



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-NEUVIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 22 mai 2012 — Vol. 42 N° 46

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 (4)

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 22 mai 2012 — Vol. 42 N° 46

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Document déposé	1

Intervenants

Mme Danielle Doyer, présidente

M. Pierre Moreau
M. Etienne-Alexis Boucher
M. Scott McKay
M. Guy Ouellette
M. Pierre Reid
Mme Johanne Gonthier
M. Bertrand St-Arnaud

- * Mme Julie Massé, ministère des Transports
- * Mme Johanne St-Cyr, Société de l'assurance automobile du Québec
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 22 mai 2012 — Vol. 42 N° 46

**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 (4)**

(Dix heures huit minutes)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonjour. 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 poursuivre 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: Oui, Mme la Présidente. Mme L'Écuyer (Pontiac) sera remplacée par Mme Gonthier (Mégantic-Compton) et M. Girard (Gouin), par M. St-Arnaud (Chambly).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, jeudi dernier, lors de l'ajournement de nos travaux, le député de Johnson venait de présenter un nouvel amendement à l'article 16. Est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement?

● (10 h 10) ●

M. Moreau: Mme la Présidente, pas pour intervenir sur l'amendement, mais peut-être en lien avec la procédure. Puisque nous sommes à l'article 16, à la première séance, je pense, de nos travaux, j'avais indiqué au député de Johnson que, concernant l'article 4, qu'il voit lié à l'article 16, nous avons l'intention de déposer des documents qui indiqueraient quelle est la nature de la signalisation qui serait faite à l'approche d'un endroit de surveillance de vitesse par cinémomètre photographique.

Alors, je voudrais d'abord déposer — on en a remis une copie à nos collègues de l'opposition — une copie d'un document qui comporte six feuillets et qui indique, selon les... le type d'endroit qui fait l'objet d'une surveillance par cinémomètre, quelle est la configuration et à quels endroits les panneaux de signalisation auxquels réfère l'article 4 seraient installés. Alors, je voudrais le déposer officiellement. Vous avez un exemple de chantier routier en milieu rural, en zone scolaire, etc.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, permettez-moi de recevoir officiellement les documents. Je vais les compter: trois, quatre, cinq. Cinq photocopies couleur de ce qui concerne la signalisation.

M. Moreau: Mme la Présidente...

Document déposé

La Présidente (Mme Doyer): Hein? Attendez un peu: deux, trois, quatre, cinq, six, effectivement. Alors, je les reçois officiellement. Je les dépose pour le... Et est-ce que tous les membres l'ont eu, les membres de la commission?

M. Moreau: Combien vous en avez, de l'autre côté? Est-ce que vous en avez tous?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ah, bien là! Vous êtes au pouvoir, c'est ça. Nous autres... Bien, pas nous autres, pardon, je m'exclus.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): C'est en noir et blanc, aussi. Alors, la...

M. Moreau: Le député de Johnson est-il en noir et blanc aussi ou...

M. Boucher: Oui, mais...

M. Moreau: Je peux le mettre en couleurs.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, l'important: la présidente l'a couleur. Alors, c'est ça qui est important.

M. Moreau: O.K., O.K., O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non.

M. Moreau: Non, on va en fournir une copie couleur de l'autre côté.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on fait des jaloux. Alors, je reçois une copie couleur, et on va s'assurer que ceux qui ne sont pas contents d'avoir des noir et blanc, peut-être, si vous en avez des couleur, ça va les contenter.

M. Moreau: On va en envoyer une de l'autre côté, là, en couleurs.

Alors, ce que je vous suggérerais à ce moment-ci, c'est de suspendre quelques instants pour nous permettre de nous entretenir avec le porte-parole de l'opposition sur ce projet de loi là, pour voir s'il n'y a pas une façon de régler l'article 16.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, je suspends nos travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 10 h 12)

(Reprise à 10 h 30)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, nous reprenons nos travaux.

Alors, M. le ministre, je veux aussi, juste avant de vous donner la parole, saluer les gens du Tibet, qu'on a ici, en arrière, qui regardent nos travaux, une délégation qui nous vient du Tibet et qui sont en visite au Québec. Alors, bienvenue au Québec, mesdames et messieurs. You are welcome.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Ils parlent anglais. Alors, you are welcome in Québec... Québec City. Alors, M. le ministre.

M. Moreau: Merci. Alors, à mon tour, Mme la Présidente, just to say a few words to welcome people from Tibet. Welcome to Québec National Assembly and welcome to our commission this morning. I hope that you will enjoy your stay in Québec. This weekend was sunny. Well, it's not the same thing today, but we have to work sometimes, so... Sometimes, it gets wet here. Bienvenue à Québec.

Alors, Mme la Présidente, pour nos travaux, ce que je vous suggère, c'est que nous suspendions l'article 16. On a eu l'occasion de s'entretenir avec nos collègues de l'opposition sur les éléments liés à la signalisation et, de fait, nous avons suspendu l'article 4, qui était l'article principal qui touche à la signalisation. Et donc nous reprendrions le travail sur l'article 4 immédiatement.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, pour faire les choses en ordre, M. le ministre ainsi que M. le député de Johnson, il faudrait qu'on dispose de l'amendement que vous avez présenté à l'article 16.

M. Boucher: Il n'est pas actuellement suspendu, et on y reviendra plus tard?

La Présidente (Mme Doyer): Vous voulez le suspendre?

M. Boucher: Bien, comme on a suspendu pour revenir au 4, là, alors...

La Présidente (Mme Doyer): De consentement, on fait tout ici. Alors, je suspends votre amendement, et, quand nous en serons à l'article 16, on reviendra avec... on disposera de cet amendement-là.

Nous revenons à l'étude l'article 4. Et c'est en lien avec ce que vous nous avez déposé tantôt, M. le ministre.

M. Moreau: Exact. Alors, bien, c'est en lien... Il n'y a pas une référence directe, mais ça parle effectivement de l'obligation d'afficher.

Alors, l'article 4, Mme la Présidente, se lit ainsi:

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.»

Alors, 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.

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. Est-ce que j'ai des interventions concernant l'article 4 ou ce qui nous a été déposé?

M. Boucher: Oui, bien tout à fait, Mme la Présidente. Merci beaucoup.

Une voix: ...

M. Boucher: Oui. D'abord, Mme la Présidente, est-ce que le ministre pourrait être en mesure de nous expliquer un peu, là, de détailler ce qu'il entend par «signalisation appropriée» dans l'article 4, alors que, bien sûr, cela fera l'objet, là, en fait, d'ajout au manuel de signalisation, des ajouts qui nous ont été déposés aujourd'hui? Mais j'aimerais quand même le faire, là, pour le bénéfice, là, de ceux qui suivent nos travaux.

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

M. Moreau: En fait, lorsqu'on parle de signalisation appropriée... Effectivement, on a expliqué un peu plus tôt dans nos débats qu'il existe un tome sur la signalisation routière, qui touche l'ensemble de la signalisation routière, et ce tome-là a force de loi en raison du fait qu'il fait partie intégrante — force de loi — ...a une force contraignante étant donné qu'il fait partie intégrante d'un règlement, qui, lui, a un effet obligatoire.

Alors, les documents qu'on a déposés plus tôt ce matin sont des documents qui traitent précisément du type de signalisation liée aux photoradars, donc, qui serait installée à l'approche d'un endroit de surveillance de vitesse par cinémomètre. Le premier feuillet touche au milieu autoroutier; le second, au milieu urbain et rural; le troisième, signalisation à l'approche d'un endroit de zone de surveillance de la vitesse par cinémomètre photographique mobile, parce qu'on a des fixes et des mobiles. Alors, on voit que, dans le cas des mobiles, on a, par exemple, une signalisation fixe qui indique que, pour x kilomètres à venir, on sera en zone de surveillance potentielle par cinémomètre mobile, auquel panneau s'ajoute un panneau mobile qui est lié, lui, à l'appareil de surveillance mobile. Le feuillet suivant, Signalisation à l'approche d'un endroit de surveillance photographique à un feu de circulation, alors ce sont... donc, dans les carrefours; et le suivant, c'est en zone scolaire.

Alors, on voit d'abord que s'ajoute à la signalisation liée à la zone scolaire, qui est une signalisation à laquelle on est habitués, l'indication d'une surveillance de vitesse par photoradar. C'est une signalisation qui est mobile, évidemment. Et enfin la signalisation à l'approche d'un chantier routier, qui indique, là... Dans le cas du chantier routier, on reprend la couleur orangée, qui est liée à la signalisation d'un chantier, pour indiquer que la signalisation mobile de vitesse peut être faite par photoradar.

Alors, ces documents-là, lorsque le projet de loi sera adopté... ou s'il était adopté, pour respecter... pour ne pas prendre pour acquise la procédure parlementaire, mais, s'il était adopté, ferait en sorte qu'on ajouterait au tome actuel ces feuillets de signalisation qui viendraient donc régir le type de signalisation nécessaire à l'approche d'une zone de contrôle par photoradar.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, merci, M. le ministre. Ça va? M. le député de Johnson.

M. Boucher: Bien, je remercie beaucoup le ministre pour ses explications. Maintenant, est-ce que l'on comprend que, dans le document qui nous a été déposé, finalement le nombre de panneaux de signalisation est finalement établi par le nombre de panneaux que l'on voit? C'est-à-dire que, par exemple, dans le premier feuillet, qui fait état de la signalisation à l'approche d'un endroit, une zone de surveillance de la vitesse par cinémomètre photographique fixe ou en milieu autoroutier, on voit très bien finalement trois panneaux: un premier, bon, à tant de mètres, un deuxième et un troisième. Est-ce qu'on comprend que le nombre de panneaux fait foi finalement du nombre de panneaux qui doivent être, finalement, posés à l'approche d'un cinémomètre?

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

M. Moreau: Oui. Alors, M. le député de Johnson a raison. On le voit, par exemple, sur le premier feuillet: vous avez les distances minimales d'installation des panneaux, la vitesse affichée. Alors, vous avez le nombre de mètres de distance, qui «correspond aux distances d'installation des panneaux de danger sur une route ayant une pente de 0 % à 4 %. Dans le cas de déclivité supérieure, se référer à un autre tableau.»

Mais essentiellement, quant au nombre de panneaux, le député de Johnson a raison, Mme la Présidente. On voit, sur le premier feuillet, trois panneaux avant d'arriver à la boucle de détection, c'est-à-dire à l'endroit où est situé l'appareil de détection lui-même.

Et la distance, M. le député de Johnson... Référez au tableau qui est à gauche, dans la partie supérieure gauche du feuillet. Alors, la distance D, entre le dernier panneau et la boucle de détection, va varier de 130 m, 205 m ou 260 m selon la vitesse affichée, alors que la distance entre la boucle de détection, et l'avant-dernier panneau, et le précédent va varier entre 390 m et 1 km, selon la vitesse affichée à l'endroit où l'appareil est installé, selon qu'il s'agit d'une zone de 70 km/h, 90 km/h ou 100 km/h.

● (10 h 40) ●

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

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Une deuxième question. Si on regarde le feuillet n° 3, qui fait état de la signalisation à l'approche, là, d'un endroit de surveillance de la vitesse par cinémomètre photographique ou mobile, il est question d'une signalisation mobile qui va, disons, être... Il y a une signalisation fixe pour signaler l'entrée de la zone, il y a ensuite une signalisation mobile qui se situe, je pense, à 65 m du cinémomètre mobile, là, advenant une vitesse affichée de 50, et, bon, ainsi de suite: 130 m si c'est 70, etc. Donc, on comprend que, là, le mobile compte aussi deux signalisations.

Maintenant, je me reporte à la zone scolaire. Zone scolaire, ce qu'on constate finalement, c'est qu'il n'y aurait qu'un seul panneau de signalisation qui serait mobile. Et ce panneau-là, est-ce qu'il est fonction de l'endroit où se trouve le cinémomètre mobile, de un? Et la deuxième des choses... à savoir s'il n'aurait pas été pertinent, même dans le cas d'une zone scolaire, d'indiquer... d'avoir deux panneaux de signalisation, c'est-à-dire un fixe et un mobile, situés à tant de mètres du cinémomètre mobile, évidemment en fonction de la vitesse affichée.

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

M. Moreau: Écoutez, dans le cas de la zone scolaire — puis ce que je dis pour la zone scolaire va valoir aussi pour la zone de chantier, avec certaines modifications — on veut que les automobilistes s'habituent à développer le réflexe qu'en zone scolaire c'est une zone de surveillance comme, en zone de chantier, c'est une zone de surveillance. Et, en ce sens-là, particulièrement pour la question qui est posée liée à la zone scolaire, on aura donc l'équivalent de deux panneaux, c'est-à-dire un panneau de zone scolaire qui amène une zone potentielle de contrôle et un panneau mobile qui indique la présence de l'appareil à une distance de 65 m, 130 m ou 205 m du panneau, selon la vitesse affichée.

L'autre raison qui militait pour cette approche-là, c'est que d'une part, en plus de vouloir faire développer le réflexe comportemental de dire: En zone scolaire, je pourrai toujours être soumis, ou, en zone de chantier, je pourrai toujours être soumis à un contrôle par photoradar, on ne voulait pas, dans les zones scolaires, augmenter les placards. Parce que souvent, une zone scolaire, vous êtes en milieu urbain, alors vous avez les panneaux d'intersection, les panneaux d'arrêt obligatoire, les panneaux de limite de vitesse. Si on ajoutait des panneaux de photoradars mobiles, là on viendrait, je dirais, accentuer la pollution visuelle dans le quartier.

Alors, c'est pour cette raison qu'on l'a fait. Mais principalement la première, c'est dire: On veut qu'il y ait un réflexe lié à trois types de signalisation: la signalisation propre aux photoradars, la signalisation propre aux zones scolaires et la signalisation propre aux chantiers routiers.

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

M. Boucher: Donc, il n'y aura pas de modification, par exemple, du panneau annonçant une zone scolaire, là. Ce sera... Maintenant, ce panneau-là qui annonce une zone scolaire voudra non seulement dire: il y a une zone scolaire, mais, qui plus est, il y a un risque, finalement, de contrôle... pas automatique, mais on ne le dira pas... Oui, on va le dire, là, mais le... Autrement dit, le panneau de la zone scolaire fait foi de la possible présence de cinémomètre mobile.

M. Moreau: Exact, d'un potentiel de contrôle par photoradar.

M. Boucher: Et qu'en est-il de... Parce qu'on l'a vu au cours des consultations, il a beaucoup été question d'allègement... non seulement d'allègement de la signalisation, mais surtout de la volonté de certains acteurs... Je prends notamment la ville de Québec qui désirait installer des cinémomètres dans des quartiers pour augmenter le, comment dire, le sentiment de sécurité des citoyens. On les comprend, hein? C'est une volonté qui est tout à fait louable. Seulement, ils disaient aussi vouloir indiquer la présence de cinémomètres aux seules entrées de ce quartier-là.

Est-ce que l'on comprend que par ce projet de réglementation, par ces modifications au manuel de signalisation il ne sera pas possible finalement de répondre... ou en fait, pour la ville de Québec, de n'afficher qu'aux entrées des quartiers la présence des cinémomètres?

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

M. Moreau: Oui. Merci, Mme la Présidente. En fait, ce qui s'appliquerait à Québec, ce serait une variante de la planche 3. Alors, la planche 3, c'est celle d'application pour cinémomètres photographiques mobiles en dehors d'une zone de chantier ou d'une zone scolaire. Alors, ce serait une variante de ça. Vous auriez Surveillance par radar photo. On pourrait voir... Plutôt que sur 3 km, ça pourrait être dans le quartier Montcalm ou ça pourrait être dans le quartier x. Alors, vous auriez donc cette signalisation fixe et vous auriez en plus la signalisation mobile, comme elle existe dans tous les cas de radar photo mobile.

D'ailleurs, le panneau en question... Un radar photo mobile, je vous le dis... Puis je pense que ça, c'est une information que vous avez, vous avez vu ces appareils-là, mais les gens qui nous écoutent ne les ont peut-être pas vus. Le photoradar mobile, c'est un appareil qui est monté à l'intérieur d'une camionnette, comme une camionnette de service par exemple, et, à l'intérieur de la camionnette de service, en plus de l'appareil de détection et de l'appareil photographique, il y a un espace de rangement dans lequel se situe un panneau mobile qui est déployé par l'opérateur lorsque l'appareil est mis en fonction.

Alors, il stationne le véhicule à un endroit propre à la détection et, lorsque l'appareil est en fonction, il déploie la signalisation mobile selon la distance exigée par la réglementation, que vous avez sur les planches, à distance de l'appareil. Alors, dans tous les cas d'un photoradar mobile, vous aurez ça.

Pour la question du quartier où, par exemple, selon la configuration de l'intersection... La planche 3 vous montre une intersection où vous avez deux rues transversales qui arrivent à des endroits différents du segment principal, qui est indiqué à la verticale, mais vous pourriez avoir, par exemple, une intersection en T, une intersection en croix, et là vous auriez une configuration qui pourrait être légèrement différente, qui impliquerait une signalisation permanente, et toujours la signalisation mobile, suivant les mêmes critères de distance.

M. Boucher: Autrement dit, donc, la... Non, même pas. Parce que je suis en train de me dire: La seule variante sera la distance minimale d'installation des panneaux. C'est-à-dire, puisque, si... bien, on est au début d'un quartier...

M. Moreau: Oui.

M. Boucher: ...évidemment c'est fonction d'où se... Finalement, le quartier, ce sera l'annonce d'une zone où peut être contrôlée la chose. C'est ce que je comprends, là.

M. Moreau: C'est ça. Le quartier correspond à la zone soumise au contrôle, comme la zone scolaire ou la zone de chantier, et la distance entre la signalisation mobile et l'appareil, elle sera toujours fonction de la vitesse affichée... de la vitesse autorisée, en réalité.

M. Boucher: Je suis curieux... Et, on l'a souvent dit, là, la signalisation vise, bon, non seulement un objectif d'acceptabilité sociale, mais aussi de corriger un comportement inadéquat sans avoir besoin de, disons, de donner un ticket, là, de donner une infraction.

Une voix: ...

M. Boucher: Oui, c'est ça, changer un comportement sans nécessairement voir le citoyen recevoir un constat d'infraction. Est-ce que la distance prévue entre le cinémomètre mobile et la signalisation, finalement, qui annonce la présence d'un cinémomètre mobile... est-elle suffisante pour voir l'usager de la route corriger son comportement avant de se voir détecté par le cinémomètre, alors que, par exemple, dans une distance de 50 km/h... pour une vitesse affichée de 50 km/h, on parle de 65 m de distance? Or, si on suppose, par exemple, qu'un citoyen se verrait, à 65 km/h, être photographié par le cinémomètre mobile, est-ce qu'entre le... est-ce que, sur 65 m jusqu'à la présence du cinémomètre mobile, s'il roule à 65 km/h, il bénéficiera de suffisamment de temps, donc, autrement dit, d'une distance suffisante pour corriger son comportement avant de se voir détecté par le cinémomètre mobile?

M. Moreau: Je comprends que votre question, c'est: Est-ce qu'on peut réduire, à l'intérieur de 65 m, sa vitesse de 15 km/h? La réponse, c'est oui. C'était ça, votre question. Vous dites: Vous êtes dans une zone de 50 km/h, il roule 65 km/h. Est-ce que 65 m est suffisant pour réduire sa vitesse de 15 km/h? La réponse est oui.

M. Boucher: D'ailleurs, les distances, en fonction de la vitesse, ont été calculées comme telles, là?

● (10 h 50) ●

M. Moreau: Oui. Et calculées pour permettre de corriger... En fait, l'idée de l'affichage, c'est prévenir l'infraction, même si, au moment où on arrive à l'affichage, on est en infraction. Vous comprenez?

Alors, par exemple, votre exemple que vous me donnez, là, il arrive à 65 km/h dans une zone de 50 km/h, il est en infraction au moment où il voit le panneau mobile. Il peut corriger sa situation avant de franchir le point de contrôle du cinémomètre.

M. Boucher: Évidemment, s'il roule à 100 km/h, ça va être un petit peu plus difficile, mais ça, c'est... il aura à payer pour un...

M. Moreau: ...100 km/h, là, on espère qu'il n'est pas... on espère qu'il va se faire arrêter avant.

M. Boucher: Oui, exactement. Et puis, juste comme ça, d'ailleurs, pour le cinémomètre fixe, qui contrôle la vitesse ou encore le passage aux feux rouges, là, c'est une évidence, là, on est détecté au moment où on passe à la hauteur du cinémomètre fixe, hein, alors que, même, des fois c'est un peu après, parce que finalement on est spottés... il y a... il prend une photo... en tout cas, la vitesse... il prend une photo comme ça, et la photographie est à l'arrière.

À quel moment, pour le mobile, on est détecté? Est-ce qu'on est détecté au moment où l'on arrive à la hauteur du cinémomètre mobile? Est-ce que c'est quelques mètres avant, quelques mètres après? Quel est ce moment-là où nous sommes détecté, pour le mobile?

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

M. Moreau: Alors, pour être très précis, la détection se fait à l'arrière de l'appareil, mais la constatation de l'infraction se fait à l'avant de l'appareil. Alors, derrière le véhicule, on a un radar qui indique quel est votre vitesse. Il

arme le système, et, lorsque vous dépassez le véhicule, c'est-à-dire lorsque vous arrivez à la hauteur du pare-brise... ou vous dégagez le pare-brise, parce que l'appareil photographique est situé à l'avant du véhicule, là l'infraction est constatée.

M. Boucher: Donc, c'est un peu lorsqu'on arrive au pare-chocs arrière du cinémomètre mobile que celui-ci détecte notre infraction, et donc on a peut-être 65 m moins deux ou trois, parce que, si on est collé dessus, c'est là qu'on va être détecté. C'est bien ça?

M. Moreau: Exact. C'est l'arrière de la camionnette qui vous détecte. Mais le panneau mobile est à, dans une zone de 50 km/h, 65 m de l'arrière de la camionnette, donc vous avez vraiment 65 m.

M. Boucher: Peut-être une dernière question sur... celle, là, de la signalisation. Lorsqu'on prend la fiche n° 4, qui fait état, là, de la signalisation à l'approche d'un endroit de surveillance photographique à un feu de circulation, on voit très bien que, par exemple, là, il y a une distance, le L, là, de 140 m, là, si on va à 50 km/h, qui va d'abord indiquer qu'il y a une surveillance photographique au feu rouge, O.K.? On voit aussi, s'il y a une rue perpendiculaire à gauche, qu'à cette rue-là, à 15 m de l'intersection, on indiquera aussi la présence d'un cinémomètre pour le feu rouge, si finalement on s'engage dans la rue après que la surveillance photographique au feu rouge ait été annoncée.

Je suis curieux. Pour les gens qui arrivent à l'intersection où il y a un appareil photographique fixe, mais qui est de l'autre bord, est-ce que ces gens-là peuvent être détectés? Si, par exemple, j'arrive de la droite...

M. Moreau: Perpendiculaire?

M. Boucher: ...perpendiculaire, et que je passe sur un feu rouge, là, je tourne le coin, autrement dit, alors qu'il y avait interdiction de virer à droite au feu rouge, est-ce qu'à ce moment-là on est détecté? Y a-t-il matière à signalisation là, ou c'est vraiment uniquement les véhicules qui, pour les fins de nos auditeurs, partent du bas et qui remontent vers l'intersection qui pourront être détectés?

M. Moreau: Bon, alors, pour que votre infraction existe, il faudrait qu'il y ait, sur le feuillet en question, un autre contrôle de feu rouge sur la voie perpendiculaire. Alors, la voie principale est celle qui est verticale sur le dessin. Il y a ici représenté un seul point de contrôle sur la voie verticale, de sorte que les véhicules qui se dirigent de façon perpendiculaire ne sont pas soumis au contrôle de la caméra au feu rouge étant donné que le feu rouge ne les concerne pas.

Pour se replacer dans la situation que vous suggérez, par exemple, d'un virage à droite protégé sur feu rouge, il faudrait que j'aie un feu rouge...

M. Boucher: ...

M. Moreau: ...exact, perpendiculaire. Là, j'en n'ai pas, là. Alors, dans l'exemple que vous avez sous les yeux, la réponse à votre question, c'est que ces gens-là ne seraient pas détectés parce qu'ils ne sont pas soumis à ce feu rouge là.

M. Boucher: Et donc c'est une évidence, les gens qui viennent du sud de la feuille vers le nord, le sud étant le bas de la feuille, qui montent vers le nord ou vers le haut de la feuille, eux ont des chances d'être détectés. Maintenant, ceux qui viennent du nord de la feuille et qui descendent vers le sud commettent une infraction, eux.

M. Moreau: Ils seraient détectés de la même façon, mais là il faudrait que... On aurait le même diagramme de signalisation du nord vers le sud, qui n'est pas représenté ici. C'est-à-dire que vous auriez une distance D de... Mettons qu'on est dans une zone de 50 km/h, de vitesse affichée de 50 km/h, vous auriez un panneau à 55 m du feu et vous auriez un panneau à 140 m du feu.

M. Boucher: Et donc, même si ce n'est pas indiqué, là, dans le manuel de signalisation spécifiquement, ça fait force... par règlement, on ne pourra pas... c'est une évidence qu'il y aura des annonces, simplement, inversées. C'est-à-dire, non seulement on aura des panneaux ici, ici, et ici, mais éventuellement ici, ici et là, pour une rue perpendiculaire.

M. Moreau: C'est-à-dire que vous en auriez aux intersections pour indiquer qu'on arrive à un feu rouge. Alors, prenez, toujours sur ce même feuillet là, la voie perpendiculaire qui est plus au sud, alors on voit qu'à 15 m de l'intersection vous avez un panneau qui indique que, si vous tournez sur la gauche, vous êtes soumis à une détection cinématographique au feu rouge. Ça va?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va? Je n'ai plus d'interventions sur l'article 4. Est-ce que l'article 4 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Merci beaucoup. Nous en sommes... Parce que, là, on avait des articles qui étaient suspendus. M. le ministre, est-ce que vous les gardez toujours suspendus, 11, 12, 13, 14, 15, ou si vous allez à 16?

M. Moreau: Est-ce qu'on complète 16, maintenant que nous avons terminé 4?

La Présidente (Mme Doyer): Parce qu'on pourrait aller à 16, puis après ça vous nous direz ce que vous voulez faire.

M. Moreau: Parce que je pense qu'on devrait aller à 16 tout de suite, étant donné que ça bouclerait la boucle de notre signalisation, là.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, M. le ministre, l'article 16. Et il va falloir disposer de l'amendement, qui était le dernier qu'on avait reçu, là. Vous vous souvenez?

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): L'article 592.4.1, proposé par l'article 16, est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

M. le député de Johnson, comme vous êtes le proposeur de cet amendement, je vous donne la parole pour voir qu'est-ce que vous faites avec votre amendement.

M. Boucher: Bon. D'abord, je salue l'ouverture du ministre, là, qui a accepté de suspendre l'amendement pour qu'on se penche sur le 4, parce qu'à mes yeux il était primordial qu'on éclaircisse la question de la signalisation. Et je suis tout à fait, bon, ouvert à ce qu'on regarde le 16, mais je veux simplement dire quelque chose.

En fait, pour ma part, ce que j'ai désiré faire par les différents amendements apportés à l'article 16.1, c'est simplement amener la voix du Protecteur du citoyen, amener les citoyens. Il n'était absolument pas dans mon intention d'être irresponsable, ou quoi que ce soit, je voulais simplement apporter à l'attention de la commission parlementaire les divers points de vue qui avaient été exprimés par des institutions, qui étaient tout à fait légitimes et qui font partie de notre démocratie.

Si je lis la mission du médiateur... du Protecteur du citoyen, ça va comme suit: *Un médiateur neutre et indépendant.* «Le Protecteur du citoyen examine les plaintes des personnes, entreprises, groupes ou associations qui croient avoir été traités de manière injuste ou incorrecte par un ministre[...]. Vous avez une plainte à formuler...» bon, tata. Mais surtout: «Le Protecteur du citoyen prévient et corrige les erreurs ou les injustices commises à l'égard de toute personne ou groupe...», encore une fois. Et: «Le Protecteur du citoyen peut [...] proposer des modifications aux lois, règlements, directives et politiques administratives, ou à tout projet concernant ces matières» afin de les améliorer dans le meilleur intérêt des citoyens, hein? «Désigné par les parlementaires de toutes les formations politiques de l'Assemblée nationale...» Et la Protectrice du citoyen actuelle a été confirmée à l'unanimité le 9... il y a de cela cinq ans, en avril 2006, par l'ensemble des membres de l'Assemblée nationale. Et: «Il bénéficie donc de la neutralité, de l'indépendance et de l'impartialité nécessaires pour assumer sa fonction. La justice, l'équité, le respect, la transparence et l'impartialité sont les valeurs qui guident son action.»

Alors, par l'amendement... Et, je sais, je ne dispose malheureusement pas d'une armée de chercheurs. Mon chercheur actuel, M. Noël, fait très bien son travail, mais évidemment il ne possède pas l'ensemble des outils et des ressources du ministère des Transports à lui seul. Et, par les amendements, qui auraient pu être corrigés, c'était vraiment la voix du Protecteur du citoyen que je désirais faire entendre autour de cette table. Et loin de moi l'idée d'être irresponsable ou de voir exonérés des gens qui mettraient la vie de citoyens... qui plus est, dans le cas qui a été soulevé la semaine dernière, là, de citoyens en bas âge, qui sont notre avenir, etc. Ce n'était pas mon intention.

Alors, si les membres de la commission sont prêts, nous pouvons disposer de l'amendement. Mais je tenais à faire cette mise au point, comme quoi j'avais simplement fait mon devoir de parlementaire, membre de l'opposition officielle, qui se fait le porte-voix des préoccupations non seulement des citoyens, mais de diverses institutions.

● (11 heures) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci beaucoup, M. le député de Johnson. Alors, je comprends de votre intervention que vous allez retirer votre amendement. Non? Vous allez continuer?

M. Boucher: Je préfère qu'on le fasse battre, tout simplement.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, vous appelez le vote, c'est ça? Alors, le vote est appelé. Mme la secrétaire.

La Secrétaire: Alors, M. Boucher (Johnson)?

M. Boucher: Pour.

La Secrétaire: M. McKay (L'Assomption)?

M. McKay: Pour.

La Secrétaire: M. Moreau (Châteauguay)?

M. Moreau: Contre.

La Secrétaire: M. Ouellette (Chomedey)?

M. Ouellette: Contre.

La Secrétaire: M. Reid (Orford)?

M. Reid: Contre.

La Secrétaire: Mme Gonthier (Mégantic-Compton)?

Mme Gonthier: Contre.

La Secrétaire: Mme Doyer (Matapédia)?

La Présidente (Mme Doyer): Je m'abstiens.

La Secrétaire: 2 pour, 4 contre, 1 abstention.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article n'est pas adopté... l'amendement, pardon. Pardon. Pardon. L'amendement n'est pas adopté, il est battu, rejeté.

Alors, M. le ministre, où en sommes-nous? Sur l'article 16.

M. Moreau: Bien là, on va demander le vote sur l'article 16.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, le vote est appelé sur l'article 16. Mme la secrétaire. Est-ce que j'ai d'autres interventions? Non. Le vote est appelé. Mme la secrétaire.

Des voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Même vote? Même vote. Alors, même vote, donc...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. L'article est adopté. L'article 16 est adopté sur division. Alors, M. le ministre, ça veut dire que l'article 16 est adopté...

M. Moreau: M. le député de Johnson, à votre convenance, voulez-vous revenir... On a déposé, la semaine dernière, des amendements. On avait suspendu 11 à 15. Est-ce que vous voulez revenir à 11 à 15 ou vous voulez continuer à 17?

M. Boucher: ...peut-être mieux revenir à 11 à 15.

M. Moreau: O.K. Alors, on aura une séquence complète de la loi d'adoptée. 11.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, permettez-moi à ce moment-ci de faire la petite synthèse de là où on est rendus. Donc, tous les articles sont adoptés jusqu'à 11, qui avait été suspendu. C'est bien ça, Mme la secrétaire? Nous en sommes aux articles qui avaient été suspendus: 11, 12, 13, 14 et 15.
Article 11. M. le ministre.

M. Moreau: Oui. Ah! O.K. Alors, bon, très bien. Donc, il n'y a pas d'amendement à l'article 11, qui se lirait ainsi: L'article 592 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Le deuxième alinéa ne s'applique pas dans le cas où l'infraction est constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.»

L'article 592 de ce code prévoit que le propriétaire d'un véhicule routier peut être déclaré coupable d'une infraction au Code de la sécurité routière et précise les cas où il ne peut l'être qu'à la condition qu'il soit établi qu'il était le conducteur au moment de l'infraction ou qu'il se trouvait dans le véhicule alors conduit par son préposé.

Le premier alinéa de l'article 592.1 du Code de la sécurité routière prévoit qu'en cas d'infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges le propriétaire du véhicule routier, par dérogation ou disposition du deuxième alinéa de l'article 592, peut être déclaré coupable de l'infraction, à moins qu'il ne prouve que lors de l'infraction le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers. Étant donné que ces systèmes sont utilisés de manière permanente, il est proposé de déplacer cette disposition à l'article 592 et d'adapter le libellé à ce nouvel emplacement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Il y a quelque chose que je ne comprends pas. Dans le cahier de législation, quand on prend l'article du Code de la sécurité routière tel que modifié... 592, comment ça se joint à l'autre? Le deuxième alinéa ne s'applique pas, c'est ça? Dans le...

M. Moreau: C'est-à-dire que... Alors, dans la troisième colonne, vous avez la disposition telle qu'elle se lirait si l'article 11 était adopté. Donc, vous avez l'article 592...

La Présidente (Mme Doyer): En tout cas, vous comprenez... Tout le monde comprend, sauf moi? Ce n'est pas si important que ça, mais c'est parce que ça ne se suit pas, là, de l'autre côté, dans la colonne, là, hein? Parce que là on arrive... C'est parce que les cahiers de législation, c'est important, et: «...lorsque le propriétaire d'un véhicule routier visé»... Attendez. Ici, là, ça ne se suit pas.

M. Moreau: Je vous suggère...

La Présidente (Mme Doyer): Ah! C'est moi. C'est moi. C'est moi. C'est correct. Merci. C'est ça. C'est parce que je ne voyais pas la page blanche avec une petite affaire, là, là. C'est correct.

M. Moreau: Ah! O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Excusez-moi.

M. Moreau: Mais, pour la compréhension, là, de tout le monde, je vais demander à Me Julie Massé de nous expliquer la configuration de l'article 592, que l'on vient amender par l'article 11. Me Massé.

Mme Massé (Julie): Merci.

M. Moreau: Peut-être vous identifier, je pense, avant?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, certainement. Votre nom au complet et votre fonction au ministère.

Mme Massé (Julie): Julie Massé. Je suis avocate légiste à la Direction des affaires juridiques, Transports, et Affaires notariales.

Écoutez, l'article 592, actuellement, se divise en deux alinéas. Le premier alinéa établit un principe général, c'est-à-dire que le propriétaire d'un véhicule routier peut être poursuivi pour toute infraction au Code de la sécurité routière. Le deuxième alinéa, il vient mettre une exception à ce principe-là. Il dit que, pour certaines des infractions qui y sont énumérées, le propriétaire doit être le conducteur au moment de l'infraction ou être avec son préposé dans le véhicule routier.

Pour les cinémomètres photographiques, à 592.1, on disait que le propriétaire peut être poursuivi pour une infraction constatée par un cinémomètre photographique. Donc, on fait juste déplacer cet élément-là et le mettre en troisième alinéa, à 592, et dire que, pour les infractions, par exemple la vitesse, où le propriétaire devait être dans le véhicule routier, quand l'infraction est constatée par un cinémomètre photographique, que sa présence n'est pas requise, là, il peut d'office être responsable pour l'infraction constatée.

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

M. Boucher: Oui. Est-ce que... J'aurais d'abord une question, là. Il a été beaucoup... justement, là, lors des consultations particulières, on a beaucoup questionné, là, le principe de dénonciation du conducteur, de responsabilité, et tout ça...

M. Moreau: Désignation.

M. Boucher: ...désignation, pardon. Vous faites bien de me corriger, M. le ministre. Je voulais savoir si l'article 11 était justement cet article-là où l'on retirait la possibilité pour un conducteur de désigner le... pour un propriétaire, de désigner le conducteur d'un véhicule qui aurait commis une faute avec le véhicule dudit propriétaire. Et là je ne parle pas seulement, là, des catégories, là, comme taxi ou autre, là, je parle des propriétaires de véhicule de façon générale.

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

M. Moreau: Oui. Oui. C'est à mon tour?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, oui.

M. Moreau: O.K. Alors, non, ce n'est pas à cet article-là. Cet article-là, c'est le principe général. L'article auquel vous référez, là, où on vient modifier la possibilité de désigner, par rapport à ce qui existait dans l'expérience pilote, c'est l'article suivant. Ça, c'est le principe général. Principe général: le propriétaire est toujours responsable, sauf — deuxième alinéa — à l'égard de certaines dispositions du Code de la sécurité routière, qui ne sont pas modifiées par la question des photoradars. Et on vient dire... Au troisième alinéa, là on introduit une disposition qui vient dire: Ça ne s'applique pas dans le cas du photoradar.

Et après ça on va créer, dans les autres articles, là, à compter de l'article 12, le régime de désignation, qui, lui, va être différent de ce qui existait pendant l'expérience pilote par rapport à ce qui est proposé. Alors, l'article 11 ne touche pas à ce qui a fait l'objet des discussions pendant les consultations.

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

M. Boucher: Ici, personnellement, je trouve... Je n'en suis pas encore venu à me faire une idée, à savoir si, entre guillemets, j'accepte le fait qu'on brise un principe qui est, selon moi, fondamental, là, c'est-à-dire qu'on subit les conséquences d'un comportement inadéquat que l'on a adopté, et non qu'on ne subit pas de conséquence pour un comportement inadéquat qu'un autre individu a adopté, sur le seul principe qu'il était... qu'il a adopté ce comportement-là avec un véhicule qui appartient à un citoyen.

