M. Boucher: Je vous pose: Est-ce qu'une éventuelle interruption de courant peut être considérée comme un geste qui vise à nuire de quelque façon que ce soit au fonctionnement de ces systèmes?

M. Moreau: Je ne pense pas, non.

M. Boucher: Et que, si c'est le cas, bien, évidemment, on... ça serait Hydro-Québec qui soit responsable?

M. Moreau: Ça dépend, ça dépend. Si vous avez quelqu'un qui vient sectionner un câble... Ça arrive, hein, sur les installations d'Hydro-Québec, ça arrive sur les installations du ministère des Transports, où vous avez des gens qui tentent de sectionner des câbles, notamment pour voler le cuivre. Alors, si on avait un geste semblable, c'est-à-dire que l'interruption de courant est provoquée par une hache, la réponse, c'est oui, c'est sûr.

M. Boucher: Écoutez, ça, on s'entend, là, qu'on est effectivement devant un geste où un individu intentionnellement viendrait nuire au bon appareil. Mais, encore une fois — et ce n'est que pour finalement non pas la galerie, mais pour fins de documenter cette adoption — s'il y a panne d'électricité et que ça nuit au fonctionnement de l'appareil, il n'est pas question ici, là, d'intenter quelque poursuite que ce soit envers Hydro-Sherbrooke, Hydro-Québec ou autres producteurs d'énergie... Puisqu'il existe un Hydro-Sherbrooke. En Estrie, on ne fait pas les choses comme tout le monde, comme bien des gens, d'ailleurs.

M. Moreau: Non, non, mais ce n'est pas dans notre intention. D'ailleurs, vous me permettez de saluer vos amis de Pointe-Saint-Charles à mon tour.

M. Boucher: Je vous en remercie. Ça, c'est un honneur pour eux. Alors, pour ma part, ça fait le tour.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 6 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. M. le ministre, article 7.

M. Moreau: Oui. Alors, l'article 7: Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 312.2, du suivant:
«312.3. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut transmettre au propriétaire d'un arbre ou de tout autre bien, situé sur un terrain contigu à l'emprise de ce chemin, un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux correctifs dans le délai imparti lorsque ce bien peut nuire:

«a) de quelque façon au fonctionnement d'un cinémomètre photographique fixe ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges;

«b) à l'enregistrement par l'appareil photo des systèmes visés au paragraphe a des informations visées au deuxième alinéa de l'article 332 ou au deuxième alinéa de l'article 359.3, selon le cas.

«La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au cas de défaut, exécuter ou faire exécuter les travaux.»

Alors, puisque les cinémomètres photographiques fixes et les systèmes photographiques de contrôle de la circulation aux feux rouges sont immobilisés et qu'il sont utilisés de manière permanente, il est possible avec le temps qu'un arbre ou un autre bien nuise de quelque façon à son fonctionnement ou à l'enregistrement de certaines informations par l'appareil photo des systèmes. Il est donc proposé de permettre à la personne responsable du chemin public d'exiger par écrit au propriétaire de procéder aux travaux correctifs. À défaut pour ce dernier de les faire, la personne responsable du chemin public pourra les exécuter ou les faire exécuter.

Alors, on pense à un arbre qui, au moment de l'installation d'un cinémomètre fixe, par exemple, est encore une jeune pousse, et puis qui se trouve sur le terrain adjacent, et qui avec le temps devient un arbre mature, les branches, les feuilles pourraient nuire à la prise des photos, et donc le responsable du chemin doit pouvoir s'adresser au propriétaire, puisqu'il s'agit d'un arbre situé sur un terrain qui n'est pas un terrain d'une emprise publique nécessairement ou appartenant à l'autorité municipale ou au ministère des Transports, et demander à cette personne de faire les travaux. À défaut par elle de s'exécuter, l'autorité responsable du chemin pourrait le faire, et, pour être habilitée à le faire, ça prend une disposition législative qui le prévoit, et c'est ce que propose l'article 7.

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

● (20 h 50) ●

M. Boucher: Donc, on comprend, M. le ministre, qu'outre le fait d'avoir un propriétaire qui, disons, ne ferait que très peu, voire aucun cas des avis l'enjoignant à procéder à des travaux, c'est bel et bien au propriétaire que revient la responsabilité de... disons, de procéder, là, aux travaux correctifs visant à améliorer le fonctionnement, là, des cinémomètres.

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

M. Moreau: ...au propriétaire de l'arbre, vous parlez?

M. Boucher: Bien, au propriétaire du terrain sur lequel se trouve un bien ou autre visant à...

M. Moreau: Oui. L'objet ou l'arbre, oui, oui. Exact.

M. Boucher: ...qui entrave le bon fonctionnement.

M. Moreau: Le principe, c'est que le propriétaire est responsable des biens qui se trouvent sur sa propriété. Et, s'il le fait de façon normale, comme ça se fait dans bien des cas où des propriétaires voisins s'entendent puis disent: Bon, regarde, je vais couper les branches parce que ça nuit d'une façon quelconque, c'est exactement le même principe de voisinage.

