



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 7 février 2018 — Vol. 44 N° 144

Consultations particulières sur le projet de loi n° 165 — Loi
modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions (2)

**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 mercredi 7 février 2018 — Vol. 44 N° 144

Table des matières

Auditions (suite)	1
Trajectoire Québec	1
CAA-Québec	8
Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)	16
Accès Transports viables	24
Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)	32
Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ)	39

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président
M. Jean Habel, président suppléant

M. André Fortin
M. Martin Ouellet
M. Mathieu Lemay
M. Benoit Charette
M. Jean Boucher
M. Guy Bourgeois
M. Alain Therrien

* M. François Pepin, Trajectoire Québec
* M. Philippe Cousineau Morin, idem
* Mme Sophie Gagnon, CAA-Québec
* Mme Isabelle Godbout, idem
* M. Marco Harrison, idem
* M. Marc Cadieux, ACQ
* M. Normand Bourque, idem
* M. Etienne Grandmont, Accès Transports viables
* Mme Lise Champagne, AECQ
* M. Marc Thompson, idem
* M. Joseph Bavota, ASMAVERMEQ
* M. Olivier Bellavigna Ladoux, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 7 février 2018 — Vol. 44 N° 144

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 165 — Loi modifiant
le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (2)**

(Onze heures trente-quatre minutes)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires et appareils électroniques.

La commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Roy (Bonaventure) sera remplacé par M. Therrien (Sanguinet) et M. Martel (Nicolet-Bécancour) par M. Charette (Deux-Montagnes).

Auditions (suite)

Le Président (M. Iracà) : Très bien. Merci beaucoup. Alors, voici l'ordre du jour de cet avant-midi. Nous entendrons les groupes suivants : Trajectoire Québec et CAA-Québec.

Alors, je souhaite la bienvenue déjà au premier groupe, qui est déjà installé, Trajectoire Québec. Félicitations! Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, messieurs, la parole est à vous.

Trajectoire Québec

M. Pepin (François) : Merci, M. le Président. Alors, je suis François Pepin, président du conseil de Trajectoire Québec. Et je suis accompagné de M. Philippe Cousineau Morin, directeur de Trajectoire.

Alors, merci aux membres de la commission d'avoir invité Trajectoire Québec à ces consultations particulières sur le projet de loi n° 165. Notre contribution vise la recherche de pistes de solution pour améliorer la sécurité des déplacements afin de mieux répondre aux besoins de mobilité de la population. Trajectoire Québec est une association sans but lucratif qui intervient dans les représentations des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transport collectif partout au Québec. L'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

Je cède la parole à M. Cousineau Morin.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Alors, Trajectoire Québec salue la volonté du gouvernement du Québec et du ministère des Transports de proposer de nombreuses modifications à la sécurité routière. D'entrée de jeu, ce que nous voulions faire avant de rentrer dans les articles très précis de la proposition, c'est de vous rappeler, à l'instar du titre du mémoire que nous avons déposé, que les transports collectifs sont des alliés naturels pour des déplacements sécuritaires.

Alors, de nombreuses études, notamment aux États-Unis et au Canada, portant sur une approche globale de la sécurité routière démontrent que l'aménagement de villes, de communautés axé sur beaucoup de transports collectifs et actifs est une voie qui offre des résultats très structurants pour la sécurité routière. En effet, le transfert modal, donc le fait que de nombreux citoyens puissent utiliser des modes de transport autres que l'automobile, permet une réduction des risques de décès et de blessures lors des déplacements, par exemple, 10 fois moins élevés par kilomètre parcouru en autobus qu'en voiture.

Ces résultats démontrent aussi, selon une étude américaine de l'association du transport collectif américain, que les investissements en transport collectif sont une solution à meilleur coût ou à coût très, très intéressant pour améliorer le bilan routier. Et pourquoi? Si j'essaie de l'illustrer très simplement, c'est afin de réduire le nombre de véhicules qui circulent sur nos routes, et afin aussi, donc, d'avoir des conducteurs professionnels dans des circuits répétitifs, et donc de réduire les risques, dans ces cas-là, sur les rues et sur les routes.

Ce qu'il faut retenir, c'est qu'une approche globale de sécurité routière doit considérer l'ensemble de ce que j'appellerai la chaîne de déplacements du citoyen. Donc, le transport collectif, comme je l'ai dit, a un effet très positif sur la sécurité routière, mais ça ne se prolonge pas toujours en dehors des véhicules et des stations, notamment lorsque l'utilisateur se déplace à pied. Alors, c'est pourquoi une approche favorable au transport collectif doit se pencher sur le sort des plus vulnérables, tel que le défend l'esprit du principe de prudence, donc, que vous aurez compris que nous soutenons très fortement.

Je voulais également attirer à votre attention l'adoption de politiques et de programmes urbains de cohabitation de type vision zéro. Je pense que vous avez probablement entendu parler de cela depuis le début des consultations. À l'instar de plusieurs villes à l'international, les villes québécoises tentent d'adopter le concept de vision zéro, qui promeut l'intention de

réduire autant que possible les collisions en zone urbaine par des mesures de sécurité routière et d'apaisement de la circulation. Le développement de cette approche est, pour nous aussi, très prometteur, mais pose des défis d'arrimage avec les transports collectifs de surface et ses véhicules lourds.

Alors, tant la vision zéro et son accent sur les transports actifs que les réseaux prioritaires par autobus — simple exemple, les voies réservées — sont des solutions éprouvées de sécurité routière. Alors, il convient d'améliorer la mise en oeuvre des mesures de ces deux approches. Actuellement, les municipalités dévoilent de plus en plus de mesures préférentielles par bus comme les voies réservées. Ce sera favorable au bilan de sécurité routière en autant qu'on applique résolument le principe de prudence et qu'on sécurise les intersections.

M. Pepin (François) : Alors, nous sommes pour une meilleure protection des usagers vulnérables. Le Code de la sécurité routière doit, sans hésitation, protéger les plus vulnérables. Les utilisateurs du transport collectif sont, à plusieurs moments de leur trajet, des piétons. Une approche de sécurité routière qui exprime un parti pris pour les usagers les plus vulnérables sur nos routes et nos rues ne peut que les protéger davantage.

• (11 h 40) •

Selon le projet de loi n° 165, le CSR affirmerait effectivement cette responsabilité accrue des usagers les plus lourds et les plus rapides envers les usagers les plus petits et les plus vulnérables en intégrant dès l'article 3 le principe de prudence et le respect des usagers des chemins publics. Un problème se pose, par contre, à la suite des deux premiers énoncés, au troisième alinéa, qui semble affaiblir la portée du principe de prudence en y introduisant une équivalence de responsabilité pour l'utilisateur vulnérable. Comment justifier cette mention? Il faut affirmer que ce sont les conducteurs des véhicules motorisés qui ont, en priorité... doivent être attentifs non seulement aux autres véhicules, mais aussi aux autres humains autour d'eux. L'utilisateur vulnérable ne peut être tenu responsable des actions et des manquements d'un autre usager. Nous recommandons donc au législateur le retrait du troisième alinéa de l'article 3.1 de façon à ce que le principe de prudence soit clair et sans équivoque.

Confirmer les priorités pour les autobus. Il y a plusieurs articles dans le projet de loi qui permettent d'éclaircir des façons de faire déjà intégrées à la pratique après un long débat entre spécialistes qui a duré plusieurs années. Cela permettra surtout aux autobus de profiter pleinement des avantages mérités que leur procurent feux prioritaires pour bus, voies réservées et autres mesures préférentielles. Ce sont des outils essentiels pour offrir un service plus efficace aux utilisateurs du transport collectif et améliorer la fluidité pour l'ensemble des usagers.

Alors, nous appuyons les articles 85, 100, 101 et 106, qui permettent effectivement de préciser des façons de faire déjà intégrées à la pratique. Et nous recommandons également, dans les communications publiques entourant les réformes entérinées au CSR, de faire de la sensibilisation générale sur les usagers prioritaires en fonction du principe de prudence, et plus spécifiquement sur la priorité des véhicules en transport collectif.

Très rapidement, sur la sécurité aux arrêts d'autobus. L'ajout de l'accotement comme lieu d'immobilisation des bus pour l'embarquement des passagers améliore le niveau de sécurité de la manoeuvre, surtout en ruralité. La montée et la descente des utilisateurs des services de transport collectif est une problématique de danger récurrente sur les routes numérotées ou sur les routes secondaires entre les villes et les villages. Nous appuyons l'article 108 et nous proposons également que le ministère prévoie, quant à ces types d'arrêts, des normes d'aménagement et un programme de support financier pour les autorités locales. On pourrait s'inspirer, entre autres, de certaines modalités d'aménagement pour les arrêts pour les autobus scolaires.

Point suivant, la cohabitation vélo-bus. L'article 122 du projet de loi confirme que le cycliste doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée et dans le même sens que la circulation. Or, que se produit-il lorsqu'il y a une voie réservée pour bus du côté droit de la chaussée? Les compréhensions sont partagées. L'ensemble des dispositions du CSR relatives aux règles de conduite des bicyclettes conduit à l'interdiction pure et simple des vélos sur les artères où sont aménagées des voies réservées pour bus. Deux enjeux découlent de cette cohabitation dans les voies réservées aux autobus, la sécurité des cyclistes et l'efficacité du service de transport collectif. À la lecture du CSR ou du projet de loi n° 165, il est difficile, pour les cyclistes et pour les transporteurs, de connaître les règles de cette cohabitation.

Bref, Trajectoire Québec constate que le flou persistant pour ces règles complique le travail des municipalités qui souhaitent favoriser la cohabitation sécuritaire du transport collectif et du transport actif. Il n'y a pas de solution universelle, mais nous pensons que la cohabitation peut être améliorée par des aménagements spécifiques si le niveau de service de bus le permet. Nous recommandons que le ministère réunisse la documentation sur les bonnes pratiques existantes dans d'autres juridictions concernant cette cohabitation et travaille de concert avec les autorités locales et les représentants des utilisateurs afin d'identifier des solutions sécuritaires et efficaces. Nous recommandons également que le gouvernement soutienne plus de projets pilotes de cohabitation vélo-bus, en documentant les résultats, ayant pour objectif la rédaction d'un guide d'aménagement des voies réservées partagées et des règles de cohabitation.

Je cède la parole à Philippe.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Merci. Le dernier point est sur les véhicules autonomes. Donc, on se réjouit qu'il y ait deux articles au projet de loi qui vont vers un premier pas dans l'encadrement, donc, de la circulation des véhicules autonomes sur notre réseau routier. Puis on encourage le gouvernement à aller très rapidement de l'avant avec son cadre réglementaire, hein, parce qu'on le sait, il y a beaucoup de promesses à ces technologies des véhicules autonomes, mais, comme dans bien des cas, il faut s'assurer que les balises publiques, les balises réglementaires seront celles qui vont nous permettre d'aller chercher le meilleur de ces innovations et éviter le pire.

Donc, en conclusion, nous réitérons qu'une approche générale d'aménagement qui est basée sur les transports collectifs et actifs est une des meilleures mesures de sécurisation routière, en tout cas, à long terme. Et nous demeurons

disponibles pour partager notre expertise et participer pleinement à l'objectif des atteintes, là, d'amélioration du bilan de la sécurité routière au Québec. Merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : D'accord. Merci beaucoup, messieurs, pour votre exposé. Nous allons débiter les blocs d'échange avec la partie gouvernementale en premier. Alors, je vais céder la parole à M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bien, bon matin, tout le monde. On est encore le matin, j'imagine. Bonjour, messieurs. Merci, d'être avec nous. Puis je veux profiter de l'occasion pour vous remercier encore une fois pour votre chaleureux accueil lors de votre événement-phare annuel que vous avez tenu lundi. C'était fort plaisant d'être en votre compagnie et d'échanger avec des gens si innovateurs dans le milieu du transport en commun, et si dédiés à l'avancement de la cause, si on peut appeler ça une cause, le transport en commun.

Donc, je voulais... Il y a quelques parties de votre mémoire, là, que j'aurais aimé peut-être approfondir avec vous, entre autres, et je vais le faire rapidement parce que plusieurs de mes collègues ont probablement des questions également, là. Mais la question de la sécurité aux arrêts d'autobus, là, on parle d'un changement dans le cadre du CSR qui fait en sorte que, sur des routes plutôt rurales, disons, là, comme celles que vous avez illustrées, là, dans votre mémoire, les chauffeurs d'autobus puissent s'immobiliser sur le côté de la chaussée, ce qui, lorsqu'on débarque de l'autobus comme usager, laisse très peu de place, là, probablement, où circuler de façon sécuritaire. Donc, vous dites, si je comprends bien votre position : On appuie ça, on est d'accord avec ça, mais on aimerait que le ministère prévoie, vous dites, quant à ces types d'arrêts, des normes d'aménagement et un programme de support financier pour les autorités locales.

En grande partie, j'imagine que les routes rurales comme ça — ou en partie, en tout cas, là — sont de responsabilité provinciale, et il y en a qui sont certainement de responsabilité municipale également. Mais, moi, la raison pour laquelle ça me tient à cœur puis ça me frappe, c'est parce que je l'ai moi-même fait souvent. Quand j'étais utilisateur régulier de la STO, là, l'arrêt où je débarquais le soir, c'était un... en été, ça allait parce qu'on débarquait sur le gazon, sur la pelouse du poste de police, mais, dès que l'hiver arrivait, essentiellement, on débarquait dans le banc de neige et on se retrouvait dans la rue tout de suite. Il n'y a pas d'accotement, il n'y a pas d'endroit...

Donc, selon vous, selon votre expérience et selon ce que vous entendez des sociétés de transport et de vos membres, etc., est-ce qu'il y aurait lieu... Plutôt que simplement... Quant à ces types d'arrêts là où on permet de débarquer sur un accotement également, est-ce qu'il y a un grand manque au Québec d'endroits bien aménagés, que ce soit par faute de normes, de normes du ministère, que ce soit par priorisation de la part des sociétés de transport qui se disent : Bien, j'aime mieux améliorer ma ligne plutôt que de faire un aménagement plus sécuritaire à chacun de mes arrêts parce qu'il y en a tellement puis les ressources sont limitées, j'imagine, parce que les questions d'expropriation, c'est peut-être trop long? Qu'est-ce qui se passe concrètement pour que les sociétés de transport, un, fassent le choix de débarquer des gens dans des situations qui sont peut-être un peu plus complexes? Puis qu'est-ce que nous, on peut faire, outre ce que vous demandez ici, là, qui sont des normes du ministère pour exactement ce type d'aménagement là? Mais est-ce qu'il y a quelque chose qu'on peut faire pour aider les sociétés de transport? Parce que, si on ne fait que mettre une norme à laquelle toutes les sociétés de transport doivent adhérer et qu'ils doivent changer rapidement tous leurs aménagements, ça va coûter une fortune et ça va prendre du temps. Donc, c'est quoi, votre suggestion, à ce niveau-là?

M. Pepin (François) : Bien, à ce niveau-là, le problème actuellement, c'est que c'est une juridiction partagée, comme vous le dites. Il y a des routes provinciales, mais il y a aussi les municipalités qui interviennent au niveau des trottoirs, par exemple, ou d'une dalle de béton pour aménager un arrêt, tandis que c'est la société de transport ou le transporteur qui intervient souvent au niveau de l'abribus. Alors, l'objectif, c'est effectivement de rendre l'endroit le plus visible possible. Comme vous le dites, ici, la nuit dure des fois six mois par année, là. Il fait noir très tôt. Et donc ça peut être un problème de sécurité. Il y a moyen, à tout le moins, de partir le mouvement, et, effectivement, avec un programme étalé sur plusieurs années, en ayant des normes claires, de pouvoir aménager les différents arrêts de bus. Ça peut être aussi en s'inspirant de certaines règles de sécurité qui sont appliquées actuellement au transport scolaire. Sans connaître le détail, là, effectivement, c'est quelque chose, entre autres, que l'association du transport collectif rural du Québec souhaite ardemment.

• (11 h 50) •

M. Fortin (Pontiac) : Très bien. Je profite de l'occasion... Votre mémoire m'a fait penser à ça, puis ce n'est pas nécessairement une des revendications que vous avez ou un des questionnements que vous avez par rapport aux modifications qui sont apportées au Code de la sécurité routière, mais, juste en regardant à la page 17 de votre mémoire, là, le panneau, disons, pour une voie réservée, bus, taxis, véhicules électriques, x nombre de passagers entre certaines heures, on reconnaît... tout le monde ici, j'imagine, en a dans leur circonscription, des voies réservées comme ça. Je me demande... Selon vous, selon votre expérience, selon l'expertise que vous avez puis tout ce que vous connaissez du transport en commun puis des meilleures façons qu'on peut s'assurer de le développer, de s'assurer que le transport en commun est un lien rapide puis qu'il est effectivement utile, agréable, mais surtout qu'il donne un sentiment un peu à l'utilisateur qu'il va plus vite que le gars dans son auto à côté, est-ce que d'avoir justement des panneaux comme ça où il y a un, deux, trois, quatre, cinq utilisateurs différents, c'est vraiment souhaitable ou si, par défaut, presque, on devrait penser : Non, favoriser le transport en commun d'abord puis après ça on pensera à ce qu'on peut faire pour les autres types de transport?

M. Pepin (François) : Parce qu'effectivement favoriser le transport en commun d'abord, c'est une chose essentielle, mais c'est du cas par cas aussi. Je vous dirais, ça dépend de la densité du niveau de service de transport collectif. On pense sur l'avenue du Parc, entre autres, un exemple à Montréal, là, aussi dans la côte d'Abraham à Québec,

c'est difficile, effectivement, de partager ça avec d'autres véhicules, sauf peut-être les taxis, qui sont quand même un transport collectif urbain important aussi. Et aussi, sur une voie de 3,5 mètres, c'est difficile de permettre, entre autres, les vélos. Mais, en périphérie, par exemple, dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal, comme il y a un volume d'autobus moins important, bien, d'avoir les taxis et même d'avoir, à la limite, des véhicules de covoiturage, c'est possible, sur des autoroutes aussi. Donc, tout dépend, effectivement, d'abord de la fréquence du service de transport collectif. Mais le principal but, c'est qu'il y ait assez de véhicules aussi pour qu'elle soit facilement respectée par les automobilistes parce qu'ils voient qu'elle est très utilisée.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Très bien. Là, je vais rentrer dans le point que vous faites, là, avec ces graphiques-là. Dans le fond, je pense que vous avez compris qu'une grande partie des modifications qui sont proposées au Code de la sécurité routière visent justement à améliorer la sécurité pour les cyclistes. Évidemment, si vous avez suivi les statistiques au cours des dernières années, il y a beaucoup moins de décès cyclistes, ce qui ne veut pas dire qu'il y a moins d'accidents cyclistes. Je veux dire qu'ils sont peut-être moins graves, mais il y a quand même une notion de cohabitation, là, dans certains milieux, et là vous faites référence à la cohabitation autobus et cyclistes.

Donc, dans le fond, je veux juste essayer de bien comprendre votre point, puis peut-être que vous pouvez me le répéter, là. Ce que vous dites essentiellement, c'est que vous aimeriez qu'on comprenne qu'est-ce qui se passe de mieux ailleurs dans des situations où il y a cohabitation comme ça, quitte à essayer des nouvelles façons de faire, là, mais vous n'avez pas nécessairement une solution magique, là, aujourd'hui. Vous nous dites : Regardez ce qui se fait de mieux ailleurs puis essayez de peut-être répliquer ça par projet pilote. C'est ça?

M. Pepin (François) : Oui. Bien, en fait, c'est du cas par cas. Effectivement, ça dépend de la largeur de l'emprise. Il y a des projets pilotes à Montréal, entre autres, où, avec une largeur de 4,5 mètres, ça permet d'aménager une piste pour les vélos et une piste pour les autobus. Donc, ça se fait bien, mais c'est surtout dans le cas du 3,5 mètres et moins. Il y en a à 3,2 mètres. La cohabitation est extrêmement difficile. Et, comme on a deux articles qui se contredisent, en fait, dans le CSR, où le cycliste est obligé de rouler à droite et il ne peut pas rouler entre la voie réservée de bus et la voie de circulation qu'il y a à gauche, parce qu'effectivement il ne peut pas circuler entre deux voies... Et la troisième contradiction, c'est qu'habituellement, si c'est indiqué que c'est une voie réservée bus, taxis, normalement, tous les autres types de véhicules sont interdits. Donc, le cycliste, de fait, est interdit sur cette rue-là pendant les heures d'exploitation de la voie réservée. Alors, connaissant les humains, c'est sûr qu'il va prendre le chemin le plus rapide. Donc, il n'ira pas prendre une autre rue, une rue secondaire, et, à ce moment-là, ça peut amener des situations à risque.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Si je peux compléter?

M. Fortin (Pontiac) : Oui.

M. Cousineau Morin (Philippe) : On aurait aimé arriver avec une réponse très claire, très universelle. Mais, comme le dit François, il n'y en a pas une. Il y a des cas différents. Et, vu justement tout ce qui se développe en mesures préférentielles par bus dans une voie réservée, il peut passer parfois trois ou quatre autobus à l'heure, parfois 15 à 20 bus à l'heure, ça fait toute une différence dans la cohabitation qu'on peut créer. Notre point, c'est aussi qu'effectivement les villes québécoises veulent aller plus loin, puis on n'est pas encore allés assez loin dans cette cohabitation-là entre les cyclistes et les autobus, qui sont les partenaires de la mobilité durable. Donc, on souhaite un petit peu, au moins, qu'on la favorise dans le discours, la cohabitation, pour que les différents acteurs dans les municipalités qui sont responsables de prendre les décisions, qui seront différentes, probablement, d'un cas à l'autre, comme l'expliquait François, soient au moins... tout le monde ait une compréhension que ce sont tous des déplacements qui se valent mieux si on fait des aménagements qui favorisent que les cyclistes aient une voie sur une rue parallèle. C'est le cas à plusieurs endroits. Mais, naturellement, ils vont toujours continuer à l'emprunter, ne serait-ce que sur 300 mètres, s'il n'y a pas de détour possible.

M. Fortin (Pontiac) : À court terme, par exemple, on fait quoi? À court terme justement... Puis ça existe, là, des voies comme ça où, justement, les cyclistes ne sont pas permis puis ils se retrouvent à... bien, ils n'ont pas le droit de circuler là, ils n'ont pas le droit de circuler entre les deux voies. Donc, à court terme, une des grandes préoccupations au niveau de la sécurité routière, c'est de s'assurer de la clarté de la réglementation, de la législation, puis que les gens savent ce qu'ils ont le droit puis ce qu'ils n'ont pas le droit de faire et que les policiers savent comment constater des comportements fautifs ou des comportements qui sont moins sécuritaires. Donc, à court terme, avez-vous quelque chose à proposer là-dessus? Je comprends votre préoccupation, là. Je la partage. Puis je comprends bien la contradiction que vous soulignez. Mais, d'ici à ce qu'on arrive avec des projets pilotes, d'ici à ce qu'on essaie différentes choses ou ce qu'on répertorie ce qui fait de mieux ailleurs, y a-tu quelque chose qui peut être fait à court terme ou ce n'est pas une situation où vous avez noté, disons, qu'il y avait une... qu'il y a eu des incidents particuliers qui se sont produits au cours des dernières années?

M. Pepin (François) : À court terme, ce qui pourrait être fait, c'est ce qui était fait habituellement, qui ne se fait plus, dans la région de Montréal — probablement que ça se fait dans la région de Québec — c'est une campagne annuelle de sensibilisation de la population au rôle des voies réservées et au respect des voies réservées. Et, à cette occasion-là, ça pourrait être un volet important d'expliquer aux cyclistes et aux automobilistes, effectivement, que c'est réservé aux autobus et aux taxis dans certains cas parce que ce serait ridicule de mettre «interdiction de vélos» pour ne pas contredire, dans le

fond, la signalisation qui indique que les types de véhicules qui sont là sont ceux qui sont permis et pas d'autres. Donc, ce serait plus une campagne de sensibilisation de la population, mais récurrente d'année en année.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Je compléterais rapidement en disant qu'il y aura effectivement une ligne à tracer, qu'on n'a pas tracée, entre, effectivement, donc, les voies qui sont très occupées par des véhicules de transport collectif, qui sont minces, et celles qui sont, comme le disait François, à 4,5 mètres. Il y a une ligne, là, peut-être, à tracer en disant : Là, ça va bien, il n'y aura pas de problème. Il y en a d'autres cas où c'est plus périlleux. Donc, on n'a pas statué, mais probablement que ce serait la façon de faire.

M. Fortin (Pontiac) : Sur le point que vous faites sur les véhicules autonomes, et c'est le dernier point que je veux faire, je ne sais pas encore si c'est une question ou un point que je veux faire, là, mais essentiellement vous écrivez, et c'est une citation de votre mémoire que vous aviez déposé plus tôt, là : «L'arrivée de nouveaux produits ne fait que s'accélérer. Lutter contre les innovations qui améliorent les services de mobilité serait contre-productif.» Et ensuite, à la fin de votre exposé, vous dites : «Nous recommandons que le gouvernement complète le plus rapidement possible un premier encadrement réglementaire de la circulation des véhicules autonomes sur la voie publique.» Moi, je n'aurais pas pu écrire ça mieux que vous. Honnêtement, si je l'avais écrit moi-même, j'aurais utilisé les mêmes mots.

Donc, je vous remercie. Je ne sais pas si vous avez un commentaire additionnel au niveau des véhicules autonomes que vous voulez faire, mais vous avez en moi un allié à ce niveau-là, là. Il n'y a pas de... On est sur la même longueur d'onde, je pense.

M. Cousineau Morin (Philippe) : C'est très agréable de l'entendre. Le simple petit point que je ferais, c'est ce que je disais dans la présentation tantôt. Il y a beaucoup de promesses dans les véhicules autonomes. Notamment, en sécurité routière, ils sont intéressants. Par contre, on entend bien d'autres choses. Je lisais un rapport américain de KPMG, qui disait : Il est fort possible que, dans le futur, on ait plus de véhicules que de personnes dans nos villes. Alors, même si ces véhicules-là sont peut-être plus sécuritaires qu'un conducteur moyen ou quelque chose comme ça, je me dis : Vu le flot... le flux, pardon, le nombre de véhicules, il y aura néanmoins des enjeux de sécurité routière, aussi intelligents et aussi respectueux des piétons que ces véhicules-là soient-ils. Donc, c'est pour ça qu'on a dit : Il faut tout de suite réfléchir à ces questions-là parce qu'elles vont arriver rapidement. On ne voudrait pas se faire dépasser et subir simplement les inconvénients sans profiter des bénéfices escomptés, notamment en sécurité.

M. Fortin (Pontiac) : Avez-vous peut-être... Je vais continuer sur ce que vous dites, là. Mais avez-vous vu justement un encadrement réglementaire qui est... et c'est correct si vous n'avez pas fait cette étude-là, mais avez-vous vu un encadrement réglementaire ailleurs qui vous semble tout à fait adéquat pour le Québec, que ce soit l'Ontario, qui, peut-être, là, a peut-être une longueur d'avance... pas peut-être, a une longueur d'avance sur nous au niveau des véhicules autonomes? Avez-vous constaté peut-être certains manquements dans leur encadrement réglementaire qu'on devrait adopter ici ou est-ce que ça va pour l'instant?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Je vous avoue qu'on n'a pas regardé cette question-là précisément. On ne peut pas éclairer la commission.

M. Fortin (Pontiac) : C'est bon. O.K., c'est beau. C'est bon pour moi.

Le Président (M. Iracà) : Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder au deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle, toujours à son poste, le député de René-Lévesque.
• (12 heures) •

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer, messieurs.

Hier, on a eu la chance d'avoir les gens de Piétons Québec, qui sont venus nous parler, dans leur mémoire, de cette fameuse Vision Zéro, et ils nous ont parlé un peu des exemples de la Suède. Vous en faites mention dans votre mémoire. Alors, comme on a beaucoup de temps et que ça semble être surtout votre champ d'expertise, la mobilité durable, le transport collectif, j'aimerais vous entendre là-dessus, à ce sujet.

M. Cousineau Morin (Philippe) : Bien, merci. Merci, M. le député, de nous donner l'occasion de nous prononcer là-dessus.

J'ai fait mention, d'entrée de jeu, donc, des grandes données, des grandes statistiques qui font que le transport collectif est un mode de transport sécuritaire, surtout lorsqu'on est à bord des véhicules. Une personne... puis si vous l'utilisez parfois, une personne qui utilise le transport en commun va nécessairement marcher pour se rendre à sa destination, pour se rendre à son véhicule, pour traverser de l'autre côté, à son rendez-vous.

Alors, les statistiques, effectivement, sont peut-être un peu moins favorables lorsqu'on inclut l'ensemble du déplacement qu'une personne a à faire. Pourquoi? Parce qu'il y a plus d'accidents piétons. Et c'est dans ce sens-là que la Vision Zéro puis tout l'esprit qui est derrière le principe de prudence, c'est-à-dire pensons aux plus vulnérables... parce que, finalement, les plus vulnérables, ça peut être n'importe qui à un moment ou à un autre de son déplacement.

Alors, pour nous qui représentons les usagers des transports collectifs, sachant qu'ils devront, aux intersections, aux arrêts d'autobus, descendre, doivent être protégés, et le principe de prudence, donc, pour nous, ça rime avec la Vision Zéro. La Vision Zéro dit surtout : Les accidents ne sont pas tous des accidents. Des fois, ce sont des conceptions

qui sont mal faites, des aménagements urbains qui sont mal faits. Et, par rapport au transport collectif, effectivement, là où le bât blesse, dans les statistiques, c'est effectivement aux intersections, effectivement aux montées, descentes, donc lorsqu'il peut y avoir des jonctions. Ce n'est pas en cours de trajet.

Alors, c'est dans ce sens-là que l'objectif que plusieurs villes veulent se donner, de Vision Zéro, nous semble tout à fait louable et tout à fait en phase avec le principe de prudence qui devra... et, comme on l'a dit, qui doit être... comme c'est présenté, qui doit être au projet de loi, à l'exception, effectivement, du troisième alinéa — bien là, j'ai dit le troisième, je ne sais plus par coeur, mais nous l'avons bien identifié, puis on en a fait part dans notre présentation — à l'exception, donc, du dernier alinéa qui, quant à nous, vient un peu dire le contraire de ce que les deux premiers ont dit en — je cherche mes mots un peu — en obligeant un principe de réciprocité qui n'est pas utile, dans le fond, à la compréhension, parce que l'usager vulnérable, déjà, dans son quotidien... le piéton, déjà, dans son quotidien, va essayer d'être visible des autres véhicules. Alors, je pense que vous comprenez le point où je veux en venir.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Effectivement, le ministre est allé prendre un petit déjeuner — M. le ministre, c'est ça, chez Trajectoire, un déjeuner? — et puis plusieurs choses ont été soulevées lors de cet événement-là, notamment le fait qu'il y a beaucoup d'argent au fédéral qui tarde et malheureusement on ne semble pas avoir encore le financement attaché de façon adéquate du côté du Québec. Je pense que l'engagement du ministre, c'était de faire mieux, en raccourcissant les délais.

Une voix : ...

M. Ouellet : Oui, comme Robert, effectivement... pas Robert, le député de...

Une voix : Marguerite-Bourgeoys.

M. Ouellet : Marguerite-Bourgeoys, merci. Il s'était engagé, mais où est-ce que je veux vous amener, c'est que, comme il y a beaucoup d'argent qui s'en vient, puis le Québec est en train de négocier la façon dont ce sera décaissé, vous semblez nous amener sur une piste où est-ce que c'est... oui, investir dans les transports collectifs, c'est une chose, mais, dans leur aménagement, devrait être pris en compte... on devrait mieux organiser ça, pas juste est-ce que c'est un train, est-ce que c'est un autobus, est-ce que c'est un REM. Bref, les choix qu'on fait, c'est une chose, mais les infrastructures autour devraient en tenir compte.