Mon questionnement, c'est: Si on laisse aller le principe, bien est-ce que ce ne sera pas comme un petit peu moins pertinent de vouloir modifier cette loi-là à l'article 12? Si je suis en...

● (11 h 10) ●

Une voix: ...

M. Boucher: Oui, bien, c'est ça. Est-ce que le ministre peut nous expliquer?

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson, je peux juste vous informer — hein, c'est mon rôle comme présidente — qu'il est possible aussi de discuter de deux articles en même temps. Si vous pensez... et le ministre pense la même chose et... de consensus, que vous voulez discuter de 11 et de 12 en même temps, libre à vous...

M. Moreau: Oui, mais...

La Présidente (Mme Doyer): ...s'il y a une logique à le faire.

M. Moreau: Oui. Je vais vous suggérer quelque chose. Je vais suggérer quelque chose au député de Johnson. Honnêtement, l'article 11 ne touche pas du tout au principe que vous évoquez là. L'article 11, c'est l'article général du Code de la sécurité routière qui dit: Voici, en général, un conducteur est responsable des infractions commises par son véhicule. Mais il y a toutes sortes de dispositions. Regardez le deuxième alinéa, là, on parle de l'article 35, 36, 65, etc., ça n'a rien à voir avec les photoradars.

Alors, ce qu'on fait ici, là, on vient dire: Le deuxième alinéa ne s'applique pas dans le cas où l'infraction est constatée par un photoradar. Et là on va régler les questions de désignation plus tard, à l'article 12. L'article 11 ne fait pas obstacle. Moi, ce que je vous suggère, si vous me dites: Ma tête n'est pas faite sur la question de la désignation, on peut adopter l'article 11, ça ne change rien à tous les principes que vous pourrez faire valoir sur: Est-ce qu'on garde le même système de désignation qu'il y avait pendant l'expérience pilote ou pas? Ça, ce débat-là devrait avoir lieu à l'article 12. Je vais vous suggérer: Adoptons l'article 11, suspendons l'article 12, on y reviendra quand vous m'indiquerez que vous vous serez fait une tête là-dessus. Puis on peut continuer, parce qu'après ça... On peut suspendre 13...

Une voix: ...

M. Moreau: 13, ça rentre avec 11.

La Présidente (Mme Doyer): Je vous demanderais aussi... M. le ministre, vous avez déposé des amendements, et il ne faudrait pas oublier de les...

M. Moreau: ...c'est 14 et... quand on va être rendus à 14 et 15.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. C'est ça.

M. Moreau: Alors, c'est ce que je vous suggère. Moi, si vous voulez faire le débat plus tard, là, sur la question de la désignation, suspendons l'article 12, adoptons l'article 11, ça ne touche en rien à votre... à la, je dirais, ou à la pertinence ou aux modifications qui devraient être apportées si votre opinion devait prévaloir.

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

M. Boucher: Autrement dit, malgré l'adoption de l'article 11, il pourrait survenir qu'on convainque la partie ministérielle de modifier la question du régime de désignation du conducteur et que...

M. Moreau: ...11. On ne serait pas obligés de revenir sur l'article 11.

M. Boucher: Bon, bien, à ce moment-là, je suis bien prêt à passer au vote, là, de l'article 11, si... et, encore une fois, puis je pense que M. le ministre l'a répété à trois reprises, là, la question du régime de désignation du conducteur n'est pas concernée par l'article 11.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Est-ce que l'article 11 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, où en sommes-nous? Nous suspendons 12. Il était déjà suspendu, alors nous le gardons suspendu.

M. Moreau: On va suspendre 12, oui.

La Présidente (Mme Doyer): 13, est-ce qu'on le suspend aussi?

M. Moreau: 13, c'est un article de concordance, mais on va le suspendre. On va le suspendre parce qu'il réfère aussi, dans les commentaires, à l'article 13.

14, on va le suspendre aussi parce que...

La Présidente (Mme Doyer): ...on le laisse suspendu.

M. Moreau: Oui, bien, parce...

La Présidente (Mme Doyer): 12, on le laisse suspendu.

M. Moreau: Oui. Bien, quoique 14, c'est les véhicules d'urgence, là. Est-ce qu'on a besoin de le garder suspendu? 14, on pourrait y aller, c'est les véhicules d'urgence.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson, 14, les véhicules d'urgence, ça vous convient?

M. Boucher: Oui. Ma seule interrogation a lieu, bien, au fait que la partie ministérielle désire faire adopter un... bien, à ajouter, finalement, un alinéa... ou, enfin, un article, là, 11.1, après l'article 11. Ce que je comprends, c'est que le ministre désire qu'on en parle après une première adoption de l'ensemble des articles et qu'ensuite on revienne. C'est ce que je comprends.

La Présidente (Mme Doyer): Ils ne sont pas adoptés tant qu'ils ne sont pas discutés.

M. Moreau: C'est ça. Regardez, 11.1, là c'est la question... Là, on tombe dans la désignation locataire... locateur à court terme. Là, je comprends que vous voulez faire un débat sur cet élément-là, alors donc on suspendrait 11.1, on suspendrait 12, on suspendrait 13 parce qu'il y réfère également. Donc, on pourrait passer à l'article 14, qui est l'exemption des véhicules d'urgence à la détection par photoradar, pour lequel il y a un amendement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, il est clair que ce qu'on a eu comme amendement... à venir, par rapport à quelque article que ce soit, tant qu'on n'en a pas discuté, ils ne sont pas adoptés. Donc, l'article 11, tel que dans la loi, il est adopté, point.

Et nous avons suspendu les articles 12 et 13, nous en sommes à l'article 14.

M. Moreau: 14...

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'il y avait des amendements, M. le ministre?

M. Moreau: Il y a un amendement à l'article 14. Et je sens qu'on va me le donner, ce ne sera pas long.

(Consultation)

M. Moreau: ...faire, Mme la Présidente, je vais vous suggérer de suspendre. On a, pour chaque article où il y a un amendement, amendé également le cahier des députés. Alors, on pourrait distribuer à nos collègues de l'opposition un cahier qui tient compte des amendements, ce qui va vous permettre de suivre plus facilement. O.K.?

Une voix: ...

M. Moreau: Pour tous les articles, tout de suite.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que je pourrais suspendre, est-ce que... Oui, je vais suspendre quelques instants, le temps que les documents soient rendus disponibles à tous les collègues, de quelque côté qu'ils soient assis.

(Suspension de la séance à 11 h 17)

(Reprise à 11 h 20)

La Présidente (Mme Doyer): Et voilà. Télécino est revenu! Alors, M. le ministre, si vous voulez nous présenter l'amendement à l'article 14.

M. Moreau: Oui. Alors, je vais vous lire au complet l'amendement. Alors, l'amendement, on ajouterait, à la fin de l'article 592.2.1, proposé par l'article 14 du projet de loi, les paragraphes 4°, 5° et 6°. Alors, je vais vous lire, donc, avec les paragraphes 4°, 5° et 6°, pour que ce soit plus facile à comprendre, ce que l'article 592.2... comment on lirait l'article 592.2.1. Alors:

Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 592.2, du suivant:

«592.2.1. Malgré les articles 592 et 592.1, le propriétaire et le conducteur des véhicules routiers suivants ne peuvent être déclarés coupables d'une infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges:

«1° un véhicule d'un corps de police;

«2° un véhicule d'un service ambulancier;

«3° un véhicule d'un service de sécurité incendie;

«4° un véhicule d'urgence immatriculé au nom de la société — ici, il faut lire la «Société d'assurance automobile du Québec», mais, dans la loi, la façon de le définir, c'est «sociétés»;

«5° un véhicule d'urgence utilisé principalement pour amener d'urgence du personnel médical ou pour acheminer d'urgence de l'équipement médical sur les lieux où une personne requiert des soins médicaux immédiats;

«6° un véhicule d'urgence utilisé principalement pour amener d'urgence un technicien ou pour acheminer d'urgence de l'équipement de secours sur les lieux où la situation requiert une intervention rapide afin de dispenser des soins médicaux immédiats.»

Alors, les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges captent tous les véhicules routiers qui excèdent la limite permise ou qui omettent de s'arrêter à un feu rouge. Parmi ces véhicules, il est nécessaire, pour certains d'entre eux, de se rendre à leur destination dans les meilleurs délais afin d'assurer la santé et la sécurité des citoyens. Il est donc proposé de prévoir que les propriétaires et les conducteurs de ces véhicules ne pourront être déclarés coupables d'une infraction constatée par l'un de ces systèmes. Essentiellement, c'est ça.

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

M. Boucher: Oui. D'abord, nous avons suspendu, là, les articles du projet de loi qui viennent modifier les articles... qui pourraient venir modifier les articles 592.1. Alors, l'article commence en disant: «Malgré les articles 592 et 592.1», bon, le propriétaire, le conducteur du véhicule... Je voudrais simplement m'assurer qu'advenant une modification des articles du projet de loi actuel, qui viennent, eux, modifier les 592 et 592.1, nous n'aurions pas à rouvrir l'article 14, considérant qu'il pourrait éventuellement être modifié, là. Je veux juste...

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

M. Moreau: Non, il n'y a pas de difficulté, parce que là, ici, l'article 14 vise une exemption selon le type de véhicule. C'est même une exemption qui met à l'abri...

Une voix: ...

M. Moreau: Oui, qui met à l'abri de la... pas de la détection, parce qu'ils vont être détectés, mais du fait que, malgré une détection, il n'y a pas d'infraction... pour des véhicules qui sont extrêmement restreints, là, en termes de... donc, véhicules d'urgence, mais avec une définition spécifique.

M. Boucher: Au cours des consultations particulières, il y a quelques groupes qui ont relevé le fait... en fait, ont questionné les membres de la commission sur la possibilité, disons, d'identifier des situations d'urgence. C'est-à-dire que les véhicules dont il est question pourraient être exemptés de fautes détectées par les cinémomètres uniquement si ces fautes-là ont été commises en situation d'urgence, c'est-à-dire lors d'une poursuite policière, lors d'un transfert hospitalier ou autre.

Est-ce que finalement on comprend qu'après réflexion la partie gouvernementale n'a pas jugé possible, à l'aide du type de preuve recueillie par un cinémomètre, c'est-à-dire une photo, qui évidemment est simplement une photographie d'un moment très fixe, et ça se pourrait qu'au moment de la prise de photographie les gyrophares, disons, le fait qu'ils soient allumés, ça ne paraisse pas sur la photo, est-ce qu'on comprend que finalement la partie gouvernementale à jugé qu'il n'était pas possible de déterminer si un véhicule d'urgence ayant commis une faute détectée par un cinémomètre était bel et bien en situation d'urgence?

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

M. Moreau: Oui, bien, c'est lié à ça. C'est-à-dire qu'on ne voit pas toujours les gyrophares lorsque l'infraction est constatée, et ça supposerait donc une enquête, à savoir, au moment de l'infraction, est-ce qu'il y avait une situation d'urgence, etc. Et, dans l'ensemble des statistiques que nous avons pour la période de l'expérience pilote

de 18 mois, les véhicules d'urgence, là, où il y a eu des poursuites suite à une demande d'information, c'est 0,9 %, alors c'est à peu près...

Et ce que les corps de police vont vous dire — en fait, là, ce serait une situation où, par exemple, un policier utilise un véhicule alors qu'il n'est pas vraiment en situation d'urgence et qu'il excède la limite — que ces cas-là, d'abord, sont très, très, très à la marge, là, et que d'autre part on est dans une situation où ça se règle en déontologie policière. Alors, il est plus compliqué d'essayer de faire un contrôle de tous les véhicules d'urgence que de les exclure de ce type de contrôle là. Essentiellement, c'est ça.

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

M. Boucher: Merci. L'amendement introduit, là, par la partie ministérielle en 4° fait état d'un véhicule d'urgence immatriculé au nom de la société...

M. Moreau: Oui. C'est les véhicules des contrôleurs routiers...

M. Boucher: Ah! Voilà. Donc...

M. Moreau: ...qui nous ont dit que, dans certaines circonstances, ils devaient se déplacer à des vitesses qui excèdent la limite permise. S'ils veulent, par exemple, rattraper un convoi qui a passé puis qui est... qu'ils soupçonnent ne pas respecter les dispositions liées au chargement, ou ces choses-là, alors ils doivent partir, et ils pourraient tomber potentiellement dans une situation semblable. Alors, la définition correspond essentiellement à un véhicule de contrôle routier.

M. Boucher: Est-ce qu'il correspond à d'autres types de véhicules qui pourraient être immatriculés au nom de la société de l'assurance... — voyons! — de la Société d'assurance automobile du Québec, mais qui ne serait pas un véhicule de contrôleur routier à proprement parler, qui est une profession définie par la loi, là?

M. Moreau: Non, il n'y a pas... ça ne serait pas un véhicule d'urgence, d'une part. La société a d'autres véhicules, mais ce ne sont pas des véhicules d'urgence. Alors, les seuls véhicules d'urgence immatriculés au nom de la société sont les véhicules des contrôleurs routiers, qui sont comme des... vous les avez vus, là, c'est comme des autos-patrouilles de la Sûreté du Québec, à la différence que leurs gyrophares sont rouges plutôt que d'être rouges et bleus.

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

M. Boucher: Bien, écoutez, Mme la Présidente, je ne peux que me réjouir de cet amendement, alors que, suite à divers contacts avec de nombreux acteurs, dont la fédération, ou l'association, ou la fraternité des contrôleurs routiers du Québec, là — je ne m'en rappelle plus exactement la dénomination de leur association — l'opposition officielle avait bel et bien l'intention d'introduire un amendement, là, qui les inclurait, considérant qu'après réflexion effectivement ces véhicules doivent être quelques fois en situation d'urgence et qu'à ce titre ils pourraient se voir dans l'obligation de commettre, finalement, une infraction, c'est-à-dire d'adopter un comportement qui pourrait être détecté par le radar photo. Alors, sur ce point, je salue l'ouverture de la partie ministérielle, considérant que c'était quelque chose que nous-mêmes considérons important et qu'un amendement allait être déposé.

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

M. Moreau: Alors, vous avez un représentant de la fraternité des contrôleurs routiers dans la salle, M. le député de Johnson. Alors, voilà.

M. Boucher: Des gens que je tiens à saluer, d'ailleurs. Bien heureux que vous y soyez.

M. Moreau: Voilà. Alors, c'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends que l'amendement à l'article 14 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): L'article 14, bien, qui, de toute façon... on retirait l'article 14 du projet de loi et on le remplaçait par celui-là. C'est ça, hein?

M. Moreau: Ça ajoute... L'amendement ajoutait les alinéas 4°, 5° et 6°.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça, 4° et 5° et 6°.

M. Moreau: Alors, il faut adopter l'article 14 également.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 14, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté.

Article 15.

M. Moreau: Article 15, y a-t-il des amendements?

Des voix: ...

M. Moreau: Non, c'est plutôt difficile à amender, ça.
15. L'article 592.3 de ce code...

Une voix: ...

M. Moreau: Ah! Bien, peut-être qu'on devrait le suspendre.

Des voix: ...

M. Moreau: Oui, on devrait le suspendre, M. le député de Johnson, parce que c'est les locataires.

Une voix: ...

M. Moreau: Oui. Ça vous va?

M. Boucher: Oui.

M. Moreau: Alors, on va suspendre 15.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. 15 est suspendu.

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on avait adopté 16, on est rendu à 17. 17, ça va?

M. Moreau: Oui. Et il y a des amendements.

● (11 h 30) ●

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Alors, on va distribuer les amendements. Nous en sommes à l'article 17. Il y en a combien, d'amendements, M. le ministre?

M. Moreau: Un seul.

La Présidente (Mme Doyer): Un seul. Alors, est-ce que... On peut peut-être vous écouter pendant que c'est distribué tout de suite à M. le porte-parole, les recherchistes et M. le député de L'Assomption.

M. Moreau: Oui. Alors, l'amendement suggère, Mme la Présidente, de remplacer l'article 17 du projet de loi par le suivant:

L'article 597.1 de ce code est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

«Le ministre peut convenir, dans une entente conclue avec une municipalité, qu'une partie du montant des amendes perçues pour les infractions visées au premier alinéa qui sont commises sur les chemins publics dont elle est responsable de l'entretien, sera versée à la municipalité par le ministre, à la condition que ces sommes soient affectées au financement de nouvelles mesures ou de nouveaux programmes de sécurité routière ou d'aide aux victimes de la route qui auront été préalablement autorisés par ce dernier.»

Alors, il est proposé de remplacer le deuxième alinéa de l'article 597.1 de manière à prévoir que des ententes pourront être conclues avec des municipalités afin de leur verser une partie du montant des amendes perçues pour les infractions constatées par les cinémomètres photographiques ou des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges installés sur les chemins publics dont elles ont la responsabilité, les municipalités.

Ces sommes, qui seront déposées au Fonds de la sécurité routière — parce que tout transige par le fonds — avant d'être versées aux municipalités, devront servir au financement de nouveaux programmes ou de nouvelles mesures de sécurité routière ou d'aide aux victimes de la route, lesquelles auront été préalablement autorisées par le ministre des Transports.

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

M. Moreau: Et, Mme la Présidente, juste avant, si, évidemment, l'amendement était adopté, il remplacerait l'article 17 qui était proposé par le projet de loi.

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

M. Boucher: Quelle est la... Au cours des différentes consultations particulières, évidemment, bon, encore une fois, on a entendu plusieurs groupes, et la ville de Montréal a parlé, là, même d'un système de péréquation. En fait, il est inscrit, là, en page 7 d'un mémoire comptant 10 pages qui dit, bon: «En ce qui a trait à la répartition des excédents financiers qui seront dégagés par le Fonds de la sécurité routière — et là je lis le mémoire déposé par la ville de Montréal, là — celle-ci ne devrait pas faire l'objet d'une procédure d'approbation particulière.» Bon. Mais un peu plus loin on lit dans le texte: «Par conséquent, la ville demande une répartition sur la base d'une péréquation sur le réseau routier du MTQ et ceux des municipalités.»

Dans l'amendement apporté par le ministre, est-ce qu'il y a cette volonté, finalement, de répondre au voeu de la ville de Montréal, et probablement un voeu souhaité par bien des municipalités, là, qui ne l'ont peut-être pas inscrit noir sur blanc, là, dans leur mémoire, c'est-à-dire qu'une forme de péréquation leur serait versée par l'entremise, là, du Fonds de la sécurité routière?

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

M. Moreau: Non, ce n'est pas l'alignement qui est pris. Essentiellement, ce que l'on voit à l'article 17, c'est de dire ceci — j'essaie de le simplifier — on dit: Toutes les sommes transigent par le Fonds de la sécurité routière. Au premier chapitre, ces sommes-là doivent servir à assurer la pérennité du régime, c'est-à-dire l'installation des photoradars, leur financement, l'administration du service et la constatation des infractions pour conduire éventuellement au jugement. Ça, c'est un, que ce soit sur le réseau du ministère des Transports ou sur les réseaux des municipalités, parce que les municipalités, et c'est notamment le cas de la ville de Québec et de la ville de Gatineau, pardon, dans le cadre de l'expérience pilote... assument zéro sou de l'acquisition des équipements, là. Tout passe par le Fonds de la sécurité routière.

Donc, quand ces équipements-là sont amortis, l'excédent peut être versé à deux fins, soit à une mesure de sécurité routière, soit à un programme d'aide aux victimes. Alors, on dit: On va faire comme une comptabilité séparée des sommes qui entrent dans le Fonds de la sécurité routière, les sommes qui entrent à partir du réseau d'une municipalité et les sommes qui entrent à partir du réseau MTQ. Les sommes qui entrent sur le réseau municipalité, une fois les frais couverts, pourront être remises à la municipalité si elle fait la démonstration ou qu'elle soumet une mesure de sécurité routière, pour nous assurer qu'il y ait... et ça rejoint une des recommandations du rapport de la commission, pour qu'on s'assure d'un système centralisé. Parce que vous savez qu'il va y avoir des rapports annuels qui vont être faits.

Alors, dans les rapports annuels faits à la commission, on voudra dire, par exemple: La ville de Montréal, ou la ville de Gatineau, ou la ville de Québec a utilisé, du Fonds de la sécurité routière — je donne un chiffre — 1 million de dollars, et ce million-là est allé à telles mesures. Là, les parlementaires pourraient dire: Bien, il y a bien des mesures qui auraient... d'autres qui auraient pu être prises. Est-ce qu'on ne devrait pas — vous l'avez vous-même soulevé à un moment donné dans vos propositions — baliser ces choses-là? Alors, ça sera à voir, sur le lot.

Et l'autre comptabilité serait les sommes versées au fonds à partir du réseau du ministère des Transports du Québec, lesquelles serviraient à des mesures de sécurité routière sur ce réseau ou à des... ou ailleurs. Le ministère des Transports pourrait dire: Bien, nous, on va verser une somme qui vient en aide à une municipalité, exemple, dont les sommes perçues par le Fonds de la sécurité routière aux fins de son propre réseau ne lui permettent pas de faire une mesure de sécurité routière adéquate. Alors, là, il y aurait une possibilité de prendre dans la caisse commune des éléments de sécurité routière... des éléments pour venir en aide à des mesures de sécurité routière ou à des programmes d'aide aux victimes.

L'exemple qu'on a donné, dans les programmes d'aide aux victimes, pour le ministère, c'est, par exemple, du répit-dépannage, parce que ça n'existe pas, me dit-on, dans les programmes administrés par la Société de l'assurance automobile du Québec, de personnes qui... Si vous avez vu le film *Dérapages*, par exemple, vous voyez qu'il y a un jeune qui est très gravement handicapé suite à un accident de la route, alors, c'est des mesures pour venir en aide, par exemple, aux parents de ces victimes-là, qui à un moment donné ont besoin de souffler un peu, et ce type de programme là n'existe pas.

Alors, dans le fond, c'est ça. L'idée d'une péréquation, ce serait de dire: On fait une formule générique qui s'applique à tout ce qui bouge en sécurité routière. On pense que, pour l'instant, ce n'est pas la voie à suivre et que la formule de péréquation irait à l'encontre d'un système centralisé qui assurait un contrôle, aussi, aux parlementaires. Parce que l'idée d'avoir un rapport des... un compte rendu ou une reddition de comptes fréquente auprès de la Commission des transports et de l'environnement, ça renforce le système de contrôle centralisé, plutôt qu'un système de péréquation qui, une fois qu'il est parti, bien là, pouf, on applique la formule, là, avec ou sans... avec des bons et des mauvais effets.

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

M. Boucher: Oui. Donc, on comprend que, par exemple, les sommes qui seraient dévolues à la ville de Chibougamau... on va prendre Chibougamau, étant donné que ça n'a pas été... cette ville-là n'a pas été... elle n'a pas fait l'objet de discussions, là, dans nos travaux. Est-ce qu'on comprend que, si la ville de Chibougamau juge que, 10 % des amendes détectées par des radars photo l'ont été sur son territoire, elle ne pourrait pas se présenter devant le comité qui évalue, finalement, les demandes d'aide financière, là, pour financer des projets de sécurité routière, etc., là, à un comité qui est issu de la table de la sécurité routière? Est-ce qu'on comprend que la ville ne pourrait pas justifier cette demande en arguant, entre autres, que, bon, bien, moi, je vous demande tant, puisque tant des sommes versées au Fonds de la sécurité routière l'ont été à même des infractions qui ont été détectées sur mon territoire?

Là, il y a une dichotomie complète, là, une cassure entre, dans le fond, les infractions commises sur un territoire en tant que tel et les sommes qui sont dévolues aux autorités du même territoire, là.

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

M. Moreau: Bon. Alors, dans votre exemple, je présume que la ville de Chibougamau a, sur son territoire et sur le réseau dont elle a le contrôle elle-même, des appareils?

M. Boucher: Oui.

M. Moreau: Bon. Alors, les sommes perçues à partir de ces appareils-là seraient versées au Fonds de la sécurité routière, mais au nom de cette ville-là qui, elle, pourrait les utiliser totalement une fois les frais amortis totalement des mesures de sécurité routière sur son territoire. La même chose, une ville qui, par exemple, ne participerait pas parce qu'elle n'a pas sur son réseau des systèmes de détection de photoradar, l'utilisation des sommes dans le Fonds de la sécurité routière à des fins de programmes d'indemnisation, par exemple, de victimes ou à des fins de mesures de sécurité routière sera recommandée au ministre par un comité d'experts.

Alors, il pourrait très bien arriver... Je vous donne un exemple tout à fait hypothétique, encore Chibougamau, mettons, qui n'a pas de... qui n'a pas sur son réseau local des appareils de détection... dise: Moi, là, j'ai véritablement, dans mon réseau municipal — puis si c'était une mesure de sécurité routière — une intervention majeure à faire... suggérer au ministre d'intervenir à partir des sommes dans le fonds. Et le comité d'experts pourrait dire: Oui, ça peut être une mesure. Je ne sais pas, moi, vous avez une configuration géographique, vous avez tout ce qui pourrait... tout ce qu'on pourrait imaginer être un élément de correction d'un réseau qui ferait en sorte que la correction éliminerait des situations accidentogènes, pour reprendre l'expression, bien ça pourrait être utilisé à partir de ce fonds-là, avec l'obligation d'en faire un compte rendu aux parlementaires.

● (11 h 40) ●

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

M. Boucher: Mais les... je comprends très bien, puis c'est... la mécanique, elle est évidente. Seulement, dans vos explications... dans les explications du ministre — parce que, bon, des fois j'essaie de me rajuster et de m'adresser à la présidence — le ministre dit: Oui, effectivement une municipalité pourrait réclamer l'équivalent des sommes des amendes perçues sur son territoire, un coup les frais, là, d'administration payés. Est-ce qu'on comprend donc que, si toutes les municipalités qui comptent des cinémomètres sur leur territoire font des demandes au comité pour financer des projets liés à la sécurité routière, si elles le font toutes, finalement les seules sommes disponibles pour les autres villes qui ne comptent pas de cinémomètre sur leur territoire, ces sommes disponibles là ne sont générées que par les cinémomètres présents sur le réseau du ministère? Est-ce que c'est ce qu'on comprend?

M. Moreau: Pour ce qui est des sommes liées au Fonds de la sécurité routière, la réponse est oui. Mais il y a annuellement des sommes importantes qui sont consacrées par le ministère des Transports à des travaux de correction du réseau sur des éléments de sécurité routière. Alors, l'an passé, c'était 1 milliard de dollars, et je pense que, cette année, c'est 1,4 milliard de dollars qui y est consacré. Ça, c'est complètement en dehors du Fonds de la sécurité routière. En d'autres termes, le gouvernement s'est obligé, dans le programme... dans son intervention sur le réseau, à consacrer annuellement des sommes à des travaux de correction liés à des problèmes de sécurité du réseau.

Et donc, l'an passé, c'était 1 milliard; cette année, c'est 1,4 milliard. À ça viendront s'ajouter les sommes qui pourraient être prélevées à partir du Fonds de la sécurité routière sur le réseau du ministère des Transports du Québec. Alors, on me dit, pour améliorer, 2011-2012, c'est 1 080 000 000 \$. Alors, développement du réseau, il y avait 512 millions... puis là on me montre d'autre chose. Qu'est-ce que vous voulez me montrer, mon cher Claude?

(Consultation)

M. Moreau: Ah! c'est ça. Bon. Si on prend les investissements, dépenses en sécurité routière, là, en dehors du Fonds de la sécurité routière, en 2003-2004, il y avait 279 millions, 302 millions en 2004-2005, 456 millions en 2005-2006, 532 millions en 2006-2007, 623 millions en 2007-2008, 905 millions en 2008-2009, et, à compter de 2009 jusqu'à cette année, 1 milliard, 1,1 milliard, 1 080 000 000 milliard et, cette année, 1,3 milliard de dollars.

Donc, ça, c'est des éléments qui sont des investissements qui viennent corriger le réseau à des endroits où on estime qu'il peut y avoir un problème de sécurité. À ça s'ajoute le Fonds de la sécurité routière. Et vous avez raison dans votre hypothèse; alors, si j'ai, exemple, six municipalités qui ont sur leur réseau des cinémomètres photographiques, et que les six réclament 100 % des sommes, et que ces sommes-là leur sont allouées parce qu'elles vont intervenir sur des mesures de sécurité routière, bien le solde restant, c'est-à-dire, ce sera celui qui provient des sommes recueillies à partir du réseau du ministère des Transports.

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

M. McKay: Oui, merci. Moi, je me demandais... vous avez fait état d'une augmentation quand même significative, là, année après année, des sommes consacrées par le ministère des Transports du Québec à des correctifs au réseau routier. Par contre, au cours de la dernière année, on voit que le montant diminue un peu. Il est quand même... parce que vous avez parlé de 1,8 milliard; dans le budget actuel, il est de 1,3 milliard...

M. Moreau: ...1 080 000 000 \$, 1,3 milliard.

M. McKay: Ah! 1 080 000 000 \$. Donc, il... Est-ce qu'il y a une planification qui se fait, triennale ou quinquennale, ou c'est vraiment à chaque budget? Et, s'il y a une planification — parce que le ministre semblait m'indiquer par un signe de la main une planification quinquennale — est-ce qu'il peut nous dire ce qui est prévu pour les prochaines années?

M. Moreau: Il y a deux éléments. Un, il y a le PQI, qui est un programme quinquennal... Il y a un PQI, qui est le programme quinquennal d'immobilisations, qui indique quelles sont les sommes que le ministre va investir sur le réseau au cours des cinq prochaines années. Là-dedans, il y a de tout, et il peut y avoir, par exemple, de la correction d'infrastructures qui a un effet sur la sécurité routière.

Mais il y a un programme... un plan d'aménagement ministériel dédié à la sécurité routière qui, lui, planifie, sur trois ans, quelles seront les interventions spécifiques à la sécurité routière qui seront faites. Alors, il peut y en avoir dans le PQI. Exemple, si je corrige une courbe dans le cadre du PQI, le fait de corriger la courbe, ça peut être... adoucir une courbe, ça peut être une mesure de sécurité routière, qui peut être difficile à mesurer parfois, mais qui améliore le réseau.

Et j'ai un engagement ministériel sur trois ans à intervenir pour faire des corrections qui, elles, sont celles dont je vous parle, là, où on avait 1 080 000 000 \$ l'an passé et où on vise 1 321 000 000 \$ cette année.

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

M. McKay: Ça inclut, par exemple, l'élargissement du pavage pour, par exemple, prévoir, là, les voies de circulation pour les vélos.

M. Moreau: Exact. Alors, dans ce...

M. McKay: Parce qu'on a vu qu'il y avait eu des accidents assez dramatiques, là, au cours des dernières années.

M. Moreau: C'est ça. Alors, le plan d'intervention du ministre, dans ce cas-là, on prend une partie du réseau, si on estime qu'il y a plus de 5 000 véhicules-jour dans une section du réseau et que l'on intervient sur cette section-là, lorsqu'on intervient sur le pavage, on va paver également l'accotement pour permettre la circulation des vélos, exemple, à l'extérieur de la surface réservée aux véhicules automobiles pour assurer une plus grande sécurité.

Vous l'avez vu... D'ailleurs, c'était une des recommandations du rapport du coroner, là, suite à l'accident qui avait coûté la vie à plusieurs cyclistes, là, alors que le conducteur d'un véhicule 4x4 avait été victime de fatigue au volant.

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

M. McKay: Bien, dans le fond, c'est que ma préoccupation, je pense, ça vient à l'esprit tout de suite aux gens. À partir du moment où il y a une nouvelle source de financement, qui est le montant des amendes provenant des cinémomètres, qui permet au gouvernement d'intervenir pour corriger des situations ou, disons, des configurations accidentogènes — il faut encore que je m'habitue à ce terme-là — est-ce qu'il n'y aura pas une forte tentation, dans le fond, du ministre de diminuer les sommes qui sont actuellement dévolues au plan quinquennal d'immobilisations, qui vont à la sécurité routière, ou au plan ministériel sur trois ans? Et, dans le fond, quelle garantie on a... ou comment le ministre peut nous assurer que l'argent qui va provenir des cinémomètres ne va pas tout simplement être réduit ailleurs, dans d'autres budgets du ministère des Transports?

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

● (11 h 50) ●

M. Moreau: Alors, il y a une mesure de contrôle, qui est très importante, qui est le compte-rendu annuel auquel le ministre va s'astreindre à la commission, qui vous permettrait de voir ça. Dans le plan d'action ministériel, on a des cibles qui sont données, je vous disais, là, sur une période de trois ans, dans des mesures réelles de sécurité routière. Alors, ça peut être mesuré.

Je vous donne l'exemple, en 2009-2010, on avait ciblé 1 milliard d'investissements; on a réalisé 1,1 milliard d'investissements. Donc, on a réalisé plus. Où est-ce que c'est allé? Alors là, ça se décline: Les sites à potentiel d'amélioration, qui sont ce qu'on appelle les sites accidentogènes; la correction de l'orniérage, là où vous avez des ornières; l'asphaltage des accotements, ce dont vous parliez il y a un instant; le remplacement des extrémités de glissière, qui peuvent devenir des objets dangereux; l'installation et le remplacement des glissières, alors, quand il n'y en a pas puis que vous avez un précipice, un ravin ou une dénivellation importante; la petite signalisation; les bandes rugueuses, qui sont les éléments de sécurité; et le marquage. Alors, vous avez...

Donc, on décline, au cours de l'année, quelles étaient les cibles et qu'est-ce qui a été réalisé, pour chacune des années, dans le cadre du plan d'action ministériel. Ça pourrait certainement faire l'objet de questions au ministre des Transports, quelle que soit l'époque, pour lui dire: Bien, qu'est-ce que vous avez fait à partir de ces sommes-là?

Sur le plan quinquennal d'immobilisations, ce que je vous expliquais, c'est qu'on ne cible pas particulièrement, dans le plan quinquennal, des mesures de sécurité routière. Mais il va arriver, dans le plan quinquennal... puis vous le voyez dans plusieurs municipalités, dans vos comtés, où vous avez des demandes qui sont faites par les municipalités, exemple, sur le réseau du ministère des Transports, en disant: Bien, à tel endroit, il y a une courbe qui est vraiment dangereuse. Si vous devez intervenir, vous devriez l'adoucir. Alors, on l'adoucit, on le considère, que c'est une mesure de sécurité routière, mais qui n'est pas quantifiée réellement. Alors, le plan quinquennal échappe un peu à ça, dans la mesure où c'est véritablement

des interventions sur l'immobilisation du réseau, point, qui, dans bien des cas, quand on améliore le pavage, quand on améliore les glissières, quand on... ont des effets de sécurité routière.

Alors, le risque de désengagement au niveau du plan quinquennal n'est pas tellement là, parce que le contrôle se ferait, par exemple, à l'occasion des crédits budgétaires, puis là où on dirait: Bien, qu'est-ce que vous avez fait cette année? Est-ce que vous avez investi moins qu'avant? Exemple, dans le plan quinquennal, cette année, on est à 3,9 milliards de dollars — c'est ça? — 3,9 milliards de dollars, on est à 4 milliards depuis deux ans, là. C'est énorme, ce qui se fait, c'est une courbe qui va direct en accélérant. Mais je ne ferai pas de politique davantage sur cette question-là, parce que ce n'était pas l'objectif de votre question. Mais, là-dessus, il y a un élément de contrôle déjà qui existe. L'autre élément de contrôle, c'est certainement le plan d'action ministériel, puis, après, le Fonds de la sécurité routière qui, lui aussi, amène une reddition de comptes.

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

M. McKay: Non, ça va. Moi, je pense qu'effectivement il y a différentes mesures de contrôle, puis le fait qu'on revienne périodiquement devant la Commission des transports et de l'environnement, en plus, devrait être une garantie, quel que soit, en effet, le gouvernement qui sera en place à ce moment-là.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que nous sommes prêts à adopter l'amendement? M. le député de Johnson?

M. Boucher: En fait, je veux revenir... Vous permettez, Mme la Présidente?

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

M. Boucher: Oui, O.K. Non, je veux revenir sur la question du... Bon, on est dans une hypothèse où il y a six villes qui ont des radars photo sur leur territoire, plus les radars photo qui sont présents sur le, finalement, le réseau routier qui relève du ministère des Transports. Ces six villes font des projets tout aussi intéressants les uns que les autres, même encore plus intéressants les uns que les autres, et finalement les sommes nécessaires à la réalisation de ces projets-là dépassent les sommes générées par des cinémomètres présents sur le territoire de chacune des municipalités. Donc, on peut penser qu'elles vont chercher 100 % des sommes générées par la présence de cinémomètres présents sur leur territoire, moins, évidemment, les frais liés à l'administration.

Il ne reste plus que les sommes générées par les cinémomètres présents sur le réseau routier du ministère, des sommes qui peuvent être utilisées par ledit ministère — le ministre y a fait référence — pour des mesures de correction, par exemple adoucir des courbes, faire des bandes... bien, oui, les glissières, mais les bandes pour empêcher... réveiller les gens lorsqu'il y a déviation de la route, là, des bandes rugueuses. Donc, on peut penser que, dans le fond, l'argent généré par la présence de cinémomètres ne sera disponible que pour les seules villes qui accueillent des cinémomètres sur le territoire ou encore pour le ministère. Est-ce que c'est ce qu'on... la façon dont c'est prévu, là, à l'heure actuelle, est-ce qu'on se retrouve devant cette hypothèse-là?

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

M. Moreau: C'est-à-dire que l'objectif qui est poursuivi par le ministère dans le cadre de l'utilisation de sommes qui sont dans le Fonds de la sécurité routière, ce n'est pas véritablement de faire de la correction d'infrastructures. Pour ça, on a le programme quinquennal d'immobilisations puis on a les sommes additionnelles, qui sont le milliard, le 1,4 milliard dont je vous parle, qui sont dans le plan ministériel d'intervention.