Cependant, ici, comme il s'agit d'une autorité publique et que l'objectif prévu, c'est d'assurer le fonctionnement de l'appareil, s'il advenait que le propriétaire, après un avis, refuse de s'exécuter, à ce moment-là l'autorité responsable de l'entretien du chemin pourrait le faire.

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

M. Boucher: Est-ce qu'outre le fait de voir l'autorité responsable prendre l'initiative de procéder aux travaux correctifs, et qui donc peut-être voit la chance que ces travaux-là ne soient pas effectués en fonction des critères qu'il aurait désirés, est-ce qu'il y a d'autres conséquences pour un propriétaire qui se refuserait d'apporter d'éventuels correctifs?

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

M. Moreau: Non. C'est une nouvelle disposition à laquelle il n'y a pas de sanction pénale d'attachée. L'idée, c'est de dire, pour le cas le plus simple, là, qui nous vient à l'esprit, tous: Il y a une branche, pourriez-vous couper votre branche? Puis la réponse, c'est non, ou il n'y a pas de réponse puis il n'y a pas d'action. Alors, on va couper la branche à votre place. Maintenant, je ne sais pas dans quelle mesure l'émondage va répondre aux critères du propriétaire qui refuse de s'exécuter lui-même. Il est peut-être mieux de le faire lui-même pour éviter...

Mais parfois, vous savez, il arrive que le propriétaire désire s'exécuter, mais il n'a pas l'équipement pour le faire, puis il préfère que l'autorité publique le fasse. Ça arrive, ça aussi, dans des villes, pas nécessairement à l'égard des radars photo, mais à l'égard de... Ou, par exemple, quand Hydro-Québec voit qu'il y a un problème sur les lignes électriques, les propriétaires, plutôt que d'encourir des coûts pour émonder leur arbre, laissent Hydro-Québec procéder. Alors, ici, c'est la même chose.

Le principe est le suivant: on veut que l'appareil fonctionne. On ne veut pas agir sur une propriété qui n'est pas une propriété publique, que ce soit le ministère des Transports ou une ville. On ne veut pas que les gens puissent y aller sans préalablement aviser le propriétaire, puis recourir à son concours, et après pouvoir l'exécuter.

M. Boucher: Il n'est nulle part... Puis, juste pour compléter sur la question des conséquences, est-ce qu'advenant le fait que, bon, alors qu'un propriétaire se refuserait d'obtempérer, pour toutes sortes de raisons, il peut aussi très bien ne pas avoir pris connaissance de la correspondance de l'autorité en place... est-ce que, si l'autorité procède aux travaux d'émondage ou autre... Puis ça peut être plus sérieux qu'une simple branche, hein? Un arbre peut se faire vieux, par exemple, et, à un moment donné, tellement pencher qu'il en vient à nuire au bon fonctionnement... au fonctionnement du cinémomètre... Évidemment, de couper une branche, c'est une chose, de couper un arbre ou de l'abattre en est une autre. Est-ce que le ministère, à ce moment-là, ou l'autorité en place ferait parvenir une facture finalement au propriétaire en place?

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

M. Moreau: Non. Il n'est pas prévu qu'il y ait de... Essentiellement, la disposition prévoit une habilitation législative pour permettre à l'autorité d'exécuter les travaux. Il n'y a pas de sanction pénale d'attachée au fait de ne pas le faire, et le propriétaire ne s'expose pas à recevoir une facture non plus. Souhaiteriez-vous qu'il y ait un amendement là-dessus?

M. Boucher: Bien, oui, on va finir de jaser, mais effectivement j'avais préparé une forme d'amendement. Parce qu'on se retrouve dans une situation où, par exemple, un propriétaire se verrait enjoint de procéder à des travaux, des travaux qui pourraient lui occasionner des coûts, hein... Un émondage, c'est d'ailleurs de plus en plus dispendieux. Ça le vaut, là, ce n'est pas ça la question, mais c'est quand même relativement dispendieux. Et là, dans le fond, ici, il n'est pas question de compensation financière pour le propriétaire qui procède aux travaux. Par contre, s'il n'obtempère pas, s'il prend son temps, et l'autorité procède, dans le fond, ça ne lui coûtera rien. Alors, on est dans une situation où, pour ne pas avoir à assumer le moindre coût, les propriétaires pourraient être tentés de simplement attendre et de faire en sorte que l'autorité responsable procède aux travaux correctifs, ce qui, à mes yeux, n'est peut-être pas la... disons, la meilleure façon de procéder, là.

M. Moreau: Je suis très ouvert à une proposition, si vous voulez en formuler une. Et on pourra la déposer comme étant un de vos amendements, si vous le souhaitez, qui prévoit un mode de recouvrement des frais occasionnés par le défaut d'obtempérer. Je n'ai pas de difficulté avec ça.

M. Boucher: Bien, peut-être qu'à ce moment-ci effectivement je pourrais procéder au dépôt d'un amendement, qui pourrait être sujet à changement, là, moi, je n'y vois pas de problème. Je pense qu'on en est rendus là, là, peut-être à discuter d'une modification de cet article-là, là.