Ne devrions-nous pas aller chercher ces sommes-là aussi au fédéral et permettre à des municipalités d'instaurer justement cette Vision Zéro là? Parce que, s'ils veulent l'instaurer, je présume que ça prend des sommes pour être capable de déployer tout ça. Est-ce qu'on ne devrait pas utiliser effectivement ces sommes-là aussi pour... parce qu'on va faire un... je pense que tout le monde est prêt, dans plusieurs villes au Québec, de faire un virage sur le transport collectif. Tout le monde en veut plus, mais je pense que le monde en veut du mieux. Et la façon d'en faire, du mieux, c'est de prendre le transport collectif comme étant un trajet, comme nous l'a expliqué... global, donc de la maison, au transport, à la destination et vice-versa.

Alors, il ne serait pas opportun, selon vous, d'inclure cette vision-là dans les futurs aménagements, et considérant qu'il y a des sommes colossales qui s'en viennent, et que le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec semblent vouloir prendre cette direction-là aussi dans sa politique qui sera déposée incessamment sur la mobilité durable?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Je pense que oui. Une chose qui est à noter, c'est clairement qu'avec tous les projets qui sont en branle ou qui sont annoncés, effectivement, on peut les faire, on peut les faire mieux qu'auparavant. Parce que, si nous avons pris le temps de vous parler de la sécurité des transports collectifs, c'est que plusieurs ont en mémoire, puis moi-même, je suis peut-être un peu trop jeune pour m'en rappeler, la voie réservée sur Pie-IX à Montréal, qui avait été fermée suite à un décès. Et donc, dans l'esprit populaire, les gens peuvent associer, si on veut, les autobus à la cause aussi, alors que ça a été exclu par le coroner que ça soit directement ça.

On a dit : Au contraire, il y a peut-être des aménagements à revoir. Et aujourd'hui on les fait de bien plus grande qualité dans les projets ou, en tout cas, la plupart des projets qui sont annoncés, notamment en ayant vraiment une préoccupation de la personne lorsqu'elle n'est pas à bord du véhicule, lorsqu'elle descend, donc comme je l'ai dit, les arrêts et les intersections.

Alors, c'est effectivement une préoccupation pour nous que tous les projets de développement qui sont de l'avant dans les municipalités, ils doivent se réaliser, parce qu'on y voit des gains très importants en sécurité routière et pour plein d'autres raisons que je ne nommerai pas ici, et ils se font de façon de bien meilleure qualité pour les citoyens. C'est des services de bien meilleure qualité et qui donnent des effets encore plus importants sur la sécurité routière que c'était le cas d'aménagements de type de voie réservée lors d'autres décennies précédentes.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Ouellet : Lorsqu'on parle de grands projets de transport collectif, on fait souvent référence à des municipalités qui ont de grandes sociétés de transport. À votre avis, est-ce que ces sociétés de transport là, dans leur planification, sont au même diapason de ce que vous dites? Est-ce qu'ils sont effectivement... ils ont cette logique-là de zéro accident? Est-ce

qu'ils ont ça en tête? Parce que ce que je veux savoir, messieurs, est-ce que c'est... est-ce qu'on doit travailler sur un changement de culture dans la planification ou il faut plutôt travailler sur des moyens d'obliger les aménagements à se réaliser dans ce sens-là? Quand je dis «obliger», est-ce que les sommes émanant du fédéral et de Québec, dans ces dossiers-là, ne pourraient pas être conditionnelles à la présentation d'un plan d'aménagement des transports collectifs qui tient compte des zéro accident?

M. Pepin (François) : Je vous dirais qu'actuellement il y a déjà une excellente collaboration habituellement entre les sociétés de transport et la municipalité, que ça soit au niveau des administrations ou au niveau technique. Alors, ça, ça existe déjà. Au fil des années, il y a une culture qui s'est développée effectivement d'intégrer le développement puis la conception des projets.

Par contre, au niveau du financement, il y a un point quand même, c'est que le programme de transport collectif, celui du gouvernement du Québec ou celui du gouvernement fédéral, s'adresse essentiellement aux transporteurs ou au transport collectif. Quand on tombe dans le domaine de la municipalité, comme la voirie, par exemple, ce sont d'autres programmes. On peut penser à Chantiers Canada ou... donc, à ce moment-là, il y a effectivement un arrimage à faire, et ça peut rendre effectivement la planification du projet beaucoup plus difficile parce qu'il faut aller chercher le financement à différentes sources.

M. Ouellet : Merci. Plus de questions, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Oui?

M. Ouellet : Je n'ai plus de question, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Ça va. Alors, ça complète le bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter un dernier bloc d'échange avec le député de Masson. Alors, la parole est à vous.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci d'être avec nous aujourd'hui.

Vous avez abordé un peu la question avec le ministre tout à l'heure concernant les véhicules autonomes. Je trouve ça intéressant aussi que vous parliez des véhicules autonomes. On sait qu'on peut avoir des projets pilotes qui peuvent être mis en place. On sait qu'on doit mettre en place une réglementation aussi qui va favoriser la venue des véhicules autonomes.

Est-ce que vous avez un peu, dans votre vision... dans les projets pilotes, est-ce que vous avez un peu réfléchi à comment pourrait être un projet pilote concernant les véhicules autonomes?

M. Pepin (François) : Je vous dirais que la... en fait, le milieu le plus favorable pour avoir des véhicules autonomes pour un projet pilote, c'est un environnement prévisible, et habituellement un parcours d'autobus ou de minibus offre exactement ça comme conditions, c'est-à-dire que c'est un trajet répétitif, souvent avec les mêmes obstacles ou les mêmes niveaux de risque. Donc, les premiers projets pourraient effectivement être d'abord avec des véhicules de transport collectif, et après ça, selon les résultats, peut-être d'étendre à d'autres types de véhicules. Mais quand on tombe dans... même l'automobiliste, l'humain, ce qui arrive effectivement, c'est... il faut que les risques soient prévisibles. Alors, c'est pour ça que ça prend un environnement qui est continuellement prévisible, ce qui, effectivement en milieu urbain, c'est rarement le cas. Donc, c'est pour ça qu'on dit que le transport collectif pourrait être une bonne rampe de lancement pour différents projets pilotes.

M. Lemay : Vous avez parlé d'un projet pilote avec un transport collectif, mais on sait, présentement, il y a certains véhicules de modèle, par exemple, Tesla qui sont de type qui peuvent être... qui rentrent dans la réglementation comme véhicules autonomes. Vous êtes en train de dire que vous ne verrez pas la possibilité de permettre à des véhicules de type Tesla, dans le fond, de pouvoir circuler sur les routes au Québec?

• (12 h 10) •

M. Cousineau Morin (Philippe) : Ce n'est pas ce qu'on a dit. On a dit : Dans un premier temps... puis on a l'air de prêcher pour notre paroisse, bien sûr, mais, dans un premier temps, il nous semble que l'épreuve des faits, là, de la sécurité, par exemple, des véhicules autonomes, puis que les gens y adhèrent, elle semble être possible par le transport collectif d'abord, justement pour les raisons que François a évoquées, de circuits prévisibles, les obstacles prévisibles.

Dans un deuxième temps, ça nous permettra de mieux comprendre puis d'aller vers... et d'avoir justement la technologie qui aura évolué encore plus, de l'ouvrir à de plus en plus de milieux et de plus en plus, donc, de contraintes complexes, là, puis je ne suis pas un spécialiste nécessairement des algorithmes que ces véhicules-là utilisent, là, mais de plus en plus d'environnements différenciés qui sont peut-être un peu plus complexes pour ces véhicules-là, encore en date d'aujourd'hui, à utiliser, à emprunter.

M. Pepin (François) : Je vous dirais que pour le transport collectif, c'est sûr que ça dépend du niveau d'autonomie du véhicule. Il y a les niveaux 2, 3, 4, 5, là. C'est sûr qu'un véhicule vraiment sans conducteur, niveau 5, c'est peut-être là, à ce moment-là, que le transport collectif peut vraiment être un environnement favorable, tandis que Tesla, effectivement, où on est peut-être plus à un niveau 3, à ce moment-là, bien, il y a peut-être un autre genre d'encadrement, il peut y avoir des projets pilotes aussi.

M. Lemay : O.K. Parce qu'on ne veut pas freiner l'innovation technologique, puis aussi il y a plusieurs études en sol américain qui démontrent que les véhicules autonomes seraient des véhicules plus sécuritaires qu'un conducteur derrière un volant. Donc, c'est pour ça que je voulais savoir un peu votre vision de comment on pourrait apporter des projets pilotes pour s'assurer que cette technologie puisse être bien implantée en sol québécois.

Je vais céder la parole à mon collègue le député de Deux-Montagnes qui aurait une question pour vous.

M. Charette : Merci. Merci, M. le Président. Un plaisir de vous recevoir, messieurs. Désolé d'avoir manqué votre présentation, j'étais retenu pour une autre rencontre.

Je lisais à travers votre mémoire, au niveau de la circulation, de la congestion... on est un petit peu loin de la sécurité routière dans mon introduction. On disait dans votre mémoire qu'au niveau de la circulation, de la congestion, on ne devrait pas se fermer des portes à l'innovation. Vous avez parlé d'Uber, vous avez parlé d'autres applications possibles aussi. Donc, ce sont des solutions qui sont relativement nouvelles, mais qui laissent entrevoir plusieurs solutions intéressantes, là, pour cette problématique-là.

Est-ce qu'on est dans pareille perspective pour ce qui est de la sécurité routière? Si oui, est-ce que vous avez le sentiment que la réglementation actuelle empêche l'innovation au niveau d'applications qui pourraient aussi être bénéfiques pour la sécurité routière, là, sur nos routes?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Comme je le disais un peu plus tôt — merci pour la question — je pense qu'on doit aller très rapidement vers un encadrement réglementaire, parce qu'on y croit, comme vous dites, que les innovations vont apporter des gains en sécurité routière. Pourquoi on a dit d'abord aux véhicules de transport collectif ou n'importe quel véhicule partagé? Parce que la seule crainte que j'ai ici, derrière la tête, c'est de dire : S'il n'y a pas d'encadrement, peut-être qu'ils se déploieront partout et qu'il y aura, même s'ils sont très sécuritaires, plus de véhicules qu'il y a de personnes, donc plus de véhicules qu'aujourd'hui sur les routes, et c'est là que j'ai une crainte, sans qu'elle soit très documentée, là, parce que peu de pays sont rendus là dans leur expérimentation sur, donc, le nombre de véhicules sur les routes. Alors, on pense qu'effectivement ça va aider beaucoup que d'ouvrir à l'innovation des véhicules autonomes.

M. Charette : Je comprends très bien qu'il doit y avoir un encadrement, on y est, mais, dans la réglementation actuelle, est-ce qu'il y a des freins? Je ne parle pas d'encadrer quelque chose à venir, mais actuellement quels sont les freins à certaines applications ou à certaines innovations qui pourraient avoir un impact favorable sur la sécurité routière?

M. Cousineau Morin (Philippe) : Je ne pourrais peut-être pas vous pointer des éléments de la loi très précis, mais on sait par exemple qu'une chose qui se développe très bien au Québec et qui fait face à des freins législatifs qui sont parfois municipaux, là, c'est tout ce qui est l'autopartage, donc, puis... et ce sont toutes des... ce sera le même cadre réglementaire qui régira, dans le futur, le partage de voitures autonomes. Et quand on discute avec les transporteurs, effectivement, ils voient des embûches dans leur travail, dans le déploiement de leurs services qui sont très, très, très utilisés par la population.

Alors, je ne peux pas vous pointer si c'est dans le Code de la sécurité routière ou autres, mais le genre d'embûches auxquelles ils font face, c'est le genre d'embûches qu'il faut adresser rapidement si on veut que les innovations que vous mentionnez prennent la place qu'elles peuvent avoir avec les bénéfices escomptés.

Le Président (M. Iracà) : M. le député, je suis désolé, ceci met fin au bloc d'échange. Merci beaucoup, messieurs, de votre participation à la commission.

Je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre au deuxième groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 12 h 14)

(Reprise à 12 h 17)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Je souhaite la bienvenue aux représentants de CAA-Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à la période d'échange avec les membres de la commission. Alors, mesdames monsieur, la parole est à vous.

CAA-Québec

Mme Gagnon (Sophie) : Merci, M. le Président. M. le ministre des Transports, chers membres de la commission, mesdames et messieurs, bonjour. Je salue aussi les gens de la SAAQ que je reconnais dans la salle. Alors, il me fait plaisir être avec vous ce matin. Mon nom est Sophie Gagnon, je suis vice-présidente, Communications et affaires publiques chez CAA-Québec, responsable également des projets de sécurité routière et de la fondation. Je suis accompagnée ce matin, à ma droite, de M. Marco Harrison, qui est le directeur de la fondation, chez nous et de Me Isabelle Godbout, qui est analyste-recherchiste au sein de notre équipe.

Notre organisme à but non lucratif a été fondé en 1904 et compte au Québec seulement 1,3 million de membres. Pour CAA-Québec, la sécurité routière a toujours été une priorité, et, parce que c'est aussi l'affaire de tous, nous organisons

chaque année plusieurs activités pour en faire la promotion, notamment avec notre fondation. On est présents dans les écoles, on est présents auprès des aînés, on est présents sur la place publique chaque fois que c'est pertinent. On opère aussi quatre écoles de conduite dans la région de Montréal. Nous soutenons des projets de recherche et nous sommes à l'origine aussi du fameux programme de brigade scolaire dans les écoles primaires depuis près de 90 ans. On peut dire que souvent, nous représentons la voix des usagers de la route, principalement les automobilistes, et nous n'hésitons pas non plus à les sensibiliser sur un vaste éventail de sujets en sécurité routière notamment.

Merci de nous entendre dans le cadre de cet important projet de loi, dans le cadre de cette étude, qui va modifier en profondeur, pour ne pas dire dépoussiérer, notre Code de la sécurité routière. Je le dis d'emblée, CAA-Québec est largement favorable au projet de loi n° 165. Il contient plusieurs dispositions qui vont dans le sens des recommandations que nous avons eu l'occasion de formuler au fil des ans et notamment tout récemment, ici, à l'occasion du mandat... pardon, pas d'inaptitude, d'initiative, totalement différent, de cette commission sur l'utilisation des appareils de téléphonie mobile au volant.

Vous le savez comme moi, le bilan routier pour l'année 2017 va présenter une légère détérioration. Je pense que cette réforme va nous outiller pour éviter que ça devienne une tendance et c'est ce qu'on souhaite ardemment. Cela dit, évidemment, avec le temps qui nous est imparti, je vais m'attarder davantage aux points qui n'ont peut-être été couverts par le projet de loi, qu'on aimerait inclure, ou encore aux éléments pour lesquels on suggère quelques modifications. Mais, avant, je trouvais important de citer les principales mesures avec lesquelles nous sommes particulièrement d'accord et j'y vais en rafale.

Concernant les distractions au volant, on soutient l'élargissement à tous les appareils électroniques portatifs la suspension immédiate du permis de conduire pour les récidivistes. C'est très bien. Concernant la conduite chez les jeunes, on trouvait la notion de couvre-feu initialement présentée un peu trop contraignante, notamment pour les jeunes travailleurs, mais je tiens à souligner l'ajustement, l'agilité de la mesure, le fait de la limiter aux apprentis, qu'elle soit moins sévère avec le temps et qu'on ne tienne pas compte des conducteurs d'expérience font que nous sommes maintenant parfaitement à l'aise avec celle-ci.

• (12 h 20) •

Concernant les amendes doublées pour les excès de vitesse dans les zones scolaires en période scolaire, on approuve sans réserve, évidemment, et de même pour les amendes doublées lorsqu'on désobéit à un signaleur, un brigadier, un agent de la paix, même chose. Nous sommes également très à l'aise avec le retrait de l'obligation d'accompagnement pour les apprentis motocyclistes et le retrait des points d'inaptitude aux cyclistes qui ont un permis de conduire car, évidemment, ce sont des mesures qui étaient difficilement applicables et/ou peut-être inéquitables.

Enfin, il était temps de changer la taille minimale prescrite pour les enfants dans les sièges d'auto. Bravo! Les améliorations devraient permettre d'assurer la protection de nos tout-petits plus longtemps.

Nous avons également des recommandations importantes sur deux thèmes : les distractions au volant, mais d'abord l'alcool. L'alcool au volant, c'est encore un fléau. C'est l'une des principales causes d'accident. C'est encore 15 000 permis de conduire suspendus chaque année. C'est énorme.

Concernant les récidivistes, évidemment, on est d'accord avec l'antidémarrage éthylométrique obligatoire, mais nous pensons qu'il faut faire plus. Il faut agir sur ceux qui prennent encore le risque de conduire après avoir consommé de l'alcool. Selon nous, il serait temps d'introduire des sanctions administratives entre le 0,05 et le 0,08. Toutes les autres provinces l'ont fait. On sait que ça marche. Le nombre de morts a baissé de 53 %, par exemple, en Colombie-Britannique. Qu'est-ce qu'on attend ou quelles sont les raisons qui nous empêchent d'aller de l'avant?

Nous savons, bien sûr, qu'une telle mesure peut créer un certain mécontentement au sein de la population, mais j'ai une piste pour vous : ces dernières années, CAA-Québec a sondé ses membres à au moins trois reprises sur de telles mesures administratives et, chaque fois, la réponse s'est avérée favorable et de plus en plus favorable. Mais ce qui est encore plus important, c'est que l'appui envers cette mesure augmente sensiblement lorsqu'on explique la portée réelle d'une telle mesure administrative, c'est-à-dire quand on précise bien que c'est un avertissement, c'est une amende, c'est une suspension de 24 heures du permis de conduire et non pas des mesures qui découlent du Code criminel. L'adhésion sociale augmente aussi lorsqu'on explique que les risques de collision mortelle sont décuplés entre le 0,05 et le 0,08 et lorsqu'on parle des conséquences sur le bilan routier.

Ça m'amène à vous dire, bien sûr, que, si on allait de l'avant avec une telle mesure, non seulement CAA-Québec serait prêt à contribuer à la sensibilisation, à prendre part au mouvement, mais il faudrait qu'il y ait un mouvement d'information d'envergure, parce qu'on parle de changements de comportement et d'acceptabilité sociale. Il faut qu'elle soit au rendez-vous, mais, au final, nous croyons que, sans réserve, ça vaudrait la peine d'aller dans cette direction.

Vous savez comme moi, l'éducation, la sensibilisation, ce sont les premières étapes pour changer les comportements à risque, mais il ne faut pas oublier également les lois et la répression. C'est d'ailleurs l'objet de nos recommandations. On a beau faire les meilleures campagnes, avoir les meilleures lois, ça ne donne rien si on n'a pas assez de policiers sur le terrain. Trop souvent, c'est encore la peur de se faire prendre, si vous me permettez l'expression, qui va marcher, et c'est pour cela qu'on le redit aujourd'hui, ça prend plus d'argent pour organiser plus de barrages routiers et augmenter le risque d'être intercépté.

J'aborde maintenant la question des distractions. En quelques années, le cellulaire au volant est devenu l'une des principales causes d'accidents, alors on s'entend pour dire qu'il fallait durcir le ton. Le projet de loi a ce mérite. Bravo! S'il y a un élément qui nous déçoit toutefois, c'est qu'on n'a pas été du côté de la hausse du nombre de points d'inaptitude pour les récidivistes. J'ai bien pris connaissance de l'intention du ministre des Transports d'augmenter graduellement... éventuellement, pardon, à cinq points d'inaptitude la sanction associée à la distraction, mais notre proposition est plutôt d'y aller avec une augmentation graduelle au fil des récidives. Et par ailleurs, à notre avis, le projet de loi n° 165 est l'occasion rêvée d'aller de l'avant avec ça. On se demande un peu, au fond, pourquoi attendre.

Ceci dit, on est d'accord avec une certaine hausse des amendes, mais on pense que les points d'inaptitude sont plus efficaces pour influencer à long terme les comportements. Pourquoi? Bien, d'abord, l'amende ne va pas changer grand-chose pour ceux qui ont les moyens de la payer, mais surtout parce que les points d'inaptitude ont un effet plus durable. L'automobiliste devra payer plus cher pendant deux ans pour renouveler son permis de conduire et surtout il y a aussi le risque de perte le privilège de conduire pour une plus longue période de temps en raison de l'accumulation de points d'inaptitude. Pour ces mêmes raisons, on aurait aimé voir une augmentation des points d'inaptitude pour les conducteurs qui omettent encore de porter la ceinture de sécurité après une première infraction.

En rafale, je vais y aller avec certains points plus courts qui nous ont semblé importants. À CAA-Québec, on s'est réellement réjoui de voir le principe de prudence et de protection des usagers vulnérables inclus au Code de la sécurité routière. C'est vraiment une bonne nouvelle. Par contre, on suggère au gouvernement de prévoir une imposante campagne d'éducation et de sensibilisation pour que les usagers de la route sachent comment se comporter à cet égard.

On apprécie aussi le troisième alinéa de l'article 3.1, qui stipule qu'un piéton ou un cycliste, par exemple, doit, lui aussi, adopter des comportements qui favorisent sa sécurité. C'est toujours bon de rappeler les responsabilités et obligations de chacun.

Il y a les systèmes d'infodivertissement, dans les véhicules récents, qui présentent une source importante de distraction. En mars prochain, la fondation CAA-Québec va d'ailleurs publier les résultats d'une étude de nos cousins américains qui est assez préoccupante sur la question. On vous invite à demeurer, tant au gouvernement canadien, fédéral, que provincial, à l'affût afin d'éventuellement réglementer, si nécessaire, sur certains éléments tels que la programmation, la taille, l'utilisation de ces systèmes d'infodivertissement.

À propos des apprentis motocyclistes, on suggère le port d'un dossard ou d'un accessoire qui les identifie comme apprentis. Pour les cyclistes, il serait bon de revoir les obligations concernant les réflecteurs et autres éléments réfléchissants et garder en tête que l'important, c'est d'être vu, peu importe la couleur et la forme que peuvent prendre les réflecteurs. Quant à la panoplie des nouvelles règles de circulation, je pense, manifester ses intentions avant de traverser, circuler à l'extrême droite pour les cyclistes, etc., on recommande que les actions d'information et de sensibilisation, là encore, soient réalisées pour bien les expliquer. Il faudra que les policiers aussi puissent les appliquer de façon assidue, sans quoi ce sera un coup d'épée dans l'eau.

Afin d'éviter les incidents malheureux comme celui de l'autoroute 13 en mars dernier, il faudrait, à notre avis, que les policiers aient plus de pouvoirs pour faire déplacer un véhicule. Quand une voiture ou un camion est immobilisé à cause des conditions de la météo et que c'est nécessaire de le déplacer rapidement, les policiers devraient pouvoir faire appel à n'importe quelle compagnie capable d'agir et de faire le travail sans égard aux zones exclusives. La sécurité des usagers doit primer en tout temps. Finalement, on suggère de réactiver certains volets de la Table québécoise de la sécurité routière parce que le présent projet de loi va impliquer un suivi rigoureux et surtout beaucoup de concertation entre les intervenants.

Voilà pour l'essentiel. J'insiste, en terminant, sur deux volets : la question des sanctions administratives à partir de 0,05, qui est un élément qui pourrait sauver des vies en plus grand nombre; et l'autre également sur la question de la distraction et la question des points d'inaptitude. Ce sont des suggestions constructives, formulées dans un seul but : diminuer le nombre de morts et de blessés sur les routes. Cet imposant exercice d'adapter notre code aux réalités d'aujourd'hui était nécessaire. Je remercie le ministre de le mener à bien. Pour de plus amples détails, notre mémoire est sur le site Internet de CAA-Québec.

Et je terminerai mon propos en attirant votre attention sur un vox pop que nous avons réalisé à partir de la page Facebook de CAA-Québec, où on posait la question aux gens : Selon vous, qui a le plus d'efforts à faire en matière de partage de la route au Québec? Je vous laisse prendre connaissance des résultats. Évidemment, ce n'est pas un exercice scientifique, mais c'est révélateur. Et j'attire votre attention sur le fait qu'on a bien apprécié un commentaire pour le moins original et percutant d'une personne qui nous a dit : Dans le fond, peu importe le chapeau que tu portes, ce sont les idiots qui ont le plus à faire de travail pour accepter le principe du partage de la route, et, on le sait, en général, les gens sont autant automobilistes, que cyclistes, que piétons, etc. Donc, on trouvait intéressant ce petit clin d'oeil. Merci, et on peut répondre à vos questions.

Le Président (M. Iracà) : Alors, Mme Gagnon, merci beaucoup. Nous allons commencer au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre.

• (12 h 30) •

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Merci, Mme Gagnon, pour votre exposé, vos commentaires. Mme Godbout, M. Harrison, bienvenue parmi nous.

D'abord, je veux souligner tout l'apport que vous avez eu, toute la participation active de CAA-Québec, tant dans le processus du mandat d'initiative de la commission, mais tout au long des consultations sur le projet de loi. Effectivement, vous vous êtes engagés à améliorer la situation de la sécurité routière depuis longtemps. Alors, on apprécie énormément votre expertise et votre savoir-faire à ce niveau-là. Je suis content de vous entendre dire évidemment que vous êtes largement, largement favorables au projet de loi, mais aussi d'apprendre qu'après une analyse plus approfondie, là, vous êtes peut-être positifs par rapport à certains aspects liés au couvre-feu puis au nombre de passagers pour les jeunes conducteurs.

Vous citez, dans votre mémoire, vous citez justement certaines des statistiques, qui ont été révélées hier par un groupe de recherche également, par rapport aux 16-24 ans puis le nombre de collisions et de situations malheureuses parmi lesquelles elles se trouvent victimes. Est-ce que, selon vous... parce que je comprends bien que vous comprenez bien évidemment que le projet de loi fait référence à une certaine tranche d'âge, les statistiques que vous avancez font référence à une autre tranche d'âge. Avec l'ajout de ces statistiques-là dans votre mémoire, vous n'êtes pas en train de suggérer non plus qu'on aille jusqu'à 24 ans parce que c'est là, réellement, que les statistiques nous poussent, là, nécessairement?

Mme Gagnon (Sophie) : Non, je pense que... Ce n'est pas notre intention. L'évaluation a été refaite dans tout l'aspect d'évaluation des formations à la conduite, et je pense que ce volet-là... On n'irait pas jusque-là, non.

M. Fortin (Pontiac) : Bien, je vais entrer dans un des sujets, là, dont vous parliez, des sujets majeurs ou prioritaires, là, dont vous parliez, de la distraction au volant, les points d'inaptitude. Je comprends que, pour les amendes, ça vous convient, mais, pour les points d'inaptitude, vous aviez des commentaires à faire par rapport peut-être à des points qui, graduellement, deviennent de plus en plus importants au fur et à mesure qu'on accumule les sanctions.

Donc, effectivement, là, vous avez mentionné notre intention de procéder, par règlement, à cinq points d'inaptitude plutôt que quatre. Donc, si on part de la prémisse où la première sanction équivaut à cinq points d'inaptitude et que la deuxième, vous suggérez de l'augmenter, avez-vous un chiffre précis en tête?

Mme Gagnon (Sophie) : On avait suggéré à six pour une deuxième récidive, en quelque sorte, là.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Ce qui veut dire qu'essentiellement, rendu à la troisième infraction, peu importe que ce soit cinq ou que ce soit cinq, six et plus, on va avoir perdu son permis quand même parce qu'on a 15 points d'inaptitude. Donc, est-ce que réellement... Une fois qu'on passe à cinq, ça prend trois infractions quand même pour perdre son permis ou pour ne plus avoir de points d'inaptitude. Alors, je veux juste comprendre pourquoi on irait jusqu'à six ou plus, là.

Mme Gagnon (Sophie) : C'était le bénéfice qu'on associe au fait d'y aller graduellement puis de sévir de plus en plus fortement. Alors, à l'époque aussi, c'était quatre points qui était... à une première offense. Donc, aller à cinq... Nous, on disait : Une première récidive, cinq, six pour faire... Mais je pense que c'est l'effet graduel.

Mme Godbout (Isabelle) : Si on demeure à quatre points, ça prend plus que trois offenses pour atteindre les 15 points, là.

M. Fortin (Pontiac) : Je vous entends bien. O.K. Ça va, je pense...

Mme Gagnon (Sophie) : ...de votre intention de passer à cinq, ce qui fait qu'effectivement, quand même... Mais nous, on préférerait l'effet graduel puis l'effet durable de...

M. Fortin (Pontiac) : O.K. C'est plus dans le sens où la personne se rend compte qu'effectivement la sanction est plus sévère qu'elle était avant.

Mme Gagnon (Sophie) : C'est un signal, oui. On l'a utilisé quand on a fait... par exemple, avec les transports scolaires, on a pris une position de dire : Dépasser un autobus, c'est neuf points, bon. Alors, c'est vraiment l'effet aussi... le signal qu'on envoie qui est plus fort.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Très bien. Moi, en fait, j'ai une autre question — puis je sais que mes collègues sont intéressés par vos positions et qu'ils en ont peut-être d'autres — la question des zones exclusives de remorquage. Dans le fond, ce que vous dites, là, c'est : On est d'accord que le véhicule doit être remorqué le plus rapidement possible, mais il y a des zones, au Québec, où évidemment, là, il y a des remorqueurs attirés, donc des zones exclusives de remorquage, entre autres, sur les grandes autoroutes ou les autoroutes majeures, là. Donc, ce que vous dites, c'est : N'importe qui, dans une situation comme ça où le policier se rend compte qu'on a juste besoin de déplacer le véhicule le plus rapidement possible, que l'exclusivité ne fasse pas partie de l'équation, dans le fond. C'est ça que vous dites?

Mme Gagnon (Sophie) : Oui, c'est ça.

M. Harrison (Marco) : Dans la mesure où la compagnie qui détient l'exclusivité n'est pas en mesure de le faire assez rapidement.

M. Fortin (Pontiac) : Selon le jugement du policier.

M. Harrison (Marco) : Donc, ce sera le policier qui évaluera, qui aura la possibilité d'évaluer. Si le remorqueur, la compagnie qui détient l'exclusivité n'a pas la capacité d'effectuer les déplacements de tous les véhicules dans un délai raisonnable, il faut agir plus vite, donc le policier aurait, à ce moment-là, le pouvoir de dire : Je fais venir d'autres compagnies que celle qui a l'exclusivité. Mais, si la compagnie qui a l'exclusivité a la capacité de le faire dans le temps requis... Donc, ce sera le policier qui aura le pouvoir de dire : Ça ne va pas assez vite, par rapport à protéger les gens qui sont là, qui sont pris là.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Ça va pour moi, M. le Président. Je ne m'attarde pas sur des points sur lesquels on est en accord, là. Donc, pour le reste, ça va.

Le Président (M. Iracà) : Excellent. Est-ce qu'il y a d'autres questions de la partie gouvernementale? M. le député d'Ungava.

M. Boucher : J'aurais quelques petites questions peut-être plus concernant les déplacements à vélo, les bicyclettes. Hier, je ne sais pas si vous étiez à l'écoute, mais il y a un groupe, là, qui vous précédait qui recommandait, entre autres, de permettre le port de casque d'écouteurs à vélo avec seulement un écouteur pour, par exemple, être capable de tenir une conversation téléphonique. Ça, ça m'a comme un peu surpris. Je vais vous avouer que, bon, j'ai déjà été un grand cycliste, j'aimerais ça y revenir, mais, en tout cas, on en parlera dans un autre tantôt. Il m'apparaît au moins aussi dangereux, probablement beaucoup plus dangereux de passer des appels cellulaires à vélo qu'en auto. J'aimerais connaître votre opinion là-dessus.