Les sommes dans le Fonds de la sécurité routière, ça pourrait très bien servir à ajouter d'autres appareils, par exemple, à des intersections qui sont dangereuses, qui sont sous gestion du ministère des Transports. Ça pourrait aller à 100 % dans des programmes d'aide aux victimes si on estime qu'il y a véritablement des lacunes à certains endroits.

L'objectif, ce n'est pas vraiment de faire de l'immobilisation ou de l'amélioration de réseau, ce n'est pas ça. L'objectif, c'est le Fonds de la sécurité routière, il faut que j'aille vers des éléments directement de sécurité. On sait que les photoradars contribuent largement à des mesures de sécurité, quand on pense à leur effet sur les grands excès de vitesse, sur le respect des signalisations aux feux rouges, ces choses-là. Alors, je pense qu'on s'en va plus par là.

L'exemple auquel vous référez, d'abord, une municipalité peut elle-même... elle a une gestion, elle a une responsabilité sur son réseau. Elle peut aller chercher les sommes dans le Fonds de la sécurité routière qui lui appartient, elle peut aussi faire des règlements d'emprunt sur son territoire puis imposer des taxes pour corriger ses infrastructures. C'est ce qui se fait tous les jours.

Quant au ministère, lui, ses mesures principales d'intervention sur son réseau ne se font pas à partir du Fonds de la sécurité routière. Ce n'est pas le dessein qui est poursuivi, quoiqu'on ne peut pas écarter la possibilité que le ministère aurait de répondre à une demande d'une municipalité à partir du Fonds de la sécurité routière, s'il y avait un événement qui est intimement lié à des gestes de sécurité routière. Mais ce n'est pas l'objectif poursuivi principalement.

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

M. Boucher: Oui. Je pose ces questions à M. le ministre, Mme la Présidente, puisque, bon, ici, là, et ça a été dit à plus soif: ce projet-là est un projet visant à améliorer, bonifier la sécurité routière. Seulement, les mécanismes liés à

la redistribution des sommes pourraient faire en sorte que des villes qui poursuivent les mêmes objectifs de sécurité routière sans nécessairement avoir des cinémomètres présents sur leur territoire pourraient ne pas avoir accès aux sommes dévolues au Fonds de la sécurité routière qui ont été générées par la présence de cinémomètres, considérant qu'il serait possible que les municipalités qui en comptent aillent chercher 100 % des sommes générées sur leur territoire et que le ministre, lui, utilise les sommes qui sont générées par les cinémomètres sur son réseau routier, à ses propres fins.

Puis, évidemment, il n'y a pas de complot en arrière de ça. Je veux dire, c'est sûr que le ministre utiliserait les sommes à bon escient. O.K.? là n'est pas la question. Seulement, m'est avis qu'il y a peut-être là place à l'amélioration pour ne pas faire en sorte justement qu'une municipalité ou que des municipalités finalement désirent absolument avoir des cinémomètres sur leur territoire simplement pour avoir accès aux sommes générées par la présence de cinémomètres. Alors, c'est vraiment... c'est l'objectif de mes questions à l'heure actuelle, là.

M. Moreau: Mais je peux répondre à cette préoccupation-là. Là, c'est là où prend toute la valeur de la recommandation de la commission parlementaire sur le système centralisé de contrôle. Une municipalité ne peut pas décider du jour au lendemain d'installer un photoradar sur son territoire. Elle doit obtenir l'autorisation du ministre. Et l'autorisation du ministre, elle est balisée par l'objectif poursuivi de façon générale par tout le programme des photoradars, c'est-à-dire de faire un contrôle des zones accidentogènes et de changer les comportements.

Alors, ce n'est pas parce qu'une municipalité en fait la demande en disant: Ah! Bien là, je vais avoir une source de revenus. C'est précisément là qu'est la bataille à mener. Oui?

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, c'est très intéressant, vos discussions, mais, compte tenu de l'heure, je vais ajourner sine die.

Nous reprendrons nos discussions sur l'article 17, l'amendement, cet après-midi, à 15 heures. Et c'est au même endroit. Vous pouvez laisser vos documents ici, je crois, pour ceux et celles qui le veulent.

(Suspension de la séance à 12 heures)

(Reprise à 15 h 7)

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

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre 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.

Cet avant-midi, lors de l'ajournement de nos travaux, les discussions portaient sur l'amendement présenté par le ministre qui vise à remplacer l'article 17. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement?

M. Moreau: Moi, j'avais fini les explications.

La Présidente (Mme Doyer): Vous aviez fini, M. le ministre?

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Parce que la parole était à vous. Ça va?

M. Moreau: Oui, j'avais terminé les explications.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement?

M. Boucher: Oui, Mme la Présidente. En fait, là, on était en discussion quant à, disons, la redistribution des sommes générées par la présence de cinémomètres, là, par l'entremise d'un sous-comité qui conseillerait le ministre, etc. Et on s'est vus... Finalement, à force de questions, on s'est rendu compte qu'advenant l'utilisation de la totalité des sommes par les villes qui ont des cinémomètres sur leur territoire et par le ministre, qui, lui aussi, a des cinémomètres sur le réseau qui relève de sa responsabilité il pourrait ne plus y avoir aucune somme de disponible au Fonds de la sécurité routière pour les municipalités, les villes qui désireraient, elles aussi, entreprendre des projets liés à la sécurité routière ou même apporter des correctifs qui amélioreraient la sécurité routière, des correctifs dont le ministre a donné plusieurs exemples, là, par rapport à la présence ou non de glissières, les bandes rugueuses, etc. Bon.

Est-ce qu'il serait possible... Est-ce que c'est l'endroit où on pourrait prévoir, par exemple, qu'une somme minimale puisse être mise à la disposition des villes qui ne comptent pas de cinémomètre sur leur territoire mais qui ont, elles aussi, des projets de sécurité routière qu'elles pourraient effectivement soumettre au comité formé de membres issus de la table de la sécurité routière et ainsi, comme les autres municipalités qui comptent des cinémomètres sur leur territoire, pouvoir bénéficier de sommes supplémentaires afin soit de mener des projets de sécurité routière ou soit encore d'apporter des correctifs sur leur réseau municipal visant à améliorer la sécurité routière?

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

● (15 h 10) ●

M. Moreau: Mme la Présidente, je ne pense pas qu'il soit opportun d'apporter ce genre d'amendement là au Fonds de la sécurité routière. L'objectif... Une municipalité qui se verrait dans une situation où elle souhaite que des améliorations soient apportées au réseau à des fins de sécurité routière peut s'adresser, s'il s'agit du réseau du ministère des Transports sur son territoire, peut s'adresser au ministère des Transports. C'est pour ça qu'on consacre 1 321 000 000 \$ cette année à ces fins-là. L'objectif du Fonds de la sécurité routière n'est pas là du tout. L'objectif du Fonds de la sécurité routière est de dire: On veut d'abord mettre en place des mesures de sécurité routière sur le réseau du ministère des Transports pour les photos... les radars photo qui sont sur son réseau et dédier les sommes provenant des réseaux municipaux au réseau des municipalités qui auront adhéré à l'idée.

Maintenant, je terminais cet avant-midi sur l'idée suivante: l'objectif poursuivi par la commission, c'est d'avoir un système centralisé. Et les municipalités qui feront la demande d'implanter des photoradars devront établir qu'elles répondent aux critères que sont ceux fixés pour l'implantation des photoradars, c'est-à-dire assurer une mesure de sécurité et faciliter le contrôle routier là où les mesures de contrôle traditionnelles sont inefficaces ou plus difficiles. Essentiellement, c'est ça.

Mais il ne faut pas... Je suis convaincu que ce n'est pas l'objectif poursuivi, là, par le député de Johnson, mais on ne veut pas détourner l'objectif poursuivi par la création du fonds. La création du fonds, c'est: aide aux victimes — et ça, ça appartient d'abord à l'État, pas aux municipalités, les programmes d'aide aux victimes — et mesures de sécurité routière dans le cas des municipalités. Et donc, comme je l'indiquais, comme ce n'est pas la seule source, moi, j'estime qu'il n'est pas souhaitable, là, ici de venir permettre aux municipalités de piger dans le Fonds de la sécurité routière si elles ne sont pas elles-mêmes détentrices d'appareils sur leur propre réseau.

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

M. Boucher: Je pense... En fait, je tiens à rassurer le ministre, Mme la Présidente. Il n'est à mes yeux absolument pas question de détourner l'objectif poursuivi par la commission dans l'étude de ce projet de loi là. Au contraire, je veux même prévenir la situation où des municipalités qui manquent de ressources afin de mettre de l'avant des projets de sécurité routière ou encore d'apporter des corrections sur leur réseau municipal qui aident à améliorer la sécurité routière ne justifient des demandes de cinémomètre sur leur territoire... bien sûr, des demandes qui seraient tout à fait justifiées afin d'améliorer la sécurité routière, mais qui ont aussi comme deuxième objectif, peut-être comme seconde priorité, de pouvoir effectivement mettre... de pouvoir générer des revenus supplémentaires pour cette municipalité afin de mettre de l'avant des projets de sécurité routière ou enfin d'apporter des corrections en matière de sécurité routière sur leur territoire, alors que l'ensemble des sommes générées par les cinémomètres seraient déjà utilisées soit par les municipalités qui comptent des cinémomètres sur leur territoire ou soit encore par le ministère.

Par exemple, si le ministère se dit: Bien, écoutez, nous, ce qu'on pourrait faire, on pourrait d'abord et avant tout faire passer les demandes des municipalités qui ne comptent pas de cinémomètres sur leur territoire, des demandes, évidemment, qui visent, encore une fois, à mettre de l'avant des programmes de sécurité routière ou encore à apporter des correctifs sur le réseau qui améliorent la sécurité routière, des demandes qui sont faites, qui sont déposées auprès du Fonds de la sécurité routière, comme les autres villes qui bénéficient de cinémomètres sur les territoires le feront, est-ce qu'on peut... est-ce que le ministre peut dire: Bien, écoutez, effectivement, la part des sommes générées par les cinémomètres présents sur mon réseau pourrait d'abord et avant tout aller aux municipalités qui ont ce type de projet et qui est évidemment reconnu par les membres de la table de la sécurité routière plutôt que d'aller tout de suite au ministère?

M. Moreau: C'est-à-dire que ce qui peut être fait déjà, là, sans aucune modification au projet de loi, c'est que les municipalités que vous ciblez, là, qui sont celles qui auraient un projet de sécurité routière mais qui n'ont pas de photoradar, peuvent s'adresser au comité d'experts, qui va faire les recommandations au ministre, et donc avoir accès au Fonds de la sécurité routière. Mais il faut éviter, dans la loi, de faire des priorités, c'est-à-dire dire: D'abord, ça va être ça, puis ensuite ça va être ça, parce que, d'une part, on ne peut pas prévoir toutes les situations puis, d'autre part, on est mieux de donner la discrétion au comité d'experts, avec la balise suivante, c'est-à-dire deux possibilités: mesures de sécurité routière ou aide aux victimes. Puis, à l'intérieur de ça, le comité fera ses recommandations selon un ordre de priorité, s'il le souhaite utile.

M. Boucher: Donc, est-ce qu'on comprend là, Mme la Présidente, que, par exemple, une municipalité qui compte des cinémomètres sur son territoire et qui peut, disons, identifier une portion des sommes générées par les cinémomètres dans le Fonds de la sécurité routière, des cinémomètres qui sont sur son territoire, pourrait avoir des projets qui dépassent ces sommes-là, mais, considérant les projets apportés par d'autres municipalités qui ne comptent, elles, pas de cinémomètre sur leur territoire, pourrait passer avant les municipalités qui comptent des cinémomètres sur leur territoire, considérant la qualité des projets visant à promouvoir la sécurité routière ou encore l'importance des correctifs à être apportés au réseau routier municipal? Est-ce que c'est ce qu'on comprend, là?

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

M. Moreau: Ce qu'on comprend, c'est que le comité d'experts va recommander sans aucun doute les projets qui sont les plus porteurs en matière de sécurité routière. Alors, la municipalité qui, elle, a sur son territoire un ou plusieurs appareils pourra, à même les sommes prélevées sur ces appareils-là, faire ses projets. S'il lui manque de l'argent, elle pourra recourir à son fonds général ou elle pourra dire: Bien, écoutez, je recompte, le projet est tellement porteur qu'on souhaite aller au-delà de ces sommes-là puis demander au comité d'experts d'en faire la recommandation. Ça peut être un amalgame des trois.

Puis ça peut aussi être un projet qui soit pris en compte dans ce qu'on appelle le programme ministériel, c'est-à-dire à même une source qui est complètement différente du Fonds de la sécurité routière. L'objectif, c'est de dire: Prenons les meilleurs projets puis essayons de les mener à bien, à l'intérieur d'une limite budgétaire, là, qui est évidente mais qui est quand même assez... Quand on parle du programme ministériel, c'est 1,4 milliard, c'est beaucoup, beaucoup, beaucoup d'argent. Et on verra ce que générera le Fonds de la sécurité routière.

Mais l'idée, ce n'est pas de se mettre des obstacles, c'est d'essayer de faire naître les projets les... se voir réaliser les projets les plus porteurs.

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

M. Boucher: Autrement dit, en conclusion, les sommes ne sont pas réservées aux municipalités qui comptent des cinéomètres sur leur territoire mais bien accessibles à l'ensemble des municipalités québécoises qui ont des projets de sécurité routière ou qui désirent apporter des correctifs sur leur réseau municipal, des correctifs qui aideraient à améliorer la sécurité routière sur leurs réseaux.

M. Moreau: Prenons deux villes: la ville A et la ville B. La ville A a des photoradars sur son territoire, la ville B n'en a pas. Les sommes recueillies, les sommes nettes...

M. Boucher: ...

M. Moreau: Ça va? Les sommes nettes recueillies par le photoradar de la municipalité A lui sont réservées à elle. La municipalité B peut avoir accès aux programmes généraux, 1,4 milliard cette année au ministère des Transports, et elle pourrait soumettre aussi au comité d'experts chargé de faire des recommandations au ministre sur les projets financés à même le Fonds de la sécurité routière des projets qui, pour elle, sont porteurs et donc avoir accès à l'autre partie du fonds, c'est-à-dire à la partie qui provient des photoradars installés sur le territoire du... sur le réseau du ministère des Transports.

● (15 h 20) ●

M. Boucher: O.K. C'est juste que... Je vous avouerai, Mme la Présidente, que j'ai une forme de crainte. J'ai une forme de crainte liée au fait que des municipalités... — on les comprend, hein, les municipalités n'ont que, pour seule source de financement, la taxe foncière ou encore les amendes perçues par les forces policières sur leur réseau routier, elles n'ont que ces seules sources de financement — et qu'une municipalité pourrait se voir motivée à faire une demande d'installation de cinéomètres non seulement dans un désir de vouloir améliorer la sécurité routière sur son territoire, mais, qui plus est, pour générer des revenus supplémentaires afin de pouvoir, disons, procéder à mettre de l'avant des projets visant à promouvoir la sécurité routière ou encore à amener des correctifs liés au réseau routier dont elle a la responsabilité.

Alors, pour ma part, ces éclaircissements m'étaient importants, mais je vois mal comment nous retirerons cette possibilité-là de motivation, si on veut, pour une municipalité, alors qu'effectivement une telle motivation n'aurait absolument rien à voir avec le fait de promouvoir la sécurité routière ou amener des correctifs, mais bien de générer des sommes supplémentaires à ce dont elle dispose, des sommes qui, oui, peuvent être... disons, peuvent être... qu'on peut aller chercher à l'intérieur des différents programmes d'infrastructures présentés par le ministère des Transports mais qui, bon, peuvent être même en surplus de ces sommes-là, tout simplement.

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

M. Moreau: Brièvement, là je dois vous dire, on a un programme qui a 1,4 milliard... à l'intérieur duquel on retrouve 1,4 milliard. On a le Fonds de la sécurité routière qui, à l'heure actuelle, a 5 millions de dollars. Alors, on voit bien qu'il y a une disproportion entre ce qui serait un programme régulier et puis le Fonds de la sécurité routière, pour le moment où il est. Un. Deux, il y a un comité d'experts de sept personnes qui ne sont pas des gens liés au ministère des Transports, c'est des experts indépendants qui vont nous conseiller là-dessus. Donc, on devrait retrouver là un élément de sécurité additionnel.

Et, en toute fin de réponse, moi, je peux vous dire que le député de Johnson peut se fier aux municipalités pour avoir beaucoup, beaucoup, beaucoup d'idées pour aller chercher les sommes dans les programmes gouvernementaux. Et j'ai l'impression que, comme député d'une circonscription depuis plusieurs années, vous êtes à même d'en témoigner.

Moi, je peux vous dire: Ça ne fait pas très longtemps que je suis au ministère des Transports, et j'ai vu qu'il y avait beaucoup, beaucoup, beaucoup d'initiatives de municipalités, bien au-delà de ce que n'importe quel gouvernement pourra mettre comme sommes à la disposition des municipalités dans ses programmes.

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

M. Moreau: Ce qui n'est pas un reproche, là, remarquez bien, là.

La Présidente (Mme Doyer): Non, non, non.

M. Moreau: Ça indique que le milieu local est stimulé.

La Présidente (Mme Doyer): Et ça fait partie de la tâche d'un député d'aller travailler là où il y a des zones accidentogènes, par rapport à sa programmation, pour des points noirs, par exemple, dans nos régions, dans nos comtés. Alors, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Ça fait le tour pour moi.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Est-ce que l'amendement à l'article 17 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que...

M. Moreau: Adopté. Ce qui nous dispense de l'article 17, puisqu'il vient... il est remplacé par l'amendement.

La Présidente (Mme Doyer): Je vais vous demander si l'article, tel qu'amendé, est adopté.

M. Moreau: Oui, adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 17, tel qu'amendé, est adopté. L'article 18.

M. Moreau: 18, il y a un amendement. Ça va?

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, si vous pouvez nous lire... présenter l'amendement — vous avez un amendement — l'article et l'amendement.

M. Moreau: Oui, j'ai un amendement. Alors, l'amendement intègre ici...

Une voix: ...

M. Moreau: Ah! on ne m'a pas tout donné encore, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Ah! c'est vrai, on a... on oublie notre cahier de législation, on va dans la pile de documents que vous nous avez distribuée, M. le ministre.

M. Moreau: Voilà!

La Présidente (Mme Doyer): Donc, on part de ça.

M. Moreau: Alors, je vais vous commencer avec l'amendement, là.

La Présidente (Mme Doyer): J'arrive avec la nouvelle page, là, qui remplace la page qu'on avait dans notre cahier de législation.

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): On va chercher notre article... notre amendement.

M. Moreau: Alors là, j'ai tout, je pense? Alors: Modifier l'article 18 du projet de loi:

1° par le remplacement de l'alinéa proposé par le paragraphe 2° par le suivant:

«Ils ne peuvent être utilisés que pour contrôler le respect des règles relatives à la sécurité routière:

«1° sur le chemin ou le terrain situé dans une zone scolaire, telle que définie par règlement du ministre des Transports;

«2° dans une zone de travaux de construction ou d'entretien qui se limite, pour l'application du présent article, à la partie d'un chemin public pour laquelle la limite de vitesse maximale autorisée est indiquée conformément à l'article 303.1;

«3° sur tout autre chemin public déterminé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique, après consultation de la municipalité responsable de l'entretien de ce chemin, le cas échéant.»

2° par le remplacement, du paragraphe 3° par le suivant:

Par la suppression des deuxième et troisième alinéas.

Ce qui fait le tour de l'amendement. Alors, premièrement, il est proposé de modifier le libellé du deuxième paragraphe du nouvel alinéa proposé par l'article 18 afin de faire ressortir que les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges pourront être utilisés dans les zones de travaux de construction et d'entretien.

Ensuite, il est proposé de remplacer la possibilité que le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique tiennent compte des demandes exprimées par les municipalités par l'obligation de consulter — et là je m'adresse directement au député de Johnson. M. le député, vous aviez parlé d'une obligation, là, alors on y fait référence... donc, l'obligation de consulter la municipalité responsable de l'entretien d'un chemin public avant de déterminer qu'un de ces systèmes pourra être utilisé à cet endroit. C'est ce qui était fait... C'est ce qui faisait l'objet de la demande de la ville de Montréal. O.K.

Alors, le texte amendé se lirait donc comme suit: Article 18: L'article 634.3 de ce code est modifié:

1° par la suppression, dans le premier alinéa, de «et qu'aux endroits déterminés par ceux-ci»;

2° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant:

«Ils ne peuvent être utilisés que pour contrôler le respect des règles relatives à la sécurité routière:

«1° sur le chemin ou le terrain situé dans une zone scolaire, telle que définie par règlement du ministre des Transports;

«2° dans une zone de travaux de construction ou d'entretien qui se limite, pour l'application du présent article, à la partie d'un chemin public pour laquelle la limite de vitesse maximale autorisée est indiquée conformément à l'article 303.1 — ce qui correspond à une zone de chantier, si je comprends bien;

«3° sur tout autre chemin public déterminé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique — ça, c'est la règle générale actuellement applicable — après consultation de la municipalité responsable de l'entretien de ce chemin, le cas échéant»;

3° par la suppression des deuxième et troisième alinéas;

4° par l'insertion, dans le quatrième alinéa et après «premier», de «ou deuxième».

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

M. Boucher: Oui. Je dois vous avouer, là, que je suis mal, là. Parce que, je veux dire... «Je suis» comme... pas «suis», «être», mais je «suis», dans le sens de «suivre», mal, alors que...

M. Moreau: ...

M. Boucher: Non, non, non. C'est ça que je vous dis, là. J'ai de la misère à suivre, autrement dit, là. Parce que, dans l'amendement apporté dernièrement... Vous avez un amendement, là, un article, là... Bien, dans le fond, là, est-ce qu'on peut suspendre deux secondes? J'aimerais qu'on...

La Présidente (Mme Doyer): Bien sûr, bien sûr, bien sûr. Nous suspendons. Ça va permettre aussi à notre collègue de retrouver des documents.

(Suspension de la séance à 15 h 28)

(Reprise à 15 h 29)

La Présidente (Mme Doyer): Oh! Je suis en ondes. Alors, c'est ça, on était en train de dire qu'il faisait chaud. On a chaud, on a chaud. Alors, M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui. Est-ce que... D'abord, là, juste comme ça, l'article vient raturer les références à la signalisation routière, là, qui, dans le 634.3, avant qu'il soit modifié par l'amendement, disait, là, signalisation routière: Les endroits où peuvent être utilisés des cinémomètres, bon, doivent être annoncés au moyen d'une signalisation routière. Est-ce qu'on comprend là finalement qu'on a cru bon de raturer ce passage, puisque nous faisons état de la signalisation, de l'obligation de signaler plus tôt dans le projet de loi, là? Est-ce que c'est bien ça, là?

● (15 h 30) ●

M. Moreau: Exact, exact. Alors, ce qui est raturé en bleu sur votre copie, là, qui réfère à la signalisation, c'est parce qu'à l'article 4, que nous avons adopté, on a déplacé cette obligation-là, on a déplacé cette obligation-là au chapitre I du titre VII. Alors donc, on n'a plus besoin de l'avoir à 634.3. Essentiellement, l'article que l'on examine, l'article 18, à l'heure actuelle, dans le projet pilote, il y avait un seul type d'endroit où on pouvait mettre un photoradar, c'est-à-dire à un endroit établi par arrêté ministériel conjoint du ministre de la Sécurité publique et du ministre des Transports. Là, dans le projet de loi, on vient rajouter les zones scolaires et les zones de chantier.

Alors, l'article, tel qu'il est libellé, permet de restreindre l'utilisation des photoradars, d'où l'expression: «Ils ne peuvent être utilisés que pour contrôler le respect des règles relatives à la sécurité routière...» dans trois possibilités :

1° sur... dans une zone scolaire;

2° dans une zone de chantier; et

3° aux endroits déterminés, tel que c'est à l'heure actuelle, par un arrêté conjoint du ministre des Transports et du ministre de la Sécurité publique. Essentiellement, c'est l'objectif de l'amendement. C'est ça? Voilà.

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

M. Boucher: Et peut-être... Bon. Le ministre s'est adressé à moi sur la question, là, de la consultation des municipalités, mais ce qu'on comprend par l'amendement apporté par le ministre, c'est qu'il n'y aura plus une seule possibilité de consulter les municipalités, mais une forme d'obligation, alors que l'alinéa 3... ou, enfin, 3, quelque chose, là, dit: «3° sur tout autre chemin public déterminé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique, après consultation de la municipalité responsable de l'entretien de ce chemin, le cas échéant.»

Ce qu'on voit, c'est que la partie ministérielle s'est montrée ouverte par rapport au... disons, à ce qu'avaient relevé certains participants aux consultations particulières de même que l'opposition officielle. C'est ce qu'on comprend.

M. Moreau: Oui. C'est ce qu'on pourrait appeler l'amendement Montréal.

M. Boucher: Mais dont toutes les municipalités concernées se réjouiront fort probablement.

M. Moreau: Il y a tout le temps quelqu'un pour le proposer, d'où le baptême à une seule municipalité mais au bénéfice de l'ensemble.

M. Boucher: Je suis aussi curieux. Au cours de — mon Dieu! — l'ensemble de l'étude non seulement de ce projet de loi là, des consultations particulières, mais aussi de l'étude du projet pilote, qui a mis... qui a donné naissance... ou, en tout cas, qui a été suivie d'un rapport unanime de la commission... des membres de la commission parlementaire sur les transports et l'environnement, il y a été question des fameux critères, les critères des endroits potentiels où, en fonction de ces dits critères, on déterminerait qu'effectivement il est pertinent, voire essentiel, d'y installer à tel endroit un cinémomètre ou non.

Or, dans ces critères, si je ne m'abuse, deux choses revenaient systématiquement — systématiquement — c'est-à-dire le niveau de dangerosité, en matière d'accidents, des endroits dont on étudierait le potentiel d'accueil de cinémomètre, si je peux m'exprimer ainsi. Il y avait, je ne sais pas si on a inventé un mot pour l'occasion, Mme la Présidente, mais on parlait d'endroit accidentogène, O.K.? Et le deuxième critère était en lien avec le fait qu'un tel endroit, s'il pouvait accueillir un cinémomètre, c'était d'abord et avant tout puisque la surveillance policière traditionnelle était difficile, voire impossible.

Or, dans l'article qui traite d'éventuels critères pouvant définir à savoir si un endroit est susceptible d'apporter... je veux dire, d'accueillir un cinémomètre un non, il est nulle part question de ces fameux deux critères là, c'est-à-dire le degré de dangerosité de l'endroit de même que la difficulté d'y exercer une surveillance policière traditionnelle. On ne parle finalement que des zones scolaires, des chantiers de construction et de tout autre chemin, tu sais?

Est-ce que le ministre peut expliquer l'absence, finalement, dans ce projet de loi des critères, des seuls critères dont nous avons réellement parlé, soit le degré de dangerosité et celui lié à la surveillance policière traditionnelle difficile, voire impossible?

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Johnson. Et je vais me permettre de continuer sur cette foulée que vous avez d'interrogation pour poser une question au ministre.

La recommandation 4 que nous avons faite, et la recommandation 1, et, je dirais, 2, rejoint ce que vient de dire le député de Johnson. Et on est dans le choix des endroits. Et, quand on dit: «Que le ministère des Transports choisisse les sites d'implantation [des appareils] en collaboration avec les instances régionales et municipales et les services policiers des territoires concernés»... Et nous nous souvenons de nos discussions. Par exemple, les MRC, on parlait des villes, mais on parlait aussi, éventuellement, peut-être de recommandations de MRC. On parlait de partenaires.

Et, quand je lis le 3° de ce que vous nous proposez, vous parlez de «sur tout autre chemin public déterminé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique, après consultation de la municipalité responsable de l'entretien de ce chemin, le cas échéant», c'est toujours une municipalité, bien, que j'appellerais «locale», mais pas... Parce que...

Je vous donne un exemple: à Val-Brillant, ça fait des années qu'on essaie d'avoir une réparation de la route où c'est un des endroits les plus accidentogènes du Bas-Saint-Laurent, près de la voie ferrée, à Val-Brillant, puis on ne voit pas l'heure, là... Là, ça a l'air que c'est le CN qui bloque, là, mais, moi, je vais quitter la politique sans qu'on ait pu réaliser ce projet-là, qui est un des projets de réfection de route où... c'est un endroit vraiment extrêmement dangereux. Et la MRC, la municipalité concernée, tout le monde est d'accord, parce que la population de la vallée, là, c'est là où il y a des accidents, où c'est dangereux. Les autobus scolaires, entre autres, qui vont d'une municipalité à l'autre, quand on a des secondaires I ou II, des polyvalentes, etc.

Comment vous faites en sorte de... Vous comprenez? La quatrième recommandation qu'on a faite, il me semble que, dans le 3°, je ne reconnais pas ce qu'on a recommandé.

M. Moreau: Bien, écoutez, ce qui est... Votre lecture du paragraphe 3° est là. Nous, on dit: «après consultation de la municipalité responsable de l'entretien du chemin», la municipalité en question n'est pas nécessairement une municipalité locale. Il peut y avoir une entente intermunicipale qui délègue cette responsabilité à la MRC, mais on réfère ici à l'entité qui est responsable de l'entretien du chemin lorsqu'il s'agit d'un réseau autre que le réseau du ministère des Transports.

Remarquez bien, moi, je n'ai pas de difficulté particulière à voir s'il peut y avoir une formulation qui soit plus large que ça, là. L'idée n'est pas de détourner les orientations de la commission, mais je comprenais que ce texte-là me semblait répondre à ce qui était la recommandation.

La Présidente (Mme Doyer): Sur la 132, il y a maintenant des entreprises qui...

M. Moreau: Mais je voulais juste compléter là-dessus. Quand vous dites: Des instances locales et des corps policiers, dans les faits, les endroits où seront installés les radars photo, outre les zones scolaires et les zones de chantier, donc dans le troisième cas, vont l'être après qu'un comité d'experts aura fait les recommandations au ministre. Et donc c'est à ce comité d'experts là que reviendra d'établir, je dirais, ce qui est le plus apte à recevoir une surveillance par photoradar.

Sur la question précise du député de Johnson, je donne un exemple. Quand on dit: La surveillance policière et traditionnelle est difficile ou impossible, il y a des endroits sur le réseau qui ont été identifiés comme des points noirs. Vous vous rappellerez, Mme la Présidente, que, dans les travaux de la commission, là, on a ciblé des endroits où on dit: Bien, sur les 30 000 km, par exemple, de réseau du ministère des Transports, il y a x points noirs, qui sont vraiment des endroits où c'est beaucoup plus difficile. À ces endroits-là, ça ne veut pas dire que la surveillance policière traditionnelle est impossible; elle est possible, mais on souhaite un changement de comportement en tout temps. Exemple: on ne peut pas avoir une voiture de police 24 heures par jour dans une courbe qui serait un point noir. Par contre, si j'ai un appareil de

photoradar fixe ou mobile, peu importe, lui, il va fonctionner 24 heures par jour, et j'aurai donc un bénéfice. Alors, il faut faire attention, dans le critère de surveillance policière traditionnelle impossible ou plus difficile. Ça peut être vraiment un endroit où on a un avantage à ce qu'il y ait une surveillance 24 heures sur 24, en continu.

Alors, c'est pour ça que, dans les critères, lorsqu'on parle d'endroits accidentogènes et endroits où la surveillance policière est plus difficile, gardons l'expression volontairement plus large «surveillance policière traditionnelle plus difficile», ça inclut ce genre de situation là. Alors, c'est pour ça qu'on ne met pas à l'intérieur de la loi des critères, parce que, si on en met qui sont trop précis, on va passer à côté de situations où on ne pourra pas intervenir puis on va devoir modifier la loi pour le faire.

Moi, ce que je vous suggère, très sincèrement — surtout que, là, on a terminé une expérience pilote de 18 mois sur ce qu'est le réseau, un réseau en dehors d'une zone urbaine hautement densifiée — comme il y aura une obligation de rendre compte pour les cinq prochaines années sur une base annuelle, je pense qu'on devrait y aller au début sur cette base-là et, si on se rend compte à un moment donné qu'il y a lieu d'établir des critères très précis, ce que je ne pense pas, on pourra éventuellement faire les modifications qui s'imposent. Mais, pour l'instant, on est à la première phase d'un déploiement plus large, on parle de 25 appareils. Moi, je ne pense pas qu'on va voir véritablement des gros problèmes avec les 25 premiers appareils déployés. Mais, quand on aura, par exemple, je ne sais pas, moi, 100 appareils sur le réseau, là peut-être qu'on va dire: Oups! Là, on peut aller définir des critères qui sont plus précis. Mais il est, à mon point de vue, beaucoup trop tôt pour le faire.

● (15 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Est-ce que j'ai d'autres interventions?

M. Boucher: Oui, absolument. Le ministre parlait de points noirs, bon, qu'on a identifiés sur les 30 000 km du réseau de l'État québécois. Évidemment, on ne parle pas ici des 90 000 à 92 000 km du réseau qui est sous la responsabilité des diverses municipalités que compte le territoire québécois. Mais moi, je me rappelle très bien, lors des consultations particulières, on avait... non, pardon, lors de l'étude du rapport sur le projet pilote, on avait eu le bonheur d'accueillir le ministre des Transports, on les avait reçus, là, de même qu'un ou deux autres intervenants, et — oui, oui, bien, c'est ça, le bonheur — et je me souviens, à quelques reprises j'avais tenté d'obtenir réponse quant à savoir quel était le bassin, hein, sur les 30 000 km qui relèvent du ministère des Transports. Et là, encore une fois, on ne parle pas du réseau municipal, qui, lui, est trois fois plus important, là, en termes de longueur, peut-être pas en termes, là, d'endroits potentiels où on pourrait installer des cinémomètres, mais quand même. J'avais tenté d'obtenir réponse. Et le ministère des Transports, dans sa grande sagesse, avait dit: Écoutez, ça va dépendre des commandes des parlementaires. Ça va dépendre des exigences des parlementaires. Or... Évidemment, en matière de bilan de sécurité routière. O.K.? C'est ce qu'on comprenait.

Or, évidemment, toute vie perdue sur le réseau routier est une vie de trop, hein? Tout le monde, on s'entend tous là-dessus. Alors, est-ce qu'il serait possible, considérant qu'on aurait une exigence, de dire: Bien, comme toute vie perdue sur le réseau routier est une vie de trop de perdue, quel serait, advenant le désir d'atteindre cet objectif-là, le nombre potentiel de cinémomètres qui pourraient être installés sur l'ensemble du territoire québécois?

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

M. Moreau: Essentiellement, il y a deux critères pour déterminer ce que constitue un point noir, c'est-à-dire, c'est la fréquence et la gravité des accidents.

Sur la base de la fréquence, si on avait que ce critère-là... Et là évidemment vous comprenez que, quand on a deux critères comme ça, là, ça dépend à quel niveau on met la barre. Si on dit: Un accident, c'est une fréquence suffisante, alors là vous allez voir que vous allez multiplier le nombre de points noirs sur le réseau. Ce n'est pas ça qui est recherché. Fréquence et gravité. Fréquence, si vous arrêtez strictement à ce critère-là, vous allez concentrer tous les appareils dans les régions où il y a un volume de circulation, c'est-à-dire principalement Montréal. Ce n'est pas ce qui est souhaité, parce que vous avez aussi des endroits en région où, là, la gravité des accidents suggère que ça devienne un endroit sur lequel on doit porter un intérêt particulier.

Alors, si je vous donnais un chiffre aujourd'hui, je vous donnerais un chiffre qui dit: Bon, bien, voici: On a retenu, en termes de fréquence, tels critères puis, en termes de gravité, tels critères. Il n'y a pas un élément... Il n'y a pas de décisions qui ont été prises à dire: Bon, bien, écoutez, c'est à fréquence deux fois par année, trois fois par année, puis, gravité, niveau de blessure x ou niveau de blessure y, parce que c'est... Mais on sait cependant que, lorsqu'on combine les deux, il y a un dessin qui commence à se faire, qui va être plus précis et plus foncé, plus nos critères vont être bas, plus nos exigences à l'égard de ces critères-là vont être bas. Alors, dans un premier temps, on est, comme je le disais, à la première vague de déploiement avec 25 appareils. Il n'y a vraiment aucune difficulté à trouver 25 endroits, quel que soit le niveau des critères.

Et je pense que la sagesse de cette législation-là repose en partie aussi dans le fait qu'on va devoir avoir des rapports annuels pour une période de temps. Et là, avec l'expérience qui va nous aider à avoir, d'une part, des appareils en milieu autoroutier, des appareils en milieu rural, des appareils en milieu de chantier, des appareils en milieu scolaire et... J'en avais un autre, là. Alors, on... et donc plus d'appareils, c'est-à-dire à un plus grand nombre de points, là on va pouvoir préciser un peu notre pensée.

Mais je pense que ça, ça revient, ces éléments-là, dans... Il y a deux éléments pour sécuriser les parlementaires: le premier élément, c'est le rapport annuel; le deuxième élément, c'est le comité d'experts qui fera les recommandations.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Est-ce que j'ai d'autres interventions concernant l'amendement à l'article 18?

M. Boucher: Concernant le 18 ou... En tout cas, on...

La Présidente (Mme Doyer): En général. On peut ouvrir sur une discussion générale aussi.

M. Boucher: Ce que je comprends, c'est qu'on traite les deux en même temps.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Boucher: Je comprends, M. le ministre, que, dans le fond, le nombre de points noirs varie en fonction du niveau, là, qu'on... la barre... qu'on place la barre, là, en matière de degré de dangerosité ou... et en matière de degré de difficulté, là, lié à la surveillance policière traditionnelle. Je suis d'accord.