M. Moreau: Est-ce que vous avez un amendement à proposer?

M. Boucher: Tout chaud, tout prêt, tout beau.

M. Moreau: Bon, bien, alors allez-y.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau, alors, vous allez nous le déposer?

M. Boucher: Alors, je déposerais l'amendement suivant:

L'article 7 du projet de loi n° 57 est remplacé par:

«312.3. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut transmettre au propriétaire d'un arbre ou de tout autre bien, situé sur un terrain contigu à l'emprise de ce chemin, un avis écrit l'informant que l'autorité procédera à des travaux correctifs lorsque ce bien peut nuire — et là, il y a:

«a) de quelque façon au fonctionnement d'un cinémomètre photographique...», etc.

En fait, la balance, elle est pareille, là:

«a) de quelque façon au fonctionnement d'un cinémomètre photographique fixe ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges; [en]

«b) à l'enregistrement par l'appareil photo des systèmes visés au paragraphe a des informations visées au deuxième alinéa de l'article 332 ou au deuxième alinéa de l'article 359.3, selon le cas.

«La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, en cas de défaut, exécuter...» Bon, bien, peut-être qu'effectivement, ici, on pourrait rayer... étant donné que cet amendement vient à rendre responsable l'autorité de tout travaux correctifs.

Et enfin: «La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, en ce cas, demander une compensation au Fonds de la sécurité routière afin de compenser les frais attribuables à ces correctifs.»

Par exemple, la ville de Montréal a un service d'émondage, procède aux travaux correctifs, et, comme cela lui a entraîné des coûts, elle pourrait faire une demande au Fonds de la sécurité routière pour se voir compenser des coûts engendrés par les travaux correctifs visant à améliorer le fonctionnement du cinémomètre.

M. Moreau: Mme la Présidente?

M. Boucher: Je pense qu'il faut le déposer d'abord, voir si...

La Présidente (Mme Doyer): Il faut le déposer, puis...

M. Moreau: ...puis voir s'il est recevable.

La Présidente (Mme Doyer): Le Fonds de la sécurité routière, il n'est pas là pour ça... Mais ce n'est pas à moi à dire ça. Je l'ai dit pareil, c'est-u grave?

M. Moreau: Non, non, ce n'est pas grave. Je vais le dire, mais...

La Présidente (Mme Doyer): Non, c'est ça.

M. Boucher: On vise d'abord à couvrir les frais d'administration générés par ça, puis ensuite, s'il y a de l'argent qui reste, tant mieux. Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, je vais le recevoir, M. le député de Johnson, puis je vais ouvrir une discussion sur votre amendement.

M. Boucher: Super.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, vous me permettez de le photocopier, de le rendre disponible aux collègues. Je n'ai pas besoin de le relire? On va regarder sa recevabilité.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, il est recevable, hein?

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Je vais suspendre quelques instants pour le temps de faire les photocopies.

(Suspension de la séance à 20 h 59)

(Reprise à 21 h 2)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous recommençons nos travaux. M. le député de Johnson, j'ai dit tantôt que votre amendement est recevable. J'ouvre une discussion sur cet amendement. Qui veut prendre la parole? M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui, bien, peut-être simplement préciser, pour fins de compréhension, bien que ce n'est pas pour le ministre comme pour l'ensemble des personnes intéressées par le projet de loi, que cet amendement-là finalement vise simplement à régler la situation dont on vient de faire état, c'est-à-dire qu'il pourrait y avoir plusieurs délais encourus par le fait que des propriétaires, ne désirant pas, disons, assumer des coûts liés à des travaux correctifs, fassent simplement... se mettent en mode attente pour voir l'autorité, finalement, un peu tannée d'attendre, procéder aux travaux, de un. Et, de deux, en fait, que finalement la loi soit égale pour tout le monde, c'est-à-dire qu'en aucun cas un citoyen ou même l'autorité responsable puisse assumer des coûts qui sont liés à la présence de cinémomètres, alors qu'on a bien vu, lors du projet pilote, que les sommes générées par la présence de cinémomètres allaient bien au-delà, finalement, des coûts liés à la présence de cinémomètres, que ce soient des coûts liés à l'achat, l'entretien ou autre.

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

M. Moreau: Bien, en fait, moi, j'ai deux problèmes avec l'amendement qui est proposé. Le premier, c'est qu'on retire au propriétaire de l'arbre la possibilité de faire les travaux lui-même. Alors, il peut arriver fréquemment qu'un propriétaire soit bien en mesure de s'acquitter de cette obligation-là à peu de frais puis donc qu'il désire le faire lui-même. Alors, dans l'amendement qui est proposé, on remplace l'avis enjoignant de procéder aux travaux correctifs par un avis qui l'informe qu'on va les faire à sa place. Là, ça va un petit peu à l'encontre du droit de propriété. C'est lui qui est propriétaire de l'arbre, il peut vouloir intervenir, puis il peut avoir des bonnes raisons d'intervenir lui-même. Alors, un, là, je ne lui enlèverais pas la possibilité d'intervenir, puis je lui dirais: Bien, à défaut de le faire, on va le faire. C'est un peu ça, là, qui est dans le texte proposé de l'article 7.