Mme Gagnon (Sophie) : Effectivement, je suis désolée, je n'ai pas entendu la recommandation du groupe auquel vous faites référence. Par contre, c'est le principe, effectivement, d'assurer sa propre sécurité, et, pour nous, ce n'est pas quelque chose qu'on envisagerait, là, de recommander. La distraction cognitive qui est engendrée par l'utilisation d'un appareil comme ça, si elle est présente dans la voiture, elle est également extrêmement présente à vélo, puis j'irais même jusqu'à dire aussi pour les piétons. On sait que les situations d'utilisation d'appareils, maintenant, peuvent créer d'autres... Et c'est pour ça qu'on privilégie vraiment une... oui, bien sûr, le principe de la protection du plus vulnérable parce que, dans les faits, il y a une réalité, mais, en même temps, une responsabilisation de l'ensemble des usagers de la route. Et, par une application très équitable aussi de ces comportements à risque, une sanction pour envoyer vraiment des messages que c'est la responsabilité vraiment de tous, incluant les cyclistes.

M. Boucher : Souvent, bon, dans les accidents qui impliquent les vélos, que ce soit en ville ou même à l'extérieur, sur la grand-route... je ne pense pas qu'il y ait un conducteur au monde qui rêve d'être impliqué dans un accident avec un vélo, souvent, les gens disent : Ah! bien, je ne l'avais pas vu; je regardais, je ne l'ai pas vu. Puis ce n'est pas une excuse facile pour s'être déculpabilisé. Je pense que, 99,9 % du temps, les gens ne l'avaient vraiment pas vu. Tu conduis soit un gros camion ou un véhicule, tu surveilles ton trafic, tes miroirs, tu as toutes sortes de stimuli visuels, il y a des publicités, des panneaux, des voitures, toutes sortes de choses, puis là, woups! il y a un vélo qui se faufile autour de ça.

Pour aider les vélos à être mieux vus... on sait, bon, ils sont équipés de réflecteurs, etc., mais avez-vous des recommandations? Est-ce qu'il y a des choses qui pourraient faire en sorte que ce serait plus facile pour un conducteur de dire : Ah! là, il vient d'apparaître un vélo? Je pense, par exemple, bon, là, aux Bixi à Montréal, qui ont l'espèce de petit clignotant en avant, là. Avez-vous des choses semblables à ça?

M. Harrison (Marco) : Écoutez, au-delà des feux et des réflecteurs qui peuvent être présents sur un vélo, il pourrait y avoir aussi une règle qui dicte un pourcentage ou un nombre de centimètres carrés sur les vêtements d'un tissu quelconque réfléchissant ou sur le casque. Donc, le soir, c'est certain que c'est... Normalement, le soir, il y a une moins bonne visibilité par rapport à ce type d'usager là, et les vêtements plus réfléchissants pourraient être une solution.

Mme Gagnon (Sophie) : Pour être une cycliste moi-même, j'utilise une lumière qui clignote puis qui est active même le jour. Ça attire l'attention aussi. Mais c'est clair qu'il y a une cohabitation qui doit être faite sur les routes. Vous faites référence à des routes de campagne, et tout ça, là, des événements, puis, dans ce contexte-là, c'est certain que l'automobiliste a un devoir accru de gérer ses angles morts, d'être prudent, de gérer sa vitesse. Et, malgré les précautions qui peuvent être prises par les cyclistes, ça demeure une belle application du principe de protection du plus vulnérable sur les routes.

M. Boucher : Vous parliez de la grand-route tantôt. Bon, moi, je suis député dans le Nord, dans le comté d'Ungava. Souvent, mes collègues aiment bien me taquiner avec ça... mais ça inclut aussi la partie du sud qui est Chibougamau, Chapais, ces coins-là. Je ne sais pas si vous êtes familière avec l'endroit. Souvent, bon, la mode est aux cyclistes mais à s'entraîner — comme je vous le dis, je devrais suivre l'exemple puis m'y mettre moi aussi — et puis pour s'entraîner, bien, on n'a pas d'autre place que la grand-route, comme on dit, la route nationale. Ça roule. En principe, la zone est de 90, mais on sait que tout le monde roule 110, 115. Bon, des fois, tu vois à des kilomètres en avant puis tu vois un petit point, là, qui se pointe à l'horizon, donc tu sais qu'il y aura un vélo là. Des fois, c'est des courbes, puis, woups!, à la dernière minute tu t'aperçois qu'il y a deux, trois personnes en vélo. Puis souvent il n'y a pas d'accotement asphalté, tu sais, la piste cyclable se résume à la ligne blanche, et encore faut-il qu'elle soit vraiment là puis en bon état. Par rapport à ça, bon, voyez-vous des solutions? C'est sûr qu'on n'empêchera pas les voitures de rouler sur la grand-route ni les vélos d'y rouler non plus, mais comment voyez-vous cette cohabitation-là, là?

• (12 h 40) •

Mme Gagnon (Sophie) : Pour nous, en tout cas, je pense qu'il est important de redire à quel point l'apprentissage et l'acceptation du partage de la route... l'apprentissage d'une véritable compréhension de ce que peut être le partage de la route va faire en sorte que les plus vulnérables que sont les vélos, dans ce cas-ci, seront mieux protégés. On le voit ailleurs, dans d'autres sociétés, dans des pays... je vais donner l'exemple de l'Italie, où les routes sont très sinueuses, dans certaines provinces, et il n'y a pas d'accotement, mais pourtant il y a une cohabitation entre automobilistes et cyclistes qui est absolument remarquable. Et je pense que ça passe nécessairement par un changement de mentalité puis une adaptation des comportements, en tenant compte que les automobilistes ont le plus de devoirs à faire de ce côté-là.

M. Harrison (Marco) : Bien, déjà, il y a des mesures qui ont été mises en place pour la distance à respecter lorsqu'on passe à côté d'un vélo. Celle-là, déjà, est une grande amélioration. Reste à la faire respecter, maintenant, ou à inciter les gens, les automobilistes à la respecter.

M. Boucher : C'est beau. Merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député d'Ungava. Je vais céder la parole au député d'Abitibi-Est pour un temps de deux minutes.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Rapidement. D'entrée de jeu, tout à l'heure, vous avez mentionné que vous étiez propriétaire de quatre écoles de conduite. Et une réforme comme celle-là, au niveau du code, l'intégration de ces notions-là... Et je vois, là... je trouve intéressant le vox pop que vous avez fait. Dans la formation, l'intégration des obligations de tous et chacun... est-ce que c'est quelque chose qui est très présent actuellement dans la formation? Et, dans un enjeu comme celui qui se présente à nous, avec une réforme importante, la mise à niveau même des conducteurs actuels qui détiennent déjà des permis... Est-ce qu'il y a des solutions que vous avez développées, vous, au niveau du CAA-Québec, pour informer vos membres sur l'évolution de ces nouvelles situations là?

Mme Gagnon (Sophie) : Je vais simplement y aller d'un commentaire très bref; Marco pourra conclure ou poursuivre. Je vous dirais que la réforme qui a été mise en oeuvre, il y a de cela près de 10 ans maintenant, a beaucoup misé sur le savoir-être, puis je pense que c'est une très, très bonne chose. Maintenant, est-ce qu'il y a des ajustements où on peut aller encore plus loin? Certainement. Je vais laisser Marco compléter.

M. Harrison (Marco) : Vous avez deux volets dans votre question. Pour faire rapidement, le premier volet, au niveau de l'apprentissage des nouveaux conducteurs, c'est ce qu'on appelle le PESR, le programme d'enseignement en sécurité routière. On a déjà des représentations de faites auprès des autorités compétentes pour leur dire qu'il serait temps de réviser certaines portions et on a eu une écoute très attentive. La façon de le diffuser, aussi, on a eu une écoute très attentive. Et, au niveau de la mise à jour des conducteurs existants, je vous dirais qu'on est actuellement à travailler sur un projet novateur qui pourrait justement permettre à M. et Mme Tout-le-monde, n'importe qui, d'avoir accès facilement, à peu de frais, à une certaine mise à jour théorique, sans aller plus loin.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons débiter un deuxième bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer, mesdames messieurs. Je voudrais juste faire un cas d'espèce parce qu'à l'intérieur de votre mémoire vous semblez être satisfaits de la mesure concernant l'interdiction de circuler de minuit à 5 heures pour les jeunes détenteurs d'un permis d'apprenti conducteur, en disant que la loi corrige un peu toute cette situation-là. Mais je vais vous donner un cas d'espèce, puis dites-moi si ça pourrait arriver puis si effectivement on ne devrait pas interférer... pas interférer, mais intervenir sur cette situation-là.

L'apprenti conducteur doit avoir à ses côtés un conducteur qui détient un permis depuis au moins deux ans. Ça, c'est vrai. Donc, si je suis un jeune de 16 ans qui est apprenti conducteur et qui a à côté de lui un jeune de 19 ans — donc, ça fait plus de deux ans qu'il a son permis de conduire — on ne pourra pas tous les deux se rendre au travail avec mon véhicule entre minuit et 5 heures?

M. Harrison (Marco) : Bien, pas du tout. Celui de 19 ans va pouvoir conduire. Il n'est pas comme accompagnateur. Il va être comme conducteur. Et l'apprenti conducteur, qui ne peut pas, entre minuit et 5 heures, apprendre à conduire, il lui reste encore 19 heures dans sa journée pour apprendre à conduire.

Ce que nous, on trouvait aller trop loin, c'était au niveau des permis probatoires, donc une personne qui peut conduire de façon autonome. Et là on le disait : Ça pouvait pénaliser les jeunes conducteurs qui travaillaient, par exemple, de 4 à minuit. Ils finissaient de travailler à minuit, minuit à 5, ne pouvaient pas circuler. Celle-là, on la trouvait un peu aller trop loin, et elle n'est pas dans le projet de loi. C'est vraiment pour l'apprenti, et l'apprenti, comme il doit être accompagné d'une personne qui détient un permis, comme vous l'avez dit, depuis au moins deux ans, qui est en état de conduire, bien, cette personne-là peut conduire, donc ils peuvent encore se déplacer. Et les 19 autres heures de la journée, l'apprenti peut continuer son apprentissage. Et il y a une période, dans ça, qui est une période nocturne, où il fait noir, donc il peut à la fois apprendre diurne et nocturne sans avoir pouvoir conduire entre minuit et 5 heures. Selon nous, c'est un bel aménagement, à ce niveau-là, pour l'apprenti conducteur.

M. Ouellet : Donc, dans votre exemple, vous faites référence à savoir que l'apprenti conducteur prête son auto à celui qui l'accompagne. Est-ce que, dans les faits, ce sera ça qui se passera?

M. Harrison (Marco) : Ça permet à celui qui a le droit de conduire de conduire sa voiture.

M. Ouellet : Mais vous savez qu'il y a des assurances là-dessus. Il est-u assuré ou il ne l'est pas? Ça fait que, tu sais, il y a quand même zone grise. Mais je suis d'accord avec vous. Est-ce que c'est le moment d'apprendre à conduire, pour un jeune avec un permis d'apprenti, entre minuit et 5 heures? La réponse, c'est non. Effectivement...

M. Harrison (Marco) : ...l'occasion d'apprendre nocturne, le soir, il va faire noir.

M. Ouellet : Nocturne, le soir, effectivement, là-dessus, je suis... mais je veux juste être certain qu'on calibre un peu l'intervention.

Je vais aller ailleurs parce qu'on a l'opportunité de vous avoir. On a eu l'opportunité de se rencontrer, d'ailleurs, avant le dépôt de votre mémoire. Il y a malheureusement un événement qui a apparue dans l'actualité, cette semaine, c'est-à-dire le décès d'une femme qui a été écrasée dans un stationnement par un chauffeur qui n'a pas été accusé encore, mais était âgé de 90 ans. On ne parle pas de l'âge dans le projet de loi, on ne modifie pas rien par rapport à ça. J'aimerais avoir votre opinion là-dessus. Est-ce qu'on devrait aller plus loin? Est-ce que ce qu'on fait, présentement, c'est la bonne chose?

Parce qu'on sait que, passé un certain âge, on doit effectivement passer un examen médical après deux ans. Bon, j'aimerais vous entendre. Est-ce qu'on ne pourrait pas prendre ce projet de loi là puis se poser la question d'aller un petit peu plus loin considérant l'événement tragique qui est arrivé? Puis, encore une fois, je ne veux pas imputer l'événement au fait que le monsieur... l'âge qu'il avait. L'enquête va nous le dire. Mais c'est venu dans le débat public, c'est venu dans l'espace de discussion, alors j'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

M. Harrison (Marco) : Bien, écoutez, la Fondation CAA-Québec a un volet très important d'intervention auprès des aînés, et ce qu'on dit et ce qu'on répète, c'est que la bonne conduite, ça n'a pas d'âge. On dit que c'est une question de santé, santé physique ou santé mentale. Une personne qui a des problèmes importants de santé physique ou de santé mentale, on devrait se pencher sur le cas de cette personne-là pour savoir : Doit-elle toujours continuer à détenir son permis de conduire? Il y a des personnes plus âgées qui conduisent encore très bien et des personnes beaucoup plus jeunes, à cause de problèmes de santé, qui ne sont pas en mesure de conduire.

Il y a une barre qui a été mise, il y a une ligne qui a été placée à 75 ans pour le premier examen de médical obligatoire. Cette ligne-là, je ne suis pas dans le secret des dieux, mais elle a sûrement été établie en fonction de statistiques, en fonction d'études, qui fait que c'est l'âge où actuellement on devrait avoir un premier examen médical, et après ça, à 80, c'est aux deux ans à partir de 80. Est-ce qu'il y aurait lieu de dire : On peut-u étudier ou regarder si on aurait besoin de faire quelque chose avant 75 ans? La question est lancée.

Ce qu'on dit, chez nous, c'est qu'actuellement on a de plus en plus de technologies qui pourraient nous permettre probablement d'aller faire certains contrôles aléatoires avant 75 ans. Est-ce que c'est nécessaire de le faire? Il faudrait vraiment se pencher sur la question. Mais la technologie, par exemple les simulateurs de conduite, pourrait nous permettre de façon aléatoire d'aller vérifier les capacités de conduire, à l'aide du simulateur, de personnes qui n'ont pas 75 ans. Les résultats de ça pourraient nous permettre, à force d'en accumuler, de dire : Oh! attendez un petit peu, il y a de plus en plus de personnes, on s'aperçoit, qui ont peut-être moins de capacité avant 75 ans. Peut-être que ça serait le temps d'étudier la possibilité de diminuer l'âge du premier examen médical obligatoire. Mais, tout ça, c'est hypothétique, il faudrait vraiment l'étudier avant de dire : C'est ça qu'il faut faire.

M. Ouellet : Le fait aussi que, rendu à un certain âge, l'examen passe aux deux ans. Est-ce qu'il ne serait pas lieu aussi, dans ce que vous proposez, de réévaluer ça aussi et de le raccourcir, de le mettre plus près, donc, annuellement? Parce qu'une situation peut effectivement se détériorer beaucoup en deux ans. Donc, il y aurait plus de chances qu'on capte ces détériorations-là à toutes les années.

• (12 h 50) •

M. Harrison (Marco) : Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que les examens médicaux obligatoires sont un passage obligé par une règle. Mais ce qui est vraiment important aussi, c'est les proches, la famille, ils ont un rôle très important à jouer au quotidien auprès de leurs aînés. C'est le premier rempart. C'est eux qui vont détecter les signes avant-coureurs du début d'une problématique médicale, qu'elle soit physique ou mentale. Et ces gens-là sont très importants dans le processus. Ils doivent se responsabiliser et ils doivent être capables d'en parler avec leurs aînés, dire : Écoute, papa, maman, je détecte des choses qui commencent à m'inquiéter. Quand tu conduis ton auto, là, tu te fais-tu klaxonner plus souvent? Tu te fais-tu faire un certain signe universel que tout le monde comprend? Parce que moi, je vois des choses. Tu t'es trompé dans ton chemin. Tu m'as dit que tu t'étais trompé dans ton chemin, hier, puis pourtant c'était pour aller à l'épicerie. Ça fait 25 ans que tu vas à la même épicerie. Comment ça se fait que tu t'es trompé? Ces gens-là sont vraiment importants dans le processus, et ils doivent s'impliquer, ils ne doivent pas se retirer du processus puis dire : Ah! Les règles sont là, le gouvernement est là, ils vont s'en occuper. Ce n'est pas ça qu'il faut qui soit fait.

Mme Gagnon (Sophie) : Et, dans cette optique, la fondation, on a développé des outils, de la documentation, puis c'est un élément sur lequel on veut continuer de travailler, rencontrer les aînés puis faire en sorte aussi de faire valoir des alternatives à la conduite automobile. Je pense que c'est toute une question aussi de sentir que la fin de l'utilisation d'un permis de conduire n'est pas la fin de la mobilité pour les gens, et il y a des efforts à faire en ce sens-là sur le terrain, énormément, auprès des proches mais aussi auprès des personnes aînées elles-mêmes pour les amener à s'autoréglementer là-dedans. Mais, quand les alternatives sont intéressantes, c'est peut-être plus facile aussi, là.

M. Harrison (Marco) : On essaie de leur démontrer qu'ils sont capables de passer de 100 % conducteurs à 100 % mobiles. Il y a des alternatives.

M. Ouellet : Merci de cette précision. Vous avez remis un tableau. Bon, vous dites : Ce n'est pas scientifique, mais vous avez quand même sondé vos membres. C'est quand même intéressant lorsque vous posez la question : Selon vous, qui a le plus d'efforts à faire en matière de partage de la route? 46 % disent : C'est les cyclistes, et 31 % disent : Les automobilistes. Bon, sur ces statistiques-là, croyez-vous que le projet de loi qu'on est en train d'étudier pourrait nous aider à baisser ces statistiques-là? Est-ce qu'on est à la bonne place selon vous? Parce que, là, on semble, dans votre sondage,

pointer le comportement des cyclistes et après ça les automobilistes. Trouvez-vous que ce projet de loi là en question va nous emmener à corriger ces comportements-là ou cette perception-là?

M. Harrison (Marco) : Oui. Comme on l'a dit, il va falloir faire beaucoup de sensibilisation et d'éducation. Mais le seul fait d'introduire avec le projet de loi le principe de protection du plus vulnérable et du partage de la route, si la sensibilisation, l'éducation est là, appuyée éventuellement par une application des nouvelles règles par les forces policières, oui, on peut y arriver, on peut l'améliorer, on peut améliorer le partage de la route et la protection des usagers plus vulnérables. 2016, deuxième meilleur bilan routier en 70 ans, mais, quand on regarde du côté des cyclistes puis des piétons, c'était une détérioration, et il faut agir là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons procéder au dernier bloc d'échange avec le député de Deux-Montagnes. La parole est à vous.

M. Charette : Merci, M. le Président. Mesdames, monsieur, merci d'être avec nous ce matin. Votre éclairage est toujours très apprécié. Vous avez eu l'occasion de vous présenter devant nous, il y a quelques semaines, au moment du mandat d'initiative sur le cellulaire au volant. Encore aujourd'hui, vous avez des propos très, très éclairants, très constructifs.

Le temps, malheureusement, pour la deuxième opposition est très limité, donc je vais y aller avec des questions très, très, très précises. Au niveau des zones d'exclusivité, je trouvais intéressant l'élément que vous avez mentionné tout à l'heure. Mais, en même temps, est-ce que c'est accompagné d'expériences? Est-ce que ce sont les corps policiers qui ont pu faire pareille demande? Est-ce qu'il y a quelque chose ou une étude qui démontre qu'effectivement, dans plusieurs situations d'accident, le délai de réponse des remorqueurs était problématique?

M. Harrison (Marco) : Non. Écoutez, la recommandation qu'on fait au niveau des zones d'exclusivité, c'est pour un événement qui arrive très peu souvent, qu'on a pu voir l'an passé sur l'autoroute 13, où il y a une quantité considérable de véhicules immobilisés à cause des conditions climatiques, et ce fait-là faisait en sorte que le ministère des Transports n'était pas capable de faire le travail de dégagement des routes, de déblaiement, de sable et de fondants. Et ça, bien, quand ça persiste dans le temps, ça fait en sorte que les véhicules sont de plus en plus difficiles à déplacer. Donc, il faut agir rapidement.

M. Charette : Votre recommandation, dans les faits, ce n'est pas uniquement pour les remorqueurs, mais c'est tout, tout, tout véhicule ou toute spécialité qui pourrait répondre à une situation donnée. En ce sens, remorqueur, oui, chasse-neige, épandeur et tout ça, ça pourrait impliquer ce type de véhicules là également?

Mme Gagnon (Sophie) : En fait, je pense qu'il faut surtout le voir du point de vue de l'événement. Lorsqu'on se situe dans un contexte d'un événement qui est, au point de vue météo, là, extraordinaire et qu'il a comme conséquence de causer des effets, comme ce qui est survenu l'année dernière, on pense que ça vaut la peine à ce moment-là qu'il y ait une autorité qui puisse suspendre l'application des zones exclusives de façon temporaire pour permettre vraiment un dégagement pour que, par la suite, on puisse dégager les routes correctement, appliquer les fondants et ramener la situation au normal. En fait, ce qu'on veut dire, c'est que peut-être que les zones exclusives ont eu, pour des événements exceptionnels et rares comme celui-ci mais qui peuvent survenir, un effet plombant sur le travail des premières forces, là, pour dégager et améliorer la situation.

M. Charette : D'accord, merci. Et ce matin, vous avez peut-être eu écho de ça, il y a des paramédics qui rappellent l'importance du respect du corridor de sécurité avec une petite vidéo qui circule qui est éloquente en ce sens que les gens ne semblent pas s'être approprié encore pleinement cette consigne qui est pourtant en vigueur depuis quelque temps maintenant. Il y a des associations de camionneurs qui vont aussi nous parler de distance sécuritaire entre les automobilistes et les camions. L'Association des signaleurs autoroutiers va aussi venir devant nous, ça fait partie de son discours. Au niveau des distances sécuritaires, quelle est votre approche? Est-ce qu'il y a des demandes ou des souhaits particuliers que ce soit pour les automobilistes ou pour les usagers de la route en général?

Mme Gagnon (Sophie) : La question a été réglée, dans un projet de loi précédent, avec l'introduction, pour le cas des cyclistes, là, des distances de suivi, là, de... Pour ça, c'est déjà une belle amélioration. Il faut l'appliquer, évidemment. C'est toute la question. Même, il faut que les forces policières sentent qu'ils ont la capacité de l'appliquer et qu'ils peuvent se l'approprier. Il y a la question des angles morts des camions. Je ne sais pas si, Marco, il y a autre chose.

M. Harrison (Marco) : Il y a déjà les principes de respect de la distance sécuritaire qui sont inclus dans le Code de la sécurité routière. Mais, au-delà de ça, le principe de base de maintenir une distance sécuritaire est inclus dans la conduite préventive. Et ça, c'est enseigné à la fois aux nouveaux conducteurs et c'est enseigné de façon répétitive à des conducteurs existants, par exemple, en entreprise, des entreprises qui ont une flotte et qui ont une assurance de flotte. De plus en plus, les compagnies d'assurance exigent que les conducteurs suivent des cours de conduite préventive de façon périodique. Donc, ça, ça fait partie de tout le processus des distances sécuritaires. Mais la conduite préventive demeure, à la base, le premier principe de maintenir des distances sécuritaires. Chaque conducteur au Québec devrait connaître les principes de conduite préventive.

M. Charette : Je sais que le temps file très rapidement. Vous parliez...

Le Président (M. Iracà) : 1 min 30 s.

M. Charette : ... — parfait, c'est gentil — que souvent le meilleur outil de sensibilisation, c'est la peur de se faire prendre, c'est l'expression que vous avez employée, on l'entend souvent, effectivement, au niveau de l'alcool au volant. Ça fait effet dans une certaine mesure. On a vu que les bilans se sont améliorés, quoiqu'il reste encore beaucoup de travail à faire. Cellulaire au volant, on sent qu'il y a encore beaucoup plus de travail à faire encore. Et c'est le manque d'effectifs que vous déplorez? Est-ce que c'est quelque chose qui vous est signalé aussi comme quoi, dans les faits, le nombre de personnes interceptées par rapport à la masse que l'on voit n'est pas suffisamment important?

Mme Gagnon (Sophie) : Oui, je pense que vous avez un bon point. Régulièrement, on va le dire, hein, les trois composantes d'une sécurité routière appropriée, c'est d'avoir les bonnes lois, d'avoir des bonnes mesures de sensibilisation, d'explication, mais aussi de pouvoir les faire appliquer. Et on l'a déploré à certains égards, particulièrement pour les barrages routiers, l'application. Alors c'est certain que l'effet est très important d'avoir des policiers sur place qui sont convaincus d'avoir les outils et les pouvoirs nécessaires pour agir et aussi les budgets pour faire des opérations. Parce qu'on aura beau, on l'a dit, avoir les meilleures lois, les meilleures campagnes, si on n'a pas en place des forces adéquates de répression ou de surveillance, bien, ça ne sera pas complet comme processus de sécurité routière.

M. Charette : C'est gentil, merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, ceci met fin au bloc d'échange. Merci beaucoup pour votre participation aux travaux. C'est excessivement important.

Je suspends donc les travaux de la commission jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 1)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons nos travaux. Veuillez, s'il vous plaît, éteindre vos sonneries de téléphones cellulaires.

Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre les auditions publiques dans le cadre des consultations particulières sur le projet de loi n° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

Alors, cet après-midi, nous entendrons des groupes très dynamiques, j'en suis certain. Il y en a quatre qui sont indiqués sur ma feuille : l'Association du camionnage du Québec, Accès Transports viables, Association des écoles de conduite du Québec et l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec.

Alors, je souhaite évidemment la bienvenue au premier groupe qui s'est déjà installé. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes. Par la suite, nous procéderons à des périodes d'échange — je pense que vous connaissez la formule — avec la partie gouvernementale et les oppositions. Alors, messieurs, sans plus tarder, je vous laisse la parole.

Association du camionnage du Québec inc. (ACQ)

M. Cadieux (Marc) : Alors, merci, M. le Président. Merci de nous donner l'opportunité de nous exprimer devant cette commission. Je suis accompagné de Normand Bourque, qui est ingénieur chez nous, à l'association, ainsi que d'Axel Rioux, qui est aux communications et responsable des dossiers politiques. Mon nom est Marc Cadieux. Je suis président-directeur général de l'Association du camionnage du Québec. Alors, M. le Président, M. le ministre, membres de la députation. Et je veux saluer aussi les gens du ministère des Transports ainsi que de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Depuis 67 ans, l'ACQ est le plus grand regroupement d'entreprises de transport routier au Québec. On regroupe plus de 500 entreprises. Notre association est le principal partenaire en matière de transport de marchandises auprès des différents paliers gouvernementaux. Notre membership est constitué à 80 % de détenteurs de flottes de cinq véhicules et plus au Québec, un parc qui oscille... les 20 000 tracteurs. Près de 40 000 emplois en dépendent, sans compter les emplois indirects. Ceci représente aussi, dans notre économie, un chiffre d'affaires global de 2,5 milliards.

De tous les temps, notre association a été un partenaire des autorités gouvernementales dans leurs initiatives pour améliorer la sécurité routière. Je vous rappelle qu'on a été les promoteurs du limiteur de vitesse et aussi des heures de service répertoriées de façon électronique. Mon intervention sera concise étant donné qu'on avait aussi déposé, dans un premier mémoire assez exhaustif auprès des consultations de la Société de l'assurance automobile du Québec, en février 2017... Nous avons déjà aussi listé une liste de besoins de notre industrie.

D'entrée de jeu, M. le Président, je voudrais passer à un sujet qui est celui des passages à niveau. Dans les notes explicatives, tel que codifié à l'article 144, il est mentionné que le projet de loi prévoit qu'une municipalité peut, par règlement, désigner sur son territoire des passages à niveau où un conducteur d'un véhicule transportant des matières dangereuses est dispensé d'immobiliser son véhicule à au moins cinq mètres d'un tel passage. Je tiens à rappeler, M. le Président, que le Québec est la seule juridiction canadienne où les camions transportant des matières dangereuses dans des quantités nécessitant l'application de plaques indiquant la marchandise et le type de marchandise à titre de matières

dangereuses... qu'ils doivent s'immobiliser obligatoirement à un passage à niveau. Pour notre association, cette différence avec les autres juridictions canadiennes constitue facilement un risque additionnel d'accident.

Après de longues discussions avec le ministre, nous avons convenu qu'une harmonisation avec le Canada serait souhaitable. Malheureusement, cette harmonisation n'est toujours pas suggérée dans le présent projet de loi. Plusieurs dizaines, voire des centaines de passages à niveau sont désaffectés, où plusieurs trains n'y passent plus depuis quelques années au Québec. Nous estimons qu'un ménage dans ceux-ci serait de mise. Mais le code renvoie la décision aux municipalités, ce qui décentralise les décisions en matière... et rend le processus encore plus complexe. Les camions transportant des matières dangereuses doivent malgré tout y effectuer un arrêt complet.

Nous suggérons donc que le Québec s'harmonise avec les autres juridictions concernant cet aspect pour des raisons de sécurité compte tenu que, selon certaines statistiques provenant du ministère et que vous citez bien dans votre discours, M. le ministre, à la... seulement 1,5 ou 1,7, tout dépendant de l'année à laquelle on prend la référence, des accidents impliquant un camion ou un véhicule lourd, en 2016, transportaient des matières dangereuses.

Je passe à la responsabilisation de tous les intervenants. La réforme du code comprend des aspects de responsabilisation des usagers, tel que l'article 3, qui protègent les usagers vulnérables. L'association salue la présence de ces éléments, mais il y a matière à aller plus loin pour assurer la sécurité de tous. Notre association s'implique dans de nombreux comités qui font la promotion du partage de la route et de la responsabilisation de tous les usagers. Au niveau provincial, notre association a fait partie de groupes de discussion sur la sécurité des cyclistes et de la table aussi, appelée Table québécoise sur la sécurité routière. L'ACQ tient également à féliciter le gouvernement pour l'inclusion de mesure visant à contrer les distractions au volant à l'article 112, qui était un élément majeur demandé par l'industrie et souligné, je le rappelle, dans notre mémoire déposé auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec en février 2017.

Une autre problématique que je désire aussi mettre en lumière, c'est celle de la responsabilisation de d'autres acteurs, mais que j'appellerai les expéditeurs. Bien que notre association comprend qu'on peut légiférer toujours par règlement, le transporteur assure présentement toute la responsabilité en ce qui a trait à la conformité des règlements qui encadrent les mouvements de transport. Les transporteurs sont confrontés depuis maintenant plusieurs années à un enjeu important du partage de la responsabilité des expéditeurs. Il arrive très fréquemment que des semi-remorques utilisées dans le transport des marchandises soient garées aux installations mêmes de l'expéditeur. Ceci est pour donner la flexibilité nécessaire afin d'effectuer les chargements dans les semi-remorques à des moments appropriés.

Toutefois, pour le chauffeur, il n'y a à ce moment aucun moyen de s'assurer que la marchandise disposée dans la semi-remorque l'a été de manière à répartir la charge correctement sur les essieux. Le chauffeur n'a, dans bien des cas, aucun accès à des équipements lui permettant de déneiger sa semi-remorque de façon sécuritaire. Nous constatons trop souvent, malheureusement, des situations où le chauffeur doit travailler dans des cours d'expéditeurs où les conditions sont non sécuritaires. Qu'il s'agisse de surcharge axiale, de déneigement de véhicules ou encore de conditions de travail sécuritaires pour les chauffeurs, voilà autant d'enjeux pour lesquels le transporteur assume l'entière responsabilité quant à la conformité aux réglementations en vigueur, malgré que celui-ci n'ait que peu ou pas de contrôle sur ces situations.