Mais malgré tout — je reprends ma marotte, là — le ministre a parlé d'un réseau de 30 000 km, un réseau sur lequel apparaissent des points noirs. Est-ce qu'on est en mesure à l'heure actuelle de nous dire quel est le nombre de points noirs qui est apparu, à l'heure actuelle? Puisque, s'il apparaît des points noirs, c'est parce qu'on a déjà placé la barre à un certain niveau en matière de degré de dangerosité, en matière de difficulté de surveillance policière traditionnelle.

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

M. Moreau: On n'a pas un inventaire — si c'est la question, parce que je pense que c'est ça — on n'a pas un inventaire qui nous dirait: Écoutez, sur le réseau du ministère des Transports du Québec, vous avez 183 points noirs. Mais on sait qu'il y a des endroits où on a une fréquence d'accidents puis on a un niveau de gravité de ces accidents-là. Mais, de là à dire... Alors, je ne peux pas dire: J'ai 133 endroits où j'ai la même fréquence puis le même niveau de gravité. C'est beaucoup plus nuancé que ça, parce que je peux avoir un endroit où j'ai beaucoup d'accidents, mais c'est des accidents qui n'ont pas de conséquences importantes. On a une idée approximative.

Il faudrait, je pense, raffiner les éléments de données pour dire: Bon, bien, voici, on a eu, je ne sais pas, moi, x nombre de victimes de la route l'an passé, on veut atteindre un objectif de réduction de x % de ce nombre de victimes là. Là, il faudrait faire un répertoire des endroits où les accidents sont survenus... les accidents, avec la gravité que l'on estime, sont survenus et fixer à ce moment-là... dire: Bon, bien, très bien, si j'ai eu 35 endroits qui sont concernés comme étant des éléments qui nous amèneraient presque à coup sûr une réduction du nombre de victimes, bien là il faudrait que, l'an prochain, je mette les photoradars à cet endroit-là.

Mais cet exercice-là n'est pas fait à l'heure actuelle. Ce qu'on a, c'est qu'on a une bonne idée des endroits où on doit intervenir, mais on n'a pas un élément qui nous dirait: Sur les 30 000 km de réseau, j'ai x points noirs. Mais on sait ce qu'est un point noir, mais il peut y en avoir aussi qui sont en développement, quand on change, par exemple, la configuration du réseau. C'est exact? Voilà.

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

● (15 h 50) ●

M. Boucher: Si la partie ministérielle a une bonne idée du nombre d'endroits, est-ce que, sans avoir le chiffre précis, on peut avoir une fourchette? Est-ce que c'est entre zéro et 1 000? C'est entre 1 000 et 10 000? Est-ce qu'on peut avoir une idée de la fourchette, sans avoir... puisqu'il a lui-même mentionné qu'il avait une bonne idée, là, du nombre d'endroits qui pourraient accueillir ce type d'appareil?

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

M. Moreau: J'essaie de voir ce que je peux donner comme précision, parce qu'il ne faut pas s'attacher dans une logique de laquelle on ne sortirait pas. J'essaie de voir le nombre d'accidents, là. Sur le...

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Aimerez-vous qu'on suspende, M. le ministre?

M. Moreau: Non.

La Présidente (Mme Doyer): Non? Non? Alors, je vais suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 52)

(Reprise à 15 h 55)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous recommençons nos travaux. M. le ministre, à vous la parole.

M. Moreau: Oui, écoutez, je vérifiais parce que, quand on donne des chiffres comme ça, sur une base préliminaire et sans une étude scientifique extrêmement poussée, puis, là-dessus, on va compter beaucoup sur le rapport d'experts,

au niveau des... Il y a deux choses différentes: il y a les intersections problématiques, qui peuvent être des points noirs, c'est-à-dire où il y a des collisions latérales. On en compte à peu près 400 au Québec, me dit-on. Et, de ces 400 intersections là, la grande, grande, grande majorité se situent sur le réseau municipal, parce que c'est, exemple, où j'ai un angle droit protégé par un feu rouge, et, sur le réseau du ministère des... Alors, il y a 135 000 km de réseau au Québec, il y en a 30 000 qui appartiennent au ministère des Transports; le reste, c'est du réseau local. Donc, on a... là-dessus, on compte environ 400 intersections problématiques. Bon. Ça ne veut pas dire qu'il y en a juste 400 où il y a des accidents. Il peut y en avoir plus que ça, mais ces 400 là sont particulièrement problématiques.

Et le reste, ce seraient des endroits où on aurait des excès de vitesse qui seraient la cause, parce que la principale cause des accidents, bon, on a: la vitesse, l'alcool puis la fatigue. Alors, on aurait peut-être 900 autres endroits, en plus de ces 400 intersections là, où là la vitesse pourrait être en cause. Et ça ne veut pas dire que, pour chacun de ces endroits-là, la solution, c'est le radar photo. Ça peut être une modification de configuration. C'est la première chose que l'on essaie de faire, c'est-à-dire modifier le réseau pour faire en sorte qu'il soit plus sécuritaire, malgré qu'il puisse y avoir des excès de vitesse.

La façon la plus sécuritaire d'éviter les accidents, c'est évidemment de respecter les limites de vitesse, mais on sait que, la nature humaine étant ce qu'elle est, ce n'est pas ce qui se passe toujours. Et, quand on est dans des situations où un changement de configuration n'est pas une recette au problème, bien là on pourrait incliner vers le radar photo.

Et, comme je vous dis, si vous prenez des critères qui sont encore plus sévères, bien là vous allez peut-être passer de 900 à 1 500 puis vous allez peut-être passer de 400 à 700, là, je ne sais pas. Et, si vous avez... mon directeur adjoint de cabinet me faisait la réflexion suivante: Vous avez un endroit où vous avez une intersection qui n'est pas problématique, mais il y a une construction qui se fait qui obstrue en partie la... Alors là, ça vient ajouter un autre élément.

Alors, le réseau, il est dynamique. Les 135 000 km, c'est un réseau qui est dynamique, qui est en modification, et c'est la raison pour laquelle il est difficile, sur un plan scientifique, de dire: Il y a tant d'endroits. Mais on peut dire, bon, sur les excès de vitesse, environ 900, sur les intersections, environ 400.

Et vous savez qu'un radar photo mobile, lui, peut contrôler beaucoup plus qu'un seul endroit. Le photoradar fixe, lui, il peut contrôler un endroit. Le radar photo mobile, on dit qu'il peut contrôler une dizaine d'endroits. C'est ce qu'on est en train de voir d'ailleurs avec les villes de Québec et de Gatineau. Alors, s'il contrôle 10 endroits, bien vous voyez le nombre d'appareils que ça peut prendre, là.

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

M. Boucher: Merci beaucoup, Mme la Présidente. D'ailleurs, sur le dernier point, là, apporté par le ministre, sur la question, bon, du réseau routier dynamique et de l'éventualité où il y a effectivement des chantiers de construction qui apparaissent sans que c'était prévu au départ, évidemment, cette possibilité-là, elle est prévue dans le projet de loi n° 57, alors qu'on fait spécifiquement état d'un chemin, en fait, de chantiers de construction. Donc, évidemment, ça, il n'y a pas de problème.

M. Moreau: Je ne vous parlais pas de ça, je vous parlais d'une construction qui n'est pas faite sur un chemin, qui est faite... Vous avez une intersection à quatre côtés, c'est des champs aux quatre endroits. L'évolution de la trame urbaine fait en sorte qu'il y a de la construction qui se fait sur les terrains des propriétés privées. Ça peut rendre une intersection plus difficile. Et donc c'est pour ça que je vous dis: Le réseau, il est dynamique. Je ne réfèrais pas aux chantiers de construction, je réfèrais à ce que les gens peuvent construire sur leurs propriétés qui peut avoir une incidence sur le caractère sécuritaire ou non d'un carrefour.

● (16 heures) ●

M. Boucher: Donc, je comprends bien que ça peut évoluer, mais, d'un côté, ce qu'on pourrait perdre, entre guillemets, comme endroits potentiels liés à des correctifs qui seraient apportés, par exemple, sur une courbe, bien on peut le regagner de l'autre bord, justement, de ce que vous dites. Donc, on est quand même... on est à plus de 1 000 endroits potentiels, et ce, sur le seul réseau routier qui relève du ministère...

M. Moreau: Sur les deux. Vous êtes à plus de 1 000 endroits, je vous disais: environ 900, vitesse, mais 900, vitesse, ce n'est pas juste sur le réseau du ministère, ça peut être sur le réseau local aussi; et 400 à intersections, et là, principalement, vous êtes sur le réseau municipal.

M. Boucher: Donc, ces chiffres-là ne concernent pas les seuls 30 000 km de réseau.

M. Moreau: ...

M. Boucher: Non, mais c'est parce qu'il faut le spécifier, parce que vous avez quand même, à plusieurs... le ministre a quand même fait à plusieurs reprises référence aux fameux 30 000, et jamais il n'a été question que les études liées aux sites potentiels, là, le nombre dont on vient de faire référence, notamment au nombre d'intersections qui pourraient se révéler potentiellement intéressantes pour l'installation de cinémomètres, relevaient du réseau municipal. Je voulais juste clarifier la situation.

M. Moreau: Oui. On parle des 135 000 km, et reprenez qu'à chaque fois qu'on va parler d'un radar photo au feu rouge, là, dans 99,9 % des cas, vous allez être sur le réseau municipal.

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

M. Boucher: Est-ce qu'on pourrait suspendre une seconde? Je veux juste discuter de la nature... une seconde.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, je suspends quelques instants. Vous êtes d'accord?

M. Moreau: Une seconde.

La Présidente (Mme Doyer): Une seconde. C'est fait.

(Suspension de la séance à 16 h 2)

(Reprise à 16 h 11)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous recommençons nos travaux. La parole était au député de Johnson. M. le député.

M. Boucher: Oui. Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. D'ailleurs, je tiens à remercier l'ensemble des membres de la commission pour leur collaboration nous ayant permis, là, de suspendre les travaux pour une forme de concertation.

Maintenant, après discussion, là, sur l'article 18, je suis maintenant prêt, là, à présenter un amendement, qui n'a que pour seul objectif de répondre aux recommandations de la commission parlementaire. Article...

Un amendement qui pourrait se lire comme suit: L'article 634.3, proposé par l'article 18 du projet de loi n° 57, est modifié par l'ajout, après le paragraphe 3°, d'un quatrième paragraphe:

«4° aux endroits accidentogènes tels que déterminés par le ministre; et en

«5° où la surveillance policière traditionnelle présente un défi quant à la sécurité des usagers de la route et des policiers.»

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Johnson. Alors, nous allons recevoir votre amendement et juger de sa recevabilité.

Alors, votre amendement est recevable. Je vais en faire faire des photocopies et les rendre disponibles à tous les parlementaires, au ministre et à tous les parlementaires. Et je vous dis aussi qu'il va falloir disposer de l'autre amendement aussi, hein? Avant d'étudier votre amendement, on en a un déjà, là. C'est un ajout à l'amendement, alors...

M. Boucher: O.K. Bien, écoutez, bien, oui, on va l'accepter, là, lui, là.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que vous êtes d'accord à ce qu'on adopte l'amendement du ministre, puisque vous avez travaillé à partir de ce même amendement?

M. Boucher: On peut disposer de l'amendement.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, considérons que l'amendement présenté par le ministre à l'article 18 est adopté.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous travaillons à partir d'un amendement dont vous allez avoir le texte, le nouvel amendement qui est d'ajouter...

M. Moreau: ...l'article 18, tel qu'amendé, est adopté. C'est ça?

M. Boucher: Oui. C'est exact.

La Présidente (Mme Doyer): Bien, on est-u mieux de le garder... Non?

M. Moreau: Et là il y a un nouvel amendement à l'article 18. C'est-à-dire que l'amendement que nous avons... je veux juste suivre. L'amendement que nous avons suggéré serait adopté, l'article 18, tel qu'amendé, serait adopté, et là on n'a pas fini l'article 18. On serait sur l'amendement. O.K.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça, parce qu'on considère qu'on a adopté votre amendement et que l'amendement... on a adopté votre amendement, et, comme son amendement, c'est un amendement d'ajouter...

M. Moreau: O.K., 18 n'est pas encore adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Non, l'article n'est pas adopté.

M. Moreau: C'est correct.

La Présidente (Mme Doyer): On a adopté votre amendement, qui était, dans le fond, de remplacer ce qu'on avait eu dans la législation. On l'a retiré. On adopte votre amendement, qui était, dans le fond, de remplacer tout l'article. Et l'amendement proposé par le député de Johnson, c'est d'ajouter, après votre 3°, ce que vous avez là, c'est-à-dire un 4° et un 5°. D'accord? Est-ce que tout le monde a la même lecture que moi de la situation?

M. Boucher: Du moins, c'est la mienne.

M. Moreau: Je crois que oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le député de Johnson, nous vous écoutons.

M. Boucher: Bien, écoutez, fort simplement, on a eu... en fait, au cours des différents travaux, on a effectivement fait des recommandations qui ont été unanimes. Et la recommandation numéro un, pas la deux, pas la six, pas la quatre, la numéro un disait simplement: «Que les cinémomètres photographiques fixes et mobiles et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges soient installés uniquement dans des endroits accidentogènes et où la surveillance policière traditionnelle présente un défi quant à la sécurité des usagers de la route et des policiers.»

C'est le verbatim exact du rapport de la Commission des transports et de l'environnement, rapport unanime qui a été déposé en novembre dernier. Et l'amendement vise simplement à éclaircir une volonté qui, je crois, elle est exprimée par la partie ministérielle, d'où le fait que je me suis permis de présenter cela tout simplement afin d'éclaircir la situation, alors qu'à mes yeux il n'y a pas là de litige quant à l'importance d'éclaircir la situation, tout simplement, et surtout de se coller aux vœux des parlementaires, qui appartiennent tant à l'opposition officielle qu'à la partie ministérielle.

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

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, aimeriez-vous qu'on suspende?

M. Moreau: Oui. Bien, c'est parce qu'on a un petit problème avec la rédaction, puis je ne sais pas très bien où est-ce qu'on l'insère, là, tel qu'il est...

La Présidente (Mme Doyer): On l'insère... vous avez... On vient d'adopter votre amendement...

M. Moreau: Vous auriez... Je veux juste m'assurer, là, mettons, prenons le texte tel qu'amendé. Là, on aurait:
1° les zones scolaires;
2° les zones de chantier;
3° les zones déterminées par le ministre;
4° les endroits accidentogènes; puis
5° les endroits où la présence policière... C'est-u ça?

M. Boucher: Si jamais le texte ne... Dans le fond, je pense que ma volonté...

M. Moreau: C'est quoi?

M. Boucher: ...c'est simplement que les endroits dont il a été question en 1°, en 2° et en 3° répondent aux critères que je tente d'introduire, soit le fait qu'ils présentent un haut degré de dangerosité en matière d'accidents et là où la surveillance policière traditionnelle présente un défi quant à la sécurité des usagers de la route et des policiers.

Si jamais ce n'est pas nécessairement l'endroit où il faudrait plutôt le modifier, par exemple en 3°, où il est question de «tout autre chemin public déterminé par le ministre», moi, je n'ai absolument aucun problème de retirer l'amendement. Mais, par cet amendement-là, je voulais faire connaître ma grande volonté, à la commission, que le projet de loi respecte les vœux des membres de cette même commission, à savoir que les endroits où pourraient être installés des cinémomètres répondent non seulement à des critères, disons, liés au fait qu'un endroit est accidentogène et à l'autre critère, à savoir que la surveillance policière traditionnelle est difficile.

Si jamais le verbatim de mon amendement n'est pas correct pour exprimer ma volonté, je suis tout à fait disposé, à la suggestion du ministre, de le retirer et qu'on dépose un amendement qui répondrait non seulement à ma volonté, mais qui cadrerait mieux avec le projet de loi.

(Consultation)

M. Moreau: ...suspendre, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, on va suspendre.

M. Moreau: ...parce que j'ai des questions.

La Présidente (Mme Doyer): On va suspendre. Puis on en a, nous autres, par rapport à la présentation de la numérotation. Ça, c'est sûr qu'on va renuméroter à la fin, mais là comment est-ce que ça s'insère dans un 4°, 5°? Alors, je suspends nos travaux.

(Suspension de la séance à 16 h 19)

(Reprise à 16 h 41)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous recommençons nos travaux. M. le ministre, vous avez une proposition à nous faire.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oh, oh, oh! C'est vrai.

M. Boucher: D'abord et avant tout, m'est avis, Mme la Présidente, qu'il faut que je retire l'amendement. Puisqu'il est ici...

La Présidente (Mme Doyer): Je vais vous le demander tantôt...

M. Boucher: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Pour qu'on comprenne bien, on avait un amendement qui était... On avait adopté un amendement à l'article 18, et là vous avez apporté un amendement. Le ministre, suite à vos discussions, le ministre est venu à accepter positivement votre amendement, mais il s'agissait de le libeller correctement. Donc, M. le ministre va nous proposer un nouvel amendement, puis on va tout faire ça. La présidence va s'occuper de la logistique.

M. Moreau: Bon, alors, Mme la Présidente, de ce que je comprends dans la logistique, c'est que le député de Johnson retirerait l'amendement qu'il a proposé, mais nous allons nous rendre à sa suggestion, c'est-à-dire de faire écho, dans le texte de ce que sera le nouvel article 18, de la recommandation n° 1 du rapport d'évaluation du projet pilote qui a été fait par cette commission parlementaire. Alors, sous réserve du fait que le député de Johnson accepte de retirer son amendement — ce que je comprends, qui ne posera pas de problème — le nouvel amendement que nous proposerions et qui viendrait remplacer celui déjà adopté serait le suivant:

Modifier l'article 18 du projet de loi par le remplacement de l'alinéa proposé par le paragraphe 2° par ce qui suit:

«Ils ne peuvent être utilisés que pour contrôler le respect des règles relatives à la sécurité routière:

«1° sur le chemin ou le terrain situé dans une zone scolaire, telle que définie par règlement du ministère des Transports;

«2° dans une zone de travaux de construction ou d'entretien qui se limite, pour l'application du présent article, à la partie du chemin public pour laquelle la limite de vitesse maximale autorisée est indiquée conformément à l'article 303.1;

«3° sur tout autre chemin public déterminé par le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique, après consultation de la municipalité responsable de l'entretien de ce chemin, le cas échéant.»

L'ajout serait le suivant:

«Dans la détermination d'un chemin public visé au paragraphe 3°, les ministres peuvent tenir compte notamment du caractère accidentogène de ce chemin.»;

2° par le remplacement du paragraphe 3° par le suivant:

3° par la suppression des deuxième et troisième alinéas.

Ce qui rejoindrait l'idée de base qu'était le premier amendement que nous avons adopté, l'idée ajoutée par le député de Johnson pour faire écho à la première recommandation du rapport et qui viendrait remplacer le projet d'amendement dont il nous avait suggéré le texte pour considération.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Merci, M. le Ministre. Alors, M. le député de Johnson, puis après ça, moi, je vais faire la logistique d'adoption, de retirer des articles, etc., les amendements. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui, c'est simplement... simplement dire que je suis satisfait de l'ouverture de la partie ministérielle et que, si jamais la... évidemment, on ne modifiera pas le projet de loi suite à l'amendement que je me dois de retirer, mais, l'objectif étant beaucoup plus important que le moyen d'y parvenir, je salue l'ouverture de la partie ministérielle pour intégrer la notion de dangerosité, c'est-à-dire la notion qu'un endroit est accidentogène, pour, disons, constater son potentiel quant à l'effet d'accueillir un cinémomètre, tout simplement.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Johnson. Alors, je comprends et nous comprenons tous et toutes que le premier amendement déposé par le ministre est retiré. Retiré?

M. Moreau: Retiré.

La Présidente (Mme Doyer): Retiré. Le deuxième amendement, déposé par... proposé par le député de Johnson, est retiré. Retiré?

M. Boucher: Retiré.

La Présidente (Mme Doyer): Le troisième amendement, que j'appellerais consensuel suite à vos discussions, il est... il est adopté. Adopté?

M. Boucher: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Est-ce que l'article 18, tel qu'amendé, est adopté?

M. Moreau: Adopté.

M. Boucher: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Alors, ça va bien. Merci beaucoup de votre bonne collaboration. Nous en sommes donc, M. le ministre, à l'article 19.

M. Moreau: 19, là c'est la Loi sur le ministère des Transports: L'article 12.32 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., chapitre M-28), modifié par l'article 237 du chapitre 18 des lois de 2011, est de nouveau modifié par le remplacement, dans le paragraphe 2.4°, de «d'un recours civil» par «d'une poursuite».

La modification proposée à l'article 12.32 est de concordance avec les libellés proposés par l'article 20 de ce projet de loi. Elle vise à utiliser une terminologie conforme à celle recommandée par l'Office québécois de la langue française. Ainsi, le mot «recours» doit être utilisé lorsqu'il est question de l'exercice d'un droit de contestation contre une décision juridictionnelle ou administrative, alors que le mot «poursuite» doit être utilisé lorsque l'on vise l'exercice d'un pouvoir légal de s'adresser aux tribunaux. La notion visée par le deuxième... par le paragraphe 2.4 de l'article 12.32 est celle de poursuite.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce qu'il y avait un amendement? Non?

M. Moreau: Non.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Alors, j'ouvre une discussion. M. le député de Johnson, est-ce que ça vous convient?

M. Boucher: Simplement, en termes... ici, là, on est vraiment juste dans une question, là, de, disons, de conformité, de concordance avec les autres textes de loi, là. Ça n'a absolument aucun impact, là, lié, là, finalement à la chose, là, à la poursuite, du type de poursuite ou autre, là, qui pourrait être intentée, là?

M. Moreau: Non.

M. Boucher: Zéro impact au niveau juridique. C'est simplement une mesure de concordance.

M. Moreau: Exact, suggérée par l'Office québécois de la langue française.

M. Boucher: Alors, nous suivons les recommandations de l'Office de la langue française.

La Présidente (Mme Doyer): Parfait. Alors, l'article 19 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 20, M. le ministre.

M. Moreau: Est-ce qu'il y a des amendements à 20?

Alors: L'article 20: L'article 12.39.1 de cette loi — c'est la Loi sur le ministère des Transports — modifié par l'article 240 du chapitre 18 des lois de 2011, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement du paragraphe 1.1° par le suivant:

«1.1° les amendes perçues en vertu des articles 509, 516 et 516.1 de ce code dans les cas où l'infraction a été constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges;»;

2° par l'insertion, après le paragraphe 1.2°, du suivant:

«1.3° toute somme reçue en réparation d'un préjudice causé à un cinémomètre photographique ou à un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, à ses accessoires ou à la signalisation afférente à son utilisation, incluant les dommages-intérêts de toute nature versés dans le cadre d'une poursuite en réparation d'un tel préjudice.»

Alors là, il s'agit finalement de voir quelles sont les sommes qui constituent le Fonds de la sécurité routière. Alors, la Loi sur le ministère des Transports prévoit que les amendes perçues pour avoir commis l'infraction d'endommager

un cinémomètre photographique ou un système photographique de circulation aux feux routes sont versées au Fonds de la sécurité routière.

Ces amendes peuvent inclure une amende additionnelle qui est fixée en tenant compte des dommages causés au système. Toutefois, la Loi sur le ministère des Transports ne prévoit pas que l'ensemble des sommes reçues en réparation d'un préjudice causé à un de ces systèmes ou à ces accessoires ou à la signalisation afférente à son utilisation est versé dans ce fonds, alors que celui-ci finance l'achat et la réparation de ces systèmes. Il est donc proposé que ces sommes reçues en réparation d'un préjudice soient aussi versées au Fonds de la sécurité routière.

Finalement, les modifications proposées au paragraphe 1.1° de l'article 12.39.1 de la Loi sur le ministère des Transports sont de concordance avec celles proposées par l'article 17 de ce projet de loi.

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

● (16 h 50) ●

M. Boucher: Oui, absolument. Pourquoi... Ma première question, Mme la Présidente, est à savoir pourquoi on a cru bon de spécifier, en début, là, de l'article de la loi qui dit... c'est-à-dire que les sommes suivantes sont portées au crédit du fonds, à l'exception des intérêts qu'elles produisent. Simplement, là, éclaircir cette question-là, à savoir que finalement les intérêts produits par les sommes présentes dans le Fonds de la sécurité routière, est-ce qu'ils sont... ne serait-il pas pertinent de les verser à même ce fonds-là? Est-ce que, si ce n'est pas le cas, elles vont renflouer le fonds consolidé du Québec? Est-ce que c'est...

M. Moreau: C'est parce que c'est une décision... En fait, c'est une demande qui est faite par le ministère des Finances, c'est-à-dire que tous les intérêts qui sont versés — et on me dit que ce n'est pas unique au cas du Fonds de la sécurité routière — mais les intérêts sont versés au fonds consolidé du revenu, alors que le capital... Ici, ce qu'on vise, c'est à ce que le capital non seulement des amendes, mais des amendes additionnelles, s'il y avait des dommages, soit versé dans le fonds, mais on ne parle pas des intérêts dans ce fonds, puisque les intérêts sont versés, comme dans les autres cas, me dit-on, au fonds consolidé du revenu.

Une voix: ...

M. Moreau: C'est la même chose pour?

Une voix: ...

M. Moreau: C'est la même chose pour le FORT, le Fonds des réseaux de transport terrestre.

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

M. Boucher: Quel est le processus, là, à partir du moment où, bon, on émet une infraction? La personne qui reçoit l'infraction se considère suffisamment coupable pour payer l'infraction. Quel est le processus, là, qui fait en sorte que... Le processus, c'est peut-être le délai, là, qui fait en sorte que les sommes perçues à l'aide des infractions payées soient versées au Fonds de la sécurité routière?

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

M. Moreau: Alors, les amendes... Alors, il y a un avis de jugement qui est transmis. L'amende payée est perçue par le Bureau des infractions — c'est ça, le Bureau des infractions... comment il s'appelle? le Bureau...

Une voix: ...

M. Moreau: ...le Bureau des infractions et amendes — et versée directement du Bureau des infractions et amendes au Fonds de la sécurité routière. S'il y avait, donc, des intérêts, le bureau ferait le partage entre le Fonds de la sécurité routière et le fonds consolidé du revenu.

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

M. Boucher: Et est-ce qu'il y a... est-ce que c'est versé automatiquement ou il y a une forme d'échéance? C'est-à-dire qu'on accumule les amendes perçues durant une semaine, deux semaines, un mois, puis c'est directement versé au Fonds de la sécurité routière, ou si c'est des versements qui se font en continu, c'est-à-dire dès la réception des sommes liées au paiement de l'infraction?

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

M. Moreau: Ça se fait mensuellement, me dit-on.

La Présidente (Mme Doyer): Tous les mois.

M. Boucher: O.K.

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

M. Boucher: Bien, je vous remercie beaucoup. On a beaucoup parlé, bon, de toutes sortes de choses, hein?, de la signalisation, de ci, de ça, on a aussi beaucoup parlé des recommandations qu'avaient faites l'ensemble des membres de cette commission, l'ensemble des parlementaires, et la sixième recommandation, et je la lis comme suit: «Que le ministère des Transports rende compte à la Commission des — oui, c'est ça — transports et de l'environnement, un an après la décision gouvernementale concernant l'implantation permanente potentielle des cinémomètres photographiques fixes et mobiles et des systèmes photographiques de contrôle de la circulation aux feux rouges, de l'utilisation des sommes recueillies au Fonds de la sécurité routière ainsi que de l'impact de l'implantation...» Or, dans le projet de loi, il n'est pas, nulle part, ou du moins, là, c'est ce qu'on essaie de se rappeler, mais il n'est nulle part question de la nature des projets, la nature des, disons, des sommes, là, qui pourraient... des projets qui pourraient se voir, disons, assumés par les sommes recueillies au Fonds de la sécurité... au Fonds de la sécurité routière.

Est-ce que le ministre, bon, ne verrait pas un certain intérêt à clarifier la situation, c'est-à-dire que les sommes perçues et versées au Fonds de la sécurité routière pourraient effectivement être utilisées à deux choses: soit la promotion ou la mise en place de projets visant à améliorer la sécurité routière, de même qu'aux possibles correctifs, là, qui pourraient être apportés sur le réseau routier afin d'améliorer la sécurité routière?

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

M. Moreau: C'est déjà à... dans la Loi sur le ministère des Transports.

Une voix: ...

M. Moreau: C'est ça. Alors, à l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports, on dit... 12.30, c'est ce qui institue les fonds spéciaux. Alors: «Sont institués les fonds suivants: [...] "Le Fonds de la sécurité routière" — c'est le paragraphe 1.1° — affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.»

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, est-ce que ce serait superfétatoire?

M. Boucher: Bien, je n'ai aucun problème avec ça. D'ailleurs, je suis bien heureux, là, qu'on nous indique que c'est déjà dans la loi sur le ministère. Mais il n'est quand même pas question ici de la possibilité d'utiliser des fonds pour des correctifs du réseau routier... à des correctifs qui seraient amenés sur le réseau routier existant ou encore sur de nouvelles infrastructures routières, à moins évidemment que le ministre considère le libellé, là, exclusivement, là, au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière... qu'il considère ce libellé comme effectivement incluant la possibilité d'apporter des correctifs au réseau routier municipal.

M. Moreau: C'est le cas. D'ailleurs, dans les consultations, j'ai référé à ce genre d'intervention sur le réseau comme étant une mesure de sécurité routière.

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

M. Boucher: Est-ce que mon collègue de L'Assomption a quelque question que ce soit en cette matière?

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

M. Boucher: Tu n'es pas obligé, là.

M. McKay: Non, non, je ne suis pas obligé, mais j'avais quand même une petite question. Dans le fond, ça a peut-être plus trait à l'impact fiscal de la mesure qu'à son aspect de sécurité routière. Lorsqu'on parle, en 4°, «des dons, legs et autres contributions versées pour aider à la réalisation des objets du fonds», je me posais la question: Est-ce que ces dons, legs et autres contributions, par ailleurs, pourraient faire l'objet d'une déduction fiscale quelconque?

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

M. Moreau: Ah! c'est une bonne question. Je ne le sais pas. Les dons, legs ou autres contributions versés sont... En fait, la question, c'est: Les dons, legs et autres contributions versés, qui sont déjà dans la loi, est-ce que c'est déductible d'impôt? C'est votre question? Je n'ai pas la réponse à cette question-là, mais on pourra vérifier puis vous répondre.

M. McKay: O.K. Mme la Présidente, c'est parce que c'est dans la perspective de voir effectivement est-ce que c'est le...

M. Moreau: Incitatif?

M. McKay: Oui, c'est ça. Puis, est-ce que le gouvernement, dans le fond, contribue d'une quelconque façon, indirectement, de cette façon-là, à alimenter le fonds en se privant de revenus fiscaux?

La Présidente (Mme Doyer): Votre question est intéressante, peut-être que M. le ministre pourrait s'informer au ministre des Finances.

M. Moreau: Oui. On va... on peut donner l'information au député plus tard. Là, c'est une disposition qui existe déjà dans la loi, là, ce n'est pas une disposition qu'on introduit. Mais je vais vérifier puis je vais vous revenir avec la réponse à cette question-là. Je présume que... c'est un don; en général, il doit avoir une déduction fiscale, mais...

La Présidente (Mme Doyer): ...

M. Moreau: C'est une bonne question. Je ne le sais pas. Je ne sais pas.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends que vous allez nous revenir avec une réponse?

M. Moreau: Ça ne fait pas obstacle à l'adoption de la disposition, mais vous voulez avoir l'information. C'est ça?

M. McKay: Oui. Je ne pense que ça soit de nature à empêcher l'adoption ou à appeler un autre amendement, mais ça serait effectivement... ça éclairerait une lanterne.

M. Moreau: De toute façon, s'il y avait à créer une exemption, elle ne serait pas dans cette disposition-là, mais elle serait dans une disposition fiscale. O.K. Est-ce que ça va pour 20?

M. Boucher: Pour moi, ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Oui?

M. Moreau: Ça va?

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va. Je comprends donc que l'article 20 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 21, M. le ministre.

M. Moreau: Bon, l'article 21. Au bénéfice de la suspension, tantôt, Mme la Présidente, le député de Johnson a souhaité que l'article 21, qui est la composition du comité consultatif, reflète l'idée qu'il y ait des représentants des conducteurs de véhicules de promenade. Alors, je vais vous suggérer le texte suivant.

Une voix: ...

● (17 heures) ●

M. Moreau: Alors, il y aurait donc un amendement. Au texte de l'article 21, l'amendement se lirait ainsi:

Ajouter, dans l'article 21 du projet de loi et après «table de la sécurité routière», ce qui suit: «, dont au moins un représente les conducteurs de véhicules de promenade».

Alors, l'article 21, lui, se lit ainsi: L'article 12.39.2 de cette loi, modifié par l'article 241 du chapitre 18 des lois de 2011, est de nouveau modifié par le remplacement de «cinq membres de la Table québécoise de la sécurité routière choisis parmi ceux que désigne le président de celle-ci» par «sept membres choisis parmi les membres de la Table québécoise de la sécurité routière, dont au moins un représente les conducteurs de véhicules de promenade».

L'idée, c'est de passer de cinq à sept pour tenir compte des projets pilotes avec les municipalités. Et donc, à la Table québécoise de la sécurité routière, je pense que les unions municipales y siègent, c'est-à-dire la Fédération québécoise des municipalités et l'Union des municipalités du Québec. Donc, il y aurait là matière à s'inspirer. Et, à la suggestion du député de Johnson, que l'un des membres du comité consultatif représente les conducteurs de véhicules de promenade.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, c'est en train de se faire?

M. Moreau: Je pense que l'amendement est en circulation, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Moreau: Ah! mais, on ne vous l'a pas donné. Excusez-moi.

La Présidente (Mme Doyer): Non. Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Johnson, est-ce que le libellé vous convient, au niveau de la modification à l'article 21?

M. Boucher: Bien, tout à fait. Écoutez, je salue encore une fois, là, l'ouverture de la partie ministérielle, puisqu'à nos yeux il était important que les usagers de la route — qui plus est et surtout les véhicules... les usagers de la route, là, lié à l'utilisation de véhicules de promenade — puissent être représentés sur le sous-comité, considérant qu'ils sont quand même les plus concernés, je pense, par l'installation non seulement de cinémomètres, mais surtout par l'utilisation des sommes générées par, finalement, la présence de cinémomètres.

Maintenant, j'aurais quand même une question liée à la volonté ministérielle de faire passer le nombre de membres de ce sous-comité- là, qui était de cinq au cours du projet pilote, à sept. Alors, simplement essayer de comprendre la volonté ministérielle et, bien, pourquoi on l'a fixé à sept et non huit, ou six, ou quatre, ou neuf. En fait, simplement nous expliquer ce chiffre.

M. Moreau: Oui. Pour une raison simple, c'est qu'à l'heure actuelle le comité est composé de cinq personnes, et il a été composé dans le contexte de l'expérience pilote qu'on connaissait, c'est-à-dire, sur l'ensemble du réseau. Là, on pousse une expérience pilote additionnelle qui nous amène dans des milieux urbains pour voir si la trame... la référence est la même. Alors, à la table de la sécurité routière, on a deux types de municipalités représentées: celles représentées par la Fédération québécoise des municipalités, qui sont les municipalités plus rurales, et les municipalités représentées par l'Union des municipalités du Québec, qui sont plus urbaines, donc plus densément peuplées. Et l'idée de faire deux places nous permettait de refléter les deux réalités.

Ce n'est pas de dire que l'on réserve nécessairement à l'UMQ ou à la Fédération québécoise des municipalités des places, mais au moins on vient ajouter à l'expertise du comité consultatif une expertise additionnelle en ajoutant deux membres, un peu comme vous souhaitiez le faire, là, pour la question des représentations des conducteurs de véhicules de promenade. C'est-à-dire, ça amène une expertise additionnelle qui est bonne pour ce genre de comité là, parce qu'il peut y avoir des visions opposées, là.

Vos représentants, par exemple, de véhicules de promenade puis les corps de police ou les municipalités ont peut-être des points de vue qui vont être, sur une même question, des points de vue divergents. Et c'est bon qu'ils s'expriment, parce que le comité, il est là pour aviser le ministre, donc on veut s'assurer qu'un plus grand nombre de points de vue soient retenus, et c'est la raison pour laquelle on accepte avec beaucoup d'ouverture l'amendement que vous proposez notamment pour les véhicules de promenade. C'est la même chose pour les municipalités.

M. Boucher: Est-ce que le ministre aurait fait l'objet de représentations de la part des unions...

M. Moreau: Non.

M. Boucher: ...des différentes unions pour qu'elles soient incluses ou qu'il y ait possibilité qu'elles participent aux travaux du sous-comité sur...

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

M. Moreau: Non, elles y siègent déjà. Les personnes qui composent actuellement le comité consultatif, là, c'est l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, CAA-Québec, la Fédération québécoise des municipalités, l'Union des municipalités et l'Office des personnes handicapées du Québec. Alors... Mais, à votre question directe, la réponse, c'est non, je n'ai pas eu de représentations qui ont été faites... qui m'ont été faites. Et je ne pense pas qu'il y en ait qui aient été faites au ministère non plus à ce sujet-là, non. Non, mais l'idée c'est d'avoir plus large, là.

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

M. Boucher: Donc, en incluant... J'imagine que les cinq membres du comité consultatif, actuellement, ont été enchantés de leur expérience, qu'ils voudront continuer, poursuivre. Et donc les deux places supplémentaires viseraient à aménager de l'espace, là, pour le milieu policier, par exemple, et les organismes gouvernementaux, là. C'est ce qu'on... Les seuls représentants... Attendez, non, l'Office des personnes handicapées fait partie des offices gouvernementaux. Mais, bref, l'augmentation du nombre de membres pourrait permettre, non seulement en plus des membres qui y sont déjà, l'inclusion de membres tels que, par exemple, l'Association des directeurs de police du Québec.