La deuxième difficulté que j'ai avec votre amendement... Alors donc, en principe, si vous êtes d'accord, là, puis qu'on y va dans l'ordre, au lieu de lui envoyer directement, tel que votre texte le suggère, un avis écrit l'informant qu'on va procéder aux travaux correctifs, je maintiendrais ce qui est dans le cahier, là, «un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux correctifs dans un délai imparti lorsque le bien peut nuire», et après ça, en bas, vous l'avez, «au cas de défaut, exécuter ou faire exécuter les travaux». Alors, il faut d'abord donner au contribuable la possibilité de s'exécuter. Je ne sais pas, moi, chez moi, par exemple, j'ai des pommiers en bordure d'un golf, ce n'est pas sur le bord d'un cinémomètre, mais, si le golf me disait: Tu as des branches qui tombent chez nous, je voudrais les enlever, j'aimerais mieux le faire moi-même, compte tenu des arbres, que de le laisser au club de golf qui, lui, pour les fins de son travail, dit: Bien, moi, j'enlève la branche, puis ça règle le cas. Alors, des fois on est mieux de laisser les personnes s'arranger elles-mêmes.

L'autre difficulté que j'ai avec l'amendement, c'est que la personne responsable de l'entretien du chemin public peut demander une compensation au Fonds de la sécurité routière. Moi, là, je pense que ce que l'on souhaite, si c'est dire: Bon, c'est quelqu'un qui fait exprès, qui est entêté puis qui ne s'exécute pas, il a la responsabilité, en vertu du Code civil, des dommages causés par les choses qu'il a sous sa garde et les biens qui sont sur son terrain. Ça existait dans le vieux Code municipal, dans une disposition qu'on appelait le découvert. Alors, exemple, si vous aviez des arbres en bordure d'un champ et que l'ombre des arbres empêchait les grains de pousser, vous aviez l'obligation de demander à votre voisin: Bien, veux-tu couper tes arbres pour m'assurer le découvert puis assurer que le blé dans mon champ va pouvoir pousser, puis, à défaut, s'exécuter.

Dans le... Ça, c'est... 985 du Code civil du Québec dit: «Le propriétaire[...], si des branches ou des racines venant du fonds voisin s'avancent sur son fonds et nuisent sérieusement à son usage — c'est le découvert, dans le fond — demander à son voisin de les couper; en cas de refus, il peut le contraindre à les couper.

«Il peut aussi, si un arbre du fonds voisin menace de tomber sur son fonds, contraindre son voisin à abattre l'arbre ou à le redresser.»

Alors, il y a une obligation inhérente à l'existence ou à la propriété des arbres. Ici, la disposition législative, ce qu'elle vise à faire, elle vise à donner un fondement juridique à l'autorité de s'exécuter, dans le cas spécifique d'un cinémomètre photographique, si le propriétaire refuse de s'exécuter.

Ma compréhension de votre intervention était à l'effet que vous souhaitiez qu'il y ait en plus la possibilité pour l'autorité — j'ai peut-être mal compris, mais je pensais que c'était ça — de recouvrer d'une personne en défaut les sommes engagées par l'autorité pour corriger la situation. Je croyais que c'était ça, le but recherché. Si c'est le cas, je vous suggérerais de garder l'article tel qu'il est là mais d'ajouter un texte qui permettrait à l'autorité de recouvrer du propriétaire du fonds voisin où est situé l'arbre ou la nuisance les sommes engagées pour corriger la situation. Est-ce qu'on se comprend?

M. Boucher: Oui, mais... En fait, non. C'est-à-dire que oui, mais non. Ça existe, dans la vie, hein? Ce que je veux dire, c'est que je trouverais absolument inacceptable que... Parce que, vous savez, bon, M. le ministre, vous avez parlé d'un terrain, bon, un terrain, un arbre. Le terrain... Lorsqu'on achète une maison, évidemment il y a des terrains contigus — c'est déjà là — dont les usages sont définis. Les maisons sont...

Là, on parle d'un cinémomètre qui est apparu, hein? Les voisins de cinémomètres ne les ont pas choisis, n'ont pas choisi de voir ces appareils cinémomètres apparaître dans leur voisinage. Or, ils se verraient là obligés de subir des

conséquences, et manifestement... peut-être pas nécessairement seulement d'arbres, là. Même que le législateur, qui ne veut pas jamais parler pour rien, a quand même pris la peine de spécifier qu'on parle d'un arbre ou de tout autre bien, hein? Donc, tout autre bien, ça peut être la pancarte annonçant un commerce, ça peut être tout un ensemble de biens, finalement, qui viennent nuire au bon fonctionnement d'un cinémomètre qui n'était pas là au moment où le propriétaire a fait l'acquisition, bon, etc.

Je n'ai aucun problème à ce que l'amendement ne soit pas adopté comme tel. Par contre, par exemple, est-ce que le ministre pourrait accepter un amendement qui modifierait le premier paragraphe et qui irait ainsi: «un avis écrit l'informant que l'autorité procédera, à moins que le propriétaire désire faire ses travaux lui-même, lorsque ce bien peut nuire». Donc, il y a effectivement ce respect de la propriété privée dont vous parliez, c'est-à-dire que le propriétaire peut effectivement effectuer les travaux, s'il le désire, avant que l'autorité le fasse.