L'ACQ a réclamé des mesures législatives afin de mettre en place un système procurant une meilleure imputabilité aux différents joueurs de la chaîne logistique et non seulement aux transporteurs. Dans la même veine, la conformité à l'égard de la réglementation sur les heures de service constitue un défi majeur auquel nous serons confrontés d'ici peu quant au partage de la responsabilité. Trop d'expéditeurs considèrent que le respect de cette réglementation ne constitue uniquement que l'affaire du transporteur. Dans les faits, beaucoup de temps est perdu en attente dans les cours de nos expéditeurs. Avec l'arrivée d'ici quelques années des fiches journalières électroniques, que nous avons réclamées d'ailleurs, l'ACQ et ses membres redoutent que la problématique de l'imputabilité à l'égard des heures de service s'intensifie. Le transporteur ne doit pas être l'unique partie imputable.

• (15 h 10) •

L'ACQ réclame également la mise en place d'une table réunissant transporteurs, expéditeurs, de même que les représentants, évidemment, du ministère des Transports, de la société d'assurance et aussi de la CNESST, afin d'identifier des mécanismes visant à assurer un meilleur partage des responsabilités.

Au sujet des amendes, M. le Président, amendes équitables pour responsabiliser tous les usagers, bien que l'ACQ appuie l'ajustement à la hausse de plusieurs amendes, notamment dans le cas de non-conformité de bicyclettes, par exemple, à l'égard... par exemple, à l'article 54, une révision globale des amendes pour tous les usagers de la route serait de mise afin de favoriser la sécurité routière et la responsabilisation de tous les usagers. Alors qu'une bicyclette non conforme à des articles du code de sécurité, notamment en matière de réflecteurs, mettant ainsi la vie d'un usager en danger, est maintenant passible d'une amende révisée de 80 \$ à 100 \$, plusieurs fautes administratives mineures dans l'industrie du camionnage, et j'appelle ça, moi, dans mon langage, des erreurs cléricales, qui ne mettent en aucun cas la vie en danger, sont passibles d'amendes beaucoup plus importantes. Par exemple, dans le cas de la ronde de sécurité, un exploitant qui oublie de remettre aux propriétaires le rapport de ronde de sécurité, il s'expose à des amendes de 700 \$, la même chose pour le propriétaire qui n'aurait pas géré ce document à l'intérieur de son entreprise.

Selon l'ACQ, ces amendes ne sont pas proportionnelles, équitables ou orientées de manière à responsabiliser tous les usagers afin d'améliorer le bilan routier. C'est une discussion qu'on avait déjà eue aussi il y a quelques années, de recalibrer les amendes pour donner un peu plus, là, d'équité et de responsabilisation envers les amendes ou les infractions qui mettent vraiment en cause la sécurité routière.

Présignalisation et signalisation active. Comme nous le constatons tous, le réseau routier québécois fait l'objet de travaux de construction majeurs depuis quelques années. Ces travaux, qui continueront à s'intensifier au cours des prochaines années, entraînent de nombreuses entraves, tout autant de contournements et de changements de configuration.

Ces travaux posent évidemment des défis quotidiens importants pour l'ensemble des usagers. L'ACQ travaille depuis plusieurs...

Est-ce que je prends les... Vous me laissez continuer?

Le Président (M. Iracà) : Je vous laisse continuer. Le ministre m'a fait un clin d'oeil pour dire qu'il prenait sur son temps.

M. Cadieux (Marc) : Merci, M. le ministre. L'ACQ travaille depuis plusieurs années en étroite collaboration avec ses partenaires du ministère, et de certaines villes, et de La Société des ponts afin de diffuser le maximum d'information possible sur l'état du réseau routier, des entraves et des alternatives. Je prends la peine aussi de saluer le ministère et le ministre pour l'aide qu'ils nous apportent à la diffusion de nos infocirculations, qui s'adressent de façon beaucoup plus pointue à notre industrie. Alors, c'est une contribution qui nous aide évidemment à être plus performants dans nos déplacements.

Malgré l'importance des efforts déployés, nous croyons que l'on peut faire mieux en termes de présignalisation. Étant donné le niveau d'activité actuel et à venir sur le réseau routier, il nous apparaît fondamental de mettre en place un plan directeur quant à la signalisation des travaux, et qui présenterait, entre autres, les critères utilisés pour le déploiement de la signalisation.

Grands trains routiers en hiver. C'est un dossier qui nous tient très à coeur. Je comprends que celui-ci aussi, on peut y aller par réglementation. C'est un projet pilote qui dure depuis 2010, pour lequel l'Ontario avait entamé ce projet-là un an après et l'a rendu permanent l'année suivante. Au Québec, on est encore dans une période un peu d'incertitude à chaque automne malgré le succès de cette mesure. Et je soulignerai aussi que ce programme et cette façon a des vertus environnementales significatives.

Je conclus en vous disant que nous offrons de façon constante des séances de formation pour promouvoir les bonnes pratiques en matière de gestion routière. Dans le bilan routier, on constate que le nombre de décès causés par accident impliquant des camions lourds et des tracteurs a baissé de 28 % par rapport à 2015 et de 23 % par rapport à la moyenne des années précédentes.

Dans le cadre des consultations de ce projet de loi, l'ACQ tenait à sensibiliser tous les acteurs quant à l'importance d'une révision des passages à niveau. Le problème méconnu, néanmoins crucial, de la responsabilisation des expéditeurs est primordial pour améliorer la sécurité routière, tout comme celui de la présignalisation. Finalement, il est grand temps que les grands trains routiers en période hivernale soient permis de manière permanente compte tenu du succès de la mesure. L'ACQ est heureuse d'apporter sa voix dans cette discussion qui nous mènera collectivement à un meilleur bilan routier.

Merci, M. le Président, de m'avoir accordé quelques minutes supplémentaires.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Nous allons débiter la période d'échange avec la partie gouvernementale. Et je cède la parole à M. le ministre.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Bonjour, M. Cadieux, M. Bourque et M. Rioux. Merci de vous prêter à l'exercice, d'être avec nous aujourd'hui. Merci également de prendre part à nos travaux pour la politique de mobilité durable. Je sais que vous avez été un acteur de premier plan à ce niveau-là. Donc, merci pour vos commentaires et votre participation à la construction de cette politique-là. Et je veux souligner d'entrée de jeu, là, les grands efforts que votre industrie fait, comme vous l'avez mentionné, entre autres, au niveau des matières dangereuses, du transport des matières dangereuses, pour tenter d'améliorer le bilan routier. C'est un effort, effectivement, commun, sur lequel on doit travailler ensemble, puis vous en faites part active. Donc, merci beaucoup.

Je ne sais pas si vous avez entendu hier... je crois que c'était l'Association des directeurs de police du Québec... a fait mention, entre autres, d'une de vos préoccupations, celles des passages à niveau. Eux ont pris, disons, la position inverse de la vôtre, si je peux appeler ça ainsi, ont demandé à ce que les camions avec matières dangereuses doivent s'arrêter à tous les passages à niveau comme c'est le cas en ce moment. Vous dites qu'on devrait plutôt s'arrimer avec d'autres provinces qui, eux, disent que, lorsque c'est un passage à niveau qui est désaffecté, bien, dans ce cas-là, il n'y a pas matière à s'arrêter. Le Code de sécurité routière, tel qu'il est proposé, propose, disons, une solution mitoyenne. Ce que les directeurs de police nous disaient, c'est qu'ils considèrent que la sécurité est améliorée si vous arrêtez aux passages à niveau. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous, vous considérez que c'est plus sécuritaire de ne pas s'arrêter à un passage à niveau, bien qu'il soit désaffecté?

M. Cadieux (Marc) : En fait, oui, M. le ministre, j'ai particulièrement entendu ce passage-là hier. Il faut dire que j'ai eu l'opportunité de tout entendre cette portion-là. Oui, je l'ai entendue. Ils ne parlaient que de quelques réseaux ferroviaires. On n'est pas tout à fait d'accord. Je pense qu'au ministère on en a répertorié plusieurs, certains qui ne sont pas utilisés du tout, certains qui sont même devenus des pistes cyclables aux abords. Le fait que, dans toutes les autres provinces du Canada... Et on est d'accord que le Québec est aussi une plaque tournante, au niveau du transport de marchandises, assez évidente de par sa situation géographique et de par les frontières qui nous entourent. On pense que de faire différent dans le... de s'arrêter peut provoquer plutôt un incident ou un accident. Puis je laisserai aussi Normand Bourque, qui est ingénieur, qui parle régulièrement à nos transporteurs, peut-être compléter avec d'autres éléments qui lui sont rapportés. Mais je pense que le fait d'être différent dans une réglementation par rapport à une autre province n'est pas à notre avantage et comporte son lot d'inconvénients et de possibilités d'accidents, bien au-delà de passer, de regarder...

M. Fortin (Pontiac) : ...une législation différente. Donc, est-ce que vous êtes en mesure de prouver ce que vous avancez, dans le sens où, effectivement, il y a peut-être des camionneurs ontariens qui n'arrêtent pas à des passages à niveau aussi ici ou des camionneurs québécois qui, à l'inverse, arrêtent à des passages à niveau en Ontario où ils n'ont pas à s'arrêter parce que justement notre législation est différente? Vous, vous dites : Harmoniser pour diminuer le niveau de risque. Mais est-ce que, par la non-harmonisation, il y a un risque supplémentaire? Est-ce qu'on a des chiffres à l'appui de ça en ce moment? Vous-mêmes, est-ce que vous avez, de façon circonstancielle, entendu parler d'accidents parce que justement des camionneurs des autres provinces ne connaissaient pas la législation ici ou vice versa?

M. Cadieux (Marc) : Bien, en fait, j'ai toujours pensé que tous les souhaits des gouvernements, c'était de tenter d'arriver à un désir d'harmoniser le plus possible nos réglementations pour ne pas faire différent d'une province à l'autre. Je pense que c'est un souhait qui est revenu souvent dans plusieurs discours des ministres et des premiers ministres, le désir d'harmoniser le plus possible pour ne pas avoir de choses différentes. Je suis certain que des transporteurs qui viennent de d'autres provinces, dans certains cas, ont dû avoir des infractions parce qu'ils ne croyaient pas qu'ils devaient s'arrêter parce que, dans toutes les autres provinces, ils ne s'arrêtent pas.

Normand, je te laisserais peut-être réagir aussi là-dessus si tu peux donner plus d'exemples, parce qu'il parle beaucoup avec les autres associations au niveau, là, canadien.

• (15 h 20) •

M. Bourque (Normand) : Alors, dans un premier temps, juste bien comprendre, là, la demande des passages à niveau désaffectés, dans le fond, c'est de — je ne sais pas le terme — prendre, là, mais de faire une modification afin qu'ils ne soient plus considérés comme des passages à niveau. C'est la demande. À ce moment-là, si le chemin de fer est désaffecté, on souhaite que les camionneurs ne soient plus obligés d'arrêter. Ça, c'est de un.

D'autre part, le souhait qu'on veut au niveau de l'harmonisation avec les autres juridictions... Très brièvement, dans les autres juridictions, les autres provinces canadiennes, les véhicules qui transportent de la matière dangereuse ont l'obligation de s'arrêter aux passages à niveau où il n'y a pas de signalisation active — hein, autrement dit, là, vous savez, là, les fameux bras, là, qui descendent — tout le monde a l'obligation d'arrêter, puis ça, nous, on est d'accord avec ça. La demande porte sur ceux où il y a une signalisation active. Ici, les camionneurs ont l'obligation d'arrêter, pas ailleurs.

Pour répondre à votre question, moi, je n'ai pas de statistiques sur des accidents qui se seraient produits. Mais j'ai beaucoup d'anecdotes, par contre, de conducteurs qui disent : Oui, moi, j'ai passé proche, là, parce que le véhicule à côté de moi, là, il ne savait pas que j'arrêtais. Par contre, la statistique qu'on a, qui est très claire, là, c'est que les incidents, accidents impliquant des véhicules transportant de la matière dangereuse dans les autres provinces... sont aussi bonnes que ceux au Québec avec notre réglementation. Il n'y a rien qui démontre que c'est plus efficace ici.

M. Fortin (Pontiac) : O.K., ça marche. Je veux passer à une autre partie de votre mémoire. Vous parlez de la responsabilisation des intervenants et, entre autres, des expéditeurs. Encore une fois, je vais revenir sur ce qu'un autre groupe nous parlait hier soir. On a reçu la Fédération des producteurs forestiers du Québec, et eux nous relataient essentiellement que, quand on est producteur en forêt privée, souvent, ce qui va arriver, les gens vont venir couper le bois sur notre terre, on ne verra jamais ces gens-là. On n'est pas nécessairement là. Ce n'est peut-être pas l'endroit où on habite. Donc, ils viennent, ils font le chargement. On est considérés comme propriétaires de terrains, là, l'expéditeur. Et, quand le transporteur reçoit une amende parce que peut-être il a un chargement qui est trop élevé en poids, en termes de poids, bien, il y a comme deux amendes où c'est partagé 50-50, là. Dans le fond, le contrôleur routier émet deux amendes, une pour l'expéditeur et une pour le transporteur. Eux disaient : Bien, ça n'a pas de bon sens que l'expéditeur, moi, qui n'est pas là, qui n'a aucun contrôle, qui ne sait pas pantoute qu'est-ce que le transporteur fait, combien de billots de bois il a mis sur son véhicule, sur son camion, reçoive une amende.

Vous, vous dites un peu la même chose, mais à l'inverse, dans le fond. Les rôles sont renversés, mais vous dites un peu la même chose. Un camionneur qui se présente dans un entrepôt, qui se fait dire : Va prendre le chargement 72, va le chercher, il n'a aucune façon de savoir s'il a été déneigé comme du monde, si le chargement est bien rempli. Donc, avec votre préoccupation, qui est légitime selon moi, qui dit : Bien, ce n'est pas de la faute du camionneur, lui, son choix, dans le fond, c'est : Tu prends le chargement ou tu ne le prends pas, c'est à peu près ça, et la préoccupation des producteurs forestiers, qui, eux, disent : Bien, ce n'est pas à l'expéditeur, c'est au transporteur à s'occuper de... à avoir l'amende, comment est-ce que la législation peut refléter deux préoccupations, qui sont tout à fait légitimes, de gens qui n'ont pas nécessairement la possibilité de bien mesurer comment... ou de bien mesurer, ou de nettoyer, ou de recharger ce qui est sur la charge du camion?

M. Cadieux (Marc) : En fait, M. le ministre, ce modèle de l'industrie de la foresterie est évidemment un modèle très, très pointu et très particulier.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, absolument. Oui.

M. Cadieux (Marc) : Moi, j'embrasse évidemment beaucoup plus large, au sens du transport de marchandises et des expéditeurs en général.

M. Fortin (Pontiac) : Je suis d'accord.

M. Cadieux (Marc) : Lorsqu'un transporteur se présente chez un expéditeur, un consignataire de marchandises, il accroche la remorque 72, c'est un acte de foi presque. Il reçoit un document avec le poids qui est présumé être dans

la... mais il ne sait pas comment ça a été chargé, si on a mis les items plus pesants d'un côté ou si on a réparti les charges. Alors, c'est toujours le transporteur évidemment qui est mis à l'épreuve de la coercition, après ça, qui va venir. Et beaucoup d'expéditeurs n'ont pas de balance sur les lieux pour vérifier les charges. Oui, on a des équipements qui ont certaines capacités de mesurer des poids, mais ce n'est pas la bonne vieille balance comme le contrôle routier va en avoir une lorsque vous allez être intercepté. Dans le domaine de la foresterie, vous tombez dans un domaine, en plus de ça, du privé, là, c'est extrêmement étroit.

M. Fortin (Pontiac) : Oui, je suis d'accord avec vous.

M. Cadieux (Marc) : Je pense qu'il faut quand même que l'expéditeur prenne une part de responsabilité, où est sa responsabilité lorsqu'il confie quelque chose. Et la vie de tous les jours, aujourd'hui, c'est : Je te confie ça, ce n'est pas mon problème, le reste, tu bouges avec la marchandise. Quand on arrive chez un expéditeur aussi ou chez un manufacturier, qu'une remorque est à l'extérieur depuis deux, trois jours puis qu'il a tombé 10, 15, 20 centimètres de neige, bien, le chauffeur n'a aucune façon de déneiger ça parce qu'il n'y a souvent aucune facilité. Les expéditeurs ne veulent pas que la neige soit enlevée dans leur cour. Et, dès que le camion ou la remorque touche le réseau routier, bien, il est en infraction en vertu de l'article 498 du Code de sécurité routière.

Alors, comment on arrive à trouver à une solution, à obliger les expéditeurs à avoir un rôle et de partager cette responsabilité-là? Il faut qu'en quelque part il y ait un règlement, il y ait une législation qui les oblige à confier, à partir du départ, sa marchandise en bonne et due forme, avec les bons poids, les bonnes répartitions et avec une remorque, évidemment, qui peut emprunter le réseau routier.

Par la suite, le transporteur a sa responsabilité. S'il va dans une halte routière, s'il arrête sur la route, qu'il y a une tempête de neige, là, je suis d'accord, la responsabilité lui incombe de gérer le reste de son mouvement de transport. Mais, au moment où il se le fait confier par l'expéditeur, en ce moment, là, dans la vraie vie, là, on n'a pas de poignée, on n'a pas de contrôle là-dessus, et c'est un acte de foi. La remorque est fermée et souvent c'est même scellé.

Je ne sais pas si tu veux ajouter quelque chose?

M. Fortin (Pontiac) : Peut-être juste avant, puis, M. Bourque, je veux vous laisser du temps pour intervenir, là, mais, pratico-pratique, vous me dites : Quand mon camion se pointe dans un entrepôt puis qu'il y a un pied de neige sur le dessus de la remorque, bien, il n'y a pas de mécanisme pour l'enlever, mais c'est de la faute de la compagnie qui a laissé la remorque là pendant la semaine où il y a neigé. Mais vous me dites : Après ça, si le camionneur, il arrête dans une halte routière puis il y a un pied de neige, il n'a pas plus de façon de l'enlever, la neige, rendu là, qu'il en avait dans la cour de l'entrepôt, là. Donc, il a fait un choix rendu là de la laisser là pas nécessairement parce qu'il avait les moyens de l'enlever, mais parce qu'il n'a pas le choix.

Donc, comment est-ce qu'on s'assure... parce que, nous, dans la législation, une des choses qu'on veut, c'est justement dire aux automobilistes en partant, mais ça inclut tout le monde : Bien, déneigez votre char comme du monde quand vous quittez la maison. Comment est-ce qu'on fait pour dire ça à un camionneur qui n'a peut-être pas les moyens d'aller sur le dessus de la remorque pour enlever la neige avant de partir, là? Y a-tu une façon de le faire? Est-ce que c'est possible dans l'industrie? Est-ce qu'il y a des gens qui le font? Parce que nous, ce qu'on veut, c'est s'assurer que l'automobiliste qui suit votre remorque ne se fait pas ensevelir par un bloc de glace qui a traîné sur le dessus de la remorque, donc, et, je comprends, c'est une préoccupation des vôtres aussi, là, mais comment on fait ça dans le vrai monde?

Le Président (M. Iracà) : En 40 secondes.

M. Cadieux (Marc) : Alors, lorsqu'on fait des représentations auprès des détenteurs de ce qu'on appelle communément des haltes routières, mais des «truck stops» dans le langage... ça fait partie des revendications que nous avons, il faut qu'il y ait des endroits, ou des passerelles, ou un mécanisme dans lequel le transporteur peut aller se déneiger. C'est aussi des demandes que nous avons mentionnées lorsqu'on a parlé des haltes routières avec le ministère des Transports du Québec, de prévoir aussi, dans ces haltes routières là, où il y a des stationnements pour les camions... qu'il y ait aussi des rampes où le transporteur peut s'arrêter et se déneiger. Sur la route, ça, ça fait partie des demandes au ministère et au secteur privé aussi, où il y a des haltes routières, des «truck stops», c'est d'avoir ces services-là, autant l'essence que les douches, la nourriture, et tout ça. Ça aussi, c'est un accessoire que nous revendiquons.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Je vous remercie. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Nous allons procéder à un nouveau bloc d'échange avec l'opposition officielle, et ça me fait plaisir d'accueillir le bouillant député de Sanguinet, qui est avec nous cet après-midi. La parole est à vous.

M. Therrien : Merci, M. le Président. J'avais quitté temporairement cette commission, mais je m'ennuyais trop de vous, M. le Président, alors je suis revenu. Alors, je suis très content de vous voir, très content de travailler pour la première fois avec le ministre. Je vous salue. Je salue ses collègues, M. Jérôme aussi évidemment, salue les députés de la partie gouvernementale et mon collègue de Masson, mon estimé collègue de Masson, qui est allé pêcher l'éperlan récemment dans Bonaventure.

Alors, messieurs, très content de vous voir. Écoutez, on écoute avec intérêt. C'est drôle parce que les questions, je vous les pose, mais, à quelque part, tu sais, je pourrais les poser au ministre aussi parce qu'il y a certaines... Je ne sais pas si on se comprend, mais j'aimerais ça vous poser des questions puis ensuite dire : Qu'est-ce que vous en pensez, M. le ministre, tu sais, parce que je trouve...

Une voix : ...

M. Therrien : Non, c'est ça, mais c'est rare que j'ai le goût de faire ça. Mais je trouve que ça a bien du bon sens, ce que vous dites. Puis, comme par exemple les trains routiers, là, d'hiver, j'ai de la misère à comprendre pourquoi ce n'est pas encore fait. Puis je ne lance pas la pierre au ministre parce qu'il vient d'arriver. Et donc, tu sais, j'aurais quasiment le goût de lui poser la question pourquoi ça a été si long puis... Comprenez-vous l'idée? Mais, bon, je vais vous laisser parler là-dessus, en attendant de pouvoir peut-être parler avec le ministre... je m'en allais dire à micro fermé sur ces sujets-là.

• (15 h 30) •

Une voix : ...

M. Therrien : Pardon?

Une voix : ...

M. Therrien : Oui, c'est ça. Écoutez, passage à niveau. Moi, j'ai toujours su que le Québec était une société distincte pour bien des raisons, mais là vous m'en donnez une de plus. On a un passage à niveau qui demande un arrêt obligatoire pour les camions en matières dangereuses. Avant d'aller plus loin, je voudrais savoir : Pourquoi nous, on a cette règle-là, puis elle n'est pas ailleurs? Qu'est-ce qui pourrait expliquer cette différence-là?

M. Cadieux (Marc) : L'historique derrière tout ça, vous voulez dire? Dans les autres provinces, bien, probablement que... je dois présumer qu'ils ont pensé que c'était plus sécuritaire de ne pas s'arrêter, là. Je ne vois pas d'autre explication, là.

M. Bourque (Normand) : Peut-être, là, le raisonnement des provinces ou... les autres provinces, dans le fond, c'est de dire : Un camion qui qui s'arrête au passage à niveau passe plus de temps dans l'intersection, au passage à niveau, donc dégage moins vite, ça constitue un risque. C'est ça, le raisonnement qu'il y a en arrière des... des provinces, où on dit : Non, il n'y a pas d'arrêt. On préfère que le chauffeur ait la technique, il regarde de chaque côté en ralentissant, bien sûr, puis, quand le chemin est clair, je passe. Pourquoi eux autres ont choisi ça? Bien, ça, je...

M. Therrien : Bien, ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas d'études qui ont été faites sur la sécurité routière, tu sais, des faits concluants. Mettons, moi, je ne sais pas, moi, que le Québec, avant, n'avait pas cette règle-là, puis là, woups! on a vu qu'il y avait des problèmes, tu sais, un taux d'accidents... potentiel d'accidents plus élevé, puis on a dit : Regarde, nous, on va faire ça, alors que les autres n'ont pas vu cette nécessité-là. Il n'y a rien... Puis ça fait longtemps, quand j'ai eu mes cours de conduite, j'avais 17 ans, je me rappelle, puis il y a une question, c'était : Les seuls qui sont obligés d'arrêter à un passage à niveau, puis c'étaient les camions avec matières dangereuses puis les autobus. Puis je lui avais demandé pourquoi, puis lui non plus n'avait pas été capable de me répondre. Ça fait que je pensais qu'il y avait une raison, puis il n'y en a pas.

M. Cadieux (Marc) : Puis il y a deux demandes dans ce qu'on dit. On demande de faire le ménage avec... pour les réseaux ferroviaires qui ne sont plus utilisés depuis moult années. Là, il y en a plusieurs qui ont de l'herbe bien évidente. Et ça, c'est la première. Et la deuxième, évidemment, c'est de s'harmoniser avec le reste des provinces canadiennes.

M. Therrien : Oui. Bien, j'avais bien compris la distinction que vous faisiez. Mais c'est juste que, et de façon plus large, je voulais peut-être essayer de comprendre pourquoi, puis, bon, ce que je comprends, c'est qu'il n'y a pas de raison fondamentale qui exige qu'au Québec on ait pris cette mesure-là.

Je voudrais vous revenir sur la page 3. Vous dites qu'il y a... seulement 1,5 % des accidents impliquent un camion transportant de la matière dangereuse. Mais quel est le pourcentage camions en matières dangereuses dans le parc des camions du Québec? C'est-u semblable... Si vous me dites 1,5 %, ça veut dire qu'il n'y a pas plus de risque qu'ailleurs. Si vous me dites moins que ça, ça veut dire qu'il y a plus de risque. Si, mettons, vous dites : 1,5 % des accidents, c'est les camions en matières dangereuses... Mais quel est le pourcentage des camions en matières dangereuses qui se promènent au Québec comparativement à l'ensemble du camionnage? C'est à peu près ça?

M. Cadieux (Marc) : Je n'ai pas le chiffre précisément. Je suis certain que le ministère pourrait possiblement vous le fournir. Je ne sais pas s'ils l'ont à brûle-pourpoint comme ça. Ce n'est pas évident. Là, je vois M. Blouin qui me dit : Pas tout de suite.

Mais vous savez que le spectre de... Marchandises dangereuses, il faut essayer de dédramatiser ça aussi, là. Marchandises dangereuses, là, c'est beaucoup de choses qui sont autour de nous. Ce n'est pas juste du pétrole, des bâtons de dynamite, là. C'est de l'eau de Javel, c'est de la peinture, c'est la caisse de vin de la Société des alcools du Québec, c'est plusieurs, plusieurs items de consommation de tous les jours autour de nous. C'est l'amalgame, évidemment, de ces marchandises-là dans un lot qui fait évidemment qu'il y a un côté, on peut dire, plus dangereux par les quantités. Mais ce n'est pas... tout n'est pas... C'est un mot... ça a toujours été dans le jargon. Puis, dans les articles où on faisait référence à «matières dangereuses», là, ça a toujours été un mot assez dramatique. Mais il faut comprendre que c'est des choses qu'on a tous les jours. Le lave-vitre qui se vend chez Jean Coutu...

M. Therrien : Oui, je comprends. Non, non, je suis bien d'accord. O.K. Des fois, c'est un terme... ça fait peur, là, mais il faut limiter quand même, là, le niveau, je ne sais pas, de panique par rapport à tout ça. O.K.

Par rapport au projet pilote qui a duré sept ans, là, j'en ai glissé un mot au départ, parce que moi, j'ai de la misère un peu à comprendre, puis ce n'est pas malicieux, là, puis là je pourrais poser la question aussi au ministre, là, pensez-vous que l'hiver prochain ça va être réglé? Puis pensez-vous que cette ouverture-là qu'on a avec le nouveau projet de loi, là, va vous permettre, par règlement ou autre, là, de dire : Bien, regarde, je pense que, l'année prochaine, ça va être réglé, puis on ne parlera plus de ça? C'est quoi, votre feeling par rapport à ça? Mais là je pourrais poser la question au ministre aussi, mais il est occupé avec les matières dangereuses, là.

M. Cadieux (Marc) : Je peux vous dire que j'ai eu une très grande écoute du ministre lors de notre rencontre, cette semaine, à l'égard de ce sujet-là, et je suis confiant qu'on pourrait évidemment passer à l'étape de la réglementation. Il reste peut-être quelques petites ficelles à attacher, au niveau de nos voisins ontariens, avec des principes canadiens, ontariens et autres provinces, à l'égard de cela, mais je demeure confiant. Et mon message, je le reporte, en même temps que je vous réponds à la question, auprès de notre ministre.

M. Therrien : O.K. Moi, je serais prêt à céder du temps au ministre pour qu'il réponde à cette question-là.

M. Fortin (Pontiac) : ...

M. Therrien : Mais ce n'est pas... ben non, ce n'est pas grave.

M. Fortin (Pontiac) : ...je n'ai pas entendu exactement la préoccupation.

M. Therrien : Non, non, regarde... Non, M. le ministre, on disait juste : Est-ce que vous pensez que les trains routiers pourraient être réglés pour l'hiver prochain? Voulez-vous du temps ou c'est correct? Je veux dire, on va parler...

M. Fortin (Pontiac) : Non, ça va, mais on pourra certainement en reparler avec l'industrie, éventuellement.

M. Therrien : O.K. Parfait. Parce que c'était ça, ma question.

M. Fortin (Pontiac) : Je vous remercie. Vous êtes quand même gentil de l'offrir.

M. Therrien : Bien, je le sais, j'ai le coeur sur la main.

M. Fortin (Pontiac) : J'ai toujours pensé ça.

M. Therrien : Ah! je le sais. Bien oui.

M. Cadieux (Marc) : Je veux vous rassurer, M. le député, que nous sommes en lien constant avec le ministère, je dois dire, même au quotidien, sur beaucoup d'enjeux. C'est un ministère qui est très proactif avec son monde associatif et avec ce que j'appelle les «stakeholders». Ils sont très près de leur clientèle, et on collabore énormément. Mais c'est sûr qu'il y aura toujours des demandes sur la table. Et l'industrie évolue, les équipements évoluent, mais je dois vous dire qu'il y a un très grand degré d'expérience dans le ministère et il y a aussi une très bonne collaboration avec l'industrie.

M. Therrien : Parfait. Écoutez, je vais faire du pouce sur — mes questions ressemblaient beaucoup aux questions du ministre, on est pas mal dans les mêmes talles, là — les expéditeurs. Vous savez, tu sais, les lois du marché des fois nous permettent d'imposer quelque chose indirectement, sans que le gouvernement ait à imposer directement.

Je vais vous donner un exemple. Moi, j'ai une compagnie de camionnage, je ramasse une contravention ou une pénalité parce que mon camion n'a pas été rempli de la bonne façon. Le gouvernement me frappe sur les doigts, et moi, je ne peux pas rien faire contre l'expéditeur. Est-ce que, par les voies des lois du marché traditionnel, on pourrait dire à l'expéditeur... avez-vous assez de pouvoirs pour dire à l'expéditeur, mettons : Moi, si je pogne une contravention à cause de ton travail, là, moi, ce que je vais faire, c'est, quand je vais chercher ton stock, je vais te charger une pénalité si ça arrive encore? Est-ce que vous avez les moyens de faire ça ou vous êtes dans une situation où c'est trop dans un domaine compétitif, puis l'expéditeur va dire : Bien, je le demande à quelqu'un d'autre? Est-ce que vous avez une marge de manoeuvre par rapport à ça?

Le Président (M. Iracà) : ...secondes.

M. Cadieux (Marc) : La réponse, et le dernier volet de votre intervention, c'est que c'est toujours, évidemment, une relation client et c'est très difficile pour le transporteur d'imposer le remboursement d'une amende. L'expéditeur peut dire : Si tu me charges ça, bien, moi, ce n'est pas compliqué, je vais retourner au marché avec d'autres transporteurs.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter le dernier bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président. Merci d'être avec nous aujourd'hui. Je veux revenir sur votre proposition que vous avez faite tout à l'heure, en parlant avec le ministre, concernant le nettoyage des toits des remorques en période

hivernale avec la possibilité de mettre une passerelle de nettoyage dans les haltes routières, les pesées routières ou divers endroits qu'on pourrait... Est-ce que vous savez un peu comment ça peut coûter, ce dispositif-là? Parce qu'on a vu des vidéos, là, quand on fait une recherche simple sur l'Internet, on peut voir qu'il y a même des systèmes automatisés de passerelle qui s'abaisse, là, sur le toit du camion. Est-ce qu'on a un estimé de comment ça pourrait coûter?