M. Moreau: Oui. Bien, regardez, il y a 45 groupements qui sont représentés à la table de la sécurité routière, que l'on divise en six catégories: les usagers... les groupes représentant les usagers de la route, ceux représentant le milieu municipal, ceux représentant le milieu policier, ceux représentant les organismes gouvernementaux, ceux représentant les ministères et ceux représentant d'autres secteurs d'activité. Alors, ça peut être les centres interuniversitaires de recherche, l'École nationale d'administration publique, la Fédération des commissions scolaires, etc.

Et donc c'est parmi ces regroupements-là que nous allons former le comité consultatif. Et, à l'heure actuelle, on n'a que cinq personnes, puis, vous voyez, il y a six groupes de... en fait, six grands thèmes de représentation, là. Donc, de les porter de cinq à sept va nous permettre une meilleure représentation.

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

M. Boucher: Est-ce que les... Est-ce qu'il y a une durée à l'éventuel mandat des membres du comité? C'est-à-dire que, si les membres sont nommés par le ministre, est-ce qu'il y a... bon, est-ce qu'ils le sont pour un an, est-ce qu'ils le sont

pour six mois, trois ans ou autre? Est-ce qu'il existe, là, quelque chose dans la loi ou on fait simplement laisser ça aller en fonction de l'avis, finalement, et de l'intérêt de chacun des membres du comité, là?

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

M. Moreau: Non, il n'y a pas de limite au mandat, c'est la Loi d'interprétation qui s'applique, à mon point de vue. Le pouvoir de nommer emporte celui de destituer, alors ils peuvent être remplacés. Mais il n'y a pas de durée fixe de mandat.

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

M. Boucher: O.K. Et est-ce que... Sans être membre du comité, est-ce que ce dernier, lorsqu'il se réunit pour entamer des travaux, est-ce qu'il peut compter sur la présence d'un observateur ou d'une observatrice qui serait issu du ministère des Transports du Québec, pour que ce dernier soit un peu au vent des discussions des travaux du comité, pour qu'il ait déjà une idée de ce qui arrivera comme recommandations, là, en matière, là, de projets liés à la sécurité routière?

M. Moreau: Bien... c'est une bonne question. Le président du comité est à deux sièges de moi. C'est M. Morin.

M. Boucher: O.K. Donc... Mais est-ce que le...

M. Moreau: En fait, il n'est même pas à deux sièges, il est à un siège de moi.

M. Boucher: Oui, enfin, on comprend ce que vous voulez dire. Mais, comme président du comité, est-il membre du comité?

M. Moreau: Non, il préside le comité, mais il n'en fait pas... Non, parce que les membres dont on parle, c'est des membres désignés par le ministre. Puis vous siégez également à la table de la sécurité routière comme représentant du ministère des Transports.

M. Boucher: Donc, en réalité, le comité...

M. Moreau: Ça ne nous arrive pas comme une surprise. C'est ça, la...

M. Boucher: Donc, en théorie, finalement le... en pratique, et non pas en théorie, le comité ne comptera pas sept membres, mais bien huit, c'est-à-dire sept issus de la table de la sécurité routière et le président, qui est M. Morin, à deux sièges de vous.

M. Moreau: Mais le président ne fait qu'animer le groupe, il ne participe pas aux décisions.

M. Boucher: O.K. Et il n'a donc pas droit de vote ou autre?

M. Moreau: Non. Bien, alors, les recommandations, ça va véritablement être les recommandations des membres nommés, alors des sept membres nommés. M. Morin, lui, en fait la... est la courroie de transmission entre le comité et le ministère... et le ministre.

M. Boucher: O.K.

La Présidente (Mme Doyer): M. le député de Johnson, est-ce que je peux poser une question?

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

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça veut dire, M. le ministre, que chacune des unions municipales, l'UMQ et la FQM, va être assurée d'avoir un poste?

M. Moreau: Non...

La Présidente (Mme Doyer): Pas nécessairement... par alternance, ou...

M. Moreau: Non...

La Présidente (Mme Doyer): Pas nécessairement?

M. Moreau: Il n'y a personne qui a une assurance d'avoir un poste, et... Mais, à l'heure actuelle, les deux unions siègent sur le comité. Maintenant.

● (17 h 10) ●

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Oui, à l'heure actuelle.

M. Moreau: Oui, mais il n'y a pas de garanties pour personne de dire: Vous êtes membre à vie de ce comité-là. On dit: Le comité, il est formé de sept membres qui forment la table de la sécurité routière. Le seul caveat qu'on ajoute à ça, c'est l'amendement proposé par le député de Johnson, en disant: Mais il doit au moins y avoir un membre qui représente les conducteurs de véhicule de promenade.

La Présidente (Mme Doyer): D'accord, donc c'est le seul qui est assuré d'être là.

M. Moreau: Oui. Et, dans les conducteurs de véhicule de promenade, là, sur les usagers de la route, je peux vous les nommer, là: il y a l'Association québécoise du transport et des routes — je ne sais pas si c'est juste des véhicules de promenade, faudra le voir, là; l'Association des propriétaires d'autobus du Québec; l'Association du camionnage du Québec — qui siègent déjà, les deux, autobus et... oui, ils siègent déjà; l'Association du transport écolier; l'Association du transport urbain du Québec; CAA-Québec — je pense que c'était le... sans qu'on l'indique dans le projet de loi, c'était un des organismes visés par votre amendement.

M. Boucher: Sinon le seul, parce qu'il n'est pas...

M. Moreau: Oui. Après ça, on a: le Comité provincial de concertation et de développement de l'industrie du taxi; le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur — ça, ça pourrait être des usagers de véhicules de promenade; Fédération motocycliste du Québec; Fédération québécoise des sports cyclistes; Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général; Regroupement des loueurs de véhicules du Québec; et Vélo Québec, pour les usagers de la route.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Merci, M. le ministre. Alors, est-ce que j'ai d'autres interventions ou nous sommes prêts à adopter l'amendement?

M. Boucher: Advenant, là, le fait qu'on a déjà cinq membres du comité qui participent depuis maintenant 18 mois peut-être, là — je ne sais trop — mais, en tout cas, mettons que le comité siège depuis le début du projet pilote, on en ajoute deux, O.K., à cela, et donc on est à sept. Qu'est-ce qui se passe si un huitième ou voire un neuvième membre de la table de la sécurité routière désire absolument faire partie du sous-comité, mais que le ministre n'a aucune raison soit d'exempter ces huit ou neuvième-là, mais, en plus, de ne... disons, d'éjecter, entre guillemets, des membres qui sont déjà présents sur le comité, alors que le chiffre est limité à sept, là? Qu'est-ce qui se passe?

Est-ce que, dans le fond, il n'y a pas là une situation où ce sera finalement consensuel, où les membres de la table de la sécurité routière devront se réunir et de se dire: Bon, bien, regarde, tu l'as été durant tant d'années, peut-être que c'est à mon tour, là? Comment ça pourrait marcher, là, cet arbitrage, là, advenant un plus grand nombre d'intervenants désirant siéger sur le comité, un plus grand nombre que le nombre de places disponibles?

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

M. Moreau: Bien, il n'y a pas de mécanique, mais il y a au moins deux endroits où on pourrait avoir le genre de discussion que vous suggérez. La première place, je pense, c'est à la Table québécoise de la sécurité routière, puisque seuls les membres de la table peuvent accéder au comité, alors ils pourraient certainement avoir cette discussion-là là. Et ils pourraient aussi faire des représentations au ministre pour dire: Regarde, là, lui, là, il est là depuis le début, est-ce que nous, on ne pourrait pas être là puis amener un facteur de représentation? Exemple: Je vois que les deux unions municipales siègent, ils pourraient dire: Bon, bien, les municipalités, est-ce qu'elles ne peuvent pas s'entendre entre elles pour avoir un des deux représentants en alternance, puis faites une place à un autre?

Moi, je pense que, là-dedans, honnêtement, il faut faire preuve de souplesse. Et ce que j'ai vu, pour être allé à la Table québécoise de la sécurité routière, c'est qu'il se dégage souvent des consensus, il y a des discussions. Ils ne s'entendent pas sur tout, mais en général ils sont capables de faire... ils sont capables de faire un bon bout de chemin. Je ne crains pas l'arbitrage là-dedans, là.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. Merci, M. le ministre. Alors, est-ce que nous sommes prêts à adopter l'amendement?

M. Boucher: Pour ma part, ça fait le tour de la question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Johnson. Est-ce que l'amendement à l'article 21 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Boucher: Adopté tel que modifié, non? C'est...

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 21, tel qu'amendé, est adopté?

M. Boucher: Ah, oui, non... C'est bon, O.K.

M. Moreau: L'amendement est adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Oui, je l'ai demandé, et vous avez dit oui?

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Parce que j'ai entendu un oui, oui. Parce qu'il ne faut pas que je me réponde moi-même.

M. Moreau: Voulez-vous en entendre deux... vous n'avez pas entendu celui de l'autre bord.?

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

M. Boucher: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 21, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté, merci. Nous en sommes à l'article 22, M. le ministre.

M. Moreau: Oui. L'article 22, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitudes. 22. L'article 106 de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

Alors, lors de l'adoption des dispositions concernant les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, il a été prévu que le gouvernement pouvait fixer les dates à les — ça doit être auxquelles — ...les dates auxquelles ces dispositions cesseraient d'avoir effet, lesquelles ne pouvaient être antérieures au 19 février 2011. À la suite de l'expérience vécue depuis le début de l'utilisation de ces appareils, le gouvernement a décidé de les utiliser de manière permanente. Afin de traduire cette réalité, il est proposé de supprimer la disposition lui accordant le pouvoir de déterminer les dates auxquelles ces dispositions cesseront d'avoir effet — parce que c'est écrit «à lesquelles» — cesseront d'avoir effet. Ainsi, dans l'éventualité où le gouvernement désirerait abroger ces dispositions, il devrait présenter un projet de loi à cet effet à l'Assemblée nationale.

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

M. Boucher: Non. Pour ma part, là, ça fait... C'est assez clair, là. De toute façon, la description indique bien l'impact, là, de la portée, là, de l'amendement. Seulement, le ministre nous a aussi amené, là, des — à moins que je ne me trompe, là — il y a des... il n'y avait pas un amendement au projet de loi en tant que tel, là, qu'on nous a transféré?

M. Moreau: ...22.

La Présidente (Mme Doyer): C'est un nouvel article, là.

M. Boucher: Ah non, ça va être après 22.1. O.K., O.K., O.K...

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): C'est un nouvel article. L'article 22, tel que présenté, est un nouvel article. Et l'article 22.1 ajoute... C'est ça, M. le ministre?

M. Moreau: Oui. Là, à 22, il n'y a...

La Présidente (Mme Doyer): Ça va être un ajout après 22.

M. Moreau: C'est un autre article, c'est ça. Il n'y a pas d'amendement pour l'instant, parce qu'on n'a pas renuméroté le projet de loi. Alors, il va y avoir, après 22, 22.1.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, comme ça, est-ce que nous sommes prêts à adopter l'article 22?

M. Boucher: Oui.

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): L'article 22 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 23.

M. Moreau: Bien là, on aurait 22.1. C'est ça?

Une voix: ...

M. Moreau: Ah, O.K. alors, ça va être plus tard. Alors, on passe à 23. Exact.
Dispositions transitoires et finales.

Le premier règlement pris en vertu du paragraphe 1° du deuxième alinéa de l'article 634.3 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2), édicté par le paragraphe 2° de l'article 18 de la présente loi, n'est pas soumis à l'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., chapitre R-18.1).

Il est proposé par l'article 18 du projet de loi de prévoir que les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges pourront être utilisés pour contrôler le respect des règles relatives à la sécurité routière dans les zones scolaires. Les zones scolaires seraient définies par un règlement du ministre des Transports.

Afin de pouvoir contrôler le respect des règles relatives à la sécurité routière le plus rapidement possible, il est suggéré de suspendre l'obligation de publier le premier projet de règlement et de maintenir celle de publier à la *Gazette officielle du Québec* le premier règlement édicté ainsi que sa date d'entrée en vigueur, qui ne pourra être antérieure au quinzième jour qui suit la date de sa publication. Par la suite, tout projet de règlement apportant des modifications au premier règlement devra, conformément à la Loi sur les règlements, être publié avant de pouvoir être édicté par le ministre des Transports.

L'idée est la suivante, je pense, c'est d'avoir une possibilité de contrôler les zones scolaires dès la rentrée scolaire de septembre.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, je vous ai laissé le lire, cet article-là, l'article 23. Mais, logiquement, ou... En tout cas, je vous recommande, ou je n'haïrais pas ça qu'on aille...

M. Moreau: Aux amendements?

La Présidente (Mme Doyer): ...adopter les articles suspendus.

M. Moreau: Ah? Bon, O.K.

La Présidente (Mme Doyer): Puis vous allez... De toute façon, ce n'est pas perdu, vous nous l'avez lu.

M. Moreau: Bien, vu que je l'ai lu, là, celui-là, on peut-u le régler?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, si le député de Johnson est d'accord. Et ensuite on va aller aux articles qui ont été suspendus, puis on... Parce que, là, on va arriver dans la mise en vigueur, dans les dates... Voyez-vous la poutine?

M. Moreau: Ah, oui. Sauf que, pour les articles suspendus, là, le député de Johnson me disait plus tôt que sa tête n'était pas faite là-dessus, là, on est sur la question de la désignation. Alors, on pourrait peut-être adopter 23, puis on va voir qu'est-ce qu'il reste comme articles suspendus.

La Présidente (Mme Doyer): Dites-moi-le. Si le député de Johnson est d'accord, ça va. Parce qu'on avait suspendu 12. On avait suspendu... Est-ce qu'on avait suspendu 13? Non. 14? 15? 12? 13? 14 aussi, je crois. Non, 14, il a été adopté. L'ajout des véhicules d'urgence, là, ça a été adopté. Donc, on avait suspendu 12, 13 et 15.

M. Moreau: L'article 23 réfère à l'article 18, qui a été adopté. Alors, on est dedans, là.

La Présidente (Mme Doyer): O.K. Puis tous les autres, à ce que je vois, avaient été adoptés. Bon, en tout cas... Est-ce que ça va pour adopter le 23?

● (17 h 20) ●

M. Boucher: Bien, moi, ma question, là, c'est... Et évidemment, là, c'est, encore une fois, là, dans ma volonté, là, de respecter l'expression de celle... c'est-à-dire la volonté des parlementaires qui est incluse, là, dans le rapport sur les cinémomètres, là, une... en fait, une volonté liée à la grande transparence dont doit faire l'objet le projet en question, là, soit le déploiement d'un plus grand nombre de cinémomètres sur le territoire québécois. Or, bon, ici, il est question, là, de ne pas soumettre, finalement, à l'obligation de publication prévue à l'article 8 sur la loi et ses règlements le premier règlement pris en vertu du paragraphe 1° du deuxième alinéa, tout ça. Donc, on comprend ici que le seul règlement qui est exempt de l'obligation de publication a trait aux zones scolaires et que cette disposition ne vise qu'à permettre son développement. Autrement dit, il ne peut pas y avoir de premier règlement qui concerne autre chose que les zones scolaires.

M. Moreau: Exact. Alors, ce qu'on vise ici, c'est ça. Normalement, quand on a une disposition qui entre en vigueur par règlement, on a une publication. Il y a un délai de 45 jours, de publication. Là, on reçoit des commentaires. Le ministre prend une décision. Et il republie, avec ou sans modifications, pour une période de 15 jours. Alors, dans les faits, là, on est un peu...

Une voix: ...

M. Moreau: Oui, mais ça, c'est si la décision était immédiate puis qu'on repart tout de suite. Dans les faits, on est peut-être à 90 ou 100, 125 jours. Si on faisait ça, puis supposons qu'on l'adopte ce soir, on arriverait même trop tard pour la rentrée scolaire. Alors, ce qu'on suggère ici, c'est une disposition qui n'a qu'une application, c'est-à-dire prévenir la publication, pour nous permettre, pour les zones scolaires, d'avoir un règlement qui soit valide dès la rentrée scolaire de septembre. Mais après, s'il y a des modifications à cette réglementation-là, elle serait soumise aux 45 jours de prépublication, et 15 jours avant que la modification entre en vigueur.

M. Boucher: Et ladite modification dont vous parlez, elle serait possible malgré le fait que l'on n'ait pas, entre guillemets, respecté... qu'on ait «bypassé», si on veut, là, les délais, là. C'est-à-dire que, malgré qu'un règlement est publié, il peut être par la suite modifié, là. Il y a un mécanisme, là, qui est prévu et qui ne concerne pas, là, la prépublication, qu'ici on fait, entre guillemets, sauter, là.

M. Moreau: C'est ça. Vous avez raison. En d'autres termes, ce qu'on veut, c'est, un, on part avec un règlement qui n'est pas soumis à cette procédure-là, puis après ça toute modification du règlement est soumise à la procédure générale qui est prévue à la Loi sur les règlements.

M. Boucher: Et ce règlement-là ne concerne que les zones scolaires pour la raison où on désirerait que...

M. Moreau: À l'article 23, oui, c'est à ça qu'on réfère.

M. Boucher: ...ce ne soit que les zones scolaires qui soient concernées par ça.

M. Moreau: Oui.

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

M. Boucher: Ça va.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, est-ce que l'article 23 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Article 24.

M. Moreau: 24. Alors: Les chemins publics qui sont inclus dans un endroit déterminé par une disposition d'un arrêté ministériel pris en vertu du premier alinéa de l'article 634.3, tel qu'il se lisait avant sa modification par l'article 18 de la présente loi — que nous avons adopté — sont réputés être des chemins publics déterminés par un arrêté ministériel pris en vertu du paragraphe 3° du deuxième alinéa de l'article 634.3, tel que modifié par l'article 18 de la présente loi, jusqu'à ce que le ministre des Transports et le ministre de la Sécurité publique en décident autrement.

Bref, ce qu'on fait, c'est que les arrêtés ministériels qui ont été pris pour le projet pilote sont validés jusqu'à ce qu'ils soient modifiés, tel que prévu par le nouvel article 634.3 tel que modifié.

M. Boucher: Est-ce que c'est une forme d'automatisme en matière de législation, ça?

M. Moreau: Non, c'est pour ne pas reprendre... c'est pour ne pas avoir à refaire les arrêtés ministériels alors qu'ils sont valides. Alors, il y avait 15 endroits qui étaient déterminés...

Une voix: ...

M. Moreau: Combien?

Une voix: ...

M. Moreau: 15 endroits qui étaient déterminés par arrêté ministériel. Ce qu'on dit essentiellement: Ce n'est pas parce qu'on est venus modifier la loi que ces arrêtés ministériels là ne sont plus valides. Ils demeurent valides. Et après... Puis ils peuvent être modifiés, comme tout autre arrêté ministériel, dans l'avenir, là.

M. Boucher: Ça me permet... J'ai... Des fois, j'ai des flash, comme ça. Ça ne m'arrive pas souvent, ça fait que je vais en profiter. Si jamais... Bon, on parle des arrêtés ministériels, qu'on ne voudrait pas voir invalides considérant l'adoption de la loi. Si, par exemple, je prends un endroit où on a un cinémomètre depuis maintenant 18 mois, puis que la période s'allonge à 24, à 36 mois et, à un moment donné, on se rend compte que ce cinémomètre-là ne détecte plus d'infractions, puisque sa présence aurait corrigé la chose. Est-ce qu'il est possible, voire prévu, que, considérant que cet endroit-là ne représente

plus de difficultés liées soit au haut degré de dangerosité ou soit à la, disons, à une surveillance policière traditionnelle difficile, est-ce qu'on... il peut être possible de retirer le cinémomètre et que cet endroit-là ne fasse plus l'objet d'une surveillance ordinaire, c'est-à-dire la surveillance d'un cinémomètre? Juste... en discutant de la question du 24, ça m'est apparu, là, comme...

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

M. Moreau: Bien, il faudrait faire une analyse, parce que... Est-ce que le fait de retirer l'appareil rétablirait les anciens comportements? Je pense que c'est là que la... c'est à cette lumière-là que la décision doit être prise. Je pense que, si on arrivait à la conclusion par une analyse pointue que ce n'est pas un risque réel, bien on pourrait certainement déplacer l'appareil. L'appareil coûte 250 000 \$, si on parle d'un appareil fixe, donc on a un avantage à l'utiliser aux meilleurs endroits possible.

Est-ce que son déplacement est possible? La réponse, c'est oui. Est-ce qu'on en arriverait là à court terme? Je pense que la réponse est définitivement non, parce qu'il faudrait voir, là, selon... encore une fois, on est à une première vague de déploiement. Je ne pense pas qu'on retirerait ça très, très rapidement. Il faudrait s'assurer, là, que les comportements ont véritablement changé.

Mais on peut penser que, si un appareil ne détectait aucune infraction pour une période de cinq ans, on se poserait certainement la question... peut-être moins que ça, là, mais, pendant une longue période de temps, on se poserait la question, en disant: Bon, on a investi 250 000 \$ dans un appareil qui ne détecte aucune infraction. On irait vérifier si l'appareil fonctionne, à tout le moins. Non, non, mais on se poserait la question à savoir si on ne doit pas le relocaliser.

M. Boucher: Donc, la possibilité, là, de constater une correction qui s'étendrait dans le temps, et tout ça, elle a été évaluée, là, par le ministère, et c'est quelque chose pour lequel il y a une certaine ouverture, de ce que je comprends, là.

M. Moreau: Ah oui. Définitivement. L'idée, c'est d'avoir ces appareils-là aux meilleurs endroits possible pour avoir une influence positive sur les comportements, et donc une réduction des accidents.

M. Boucher: Très bien.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, est-ce que l'article 24 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. M. le ministre, où en sommes-nous?

M. Moreau: Bon. alors là, on est à... on peut faire la disposition de l'article 25, il y a un amendement.

Une voix: ...

M. Moreau: Ah non! On ne fera pas 25, on est rendus trop loin. Là, on va revenir... Là, on pourrait revenir... j'en fais la suggestion au député de Johnson: Voulez-vous qu'on revienne aux articles suspendus, sur la désignation, ou si vous voulez qu'on introduise les amendements qui donnent des dispositions additionnelles, notamment la question du «Move Over Law»?

M. Boucher: Bien, moi, ce que je suggère, c'est que... Le ministre a quand même plusieurs ajouts, hein, j'en vois un en 1.1, 2.1, etc. Alors, ce qu'on aurait pu faire, c'est prendre le projet de loi du début...

La Présidente (Mme Doyer): Au tout début, oui.

M. Boucher: ...et que désormais, quand on passe le 1, 1.1, bien, ce soit une question qui soit réglée.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Alors, on a une liste d'amendements qui ont été déposés par le ministre: 1.1, 2.1, 9.1, 9.2, 10.1, 11.1, 12.1, 22.1, Alors, on va passer à travers ça. M. le ministre, nous en sommes à l'article 1.

M. Moreau: O.K. Oui. On va faire un petit ménage. 1.1?

La Présidente (Mme Doyer): 1... Oui, c'est ça, 1.1.

M. Moreau: Insérer après...

La Présidente (Mme Doyer): L'ajout de 1.1.

M. Moreau: Oui: Insérer, après l'article 1 du projet de loi, le suivant:

1.1. L'article 39.1 de ce code est modifié par le remplacement de «202» par «202.0.1».

Cet amendement a pour effet d'interdire à quiconque de remettre en circulation un véhicule routier lorsque son propriétaire fait l'objet d'une telle interdiction du fait qu'il est un multirécidiviste de l'alcool au volant. En cas d'infraction du propriétaire, l'amende sera de 1 500 \$ à 3 000 \$; et, en cas de récidive, de 3 000 \$ à 6 000 \$; et, en cas d'infraction d'un tiers, l'amende sera de 300 \$ à 600 \$, tel que prévu à l'article 59 du Code de la sécurité routière proposé par l'amendement 2.1.

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

● (17 h 30) ●

M. Boucher: Est-ce qu'on a là une mesure de... une forme de mesure de concordance avec d'autres situations qui sont similaires pour des infractions ou...

M. Moreau: Vous voulez dire en termes des montants d'amende?

M. Boucher: Oui. Ou encore simplement parce que, bon, cet amendement a pour effet d'interdire à quiconque de remettre en circulation un véhicule routier dont son propriétaire fait l'objet d'une telle interdiction du fait qu'il est multirécidiviste... mon premier réflexe, ça aurait été de penser que cette disposition-là existe déjà ou qu'elle est...

M. Moreau: Eh bien non, justement.

M. Boucher: ...imprécise ou pas suffisamment précise. Donc, simplement...

M. Moreau: Bon, bien, justement, votre réflexe était un peu le réflexe que moi-même, j'ai eu. Lorsqu'on est dans une situation d'un multirécidiviste, il n'y avait pas d'amende de prévue pour l'infraction... c'est-à-dire, il est multirécidiviste, il réutilise le véhicule, il n'y avait pas d'amende prévue. Là, on vient en introduire une — c'est bien ça? — qui est l'amende de 1 500 \$ à 3 000 \$, et, une récidive, de 3 000 \$ à 6 000 \$. Et là on vient, dans le cas de l'infraction d'un tiers, prévoir...

Alors, un tiers qui utilise le véhicule d'un multirécidiviste... Le principe est le suivant: On a un multirécidiviste, on veut s'assurer que le véhicule ne soit plus utilisé. Si c'est le multirécidiviste qui l'utilise, l'amende, c'est 1 500 \$ à 3 000 \$ ou, s'il l'utilise plus d'une fois, 3 000 \$ à 6 000 \$. Si c'est un tiers qui utilise le véhicule du multirécidiviste, là l'amende est de 300 \$ à 600 \$, tel que prévu à l'article 59 du Code de la sécurité routière, que nous allons proposer, là, parce que vous allez voir que tantôt on a introduit ça à 2.1. En d'autres termes, c'est des cas où il n'y avait pas d'amende de prévue, dans les deux cas de figure suggérés ici.

M. Boucher: Prenons l'exemple d'un ménage qui ne dispose que d'un seul véhicule, considérant toutes sortes de... soit une préoccupation environnementale mais surtout un manque de ressources financières, disons, et que l'un des membres de ce ménage, finalement, est un multirécidiviste. Bon, est-ce qu'on comprend par là que la seule auto du ménage, si elle est au nom du seul... en fait, que le seul propriétaire désigné est le multirécidiviste, ne pourrait pas être utilisée par un membre du ménage en question qui, lui, pourrait avoir un dossier de conducteur absolument vierge à ce niveau-là, là, qui jamais ne se serait fait pincer, là? Est-ce qu'on est là, là, un petit peu, là?

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

M. Moreau: Oui. Bien, ce que vous dites est exact, c'est-à-dire que c'est le cas: s'il y a un seul véhicule et que le véhicule est immatriculé au nom du multirécidiviste, ce véhicule-là ne peut plus être utilisé. C'est un cas semblable à une situation qui existe déjà dans le cas d'une amende impayée liée à un véhicule automobile. Alors, le véhicule est immatriculé au nom d'un individu. Si l'amende est impayée, un tiers ne peut pas utiliser ce véhicule-là tant et aussi longtemps que l'amende n'est pas payée.

Alors, c'est un peu le même cas qui se présente ici, mais dans une situation beaucoup plus grave qu'une amende impayée. Là, on est véritablement dans le cas d'un véhicule appartenant à un multirécidiviste, qui est le genre de comportement le plus répréhensible, là. Et c'est pour ça d'ailleurs que l'amende suggérée est très importante.

M. Boucher: Et, pour le plaisir, vous connaissez... Bien, en fait, Mme la Présidente, le ministre connaît mon intérêt pour les statistiques, les... qu'on était un peu. Est-ce qu'on a une idée du nombre de situations, annuellement ou autre, là, mensuellement, où effectivement le véhicule d'un multirécidiviste a été utilisé par un tiers, là, ou par le récidiviste en tant que tel, là, ce qui serait assez incroyable, là, parce que...

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

M. Moreau: Non, parce que la mesure n'existait pas. Ce qu'on a, par contre, c'est des statistiques sur les multirécidivistes. Alors, on a ici... Et ça, ça veut dire que c'est une récidive d'un multirécidiviste, là.

Une voix: ...

M. Moreau: Voulez-vous l'expliquer?

La Présidente (Mme Doyer): Bien, peut-être que... Oui, bien sûr.

M. Moreau: Oui. Bien oui, ça va être beaucoup plus simple que de me le dire et que je le répète.

La Présidente (Mme Doyer): Mme la présidente de la SAAQ.

M. Moreau: Est-ce que vous ne préférez pas que madame vous l'explique directement?

M. Boucher: J'ai... Ça me fait plaisir d'entendre madame, bien que c'est toujours un plaisir d'entendre le ministre aussi, là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, en vous nommant, et ainsi que votre responsabilité.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, merci, Mme la Présidente. Johanne St-Cyr, vice-présidente à la sécurité routière à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Alors, le chiffre que je peux vous donner, il donne une image du bassin potentiel. Alors, les dernières statistiques disponibles sont de 2010. Il y avait 542 personnes qui avaient à leur dossier, à l'intérieur d'une fenêtre de 10 ans, trois sanctions ou plus. Alors donc, il y a un bassin, là, potentiel de 542 personnes, mais à cela je dois ajouter l'autre bassin de gens qui ont deux infractions à leur dossier, et ça, ça représente pratiquement 2 000 personnes.

Pourquoi je vous parle de ceux qui ont deux infractions à leur dossier? C'est qu'on se souvient qu'on a aggravé les sanctions pour les personnes qui sont coupables d'une alcoolémie, là, avec une alcoolémie supérieure à 0,16, les gens qui refusaient de souffler, de donner un échantillon, ou les délits de fuite. Dans les projets de loi antérieurs, la commission avait recommandé... l'Assemblée nationale avait adopté le fait que ces gens-là, on les considérait comme un degré plus élevé. À titre d'exemple: Première offense, plus grand que 0,16, je suis traité comme un récidiviste; deux offenses du même type, un refus de souffler, un plus grand que 0,16, je suis considéré comme ayant commis trois sanctions.

Alors donc, pour répondre à votre question, le bassin de potentiel de multirécidivistes qui pourraient se voir éventuellement, là, affligés d'une peine additionnelle si le véhicule qui est interdit de circuler se retrouve en circulation, c'est au moins 542 personnes, plus une partie de mes gens, là, qui ont deux récidives... qui ont deux infractions à leur dossier.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme St-Cyr. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui, simplement, on comprend que «multirécidiviste» ne fait pas référence à simplement plus d'une fois, mais plutôt un minimum de trois fois, sauf exception où le degré, disons, d'alcoolémie était très important, pour valoir plus que la seule fois qu'il s'est fait prendre. C'est ce qu'on comprend.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, c'est exactement cela, oui, principe général plus les cas particuliers, oui.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme St-Cyr. Alors, ça vous convient, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Ça me convient.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que ça signifie que l'article 1.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Moreau: C'est ce que ça signifie, donc adopté. 2.1.

La Présidente (Mme Doyer): 2.1.

M. Moreau: Insérer, après l'article 2 du projet de loi, le suivant:

2.1 L'article 59 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Malgré le premier alinéa, lorsque l'infraction à l'article 39.1 est commise par le propriétaire du véhicule routier remis en circulation et à l'égard duquel une décision rendue en vertu de l'article 202.0.1 est en vigueur, celui-ci est passible d'une amende de 1 500 \$ à 3 000 \$ et, en cas de récidive, de 3 000 \$ à 6 000 \$.»

Cet amendement vise à prévoir une amende de 1 500 \$ à 3 000 \$ et, en cas de récidive, de 3 000 \$ à 6 000 \$ pour le propriétaire d'un véhicule routier qui remet en circulation son véhicule alors qu'il lui est interdit de le faire parce qu'il est un multirécidiviste de l'alcool au volant. Quant au tiers qui contrevient à l'interdiction de remettre en circulation le véhicule routier du propriétaire, l'amende est de 300 \$ à 600 \$ et elle est déjà prévue au premier alinéa de l'article 59.

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

M. Boucher: Oui, simplement m'assurer, là, qu'il s'agit là, ici, là, d'une question de concordance avec les modifications apportées en 1.1, là, tout simplement.

M. Moreau: C'est ça, oui. En d'autres termes, on vient créer l'infraction, puis là on vient dire quel est l'amende.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Alors, 2.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

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

M. Moreau: C'est bon? Merci.

M. Boucher: Juste une petite question, Mme la Présidente. Là, nous passerions au 9.1?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Moreau: 9.1, oui, qui est...

M. Boucher: Mais avant, c'est qu'au cours des différentes discussions, là, concernant le fameux article 4 lié à la signalisation, on avait parlé, là, d'un... disons, de la possibilité d'inscrire, là, la notion de protocole d'entretien, tu sais, de s'assurer que, lorsqu'on... Pour s'assurer du bon fonctionnement, finalement, d'un cinémomètre, il doit y avoir un entretien minimal finalement du cinémomètre, et on avait exprimé l'idée que, disons, le protocole d'entretien et d'inspection inclue aussi la question de la signalisation, tout simplement, alors que les auditeurs qui se sont intéressés à nos travaux ont eu l'occasion de constater que la présence de la signalisation était au moins... elle était presque tout aussi importante que la présence du cinémomètre en tant que tel.

Alors, l'idée, ce serait d'apporter un amendement qui vise à... un ajout, finalement, après l'article 6, en 6.1, et là je pourrais le lire, là, comme suit... Évidemment, c'est un... puisque c'est le 6... après le 6, c'était l'endroit où on a jugé que c'était le plus pertinent de l'insérer. Si ce n'est pas le cas, évidemment je suis ouvert à la discussion, à la modification, je n'ai absolument aucun problème. Mais je veux quand même lancer la discussion, à savoir que:

Le projet de loi est modifié par l'ajout, après l'article 6, du suivant:

L'article 312.2.1 est modifié pour se lire ainsi:

«Afin d'assurer le bon fonctionnement de tout cinémomètre photographique et de tout système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public devra assurer l'entretien de ces appareils tout en s'assurant que la signalisation en lien avec l'appareil est adéquate. Cette vérification se fait mensuellement, selon un protocole d'inspection établi par le ministre.»

Alors, l'idée, c'est simplement d'introduire cette notion-là où il doit y avoir non seulement entretien du cinémomètre, mais aussi de s'assurer que la signalisation est adéquate.

● (17 h 40) ●

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

M. Moreau: On va regarder le texte de l'amendement, si vous...

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Moi, je vous suggérerais de nous le donner en copie puis peut-être revenir ce soir ou...

M. Moreau: Oui. Voulez-vous qu'on en discute ce soir?

La Présidente (Mme Doyer): De bonne entente et de... puis on continuerait avec ces amendements-là puis on reviendrait...

M. Boucher: Oui, on peut bien, seulement... c'est ça, parce que le... dans le fond, le 6, à moins que je ne m'abuse, concerne le bon fonctionnement des appareils. Alors, on trouvait pertinent d'insérer...

M. Moreau: Ce n'est peut-être pas... Justement, ce n'est peut-être pas là qu'il faut le mettre. Il faut peut-être le mettre...

La Présidente (Mme Doyer): Ils vont réfléchir.

M. Moreau: ...à la signalisation. Je comprends l'intention. On a eu des discussions ce matin, Mme la Présidente, avec le député de Johnson, où il souhaite voir introduire, au-delà de l'obligation de signalisation, une espèce d'engagement, je comprends, à entretenir ou à s'assurer que la signalisation existe.

Ce n'est peut-être pas à l'article 6. Ce que je vous suggère, M. le député de Johnson, puis je suis prêt à faire preuve beaucoup d'ouverture sur cette... sur votre demande... Soumettez-nous le projet sans déposer de façon officielle l'amendement, pour ne pas qu'on ait à le retirer ou à... On va voir où est-ce qu'on pourrait introduire une notion qui s'apparente à ça. Est-ce que c'est l'article 6 qui est le meilleur? Est-ce que c'est l'article 4? Je vais vous suggérer de le soumettre à l'analyse des légistes, puis, ce soir, lorsqu'on reviendra, après 19 h 30, on pourra tout de suite engager la discussion là-dessus.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je pense que, de bonne entente, on peut recevoir l'amendement, le distribuer, et le collègue qui va me remplacer ce soir — parce que je ne serai pas là ce soir — va juger de la recevabilité et va...

M. Boucher: Bien, je pense que le ministre... à moins que je ne m'abuse, le ministre n'en était pas là, là. Il m'a simplement demandé de soumettre, finalement, l'amendement ou le libellé, l'intention au personnel du ministère qui, lui, vers les 19 h 30, nous reviendra...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, oui, oui. L'endroit où ça pourrait être introduit, si c'est... Voilà.

M. Boucher: ...avec un amendement qui aurait, quoi...

La Présidente (Mme Doyer): Alors, recevons-le. Bien, comme... le document comme tel. Il va être distribué, et, ce soir, vous en disposerez avec le président qui sera là. Il jugera de la recevabilité, vous discuterez, voir de quelle façon vous allez traiter cet amendement-là. Ça va?

Alors, pour l'instant, je comprends que nous continuons sur le 9.1.

M. Moreau: Je vous ferais une suggestion et je vais le... je vais vous dire pourquoi. Je passerais à 9.2 avant 9.1, parce que nous pourrions, si ça va bien, libérer les gens de la Société d'assurance automobile du Québec, qui n'auraient pas besoin de revenir après... ce soir, à 19 h 30, si on réglait la question du 9.2.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que vous êtes d'accord, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Oui, je suis d'accord.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, M. le ministre, nous vous...

M. Boucher: Qu'est-ce qu'on ne ferait pas pour les gens de la SAAQ, hein?

La Présidente (Mme Doyer): Certainement. Ce n'est pas qu'on ne les aime pas, mais ils peuvent aller se reposer.

M. Moreau: Bon, bien, alors, c'est une façon intelligente et efficace de fonctionner.

9.2, donc: Insérer, après l'article 9 du projet de loi, le suivant:

9.2. L'article 439.1 de ce code est modifié par l'ajout, à la fin, des alinéas suivants:

«Le premier alinéa ne vise pas une radio bidirectionnelle, à savoir un appareil de communication vocale sans fil qui ne permet pas aux interlocuteurs de parler simultanément.