Je trouve que c'est une précision qui viendrait régler la petite problématique dont on a fait état tantôt, à savoir qu'éventuellement des propriétaires, afin de n'assumer aucun coût, tout ce qu'ils fassent, c'est de se mettre en mode attente pour finalement voir l'autorité, après quelques mois, là... parce que je ne connais pas les délais qui sont nécessaires aux travaux correctifs, ça doit dépendre, évidemment, ça doit être du cas par cas, mais je trouverais qu'on aurait là un amendement qui vient corriger ces situations-là, à savoir que des propriétaires ne fassent pas attendre l'autorité pour rien.

Et, pour ce qui est de la compensation, peut-être que le libellé n'était pas correct, mais l'idée est que — et on en a fait état largement au cours des différentes étapes qu'a franchies le principe de l'élargissement de l'utilisation des cinémomètres — la présence de cinémomètres s'est vue fort lucrative, dans le sens que les coûts engendrés par le projet pilote, par la présence de cinémomètres, que ce soient des coûts liés à l'achat des appareils, à leur entretien, j'en passe et des meilleures, ces coûts-là étaient bien moindres que les sommes générées par la présence des cinémomètres. Alors, l'idée est que, comme la présence de cinémomètres, de toute façon, va générer toujours plus de sommes que les coûts liés à leur présence, qu'il y ait une possibilité pour les autorités responsables ou même peut-être pour le propriétaire de faire appel... est-ce que c'est au Fonds de la sécurité routière ou à un autre fonds qui serait... Mais je pense que l'ensemble des sommes sont versées au Fonds de la sécurité routière. Alors, un propriétaire pourrait se voir compenser financièrement les coûts liés à l'exécution de ces travaux correctifs.

● (21 h 10) ●

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

M. Moreau: Je ne suis pas sûr que je comprends là où vous voyez une problématique. Regardez, deux choses: d'abord, le cinémomètre n'arrive pas dans le voisinage de façon différente de ce qui arrive dans un voisinage résidentiel. Vous pouvez acheter une maison avec tous les terrains contigus bâtis puis finis, puis, une fois que vous l'avez achetée, votre voisin plante des arbres additionnels qui n'étaient pas là au moment où vous arrivez, et là la problématique qui existe pour un cinémomètre se poserait aussi sur des terrains privés. Je n'en suis pas là.

Je croyais que vous vouliez que l'autorité puisse recouvrer de la personne les frais encourus. Alors, bon, bien, c'est pour ça qu'on ne l'avait pas mis. Mais l'article qui est là, l'article 7, il répond exactement à ce que vous dites. Lisons-le ensemble. Dans le premier alinéa de l'article, à 312.3, on dit: «312.3. La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut transmettre au propriétaire d'un arbre ou de tout autre bien, situé sur un terrain contigu à l'emprise de ce chemin, un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux correctifs dans [un] délai imparti lorsque le bien peut nuire...» — et là je simplifie — au cinémomètre.

Alors, première chose, on dit: M. le député de Johnson, je vous donne... vous avez un arbre sur votre propriété qui nuit au cinémomètre xyz, je vous demanderais, dans un délai de 10 jours, ou de 30 jours, de bien vouloir faire les corrections nécessaires. Vous avez deux choix: vous le faites ou vous ne le faites pas. Si vous ne le faites pas, on va à la tout fin de 312.3 et on dit: «La personne responsable de l'entretien d'un chemin [...] peut, en cas de défaut — donc, si vous ne vous exécutez pas dans le 30 jours — exécuter ou faire exécuter» le travail lui-même. Alors, je pense que ça... Puis là, dans la version que nous déposons, on ne recouvre pas d'argent de personne puis on n'impose pas une amende; tout ce qu'on veut, dans le cas le plus simple, c'est couper la branche. Et au moment où on installe...

Puis évidemment ce qu'on vise ici, là, c'est les cinémomètres fixes. On comprend que le cinémomètre mobile, on va mettre la camionnette sur reculons ou avant puis on va se déplacer par rapport aux feuilles des arbres. Là, ici, c'est au moment où on plante un cinémomètre fixe, il y a des travaux préalables qui sont faits par des ingénieurs sur la meilleure cible d'implantation. Clairement, ce qui est visé là, c'est une situation qui se développe après l'implantation du cinémomètre et non pas le cinémomètre que je vais mettre derrière une cabane à jardin ou derrière un arbre qui existe. On ne s'organisera pas pour créer des dommages aux propriétés.

Alors, l'idée, on est dans l'emprise du chemin public, on installe un cinémomètre fixe, et, avec l'écoulement du temps, la géographie entourant l'appareil ou la topographie entourant l'appareil fait qu'il y a un problème qui se développe. Le plus vraisemblable, c'est l'existence d'un arbre. Alors, l'intention est de dire: On va éliminer cette nuisance-là et on va donner l'opportunité au propriétaire du terrain contigu de s'exécuter lui-même, si, pour toutes sortes de raisons, il peut le faire de façon économique, il peut le faire d'une façon qui lui apparaît plus correcte, moins invasive, et, à défaut de le faire dans le délai qui lui est imparti par l'autorité, autoriser l'autorité à le faire sans possibilité de recouvrer de dommages, sans possibilité d'imposer une amende. Ce n'est pas ça, l'idée. Ce n'est pas...