M. Cadieux (Marc) : Écoutez, il y a toujours le nec plus ultra. Ce n'est pas nécessairement ce que nous visons. Certains transporteurs, comme les gros transporteurs comme UPS, près de l'aéroport de Dorval, ont leur propre... c'est une arche avec un genre de râteau plastique qui, lui, est ajusté à la hauteur des remorques qui passent dans leur cour. Il y a des modèles très simples. On en avait déjà expérimenté un, il y a peut-être plusieurs années, à l'ACQ, on voulait déplacer... qui était une ancienne remorque non utilisée sur laquelle on avait tout simplement installé un escalier, un genre de balcon métal et avec une rampe. Je pense que ça nous avait coûté en bas de 10 000 \$, là, pour tout l'ensemble de l'oeuvre. Mais il y a plusieurs modèles, et ça peut être fait à coût réduit, comme ça peut être plus sophistiqué.

• (15 h 40) •

M. Lemay : O.K. D'accord. Avec les questions que le ministre et mon collègue de l'opposition a posées, il y a plusieurs réponses que vous m'avez fournies. Il y a par contre une section qu'on n'a pas traitée parmi les questions, que je me rends compte, c'est la section de présignalisation et de signalisation active. Je ne sais pas si vous voulez nous en parler davantage, de vos demandes, de qu'est-ce qu'on pourrait faire, surtout en termes d'exemples. Je ne sais pas si vous avez des exemples qu'on voit ailleurs, en Ontario, Maritimes, aux États-Unis qui pourraient nous permettre d'avoir une piste de solution, là, sur c'est quoi, votre vision quant à ce qu'on pourrait faire de mieux.

M. Cadieux (Marc) : En fait, oui, c'est un autre sujet que nous avons abordé quelquefois, et encore une fois cette semaine, une rencontre avec le ministre à l'égard de la présignalisation. Ce qu'on recherche, c'est d'avoir, évidemment, une signalisation active et la plus mise à jour possible pour, évidemment, gérer mieux la logistique de transport.

Et surtout, aussi, il faut comprendre qu'on accueille aussi beaucoup de transporteurs venant de d'autres provinces. Alors, si on facilite, évidemment, l'annonce de contournements d'obstacles, d'entraves à l'avance, bien, c'est plus facile pour un chauffeur qui vient d'une autre province de commencer à penser à régérer sa route d'une autre façon et de prendre des voies de contournement, ce qui évite d'arriver tous dans le goulot d'étranglement, ou une entrave, ou une circulation.

Ce qu'on a demandé, c'est aussi au ministère de s'asseoir et d'avoir un genre de... d'avoir un plan directeur, d'avoir un canevas de gestion, évidemment, de la signalisation préactive, d'avoir des normes. Je vais vous dire, les modèles les plus percutants qu'on voit, c'est surtout aux États-Unis, mais c'est parce qu'on comprend que les poursuites, aussi, judiciaires, aux États-Unis, sont de beaucoup plus... sont astronomiques lorsqu'il arrive des accidents. On voit souvent, sur les routes américaines, annoncé un contournement, une entrave, un ralentissement à la circulation plusieurs, plusieurs... je vais le dire en kilomètres, là, eux, c'est en miles, à l'avance. Donc, ça, évidemment, c'est un...

En ce moment, là, la logistique puis le mouvement des marchandises, c'est le nerf de la guerre. C'est là où l'industrie peut faire la différence et avoir une profitabilité. C'est de mieux gérer sa logistique, mieux gérer son mouvement. Pour le gouvernement, et pour le ministère, et pour tous les usagers, c'est la fluidité des transports qui compte aussi, fluidité pour libérer le réseau et à optimiser, évidemment, les déplacements avec les infrastructures qui sont en ce moment modifiées de façon très fréquente.

M. Lemay : Très bien. Merci.

M. Cadieux (Marc) : Alors ce qu'on veut, c'est un plan directeur, d'avoir des normes, se donner des normes, et calibrer les... de rencontrer les industries pour voir comment on pourrait avoir quelque chose qui serait plus normé, et le mettre en place, et avoir un plan de travail.

M. Lemay : Puis ce n'est pas dans votre mémoire, mais est-ce que vous voulez nous parler un peu d'un projet pilote sur les autoroutes, dans la région de Salaberry-de-Valleyfield, où qu'on reste dans la voie de droite? Est-ce que vous avez des commentaires à faire sur...

M. Cadieux (Marc) : Écoutez. Il y a eu des réactions, on sait que la 30 suscite évidemment des réactions face aux augmentations qu'on a connues par le consortium privé au cours des années. Il y a eu une mesure temporaire qui a été annoncée par la ministre responsable de la région, Mme Charlebois. Puis c'est sûr que tout changement, toute restriction cause toujours... évidemment, ça dérange, hein, ça a des réactions. J'ai eu des réactions.

Je peux vous dire qu'en ce moment c'est plus calme. Je pense qu'on s'est un peu adaptés. On est encore à parfaire les réactions. On retourne d'ici quelques semaines revoir les gens du ministère pour voir où on en est avec le projet. Et la ministre nous avait bien indiqué que c'est un projet pilote. S'il faut le modifier, on le modifiera, s'il faut faire autrement, on fera autrement. On va regarder comment les gens se comportent puis qu'est-ce que ça donne, et à ce moment-là on sera plus équipés pour prendre des décisions plus éclairées.

M. Lemay : Merci beaucoup.

M. Cadieux (Marc) : Je vous en prie.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député. Alors, ceci met fin aux échanges. Merci beaucoup pour votre contribution à la commission. C'est très important.

Alors, je vais suspendre les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 15 h 45)

(Reprise à 15 h 46)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons débiter les travaux.

Je souhaite la bienvenue aux représentants d'Accès Transports viables. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à des périodes d'échange avec les membres de la commission. Alors, madame monsieur, la parole est à vous.

Accès Transports viables

M. Grandmont (Etienne) : Merci beaucoup. D'abord, je m'appelle Étienne Grandmont, je suis directeur général d'Accès Transports viables, et je suis accompagné de Valérie Marcon qui est coordonnatrice de projets.

Alors, M. le ministre, bonjour, MM. les députés, mesdames messieurs. Bien, merci de nous recevoir aujourd'hui et de nous donner l'opportunité de donner notre point de vue sur le projet de loi n° 165.

Je vais d'abord vous présenter rapidement ce qu'est Accès Transports viables. C'est une organisation sans but lucratif qui est basée à Québec. On a comme territoire d'action la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches et on défend les droits des utilisateurs des transports collectifs et actifs. On fait également aussi beaucoup d'activités de sensibilisation tout au long de l'année, notamment le Mois du vélo ou encore la campagne *J'embarque! Les rendez-vous de la mobilité durable*, en septembre.

Alors, bien, d'entrée de jeu, je vous dirais qu'Accès Transports viables se réjouit du dépôt du projet de loi qui modernise le Code de la sécurité routière. C'est un projet de loi qu'on attendait depuis longtemps. On a travaillé étroitement avec le gouvernement, le MTMDET, là, depuis 2014, suite notamment, là, au décès de Mathilde Blais. Donc, on a participé à plusieurs des processus qui ont été mis en place avec le ministère mais aussi la Société de l'assurance automobile du Québec. Donc, on pense que c'est une occasion importante pour le Québec d'améliorer son bilan routier, mais c'est aussi, à notre avis, un levier important pour augmenter les parts modales des transports collectifs et actifs, notamment en les rendant plus sécuritaires.

Parmi les modifications que notre organisation reçoit positivement, il y en a plusieurs, en fait, mais notamment l'introduction du principe de prudence envers les usagers les plus vulnérables, le renforcement des sanctions en ce qui a trait aux distractions au volant et aux excès de vitesse dans les zones scolaires, la clarification de la procédure qui permet de dépasser sécuritairement un cycliste ou un piéton, une priorité plus forte pour les piétons aux passages piétons, l'introduction des notions de rue partagée et de vélorue, c'est quelque chose d'intéressant, et la disparition des points d'inaptitude pour les cyclistes et les piétons.

Donc, voilà. Je vais me concentrer sur, maintenant, trois points principaux, en fait, là, qui, selon nous, méritent une attention particulière en vue de les améliorer ou tout simplement des ajouts, en fait, au projet de loi n° 165.

D'abord, on aimerait revenir sur le principe de prudence. Comme je l'ai dit d'entrée de jeu, on est très contents, c'est un article qu'on espérait voir apparaître dans le Code de la sécurité routière. Maintenant, ce qu'on note et ce dont... on veut faire une certaine mise en garde, en fait, c'est qu'il y a une contradiction qui nous semble importante dans l'alinéa qui suit l'énoncé du principe de prudence. Il est dit textuellement, là : «L'utilisateur vulnérable est, pour sa part, tenu d'adopter des comportements [qui favorisent] sa sécurité, notamment en s'assurant d'être vu par les autres usagers.» Alors, notre question est simple, c'est : Pourquoi on affaiblit la portée du principe de prudence en introduisant une fausse équivalence de responsabilité?

Lors de nos différentes recherches sur le principe de prudence, comme je vous dis, depuis 2014, on n'a jamais trouvé d'exemple de pays où on écrivait ce genre de nuance qui nous semble contradictoire. Le principe de prudence, par définition, il doit s'adresser d'abord et avant tout à l'utilisateur de la route qui est au volant de son véhicule motorisé et qui, soit roule trop vite, soit ne regarde pas derrière avant d'ouvrir sa portière, soit est distrait par son téléphone cellulaire ou sa radio, soit ne regarde pas ses angles morts, soit ne respecte pas les traverses piétonnes, etc. Il ne doit pas cibler les cyclistes et les piétons qui, par simple instinct de survie, vont généralement porter une très grande attention à leur environnement. Je ne dis pas qu'il n'y a pas des exceptions, mais, règle générale, on va porter une attention très, très grande et on sera prévoyant.

(15 h 50)

D'autant qu'il y a plusieurs articles du Code de la sécurité routière qui prévoient déjà... qui demandent déjà aux usagers vulnérables de porter une attention particulière à leur visibilité, et donc il y a des différents dispositifs, notamment le cas, là, par exemple, de ce qui entoure la visibilité des cyclistes, après la tombée du jour, les réflecteurs, les phares, les bandes réfléchissantes, toutes des choses qui sont déjà incluses dans les obligations des usagers vulnérables. Donc, on demande tout simplement au législateur le retrait de l'alinéa, du troisième alinéa, de façon à ce que le principe de prudence soit clair et sans équivoque et qu'il s'adresse... en fait, qu'il soit proportionnel à la dangerosité et non pas à la vulnérabilité.

Le deuxième point qu'on aimerait aborder, c'est le droit à la sécurité routière. Le fait de se déplacer chaque jour, c'est une occupation partagée par à peu près tous les Québécois, toutes les Québécoises. On y consacre environ une heure

par jour. Et donc il y a des millions de déplacements qui sont effectués pour aller travailler, pour étudier ou pour vaquer à différentes occupations. Donc, ça fait partie de nos vies, comme plusieurs autres activités. Par contre, cette activité-là entraîne un lot de décès et de blessés graves qui est assez élevé et plutôt élevé aussi, quand on le compare à d'autres milieux, disons, accidentogènes ou d'autres activités accidentogènes, notamment le milieu du travail.

Et ce n'est pas pour rien qu'il y a une quarantaine d'années on a inscrit le droit à la santé et à la sécurité sur les milieux de travail à la Charte des droits et libertés du Québec et qu'on en a fait une loi aussi, la Loi sur la santé et la sécurité au travail. Et donc ce qu'on constate aujourd'hui, c'est qu'il y a eu des gains significatifs qui ont été faits au niveau du milieu de travail et que les Québécois, même s'ils consacrent aujourd'hui environ six heures par jour de leur vie, finalement, à travailler, il y a 69 personnes qui sont décédées. Si on fait le ratio avec la route, l'an dernier, c'est... pardon, pas l'an dernier, mais en 2015, ce sont 361 personnes qui sont décédées sur les routes, alors que ça occupe simplement une heure de notre journée en moyenne. Donc, il y a un ratio qui est assez important, et on pense que le législateur devrait intervenir de manière musclée afin de garantir le droit à la sécurité routière pour tous les Québécois et toutes les Québécoises.

Donc, suivant cette logique-là, on devrait aussi se doter d'une loi sur la sécurité à l'instar de la loi que j'ai identifiée tantôt sur la santé et la sécurité au travail. Cette loi viserait à la réduction à la source des facteurs accidentogènes qui sont présents sur nos routes, puis ça permettrait aussi de couvrir tous les aspects qui touchent la sécurité routière, notamment l'état et la configuration des infrastructures routières, le comportement des usagers et la conception des véhicules routiers.

Maintenant, une fois qu'on a dit ça, comment on met en application une telle loi? On pense que le Québec doit se doter d'une Vision Zéro. C'est une stratégie routière qui est reconnue comme efficace. C'est sûr que les bilans routiers au Québec s'améliorent beaucoup. On a réussi à baisser notre taux d'accidents, de décès sur les routes, à 4,4, 4,4 décès sur les routes par tranche de 100 000 habitants en 2016. Maintenant, si on se compare à d'autres pays... parce que, je veux dire, il s'améliore, c'est bien, c'est intéressant, mais, si on se compare aux chefs de file dans le monde, par exemple, la Suède qui est à 2,7 par 100 000 habitants, bien, en 2016, c'est 126 personnes de plus qui seraient vivantes aujourd'hui au Québec.

Donc, il y a des gains à faire qui sont significatifs et particulièrement au niveau des usagers vulnérables. Par exemple, à Montréal, il y a eu, en 2016, 196 blessés graves et 23 morts, puis, là-dessus, il y a plus de la moitié qui sont des usagers vulnérables. Donc, il y a vraiment des enjeux sur lesquels on doit s'attarder particulièrement.

La différence entre l'approche traditionnelle... qui n'est pas mauvaise, hein? La sécurité routière, on en fait depuis longtemps puis on améliore le bilan. Mais, maintenant, c'est quoi, la différence avec l'approche Vision Zéro? Bien, d'abord, l'approche traditionnelle, elle se concentre sur tous les accidents, alors que la Vision Zéro s'attarde plus précisément à ceux qui ont des dommages très importants, c'est-à-dire les décès et les accidents graves. L'approche traditionnelle suppose en fait des comportements parfaits chez les usagers, alors que la Vision Zéro reconnaît que les humains sont faillibles, peuvent être distraits, peuvent manquer de jugement à l'occasion. L'approche traditionnelle met la responsabilité sur les usagers, alors que l'approche Vision Zéro répartit la responsabilité sur les concepteurs, les gestionnaires, les décideurs et les utilisateurs. Finalement, l'approche zéro travaille beaucoup en s'attardant aux lieux accidentogènes, donc c'est une approche par «black spots», les points noirs, alors que la Vision Zéro a une approche beaucoup plus globale.

À l'heure actuelle, il y a juste la ville de Montréal qui a adopté la Vision Zéro. D'autres villes l'ont fait au Canada, là, mais disons qu'en Amérique du Nord c'est beaucoup les villes qui prennent l'initiative d'adopter des Visions Zéro. Et on croit que le Code de la sécurité routière devrait être bonifié afin d'inciter les municipalités de tout le Québec à se doter d'une Vision Zéro en définissant d'abord les critères de base d'une telle vision et aussi en obligeant les municipalités à s'y conformer. Pourquoi les obliger? Bien, parce qu'en fait on pense qu'on ne peut pas laisser aux villes seules le choix d'adhérer ou non à la Vision Zéro, et ça, par souci d'équité pour tous les Québécois et toutes les Québécoises.

Donc, je terminerais en vous disant qu'en fait on croit que Québec a l'opportunité de devenir un leader mondial en sécurité routière. On a déjà un bon bilan, on sait qu'on peut faire mieux, mais il ne faut pas simplement se contenter de rattraper ce qui se fait déjà ailleurs dans d'autres pays. Il faut viser plus haut, il faut essayer d'adopter les meilleures pratiques et même peut-être innover, ce serait intéressant. Mais on a tous les outils. Puis, surtout qu'on n'ouvre pas souvent, dans la vie d'une société, des textes de loi aussi importants que le Code de la sécurité routière. Donc, c'est une occasion à ne pas manquer, là. Merci de nous avoir écoutés.

Le Président (M. Habel) : Merci beaucoup pour votre exposé. Alors, je me tourne vers la partie ministérielle avec M. le ministre. La parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Je vous remercie, M. Grandmont, Mme Marcon, d'être avec vous. Je vous avoue, je trouve ça très intéressant ce que vous dites parce que moi-même, en tant que cycliste, c'est certain qu'il y a beaucoup de mes préoccupations que... et c'est important de les inclure dans le Code de la sécurité routière.

Mais ce que je trouve particulièrement intéressant, par rapport à vos propositions cyclistes, c'est qu'elles sont quand même, à plusieurs égards, différentes de ce que Vélo Québec nous a présenté. Est-ce que vous travaillez avec Vélo Québec de façon régulière? Parce que vous attardez beaucoup à la question cycliste, dans votre mémoire, on voit que c'est une préoccupation, quand vous parlez d'améliorer la sécurité routière, mais les propositions des meilleures façons d'améliorer la sécurité routière sont quand même très différentes de ce que Vélo Québec propose.

Je prends l'exemple, là, de l'interdiction du virage à droite au feu rouge en milieu urbain. Donc, vous, essentiellement, ce que vous dites, c'est que le virage à droite au feu rouge représente soit pour cyclistes ou piétons, là, un risque, et donc qu'on devrait considérer l'interdiction du virage à droite. Ce que Vélo Québec mettait de l'avant, c'était la possibilité de permettre le virage à droite au cycliste.

Est-ce que, selon vous, ce que vous préconisez, un, est acceptable pour le cycliste, réaliste de croire que le cycliste ne tournera pas à droite au feu rouge? Et, en même temps, est-ce qu'il y a une réelle conclusion, que ce soit par des données

scientifiques ou par des données sur les décès et les accidents, au cours des dernières années, qui nous permet de dire que l'interdiction complète serait plus avantageuse que de permettre le virage au feu rouge des cyclistes?

M. Grandmont (Etienne) : Oui. Bien, merci pour votre question. Oui, on travaille avec Vélo Québec. Bien entendu, là, les réalités qui sont vécues à Québec et à Montréal ne sont pas nécessairement les mêmes non plus. Je ne dis pas que Vélo Québec se concentre uniquement sur Montréal, mais, bien entendu, ça fait partie... disons que c'est dans leur cour davantage que Québec. Et, bien, le feu rouge n'étant pas permis sur l'île de Montréal, ça change bien entendu des choses.

Cela dit, l'autorisation... En fait, il y a vraiment deux choses, en fait, là. Le virage à droite au feu rouge, je pense, ça a déjà été évoqué aussi, là, notamment par Piétons Québec, il y a des gains qui étaient attendus avec cette mesure-là, un souci d'harmoniser avec les autres territoires, autour, un souci aussi, là, de faire économiser du temps, de faire économiser du carburant. Ça a été mis en place à une époque où, bon, les prix du pétrole étaient relativement plus élevés, là, qu'aujourd'hui.

Maintenant, les gains qu'on espérait avec cette mesure-là ne se sont pas avérés. On économise au mieux une quinzaine de secondes par jour, on n'économise même pas trois litres d'essence par année. Et pourtant ça cause des accidents qui entraînent des décès ou des blessures graves. Vous me direz que ce n'est peut-être pas beaucoup, mais ces quelques dizaines d'accidents, blessures graves ou encore ces quelques accidents sont déjà de trop. Et on pense que, surtout, ils sont évitables. C'est une mesure pour laquelle il n'y a pas vraiment de bénéfice, et ce sont des accidents qui sont évitables. Donc, cette mesure-là, à notre avis, est très inutile, le virage à droite au feu rouge pour les automobilistes, pour les véhicules motorisés.

Maintenant, nous croyons qu'un peu comme le demandait aussi Vélo Québec le virage à droite pour les cyclistes devrait être autorisé, avec peut-être certaines exceptions dans les endroits qui sont plus problématiques, je dirais, où la visibilité est moins bonne, par exemple, où la vitesse est élevée. Mais, comme on l'indique, là, le virage... En fait, on en parle à deux endroits, là. On en parle dans la section sur le virage à droite au feu rouge et aussi dans la section sur l'Idaho stop, dans lequel on demande, en fait, que deviennent normalisées certaines pratiques qui sont relativement bien tolérées par les services de police, notamment face à un arrêt-stop, le fait de ralentir face à un feu rouge, de traiter le feu rouge comme un céder le passage pour tourner à droite et, face à un feu rouge, encore une fois, le fait de mettre... de le traiter comme un stop actuellement, c'est-à-dire s'arrêter puis, s'il n'y a pas de véhicule qui arrive de façon perpendiculaire ou de l'avant, de pouvoir tourner... ou de l'arrière de pouvoir tourner à gauche ou de continuer tout droit, là.

Donc, pour les véhicules, on demanderait qu'ils soient retirés, en fait, qu'il y ait une interdiction totale sur le territoire du Québec, mais que pour les automobilistes... Puis, encore une fois, c'est une question de dangerosité. Les manoeuvres aux intersections, on sait que c'est toujours des endroits qui sont particulièrement dangereux. Les intersections, c'est probablement là où il y a le plus d'accidents qui ont lieu, c'est là que les gens se rencontrent, forcément. Et après ça, bien, c'est une question de dangerosité. Le cycliste, quelle est sa force, quelle est son inertie? Donc, si jamais il y a une collision, bien, il va toujours ou à peu près rentrer dans la catégorie des accidents légers, si jamais il y a une collision avec un autre cycliste ou un piéton par exemple, alors qu'un automobiliste qui aurait une collision avec un usager vulnérable, on tombe dans des catégories d'accidents qui sont beaucoup plus graves, disons, là, pour l'usager qui est percuté.

• (16 heures) •

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je vous entends bien sur la question de la gravité de l'accident, mais en même temps, le principe de prudence pour lequel vous êtes content de le voir apparaître dans le Code de la sécurité routière dit essentiellement que l'usager le plus vulnérable est toujours le piéton et que, essentiellement, le conducteur automobile doit faire attention aux cyclistes, le cycliste a des responsabilités envers le piéton.

Si on permet le virage à droite au feu rouge pour le cycliste, et je comprends que les accidents sont peut-être des accidents plus légers, là, je suis entièrement d'accord avec vous, mais est-ce que justement on ne met pas le cycliste à risque de blesser les piétons davantage qu'en ce moment? Parce que les règles seraient les mêmes, là. En ce moment, l'automobiliste qui est arrêté au feu rouge, qui veut tourner à droite, doit s'arrêter, doit regarder des deux côtés, après ça peut procéder... regarde dans son angle mort, procède à son virage. C'est un peu la même chose pour le cycliste. Le cycliste, lui aussi, doit s'assurer qu'il n'y a pas personne d'autre, un, qui s'en vient dans une direction qui pourrait causer un accident ou qu'il n'y a pas de piéton qui s'engage dans la voie ou peu importe.

Donc, est-ce que ce qui ne fonctionne pas, selon vous, avec le virage à droite au feu rouge pour les véhicules, on ne ferait pas juste le transporter et peut-être, peut-être prendre des accidents plus graves et les transformer en accidents plus légers en permettant aux cyclistes de faire exactement la même chose?

M. Grandmont (Etienne) : C'est un bon complément de question. D'abord, il faut dire que le virage à droite au feu rouge, de la façon dont il est développé, donc qu'il est déployé sur le territoire, c'est une interdiction d'effectuer cette manoeuvre-là. Je n'ai pas de statistique précise là-dessus, mais pour circuler régulièrement sur le réseau routier, on voit très, très bien, à Québec notamment qu'il y a beaucoup de gens qui prennent beaucoup de liberté soit de le faire alors que c'est interdit ou alors encore de le faire, mais sans respecter les règles, donc vont tourner à droite avec une très, très grande vitesse ou encore ne vont pas vérifier leurs angles morts, là, comme vous dites.

En même temps, le cycliste, bon, d'abord s'il est autorisé à faire cette manoeuvre-là, bien entendu qu'il devrait respecter certaines règles et, comme je l'ai dit tout à l'heure, il doit le traiter... en fait, il doit mettre un pied par... en fait, il doit ralentir suffisamment et garder un oeil sur ce qui se passe autour, bien entendu.

Il faut savoir aussi que quand on est cycliste, on a un champ de vision qui est beaucoup plus large qu'un automobiliste et on a beaucoup moins de contraintes visuelles qui nous permettent d'avoir une perception de l'environnement qui est

beaucoup plus grande. Donc, le champ de vision d'un cycliste est beaucoup plus grand, puis après ça, bien, toute la question, là, de l'inertie, là, d'une dangerosité, là, du type de véhicule qui, à notre avis, là, vient finalement amoindrir absolument, là, les risques qu'il y ait des problématiques liées à ça, là.

M. Fortin (Pontiac) : La question de l'Idaho Stop. Vous l'avez dit tantôt, vous êtes de Québec, vous n'êtes pas de Montréal, et donc c'est certain que les habitudes par rapport aux cyclistes, peut-être, comme vous l'avez mentionné, là, sont peut-être différentes d'une ville à l'autre au Québec.

Est-ce que vous pensez... en fait, ça s'applique à n'importe où sur le territoire québécois. Est-ce que vous pensez que les automobilistes sont prêts à adopter, ou à accepter, ou à... est-ce qu'ils sont prêts à savoir que ou à prévoir que le cycliste n'a pas à faire un arrêt complet? Parce que, si on dit... essentiellement, là, l'Idaho Stop, pour ceux qui ne le savent pas, c'est que face à un panneau d'arrêt, ça deviendrait essentiellement un cédez le passage pour le cycliste. Est-ce que l'automobiliste est réellement prêt à une réalité où le cycliste ne s'arrête pas à des intersections où il y a un panneau d'arrêt? Est-ce que ça ne met pas le cycliste à plus haut risque? Parce qu'on parle d'un code de la sécurité routière, l'idée, c'est de diminuer l'impact, le bilan routier, que ce soit au niveau des cyclistes, des piétons, des automobilistes. Est-ce qu'on ne met pas le cycliste en danger un peu face à lui-même, dans une situation où on permet de ne pas s'arrêter complètement à une intersection, quand évidemment, là... quand il voit qu'il n'y a pas d'automobiliste immédiatement présent?

M. Grandmont (Etienne) : Bien, en fait, la réponse est fort simple, en fait, c'est une question de prévisibilité. Actuellement, c'est un comportement, je dirais, là, ou une pratique qui est faite par de nombreux cyclistes, tandis que d'autres vont préférer s'arrêter davantage. Donc, les automobilistes sont un peu devant une situation où ils ne savent pas trop comment le cycliste va réagir. Ça, c'est une première chose.

Maintenant, pourquoi les cyclistes adoptent ce genre de comportement là? Il faut savoir que, quand on est cycliste, on veut se déplacer le plus rapidement possible du point a au point b. Chaque coup de pédale qu'on donne est un effort important. Donc, quand je disais tout à l'heure que le Code de la sécurité routière doit être une façon d'encourager la pratique, c'en est un, des leviers qu'on a qui permet de rendre la pratique du vélo plus fluide, plus rapide pour les cyclistes.

Puis maintenant, bien, au niveau de la dangerosité de cette pratique-là, les résultats des recherches, là, qui ont porté sur les villes... pardon, sur les États, notamment l'Idaho, là, suite à l'adoption de telles mesures, il n'y a pas eu de changement au niveau, là, des... ce n'est pas plus accidentogène, en fait, là, d'avoir introduit cette mesure-là dans le code de la sécurité routière de l'Idaho. Donc, c'est une façon, en fait, de favoriser les déplacements cyclistes puis, pour les automobilistes, d'avoir aussi un petit peu plus de clarté ou de prévisibilité, là, dans le comportement, là, qui est espéré du cycliste à une intersection.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. J'apprécie votre commentaire au niveau de la clarté, parce que... en fait, vous tombez à point, c'est le prochain point que je voulais faire. Dans votre mémoire, vous parlez de certains points et, entre autres, par rapport à la circulation des cyclistes à l'extrême droite, là, et c'est un peu l'idéal ou l'objectif, si vous voulez, du Code de la sécurité routière, c'est d'être aussi clair que possible pour que tout le monde connaisse les règles pour sa propre circulation, pour la circulation de l'autre usager.

Et là ce que vous proposez pour la circulation des cyclistes à l'extrême droite... et je pense que vous êtes quand même contents d'une première modification, là, qui est faite pour dire que le cycliste ne doit plus circuler à l'extrême droite, mais doit circuler aussi près que possible de la bordure ou du côté droit de la chaussée. Là, ce que vous proposez, c'est : le cycliste peut circuler à une distance jugée sécuritaire, parce que vous avez des préoccupations, par rapport, entre autres, à l'emportierage ou des choses comme ça.

Est-ce que ça vous apparaît clair, ça, pour un usager, un cycliste, qui dit : Bien, je dois être à une distance sécuritaire? Est-ce que c'est clair pour l'automobiliste qui, lui, tente de prévoir où va être le cycliste sur la chaussée? Est-ce que c'est clair pour le policier qui, lui, dit : O.K., bien là, je pense qu'il est plus loin que la distance jugée sécuritaire, il est rendu dans le milieu de la voie? Est-ce que ça s'applique bien, ce principe de clarté là? Puis c'est un peu la même question que j'ai... Je vais en profiter, je vais faire deux questions en une, M. le Président.

Quand vous parlez des vélorues, vous dites, essentiellement : Bien, au lieu d'avoir une limite de vitesse, on pourrait dire : Le conducteur du véhicule routier, il est tenu d'adopter la vitesse des piétons ou des cyclistes jusqu'à ce qu'il puisse les dépasser en toute sécurité. Ce n'est pas exactement clair. Donc, moi, si je suis policier, je ne suis pas certain d'être capable de savoir, O.K., bien là, il a jugé, comme automobiliste, ou il a jugé, comme cycliste, qu'il pouvait le dépasser de façon sécuritaire, ou le cycliste a jugé qu'il était à une distance sécuritaire.

Donc, ce que vous proposez, je ne suis pas contre au niveau philosophique, mais je trouve que ça laisse place à ambiguïté un peu. Est-ce que vous ne trouvez pas, justement, à la lueur des derniers propos que vous avez faits, que d'avoir une clarté dans les règles, tant au niveau des règles pour les cyclistes que pour les automobilistes, c'est assez important dans un code de sécurité routière?

M. Grandmont (Etienne) : Je vous dirais que la recherche de clarté est un de nos objectifs à travers un exercice comme celui-là. Notamment, bien, il y a celui qui traite des passages piétons. Entre autres, c'est une des choses qu'on a notées comme intéressantes, là, le fait de signaler, en tout cas, trouver une façon... puis de la même façon aussi qu'on est venus clarifier la distance de dépassement, à l'été 2016, avec le mètre puis le 1,50 mètre. Tu sais, enfin, on donne effectivement, aux corps policiers, des outils ou, en tout cas, une norme un peu plus claire sur comment juger, en fait, de l'infraction ou non dans des situations comme celles-là.

Alors, évidemment que, si on avait pu trouver un libellé plus clair, on l'aurait mis. Cela dit, ça, sur le fait de rouler, là, à l'extrême droite, c'est que c'est très difficile, en fait. Une chose qui est claire, en fait, pour les cyclistes, je vous dirais, c'est que l'extrême droite, ça peut être problématique. C'est vraiment là que se ramassent tous les débris qui peuvent être repoussés par les véhicules, par les balayeurs. C'est là que va se ramasser aussi... C'est là qu'on va trouver le plus souvent les craques, les bouches d'égout. Donc, évidemment que peut-être que le libellé n'est pas suffisamment clair, mais je vous demande d'avoir à l'esprit de conserver une... d'avoir une attention particulière pour ça, parce que c'est souvent nommé par les cyclistes... Le fait de rouler à l'extrême droite ou en tout cas, de le forcer apporte son lot, là, de préoccupations, là, puis c'est vraiment un endroit accidentogène, même si on n'est pas... même si ça nous, en théorie, sécurise par rapport au passage des automobilistes.