«Le ministre peut, par arrêté, prévoir d'autres situations ou types d'appareil qui ne sont pas visés par l'interdiction prévue au premier alinéa.»

Cet amendement a pour but d'exclure les radios bidirectionnelles, qu'on appelle les CB, de l'interdiction de faire usage d'un appareil tenu en main muni d'une fonction téléphonique pendant la conduite d'un véhicule routier. À cette fin, une définition de l'expression «radio bidirectionnelle» est proposée. Cet amendement a aussi pour but de prévoir la possibilité pour le ministre d'exclure par arrêté d'autres situations ou types d'appareil de l'interdiction.

En réalité, quand on a modifié le Code de la sécurité routière pour interdire l'usage des téléphones cellulaires qui ne sont pas munis d'un système main libre, qui sont tenus en main, on a ratissé large, et la définition qu'on a utilisée incluait les appareils de communication bidirectionnels, ou les CB. Or, notamment les gens de l'industrie du camionnage nous ont fait des représentations à l'effet que ces appareils-là sont essentiels et même utiles à des mesures de sécurité, donc qu'ils devraient être exclus de l'interdiction et donc pas visés par l'interdiction applicable aux téléphones cellulaires. C'est la raison pour laquelle nous proposons l'amendement à 9.2.

Et, comme la technologie ne cesse d'évoluer, on a réservé, au deuxième alinéa, une possibilité pour le ministre de prévoir d'autres situations, d'autres types d'appareil, qu'on ne connaît peut-être pas à l'heure actuelle mais qui répondraient aux mêmes critères que les radios bidirectionnels, c'est-à-dire qui pourraient être utilisés pour des raisons de sécurité plutôt que d'être utilisés et de provoquer des situations qui mettent en cause la sécurité.

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

M. Boucher: Ça fait longtemps que je n'ai pas vu de CB ou de walkies-talkies, là, mais est-ce qu'on comprend finalement que leur exemption, non seulement elle est due aux représentations tout à fait valables, là, de l'association des camionneurs, mais c'est aussi... est-ce que ça se peut que ce soit, entre autres, parce que la radio CB, vous n'avez pas à l'avoir à l'oreille pour l'entendre, mais simplement pouvoir parler comme ça et ainsi garder une forme de concentration minimale, là, sur la route? Est-ce que c'est ce pour quoi on a décidé de... entre autres, là.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends par les divers regards que c'est Mme St-Cyr qui va nous éclairer.

M. Moreau: Bien, comme on va lui donner congé ce soir, il est normal qu'elle travaille aujourd'hui, là.

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Alors, c'est surtout qu'il y a des circonstances où c'est obligatoire même d'avoir un CB. À titre d'exemple, il y a certains permis de transport qui sont assortis de l'obligation

d'avoir un CB. L'intérêt, justement, d'un appareil de ce type-là, c'est que ceux qui sont sur la même fréquence reçoivent le message. Alors, on peut dire, exemple: Je m'en viens, je suis rendu à telle intersection, et me voici, me voilà, ce qu'un téléphone ne peut pas permettre de faire.

Donc, c'est vraiment que c'est un outil qui dans certains cas est obligatoire. C'est un type de communication, aussi, qui est relativement court, les gens ne parlent pas en simultané, et ça permet... ça a une fonction sécuritaire dans l'exercice de certains travaux.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme St-Cyr. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Est-ce qu'il serait possible pour vous, Mme St-Cyr, de... s'il y a d'autres raisons évoquées par les associations de camionnage qui vous ont poussés finalement à accepter leur revendication.

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, absolument. C'est que — M. Moreau l'a signalé — lorsque l'article a été adopté, il n'était pas question d'inclure les CB. Or, il y a des jugements de tribunaux qui sont venus dire, notamment un, là, qui est venu dire que le CB était muni d'une fonction téléphonique et que, par voie de conséquence, il était sujet à l'interdiction, et que donc il y avait une amende et des points d'inaptitude à l'avenant, une infraction.

Alors, c'est sur cette base-là, naturellement, que les associations de... à la fois d'autobus, certaines municipalités, camionnage aussi, ont attiré notre attention sur le fait que, malheureusement, contrairement à l'intention de départ, il y avait des jugements qui assimilaient le CB à un appareil muni d'une fonction téléphonique.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, Mme St-Cyr. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Puis peut-être juste une dernière question. Vous avez fait état, là, finalement du niveau de sécurité qui est élevé par l'annonce d'un positionnement, hein: je suis rendu ici. Or, je croyais que ce type d'obligation là n'avait trait qu'aux chemins de bois, finalement, c'est-à-dire, par exemple, pour les chemins qui sont empruntés par les camions qui sortent le bois qui est bûché par les pâtes et papiers. On comprend que cette obligation d'annoncer sa position, elle concerne d'autres situations que celle où on utilise un chemin de bois pour... qui est utilisé notamment par les immenses camions, là, qu'on appelle des Pacific, là.

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, c'est un exemple que je donnais. L'autre chose que je peux vous mentionner, c'est que, lors de déplacement de véhicules surdimensionnés, le permis spécial de circulation oblige le conducteur à rester en communication avec son escorte à partir d'un système de radio communication.

M. Boucher: Comme des immenses éoliennes ou des choses comme ça, là?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui.

● (17 h 50) ●

M. Boucher: O.K. Et puis peut-être une dernière question. Le ministre y a fait référence, à savoir que la technologie évoluait, et là on prévoit la loi pour l'avenir... C'est que dans l'avenir, bon, c'est... Est-ce qu'en dépit de cet avenir-là il existe actuellement d'autres exemples d'appareils qui pourraient se voir exemptés de l'interdiction prévue au premier alinéa ou... auxquels on ne fait pas référence spécifiquement comme on le fait dans le cas des radios bidirectionnelles, là, mais qui existent, ou ce n'est qu'en prévision de l'avenir?

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, est-ce que vous me permettez de parler au ministre 30 secondes?

La Présidente (Mme Doyer): Certainement. Comment ferais-je pour vous interdire de parler au ministre des Transports? Alors, bien sûr. Je ne suspendrai pas. Je ne pense pas.

(Consultation)

La Présidente (Mme Doyer): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Alors, l'exemple que je voulais donner est celui du RENIR. C'est l'acronyme pour le réseau de radiocommunication au service de la sécurité publique et civile. C'est un réseau de radiocommunication sans fil qui est conçu par le Centre de services partagés du Québec. Sa mise en place permet au gouvernement de se doter d'un réseau moderne pour répondre, là, au soutien du Plan national de sécurité civile du Québec. Donc, c'est destiné aux organisations de sécurité publique et civile, et les appareils qu'ils utilisent sont munis d'une fonction téléphonique. Alors, s'il devait s'avérer que leur usage était important ou requis, à ce moment-là le ministre pourrait... le ministre des Transports pourrait adopter un arrêté ministériel. C'est l'exemple connu.

M. Boucher: Mais on n'a pas jugé, à l'heure actuelle, que leur utilisation, elle était essentielle... suffisamment essentielle pour faire l'objet d'un arrêté ministériel, là.

M. Moreau: ...que ça s'applique... Ma compréhension, c'est que ça s'appliquerait, par exemple, à un événement donné. Alors, en matière de sécurité civile, si vous aviez un cas où, dans une région du Québec, on a besoin d'intervenir — prenons le cas des inondations qu'on a eues, ça pourrait être un cas visé par le rapport Nicolet — alors on pourrait dire: Bien, pour cet événement... L'arrêté ministériel viserait à restreindre, pour les événements en question, l'utilisation de ce type d'appareil là. On peut penser à ce qui est arrivé en Gaspésie ou... En fait, c'est vraiment des cas par cas.

Donc, comme le gouvernement adopte, par exemple, un décret sur les mesures d'urgence ou une recommandation qui est faite par le ministre de la Sécurité publique, de la même façon le ministre des Transports pourrait adopter un arrêté ministériel pour dire: À cette fin-là, voici, ce type d'appareil là ne constitue pas un élément d'infraction à la loi.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, ça va, M. le député de Johnson?

M. Boucher: Ça me va.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que l'article 9.2 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous en sommes à l'article 10.1.

M. Moreau: Non. Bien, on va revenir à 9.1, là, maintenant qu'on a mis en congé nos gens de la Société de l'assurance automobile.

La Présidente (Mme Doyer): Ah! Bien, oui. 9.1, M. le ministre.

M. Moreau: 9.1. Alors: Insérer, après l'article 9 du projet de loi, le suivant:
9.1 Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 406, du suivant:
«406.1...»

Une voix: ...

M. Moreau: Et on va avoir un petit amendement aussi. Bien, on va faire...

Une voix: ...

M. Moreau: Ah! On peut le faire au complet? Oui, O.K.

Une voix: ...

M. Moreau: O.K. Bien, on fera les adaptations. On va distribuer... Je vais faire la lecture. On va distribuer le texte.

«406.1. Lorsqu'un véhicule d'urgence ou une dépanneuse, dont les feux clignotants ou pivotants sont actionnés, est immobilisé sur un chemin public, le conducteur d'un véhicule routier doit, si le véhicule immobilisé est situé sur la voie sur laquelle il circule, réduire la vitesse de son véhicule de manière à ce qu'elle ne soit pas susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes et des biens qui sont situés sur cette voie et, au besoin, l'immobiliser, puis emprunter une autre voie après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger. Lorsqu'il s'agit d'une chaussée à circulation dans les deux sens, il doit alors, avant d'emprunter l'autre voie, céder le passage aux véhicules qui y circulent en sens inverse.

«Lorsque le véhicule immobilisé est situé sur un accotement ou sur la voie contiguë à la voie sur laquelle le conducteur circule, ce dernier doit, dans l'ordre:

«1° réduire la vitesse de son véhicule de manière à ce qu'elle ne soit pas susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes et des biens qui sont situés sur l'accotement ou sur cette autre voie;

«2° changer de voie, s'il en existe une autre dans le même sens que celui dans lequel il circule, de manière à laisser une voie libre entre son véhicule et celui immobilisé, après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger ou, à défaut, s'éloigner le plus possible du véhicule immobilisé tout en demeurant dans la voie sur laquelle il circule.

«Le deuxième alinéa ne s'applique pas lorsque le sens de la circulation de la voie sur laquelle le conducteur circule est dans le sens inverse de la circulation de la voie sur laquelle est situé le véhicule immobilisé.»

Alors, la modification suggérée au Code de la sécurité routière par l'article 9.1 proposé vise à assurer une meilleure protection des travailleurs qui doivent intervenir en situation d'urgence, ou de dépannage, ou pour assurer la sécurité routière. Pour ce faire, le nouvel article proposé prescrit les comportements que devrait adopter un conducteur lorsqu'il circule près d'un véhicule immobilisé sur l'accotement, sur la voie sur laquelle il circule ou sur la voie contiguë à celle-ci.

Il s'agit essentiellement, à l'approche d'un véhicule dont les gyrophares sont actionnés, de réduire la vitesse de son véhicule de manière à ce qu'elle ne soit pas susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes et des biens et, selon les circonstances, de changer de voie ou de s'éloigner le plus possible du véhicule immobilisé tout en demeurant dans la voie sur laquelle il circule.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, je vous proposerais, si vous êtes d'accord, de lire l'article 9.1, qui va être un ajout, parce que c'est en lien. Si vous êtes d'accord, M. le député de Johnson, parce que...

M. Boucher: Bien, en fait, considérant l'heure et considérant aussi le désir de mon collègue de Chambly de participer aux travaux du «Move Over»... de la loi sur le corridor de sécurité, alors qu'il a parrainé une pétition sur le site de l'Assemblée nationale qui traite de ce sujet-là, je vous dirais: Est-ce qu'on peut suspendre les travaux seulement deux ou trois minutes avant pour revenir à 19 h 30 et permettre à mon collègue d'y participer, tout simplement?

La Présidente (Mme Doyer): Moi, je pense que oui, puis le ministre...

M. Moreau: Bon, il y a trois...

La Présidente (Mme Doyer): ...lira l'amendement, l'ajout de l'article 1... à l'article 1... 9.1, c'est-à-dire.

M. Moreau: Il y a trois articles qui concernent le «Move Over Law», alors c'est clair qu'avant la suspension de 18 heures on n'aura pas le temps de tous les voir, et je trouve que la demande du député de Johnson est tout à fait légitime. Je n'ai aucun problème avec ça.

La Présidente (Mme Doyer): Alors... et puis compte tenu de l'heure, justement, je vais suspendre nos travaux. Avant, je veux vous remercier de votre bonne collaboration, remercier le personnel de l'Assemblée nationale et vous souhaiter des bons travaux ce soir.

Alors, comme il est maintenant presque 18 heures, la commission suspend ses travaux jusqu'à 19 h 30, et ce sera à la salle 1.38, la salle des Premiers-Ministres.

(Suspension de la séance à 17 h 58)

(Reprise à 19 h 35)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, bonsoir. À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande encore une fois à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre 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.

Au moment de la suspension de nos travaux, cet après-midi, nous en étions à l'étude de l'amendement proposant le nouvel article 9.1. Mais permettez-moi de vous faire une petite synthèse de là où nous en sommes rendus.

Parmi la petite ribambelle d'amendements que le ministre nous a proposés, nous avons adopté l'article 1.1, 2.1, 9.2 a été adopté. Nous sommes en train de travailler sur le 9.1; 10.1 va être amené, 11.1, 12.1, 22.1. Nous avons suspendu les articles, de la loi n° 57, 12, 13 et 15, et l'article 13 et l'article 25 sont à travailler aussi.

Alors, la parole était — 9.1 — à... Rappelez-moi, Mme Cameron.

M. Moreau: Oui, bien, juste avant, je vous fais...

La Présidente (Mme Doyer): Ah! Ah! Ah!

M. Moreau: Oui. On était à 9.1, où on a introduit la question du «Move Over», et on attendait que notre collègue de Chambly se joigne à nous.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça.

M. Moreau: Mais, juste avant, si vous vous rappelez, le député de Johnson...

La Présidente (Mme Doyer): Vous nous avez lu...

M. Moreau: Oui, mais le député de Johnson nous avait suggéré une modification qu'il souhaitait voir entrer pour traiter de la question de la vérification de la signalisation, pour s'assurer qu'elle était adéquate en tout temps. Je vous suggérerais qu'on ferme cet aspect-là des choses avant de passer au «Move Over», puis on pourra prendre le reste du bloc pour le «Move Over».

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Moreau: Ce que nous suggérons... Parce qu'on a lu la proposition, qui n'avait pas été déposée formellement comme un amendement, là, mais dont on nous avait communiqué l'esprit, qui aurait pris la forme d'un ajout qui serait

l'article 6.1. Ce qu'on vous suggère. M. le député de Johnson, c'est plutôt de venir amender l'article 4 du projet de loi, qui, lui, modifie l'article 294.1, pour venir ajouter un alinéa additionnel à 294.1.

Je vous en fais la lecture. On pourra... Je pense qu'on est en train de vous distribuer le texte du projet d'amendement. On est en train de l'imprimer. Mais je vais vous le lire, je pense que vous allez voir, ça va traduire...

En d'autres termes, ce qu'on ferait, c'est qu'on ajouterait, à la fin de 294.1 proposé par l'article 4 du projet de loi, un alinéa qui se lirait comme suit:

«Elle — alors, la personne responsable de l'entretien du chemin public — doit également vérifier, suivant la fréquence déterminée par le ministre, la présence et l'adéquation de cette signalisation et lui faire rapport du résultat de cette vérification.»

La Présidente (Mme Doyer): Ça va. M. le député de Johnson, est-ce que ça vous convient comme libellé?

M. Boucher: Bien, simplement m'assurer... Est-ce que je comprends là que la partie ministérielle, en fait, ne juge pas nécessaire d'inclure la question liée à l'inspection des cinémomètres en tant que telle, là?

M. Moreau: Non, c'est parce que ça existe déjà, l'obligation de vérifier l'adéquation... c'est-à-dire le bon fonctionnement de l'appareil, parce que ça, ça fait partie de la preuve à faire. Alors, quelqu'un qui est pris par un — qui est pris! — dont l'infraction est constatée par un cinémomètre, comme quelqu'un dont l'infraction est constatée par un radar standard, là, a une possibilité de dire: Oui, mais, un instant, est-ce que votre appareil était calibré?

Alors, il existe une disposition réglementaire, qui est le Règlement sur les conditions et les modalités d'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, qui indique que le fournisseur de l'appareil fait l'inspection au cours des 60 jours qui précèdent la date de son utilisation, et il fait l'objet d'une vérification par un agent de la paix ayant reçu une formation appropriée avant et après chaque opération, dans le cas d'un cinémomètre photographique mobile, et au cours des sept jours qui précèdent la date de leur utilisation dans le cas des autres appareils, qui sont les appareils fixes ou les appareils aux feux rouges. Alors, ça, c'est déjà prévu, donc on n'a pas besoin d'ajouter quoi que ce soit.

Ce que l'on ajoute, c'est la préoccupation que vous avez mentionnée, sur la question de maintenir en bon état la signalisation. Et là, ça, on l'introduirait directement dans la loi et non pas dans le règlement en ajoutant un alinéa à 294.1, que nous avons adopté par l'article 4 du projet de loi. Et c'est l'alinéa que je vous ai lu et dont, je pense, là, vous avez reçu copie.

● (19 h 40) ●

M. Boucher: Est-ce que ces inspections... Parce que je ne veux pas nécessairement qu'il y ait des inspections faites spécifiquement sur la question de la signalisation, mais que l'idée de s'assurer qu'elle est présente effectivement ne fasse que se rajouter aux inspections qu'on fait déjà, celles dont le ministre vient de faire référence. Est-ce qu'on a une idée de la fréquence desdites inspections?

(Consultation)

M. Moreau: Alors, la réponse à la question, c'est qu'il y a des patrouilles régulières du ministère des Transports qui s'assurent du bon état de la signalisation. Alors, il n'y a pas une fréquence déterminée où on dit: C'est une fois semaine, une fois par mois ou autrement. On voudrait l'ajouter à ça. L'objet de l'amendement, c'est dire: «Elle doit également vérifier, suivant la fréquence déterminée par le ministre — alors, on pourra le déterminer probablement, là... ce serait quoi, par arrêté...

Une voix: ...

M. Moreau: ...par entente, ah oui, parce qu'on parle aussi des municipalités, là — la présence et l'adéquation de cette signalisation...»

Alors, quand on va faire une entente avec une ville, que ce soit Québec... ou Gatineau dans le cas qu'on a, on ajouterait une clause à l'entente qui dirait: La municipalité a aussi l'obligation de faire une vérification de l'adéquation de la signalisation et en faire rapport au ministre une fois par — là, ce sera à déterminer avec la ville — selon qu'il y a... Mettons que j'ai une ville où j'ai un appareil, bien là je ne lui demanderai pas de faire... Mais, si j'avais une ville où j'avais plusieurs appareils, bien là je lui demanderais une fréquence — quand je dis «je lui»... — on lui demandera... le ministre lui demandera une vérification à une fréquence qui va être en lien avec le nombre d'appareils situés sur son territoire ou sur son réseau.

M. Boucher: Et peut-être une dernière chose, Mme la Présidente, tant qu'à être dans le 4, là. On se rappelle bien que finalement le nombre de signalisations... de pancartes qui indiquent la présence d'un cinémomètre, la distance respectée de ces pancartes-là par rapport au cinémomètre, bon, tout ça, font non seulement l'objet de... en fait, de, comment dire... Les critères, et etc., font l'objet, là, de certaines... En fait, le manuel de signalisation porte sur cette question-là, mais ils feront aussi l'objet d'un règlement, à moins que je ne me trompe? C'est ça. Est-ce qu'il y aura un règlement qui fera suite aux indications comprises dans le manuel de signalisation?

M. Moreau: Oui. Votre question se répond par l'article 289 du Code de la sécurité routière, que Me Massé connaît par coeur et qui dit: «Les normes de fabrication et d'installation de la signalisation routière...» C'est le deuxième alinéa de 289: «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 dont je vous ai donné copie.

Et donc, quand on intègre... pardon, quand on intègre au manuel ces règles-là, l'alinéa suivant, de 289, dit: «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.» Alors, il y a une obligation légale de se conformer à ce que l'on retrouve dans le manuel.

M. Boucher: O.K. Et ça ne fera pas l'objet d'un règlement particulier, là, le manuel de signalisation faisant foi...

M. Moreau: Le manuel... Le code...

M. Boucher: ...des différents critères, et tout ça.

M. Moreau: La loi y réfère. La loi réfère directement au manuel sans l'intermédiaire de réglementation.

M. Boucher: O.K.

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

M. Boucher: Ça me va.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends que l'amendement à l'article 4, bien, visant à ajouter, à la fin de l'article 294.1 proposé par l'article 4 du projet de loi, l'alinéa suivant, tel que vous en avez discuté, est adopté. Il est adopté? Merci.

M. Moreau: ...

La Présidente (Mme Doyer): Oui?

M. Moreau: Je veux m'assurer, parce que le document qu'on vous a circulé est recto verso... C'est l'amendement qui comporte trois lignes et non pas celui...

La Présidente (Mme Doyer): Pas celui où il y a «périodiquement», l'autre.

M. Moreau: C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. «Elle doit également vérifier, suivant la fréquence déterminée par le ministre, la présence et l'adéquation de cette signalisation et lui faire rapport du résultat de cette vérification.»

M. Moreau: Exact.

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce que c'est adopté? Adopté. L'article 4, tel qu'amendé, est adopté?

M. Moreau: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté

M. Moreau: Et là on tomberait à 9.1.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Et avant de le faire, M. le ministre, je veux préciser une chose... deux choses, même. C'est que nous retirons l'amendement qui avait été amené à l'article 9.1. Vous nous en avez... Je retire celui qui ne contient pas... Vous nous en avez lu un lorsqu'on a terminé nos travaux et...

M. Moreau: Oui, qui ajoute le mot «dépanneuse».

La Présidente (Mme Doyer): Voilà. Bien, non... Oui, vous avez lu celui-là, et là...

M. Moreau: Non, j'ai lu le bon.

La Présidente (Mme Doyer): Avec «dépanneuse»?

M. Moreau: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): Bon. Mais je veux être claire, là. C'est parce que celui qu'on avait eu en premier, on le retire...

M. Moreau: C'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): ...et celui ajoutant «un véhicule d'urgence ou une dépanneuse»...

M. Moreau: Exact.

La Présidente (Mme Doyer): ...«lorsqu'un véhicule d'urgence ou une dépanneuse». Alors, c'est celui-là à partir duquel on va travailler.

M. Moreau: C'est ça. Alors, celui qui était dans le cahier d'amendements est retiré.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): On va s'assurer que M. le député de Chambly en ait une copie.

M. Moreau: Oui, il n'était pas là au moment où on l'a lu. Alors, dans le cahier d'amendements, on avait simplement... le texte commençait par «Lorsqu'un véhicule d'urgence, dont les feux clignotants...» Celui-ci serait retiré au profit d'un amendement qui se lit: «Lorsqu'un véhicule d'urgence ou une dépanneuse, dont les feux clignotants ou pivotants sont actionnés...» Ça va? Vous en avez une copie?

Une voix: ...

M. Moreau: O.K. Voilà.

La Présidente (Mme Doyer): Pardon, M. le ministre, j'ai un petit... Une chance que la personne qui est à votre gauche me vérifie, se vérifie et vous vérifie.

M. Moreau: Il nous empêche de travailler correctement?

La Présidente (Mme Doyer): Bien, des fois il nous aide. Alors, c'est parce qu'il y avait un amendement proposé par le député de Johnson — c'est bien ça? — qu'il nous faut retirer parce que, suite à vos discussions...

M. Moreau: Non, il n'a pas été déposé.

La Présidente (Mme Doyer): Ah! c'est ça.

M. Moreau: Il n'a pas été déposé.

La Présidente (Mme Doyer): Ça ne me dit rien, ça. Ça ne me disait rien, alors...

M. Moreau: Vous voyez qu'il nous nuit, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Vous nous nuisez. Vous nous nuisez. Parce que c'est vrai que ça ne me disait rien, ça. Je suis quand même assez bien les travaux.

M. Moreau: Le député de Johnson nous avait suggéré l'idée d'amender...

La Présidente (Mme Doyer): Oui, le 6.1. Ça ne me disait absolument rien.

M. Moreau: ...et c'est ce qu'on vient de faire par l'article 4.

La Présidente (Mme Doyer): Ce n'est pas grave. On vous pardonne, là, mais...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): O.K. C'est à peu près ça. Il est gentil, à part ça. Bon. Donc, on est sur l'amendement qui vise à ajouter par une insertion 406.1 tel que vous nous l'avez lu. M. le ministre... M. le député de...

M. St-Arnaud: ...ajouter quelque chose sur...

M. Moreau: Non. Essentiellement, j'avais fait les commentaires liés à la... En réalité, ce qu'on vise à faire, c'est ça, là, lorsqu'on est...

La Présidente (Mme Doyer): Le corridor de sécurité.

M. Moreau: ...le corridor de sécurité, qui est communément appelé, dans sa version anglophone, le «Move Over Law». Alors, l'idée étant, lorsqu'un véhicule d'urgence ou une dépanneuse a des feux clignotants ou pivotants qui sont actionnés, à obliger les véhicules qui sont dans le même sens que lui, selon la configuration du réseau où il se situe, si c'est une voie qui rencontre, ou si il y a trois voies parce qu'on est sur un réseau autoroutier, ou plus de trois voies parce qu'on est sur un réseau autoroutier... dans tous les cas, à réduire leur vitesse et à changer de voie, essentiellement, lorsqu'on est sur une autoroute, ou encore, lorsqu'on est dans une voie qui rencontre, à changer de voie, toujours si on peut le faire sans danger, en laissant la priorité à la circulation à contresens. En gros, c'est ça.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, M. le député de Chambly, nous vous écoutons.

● (19 h 50) ●

M. St-Arnaud: Oui. Merci, Mme la Présidente. Mais d'abord, Mme la Présidente, il me fait plaisir de me joindre aux travaux de la commission, que vous présidez avec brio, sur ces modifications au Code de la sécurité routière, en fait, qui dans un premier temps, via le projet de loi n° 57, là, visaient surtout l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges mais qui vont maintenant englober une autre modification au Code de la sécurité routière que nous accueillons avec beaucoup de plaisir et que personnellement j'accueille avec beaucoup de plaisir.

Je sais que mon collègue de Gouin avait interrogé le ministre, lors de l'étude des crédits, sur cette question de savoir s'il n'y aurait pas moyen de rapidement modifier le Code de la sécurité routière pour y insérer cette disposition, qu'on appelle communément le «Move Over Law» mais qui — en français, je pense qu'on pourrait dorénavant l'appeler le corridor de sécurité, là — qui est une disposition qui existe dans plusieurs États américains et dans la plupart des provinces canadiennes.

Et le ministre, à ce moment-là, lors de l'étude des crédits, avait dit à mon collègue de Gouin qu'il avait formé un comité, je pense, dans un premier temps. Et, suite aux propos qui avaient été tenus à la fois par le député de Gouin et le député de Chomedey, le ministre s'était montré très ouvert à ce qu'on profite justement de l'étude du projet de loi n° 57 pour insérer cet amendement relatif au corridor de sécurité, ou «Move Over Law».

Alors, évidemment, Mme la Présidente, je me réjouis que ce soir le ministre nous présente cet amendement. Vous savez, Mme la Présidente, je me permets de le rappeler, que j'ai été interpellé sur cette question-là à la fin de l'hiver par un résident de mon comté, de ma circonscription de Chambly, un ambulancier du nom de Patrick Dufresne, qui d'ailleurs suit les travaux de cette commission avec attention, et qui est venu me parler du «Move Over Law». En toute honnêteté, Mme la Présidente, je n'avais jamais entendu parler de ça et je me demandais vraiment de quoi il s'agissait.

Et Patrick Dufresne est un ambulancier de huit ans d'expérience qui a vécu des situations problématiques et qui a été notamment très touché par l'événement tragique qui est survenu à Bromont l'an dernier et qui a occasionné le décès d'un policier du Service de police de Bromont, M. Vincent Roy. Et c'est dans la foulée de cet accident et à la suite de ses expériences personnelles qui l'ont amené à vivre des situations où des gens ont été blessés ou ont passé proche d'être blessés, à quelques centimètres ou quelques pouces d'être blessés, qu'il me demandait d'initier une pétition. Et je dois lever mon chapeau devant son geste, parce qu'il a mis, par mon intermédiaire, une pétition en ligne sur le site de l'Assemblée nationale, qui a débuté, qui a été inscrite le 28 mars dernier et qui à ce jour, en date d'aujourd'hui, a recueilli plus de 8 550 signatures. Alors, c'est vous dire, en quelques semaines, à quel point cette question-là a semblé toucher bien des gens.

Je me permettrai, Mme la Présidente — je ne veux pas allonger les débats outre mesure, mais... — de vous lire le libellé de la pétition, qui se lit ainsi:

«Considérant que chaque année, des travailleurs sont victimes d'accidents de la route alors qu'ils effectuent leurs tâches en bordure de la chaussée;

«Considérant que le 1er décembre 2011, le policier Vincent Roy du Service de police de Bromont a perdu la vie dans des circonstances similaires et que la ville de Bromont a adopté la résolution 2012-03-098 demandant au gouvernement du Québec d'instaurer la "Move Over Law" au Québec;

«Considérant que certaines provinces canadiennes, ainsi que la majorité des États américains ont implanté une mesure afin d'augmenter la sécurité de ces travailleurs;

«Considérant que cette mesure vise à minimiser le risque de collision entre les automobilistes et un véhicule d'urgence — policiers, ambulanciers et pompiers — une remorqueuse ou un véhicule gouvernemental dont les gyrophares sont actionnés et qui est immobilisé sur l'accotement;

«Considérant que cette mesure oblige l'automobiliste à changer de voie ou réduire sa vitesse en pareille circonstance;[...]

«Nous, citoyens, demandons au gouvernement du Québec d'adopter un projet de loi ou toute mesure réglementaire permettant la mise en place officielle de la "Move Over Law" sur l'ensemble du territoire québécois.»

Alors, c'est le texte de la pétition qui a été mise en ligne le 28 mars dernier et qui, comme je vous le mentionnais tantôt, a à ce jour recueilli plus de 8 558 signatures. Et je comprends qu'elle est encore en ligne, là, sur le site de l'Assemblée nationale jusqu'au 28 mai prochain.

Et non seulement il y a eu ces signatures de citoyens qui se sont rendus sur le site de l'Assemblée nationale pour signer cette pétition, mais la pétition a recueilli l'appui de beaucoup d'organismes, que ce soient des organisations policières — je pense entre autres à la Fédération des policiers et policières municipaux du Québec, présidée par M. Denis Côté — que ce soit le CAA, que ce soient différents organismes. Et je voyais tantôt une liste d'organismes qui ont appuyé le projet de loi — je vais essayer de la retrouver, Mme la Présidente, elle est en quelque part... voilà — notamment la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec, Urgences-Santé, l'Association professionnelle des paramédics du Québec, la corporation des techniciens ambulanciers de la Montérégie, et j'en passe, Mme la Présidente. Parce que ce qui est assez fascinant, c'est de voir que semaine après semaine différents organismes ont adopté des résolutions pour appuyer la démarche faite par M. Dufresne et visant à instaurer cette disposition du corridor de sécurité, du «Move Over Law», au Québec.

Alors, je me réjouis, bien sûr, de l'amendement présenté par le ministre qui instaure un nouvel article au Code de la sécurité routière, l'article 406.1, qui prévoit... je ne lirai pas l'article au complet, Mme la Présidente, mais qui prévoit un corridor de sécurité dorénavant au Québec. J'ai été heureux d'entendre le ministre faire le dernier amendement, là, qu'il vient d'ajouter, d'ajouter la dépanneuse, parce que, dans la première proposition, on parlait de «lorsqu'un véhicule d'urgence est immobilisé», et, «véhicule d'urgence», en fonction du Code de la sécurité routière, à l'article 4, on parle d'un véhicule de police, on parle d'un véhicule incendie ou on parle d'un véhicule ambulancier. Et, en regardant les... Alors, ce qui évidemment éliminait, là, certains types de véhicules, notamment les dépanneuses.

Or, les dépanneuses sont aussi prévues... la définition d'une dépanneuse est aussi prévue à l'article 4 de la loi et prévoit qu'une dépanneuse, c'est «un véhicule automobile muni d'un équipement fabriqué pour soulever un véhicule routier et le tirer ou pour charger un véhicule routier sur sa plate-forme». Alors, avec l'amendement que le ministre vient d'introduire ce soir, on parle de véhicule d'urgence, donc les trois dont je vous parlais, police, ambulancier et incendie, et on parle aussi d'une dépanneuse.

Je dois vous dire, Mme la Présidente, et j'en profite pour en parler au ministre — on pourra peut-être le faire par le biais d'un amendement — que j'ai été sensibilisé au fait que les contrôleurs routiers, les gens qui sont à l'emploi du ministère des Transports qui agissent comme contrôleurs routiers, ne seraient pas visés par ni le mot «véhicule d'urgence» ni le mot «dépanneuse», et ça semble poser problème, parce que ce que ce qu'on m'expliquait... Et vous comprendrez que je suis loin d'être un expert de ces questions, mais ce que M. Dufresne, de Chambly, m'expliquait, c'est que souvent ce sont... les premiers qui arrivent, souvent, sur le terrain, là, sur le lieu de l'incident, ce sont souvent les contrôleurs routiers du ministère des Transports du Québec. Alors, ils ne semblent pas rentrer dans les deux définitions qui sont présentement sur la table, à savoir «véhicule d'urgence», qui est parfait, police, ambulanciers, pompiers, excellent, et les dépanneuses, que le ministre vient d'ajouter, qui, je pense, est excellent.

Mais là il semble y avoir un dernier problème, que je soulève, là, d'une manière très informelle au ministre, là. Parce que je cherchais un libellé sur l'heure du repas, Mme la Présidente, voir comment on pourrait... Ce n'est pas simple. Est-ce qu'on doit écrire «véhicule d'un contrôleur routier», ou «véhicule du ministère des Transports», ou... Je ne sais pas comment on peut le rédiger, là. Je vois que le ministre est entouré de plusieurs conseillers juridiques; il pourrait peut-être nous trouver une façon d'ajouter ce dernier élément là.

Une voix: ...

M. St-Arnaud: Mon collègue, là, me dit qu'on pourrait peut-être s'inspirer de certaines dispositions, là, qui existent déjà au Code de la sécurité routière.

Mais je ne sais pas comment on pourrait répondre à cette dernière préoccupation, parce que... On reviendra sur les amendes, parce que je pense qu'il y a un autre amendement, un peu plus loin, sur les amendes puis les points de démerite, là, mais, sur le principe du corridor de sécurité, je pense que le libellé qui est proposé par le ministre... Moi, je l'ai lu attentivement et je pense qu'il couvre bien ce qui est visé par ceux qui se sont manifestés, là, au cours des derniers mois, sur la nécessité d'avoir ça dans notre Code de la sécurité routière.

Et je rejoins le ministre là-dessus. Je salue son ouverture sur cet amendement qui nous permet d'agir rapidement et de ne pas arriver avec un autre projet de loi, là, puis de repasser toutes les étapes, puis peut-être d'attendre l'automne, puis peut-être d'attendre une prochaine législature. Je pense qu'on vise tous une meilleure protection — et vous le disiez, M. le ministre, dans vos commentaires — une meilleure protection des travailleurs qui doivent intervenir en situation d'urgence ou pour assurer la sécurité routière.

Là, je pense qu'on a presque réglé, avec l'amendement qui est proposé par le ministre, l'ensemble de la question. Reste la question des contrôleurs routiers — et je conclus là-dessus, là — qui, semble-t-il... sur laquelle on m'a encore sensibilisé aujourd'hui en me disant... Parce qu'il y avait eu des rumeurs dans les médias, les gens m'ont dit: Oui, mais ça a l'air que les dépanneuses ne seraient pas incluses. Bon, bien, là, on vient de régler le cas des dépanneuses. Et là on me sensibilise, au cours des dernières heures, sur un autre élément, qui serait les contrôleurs routiers, qui, semble-t-il, sont souvent les premiers à arriver, là, quand il y a un événement et qui donc s'installent avec leurs gyrophares, là — on en a tous connu sur les bords de nos autoroutes — et qui ne seraient pas visés, si je ne m'abuse, par le libellé actuel.

Alors, est-ce que c'est exact de dire qu'ils ne sont pas visés? Et, si c'est le cas, est-ce qu'on peut introduire une troisième catégorie qui viserait les contrôleurs routiers du ministère des Transports du Québec?

● (20 heures) ●

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

M. Moreau: Alors, je comprends que ce à quoi réfère le député de Chambly, ce ne sont pas les contrôleurs routiers, mais les surveillants routiers. Les contrôleurs routiers, ce sont les gens qui font le contrôle des règlements liés au chargement et aux véhicules de transport... qui ont des véhicules qui sont des véhicules d'urgence immatriculés au nom de la Société d'assurance automobile du Québec. Alors, eux tombent dans la catégorie véhicules d'urgence.

Ce à quoi vous référez, ce sont les surveillants routiers, c'est-à-dire les camionnettes du ministère des Transports qui... les fourgonnettes du ministère des Transports, qui parfois arrivent et qui, bon, vont à l'occasion recueillir sur la voie des détritiques ou des objets qui s'y trouvent, là, si quelqu'un échappe des choses de son chargement. Ces véhicules-là, en général, sont équipés de ce que bien des véhicules d'urgence ne sont pas équipés, c'est-à-dire d'une immense flèche de signalisation qui indique une obligation de changer de voie.