Et donc je pense que ce que vous me suggérez à la toute fin, là, votre autre amendement que vous proposiez, c'est exactement le texte qu'on a là.

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

M. Boucher: Pas tout à fait, puis je vais céder la parole à mon collègue de L'Assomption. Mais, moi, je vise à faire deux affaires: d'abord, de... Et là je ne sais pas si mes collègues, même de la partie ministérielle, se posent la même question. On a fait état d'une situation où les propriétaires obtempèrent à l'avis que leur a envoyé l'autorité et donc procèdent aux travaux, et qui... Donc, des travaux génèrent des coûts, automatiquement. Donc, effectivement le propriétaire va peut-être désirer vouloir procéder aux travaux. Par contre, il y aura des coûts qu'il devra assumer.

De l'autre côté, s'il ne procède pas aux travaux, il ne paiera rien. Donc, personnellement, moi, j'y voyais un problème, dans ce sens que, si les propriétaires sont bien au fait de leurs droits et de la loi — nul n'est censé ignorer la loi — bien peut-être qu'on va assister à une espèce de raz-de-marée, une multiplication des cas où les propriétaires ne procéderaient tout simplement pas aux travaux, puisque c'est la seule façon pour eux de ne pas assumer quelque coût que ce soit.

Alors, moi, mon amendement visait simplement à régler cette situation-là. Et, si le ministre a une meilleure idée, tant mieux. Et le deuxième point que je voulais régler par cette question-là, c'est que, lors des consultations particulières, je prends pour exemple la ville de Montréal, elle a fait état de coûts. Elle a fait état de coûts qu'elle a dû assumer par rapport à ce projet de loi là, des coûts qui sont, en plus, amplifiés par la présence de cinémomètres qui font en sorte qu'il y a moins de surveillance traditionnelle, des fonds qui normalement vont directement aux villes. Donc, il y a une perte non seulement au niveau des coûts, mais aussi au niveau des revenus.

Alors, l'idée de permettre à l'autorité de demander une compensation au Fonds de la sécurité routière vise simplement à ce qu'aucune autorité doive assumer quelque coût que ce soit pour la présence de cinémomètres sur son territoire. C'est vraiment... puis, moi, que mon amendement ne réponde pas à ces affaires-là ou ne réponde pas aussi bien qu'un autre amendement pourrait le faire, je suis très ouvert à la question, mais c'est vraiment ces deux points-là que j'aimerais régler.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, puis ensuite je vais prendre l'intervention de M. le député de L'Assomption.

● (21 h 20) ●

M. Moreau: Bien, deux choses, si ça peut simplifier. Le raz-de-marée est peu probable, là, parce que le régime que l'on propose ici par l'article 7, c'est celui qui existe déjà dans la Loi sur la voirie pour les 30 000 kilomètres de routes qui sont sous juridiction du ministère des Transports. Il y a deux dispositions dans la Loi sur la voirie, elles sont à peu près au même effet. C'est 21 et 25.

21 dit: «Le ministre peut transmettre au propriétaire d'un arbre ou de tout autre objet, situé sur un terrain contigu à l'emprise d'une route, qui nuit à la circulation en diminuant la visibilité ou qui risque de tomber sur une route, un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux correctifs dans le délai imparti et selon ses spécifications», s-e-s, les spécifications du ministre.

25: «Au cas où un propriétaire ne se conforme pas à l'avis prévu aux articles 20 [et] 21 — là, je vous ai lu 21 — ou 24, le ministre exécute ou fait exécuter les travaux nécessaires aux frais du propriétaire.»

Alors, c'est exactement le même régime, et on ne me signale pas que... et donc on est beaucoup plus à risque, sur 30 000 kilomètres de voies, de voir une obstruction visuelle à un carrefour, par exemple, que de voir une branche devant un cinémomètre photographique. Et ce régime-là qui existe déjà dans la loi générale, qui est la Loi sur la voirie, ne crée aucun problème. La raison pour laquelle on le dépose à l'article 7, c'est pour créer un régime spécifique à la question des cinémomètres et au fonctionnement du cinémomètre photographique.

Quant aux villes, les coûts auxquels réfèrent les représentants de la ville de Montréal, ce n'est pas ça du tout, là, ce n'est pas de ces coûts-là dont ils parlaient. Mais les ententes que nous concluons avec les municipalités, exemples, Québec et Gatineau, pour l'utilisation des systèmes pourraient prévoir, parce que là on est dans le contexte d'une expérience pilote en milieu urbain, pourraient prévoir que la municipalité s'engage, lorsqu'un bien peut nuire de quelque façon au fonctionnement d'un système fixe ou à l'enregistrement par l'appareil photo d'un tel système des informations visées au deuxième alinéa, donc des photos essentiellement, selon le cas, à transmettre au propriétaire de ce bien un avis écrit l'enjoignant de procéder aux travaux correctifs dans le délai imparti et, à défaut d'exécution par le propriétaire du bien, à exécuter ou faire exécuter les travaux.