Maintenant, sur la question des vélorues et des rues partagées, ça, je vous dirais que c'est plutôt clair, en fait, pour nous, comme façon de les libeller. Puis on le voit dans la signalisation, actuellement, les rues partagées... il faudra voir comment la signalisation des vélorues, ça va se mettre visuellement sur des panneaux, les losanges jaunes. Les rues partagées, ce qu'on a vu jusqu'à maintenant, c'était que les différents usagers de la rue sont représentés sur ce panneau-là et on met clairement la priorité aux piétons en premier. Et c'est dans cet esprit-là, en fait, qu'on veut amener une nuance qui nous semble importante. Le piéton est vraiment dans son élément et c'est lui qui est prioritaire sur cette rue partagée, de la même façon qu'on pourrait dire que le cycliste est prioritaire sur la vélorue. Et donc, dans ce cadre-là, l'automobiliste est en quelque sorte invité. Il n'est pas pas bienvenu, mais...

• (16 h 10) •

Le Président (M. Habel) : Merci. Merci beaucoup. La période d'échange...

M. Grandmont (Etienne) : Là, il doit porter une attention particulière. Merci.

Le Président (M. Habel) : La période d'échange avec la partie ministérielle étant terminée, je cède la parole à mon collègue de Sanguinet.

M. Therrien : Merci, M. le Président. Alors, je vous salue, tous les deux. Merci pour votre visite. Merci pour les informations que vous nous apportez.

J'aurais quelques questions puis je vais vous laisser beaucoup, beaucoup, là, la rondelle, disons, là. Vous allez pouvoir vous exprimer, parce qu'il y a des petits aspects que j'aimerais avoir un éclairage plus évident. Vision Zéro, vous dites que la ville de Montréal est la seule ville au Québec, est-ce que j'ai bien compris, qui avait adopté Vision Zéro? C'est ça, hein?

Une voix : ...

M. Therrien : O.K. Aidez-moi à comprendre. O.K. Je ne suis pas très à l'aise avec ça. Si le ministre a dit, à un moment donné, dans son projet de loi : Moi, là, je veux favoriser Vision Zéro, qu'est-ce qu'il faut qu'il mette dans son projet de loi? Tu sais... Bien, en tout cas, ça a l'air d'un concept, là... Comment on peut l'opérationnaliser pour arriver avec des choses concrètes dans un projet de loi? Qu'est-ce qu'il faudrait qu'il mette dans son projet de loi pour que ça facilite l'apparition de Vision Zéro dans la plupart des villes du Québec?

M. Grandmont (Etienne) : De ma compréhension, tu pourras compléter, mais, si jamais je dis des âneries, mais... En tout cas, en Amérique du Nord, généralement, c'est des villes qui adoptent la Vision Zéro, alors qu'en Europe ça va être davantage des États, des pays qui vont décider de se lancer dans une Vision Zéro. Le Code de la sécurité routière, dans le fond, devient... En fait, la Vision Zéro n'est pas dans le code, c'est plutôt l'inverse, si je comprends bien, là. Donc, la vision est au-dessus, et, en fait, il y a des éléments du Code de la sécurité routière qui s'assurent d'être en conformité avec la Vision Zéro.

De la même façon, on va donc articuler... Bien, d'ailleurs, on va toucher à la conception routière. Tu sais, il y a plusieurs éléments, là, c'est-à-dire que le Code de la sécurité routière est un des éléments qui fait partie de la Vision Zéro, donc la législation, mais on va aussi, à travers la Vision Zéro, s'assurer que les aménagements qui sont créés permettent... dans le fond, on crée des rues qui pardonnent. Et je vous donnerais l'exemple des autoroutes au Québec. On fait déjà des routes qui pardonnent, alors c'est-à-dire que, dans les endroits dangereux, on va mettre des barrières métalliques, on va mettre, dans les terre-pleins centraux, beaucoup d'espace. Il n'y aura pas d'obstacle, il n'y aura pas d'arbre pour s'assurer que, si la voiture... que si l'automobiliste a une période d'inattention, s'endort, peu importe, il ne rencontrera pas, à vitesse élevée, un obstacle en frontal qui pourrait éventuellement le mettre en danger. Donc, on crée une route qui pardonne, dans le fond, qui est pensée pour un humain qui est faillible.

Dans le fond, nous, ce qu'on voudrait par rapport aux aménagements, c'est que cette même réflexion-là soit apportée aussi au niveau des routes à numéro ou encore des routes à 50 kilomètres et moins, dans le fond, tout ce qui est en bas des autoroutes, ce qu'on ne fait pas beaucoup encore au Québec. Donc, ça, c'est un des volets. Donc, la législation, la répression, les environnements, la promotion aussi... La Vision Zéro comprend vraiment beaucoup de promotion, c'est-à-dire qu'on parle de sécurité routière, on rappelle aux gens leurs droits, leurs responsabilités. Donc, c'est un ensemble de mesures, et le Code de la sécurité routière en fait partie. Donc, c'est une façon de l'adresser.

Maintenant, comme je le disais tout à l'heure, comme le fait que... comme cette responsabilité-là, en Amérique du Nord, incombe davantage aux villes, en fait ce qu'on demande aux législateurs, c'est de s'assurer que l'ensemble du Québec, par la force des choses, ait obligation, force en fait l'adoption des différentes villes à la Vision Zéro pour s'assurer qu'on offre les mêmes opportunités de sécurité sur les routes à tous les Québécois, à toutes les Québécoises.

M. Therrien : O.K. Donc, ça relève des villes, mais la législation provinciale ferait en sorte que les villes pourraient plus facilement adopter la Vision Zéro. C'est ce que je comprends.

M. Grandmont (Etienne) : Exact.

M. Therrien : O.K. C'est assez complexe, votre histoire, hein? Bien, en tout cas... tu sais, parce que là vous dites que ça... tu sais, c'est comme un concept très, très large qui est au... et, dans les différents aspects du concept, il y a entre autres la sécurité routière qui viendrait embarquer là-dedans. Ça fait que moi, j'avais vu ça à l'envers, tu sais, je pensais que c'était quelque chose qui était à l'intérieur de la sécurité routière. Là, vous faites un portrait où est-ce que c'est beaucoup plus large que ça. Et avec votre exemple, là, de route qui pardonne, je comprends un peu plus le principe, là. Je ne suis pas sûr que je serais capable d'appliquer tout ça, mais, bon, au moins je vois un peu plus clair là-dessus.

Le stop américain, mon père, il appelait ça de même...

M. Grandmont (Etienne) : Le mien aussi.

M. Therrien : Quand je partais au hockey le matin, à 5 h 30, mon père, il faisait bien des stops américains. Il disait : Ah! on fera ça demain, puis là on partait, puis il faisait bien des stops américains parce qu'il était pressé puis il n'y avait pas grand monde sur les routes. C'est quoi, la différence avec ce qui se passe aujourd'hui?

M. Grandmont (Etienne) : Bien, c'est sûr que c'est...

M. Therrien : Parce qu'il me semble qu'ils font ça, là, les cyclistes.

M. Grandmont (Etienne) : C'est sûr.

M. Therrien : Tu sais, je n'arrête pas de voir ça, là.

M. Grandmont (Etienne) : Bien, c'est exactement ça. En fait, c'est une des raisons pour lesquelles on pense qu'on devrait intervenir en faveur de l'Idaho stop. Ça viendrait normaliser, rendre normal une pratique qui est déjà très, très courante et qui est tolérée aussi par ailleurs. Et donc ça permettrait d'avoir, comme je le disais tout à l'heure, une prévisibilité des comportements des cyclistes pour les autres usagers de la route pour s'assurer... Bien entendu, en l'encadrant, il faut aussi redéfinir ce que c'est, effectivement, un Idaho stop. Il faut être capable de le redire aux cyclistes, bien, que c'est un cédez, et que l'on doit donc ralentir, et que les autres usagers qui arrivent perpendiculairement ou qui ont préséance dans l'intersection, bien, ils doivent les laisser passer, là.

M. Therrien : Mais c'est pénalisé actuellement par le code de la route.

M. Grandmont (Etienne) : En théorie, oui.

M. Therrien : O.K. c'est ça.

Une voix : ...

M. Therrien : Si j'ai des enfants?

Une voix : ...

M. Therrien : Non, non, allez-y. Non, non, allez-y.

Le Président (M. Iracà) : Ça me prend un consentement.

M. Therrien : 30 secondes, par exemple.

Le Président (M. Iracà) : Consentement? Consentement.

M. Fortin (Pontiac) : 10 secondes, 10 secondes. Qu'est-ce qu'on fait avec les enfants, rendu là? Qu'est-ce qu'on fait avec les enfants? Moi, un stop Idaho, pour ma fille... bien là, elle est un petit peu trop jeune, mais, quand elle va avoir sept, huit ans, puis qu'elle est à vélo, je ne suis pas certain que c'est comme ça que je veux lui apprendre à traverser la rue. Je fais juste vous poser la question. 10 secondes.

M. Grandmont (Etienne) : C'est une bonne question. J'ai des enfants moi aussi, là, de... trois belles filles de 11, neuf et cinq ans. Bien, moi, quand je traverse des intersections avec mes enfants... parce que généralement je les accompagne, mes enfants, encore à vélo à cet âge-là, là. On ne met pas toujours le pied à terre, sauf s'il y a de la circulation qui arrive là. Si on juge que les voitures sont loin puis qu'on peut se permettre de ne pas mettre le pied à terre puis de

continuer un peu sur notre élan, bien, on va le faire. Donc, je leur apprend, bien entendu, à arrêter quand il y a des véhicules qui s'en viennent de façon perpendiculaire ou en avant, en arrière, là, c'est des...

Mais encore une fois, c'est de normaliser, comme je le disais tout à l'heure, normaliser un comportement qui existe déjà beaucoup, et c'est sûr que ça va demander de la communication. Si on va vers l'Idaho stop, il y aura de la communication pour bien expliquer qu'est-ce que c'est, comme on en enseigne aux gens à faire leur stop, comme on enseigne, bien, avec plus ou moins de succès visiblement, là, mais comme on enseigne aussi aux gens à respecter certains articles du Code de la sécurité routière.

M. Therrien : Mais moi, je pourrais vous dire que les enfants du ministre du Transport ont avantage à suivre le... pour vrai, là.

M. Grandmont (Etienne) : On peut le souhaiter.

M. Therrien : Oui, c'est ça, on va surveiller ses enfants. Ça va être dans *Le sac de chips*. O.K.

Bien, tu sais, rouler à 115 dans une zone de 100, pas mal tout le monde le fait. Bien, moi, je ne le fais pas, là, mais, bon, ça fait qu'on devrait légaliser ça. Tu sais, oui, on devrait légaliser ça. C'est parce que, si on commence à faire ça... je ne sais pas si on peut appliquer ça dans votre cas. Là, j'essaie de faire le...

M. Grandmont (Etienne) : Non, mais c'est une bonne question. C'est une bonne question parce que vous nous amenez sur...

M. Therrien : Oui, tu sais, s'il y a du... Bien, d'abord, rouler à 115, là...

• (16 h 20) •

M. Grandmont (Etienne) : C'est une bonne réflexion parce que vous nous amenez sur les fondements, en fait, de la Vision Zéro. Les fondements... en fait, les fondements théoriques de ça, c'est la vitesse.

On sait que les véhicules, par exemple, pour prendre l'exemple des autoroutes, les véhicules sont faits pour être capables d'absorber une certaine quantité d'énergie en frontal, et là les données techniques exactes, là, j'imagine que ça doit tourner autour de 100, 120, là. Et, en latéral, on sait que... bien, en fait, quand on conçoit des routes, on sait que, s'il y a une chance de se faire frapper de façon latérale, bien, que la vitesse, normalement, devrait être de 50 kilomètres et moins, parce que les véhicules sont faits pour être capables de protéger l'occupant jusqu'à une vitesse de 50 kilomètres-heure.

Alors, quand on tombe dans des endroits où il y a une chance d'avoir une collision avec un usager vulnérable, bien, il faut s'assurer de baisser la vitesse à 30 kilomètres et moins. C'est des outils, c'est des données qui sont bien connus par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. On sait très, très bien que la courbe de dangerosité explose, là, d'une façon exponentielle à partir du moment où un usager vulnérable est frappé, est percuté par un véhicule en haut de 30 kilomètres-heure. Les chances de survie sont beaucoup plus grandes à 30 kilomètres-heure. En fait, elles sont, de mémoire, elles sont 80 % plus grandes à 30 kilomètres-heure qu'à 50, donc tout est une question d'énergie et de vitesse. Donc, on essaie de concevoir le réseau routier de cette façon-là, là.

Le Président (M. Iracà) : Il ne reste que 40 secondes, M. le député. Je suis désolé. Un petit commentaire pour la fin?

M. Therrien : Ça va m'apprendre à donner des secondes au ministre.

Le Président (M. Iracà) : C'est ça.

M. Therrien : Écoutez, en terminant, les jupettes, pas les jaquettes, hein, mais les jupettes, combien ça coûte à un camion de se munir de jupettes?

M. Grandmont (Etienne) : C'est une très bonne question. Je n'ai pas la réponse à cette question-là, mais je suis persuadé que les gens, là, du côté de la ville de Montréal, ont déjà une bonne idée de combien ça coûte. Ils s'étaient engagés, là, suite au décès de Mathilde Blais, en 2014, à doter leurs véhicules de jupettes latérales de sécurité.

C'est quelque chose qui a tout le temps été refusé, là...

M. Therrien : Au fédéral.

M. Grandmont (Etienne) : ...donc, au fédéral, notamment, quatre fois, je pense, donc... mais, en même temps, les gains sont réels. On peut augmenter les chances... réduire les accidents d'une soixantaine de pour cent, là, en Angleterre, depuis qu'on a installé ces jupettes-là.

M. Therrien : Je propose, après la prime à la jaquette, la prime à la jupette.

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Therrien : Merci beaucoup.

Le Président (M. Iracà) : Sur ce commentaire, nous allons passer à un autre bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Masson.

M. Lemay : Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Avec les jaquettes.

M. Lemay : Bien sûr. Mais restons sur le thème de la jupette, parce que ça faisait justement partie de mes questions. Juste pour comprendre l'ampleur, là, si on veut, là, on ne parle pas ici des camions semi-remorques 53 pieds. C'est vraiment seulement des camions qui vont rester dans un milieu urbain, tu sais, dans le sens... les camions de la ville, les cubes. Est-ce que vous voulez introduire cette mesure-là aussi pour le semi-remorque?

M. Grandmont (Etienne) : Bien, en fait, tous les véhicules qui ont à circuler en milieu urbain, normalement, devraient être munis de jupettes de sécurité, et c'est vraiment là qu'on voit le nombre d'accidents impliquant des véhicules lourds le plus souvent arriver. Je n'ai pas les statistiques précises, là, mais ça se trouve assez facilement. Du côté de Montréal, entre autres, on a beaucoup documenté ces accidents-là et ça a été retenu... notamment, je parlais de Mathilde Blais, tout à l'heure, mais ça faisait partie des recommandations du coroner suite à son décès, d'équiper les véhicules lourds qui circulent dans la ville de jupettes de sécurité pour éviter ce genre d'incident là. C'est des accidents qui sont toujours de trop et qui sont évitables. Il y a un coût, bien entendu, lié à ça, mais qu'est-ce qui a le plus de valeur, à un moment donné, dans la balance? On essaie d'être cohérents, là, avec les objectifs qu'on se fixe d'améliorer le bilan routier puis de sauver des vies.

M. Lemay : O.K. Ma question, c'est en termes d'applicabilité, à savoir, quelqu'un qui arrive, qui fait de longues distances, d'une autre province ou d'un autre État, qui n'a peut-être pas cette réglementation-là en vigueur, à savoir que, tu sais, s'il y avait des dispositions... parce que, je veux dire, ça voudrait dire que, si tu es un camion de l'extérieur, tu te présentes en milieu urbain parce que tu as une livraison à faire... tu sais, en termes d'applicabilité, je voulais juste essayer de comprendre. Je pouvais comprendre pour des camions qui restent à l'intérieur des limites urbaines, mais c'est plutôt pour les échanges dans les longues distances.

M. Grandmont (Etienne) : Oui. Bien, c'est clair que la première chose à faire, ce serait d'abord d'équiper... que les villes se dotent elles-mêmes, là, de ces jupettes-là. C'est quand même un bon travail puis c'est quand même les véhicules qui circulent le plus souvent aussi à l'intérieur des limites de la ville. Donc, ça c'est clair que vous touchez un point, là, que c'est, disons... c'est le premier aspect sur lequel on devrait travailler.

Maintenant, il y a toute une question qu'on peut se poser aussi, là, par rapport à la circulation des véhicules lourds qui viennent de l'extérieur jusqu'en ville. On a tendance beaucoup à adapter la ville au passage de ces camions-là, qui sont toujours de plus en plus gros aussi, puis je pourrais dire la même chose aussi des équipements, là, qui servent à l'entretien de nos rues ou encore qui font le ramassage des déchets, les véhicules qui grossissent toujours. Donc, au niveau de la livraison, on pourrait penser qu'éventuellement certains types de véhicules pourraient ne plus avoir accès au cœur de nos villes, mais plutôt devraient laisser leurs colis en périphérie des villes pour laisser plutôt des plus petits véhicules peut-être mieux équipés faire la navette entre ces entrepôts relais et le centre-ville.

Il y a une réflexion certaine à y avoir, parce que c'est quand même un dossier très important et l'objet de beaucoup d'attention, là, au niveau, là, du suivi des accidents qui ont lieu en milieu urbain, là.

M. Lemay : Très bien. Vous avez soulevé quelque chose qui a porté mon attention, dans votre mémoire, concernant l'article 386, qui concerne cinq mètres d'une borne-fontaine et d'un signal d'arrêt, qui est maintenant modifié par «à moins de trois mètres d'une borne d'incendie», et la notion de signal d'arrêt disparaît dans la nouvelle mouture. Peut-être, je ne sais pas c'était quoi, l'intention du gouvernement là-dessus. Peut-être que, dans le fond, à cause que l'article disait «ne peut s'immobiliser», puis après ça on dit «à moins de cinq mètres d'un arrêt»... tu sais, peut-être que ce serait plutôt, parce que, dans votre formulation, vous le mentionniez bien, c'est plutôt «ne peut se stationner à moins de cinq mètres», là. Peut-être que c'est... ils ont voulu corriger une lacune, parce que, si tu dis : Tu ne peux pas t'immobiliser à moins de cinq mètres d'un arrêt, mais quelqu'un pourrait dire : Bien, moi, je n'ai pas fait mon stop parce que je n'ai pas droit de m'immobiliser à cinq mètres. Peut-être que c'était ça, l'intention de le retirer, mais maintenant vous voyez qu'on devrait maintenir ce cinq mètres-là d'un arrêt. C'est ce que vous mentionnez?

M. Grandmont (Etienne) : Oui, effectivement. Bien, en fait, effectivement, votre réflexion sur l'immobilisation n'est peut-être pas le terme le plus approprié, là, dans ma première mouture. Cela dit, la façon dont ça a toujours été compris, là, puis même il y a certains arrondissements, là, à Montréal, qui l'ont compris de cette façon-là, et je pense que c'est pas mal, disons, unanime, c'est qu'on ne peut pas stationner un véhicule à moins de cinq mètres d'une intersection. Bon, l'intersection ou l'arrêt, le panneau d'arrêt, ça, il y a toujours matière à débat là-dessus, là, mais l'idée, c'est, en fait, d'avoir une marge suffisante entre le coin de la rue ou un arrêt et le premier véhicule qui est stationné.

Et, quand je disais que certains arrondissements à Montréal l'ont compris, c'est qu'ils ont... pour être sûr que cette mesure-là est respectée, ils peignent les chaînes de trottoir en jaune fluo, jaune rue, là, pour être sûr que les voitures ne se stationnent pas à l'intérieur de ce cinq mètres-là. Et le cinq mètres, il sert à deux... Il y a deux raisons, en fait. La première, c'est de donner un cinq mètres supplémentaire de visibilité du piéton pour pouvoir faire l'arrêt, si jamais on a

une manoeuvre d'arrêt assez brusque à faire, pour éviter de percuter un usager vulnérable, ou encore, bien, c'est vraiment, pour les piétons principalement, d'être vus et de mieux voir la circulation. Je veux dire, je parlais de mes enfants tout à l'heure, mais nombre de fois j'ai vu des camions immenses au coin d'une rue, sur le chemin de la garderie, et mon enfant n'arrive pas à la hauteur du logo de la camionnette, là. Alors, la voiture qui s'en vient de l'autre côté ne voit jamais les enfants.

Donc, c'est vraiment une façon de dégager l'intersection, de donner de la visibilité, autant aux automobilistes qu'aux piétons. Et de la façon dont il est libellé dans la nouvelle mouture, dans le projet de loi n° 165, en fait, on dirait que cette notion de distance minimale à respecter disparaît complètement. Alors, on voudrait que cette notion-là revienne et peut-être de la préciser en mentionnant vraiment «stationner» et, par ailleurs, qu'il y ait un suivi plus important qui soit fait auprès des villes. Souvent, cet espace-là, quand on le retire aux automobilistes, il est perçu comme une perte de stationnement justement, et certains commerçants s'en plaignent par ailleurs aussi, alors que c'est un élément de sécurité quand même assez important qui a été mis dans le Code de la sécurité routière et qui n'était pas vraiment respecté, là.

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste quelques secondes...

M. Lemay : Quelques secondes.

Le Président (M. Iracà) : ...mais si vous avez terminé...

M. Lemay : Très rapidement. J'ai retenu de votre intervention d'une «intersection», et je préfère le terme «intersection» que d'un «arrêt» parce qu'effectivement ça peut être plus clair. Mais, bref, il y aura assurément moyen d'introduire un amendement pour corriger cet article-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin aux échanges. Merci de votre participation à la commission, c'est très apprécié.

Je suspends les travaux quelques instants pour permettre au prochain groupe de s'installer.

(Suspension de la séance à 16 h 29)

(Reprise à 16 h 30)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux, s'il vous plaît!

Je souhaite la bienvenue au prochain groupe qui est l'Association des écoles de conduite du Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que les personnes qui vous accompagnent. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, vous connaissez la procédure, nous allons débiter avec des périodes d'échange avec les membres de la députation.

Alors, sans plus tarder, madame monsieur, la parole est à vous. Madame?

Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)

Mme Champagne (Lise) : Lise Champagne, vice-présidente de l'Association des écoles de conduite du Québec.

Le Président (M. Iracà) : Bienvenue chez vous.

M. Thompson (Marc) : Marc Thompson, directeur général, Association des écoles de conduite du Québec.

Le Président (M. Iracà) : Enchanté, M. Thompson. Alors, la parole est à vous.

M. Thompson (Marc) : Alors, tout d'abord, je voudrais vous dire que l'Association des écoles de conduite du Québec représente près de 80 % des propriétaires d'école de conduite et possède les permis classe 5 et classe 6 pour environ 70 % des permis. Nos propriétaires d'écoles et leur personnel de moniteurs et d'instructeurs se sentent particulièrement interpellés par plusieurs des diverses modifications apportées au Code de sécurité routière. Elles devront faire partie intégrante de l'enseignement que nous aurons à prodiguer à nos candidats au permis de conduire.

Bien que plusieurs des éléments rattachés au partage de la route, à la formation des conducteurs sécuritaires, coopératifs et responsables fassent partie déjà de notre enseignement, le renforcement de certaines dispositions du Code de la sécurité routière ne peut qu'obtenir notre accord. Que ce soient les nouvelles règles de circulation et de signalisation applicables aux usagers de la route, les dispositions relatives au partage de la rue avec les cyclistes et les piétons, les dispositions sur la protection des signaleurs routiers, les excès de vitesse en zone scolaire, les conditions de conduite des récidivistes de l'alcool au volant, les sources de distraction au volant par l'utilisation d'appareils électroniques, les conditions de suspension à la suite de tests reliés à l'alcool et aux drogues, nous ne pouvons que nous en réjouir.

Le devancement au 1er décembre de la date à laquelle une automobile devra être munie de pneus d'hiver ne fait que répondre au besoin de faire face à la précocité de certaines saisons.

Par ailleurs, nous pensons que les contrevenants au Code de sécurité routière de moins de 18 ans soient confrontés aux mêmes conséquences en lien avec les infractions commises. De permettre une amende maximale de 100 \$ pour un jeune de moins de 18 ans est, à notre avis, un encouragement à la délinquance.

Comme vous pouvez le constater, l'Association des écoles de conduite du Québec voit d'un très bon œil les dispositions apportées par les modifications proposées au Code de la sécurité routière. Cependant, nous voulons vous rappeler l'importance qu'il faut accorder à ceux qui ont la responsabilité de transmettre à la base l'enseignement de ces diverses dispositions et de s'assurer que les nouveaux conducteurs qui auront à les mettre en application en auront non seulement la compréhension, mais prendront la responsabilité de les suivre. Certaines dispositions rattachées au Code de sécurité routière font l'objet de revendications de notre part depuis les huit dernières années.

Au chapitre II, si on prend le décret 1395-2009, daté du 21 décembre 2009, concernant le Règlement modifiant le Règlement sur les permis, se lit comme suit le montant exigible pour suivre un cours de conduite : «Le montant maximum exigible pour suivre, dans une école de conduite reconnue par un organisme agréé par la société, le cours de conduite approprié à la conduite d'un véhicule routier visé par la classe 5 de permis de conduire est de 825 \$.» Ça, ça fait huit ans que c'est comme ça.

Moniteur ou instructeur de conduite sont des métiers qui ne s'improvisent pas. L'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière prépare les candidats à l'obtention de leur permis de conduire. Il a un rôle de sensibilisation aux règles de prudence qui feront de son élève un conducteur, comme je l'ai dit plus tôt, sécuritaire, coopératif et responsable. Il contribue à l'amélioration de la sécurité routière et au respect de l'environnement. Il forme une nouvelle génération de conducteurs qui contribueront à l'amélioration du bilan routier. Bien former les conducteurs repose sur la qualité et la compétence des moniteurs et instructeurs. Ces personnes seront d'autant plus performantes qu'elles s'appuieront sur un concept reconnu, qu'elles disposeront de moyens pédagogiques performants et qu'elles seront accompagnées dans leur démarche.

Le moniteur d'une auto-école enseigne la conduite et le Code de sécurité routière à tout futur conducteur. Il reçoit l'élève et doit adapter son enseignement à la personnalité ou aux handicaps de celui-ci. On n'enseigne pas à l'élève souffrant de troubles de déficit d'attention, avant ou sans hyperactivité, tels les TDAH, comme à celui qui souffre de problèmes psychomoteurs ou celui qui manque de confiance en soi. L'angoisse, le stress, la bipolarité, etc., sont autant de troubles auxquels le moniteur doit faire face. Le moniteur d'auto-école doit faire preuve d'ouverture d'esprit et être doté d'un bon équilibre psychique car il est en contact avec divers publics pouvant avoir des réactions imprévues. Des qualités relationnelles de diplomatie, de maîtrise de soi et de patience ainsi qu'une grande capacité d'adaptation sont indispensables. Il doit faire preuve de pédagogie. N'oublions pas que, le plus souvent, ses interlocuteurs sont des adolescents ou de jeunes adultes.

Le moniteur remplit un rôle éducatif en sensibilisant le futur conducteur aux comportements à risques, en l'incitant à la prudence et au civisme, en guidant les propres choix de l'apprenant vers les bons comportements afin qu'il y ait une plus grande rétention des apprentissages. Les longues heures passées dans la voiture requièrent une très bonne résistance physique, sans compter les risques d'accident. Dans le cadre de son travail, le moniteur doit faire preuve de pédagogie. Ce dernier mérite une rétribution correspondant aux responsabilités qui lui incombent. À quel salaire horaire évaluons-nous la formation en sécurité routière des générations futures?

Malheureusement, le manque de reconnaissance de la Société de l'assurance automobile du Québec, du ministère des Transports et de la population en général sur la participation des écoles de conduite et le travail d'enseignant de la conduite automobile sur l'amélioration de la sécurité fait que, depuis janvier 2010, la profitabilité n'est plus au rendez-vous et que la rémunération de nos moniteurs et instructeurs les place en dessous du seuil de la pauvreté, le prix des cours de conduite étant gelé depuis ce temps. Le taux de roulement du personnel est élevé et l'exode de formateurs compétents sont... atténué, c'est-à-dire, l'amélioration du bilan routier. Nos compétiteurs, que ce soit Canadian Tire, Tim Hortons, McDonald, Walmart... Le salaire moyen, par exemple, d'un concierge au Québec est de 16 \$ l'heure. Celui d'un moniteur chargé de s'assurer de former un conducteur, je répète, sécuritaire, coopératif et responsable se situe autour de 13,25 \$, lorsqu'il n'est tout simplement pas au salaire minimum. Il est plutôt au niveau du salaire d'un employé de restauration rapide, qui se situe entre 12 \$ et 14,75 \$, d'après Neuvoo, les spécialistes en recherche d'emploi.

Il est de plus en plus difficile d'offrir une formation de qualité, nos écoles étant limitées à un prix plafond qui n'a pas bougé depuis les huit dernières années. Depuis 2010, le prix de l'essence a augmenté d'une moyenne de 25 %, nos loyers commerciaux de 15 %. L'indice du prix d'achat des véhicules a augmenté de 5 % par année et le taux horaire des concessionnaires de 4,5 %. Le salaire minimum en 2020, par rapport à 2010, aura augmenté de... en 2018, c'est-à-dire, aura augmenté de 31 %. L'électricité, les coûts reliés aux exigences de la SAAQ, à l'administration, aux salaires, tout a augmenté. Le coût de formation d'un moniteur est de 128 heures et coûte actuellement près de 4 000 \$, alors que le propriétaire en assume tous les risques.

• (16 h 40) •

L'industrie des écoles vit une situation économique extrêmement précaire, au point où il est de plus en plus difficile pour elle de soutenir financièrement les mesures de contrôle instaurées par la SAAQ et supervisées par l'AQTR. Plusieurs de nos membres vivent des situations critiques et chaotiques. On ne peut dispenser une formation de qualité si la marge de profit est quasi inexistante. En 2015, deux études sont arrivées à la même conclusion. La marge de profit moyenne était de 2,6 %. Là-dedans, il y avait une étude de M. Pierre Beaumier, qui avait fait l'étude, à l'époque, sur les services ambulanciers, et une autre de Price Waterhouse. Aucun membre de cette commission, j'en suis certain, n'accepterait de diriger une entreprise dans de telles conditions. La qualité de l'enseignement, puis ça, c'est très important, contribue à la diminution des accidents et réduit le coût global des indemnités que doit payer la SAAQ aux accidentés, et finalement la population aux accidentés.

Lors de la fixation du prix, le ministre d'alors et les membres de la commission avaient jugé que l'augmentation d'un élève, relié à l'obligation de suivre un cours de conduite, augmenterait de 40 %. C'est dans les minutes, d'ailleurs, de cette commission. Cependant, le nombre de permis, de 2010 à 2018, est passé de 397 à 636. Beaucoup d'écoles ont donc vu leur clientèle diminuer au lieu d'augmenter. Certaines ont fermé leurs portes à cause de la diminution de l'achalandage. Sous prétexte que les services d'un fiscaliste ou un comptable coûtaient trop cher, on a fait fi des exigences de la SAAQ en ne tenant aucun compte des plans d'affaires qui étaient demandés et ouvert des écoles sans tenir compte de la proximité de celles-ci. Par exemple, sur Jean-Talon, à Montréal, on s'est retrouvés avec 17 écoles sur une distance de 3,5 kilomètres. Le nombre de titulaires de permis ou de permis probatoires de 16 à 24 ans a baissé de 45 681 entre 2010 et 2016.