Le problème additionnel que nous avons, c'est un problème d'application. Les légistes m'indiquent, bon... si je dis... je ne peux pas dire: Tout véhicule muni d'un gyrophare, parce que, je vous donne un exemple, le tracteur à gazon qui

fauche le gazon en bordure... dans l'emprise du ministère des Transports est muni aussi d'un clignotant. Ce n'est pas celui-là que l'on vise. Et il y aurait une difficulté d'identification du véhicule. Exemple: si je l'appliquais aux camionnettes du ministère des Transports, il faudrait qu'à bonne distance on puisse identifier qu'il s'agit d'une camionnette du ministère des Transports, ce qui n'est pas évident, là, lorsque je suis à un demi kilomètre du... ou même un quart de kilomètre du véhicule en question.

Les véhicules qui servent à la surveillance routière sont, je pense, dans tous les cas — mais là je ne veux pas induire les membres de la commission en erreur, en tout cas, certainement dans la plupart des cas — équipés de flèches de signalisation qui indiquent un changement de voie. Là, ce qu'il faudrait voir, c'est: est-ce que cette flèche qui indique un changement de voie, elle, est appuyée par une disposition législative qui oblige le changement de voie, à défaut de quoi il y aurait une infraction? À ce moment-là, là, tout le monde serait couvert. En d'autres termes, lorsque la flèche est actionnée et qu'on n'obéit pas à cette flèche-là, là il y aurait le même genre de protection, c'est-à-dire le dégagement d'un corridor de sécurité. Alors, on peut peut-être faire cette vérification-là, parce que...

M. St-Arnaud: On peut peut-être faire cette vérification-là, Mme la Présidente. D'abord, je remercie le ministre de me permettre d'utiliser les bons termes. Je ne suis pas un expert de ces questions. Donc, on ne parle pas de contrôleurs routiers, mais on parle de surveillants de...

M. Moreau: Surveillants routiers.

M. St-Arnaud: ...surveillants routiers. Alors, on parle des surveillants routiers. Mais, j'allais dire, peu importe que ça soit peut-être, là, par la bande, visé par un autre article du Code de la sécurité routière, est-ce que ça serait... est-ce que ça ne serait pas inutile de quand même l'ajouter à l'article 406.1, d'une... en utilisant un terme qui couvrirait les surveillants routiers? Est-ce que ça peut être un véhicule d'un surveillant routier du... un véhicule gouvernemental de surveillant routier? Je ne sais quels pourraient être les termes exacts, mais que quelqu'un qui se réfère, Mme la Présidente, à l'article 416.1 puis qui veut savoir, le «Move Over Law» ou le code de... le corridor de sécurité, il s'applique pour quel genre de... que tout de suite il voie que c'est, oui, à la fois le véhicule d'urgence, pompier, police, ambulance, oui, dépanneuse... donc, oui, mais qu'il voie aussi, en lisant l'article, que ça s'adresse aussi aux véhicules des surveillants routiers. J'apprends vite, Mme la Présidente, surveillants routiers, que l'on voit sur nos routes et qui... et je ne dis pas ça...

Je dis ça après des conversations, notamment avec M. Dufresne, qui m'expliquait que souvent, lorsqu'il arrive un événement, ce sont les premiers véhicules qui arrivent sur les lieux, dans un certain nombre de cas. Alors, je pense que ça vaudrait la peine de l'inscrire à 46.1, si les conseillers du ministre nous confirment, là, que ça ne serait pas inutile de le faire.

Je pense que ça répondrait aussi à une demande de ces gens qui ont appuyé la pétition mise en ligne le 28 mars dernier en se disant... Et je voyais, Mme la Présidente, je vous ai lu la pétition tantôt, vous savez... vous avez probablement noté que, dans les considérants de la pétition, on disait... on parlait de «véhicule d'urgence — policiers, ambulanciers et pompiers — une remorqueuse — et on ajoutait dans la pétition — ou un véhicule gouvernemental dont les gyrophares sont actionnés et qui est immobilisé sur l'accotement». Alors, quitte à ce que... S'il le faut, on va suspendre quelques minutes pour que le ministre puisse discuter de la question avec ses conseillers. Mais je pense que ça ne serait pas inutile de l'ajouter à 406.1, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Et, M. le député de Chambly, je renforcerais ce que vous dites, parce que je me suis en venue, vers 4 heures ce matin, pour arriver à temps pour une réunion à 9 heures, et j'ai croisé trois pneus éclatés qui étaient en travers du chemin, sur l'autoroute 20, dans la voie de gauche. On ne pouvait pas dépasser, il y avait vraiment des gros pneus éclatés... et des animaux morts, hein, la nuit, on le sait... Bien, c'est vrai, il se passe des affaires, hein, sur la 20, de Mont-Joli à Québec. Et c'était la nuit, quand même. Et c'est vrai, ce sont souvent les surveillants routiers qui... ou des gens du ministère des Transports, avec des petites camionnettes sur le bord du chemin, qui vont enlever ces obstacles sur la route, effectivement. Et, M. le ministre, qu'avez-vous à dire?

M. Moreau: On va prendre...

La Présidente (Mme Doyer): Est-ce qu'on va suspendre pour... Alors, je vais suspendre quelques...

M. Moreau: ...quelles sont les dispositions qui s'appliquent dans ces cas-là.

La Présidente (Mme Doyer): Oui. Alors, je suspends la commission quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 6)

(Reprise à 20 h 18)

La Présidente (Mme Doyer): Alors, mesdames messieurs, nous recommençons nos travaux.

M. Moreau: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, nous en étions à l'article 9.1.

M. Moreau: Oui, au questionnement du député...

La Présidente (Mme Doyer): Du député de Chambly.

M. Moreau: Oui. Alors, la réponse à la question du député de Chambly se trouve ailleurs qu'à l'article 406, ou enfin 406.1, là, qui est suggéré. L'infraction ou, en fait, les dispositions qui seraient applicables dans le cas de la camionnette d'un surveillant routier, c'est le 301 du Code de la sécurité routière, qui indique que «seule la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut installer ou faire installer une signalisation sur ce chemin ou utiliser sur un véhicule routier, autre qu'un véhicule de police, une signalisation». Alors là, on est dans ce cas-là. Et 310 crée l'obligation: «Toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée en vertu du présent code.»

Les normes du manuel de... liées à la signalisation, dont on a fait état plus tôt, traitent des véhicules qui effectuent des travaux ou qui créent une entrave à une voie; ce sont notamment les véhicules des surveillants routiers. Et on prévoit qu'ils sont munis d'une flèche bidirectionnelle, donc qui peut servir pour un passage à droite ou à gauche, et qui est requise sur les autoroutes et les chemins où la vitesse est supérieure ou égale à 90 km/h et facultative dans les autres cas.

Donc, lorsqu'un surveillant routier intervient — et ces gens-là, me dit-on, reçoivent une formation qui est particulière — sur un chemin où la vitesse est supérieure ou égale à 90 km/h ou sur une autoroute... sont munis d'un véhicule qui possède une signalisation qui est une flèche et qui impose un changement de voie obligatoire en vertu des articles 301 et 310 du Code de la sécurité routière.

Qui plus est, la différence entre le surveillant routier et, par exemple, le contrôleur routier, ou le conducteur de la dépanneuse, ou le conducteur d'un véhicule de police ou d'une ambulance, lui n'a pas à intervenir immédiatement. Il a à signaler le changement de voie, et il peut rester à l'intérieur de son véhicule s'il estime que le fait pour lui de le quitter le met dans une situation dangereuse. Le policier, l'ambulancier ou le conducteur de la dépanneuse, lui, n'a pas le choix. S'il veut avoir une intervention qui est efficace, il doit quitter son véhicule, alors que le surveillant routier est protégé par le véhicule, «protégé» étant relatif, là, quand on est dans une situation où il y a un potentiel d'accident, mais il est quand même plus protégé que le policier, l'ambulancier ou le conducteur d'une dépanneuse qui, lui, est carrément sorti du véhicule, là.

● (20 h 20) ●

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

M. St-Arnaud: Bien, on va commencer par les bonnes nouvelles, Mme la Présidente. On a réglé le cas des véhicules d'urgence, policiers, pompiers, ambulanciers, puis on a réglé le cas des dépanneuses.

M. Moreau: Et contrôleurs routiers. Policiers, pompiers, ambulanciers, contrôleurs routiers et dépanneuses.

M. St-Arnaud: Dépanneuses, cinq cas, contrôleurs routier...

M. Moreau: Visés par...

M. St-Arnaud: Parce que contrôleur routier, là, juste pour que je comprenne, vous le rentrez dans la catégorie?

M. Moreau: Véhicule d'urgence.

M. St-Arnaud: Véhicule d'urgence. Alors, on a réglé une partie, là, c'est déjà pas mal. Il reste la dernière partie, quant aux surveillants routiers.

M. Moreau: Oui.

M. St-Arnaud: Ça, là, juste pour que je comprenne bien, là, Mme la Présidente, ça, c'est les gens qui se promènent sur l'autoroute, là, par exemple, puis qui ont une grosse flèche, là, puis que, s'ils voient quelque chose, ils peuvent... Par exemple, s'il y a des travaux...

M. Moreau: Ou un débris. Un débris...

M. St-Arnaud: Ou un débris...

M. Moreau: Mme la Présidente, je ne sais pas si on était en... on était suspendu?

La Présidente (Mme Doyer): Je vais vous dire, je vais vous le répéter, M. le ministre, pour ceux et celles qui nous écoutent, je me suis en venue, ce matin, très tôt. J'ai vu trois pneus éclatés, puis c'étaient des pneus de camions assez imposants, là, qui faisaient au moins... en tout cas, comme mes deux mains... et des bêtes mortes, par exemple, qui... Les gens étaient obligés de les éviter, de zigzaguer sur l'autoroute 20, et c'était dans la voie de dépassement.

M. Moreau: Alors là, le surveillant routier, lui, dans un cas comme celui-là, arrive sur place, installe le véhicule, qui constitue une entrave à la voie, avant d'intervenir sur la voie. Et, lorsqu'il le fait, il le fait au moyen d'une signalisation

qui est, conformément à 301, installée sur son véhicule, et signalisation à laquelle, conformément à 310, toute personne a l'obligation de se conformer.

M. St-Arnaud: Je comprends, Mme la Présidente. Donc, le... Je pense que ça précise, là, c'est quoi exactement, le surveillant routier. Ce que vous dites, là, c'est que le surveillant routier, par le biais de 301 du Code de la sécurité routière, c'est une personne responsable de l'entretien d'un chemin public. C'est ce que je comprends?

M. Moreau: Ce n'est pas la personne responsable de l'entretien, mais il fait partie, par exemple, des équipes du ministère des Transports qui assurent une surveillance, tel que le nom l'indique, du réseau routier et qui peut intervenir soit pour retirer un obstacle ou, par exemple, sécuriser un véhicule, s'il est le seul véhicule arrivé sur les lieux.

Vous référiez tantôt, par exemple, à un véhicule en panne d'essence en bordure de l'autoroute. S'il est le premier arrivé sur les lieux, il pourrait sécuriser ce véhicule-là en s'installant derrière et en actionnant la signalisation, qui est la flèche, pour créer une entrave sécuritaire à la voie.

M. St-Arnaud: Parce que, quand je lis 301, là, 301 dit: «Seule la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut installer ou faire installer une signalisation sur ce chemin ou utiliser sur un véhicule routier, autre qu'un véhicule de police, une signalisation.»

M. Moreau: Ça, c'est le ministère des Transports ou une municipalité qui peut faire installer la signalisation, soit sur le chemin, soit sur un véhicule. Lorsque la signalisation est installée sur le chemin ou sur le véhicule et qu'elle l'est par une personne responsable de l'entretien du chemin, conformément à 310, il y a une obligation de se conformer à cette signalisation-là.

M. St-Arnaud: Notre préoccupation, là, c'est ce fameux véhicule de surveillant routier, là, qui arrive parce qu'il y a quelqu'un qui a stationné sur l'accotement de l'autoroute, et là, le premier qui arrive, là, pour aller voir ce qui se passe, pourquoi cette personne-là ou cette auto-là a arrêté sur le bord, le premier véhicule qui arrive, c'est un surveillant routier, avec une grosse flèche, là, qui indique de se tasser un peu.

M. Moreau: À gauche.

M. St-Arnaud: L'argument du ministre, c'est de dire: Ce n'est pas nécessaire de le rentrer dans le nouvel article 406.1, le surveillant routier, parce que, de toute façon, les gens se tassent en voyant la grosse flèche, et, de toute façon, 310 prévoit que «toute personne est tenue de se conformer à la signalisation installée en vertu du présent code». Mais est-ce que cette signalisation-là, là, cette grosse flèche là sur le véhicule, c'est une signalisation installée en vertu du Code de la sécurité routière?

M. Moreau: Oui. En vertu...

M. St-Arnaud: Mais pas en vertu de 301, là, parce que vous me dites que ce n'est pas une personne responsable de l'entretien du chemin public, là.

M. Moreau: Oui, oui, c'est-à-dire que ce... 301 dit: «La personne responsable de l'entretien du chemin public — donc lire le ministère des Transports ou une municipalité, si je suis sur un réseau municipal — peut installer une signalisation...» Elle peut être sur le chemin ou sur un véhicule.

M. St-Arnaud: Ça inclut, donc — c'est pour ça que je vous demandais tantôt — ça inclut le surveillant routier?

M. Moreau: Oui, exact.

M. St-Arnaud: O.K. C'est ça...

M. Moreau: Et, dans le manuel de normes auquel on référerait tantôt, je pense qu'on était à 386, là, qui inclut le manuel des normes... 289, qui inclut le manuel des normes... Un instant, on va aller à 289: «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.

«Toute personne responsable de la gestion ou de l'entretien de chemins publics doit respecter les normes prévues [...] lorsque l'obligation de faire y est indiquée.» Alors, ça, c'est 289, alinéas 2 et 3. Et le manuel des normes est ici, et c'est ce qu'il prévoit pour les véhicules lorsqu'il y a entrave à une voie. Il y en a d'autres, là: les véhicules de protection, les véhicules d'accompagnement ou les véhicules remorques. La signalisation des travaux de rapiéçage manuels, ce n'est pas ça, mais, ici, vous avez celui... Signalisation des travaux de moins de 15 minutes, imprévisibles et non programmables — alors, c'est véritablement ce à quoi on parle — et signalisation des travaux de moins de 15 minutes prévisibles et programmables, pour les vitesses inférieures à 90 km/h.

Alors, il y a une série de normes qui s'appliquent précisément à ces grosses flèches que l'on voit montées sur les véhicules et...

M. St-Arnaud: Et ce que... ce que, Mme la Présidente, ce que dit... si je comprends bien, là, ce que dit le ministre, c'est: la grosse flèche, là, sur le bord, sur l'accotement, c'est une signalisation.

M. Moreau: Oui.

M. St-Arnaud: C'est une signalisation qui est installée en vertu du Code de la sécurité routière.

M. Moreau: Oui.

M. St-Arnaud: Donc, 310 du Code de la sécurité routière s'applique: Toute personne est tenue de se conformer à cette signalisation-là.

M. Moreau: Exact.

M. St-Arnaud: Et, s'il ne se conforme pas, via 314.1, il y a une infraction.

M. Moreau: Exact.

M. St-Arnaud: Ma préoccupation, c'est que, oui, 310 et 314.1 prévoient que la personne doit se tasser, donc, s'il voit la grosse flèche, doit aller un peu plus vers la gauche, par exemple...

M. Moreau: Si elle signale à gauche.

M. St-Arnaud: Si elle signale à gauche, et, si elle ne le fait pas, elle est susceptible d'une amende de 100 \$ à 200 \$ en vertu de 314.1. Ma préoccupation par rapport au nouveau 406.1, c'est... 406.1 sur le code... sur le corridor de sécurité, sur le «Move Over Law», prévoit beaucoup plus que se tasser; il prévoit aussi de ralentir, de ralentir et... de se tasser et de ralentir. C'est ce que l'amendement, là, que vous apportez à 406.1... Il me semble que c'est... 406.1 va beaucoup plus loin que ce qui est prévu à 310 et 314.1.

On aura l'occasion tantôt de revenir sur les amendes, là, je comprends que les amendes que prévoit le ministre, aussi, par rapport à 406.1 sont aussi plus élevées que ce qui est prévu à 314.1.

Moi, ma principale préoccupation, Mme la Présidente, je vous résume ça, là... la première chose, c'est qu'il me semble que, oui, 310 et 314.1 prévoient une certaine situation relative aux surveillants routiers, mais je pense que ça ne prévoit pas tout, et le nouvel article sur le corridor de sécurité, si on incluait les surveillants routiers, ce serait beaucoup plus large, couvrirait davantage l'objectif qu'on sert.

J'ajoutais, Mme la Présidente, que... le ministre l'a très bien dit, là, dans ses commentaires: Pourquoi aujourd'hui, là, pourquoi ce soir on en vient à étudier cet amendement au Code de la sécurité routière sur le corridor de sécurité, sur le «Move Over Law»? C'est pour assurer une meilleure protection des travailleurs — et j'emploie les mots du ministre, là — une meilleure protection des travailleurs qui doivent intervenir en situation d'urgence ou pour assurer la sécurité routière. Notre objectif à tous, ici, là, c'est de s'assurer que les gens qui, de par leurs fonctions, oeuvrent sur nos autoroutes, sur nos routes, et qui donc interviennent — et les surveillants routiers le font aussi — soient protégés, soient mieux protégés.

● (20 h 30) ●

Or, qu'est-ce qui arrive dans le cas des surveillants routiers? Il y a un véhicule qui s'est mis sur l'accotement, on ne sait pas trop pourquoi. Le surveillant routier arrive et il s'installe derrière. Oui, il met sa grosse flèche, mais là, en vertu... si on n'amende pas 406.1, oui, les gens doivent se tasser, mais ils ne doivent pas ralentir, et il me semble qu'on ne répond pas à la... on ne répond pas aussi bien qu'on pourrait le faire à la préoccupation qui est de protéger tous les gens, tous les travailleurs qui oeuvrent sur le bord... sur les accotements.

Parce que le surveillant routier, là, le surveillant routier, il va... Le ministre dit: Bien, il peut rester dans son véhicule. Mais je pense que ça ne serait pas très professionnel. S'il voit un véhicule qui est arrêté sur le bord de l'autoroute, il va arrêter puis, s'il est le moins consciencieux, il va aller voir pourquoi le véhicule est arrêté. Donc, il va sortir de l'auto puis il va aller voir qu'est-ce qui se passe, pourquoi le véhicule est arrêté. Et là il va mettre les pieds tout proche de la voie. Je veux bien croire qu'il y a une flèche, mais on ne l'oblige pas à ralentir comme on l'obligerait si on l'ajoutait à 406.1.

Alors, il me semble que ça serait plus simple, on engloberait plus large si on ajoutait les surveillants routiers à 406.1. Et, évidemment, Mme la Présidente, on ne passera pas la nuit là-dessus, là. On aura l'occasion éventuellement de revenir à d'autres étapes législatives. Mais je le fais en toute... tu sais, puis on n'a même pas présenté d'amendement... Je le fais en... Je pense qu'on est tous de bonne foi ici, là, pour essayer de protéger le mieux possible les gens qui travaillent sur le bord de nos autoroutes.

Il me semble que, si on ajoutait les véhicules des surveillants routiers au nouvel article 406.1, bien ce serait mission accomplie pour tout le monde, à la fois pour les policiers, les ambulanciers, les pompiers, les dépanneuses, les contrôleurs routiers, mais aussi pour les surveillants routiers, qui font un travail difficile sur nos routes et qui ont... qui doivent être protégés autant que tous les autres corps de métier que je viens de mentionner.

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

M. Moreau: Bon, moi, ce qu'a dit le député de Chambly, je trouve que ça a bien de l'allure, là. Remarquez bien que les...

Des voix: ...

M. Moreau: Là, là, ce qu'il dit là, là! Non, je trouve que ça a bien du sens, parce que le surveillant routier, il n'est pas question... D'autant que je suis le ministre des Transports, il n'est pas question de moins bien protéger les surveillants routiers que les policiers, les ambulanciers, les conducteurs de remorqueuse. La solution se trouve peut-être ailleurs, cependant, que de les inclure à 406, parce que, comme je vous dis, il y a une difficulté de reconnaître le véhicule à distance, donc créer l'infraction.

Alors, dans ce cas-là, ce qu'on pourrait faire, c'est modifier le manuel des normes pour indiquer, sous la flèche, un panneau lumineux qui indique: Ralentissez, ou un panneau lumineux avec une limite de vitesse, qui peut être actionné par le surveillant routier, et auquel cas, là, on va tomber sous le régime de 301 et de 310, dont je faisais mention plus tôt.

En d'autres termes, si, sous la flèche, il y a une indication «ralentissez» puis que le conducteur d'un véhicule ne s'y conforme pas, il sera en infraction à 310 et il s'exposera aux amendes de 314, de telle sorte que là on aurait... plutôt que d'intervenir dans 406.1, on interviendrait dans le manuel des normes, et, en vertu de 289, là, à ce moment-là, ça viendrait s'imposer aux conducteurs même à l'égard de ce type de véhicule là.

M. St-Arnaud: Mais ce n'est pas plus simple... Mme la Présidente, je sais qu'il ne me reste pas beaucoup de temps...

La Présidente (Mme Doyer): Vous n'avez plus de temps.

M. St-Arnaud: Est-ce que, de consentement, je pourrais continuer quelques minutes, Mme la Présidente?

M. Moreau: Oui, oui, oui.

M. St-Arnaud: Je ne veux pas abuser.

La Présidente (Mme Doyer): Le ministre consent. Alors, si le ministre consent, je vous donne la parole.

M. St-Arnaud: Non, mais, en fait, est-ce que ce ne serait pas plus simple, Mme la Présidente, M. le ministre, de... Parce que, là, ce que vous proposez, qui est une piste intéressante... mais là vous proposez de changer tous les camions à travers le Québec pour...

M. Moreau: Non, on introduit ce... Il y a déjà les panneaux de ralentir qui existent. Alors, ce qu'on va faire, c'est qu'on équipe ces appareils-là au fur et à mesure. Il va avoir...

M. St-Arnaud: ...pas plus simple de changer trois mots dans le projet de loi?

M. Moreau: Bien, malheureusement — c'est ça qu'on m'indique, là — on a un problème d'application sérieux si on le met à 406, parce que ce ne sont pas des véhicules... c'est des... En réalité, ce sont des véhicules de service, et il y a une foule de véhicules de service au ministère, ou il y a une foule de véhicules de service dans les municipalités. Exemple, le véhicule qui vient régler les conduites d'aqueduc puis y couper l'eau de temps en temps, c'est un véhicule qu'on voit dans toutes les municipalités, qui est muni de plusieurs éléments de signalisation.

Là, ce qu'on vise véritablement, c'est la protection de gens qui interviennent en bordure de route. Certains interviennent avec des véhicules qui sont extrêmement spécifiques. C'est le cas, par exemple, de l'ambulance ou de la dépanneuse. Mais, dans le cas des surveillants routiers, c'est un véhicule qui est plus générique et qui peut servir à autre chose. Et donc on aurait une difficulté d'application de 406.1 si on incluait ça. Alors là, on va y arriver par... on pourrait y arriver par une autre méthode qui est celle de modifier la norme inhérente à la signalisation dont seraient munis ces véhicules-là.

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

M. St-Arnaud: Brièvement, Mme la Présidente, je ne serai pas long, là. Mais pourquoi il y a une difficulté d'application, M. le ministre?

M. Moreau: Parce qu'à distance vous pouvez facilement... Le principe, c'est que le corridor de sécurité s'applique lorsque les gyrophares sont actionnés. Alors, vous avez deux types de gyrophare facilement identifiables: celui des véhicules de police, qui sont les seuls à avoir des gyrophares bleus et rouges, et tous les autres véhicules d'urgence, que ce soient les pompiers, l'ambulance, le contrôleur routier, qui ont des gyrophares rouges. Les autres gyrophares, c'est des gyrophares jaunes. Et là ça, ça peut s'appliquer autant à un camion d'aqueduc, qu'à un tracteur à gazon en bordure d'une route, qu'à un véhicule de service d'un entrepreneur qui a un contrat sur un chantier routier et qui n'est pas nécessairement le véhicule d'un surveillant routier qui est muni du même type d'équipement.

Donc, là on a un problème. Et le principe en matière de sécurité routière, comme le rappelle Me Massé à l'occasion, c'est de dire: Il faut que le réflexe du conducteur soit facile à déclencher. Là, il va voir un gyrophare jaune puis il va se dire: Bon, bien, ça, c'est quoi, cette bête-là? En réalité, c'est ça. Si on ajoute à la question de... au manuel de normes, à la flèche, un élément «ralentissez», là ça devient un élément qui est plus facile à contrôler, parce que l'obligation de se conformer à une signalisation existe, à l'article 310.

M. St-Arnaud: Je comprends... une dernière question. Je comprends, M. le ministre, que, si vous n'amendez pas, là, comme on l'aurait souhaité, là, le 406.1, je comprends que vous prenez l'engagement de modifier le manuel de normes pour que le mot «ralentissez» s'ajoute sur tous les véhicules des surveillants routiers. Est-ce que je comprends ça?

M. Moreau: L'engagement que je vais prendre, ça va être de vous faire une suggestion de modification au... parce que, là, ça sort de ma... ça sort de mon cru, là, ce n'est pas... je ne suis pas l'expert en normes en matière de signalisation. Peut-être qu'on va me dire: Non, c'est préférable d'avoir un pictogramme ou d'avoir... parce qu'on a une clientèle qui n'est pas nécessairement francophone sur le réseau routier, on veut s'assurer... Alors, ça sera peut-être un pictogramme.

L'engagement que je prends, c'est de vous faire une proposition sur le manuel des normes ou de vous faire une proposition qui essaiera de couvrir, autant que faire se peut, les véhicules des surveillants routiers de la même façon, pour créer un corridor de sécurité, mais ailleurs que dans le régime de 406.1. Et, avant la fin de nos travaux, on va mettre à profit les cerveaux de nos collaborateurs au ministère des Transports, qui sont excellents dans ce genre de chose là.

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

M. St-Arnaud: ...je vais terminer, ensuite mon collègue va continuer... de Johnson. Je veux juste... en tout cas, je pense qu'on a fait un bon bout ce soir, là, sur, je pense, là... On modifie le Code de la sécurité routière d'une manière importante. Il y a d'autres étapes législatives, on aura l'occasion de revenir en Chambre, là, suite au dépôt que vous ferez, Mme la Présidente, du rapport de la commission. Il y aura donc possibilité de nouveaux amendements.

Moi, je lance un appel, en tout cas, je pense que j'ai été assez clair sur la préoccupation qui était la mienne. Je reste un peu sur ma faim suite aux explications du ministre. Je vous avoue que, même si j'ai pris un très bon souper ce soir, je reste encore un peu... je reste un peu sur ma faim, Mme la Présidente, par rapport à... Et je lance un appel, je vois qu'il y a une... il y a quand même de nombreux experts qui sont dans cette salle, qui accompagnent le ministre ce soir. J'aimerais qu'on reste sensibles à cette question-là, et, s'il y a une piste, le ministre... non seulement nous, on pourra apporter un amendement suite au dépôt de votre rapport, Mme la Présidente, mais la partie ministérielle, le ministre aussi peut déposer des amendements et... Parce que je... ce que je dis ici, là, ce qu'on se dit ici, autour de cette table, je pense que ce que je dis... je me fais le porte-voix, le porte-parole de bien des gens et de bien des surveillants routiers au Québec, là, qui peut-être nous écoutent ou, en tout cas, qui vont en entendre parler puis qui vont avoir de la difficulté à comprendre comment il se fait qu'ils ne sont pas visés par ces importants amendements législatifs que le ministre a accepté de faire dans le projet de loi n° 57 pour régler le problème du corridor de sécurité.

Alors, je vais laisser la parole à mon collègue, mais, en tout cas, je remercie le ministre déjà pour le bout qu'on a fait. Je reste encore sur ma faim sur la suite des choses. Je vais... De notre côté, en tout cas, avec mon collègue porte-parole de l'opposition officielle sur ces questions, on va réfléchir à ça au cours des prochains jours pour voir s'il n'y a pas ailleurs aussi une façon de combler le... ce qui me semble, à première vue, un trou, Mme la Présidente, là, dans ce qu'on fait, là, dans ce qui reste...

Le petit bout qu'il reste à faire, il me semble qu'on ne l'a pas complètement réglé. On va poursuivre la réflexion, et j'invite le ministre et les gens qui l'accompagnent, qui sont des experts bien plus compétents que moi sur ces questions, à réfléchir, à voir s'il n'y aurait pas une autre façon de combler le trou qui reste. Alors, je vous remercie, Mme la Présidente. Je laisserai à mon collègue le soin de compléter.

● (20 h 40) ●

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Chambly, mais je crois que le ministre veut réagir. Ensuite, je vais aller au député de Johnson. M. le ministre.

M. Moreau: Oui, très brièvement pour dire au député de Chambly: on poursuit le même objectif. On va garder nos canaux de communication ouverts, si jamais vous avez des suggestions à nous formuler. De notre côté, je pense que les gens du ministère ont bien saisi la nature de nos discussions et le fait qu'on poursuit l'un et l'autre le même objectif. Alors, on va vous faire une suggestion pour couvrir également la situation des surveillants routiers.

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

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Je vais me permettre de joindre ma voix à celle de mon collègue de Chambly, là, concernant peut-être le fait qu'une solution intéressante apportée par le ministre, mais, bon, une solution qui, semble-t-il, le laisse sur sa faim... en fait, pour deux raisons fondamentales. D'abord, le ministre a parlé d'une difficulté d'identifier le véhicule. Or, à moins que je ne m'abuse, la volonté de mon collègue de Chambly visait à mieux protéger les travailleurs de la route, là, ce qu'on a désigné comme étant les — attendez, là — les surveillants routiers, qui interviennent lorsqu'il y a une intervention sur le bord de la route.

Et, lorsqu'il y a une telle intervention, j'imagine qu'ils sont dans l'obligation d'actionner ladite grande flèche qui dit: Bien, changez de voie, à gauche ou à droite. Et ce pour quoi je prends le temps d'en parler, c'est qu'à mes yeux une telle flèche, une telle grande flèche, elle est au moins aussi facilement identifiable que des gyrophares rouges et bleus ou des gyrophares rouges, afin que le conducteur, ou la conductrice, bien évidemment, qui est en approche puisse ajuster sa vitesse ou soit son changement de voie.

Donc, il y a là, il me semble... et peut-être qu'on pourrait trouver une façon, avec ceux qui collaborent avec le ministre à l'heure actuelle, de faire état, là, de cela, c'est-à-dire qu'on parle des gens qui sont en situation d'intervention, c'est-à-dire qu'ils doivent actionner les flèches. Et c'est d'ailleurs déjà prévu dans le Code de la sécurité routière, le ministre en faisait

référence, que, si on ne respecte pas le changement de voie commandé par l'action de la flèche, eh bien, il y a des amendes. Donc, c'est une première des choses, à savoir qu'à mes yeux il n'y a pas là de problématique quant à l'identification du véhicule, puisque, même si on parle de véhicules, bon, que ce soient des véhicules utilitaires sport ou encore des camionnettes, on parle d'abord et avant tout de véhicules munis d'une signalisation qui demande, finalement, un changement de voie.

Et la deuxième des choses, ça ne règle pas le principe de l'uniformisation, éventuellement, d'éventuelles sanctions, voire amendes et points d'incapacité, hein, qui pourraient être... donc, qui pourraient être reçus par une personne qui ne respecte pas la loi. C'est-à-dire que, dans le cas présent, introduit par le 406.1, on va le voir un peu plus loin, les éventuels conducteurs, conductrices qui ne respectent pas l'article 406.1 pourraient se voir sanctionnés non seulement par une amende dont le montant est, je pense, de 510 \$ ou quelque chose, là — en tout cas on pourrait voir, mais c'est ce que je j'avais pu comprendre — et ils se verront aussi retirer quatre points d'incapacité.

Dans le cas dont on parle, si l'on n'insère pas la question des surveillants routiers à même le 406.1 — puis, encore une fois, il y a moyen de s'ajuster afin de respecter la loi et surtout sa, disons, sa capacité à être appliquée — eh bien, il n'y a pas de changement à ce niveau-là, c'est-à-dire que les gens qui ne respectent pas les changements de voie commandés par une flèche, ce qu'ils pourraient courir comme, entre guillemets, danger, c'est de recevoir une amende d'un montant maximal de 200 \$ et aucun point d'incapacité.

Alors, il y a là, à mes yeux, comme une dichotomie, une espèce... je ne dirais pas deux poids, deux mesures, parce qu'on introduit une nouvelle législation, alors c'est tout à fait normal que la législation antécédente ne concorde pas automatiquement et de manière uniforme à la nouvelle que l'on introduit, mais je veux apporter cela à l'attention du ministre, à savoir si... bien, à savoir s'il a une solution, à savoir, si on n'introduit pas la question des surveillants routiers à même le 406.1, on puisse malgré tout modifier le Code de la sécurité routière pour que les éventuels usagers de la route qui commettent une infraction puissent recevoir les mêmes sanctions, considérant que la vie d'un surveillant routier vaut au moins autant que celle d'un policier ou encore d'un ambulancier.

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

M. Moreau: Oui. Bien, on est prêts à s'ajuster là-dessus pour l'amende. Je pense qu'on va le voir à 10.1 puis, pour les points d'incapacité, à 22.1, alors on pourra s'ajuster à ces articles-là. Et votre remarque est juste, c'est-à-dire que, là, on avait une loi qui existait, on introduit une nouvelle infraction qui n'existait pas avant, alors, qu'il y ait un ajustement au niveau... ou qu'il y ait une adéquation au niveau des amendes et des points d'incapacité, je n'ai aucune difficulté avec ça.

M. Boucher: Puis c'est une question d'uniformisation, là, de la législation, si jamais, bon, vous ne jugez pas... que le ministre ne juge pas pertinent d'inclure la question des surveillants routiers à même le 406.1, là. Et là ce que je comprends, c'est que le ministre se montre ouvert, simplement, à savoir quels seront les moyens qui seront utilisés, là, dans les prochaines heures, dans les prochains jours, là, pour effectivement, là, régler cette question.

M. Moreau: Et, pour l'ajustement des amendes et des points d'incapacité, retenez que, là, vous avez une disposition générale applicable à toute signalisation. À l'heure actuelle, là, 310, c'est «toute signalisation», alors que, là, dans 406.1 ou dans une mesure éventuellement qui rejoindrait... qui comblerait l'appétit du député... des députés, parce que le député de Johnson a dit qu'il était aussi resté sur sa faim pour les surveillants routiers, bien là on pourra ajuster les amendes et les points d'incapacité en fonction de cette disposition-là sans nécessairement ajuster les amendes et les points d'incapacité à l'égard de la signalisation en général... du respect de la signalisation en général. Comprenez-vous?

Vous voulez faire du corridor de sécurité, qu'il soit ou non applicable aux surveillants routiers, une disposition où la sévérité des peines, tant au niveau de l'amende que des points d'incapacité, soit plus importante qu'une infraction générale à une signalisation générale. Alors donc, il pourrait y avoir... ce que je vous dis, c'est qu'il pourrait y avoir une distinction.

M. St-Arnaud: ...avec votre permission, Mme la Présidente. Parce que, déjà, je pense que ce que vous prévoyez est déjà inférieur à ce qu'on prévoit dans certaines autres provinces canadiennes. On me disait, par exemple, en Ontario, pour ce qui est du corridor de sécurité, là, on me parlait d'amendes de 400 \$ à 2 000 \$ plus trois points d'incapacité. Alors, je... en tout cas...

M. Moreau: Ce que je vous dirais là-dessus, c'est, oui, vous avez... je n'ai pas de raison de penser que ce que vous me dites n'est pas exact. Ce que les associations de policiers nous ont demandé... là, c'est dommage, je n'ai pas le droit de signaler l'absence d'un député, mais le député de Chomedey, qui est très intéressé à ce genre de question là et qui opine du bonnet au moment où je vous parle, là...

Une voix: ...

M. Moreau: Non, lui, il avait... Donc, les associations de policiers nous disent: Insistez davantage sur les points d'incapacité que sur les amendes, parce qu'il y a... Dans leur appréciation des choses, il y a là un élément de dissuasion plus important d'agir sur les points que d'agir sur l'amende.

M. St-Arnaud: ...ce que je comprends, oui, parce que j'ai rencontré la semaine dernière Denis Côté, le président de la fédération...

M. Moreau: On parle du même...

M. St-Arnaud: ...qui m'a dit vous avoir rencontré...

M. Moreau: Oui. Il vous a dit dans quelles circonstances?

M. St-Arnaud: Il m'a dit dans quelles circonstances. Il n'y a rien, Mme la Présidente, rien de répréhensible, il va sans dire. Mais, Mme la Présidente, est-ce que je comprends de l'intervention du ministre que vous envisageriez d'amender, durant les travaux de la présente commission, l'article 314 pour prévoir une infraction spécifique pour les surveillants routiers?

● (20 h 50) ●

M. Moreau: Oui. Bon, c'est ça. Ce que je vous dis, c'est que les amendes qui sont prévues à 314 sont des amendes prévues de façon générale pour la signalisation. Là, on extrait de la signalisation un élément lié au corridor routier où on... au corridor de sécurité, pardon, où on dit: Bien là, on va avoir des amendes plus importantes que la signalisation générale et des points d'inaptitude liés à une infraction.

Je n'ai pas encore le mécanisme que nous retiendrons pour les surveillants routiers; je vous ai dit qu'on travaille dans la même direction. Même si ce n'était pas intégré à 406.1, là on fera une distinction entre l'amende applicable à la signalisation... au respect général de la signalisation et l'amende et des points éventuellement applicables à ce que seront les mesures de corridor de sécurité pour les surveillants routiers, en d'autres termes pour que 406.1 puis un éventuel régime applicable aux surveillants routiers soient semblables, parce qu'il n'y a pas de raison d'en faire une distinction, alors qu'on a une raison de faire une distinction sur les peines applicables, de façon générale, au respect de la signalisation.