Ceci dit, installer un photoradar fixe, ça coûte 250 000 \$ par appareil. Alors, il est normal que l'autorité souhaite que l'appareil soit en état de fonctionnement et qu'il ne soit pas entravé par la présence d'une branche d'un arbre du terrain voisin. Et les amendes qui proviennent de ces sommes-là sont versées au Fonds de la sécurité routière et doivent servir à des mesures de sécurité routière ou à l'indemnisation de victimes. Dans le contexte actuel, il est clair qu'autant les villes que le ministère des Transports a un intérêt à s'assurer que ces appareils-là puissent être en état de fonctionnement, et c'est la raison pour laquelle je n'ai entendu ni une ville ni personne au ministère des Transports s'objecter à la capacité que nous ayons, puis probablement à coût, somme toute, assez réduit, d'aller couper des branches qui nuiraient au fonctionnement des photoradars.

Alors, il ne faut pas mettre une... et c'est pour cette raison-là qu'on n'a pas mis d'amendes puis c'est pour cette raison-là qu'on n'a pas mis l'idée de le recouvrer. Parce que, dans une camionnette du ministère des Transports, là, il y a des scies à chaîne, puis on a juste à passer sur le bord de la route, on se stationne 10 minutes, on coupe les branches, puis le problème est réglé. Ça serait, administrativement, probablement plus coûteux d'essayer de recouvrer les sommes.

C'est la même chose pour une autorité municipale. Les services de voirie des municipalités sont équipés pour répondre à ce genre de problèmes là. Et, très sincèrement, le problème le plus susceptible de se produire, c'est celui d'une branche qui vient obstruer la lentille de la caméra. Donc, il n'y avait pas lieu de faire un régime différent de celui qui est le régime général prévu à la Loi sur la voirie pour assurer la visibilité à des carrefours, par exemple, sur 30 000 kilomètres de voies. Parce qu'il va avoir pas mal moins de photoradars que de kilomètres de voies susceptibles d'être obstruées, en visibilité, par exemple, par de la végétation en bordure des routes.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Je vais écouter M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Bien, moi, je me posais la question, dans le fond... Parce que, là, on a parlé d'un cas où on installe un photoradar et qu'éventuellement il y a une branche qui pousse et qui vient l'obstruer. Effectivement, ça ressemble beaucoup à s'il y a une branche qui pousse puis qui vient cacher un panneau de signalisation quelconque. C'est sûr que, dans le cas du... Ce n'est pas tout à fait de la même nature, et c'est probablement la raison pour laquelle le législateur sent le besoin de l'inscrire ici, parce qu'il y a une nature...

M. Moreau: ...la finalité.

M. McKay: ...différente, là, c'est ça, oui.

Par contre, je me posais la question un peu à l'envers: Si le ministère souhaite installer un cinémomètre, et, à un endroit, constate que l'endroit est idéal pour toutes les caractéristiques de fonctionnement d'un cinémomètre, sauf que ça adonne qu'il y a un arbre ou quelque chose dans le chemin. À ce moment-là, est-ce que le ministère peut l'installer quand même et ensuite demander au propriétaire ou à la municipalité de dégager le chemin à ses frais?

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

M. Moreau: Les cinémomètres photographiques fixes sont installés dans l'emprise du ministère ou dans l'emprise de la municipalité. Alors, théoriquement, dans ce contexte-là, au moment de son installation, il n'y a pas d'obstruction possible, on est dans l'emprise d'une voie, d'une route.

Ce qui est examiné ici, c'est le développement d'une situation postérieure provenant d'un fonds voisin. Et vous avez raison, que la raison pour laquelle le législateur sent le besoin d'intervenir ici en proposant l'article 7, c'est que la finalité visée par l'article 21 de la Loi sur la voirie, c'est une finalité qui est différente et qui vise à ne pas obstruer un champ de vision sécuritaire pour, par exemple, permettre de bien réagir à une intersection ou, comme vous l'indiquez, de voir la signalisation de sécurité.

Ici, je ne peux pas dire que le cinémomètre est visé par l'article 21. C'est une finalité qui est différente, et c'est la raison pour laquelle on intervient, mais en appliquant le même régime. Alors, l'exemple que vous suggérez, à mon point de vue, n'est pas susceptible de se produire, puisque, si j'ai une obstruction à l'endroit du cinémomètre photographique, l'obstruction est située déjà sur l'emprise du ministère des Transports, auquel cas je n'ai pas besoin d'autorisation pour intervenir. Là où j'ai besoin d'une autorisation, suivant le régime du Code civil et de la Loi sur la voirie, c'est lorsque l'obstruction provient d'un fonds autre que celui du fonds public.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, M. le député de L'Assomption.

M. McKay: Oui. Par contre, vous avez mentionné aussi le cas où le cinémomètre est installé sur le domaine public, municipal, et en zone urbanisée, et j'ai en tête l'endroit où j'ai été élevé, c'est en ville, et il y a beaucoup d'arbres, et ça, ça a été construit peut-être dans les années... bon, après la guerre, là, le boom après la guerre, donc, disons au début des années cinquante, alors les érables sont rendus... Pardon?