Il semble que le ministre des Transports veuille ajuster le prix à l'inflation à partir de 825 \$, ce qui est totalement inacceptable. Déjà, en juin 2011... commandé par la SAAQ à l'ENAP fixait le prix à 880 \$ avec indexation annuelle. Alors que nous y avons participé, nous n'avons jamais pu voir cette étude n'ayant jamais été diffusée, jusqu'à ce qu'en fin de 2015 nous ayons, par rapport... mis la main dessus. C'est l'étude sur laquelle j'ai envoyé le... Je l'ai envoyée à tout le monde.

Année après année, nous avons demandé à huit différents ministres des Transports que le marché de conduite soit libéralisé. Malgré tout, le carcan de fixation unilatéral du prix des cours de conduite perdure. L'Association des écoles de conduite du Québec est membre de la Driving School Association of the Americas. Nous assistons à chaque conférence annuelle. Beaucoup de propriétaires de différentes écoles américaines de différents États sont impressionnés par notre programme de cours, les produits, services et les supports que nous offrons à l'association. Cependant, ils ne peuvent croire que les salaires versés à nos moniteurs et instructeurs soient si bas et que, de plus, nos prix soient contrôlés par l'État. Il en va de même dans les provinces canadiennes, d'ailleurs.

La Société de l'assurance automobile a adapté certaines activités d'apprentissage de l'Insurance Corporation of British Columbia. Comme nous avons des relations avec certains des propriétaires de la Colombie-Britannique, nous nous sommes renseignés. Là, celui qu'on a là, il y a une large portion qui est tirée de la Colombie-Britannique, là. Un cours de conduite là-bas comporte quatre heures de théorie et trois heures de pratique de la voiture de moins qu'au Québec. Le prix d'un cours de conduite se situe autour de 1 300 \$. Les salaires de moniteurs se situent autour de 40 \$ l'heure, et celui des instructeurs, 50 \$. Au Québec, le plus souvent, les salaires se situent autour du salaire minimum, soit près de 50 % du salaire moyen des Québécois. Sans pour autant demander la parité, nous demandons qu'on nous permette de mieux rémunérer nos employés et de couvrir nos coûts, tout en faisant un profit raisonnable.

Vous nous permettrez de rappeler que, d'un point de vue réglementaire, l'interventionnisme de l'État dans l'industrie des cours de conduite est intenable. La fixation arbitraire par le gouvernement du prix du cours de conduite prive nos écoles d'un levier fondamental dans la gestion de leurs entreprises, c'est-à-dire l'élaboration d'une politique de prix. Le gouvernement occulte totalement le fait que c'est l'entrepreneur seul qui assume les risques d'affaires dans une école de conduite. Il s'agit d'une situation totalement anormale qui fait en sorte que le propriétaire d'une école de conduite peut se positionner difficilement en fonction de ses priorités et de la réalité du marché dans lequel son entreprise évolue. L'État ne peut tabler à la fois sur les grands avantages que comporte le secteur privé pour la délivrance des cours de conduite tout en niant de facto le statut d'entrepreneur de ceux qui desservent la population. La situation est tout à fait incongrue.

L'Association des écoles de conduite du Québec demande donc que le gouvernement mette fin au carcan réglementaire en libéralisant sans délai le prix des cours de conduite automobile tel qu'il existe, d'ailleurs, dans le domaine des cours de moto. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. Thompson. Je vous avais dit 10 minutes, mais là mes collègues me faisaient des clins d'oeil pour vous laisser continuer. Donc, c'est la générosité de mes collègues...

M. Thompson (Marc) : J'ai dépassé?

Le Président (M. Iracà) : Un petit peu, un petit peu. Alors, nous allons débiter les blocs d'échange. On va commencer par la partie gouvernementale, et je vais céder la parole au ministre pour ses questions.

M. Fortin (Pontiac) : Merci, M. le Président. Monsieur madame, merci pour vos commentaires. Je vais prendre ça en trois blocs, si vous me permettez, puis, si ça vous tente, on va se gouverner comme ça, là.

Je veux juste toucher la question de l'amende maximale pour les jeunes. Vous y avez touché, là. Je pense que c'est quelque chose qui est inclus dans le projet de loi n° 51 de la ministre de la Justice et qui a été adopté. Donc, ce que j'en comprends, là, c'est que ça doit être... C'est le 1er février 2018, donc, la date. Donc, c'est en place, là. Si ça peut répondre à votre préoccupation à ce niveau-là, c'est déjà fait.

Deuxième bloc, le Code de la sécurité routière. Vous étiez dans la salle un peu plus tôt, là, puis je suis certain que vous avez entendu ce qui se passait. On est pas mal tous ici, autour de la table, pour discuter du projet de loi sur la sécurité routière puis des améliorations législatives qu'on peut y faire. Je vous ai entendu mentionner deux ou trois items, là, que vous trouviez qui étaient positifs, qui pouvaient aider. Mais c'était drôle, hier, on faisait référence à vous avec le député de René-Lévesque, qui était avec nous puis qui disait : Ah oui! Moi, ça fait, quoi, 25 ans que je conduis puis j'ai comme oublié ce que ça veut dire, le petit triangle. Bien, on disait : On demandera aux écoles de conduite, ils vont être là demain. Donc, on s'est dit que vous êtes un peu les experts parce que vous êtes en charge de montrer à nos jeunes souvent comment conduire.

Donc, je me demandais, est-ce que vous avez des... Et, c'est pour ça, la troisième partie de mes questions, là, va être sur votre mémoire puis vos recommandations par rapport à la tarification. Mais, au niveau du Code de la sécurité

routière comme tel, est-ce que vous avez des préoccupations, des choses qui ne marchent pas dans le projet de loi? La plupart des groupes nous arrivent avec un : Oui, j'aime ça, ça, ça, mais il y a deux, trois préoccupations. Vous autres, avez-vous quelque chose à redire ou est-ce que ça va comme ça?

Mme Champagne (Lise) : Au niveau du Code de la sécurité routière, présentement, ça va bien. C'est en lien avec la sécurité qu'on veut avoir chez nos futurs usagers. La problématique, quand on parle du prix, c'est comment est-ce qu'on va faire pour faire mettre à jour...

M. Fortin (Pontiac) : Oui, mais, si vous le permettez, j'aimerais ça revenir dans un troisième... tu sais, un troisième bloc, au prix.

Mme Champagne (Lise) : Oui, d'accord.

M. Fortin (Pontiac) : Mais, au niveau des propositions législatives, ça vous va?

Mme Champagne (Lise) : Ça nous convient.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. C'est bon.

M. Thompson (Marc) : Ça nous convient, mais il y a une chose qu'il faut ajouter, c'est que...

Mme Champagne (Lise) : En région, par exemple, c'est très difficile. Étant donné qu'on n'a pas le transport en commun, le fait que les jeunes conducteurs ne puissent pas prendre l'automobile entre minuit et 5 heures, ça, par exemple, ça cause problématique. C'est sûr et certain que, si on parle de Québec, Montréal, Sherbrooke, où est-ce qu'ils ont le transport en commun, ça va bien. Quand on parle des régions, en milieu rural, c'est plus difficile.

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce que votre préoccupation est au niveau des apprentis conducteurs ou au niveau des gens qui ont un permis de conduire temporaire?

Mme Champagne (Lise) : En fait, les deux, parce qu'au niveau d'apprentis conducteurs, vous me reprendrez si je me trompe, le permis d'apprenti conducteur, les jeunes ne peuvent pas conduire entre minuit et 5 heures s'ils ne sont pas accompagnés d'un de leurs parents, mais, s'ils sont avec des parents, ils peuvent. C'est jamais, jamais?

M. Fortin (Pontiac) : En fait, ce qui est proposé dans le projet de loi, c'est... Pour les apprentis conducteurs, donc les gens qui sont chez vous, là, dans vos écoles de conduite puis qui apprennent à conduire, ce que le gouvernement propose, ce que le gouvernement avance, c'est essentiellement que ce n'est peut-être pas les meilleures heures pour apprendre à conduire. Donc, si le parent, qu'il doit être avec l'apprenti conducteur quand même entre les heures de minuit et 5 heures, où il y a le facteur de fatigue, où il y a le facteur plus à risque, c'est peut-être mieux d'avoir le parent qui conduit parce que la conduite nocturne peut quand même être apprise... Il va faire noir à 5 heures aujourd'hui, là. Donc, c'est un peu là notre préoccupation. Mais, si vous avez un point contraire, j'aimerais ça l'entendre.

• (16 h 50) •

Mme Champagne (Lise) : Oui, effectivement, le point contraire, pour l'avoir vécu, puis d'autres parents l'avoir vécu aussi, ils m'ont raconté qu'ils avaient fait conduire leurs enfants pendant la nuit puis qu'à un moment donné le signe de fatigue a apparu et que l'enfant ne s'en rendait pas compte. Il lui a mentionné : Écoute, tes yeux ferment. Oui, mais je fais juste les reposer une fraction de seconde. Oui, mais il dit : Non, là, tu es en train de dormir, tu l'as vu dans ton cours de conduite. Oui, mais il dit : Je ne pensais pas que c'était ça. Et par la suite, dans l'année suivante, j'avais des enfants qui venaient à l'école de conduite puis qui me disaient : Tu sais, Lise, quand j'ai fait conduire mon jeune, là, bien, maintenant, il m'appelle, il me dit : Regarde, je vais être en retard, j'arrête au dépanneur, je vais me coucher une demi-heure.

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce que ça ne veut pas dire que c'est quelque chose que vous devriez enseigner vous-mêmes dans ce cas-là?

Mme Champagne (Lise) : C'est quelque chose qu'on fait. Mais nos heures d'ouverture ne nous permettent pas de l'offrir, cette formation-là, pendant la nuit. On la fait pendant le jour.

M. Fortin (Pontiac) : Mais c'est un peu ça que je vous demande. Est-ce qu'il ne devrait pas y avoir des écoles de conduite à ce moment-là plutôt que de dire à un parent : Tu as juste besoin d'être dans l'auto? Est-ce que ça ne devrait pas être un enseignant? Est-ce que ça ne devrait pas faire partie du cours de conduite?

Mme Champagne (Lise) : Si on regarde dans le programme du PESR, ils reconnaissent fortement que le parent est le premier éducateur d'un individu et que ce...

M. Fortin (Pontiac) : Est-ce que vous trouvez que c'est vrai, comme école de conduite? Est-ce que le parent, la plupart du temps, là, pas tout le temps, mais la plupart du temps...

Mme Champagne (Lise) : Oui, effectivement, si on n'a pas le parent de notre côté... C'est comme dans le système scolaire. Si on n'a pas le parent avec nous, ce n'est pas avec 15 heures de cours pratique sur un an qu'on en va faire des conducteurs sécuritaires. Donc, c'est pour ça que le fait d'avoir les parents avec nous, c'est important. Donc, si on enlève la responsabilité aux parents de faire conduire leurs enfants quelques heures durant la nuit... Si ça adonne. Malheureusement, ce n'est pas tout le monde qui ont cette possibilité-là, de reconnaître ces signes de fatigue là. Il y en a qui vont être capables de le reconnaître le soir, d'autres ça va être le jour, après un...

M. Fortin (Pontiac) : D'après vous, il y en a-tu beaucoup qui le font? Moi, je mets le défi autour de la table, là, les gens que... bien, peut-être certains de mes collègues, là. Est-ce que vos parents vous ont amené conduire à 3 heures du matin, vous autres? Moi, il n'y a pas grand monde qui était debout entre minuit puis cinq heures du matin chez nous quand j'apprenais à conduire.

Mme Champagne (Lise) : Donc, dans ce cas-là, c'est sûr et certain que, s'il y en a qui font de la compétition ou ceux qui travaillent de nuit, ceux qui travaillent au McDonald ou au... eux, ils vont être capables de revenir. Et, si, dans ce cas-là, il n'y en a pas beaucoup qui conduisent la nuit avec leurs parents, pourquoi leur interdire de le faire dans ce cas-là si ça ne fait pas partie du bilan des accidents?

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Ça va. Je veux quand même qu'on touche à votre point principal aujourd'hui, là, même si c'est à l'extérieur, peut-être, du mandat législatif qu'on a, là, comme commission parlementaire. Et, d'entrée de jeu, là, j'utilise le mot anglais, là, mais, si je vous challenge, ce n'est pas parce que je ne suis pas d'accord avec vous, c'est juste parce que je veux bien comprendre votre position.

Mme Champagne (Lise) : Ah! bien non, c'est correct. Ça fait partie de nos échanges.

M. Fortin (Pontiac) : O.K., c'est bon. Donc, vous, vous dites, le prix maximum que vous avez le droit de charger à un client, c'est 825 \$. Ça, c'est ce qui est écrit dans la réglementation?

M. Thompson (Marc) : Oui.

Mme Champagne (Lise) : Ça inclut les 12 modules de théorie plus les 15 de pratique.

M. Fortin (Pontiac) : Oui. Parfait. O.K. Donc, le tarif maximum, c'est 825 \$.

M. Thompson (Marc) : Depuis 2010.

M. Fortin (Pontiac) : Depuis 2010. Moi, je suis allé faire une petite recherche rapide, là, il y a quelque temps, parce qu'on avait eu des échanges, justement. Je suis allé faire une petite recherche rapide, puis il y a beaucoup d'écoles de conduite qui chargent 700 \$ en ce moment, tarif de base, là, tarif de base, 700 \$. Donc, pour eux puis pour tous leurs compétiteurs, probablement, là, dans le quartier immédiat ou la ville, ça ne changera pas grand-chose si le tarif est augmenté ou si, comme vous le proposez, même, il y a une libéralisation. Il y a d'autres places, entre autres les écoles de conduite chez nous, dans mon quartier, qui chargent un maximum, qui chargent le prix maximum, 825 \$. Après ça, ils ajoutent des frais pour des matériels didactiques. Ils ajoutent des frais pour la location de l'auto. Ils ajoutent toutes sortes de frais. Tu finis par payer au-delà de 1 000 quelques piastres comme client. Donc, vraiment, je me demande, votre proposition qui dit : Bien, 825 \$, ce n'est pas assez... Il y en a qui chargent bien moins que ça puis il y en a qui chargent bien plus que ça. Est-ce que, réellement, ça va faire une différence concrète si vous nous dites : Ouvrez le marché, là, parce que 825 \$, ce n'est pas assez pour qu'on vive?

M. Thompson (Marc) : Bon, là, pour ce qui est du prix dont vous parlez, là, admettons, à 600 \$, là, d'abord, on parle de, vraiment, microentreprises, puis ce n'est que dans la région de Montréal. Vous ne trouverez ça nulle part au Québec à part ça, nulle part. Ce n'est que dans...

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Mais il y a la moitié de la population québécoise qui est dans la grande région de Montréal.

M. Thompson (Marc) : Bien, il n'y a pas la moitié. Il y a à peu près trois millions sur 8 millions, là. Bon, alors, dans la région de Montréal, c'est des microentreprises. La plupart, ce sont des gens qui sont arrivés des pays du Maghreb. Ils arrivent ici. La famille au complet travaille dans l'école. Il n'y a seulement que le monsieur qui est payé par l'argent qu'ils reçoivent. Puis ensuite on remarque... Ces gens-là font des sacrifices énormes. J'en ai tout près de... que je connais, là, ils sont secrétaires, ils sont moniteurs, ils sont instructeurs. Ils travaillent 60 heures par semaine. J'en ai que je vois, qui demeurent pas loin de... Non, il y en a qui demeurent pas loin de notre siège social. Le monsieur, vous passez le samedi, vous passez le dimanche, il est là, mais ce n'est pas raisonnable. Ce n'est pas raisonnable non plus qu'une femme travaille pour son mari dans une école de conduite puis qu'elle ne soit pas payée. Ce n'est pas normal. Je pense que...

M. Fortin (Pontiac) : Vous proposez... Et je m'excuse de vous interrompre, mais la libéralisation change quoi à ça?

M. Thompson (Marc) : Bon, ça ne veut pas dire que ça va arrêter, là. Ça ne veut pas dire que ça va arrêter, sauf qu'à côté de ça vous avez des régions où les voitures font 140 000 kilomètres par année. À Montréal, quand une voiture a fait 15 000 kilomètres dans l'année, c'est pas mal ce qu'ils ont réussi à faire parce qu'ils sont toujours arrêtés, premièrement. Alors, il y a une grosse différence. Dans la région de l'Outaouais, par exemple, parce que vous parliez de l'Outaouais, il y a le fédéral qui est là avec des salaires pas mal élevés, même plus élevés que les gens de la fonction publique ici, puis qui... Puis, dans un Costco, là-bas, par exemple, pour mettre du matériel sur les tablettes, c'est payé 16 \$ l'heure. On n'est pas... Puis, pour réussir à compétitionner dans ces régions-là, bien, ils vendent leur manuel, comme vous avez dit tantôt, 100 \$, 120 \$, 130 \$. Après ça, ils vont charger 60 \$ pour aller conduire les élèves à la SAAQ, puis là ils vont en mettre deux en arrière puis un en avant. Alors, c'est comme ça qu'ils réussissent à survivre.

M. Fortin (Pontiac) : Vous êtes en train un peu de faire mon point. C'est qu'il n'y a pas, tu sais, libéralisé ou non, nécessairement, en ce moment, le contrôle auquel la Protectrice du citoyen s'attendait initialement quand ces coûts-là ont été fixés, probablement, là. C'est ça que vous êtes en train de me dire. Vous êtes en train de dire que le 825 \$, on trouve une façon de le contourner.

M. Thompson (Marc) : Bien, c'est ça. Le rapport, ici, en 2011, là, c'est quand même l'ENAP, là, disait : Le prix devrait être de 880 \$, indexé à partir de 2011. Ça, aujourd'hui, on est rendus en 2018 puis on est encore à 825 \$. Puis vous nous dites : On va vous donner l'indexation, mais à partir de 825 \$ puis à partir de cette année, ce qui veut dire 841 \$, mais huit ans après.

M. Fortin (Pontiac) : Mais la Protectrice du citoyen, en 2009, nous avait dit qu'elle s'inquiétait pour l'effet prohibitif, essentiellement, là, de mettre un tarif comme 825 \$ sur des cours de conduite. Et donc elle voulait s'assurer que tout le monde, les gens en situation de pauvreté, les gens... que tout le monde était capable essentiellement de se payer un cours de conduite, ce qui, à 825 \$, n'est pas évident. Il y a bien des familles qui épargnent de l'argent pas mal longtemps pour être capables de payer ça pour leurs enfants.

M. Thompson (Marc) : Est-ce que la Protectrice du citoyen s'inquiète du prix des jeunes qui ont un téléphone cellulaire?

M. Fortin (Pontiac) : Mais nous, ce qu'on dit, c'est que c'est...

M. Thompson (Marc) : Le permis, là, c'est pour la vie, hein?

M. Fortin (Pontiac) : Le cours de conduite est obligatoire, dans le fond, si on veut conduire un véhicule. Et vous-mêmes, vous vous inquiétez tantôt, dans vos remarques d'ouverture, de la diminution du nombre de jeunes au Québec qui n'ont pas de permis de conduire. Donc, à un moment donné, il y a un équilibre à faire. Mais, si la Protectrice du citoyen dit : Bien, moi, je m'inquiète de l'effet prohibitif, puis, en même temps, vous nous dites : Bien, dans certaines circonstances, on dirait qu'il y a des écoles de conduite qui trouvent moyen de contourner ça pour charger plus que 825 \$, je ne suis pas sûr que ça répond à la demande de la Protectrice du citoyen, qui était : Protégez les gens qui n'ont pas d'argent pour se payer des cours de conduite, là, parce que, si vous augmentez les tarifs trop vite, ils ne seront pas capables de le faire. Donc, moi, ça m'inquiète quand vous me dites ça, qu'on trouve une autre façon de charger le tarif plus élevé.

M. Thompson (Marc) : Bien là, vous l'avez dit, d'ailleurs. Moi, je vais répéter ce que vous avez dit, puis c'est vrai, ce que vous avez dit, c'est vrai. Maintenant, en France, il y a deux permis, mais presque tout le monde rate le premier, c'est 2 300 \$ puis, après ça, c'est 3 200 \$. C'est ça que ça coûte, un permis de conduire en France. En Colombie-Britannique, comme je vous disais, c'est 1 300 \$. Si vous allez chez Young Drivers, dans les autres provinces, c'est 1 200 \$, puis il y a moins d'heures que nous, là, beaucoup moins d'heures. Il y a une grosse différence. D'ailleurs, à 24 heures de théorie, là, les moniteurs, les instructeurs se plaignent qu'on perd du temps, c'est épouvantable, parce qu'on répète, tout le monde, la même chose. Puis, en plus, c'est encore pire que ça, dans le programme, on ne fait même pas la signalisation routière. Si l'association ne le mettait pas dans ses manuels, ce n'est pas dans le *Carnet d'accès à la route*.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Malheureusement, le temps passe toujours trop vite. On va commencer un bloc d'échange avec l'opposition officielle. M. le député de Sanguinet.

• (17 heures) •

M. Therrien : Merci, M. le Président. Mme Champagne, M. Thompson, bienvenue chez nous et chez vous. C'est la maison de tout le monde, de la population québécoise.

Écoutez, pourquoi on a fixé un prix en 2011? C'était quoi, l'objectif du gouvernement quand il a établi un prix plafond comme ça?

M. Thompson (Marc) : Alors, quand le prix plafond a été... D'abord, premièrement, à l'époque, c'était Mme Boulet qui était là, et Mme Boulet m'avait dit : On a fixé un prix à 825 \$ arbitrairement parce qu'on ne voulait pas qu'il y ait d'exagération. Puis il y avait, comme disait M. le ministre, la question du Protecteur du citoyen, mais elle nous avait dit : On va faire faire une étude puis, à partir de cette étude-là, on corrigera les choses. Mais, malheureusement

pour nous, Mme Boulet a changé de ministère. Puis là, après ça, bien, on a recommencé sept fois, dont une fois avec le Parti québécois, parce qu'à un moment donné ça a été le ministre Gauvreau, je pense. C'est ça?

M. Therrien : Gaudreault, oui, le député de Jonquière.

M. Thompson (Marc) : Gaudreault? Bon. Ça fait que tout ça, c'est resté lettre morte, puis on n'a jamais abouti.

M. Therrien : O.K. J'essaie de réfléchir. J'essaie de me mettre dans la tête de la députée de Laviolette ou de la ministre du Tourisme. Le fait qu'on vous crée un marché obligatoire, tu sais, ça veut dire qu'il y a des gens qui... Tout le monde est obligé de suivre des cours de conduite. Peut-être qu'elle s'est dit : Bien, écoutez, étant donné que je dis que tous les Québécois doivent suivre un cours de conduite, bien, au moins, pour ne pas qu'il y ait d'abus, je vais mettre un prix plafond, comme ça, bien, on ne verra pas exploser les coûts. Parce que, là, on a un problème. C'est que, moi, s'il faut que j'aille chercher mon... Tu sais, mon permis, bien, moi, à mon époque, il aurait été 1 000 \$ à l'époque, là. Je suis vieux, là. Je l'aurais peut-être pris pareil, tu sais, je voulais avoir mon auto, là. Alors, c'est peut-être pour ça, dans le fond, que... Là, j'essaie de comprendre que... Ils ont dit : Bien, d'un côté, on vous donne une clientèle captive, d'un autre côté, il faut juste...

M. Thompson (Marc) : Oui, mais je l'ai dit dans le mémoire. Mme Boulet a dit, puis je m'en rappelle très bien : Vous allez augmenter le nombre d'élèves de 40 %. Sauf qu'ils ont presque doublé le nombre d'écoles. Tu sais, il y a eu un moratoire, là, qui a duré un certain temps, puis, à un moment donné, ils ont levé le moratoire. Aïe! Là, ça s'est tiré, là, puis n'importe qui ouvrirait une école n'importe comment. On est arrivés à 636 permis au lieu de 397. Donc, le 40 % d'augmentation, il n'a paru pour personne.

Mme Champagne (Lise) : Évidemment, le 825 \$, étant donné qu'il était maximum à l'époque, en 2010... Mais là on est rendus en 2018, on est toujours à...

M. Therrien : Oui, je comprends.

Mme Champagne (Lise) : On est encore rendus à 825 \$. Il n'a pas été augmenté. S'il avait été majoré à chaque année depuis 2010, peut-être qu'on n'en jaserait pas aujourd'hui non plus. Mais là on en jase parce que... Puis là on nous propose un 2 % par année, mais à partir de maintenant. Il n'est pas rétroactif. Et le salaire minimum augmente.

M. Therrien : Je comprends tout ça. O.K. Est-ce que c'est parce que, dans certaines régions — j'essaie de comprendre — il y aurait certains monopoles, une forme de monopole, que, justement, on a dit : Bien, regarde, pour éviter l'abus de certains monopoles dans certaines régions du Québec, on décide de mettre un prix plafond étant donné que nos gens sont obligés de passer par chez vous?

M. Thompson (Marc) : Il n'y a pas de monopole.

Mme Champagne (Lise) : Il n'y a pas de monopole. Ils ont enlevé les... Bien, dans le temps, il y a eu deux ans de moratoire. Ensuite, ils ont retiré le moratoire, où est-ce que, là, tout le monde pouvait se partir une école de conduite.

M. Therrien : O.K. Je vais y aller avec une question plus «touchy», là. Je le sais, là, habituellement, là, quand tu as un prix plafond, ça veut dire qu'à un moment donné il va y avoir trop de demande, pas assez d'offre. Ça veut dire qu'il va manquer d'entreprises qui vont offrir ce service-là. Ce que vous me dites, c'est qu'il y a une multitude d'entreprises qui sont arrivées sur le marché, mais ça ne correspond pas avec un prix plafond qui est en bas de l'équilibre parce que, si ton prix plafond est en bas de l'équilibre, ça veut dire que ce n'est pas assez cher payé puis c'est le contraire qui va arriver, c'est les entreprises qui vont quitter le marché puis qui vont faire en sorte de ne plus offrir un service qui n'est pas payant. Aidez-moi, là.

M. Thompson (Marc) : Le problème, là, c'est que c'est les entreprises qui ont le plus d'expérience qui laissent... Pourquoi? Parce que vous avez des écoles, comme à Montréal, qui fonctionnaient très bien, que ça fait 30 ans... Puis il y a un propriétaire qui me contait l'autre jour, il dit : Marc, il dit, j'ai sorti 75 000 \$ de mon fonds de pension, de ce que j'avais récolté comme pension, pour pouvoir continuer à survivre en attendant qu'il se passe quelque chose. J'en ai d'autres, là, qui me disent : Écoute, mon école valait quelque chose, là, elle ne vaut plus rien parce qu'il y en a tellement. Écoutez, il y a des écoles qui se sont vendues, là, à 20 000 \$ parce que c'est tout ce qui restait. Ils ont acheté les chaises, puis les tables, puis les écrans.

Mme Champagne (Lise) : Et moi, j'aimerais faire le lien avec la sécurité routière, avec... On a un beau Code de la sécurité routière, on l'amende, on fait des changements. Nos formateurs, elles sont où, leurs mises à jour? On a essayé... Moi, quand je parle du 825 \$ en tant que propriétaire d'école de conduite, aussi, là, moi, j'aimerais bien ça que mes formateurs aient des mises à jour. Là, on va avoir un nouveau Code de la sécurité routière. Les fonds, on va les prendre où? On a le cannabis qui s'en vient légal. De quelle façon vont être formés nos formateurs, ceux qui vont se promener avec vos jeunes dans le chemin?

M. Therrien : O.K. Bien, moi, je n'ai pas d'autre question. De toute façon, les cloches sonnent, là.

Le Président (M. Iracà) : Ça va.

Mme Champagne (Lise) : C'est dans ce sens-là. On parle de sécurité routière, puis je parle de prix en même temps.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. On m'indique que le deuxième groupe d'opposition n'aura pas de question parce que l'exposé a été tellement bien fait et les questions étaient tellement bien posées que ça semble très clair. On a un vote au salon bleu. Alors, on va pouvoir vous libérer. Merci beaucoup de votre présence.

On va suspendre. Je vais suspendre la commission pour le temps du vote, et nous revenons.

(Suspension de la séance à 17 h 6)

(Reprise à 17 h 27)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Je souhaite la bienvenue à l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec. Je vous demande de bien vouloir vous présenter ainsi que la personne qui vous accompagne. Je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Par la suite, nous procéderons à des périodes d'échange avec les députés. Alors, sans plus tarder, messieurs, la parole est à vous.

Association des mandataires en vérification mécanique du Québec (ASMAVERMEQ)

M. Bavota (Joseph) : Alors, merci, M. le Président, M. le ministre, de l'invitation. Alors, mon nom, c'est Joseph Bavota. Je suis directeur général de l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec. L'abréviation, c'est ASMAVERMEQ.

L'Association des mandataires est en opération depuis 26 ans. Le but et la mission de l'association, c'est, un, avoir des partenaires en sécurité routière. L'autre élément et composant qui est important pour nous, c'est que nos membres, c'est des gens qui sont mandatés par la Société de l'assurance automobile pour faire les inspections des véhicules lourds et véhicules légers.

Juste pour vous donner un ordre de grandeur, notre membership, on est 250 membres, et, dans ce membership-là, on a qu'est-ce qu'on appelle des transporteurs PEP et aussi on a des mandataires qui font des inspections, comme je viens de vous mentionner, de véhicules légers, véhicules lourds. On parle d'environ au-dessus de 100 000 inspections qui sont faites par nos membres chaque année. Et, dans le processus de consultation, on a affaire avec... on discute à l'occasion avec des coroners. Et, durant nos 24 ans, 26 ans, on a eu l'occasion puis l'opportunité de parler à plusieurs coroners qui ont constaté la même chose que nous, c'est-à-dire qu'en fonction des véhicules d'un certain âge, quand on parle de véhicules d'un certain âge, on parle des véhicules de 10 ans et plus... sont impliqués dans au-dessus de 30 % des accidents, et, dans ce pourcentage-là, on a 20 % que c'est des jeunes de 15 à 24 ans.

Alors, on a fait plusieurs présentations à ce sujet-là. Et on considère la loi, au niveau du projet de loi, fort intéressante parce qu'on explique dans le projet de loi, que vous connaissez bien, l'importance en ce qui concerne l'expertise des mandataires en vérification mécanique. Alors, je vous en remercie pour reconnaître cette expertise-là.

Malheureusement, dans certains dossiers, entre autres le dossier d'Uber, on a eu des discussions avec l'ancien ministre à ce sujet-là, et évidemment qu'est-ce qu'il s'est produit, c'est qu'on a maintenant un autre réseau, autre que le réseau des mandataires, qu'on appelle le réseau de Canadian Tire, malheureusement. Ils sont-ils certifiés? Ils sont-ils formés? Aujourd'hui, je ne suis pas là pour faire un procès d'Uber. C'est plutôt en fonction de la sensibilisation au niveau des fréquences d'inspection. Les taxis, autrefois, depuis 26 ans, avaient des inspections à deux fois par année. Et, depuis Uber, les véhicules de taxi sont inspectés uniquement une fois par année. On a des problèmes à ce sujet-là. On le voit dans la région de Montréal. On a eu l'occasion de former...

D'ailleurs, j'ai mon formateur, M. Olivier, avec nous. Il va vous parler rapidement sur le sujet des dangers des véhicules d'un certain âge. Et ces véhicules-là, malheureusement, comme on a mentionné, depuis les statistiques qui sont parues dans *Le Journal de Montréal*, on a au-dessus de 58 % des accidents mortels qui sont impliqués... C'est les jeunes qui sont impliqués dans ces véhicules-là. C'est eux qui sont touchés par les véhicules d'un certain âge. Et il n'y a aucune loi à ce niveau-là, au niveau des inspections.

Ça fait que moi, je laisserais la parole à Olivier pour vous expliquer un peu c'est quoi, un véhicule dangereux. Olivier?