M. St-Arnaud: ...est-ce que vous feriez cet amendement-là durant nos présents travaux d'étude article par article ou un peu plus tard?

M. Moreau: Oui, oui. On va vous faire ça avant qu'on ait adopté la disposition... Je vous dis ça, oui, oui, oui, mais là je vois travailler en arrière, là. C'est facile! Moi, je suis le gars qui fais le rythme sur le tambour, les rameurs sont à côté. On va le faire avant d'avoir adopté le dernier article de la loi.

M. St-Arnaud: Vous avez l'air d'avoir une bonne équipe de rameurs, M. le ministre.

M. Moreau: Oui, oui. Bon, honnêtement, bien, merci de le souligner.

M. St-Arnaud: J'en suis convaincu.

M. Moreau: Merci de le souligner. On a... Je n'ai pas souvent... Je n'ai pas assez souvent l'occasion de dire à quel point on est bien entourés, au ministère des Transports, par des équipes compétentes. Ça vaut évidemment pour tous ceux qui nous accompagnent aujourd'hui, notamment pour nos légistes et nos juristes qui traitent de ces dispositions-là.

Puis, vous voyez, c'est plus facile pour nous, comme politiciens, de dire: Voici la situation que j'aimerais vouloir couvrir. Et là, quand on dit: Oui, oui, c'est une excellente idée, comment on traduit ça dans une loi et qu'elle soit applicable? Là, on réalise à quel point c'est parfois bien plus compliqué. Alors... mais je veux... j'en profite. Merci de souligner la compétence de ces gens qui nous accompagnent et qui nous permettent d'être plus efficaces et de bien faire notre travail.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, je comprends qu'on ne modifiera pas l'article que vous avez présenté, 9.1, mais que vous allez viser à atteindre les résultats visés par... les objectifs visés par notre collègue de Chambly.

M. Moreau: Oui. Est-ce qu'on peut adopter 9.1?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Boucher: J'aurais peut-être une dernière question, Mme la Présidente. En fait, là, bon, lors de l'étude du projet de loi, effectivement il y a des gens qui ont fait des représentations, qui nous ont parlé de la loi sur le corridor de sécurité. Et, bon, on a vu quelques législations, et nulle part, ou, du moins... je ne l'ai pas vu, là, peut-être que j'ai passé outre, mais je n'ai jamais vu, disons, de référence au besoin d'immobiliser le véhicule, advenant la constatation où il y a effectivement une intervention sur la chaussée, tu sais. Alors que le libellé dit, bon: «...réduire la vitesse de son véhicule de manière à ce qu'elle ne soit pas susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes et des biens qui sont situés sur cette voie et, au besoin, l'immobiliser, puis emprunter une autre voie [sans] être assuré qu'il peut le faire sans danger.» Bon.

Je ne vous dirai pas les difficultés qu'on aurait de changer de voie une fois le véhicule immobilisé, mais c'est surtout à savoir qu'est-ce que... en fait, quelle est l'intention du législateur derrière cela? Parce que, par exemple, d'immobiliser mon véhicule sur une autoroute, advenant la possibilité où que je ne peux pas changer de voie puisqu'il y a des véhicules présents dans la voie de gauche, et que je me suis assuré que c'était le cas, et donc qu'en toute sécurité je ne peux pas changer de voie, évidemment, immobiliser le véhicule, dans ce cas-là, peut même représenter un danger supplémentaire, alors que, sur une autoroute, les gens roulent passablement rapidement, et d'appliquer les freins comme ça, sans crier gare, finalement, pourrait provoquer toute une série, là, d'accidents.

Donc, en fait, je voulais savoir quelle était l'intention, là, derrière ça, la motivation d'inscrire, là, «au besoin, l'immobiliser», et qui sera juge, finalement, de ce besoin-là, là.

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

M. Moreau: Bien, si on est dans une route comme, par exemple, je ne sais pas, moi, la route 138, à la hauteur de Sept-Îles, qui est une voie qui rencontre — c'est une route nationale, mais c'est une voie qui rencontre — puis vous avez un véhicule dont les gyrophares sont actionnés qui est devant vous, et vous avez un véhicule qui vient sens contraire, alors ça va être comme pour un véhicule qui signalerait, par exemple, son intention de quitter la chaussée vers la gauche. Vous devrez vous immobiliser derrière lui, laisser le trafic sens inverse passer, puis après ça changer de voie et dépasser le lieu d'intervention.

L'idée derrière ça, c'est de dire: Tu ne peux pas passer... tu ne peux pas changer de voie sans danger, parce qu'il y a une circulation à contresens. Immobilise le véhicule, laisse passer la circulation à contresens, puis après change de voie pour créer le corridor de sécurité au point d'intervention.

M. Boucher: Donc, Mme la Présidente, ce que je comprends, c'est qu'il n'est pas question ici de... au besoin, immobiliser le véhicule simplement, puisqu'il y a un véhicule d'urgence sur le côté de la chaussée, mais bien que ce véhicule d'urgence là vous demande de vous immobiliser, considérant qu'il y a circulation à contresens. C'est bien ce que je comprends?

M. Moreau: Dans un contexte de circulation à contresens, parce que l'idée de créer un corridor de sécurité, c'est de laisser une voie libre entre le véhicule muni des gyrophares et la voie suivant celle empruntée par le véhicule qui vient dans le même sens que le véhicule aux gyrophares. Là, je suis dans une situation de circulation à contresens, donc je dois immobiliser mon véhicule, laisser la circulation en contresens passer et créer le corridor de sécurité en changeant de voie, en empruntant la voie à contresens au moment où c'est sécuritaire.

M. Boucher: C'est beau.

M. Moreau: C'est bon?

M. Boucher: Oui.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. Alors, M. le ministre, est-ce que je considère que l'article 9.1 est adopté?

M. Moreau: S'il n'en tient qu'à moi, la réponse est oui.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, l'article 9.1 est adopté.

M. Boucher: Adopté.

M. Moreau: O.K. Alors, on passe à 10.1?

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Moreau: 10.1. Insérer, après l'article 10 du projet de loi, le suivant:

10.1. L'article 510 de ce code est modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «395,», de «406.1,».

Donc, il est proposé de modifier le Code de la sécurité routière afin de prévoir une amende variant entre 200 \$ et 300 \$ pour toute personne qui commettrait une infraction à l'article 406.1 de ce code, proposé par l'article 9.1 de ce projet de loi. Rappelons que cet article prescrit le comportement que devrait adopter un conducteur lorsqu'il circule près d'un véhicule muni d'un gyrophare et immobilisé sur un chemin public.

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

M. St-Arnaud: Brièvement, Mme la Présidente.

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

M. St-Arnaud: Est-ce que je comprends que, pour ce qui est des points de démerite, on va retrouver ça plus tard, M. le ministre?

M. Moreau: Oui. C'est 22.1.

M. St-Arnaud: C'est 22?

M. Moreau: Ça, c'est l'amende, là. 10.1, c'est l'amende.

M. St-Arnaud: Ici, c'est seulement l'amende. Et, juste pour qu'on ait le portrait d'ensemble, à 22.1, ce que vous proposez, c'est quatre points de démerite.

M. Moreau: Oui.

M. St-Arnaud: Et votre... Parce que j'avais ici un document, là, j'y faisais référence tantôt, là, sans mentionner la source, un document du CAA qui nous disait ceci: L'Ontario a été la première province canadienne à adopter une telle loi — on parle du "Move Over Law" — en 2003, et les amendes y sont salées: De 400 \$ à 2 000 \$ pour une première offense plus trois points d'inaptitude. Une suspension de permis pendant deux ans peut même être imposée. Ce que vous nous dites, M. le ministre, c'est, oui... parce que, là, ce n'est pas beaucoup, l'amende. Mais par contre on met un point de démérite... un point d'inaptitude de plus qu'en Ontario. Et vous...

M. Moreau: Et ça va dans le sens des demandes qui nous ont été faites par les policiers, en fait par certains représentants d'associations de policiers, où ils nous disent: Il est plus dissuasif d'être plus sévères sur les points d'inaptitude, pour ce type d'infraction, que sur le montant de l'amende réclamé.

M. St-Arnaud: C'est ça. Ça va dans le sens de ce que vous nous disiez tantôt quant aux commentaires que vous avez reçus des forces policières. Mais il me semble à première vue, je ne sais pas si vous pouvez me répondre là-dessus, M. le ministre... Je n'ai pas le portrait d'ensemble du Code de la sécurité routière, là, alors, pour moi, c'est difficile de juger où se situe une amende de 200 \$ à 300 \$. À première vue, là, avec mes notions bien minimales, là, ça m'apparaît... à première vue, quand je lis ça, ça m'apparaît une petite amende, 200 \$ à 300 \$, là, pour une infraction. Est-ce que je me trompe? Si je me trompe, corrigez-moi, M. le ministre.

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

M. Moreau: Là, vous me parlez de l'amende, J'allais vous répondre sur les points d'inaptitude. Un instant. Alors...

M. St-Arnaud: Les points, à première vue, ce n'est pas mal.

M. Moreau: Oui, oui, parce que les points... Regardez, là, ce qui est dans la catégorie du quatre points, là... en points d'inaptitude, j'ai deux points, trois points, quatre, six et neuf. Neuf, c'est...

M. St-Arnaud: Neuf étant l'autobus scolaire, ces choses-là, là.

M. Moreau: L'autobus scolaire, exact. Alors, dans la catégorie du quatre points d'inaptitude, j'ai vitesse ou action imprudente, ce qui est presque une conduite dangereuse, dépassement interdit sur une voie réservée à la circulation en sens inverse, dépassements successifs en zigzag — alors, c'est vraiment les comportements dangereux — conduite sans la présence d'un accompagnateur pour un apprenti conducteur, conduite en présence d'alcool dans l'organisme si vous possédez un permis d'apprenti conducteur.

M. St-Arnaud: Ça, c'est toujours quatre?

M. Moreau: Quatre. Et omission de fournir un échantillon d'haleine si vous possédez un permis d'apprenti conducteur. Alors, on est dans la catégorie, quand même... Sur les points...

M. St-Arnaud: Je pense qu'on s'entend, là, sur les points... Les points d'inaptitude, je pense que...

M. Moreau: Là, vous êtes sur l'amende?

M. St-Arnaud: Bien, mon interrogation, là, puis je vous pose la question bien candidement, moi, je lis ça, je ne trouve pas ça beaucoup. À première vue, là, pour... Mais, alors, peut-être que le ministre ou les gens qui l'accompagnent, là... Qu'est-ce qui fait que vous avez... Qu'est-ce qui fait que vous avez choisi de mettre, dans le projet de loi, 200 \$ à 300 \$?

● (21 heures) ●

M. Moreau: Parce qu'on est... Un, il y a des recommandations du comité. Puis je vais vous donner des infractions semblables, là, où on a 200 \$ à 300 \$ d'amende: lorsque, pour la protection des enfants qui sortent de l'autobus, là, lors d'un arrêt obligatoire... c'est neuf points d'inaptitude, mais c'est 200 \$ à 300 \$ d'amende. Donc, dépasser un autobus, là, affecté au transport écolier lorsque les feux sont en marche, c'est 200 \$ à 300 \$...

M. St-Arnaud: Même si c'est neuf points...

M. Moreau: Même si c'est neuf points. Vous voyez que le législateur, ici, dans l'architecture du Code de la sécurité routière, est allé plus fort sur les points que sur les amendes dans tous les cas.

D'autres exemples: alors, dans les milieux résidentiels où la vitesse permise est de 50 km ou moins, conduire un véhicule muni d'un engin de déblaiement mécanique servant à souffler de la neige — qu'est-ce que c'est que ça? — sans la présence d'un surveillant... — Ah! O.K. — l'absence...

Une voix: ...

M. Moreau: ...l'absence de surveillant devant une souffleuse, c'est 200 \$ à 300 \$ d'amende; franchir des lignes de... une ligne continue simple ou une ligne continue double, c'est 200 \$ à 300 \$ d'amende. Et, dans un cas... Il y a un cas, là, où on doit dire, pour donner le portrait complet, là, pour la protection de la vie d'autrui et des biens d'autrui, là, on a un cas, qui est l'article 327, où «toute vitesse ou [...] action susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété est prohibée», c'est quatre points d'inaptitude, mais là c'est 1 000 \$ à 3 000 \$ d'amende.

M. St-Arnaud: Alors, je comprends que la philosophie, là, derrière le code présentement, c'est de mettre l'accent sur les points d'inaptitude plus que sur les montants d'amendes. Et les montants que vous proposez à 31, à cet article... à cet amendement, à 10.1, ça s'inscrit, là, selon... ça s'inscrit très bien à la... Parce que là je vois, effectivement, toute la série d'articles qui est mentionnée à 510, là, donc il y a toute une série d'infractions, mais... La suggestion de 200 \$ à 300 \$, vous avez donné des exemples, ça s'inscrit bien dans le portrait général, là, des amendes du Code de sécurité routière. C'est ce que je comprends?

M. Moreau: Exact. Et l'autre élément, c'est-à-dire... Et ça va dans le sens des recommandations qui sont faites par la police. Et l'autre élément, c'est que, l'amende une fois payée, ça a pincé, mais l'effet est passé. Les points d'inaptitude ont un effet cumulatif, et un effet cumulatif qui dure dans le temps. Donc, ça influence directement sur la capacité de maintenir le privilège de conduire.

M. St-Arnaud: Ça répond à mes questions, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le député de Chambly. Alors, est-ce que l'article 10.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté. Nous en sommes à l'article 11.1.

M. Moreau: 11.1. Pardon?

Une voix: ...

M. Moreau: Voulez-vous qu'on fasse 22.1 tout de suite, en lien avec les points d'inaptitude?

La Présidente (Mme Doyer): Oui, puisque ce sont... c'est lié.

M. Moreau: M. le député de Chambly, je vous suggérerais — ou M. le député de Johnson — on peut faire tout de suite 22.1, de sorte qu'on aurait fait l'amende et les points, ça vous va? Puis on reviendra à 11.1 plus tard.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, on vous écoute.

M. Moreau: Insérer, après l'article 22 du projet de loi, ce qui suit:

«Règlement sur les points d'inaptitude.

«22.1. Le Règlement sur les points d'inaptitude (chapitre C-24.2, r. 37) est modifié par l'insertion, dans l'annexe "Table de points d'inaptitude" et après l'élément 21, du suivant:

«21.1. Défaut de ralentir ou de changer de voie à l'approche d'un véhicule routier immobilisé et dont les feux clignotants ou pivotants sont actionnés.» 406.1, 510, 4.

Alors, 406.1, ce serait l'article qui crée l'obligation, là, dont on vient de parler, c'est-à-dire l'article 406.1 qu'on a adopté par l'article 9.1. 510, c'est...

Une voix: ...

M. Moreau: ...l'imputabilité...

Une voix: ...

M. Moreau: ...exactement, l'infraction. Et, 4, le nombre de points attribuables à l'infraction.

La Présidente (Mme Doyer): Merci. Est-ce que j'ai une intervention?

M. St-Arnaud: Bien, c'est clair. Ça va dans le sens de ce qu'on disait tantôt, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Doyer): Alors, je comprends que l'article 22.1 est adopté. Adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté.

M. le ministre, nous revenons à...

M. Moreau: 11.1.

La Présidente (Mme Doyer): ...11.1.

M. Moreau: Alors:

Insérer, après l'article 11 du projet de loi, le suivant...

Une voix: ...

M. Moreau: ...11.1... Ah! Là, on tombe dans la désignation. O.K. 11.1, 12.1 et 13, c'est ça?

Une voix: ...

M. Moreau: Et 15, O.K.

Alors là, on va tomber dans un autre registre. Je veux attirer l'attention du député de Johnson sur... Là, on a réglé la question du «Move Over Law», sous réserve de ce qu'on a parlé pour les véhicules des signaleurs... pas des signaleurs, des surveillants routiers. Là, on tombe dans... on revient, dans le cas du photoradar, sur toute la question de la désignation. Alors là, il y a quatre articles qui nous intéressent. On aborde le premier, 11.1:

Insérer, après l'article 11 du projet de loi, le suivant:

11.1. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 592, du suivant:

«592.0.0.1. Le locataire à court terme d'un véhicule routier peut être déclaré coupable d'une infraction au présent code qui a été constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, à moins qu'il ne prouve que, lors de l'infraction, ce véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.»

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

M. Moreau: Bien, je peux vous dire ce que ça veut dire — oui, vous le savez: Il est proposé d'insérer au Code de la sécurité routière une nouvelle disposition qui prévoirait que le locataire à court terme d'un véhicule routier peut être déclaré coupable d'une infraction constatée par un photoradar, à moins que ce locataire ne prouve que lors de l'infraction le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers. Cette disposition est complémentaire à celle proposée par les articles 12.1 et 13 qui visent à permettre la désignation du locataire lors d'une telle infraction.

Je pense que celui-là n'est pas trop problématique.

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

M. Boucher: Je vous remercie beaucoup, Mme la Présidente. Effectivement, là, à le lire comme ça, là, en soi, il ne serait pas très problématique. Je veux juste m'assurer d'une chose, Mme la Présidente. Au cours des consultations particulières, on a reçu principalement deux groupes, deux groupes qui étaient, bon, fermement opposés à l'article 11 tel qu'il était rédigé au sein du projet de loi, notamment la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec de même que le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec. Bon.

Dans le fond, mon premier questionnement est à savoir si la désignation, la définition d'un locataire à court terme d'un véhicule routier inclut les deux groupes, c'est-à-dire non seulement les concessionnaires, qui peuvent prêter, pour un essai routier ou autre, des véhicules à d'éventuels usagers de la route, et, de deux... et là je pense que ça le dit, là, bien que le regroupement, il n'est pas celui des locataires à court terme, mais bien celui des loueurs de véhicules du Québec... mais force m'est de croire que le ministre a voulu répondre à ces deux groupes-là. Je veux juste en avoir, là, l'assurance à l'heure actuelle, là.

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

M. Moreau: Oui. Ce n'est pas l'article dont on parle, là, mais essentiellement ce qu'on a fait à la suite des représentations qui ont été faites, particulièrement par l'association des loueurs...

Une voix: ...

M. Moreau: ...le Regroupement des loueurs — c'est ça, je ne veux pas faire offense à leur nom, là — de véhicules automobiles, où ils disaient... Rappelons-nous le contexte. Nous, on disait: Bien, écoutez, vous avez une relation contractuelle. Dans le contrat, vous prévoyez déjà une clause qui prévoit la possibilité que vous avez de recouvrer d'eux l'amende à partir de l'impression de la carte de crédit. Eux nous disaient: Bien, oui, mais sauf que ça a une limite dans le temps, ce recours-là. Parce que souvent le véhicule est ramené, l'autorisation n'est plus valide, et puis on peut avoir des problèmes. L'idée n'était pas, derrière la disposition proposée à l'origine, de faire supporter par l'industrie les amendes auxquelles s'exposaient les locataires à court terme.

Alors, la réponse à votre question, c'est oui. Les dispositions des amendements, dont on va examiner le texte pour les prochains articles, vont venir préciser qu'on fait droit à leur demande. M. Morin m'indique qu'ils ont été rencontrés, avec les dispositions que nous allons suggérer et qui font l'objet des amendements, et qu'ils se sont déclarés satisfaits de la procédure que nous instaurons là, qui est un peu différente de celle qui existait pendant l'expérience pilote, où ils pouvaient faire une désignation à une étape antérieure. Là, ils peuvent la faire à une étape qui est un peu postérieure mais qui, au plan de la procédure, satisfait à leurs exigences et simplifie le travail pour tout le monde.

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, je vais me donner une question, si vous le permettez. Est-ce que, dans cette catégorie, la description de «locateur à court terme», vous incluez les garagistes qui passent, par courtoisie, des véhicules?

● (21 h 10) ●

M. Moreau: Non...

La Présidente (Mme Doyer): Mettons que vous faites réparer votre véhicule et que, pendant trois, quatre jours, une semaine... Ce n'est pas couvert?

M. Moreau: Bien, c'est-à-dire qu'eux, ils vont pouvoir continuer... ils vont pouvoir continuer à désigner, mais ce n'est pas eux autres. Ça, c'est le véhicule... un véhicule de prêt d'un garagiste, qui est prévu à 592.1, qui était à l'article 12, qui est toujours là.

En d'autres termes, pourquoi on l'a maintenu là? Parce que le garagiste a un statut particulier dans nos lois, où il y a un pouvoir de rétention tant que le véhicule ne lui est pas... tant que la réparation n'est pas réglée. À partir du moment où la réparation est réglée, il n'y a plus de droit de rétention, il doit laisser aller le véhicule.

Le véhicule dont on parle ici, c'est le véhicule de courtoisie qui est passé pendant la période de réparation, et là l'infraction arriverait au garagiste après que la réparation est finie et alors qu'il n'a plus aucun lien avec le propriétaire du véhicule qui a fait l'objet d'une réparation. Alors, dans son cas, on maintient la capacité qu'il a de désigner.

La Présidente (Mme Doyer): Je le vois, en quatrième. C'est parfait. Merci. M. le député de Johnson.

M. Boucher: Oui. Peut-être simplement une question de compréhension, là, alors qu'effectivement ce n'est pas dans le 11 que nous détaillons les catégories qui, si le projet de loi était adopté tel quel, auraient la chance de désigner le conducteur qui aurait commis l'infraction, alors que ces catégories-là restent propriétaires du véhicule qui a servi à la commission de l'infraction. Mais les autres catégories, outre le locateur à court terme, là, n'ont pas fait l'objet de spécifications dans le 592, c'est-à-dire qui suit, là, l'article 11, là, du projet de loi.

Je veux simplement savoir, puisqu'on a une modification à l'article 11.1... par l'article 11.1, et on a une nouvelle modification à apporter à la ministre, à l'article 12, là, qui fait aussi référence au locateur à court terme, là. Alors, simplement savoir pourquoi il a fallu les insérer, là, à ces deux endroits-là, là. C'est une question de compréhension pour l'ensemble des auditeurs qui...

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

M. Moreau: Parce que l'article 11.1, qui est celui qu'on examine présentement, c'est une façon de s'exonérer de l'infraction sans désigner quelqu'un. Alors, à 11.1, ce qu'on examine, là, on n'est pas encore... on commence le principe de la désignation, mais on n'est pas encore dedans. À 11.1, on peut s'exonérer d'une...

Une voix: ...

M. Moreau: Bien, on peu se... Bien, c'est-à-dire qu'on peut dire... Regardez, à 11.1, qui introduit 592.0.0.1, on dit: «...à moins qu'il ne prouve que, lors de l'infraction, ce véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.» Donc, c'est un moyen de défense du locataire à court terme, mais ce n'est pas encore la disposition par laquelle une partie, exemple le propriétaire du véhicule, désigne un tiers comme étant responsable de l'infraction. Là, c'est carrément le locataire à court terme qui, lui, il peut être déclaré coupable de l'infraction constatée par un photoradar, mais il peut s'en exonérer ou, en fait, il a comme moyen de défense la possibilité de prouver que le véhicule était, au moment de l'infraction, sans son consentement, en la possession d'un tiers. Donc, c'est comme une présomption réfragable.

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

M. St-Arnaud: Oui, Mme la Présidente. Je n'ai pas l'expertise de mon collègue de Johnson sur ces questions, mais le locataire à court terme... M. le ministre, le locataire à court terme, pouvez-vous nous dire exactement ce que vous visez?

M. Moreau: Le locataire à court terme, c'est vous qui allez chez Budget louer un véhicule pour 48 heures, une fin de semaine ou une semaine.

M. St-Arnaud: Et donc, si...

M. Moreau: Par opposition au crédit-bail.

M. St-Arnaud: Alors, je loue pour 48 heures un véhicule, je fais un excès de vitesse qui est saisi par le radar. Est-ce que je comprends — et corrigez-moi, là — que Budget est responsable, donc peut être déclaré coupable?

M. Moreau: Pas par 11.1, là. À 11.1, c'est l'exemple suivant: vous allez chez Budget, Entreprise — je ne veux pas faire nécessairement de publicité pour un plus que l'autre, là, mais tous ceux qu'on peut imaginer, là, les bannières — et vous louez pour 48 heures. Pendant la période de location de 48 heures, le véhicule et la plaque font l'objet d'une saisie par un photoradar. Vous êtes le locataire à court terme pendant cette période de 48 heures, l'article 11.1 dit que vous êtes... vous pouvez être déclaré coupable de l'infraction du seul fait de cette photo-là prise pendant la période de location, à moins que vous puissiez prouver que pendant cette période-là il était en... le véhicule était en possession d'un tiers sans votre consentement. Exemple: vous êtes un bon père de famille, vous revenez chez vous, vous stationnez la voiture, vous laissez les clés sur le bahut, et votre fils de 16 ans quitte sans vous demander la permission. Il s'en va puis il se fait attraper par le photoradar, lui, alors là, vous pourriez, vous... alors, comme vous êtes le...

M. St-Arnaud: ...le locataire à court terme, c'est moi.

M. Moreau: C'est ça.

M. St-Arnaud: Et donc je suis... je peux être déclaré coupable, à moins que je ne prouve qu'effectivement un tiers a pris le véhicule sans mon consentement.

M. Moreau: Sans votre... Exact.

M. St-Arnaud: Et la preuve se fait comment, M. le ministre?

M. Moreau: De... du...

M. St-Arnaud: Parce que vous dites: À moins qu'il ne prouve que lors de l'infraction ce véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers, là. Alors, la preuve, elle se fait comment?

M. Moreau: Ça peut être une preuve testimoniale. Alors, vous pouvez avoir le tiers...

M. St-Arnaud: Alors, je reçois le constat d'infraction...

M. Moreau: Et là vous dites...

M. St-Arnaud: Je le conteste.

M. Moreau: Vous le contestez, vous amenez le conducteur qui réellement est...

M. St-Arnaud: Et le fardeau de preuve est sur mes épaules lors de la contestation de l'infraction.

M. Moreau: Oui, exact.

M. St-Arnaud: O.K. C'est clair, merci.

La Présidente (Mme Doyer): C'est beau. Est-ce que j'ai d'autres interventions concernant l'article 11.1?

Une voix: ...

La Présidente (Mme Doyer): D'accord. Alors, est-ce que le 11.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Doyer): Adopté, merci.

M. Moreau: 12.1?

La Présidente (Mme Doyer): 12.1. M. le ministre.

M. Moreau: Insérer, après l'article 12 du projet de loi, le suivant:

12.1 Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 592.1, du suivant:

«592.1.1. Lorsque le véhicule routier utilisé pour commettre l'infraction faisait au moment de celle-ci l'objet d'un contrat de location à court terme, le propriétaire de ce véhicule peut désigner le locataire de ce véhicule, conformément aux deuxième et troisième alinéas de l'article 592.1, compte tenu des adaptations nécessaires.»

Alors, ici, on répond véritablement à la demande des représentants des locataires à court terme, où on dit: Bien, le photoradar, il prend la plaque. La plaque, elle identifie le propriétaire. Le propriétaire est un locateur à court terme. Lui peut dire: Voici, je désigne quelqu'un pour... Qu'est-ce que j'ai fait?

La Présidente (Mme Doyer): M. le ministre, logiquement nous devrions adopter 12 avant 12.1...

M. Moreau: Où est-ce qu'il est, 12? Bien, je ne savais pas.

La Présidente (Mme Doyer): ...parce que je vois que 12.1 découle de 12. Alors, nous avons suspendu 12...

M. Moreau: Ah! Écoutez, je plaide coupable.

La Présidente (Mme Doyer): C'est pour ça que je fais la maîtresse d'école, là, mais...

M. Moreau: Je plaide coupable.

La Présidente (Mme Doyer): C'est ça. C'est parce qu'on a fait beaucoup de choses, hein, puis je trouve qu'on devrait aller à 12.

M. Moreau: O.K., O.K., O.K., 12 établit le régime général. Je m'excuse.

La Présidente (Mme Doyer): Oui.

M. Moreau: C'est ma faute.

La Présidente (Mme Doyer): Je vous pardonne.

M. Moreau: Merci.

12. L'article 592.1 de ce code est modifié:

1° par la suppression du premier alinéa;

2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «Le constat» par «En cas d'infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, le constat»;

3° par l'insertion, dans le troisième alinéa et après «Lorsque le propriétaire», de «d'un véhicule routier visé au quatrième alinéa»;

4° par le remplacement, dans le troisième alinéa, de «10» par «15»;

5° par l'ajout, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Sont visés par le deuxième alinéa les véhicules routiers suivants immatriculés au Québec:

«1° un véhicule lourd dont le propriétaire est inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds constitué en vertu de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (chapitre P-30.3);

«2° un taxi;

«3° un véhicule routier appartenant à un employeur, lorsque ce véhicule est conduit par son employé et que ce dernier est dans l'exercice de ses fonctions de livraison;

«4° une voiture de prêt [de] garagiste.»

Voulez-vous qu'on lise le texte tel qu'il serait après ces modifications-là? Parce qu'il n'y a rien à comprendre, là.

Le texte modifié, si l'amendement était adopté, se lirait ainsi:

«592.1. En cas d'infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, le constat d'infraction et la photographie, indiquant l'endroit où elle a été prise, la date et l'heure de même que, le cas échéant, le feu de circulation en cause ou la vitesse enregistrée, doivent être transmis au propriétaire dans les 30 jours suivant la date de la commission de l'infraction à la dernière adresse figurant dans les dossiers de la société ou, selon le cas, dans un registre tenu hors Québec par une autorité administrative responsable de l'immatriculation du véhicule en cause. La photographie doit montrer le véhicule routier et sa plaque d'immatriculation et, le cas échéant, le feu de circulation, sans qu'il soit possible d'identifier les occupants du véhicule.

● (21 h 20) ●

«Lorsque le propriétaire d'un véhicule routier visé au quatrième alinéa n'était pas le conducteur au moment où l'infraction a été constatée, le conducteur et le propriétaire peuvent transmettre au poursuivant, dans les 15 jours de la signification du constat d'infraction, une déclaration signée par eux identifiant le conducteur, conformément au formulaire prescrit par le ministre de la Justice. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat au conducteur.

«En cas de refus du conducteur de signer la déclaration, le propriétaire peut néanmoins transmettre celle-ci au poursuivant et en aviser le conducteur. Le poursuivant peut signifier un nouveau constat au conducteur.

«Sont visés par le deuxième alinéa les véhicules routiers suivants immatriculés au Québec:

«1° un véhicule lourd dont le propriétaire est inscrit au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds constitué en vertu de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds;

«2° un taxi;
«3° un véhicule routier appartenant à un employeur, lorsque ce véhicule est conduit par son employé et que ce dernier est dans l'exercice de ses fonctions de livraison;
«4° une voiture de prêt d'un garagiste.»

La Présidente (Mme Doyer): Merci, M. le ministre. Alors, je vais ouvrir la discussion sur l'article 12.

M. Boucher: Merci beaucoup, Mme la Présidente. Vous savez, encore une fois, là, ce projet de loi là fait suite à de longues heures de travaux, longues heures de prises de position, notamment on a eu chacun l'occasion de s'exprimer au sein des remarques préliminaires, des remarques, enfin, de fin d'adoption, de fin d'étape, là. Et à de multiples reprises j'ai indiqué à la partie ministérielle mon désir de voir la volonté de nombreux organismes — je pense notamment au Protecteur du citoyen de même qu'au Barreau du Québec, dont sont membres de nombreux membres de cette commission-là, là, je pense notamment au ministre et à mon collègue, là, de Chambly, à moins que je ne m'abuse — qui avaient un certain malaise quant au fait que l'article 12 du projet de loi introduisait la possibilité où un propriétaire de véhicule se voyait responsable d'une infraction sur la seule base qu'il est propriétaire du véhicule et non pas qu'il a commis l'infraction, alors que, s'il avait prêté son véhicule, par exemple, et que la personne à qui il a prêté son véhicule aurait commis une infraction, eh bien, c'est automatiquement le propriétaire, là, qui devient responsable de ladite infraction.

Jusqu'à présent, les seules justifications qu'on a entendues étaient d'ordre... d'ordre administratives, pardon, alors qu'il y avait un taux de rejet, quant au formulaire de désignation du conducteur, qui était très important, hein? 46 %, je pense, des formulaires de désignation du conducteur étaient rejetés. D'abord, qu'arrivait-il dès le moment où, au sein du projet pilote, le formulaire de désignation du conducteur n'était pas valide? Est-ce qu'on faisait... Est-ce qu'on abandonnait tout simplement les poursuites, de un?

Mais, surtout, j'aimerais bien que le ministre, en fait, puisse nous faire part de certaines explications quant au maintien, finalement, de cette volonté-là. Il y a effectivement un élargissement des véhicules qui sont exemptés de cette impossibilité de désigner le conducteur, hein, on l'a vu à l'article 11. Il y a eu une autre catégorie, là, de véhicules qui concernait au moins deux groupes qui étaient venus nous faire des représentations en commission parlementaire sur la question. Mais, encore une fois, on n'est pas dans une optique où la très grande majorité des conducteurs, des usagers de la route québécois, des propriétaires de véhicule pourraient effectivement désigner le conducteur, alors que la très grande majorité des véhicules qui empruntent le réseau routier sont évidemment des véhicules de promenade et non pas des véhicules liés aux taxis, aux semi-remorques, bon, etc.

Alors, j'aimerais un peu entendre le ministre sur, finalement, là, le fait que, malgré qu'il était bien au fait des représentations de nombreux groupes mais aussi de l'opposition officielle, il a malgré tout maintenu la ligne quant au retrait de cette possibilité-là, c'est-à-dire d'identifier le conducteur qui aurait commis l'infraction.

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

M. Moreau: Oui. Alors, dans la question de la désignation du conducteur, dans l'expérience pilote, pour reprendre les chiffres, là — je pense que c'était la question du député de Johnson — on avait, sur un nombre total de constats signifiés de 162 213 constats signifiés, on avait 9 % seulement qui utilisaient la désignation, donc pour 14 596, qui est le taux d'utilisation global. De ça, camions, taxis, autobus, qui peuvent continuer de désigner, c'était la part du lion, là, c'est 28 % pour les camions, 28 % pour les taxis, 55 % pour les autobus. Il reste les personnes physiques, on parle de 7,5 % des cas. Et, dans ce 7,5 % des cas, il y avait un taux de formulaires rejetés qui était important, puis qui doit s'apparenter au taux global pour l'ensemble des circonstances où le formulaire était mal désigné.

Essentiellement, ce que l'on peut déduire de cette statistique-là, c'est que, dans le cas des personnes physiques où ce n'est pas un commerce, comme, par exemple, le locataire... le locateur à court terme, vous savez à qui vous avez prêté votre voiture, puis la voiture... vous avez un lien personnel avec la personne à qui vous prêtez votre voiture, puis là vous vous faites... il se fait ramasser par un photoradar. Alors, si votre lien est assez solide avec cette personne-là pour que vous lui prêtiez votre voiture, dans bien, bien, bien des cas, il est aussi assez solide pour que vous lui demandiez un remboursement. De sorte que, pour simplifier l'affaire, et sans égard aux grands principes, il n'est pas très utile de maintenir la désignation dans ce cas-là, parce que, d'une part, ça devient, à la marge, très faible, la partie des personnes physiques qui utilisaient la désignation. Je pense que c'est la meilleure façon de simplifier l'explication, en gros.

Exemple: Vous prêtez votre voiture à un ami, vous prêtez votre voiture à un membre de votre famille, vous n'allez pas prêter votre voiture à un pur inconnu, en général. Je ne pense pas que les gens font ça, et la loi n'est pas désincarnée de la réalité. Alors, quand vous avez ce lien-là qui vous permet d'avoir confiance en quelqu'un suffisamment pour lui prêter une voiture — parce qu'on dit souvent que la voiture, c'est le deuxième investissement le plus important, Mme la Présidente, que l'on fait, que l'on fait, la maison — bien vous avez sûrement un lien assez étroit avec la personne en question pour lui dire: Regarde, tu t'es fait attraper par un photoradar, là, on ne fera pas de la procédure judiciaire pour le plaisir d'en faire, je vais le payer — puis surtout qu'il n'y a pas de points d'inaptitude de liés à ça — puis tu me rembourseras les coûts liés à l'infraction que tu as commise.

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

M. Boucher: On prend un peu les... les explications du ministre, ou, du moins, je les entends, je sais même qu'est-ce qu'elles signifient. Mais reste que je comprends mal, je comprends mal, malgré tout, d'autant plus qu'il n'est pas question

ici de milliers de cas, hein? Le ministre l'a bien indiqué, on parle d'environ 7 % à 8 % des cas où il y avait effectivement désignation du conducteur, 7 % à 8 % des cas, là, qui relevaient, là, du véhicule de promenade. Je vois mal qu'est-ce qui motive cela, puisque, d'abord, on est quand même ici face à une diminution de la capacité de se défendre des propriétaires de véhicule, là. Donc, bon, le ministre a dit: Eu égard aux grands principes. Reste que je pense que, comme législateurs, on se doit, éventuellement, de poursuivre le respect de ces grands principes là qui fondent notre démocratie, notamment l'égalité devant la loi.

Mais... et selon le Protecteur du citoyen, qui est... dans ce cas-là, on parle d'une femme, là, Mme Saint-Germain, on ne peut pas penser qu'il était déraisonnable que la dame en question pense qu'en enlevant la possibilité à la majorité des propriétaires de véhicule de désigner le véritable conducteur, le projet de loi n° 57 marque un recul par rapport au droit en vigueur. Donc, c'est bel et bien ce que, mot pour mot, ce que le Protecteur du citoyen raconte, des propos qui sont repris par le Barreau, d'ailleurs. Qu'est-ce que...? Ah!

La Présidente (Mme Doyer): C'est tellement intéressant, ce que vous dites, sauf qu'il est intéressant aussi de constater qu'il est 9 h 30 du soir. Alors, je vous invite à aller vous reposer, compte tenu de l'heure, et je vous remercie de votre bonne collaboration.

Mais, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 30)