M. Moreau: Vous êtes en train de donner votre âge.

M. McKay: Non, bien, moi, je n'étais pas né à ce moment-là où ça a été construit. Mon père y était, par contre. C'était un des premiers habitants de ce secteur de Montréal qu'on appelle Tétreaultville. Et, bon, Hydro-Québec a beaucoup de travail dans ce coin-là parce qu'il y a aussi les fils électriques qui passent là, donc, les arbres ont une bonne dimension et, en été, le couvert feuillu est assez important et assez dense pour cacher, dans le fond, l'éclairage des lampadaires. Par contre, la municipalité ne va pas couper les branches autour des lampadaires, là, donc tout le monde vit avec ça, et ça donne même un certain charme, je vous dirais, à l'endroit.

Par contre, à partir du moment où on voudrait installer un cinémomètre sur le domaine public, bien là on se retrouve inévitablement à proximité des arbres. Dans le fond, il y a peut-être une autre procédure par laquelle on peut s'assurer... Mais, dans le fond, ma question, c'est: Est-ce qu'on peut avoir l'assurance, et comment on peut l'avoir, que le ministère ne va pas installer un cinémomètre en quelque part et ensuite demander à la ville de couper l'arbre... Bien, le propriétaire, ce cas-là a été... Le propriétaire, effectivement, s'il a planté un arbre ou une haie, ou quoi que ce soit, dans le domaine public, c'est son problème, il est avisé de ça. Par contre, si la municipalité l'a fait, surtout avec le réchauffement climatique, on veut créer des îlots de chaleur plutôt que... des îlots, pardon, de fraîcheur plutôt que de créer des îlots de chaleur...

Donc, je ne sais pas, peut-être que vous allez me dire que, dans les ententes avec les municipalités, on va prévoir ce cas-là, qu'on va respecter l'intégrité du paysage urbain, des choses comme ça, mais que, dans le fond, l'installation d'un cinémomètre ne va pas primer sur différents éléments de paysages urbains, dont naturellement la végétation existante.

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

M. Moreau: Moi, spontanément, je comprends votre...

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

M. Moreau: Merci.

La Présidente (Mme Doyer): ...il est 9 h 30.

M. Moreau: Je ne peux pas répondre? De consentement, voulez-vous que je réponde? Je tente une réponse?

● (21 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): De consentement, bien sûr.

M. Moreau: Ce que vous décrivez là me semble être un quartier où il est plus propice de recourir à des cinémomètres mobiles qu'à des cinémomètres fixes, exemple. Les villes sont plus intéressées par les cinémomètres aux feux rouges que d'implanter des cinémomètres permanents, dans des quartiers qui ont la description que vous donnez. Et rappelons-nous que c'est d'abord les villes qui vont proposer les endroits où elles souhaitent voir installer des cinémomètres, que par la suite un comité d'experts en fera la recommandation au ministre, qui, lui, va décider en fin d'analyse.

Ce que je peux vous dire essentiellement, c'est que, à mon point de vue, la situation que vous décrivez là est peu susceptible de se produire, parce qu'il est dans l'intérêt de la ville de garder l'intégrité de son quartier. Puis, à plus forte raison, vous voyez, si on ne coupe pas les branches qui viennent passer autour des lampadaires, c'est parce qu'on veut garder la qualité du quartier. Et le ministère ne proposera pas de sites autres que ceux suggérés par les villes. Il pourrait à la limite refuser un site proposé par une ville.

Alors, je pense que l'équilibre est atteint. Et, à l'égard du propriétaire privé, bien là la question ne se pose pas, parce que je ne pourrais pas, à moins de l'exproprier ou d'avoir une entente avec lui, installer un cinémomètre ailleurs que dans l'emprise publique.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, j'arrête.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Mais j'arrête, j'arrête, j'arrête.

M. McKay: ...qu'est-ce qui garantit ça, ce que vous venez de me dire, que le ministère ne va pas proposer des sites, mais que c'est la municipalité qui va proposer le site et...

M. Moreau: Bon, on me dit que c'est une procédure administrative, mais c'est ce qu'on a déclaré publiquement depuis le début de ce projet-là. Je me verrais très mal aller à l'encontre de cette disposition-là. On l'a dit publiquement lorsqu'on a annoncé le projet pilote avec la ville de Québec, on l'a redit lorsqu'on a annoncé Gatineau. C'est clair que l'alignement est là. On va demander aux villes, puis on l'a dit même en consultations ici, les villes sont les mieux autorisées à nous dire... à nous faire des propositions. Par la suite, c'est analysé par des experts. Et on n'imposera pas un site; on va recevoir et peut-être refuser des sites qui sont proposés.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que je...

M. McKay: On va y réfléchir...

La Présidente (Mme Doyer): Bon, on convient ensemble que nous allons continuer la discussion concernant l'article 7. Et, compte tenu de l'heure, je suspends les travaux sine die. Merci de votre bonne collaboration, à tout le monde.

(Fin de la séance à 21 h 33)