• (17 h 30) •

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : Bonjour. Merci encore une fois pour l'invitation. Mon nom est Olivier Bellavigna Ladoux. Je suis ingénieur mécanique. J'ai 25 ans d'expérience comme ingénieur en sécurité routière. J'ai travaillé à l'École polytechnique pendant bien des années comme chercheur en sécurité routière. En fait, je suis un spécialiste en ingénierie des véhicules. Je suis formateur pour l'Association des mandataires en vérification mécanique du Québec depuis plus d'une quinzaine d'années. Et je ne serai pas là aujourd'hui pour vous parler de statistiques parce que moi, je suis vraiment un ingénieur de terrain. Je pourrais vous donner toutes sortes de statistiques, là, mais, quant à moi, c'est plutôt ce qui se passe sur le terrain qui est intéressant. Il y a trois sujets dont j'aimerais vous parler aujourd'hui, de façon générale.

Évidemment, je vais vous parler de ce dont M. Bavota vient de discuter, la question des véhicules légers âgés et des taxis. Mais je pense que le point le plus important quand on regarde tout le projet de loi en sécurité routière, c'est le port de la ceinture. Il y a une ASRP qui vient d'être terminée, par, je pense, c'est la SAAQ et Contrôle routier Québec, au sujet de la ceinture de sécurité. Donc, ça redevient d'actualité. La ceinture de sécurité, en tant qu'ingénieur en sécurité routière, je peux vous confirmer que c'est l'équipement de sécurité le plus efficace pour prévenir des blessures et des décès. Donc, les jeunes, on voit une tendance actuelle, nos jeunes conducteurs, de délaissé le port de la ceinture, contrairement aux générations précédentes, où on avait fait des gains importants.

Donc, n'importe quoi qui pourrait être fait au niveau législatif pour le port de la ceinture, c'est une très bonne idée en termes de sécurité routière. On parle toujours de réduction du bilan routier. C'est un accessoire qui est bien plus efficace qu'un coussin gonflable, qui est bien plus efficace qu'une poutre de portière, qu'un pare-chocs parce qu'encore une fois ça va rallonger le temps pendant lequel la décélération d'une collision se produit. Au lieu de se produire sur 50 millièmes de seconde, elle va se produire sur 200, 250, 300 millièmes de seconde, et ça fait toute la différence en termes de lésions aux organes internes au niveau du corps humain. Donc, ça, c'était le premier point sur lequel je voulais parler brièvement.

Maintenant, en ce qui concerne les véhicules lourds, j'aurais deux points à mentionner.

Dans le projet de loi n° 165, je pense que c'est le paragraphe 51°, on parle de l'article 257.1 qui a été ajouté pour les camions à benne basculante, donc un indicateur lumineux. Alors, pour avoir enquêté sur plusieurs accidents mortels pour la CNESST avec ce genre d'équipement là et ce genre de problématique là, je veux simplement mettre en garde sur le fait qu'avoir cette provision-là réglementaire, au niveau légal, il faut toujours faire attention. Tant en sécurité routière, qu'en sécurité des machines, qu'en santé et sécurité au travail, le plus grand danger, c'est le faux sentiment de sécurité. Donc, si ce genre d'équipement là n'est pas fiable... Et encore une fois c'est une question de technologie. Est-ce qu'on a des technologies qui sont disponibles, qui vont être fiables à long terme? L'opérateur du camion à benne n'aura pas confiance en l'indicateur. L'indicateur va, par exemple, rester allumé en permanence. On ne s'en occupera pas. Et donc cette provision-là est extrêmement intéressante. Je suis très content de la voir dans le projet de loi.

Par contre, il faut faire attention. Il faut qu'elle soit assortie également d'une... que ça fasse partie de la vérification mécanique périodique obligatoire des véhicules lourds. Donc, dans le cadre du guide de vérification mécanique de la Société de l'assurance automobile du Québec, moi, j'encouragerais à ce qu'il y ait un article qui soit rajouté avec une procédure d'inspection pour cet indicateur lumineux là pour ne pas qu'encore une fois ça devienne un faux sentiment de sécurité.

Il y a également une ASRP qui vient d'être terminée, avec la Société de l'assurance automobile du Québec et Contrôle routier Québec, au sujet des leviers autorégulateurs de freins à tambour de camions. Et c'est un sujet auquel vous allez... certains d'entre vous vont entendre parler dans les prochains mois. On a une problématique nord-américaine. Au Québec, on a décidé de s'y attaquer, entre autres, par différents ingénieurs, incluant moi, qui l'ont signalée. On a une problématique au niveau de l'entretien de ces pièces-là où on les réajuste au lieu de les remplacer. Et ces pièces-là, quand on les réajuste... Bien, l'accident des Éboulements, c'étaient des régleurs manuels à l'époque. Le pire accident routier dans l'histoire du Canada en termes du nombre de morts, c'était un problème de régleur de frein.

Donc, il y a une problématique où les propriétaires exploitants, et les contremaîtres d'atelier, et les mécaniciens vont réparer temporairement la pièce au lieu de la remplacer. Cette problématique-là, encore une fois, elle n'est pas québécoise, elle est nord-américaine. Mais il y a vraiment quelque chose à faire au niveau législatif. Et donc je vous encourage à garder l'oreille ouverte quand vous allez en entendre parler dans les prochains mois parce qu'on a parlé au ministère de l'Éducation pour les formations des mécaniciens, on a parlé à la SAAQ au niveau du guide de vérification mécanique, qu'est-ce qui pouvait être fait. Donc, il y a vraiment un effort à aller faire là-dessus pour aller chercher... Encore une fois, c'est des gains intéressants en termes de sécurité routière parce que les accidents de camion, 50 % du temps, de véhicules lourds, 50 % du temps, quand il y a un défaut mécanique, c'est les freins, et le levier autorégulateur est le cœur du système de freinage pour les camions lourds.

Dernier point pour les véhicules légers. On a parlé des véhicules taxis, l'inspection biannuelle qui est maintenant annuelle, entre autres, pour les véhicules Uber. Je mets en garde sur le fait que les véhicules modernes, ce sont des châssis monocoques, et on a des véhicules... L'âge moyen de la flotte de véhicules légers au Québec et ailleurs en Amérique du Nord augmente avec les années pour plusieurs raisons, parce que le coût des véhicules neufs a augmenté, parce que la fiabilité des véhicules a augmenté également. Entre autres, on ne voit plus des véhicules qui, au bout de sept, huit ans, sont complètement rouillés au niveau du bas de caisse. Donc, les manufacturiers ont amélioré la protection contre la corrosion. Donc, on va voir de plus en plus de vieux véhicules qui ne seront plus considérés comme des minoues. C'est-à-dire qu'au niveau visuel, au niveau cosmétique, ils vont encore avoir l'air en relativement bon état sans qu'on mette trop d'argent sur ces véhicules-là. Mais les structures monocoques, à moins d'être un mécanicien ou un carrossier, là, qui est habilité à faire la vérification de ces structures-là, on a des problèmes et on le voit dans les collisions, des voitures qui se brisent en deux, des voitures qui... bon, les planchers s'affaissent dans des collisions. On ne voyait pas ça avant parce que ces véhicules-là sont gardés en service très longtemps.

Donc, dans le cas des véhicules taxis, on a des véhicules électriques également, les batteries sont très, très lourdes. Donc, les structures, au niveau des planchers, sont extrêmement sollicitées en termes de capacité.

On a également des pneus à profil bas. Par exemple, si on parle de véhicules Tesla, c'est des pneus qui coûtent très cher. On n'en parle pas beaucoup, mais, en fait, si on achète une Tesla demain matin, le principal coût d'entretien, c'est le remplacement des pneus, et c'est des pneus qui s'usent rapidement. Donc, les pneus sont des problématiques, les châssis monocoques des véhicules sont des problématiques.

Et il y a évidemment les pertes de roues. Quand on parle de véhicules légers, la principale défaillance mécanique qui va causer des accidents, c'est des pertes de roues. Alors, ça peut être les boulons de roues, ça peut être des bris d'essieux, ça peut être des bris de moyeux de roue, et ça, seules les inspections mécaniques préventives peuvent permettre de prévenir

ces cas-là. C'est une minorité d'accidents de véhicules légers qui sont causés par ces défaillances-là, sauf qu'on peut les prévenir facilement avec un programme d'inspection mécanique.

Donc, l'Association des mandataires... J'en ai pour vraiment une minute encore. L'Association des mandataires en vérification mécanique vous suggère encore une fois de fortement réfléchir au fait d'avoir une inspection mécanique périodique, peut-être obligatoire, au bout de 10 ans, lors de revente. Quel que soit le mécanisme pour les véhicules âgés légers, il y a un gain à aller chercher en termes de la sécurité routière, parce que ce n'est pas nécessairement des incidents qui sont fréquents, mais on peut les prévenir facilement avec un programme d'inspection mécanique.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Alors, nous allons débiter un bloc d'échange avec la partie gouvernementale. M. le ministre, la parole est à vous.

M. Fortin (Pontiac) : Merci beaucoup. Merci, messieurs, pour votre présentation, pour vos recommandations. Quelques points rapides de ma part.

Vous avez touché à l'aspect du port de la ceinture. Si j'ai bien compris, là... de votre exposé, ce que vous nous dites, c'est : Le port de la ceinture est l'élément qui peut réellement sauver le plus de vies de tous les éléments de sécurité, essentiellement, qu'il y a sur nos routes. Donc, au niveau des modifications législatives pour les amendes pour le port de la ceinture, ça, ça vous convient. Mais ce que vous nous dites essentiellement, c'est qu'on pourrait en faire plus peut-être au niveau, je ne sais pas, moi, des opérations policières pour s'assurer que les gens répondent à ça parce que vous voyez qu'il y a un problème avec les jeunes en ce moment. C'est ça?

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : On n'en fait jamais assez. C'est-à-dire qu'on voit que les acquis qu'on a gagnés... Depuis les années 70, il y a probablement, peut-être, 45 000 personnes en Amérique du Nord qui ont eu la vie sauve à cause des ceintures de sécurité, peut-être même plus que ça. Encore une fois, je ne suis pas quelqu'un de statistiques, mais on parle de chiffres astronomiques. Et la ceinture de sécurité, le problème, c'est que, quand on a des acquis, avec le temps, avec les nouvelles générations, il faut toujours retravailler là-dessus. Et donc n'importe quelle campagne, n'importe quelle intervention, surtout auprès des jeunes... Là-dessus, il y aura toujours une partie de la population qui va être délinquante. Mais, quand on commence jeune à ne pas porter la ceinture, on est mal parti en termes de sécurité routière.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Je vous prends au mot sur le fait que vous êtes une personne de terrain, M. Ladoux. Et donc je vous demande aujourd'hui combien ça coûte, une inspection mécanique pour un chauffeur de taxi, par exemple.
• (17 h 40) •

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : Écoutez, moi, je ne suis pas un gars de chiffres, mais, je pense, pour les véhicules légers, on parle de quelque chose comme 75 \$, là. C'est dans ces ordres de grandeur là. Mais encore une fois c'est un «ball park». Peut-être Joseph serait mieux...

M. Bavota (Joseph) : Oui, c'est régional aussi parce que tu as différentes régions. Elles ont la pleine autonomie. Mais, en moyenne, c'est ça, entre 75 \$ et 100 \$. Ça dépend aussi si c'est des véhicules gravement accidentés. Accidenté, bien, ça prend plus de temps, évidemment.

M. Fortin (Pontiac) : Mais on parle de taxis, là. Je ne pense pas qu'il y a... Il ne doit pas y avoir beaucoup de véhicules gravement accidentés en taxis, là. Je ne pense pas que c'est permis, là. O.K. Donc, vous me dites : Ça coûte à peu près, là, 75 \$. Ça a-tu changé au fil des dernières années ou c'est-u pas mal le même montant que ça a toujours été? Parce qu'on entend...

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : Avec le coût de la vie...

M. Fortin (Pontiac) : Je vous le dis comme ça, mais une des choses qui nous a été présentées par certains représentants, là, de l'industrie du taxi, entre autres dans les rencontres qu'a effectuées le député de Mégantic et son comité qui était chargé de faire des recommandations pour la modernisation de l'industrie du taxi, c'est que les prix ont augmenté depuis l'adoption du projet de loi n° 100. Donc, depuis qu'on est passés de deux inspections annuelles à une seule, les prix ont augmenté. Est-ce que c'est quelque chose que vous avez vu de la part des mandataires que vous représentez?

M. Bavota (Joseph) : M. le ministre, écoute, au niveau de votre question, au niveau des prix, ça, c'est loin, honnêtement, des préoccupations de notre organisation. C'est surtout la sécurité routière. Qu'est-ce que je peux vous dire, c'est qu'on n'a aucune juridiction en fonction des obligations de coûts. Nous, on est ici pour parler de la sécurité routière. On est ici pour expliquer que, dans le fond, ça soit certaines personnes qui ont peut-être augmenté le tarif, ça se peut. Ça peut arriver, mais, dans la majorité des cas, qu'est-ce qu'on a... Si on parle des Uber, c'est qu'on a changé les règles du jeu qui existaient depuis 26 ans. Depuis 26 ans, on a un réseau des mandataires unique en Amérique du Nord. C'est un réseau qui est professionnel. C'est un réseau qui est formé par les gens de la Société de l'assurance automobile. C'est des gens qui collaborent d'une façon... à 100 %.

Je vais vous donner un exemple, M. le ministre. On a développé une fiche technique justement pour que les corps policiers soient capables de sensibiliser ou intercepter des véhicules qu'on considère dangereux parce qu'il n'y a pas de

réglementation. On a donné la formation aux policiers, à la ville de Montréal, qui sont responsables de la sécurité routière. On a donné de la documentation pour l'école de Nicolet pour que les futurs policiers, la future génération... parce que je comprends très bien... Moi, j'ai déjà participé à une rencontre avec des corps policiers il y a très longtemps. Ils m'ont dit simplement : Regarde, M. Bavota, si on arrête des minoues ou des véhicules dangereux, on va arrêter tous les Bosniaques qui viennent, qui livrent notre pizza, puis on ne veut pas ça.

Ça fait que c'était l'argumentation qui était un petit peu caractéristique. Mais, je veux dire, au niveau des obligations, s'il y a un problème au niveau des prix, le gouvernement peut toujours jouer un rôle. Mais, je pense, la société, depuis longtemps, n'a jamais joué un rôle en ce qui concerne les prix, sauf que nous, on les rencontre périodiquement. Et le problème, c'est qu'on arrive à des statistiques puis qu'est-ce qu'on ne vous dit pas, c'est que la SAAQ, entre autres, quand tu as un accident mortel, tu vérifies les deux facteurs. Nous, qu'est-ce qu'on dit, c'est qu'il y a le facteur, évidemment, de comportement humain, il y a le facteur au niveau de l'environnement, mais il y a aussi le facteur mécanique. Et c'est qu'est-ce que M. Bellavigna vous a expliqué, il y a le côté mécanique. On ne nie pas que l'alcool au volant, c'est criminel. On le sait, que c'est criminel, puis on fait de la promotion pour ça. Qu'est-ce qu'on dit, c'est que le côté au niveau de l'aspect mécanique... Compte tenu qu'on n'a pas nécessairement des statistiques claires, on parle de 2 %, on parle jusqu'à 10 %...

Le coroner l'a mentionné, chaque cinq ans, c'est un Lac-Mégantic qui se produit avec nos jeunes, avec des gens qui ont des véhicules dangereux. Puis souvent, à 60 %, c'est des passagers qui sont impliqués dans les accidents mortels, ce n'est pas nécessairement le conducteur, ce n'est pas nécessairement celui qui a le comportement négligent en fonction de ça. Ça fait qu'au niveau du prix je peux vous garrocher des prix, mais honnêtement on n'a pas de...

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : J'aurais peut-être juste un commentaire à vous faire. Écoutez, une inspection mécanique d'un véhicule léger, c'est quelque chose qui se fait à l'intérieur d'une heure. Donc, je ne pense pas qu'on peut avoir des prix faramineux pour ce genre de travail là. Donc, je trouve que c'est un argument qui est un petit peu fallacieux, d'utiliser ça.

M. Fortin (Pontiac) : C'est bon. Je voulais juste voir si c'était la réalité, que ce qui avait été avancé concordait avec ce que vous voyez sur le terrain. L'industrie du taxi, vous en avez parlé un peu. Vous avez aussi parlé du fait que des véhicules... Il y a beaucoup de véhicules, disons, plus âgés sur nos routes. Mais, dans l'industrie du taxi, il y a un âge maximal qui est huit ans, je pense, à Montréal, huit ans à Montréal, 10 ans à la grandeur du Québec, là, parce que le Bureau du taxi de Montréal a des règles peut-être un peu différentes. Mais est-ce que vous considérez qu'après huit ans, justement, ça fait partie... Parce que, là, vous nous parliez des véhicules... la carcasse, disons du véhicule, qui dure plus longtemps, les matériaux sont différents, donc le fait que le véhicule est usé n'apparaît peut-être pas immédiatement à l'œil nu, là, à première vue, mais est-ce que, justement, le fait qu'il n'y a pas de véhicules de plus de huit ans dans le taxi à Montréal, ça ne protège pas un peu de ce que vous avancez à ce niveau-là?

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : Alors, quand on parle d'un véhicule de huit ans qui circule avec un haut cycle d'utilisation comme un véhicule taxi... Alors, on veut rentabiliser les permis de taxi. Au bout de huit ans, un véhicule qui a fait du taxi est probablement aussi usé qu'un véhicule qui a 15 à 20 ans, un véhicule de M. et Mme Tout-le-Monde. Le point aussi, ce qu'il faut comprendre, c'est que c'est toujours la valeur résiduelle du véhicule par rapport à ses coûts d'entretien qui est le critère. Donc, avec le temps, les coûts d'entretien vont augmenter de façon asymptotique et la valeur du véhicule va descendre de la même façon.

Donc, il y a un endroit où on se rejoint. Dans le cas d'un véhicule commercial comme un véhicule taxi, bien, il y a un moment dans la vie de ce taxi-là, vers la sixième année, par exemple... il va y avoir des efforts d'entretien, en termes monétaires, à faire, importants. Et c'est là où, vu les aspects concurrentiels, vu les aspects que les véhicules ont quand même encore l'air, visuellement, esthétiquement, d'être en bon état, on s'approche des deux zones de danger. C'est toujours ça. Encore une fois, il faut toujours faire attention entre une application commerciale et une application véhicule personnel. Ce n'est pas du tout la même chose.

M. Fortin (Pontiac) : O.K. Ça me va, M. le Président. Moi, je pense que c'est tout pour moi.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Est-ce que ça va de votre côté? Alors, nous allons procéder à un bloc d'échange avec l'opposition officielle, et je cède la parole au député de René-Lévesque.

M. Ouellet : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer, messieurs.

Si je comprends bien ce que vous prônez comme organisation, c'est le retour à une inspection méthodique du côté de l'industrie du taxi. Donc, vous voulez qu'on... Parce que mon raisonnement, c'est qu'à l'époque il y avait deux inspections par année. Pourquoi il y en avait deux? Parce que les taxis font beaucoup de kilomètres. Donc, on n'a pas à attendre l'année pour... Il y a beaucoup de kilomètres. Est-ce que ça, vous constatez ça encore? Est-ce que, malgré le fait qu'on est tombés à une seule inspection, le kilométrage... Parce que vous avez fait référence tout à l'heure à l'arrivée d'Uber. Est-ce qu'il y a eu vraiment un manque à gagner du côté des taxis? Donc, est-ce qu'ils font moins de kilomètres par année pour dire que ce serait justifié maintenant d'avoir une seule inspection ou, selon vous, malgré l'arrivée d'Uber, il y a une augmentation quand même et le nombre de kilométrages justifierait d'avoir deux inspections par année?

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : Moi, je ne suis pas au courant des kilométrages pour les taxis depuis... Moi, ce que je peux vous dire, c'est qu'il faut toujours faire attention à la différence, pour l'usure d'un véhicule... avec la

notion de kilométrage et la notion de temps. Donc, un véhicule, sur une année, même s'il n'est pas utilisé ou presque pas utilisé, il va se détériorer. Il y a la question de l'action, évidemment, de la corrosion, l'action de l'humidité. Donc, un véhicule qui ne roule pas ne va pas nécessairement rester en bon état. Donc, ça, il faut toujours faire attention à ça.

Par exemple, si on parle des pneus, qui sont faits en caoutchouc, les pneus, simplement le fait d'être en contact avec l'oxygène, en contact avec les rayons du soleil, le caoutchouc se dégrade avec le temps. Donc, même un véhicule qui ne roulerait pas du tout, ses pneus, même s'ils ne sont pas usés au niveau de la bande de roulement, la qualité du caoutchouc va se dégrader. Le caoutchouc va devenir plus dur, donc développer un moins gros coefficient de friction avec la chaussée. Donc, ça va rallonger les distances de freinage ou faire en sorte que le système ABS va s'engager de façon plus fréquente, donc on va rallonger encore une fois les distances de freinage. Donc, ça va affecter la sécurité de l'opération du véhicule.

Donc, il faut toujours faire attention à cet argument-là de kilométrage. L'élément de temps est important aussi.

M. Ouellet : Dans ce cas-là...

M. Bavota (Joseph) : Il y aurait peut-être...

M. Ouellet : Oui, allez-y.

M. Bavota (Joseph) : Juste mentionner un petit facteur. On n'est pas ici... nécessairement de cibler uniquement les taxis. C'était comme un choc pour nous. Déjà, on avait un processus au niveau de la sensibilisation des inspections de ces types de véhicules là, compte tenu qu'est-ce que M. Bellavigna a mentionné. Mais, du jour de lendemain, on donne le mandat à Canadian Tire, des mécaniciens qui n'ont pas eu la formation que nos mécaniciens ont avec une formation professionnelle, et, du jour de lendemain, on coupe les inspections de deux à une fois. C'est à ce sujet-là. On a donné de la formation aux gens du Bureau de taxi.

Je vais vous donner juste un exemple. Les infractions graves, là, on parle de limiter au niveau du nombre, là, les chauffeurs qui n'avaient pas posé la vignette Uber sur leur véhicule, alors qu'ils étaient connectés à l'application mobile — bon, ce n'est pas mécanique, là — les chauffeurs qui se sont fait prendre parce qu'ils n'avaient pas de rapport de vérification mécanique, qui attestait la conformité de leur véhicule, sur eux, les chauffeurs qui avaient une voiture de plus de 10 ans, qui — c'est interdit du projet pilote — avaient une voiture avec plus de 350 000 kilomètres au compteur, enfin les chauffeurs qui ont reçu un constat pour avoir entravé le travail d'inspecteurs du Bureau du taxi. Ça, c'est un exemple en fonction d'une période de temps.

Aujourd'hui, possiblement, on peut aller chercher d'autres informations à ce sujet-là. Nous, qu'est-ce qu'on dit, c'est que, dans quelques années, avec le parc de véhicules, on veut éviter des accidents comme ça se fait présentement avec la situation en fonction des accidents. Moi, je me rappelle, M. Bellavigna, à Richmond, il y a peut-être 15 ans de ça environ, j'ai témoigné, j'ai vérifié un véhicule, le véhicule léger était comme un accordéon... essaie de vérifier qu'est-ce qui est arrivé, parce que la madame, avec ses deux enfants qui sont décédés, c'était-u la distraction, c'était-u la perte de contrôle, c'était-u l'enfant qui criait en arrière, c'était-u un problème mécanique? Il y a des éléments qu'il faut qu'ils soient vérifiés avant de constater vraiment la raison. Quand tu as un policier de la SQ qui se fait dire : Regarde, trouve-moi les deux raisons, puis ça arrête là, là, c'est plus facile. On n'a pas besoin de faire une enquête.

• (17 h 50) •

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : Peut-être pour que ça soit clair pour tout le monde, c'est que, lorsqu'il y a une collision de la route, le policier va rédiger un rapport de collision qu'on appelle un R1. Et il y a un rapport complémentaire où le policier doit donner les facteurs contributifs à la collision, donc le facteur humain, le facteur environnemental, etc. Donc, le problème au niveau sécurité routière quand on regarde les statistiques, derrière les statistiques qui sont utilisées par la SAAQ, c'est qu'on a peu... Les défauts mécaniques qui contribuent ou qui aggravent les collisions de la route, elles sont sous-représentées dans nos statistiques parce qu'on se fie sur nos policiers qui ne sont pas des experts en la matière. À moins qu'il y ait quelque chose de très évident, le véhicule a perdu la roue puis la collision s'est produite plusieurs mètres plus loin, à moins que ce soit vraiment quelque chose d'évident, le policier, évidemment, ne sera pas habilité à juger est-ce que l'état mécanique a été contributif ou non, surtout quand les témoins sont tous décédés ou sont tous à l'hôpital, et c'est là qu'il faut comprendre que c'est sous-représenté. Donc, il faut faire attention d'utiliser des statistiques pour avoir une image réelle. Il faut se fier sur les études.

M. Ouellet : O.K. Bien, vous m'amenez sur quelque chose, mais je veux juste préciser une chose pourquoi je vous amène sur les taxis, parce que, dans votre recommandation, vous parlez des inspections qui touchent les taxis et les véhicules de 10 ans. Donc, c'est pour ça que ma première question a focussé sur les taxis. Mais, quand vous avez ouvert sur la notion de faire attention sur le kilométrage parce qu'il y a aussi le facteur temps, est-ce que vous êtes en train de me dire que les gens qui ont un véhicule chez eux qui ne bouge pas de l'année, même s'il est récent, devraient avoir une inspection parce qu'il y aurait eu usure puis qu'il pourrait... J'essaie de voir... J'essaie de situer un peu les véritables besoins que vous nous manifestez aujourd'hui.

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : C'est une très bonne question. Plus le véhicule est âgé, plus le risque est grand. Évidemment, on peut avoir un véhicule qui est peu âgé, où la personne ne fait aucun entretien. On voit ça dans les garages, une personne qui achète un véhicule, qui... le changement d'huile, pas trop au courant à quoi ça sert. On ne fait pas le changement d'huile pendant plusieurs années. Au bout de deux ou trois ans, le moteur grippe, le moteur saisit, comme on dit en bon québécois, et puis c'est parce qu'on n'a jamais fait les changements d'huile.

Donc, même un véhicule relativement récent, il peut avoir eu un défaut de pose de pièce à l'usine, il peut avoir un défaut de fabrication. Il peut y avoir également des anomalies au niveau de l'entretien régulier du véhicule. Mais, généralement, ça va être lorsque les véhicules deviennent plus âgés qu'ils deviennent plus problématiques. Et encore une fois c'est toujours une question des énergies qu'on met pour faire l'entretien. Alors, évidemment, on met des bons pneus. On s'assure que les freins sont fonctionnels. C'est les deux premières choses les plus importantes. Mais, au bout de 10 ans, au bout de 15 ans, on peut avoir des problèmes de joints de direction, perte de direction. Évidemment, c'est un accident presque assuré. On peut avoir des problèmes de perte de roue, dont on parlait tout à l'heure. On peut avoir des problèmes de structure, donc de bris de suspension, de bris du châssis du véhicule, qui va faire qu'on va avoir une perte de contrôle, par exemple, lorsqu'on fait un changement de voie sur l'autoroute ou on prend une sortie d'autoroute un petit peu rapidement. Donc, c'est vraiment des problématiques qui sont très accentuées avec l'âge dans le cas des véhicules légers.

Le Président (M. Iracà) : Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter le dernier bloc d'échange avec le député de Deux-Montagnes.

M. Charette : Merci, M. le Président. Merci, messieurs, d'être présents parmi nous en cette fin d'après-midi. Vous avez mentionné lors de votre présentation que vous avez développé il y a un certain temps une fiche technique pour déterminer les véhicules qui sont dangereux. Peut-être vous expliquer davantage sur cette fiche technique là et nous dire, ultimement, quels sont les véhicules qui sont les plus dangereux au Québec? En ce sens, quelles sont les problématiques que l'on retrouve chez certains véhicules et qui sont réellement un enjeu en matière de sécurité routière?

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : Bon, je veux juste peut-être compléter. Effectivement, c'est une bonne question. De façon générale, donc, il y a l'état mécanique du véhicule versus sa dégradation avec le temps.

Il y a également... Les Québécois, on est très, très bons, on le voit avec les jeunes, avec le tuning des voitures. On est très bons pour reconstruire des véhicules, pour réparer des véhicules, pour modifier des véhicules, pour fabriquer des véhicules artisanaux. D'ailleurs, dans le projet de loi n° 165, on a rajouté des provisions au niveau du service d'ingénierie de la SAAQ pour interdire la circulation des véhicules qui sont modifiés, qui sont de fabrication artisanale, bon, qui ont des modifications de type tuning. Et c'est toujours des problématiques qui sont assez communes, c'est-à-dire c'est des problématiques de système de freinage, de suspension, de direction, de pneus. Alors, vous avez sans doute entendu parler des pneus qui étaient étirés sur les jantes, qui a été une mode, là, qui a fait fureur il y a quelques années. En termes de sécurité routière, ça ne fait absolument aucun sens de rouler avec un véhicule comme ça.

Donc, c'est à ce genre de chose là que les policiers doivent être attentifs. Donc, la fiche qui avait été produite pour les policiers, c'est simplement leur donner des indicateurs et avec quel article de loi s'applique à ce moment-là... sur ce qui peut être... ce qui peut sonner... lever un drapeau rouge, là, pour un policier qui voit un véhicule passer dans la rue ou qui suit un véhicule sur le système routier.

M. Charette : À votre connaissance, est-ce que c'est une fiche qui est encore utilisée, et, si oui, dans une large proportion, ou ce sont quelques policiers de certains corps policiers, soit municipaux ou de la Sûreté du Québec, qui l'utilisent?

M. Bavota (Joseph) : Je pense que, pour répondre à cette question, c'est qu'évidemment, dans l'école comme telle, au niveau de la formation, au niveau du guide, des documents que les gens vont utiliser, la fiche est incluse dedans, ce qui est une bonne chose parce qu'elle a été faite aussi en collaboration — qu'est-ce qu'on n'a pas dit — avec le contrôle routier, avec la SAAQ. Ça fait que ça, c'était quand même un plus pour tout le monde. On va, par la prévention...

D'ailleurs, juste pour vous mentionner qu'est-ce qu'on vise aujourd'hui, M. le ministre, c'est être capable d'avoir un projet, un projet pilote qui permettrait d'étudier le document, étudier la situation pour permettre à voir si on peut réellement aller de l'avant avec un projet de loi qui permettrait à faire les inspections comme ça se fait au New Brunswick, comme ça se fait à Terre-Neuve. Il y a plusieurs provinces et états aux États-Unis... Il y a 17 états aux États-Unis où ils font les inspections des véhicules. Puis, pour les grands voyageurs qui vont en Europe, bien, je veux dire, la grosse majorité des pays en Europe utilisent la formule : Tout le monde passe à l'inspection mécanique pour l'immatriculation.

Nous, qu'est-ce qu'on demande, c'est qu'au moins, pour les véhicules de revente, avant de vendre un véhicule, donnez la chance à celui qui va l'acheter que le véhicule soit inspecté pas par n'importe qui, par des centres certifiés. C'est qu'est-ce qui est important pour nous. Par contre, on fait du travail à ce niveau-là avec les fiches techniques, leur utilisation. Honnêtement, on a essayé de... façon de faire parce qu'il y a des gens qui ont des «pads», les policiers, avec toutes les lois, les règlements dedans. On voulait l'inclure dedans, mais il y a une question de frais. Ça, ça dépend à chaque policier. Alors, je vous dis, écoutez, on a siégé sur des tables avec des corps policiers. Il y en a certains qui l'utilisent, mais je dirais qu'il y a encore de la place pour de l'amélioration.

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : J'ai peut-être un dernier commentaire là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : 30 secondes.

M. Bellavigna Ladoux (Olivier) : Alors, on parlait des gens qui achètent un véhicule usagé âgé. Qu'est-ce qu'on fait? On l'amène à notre garage du coin et on dit : Peux-tu vérifier le véhicule? On regarde la compression du moteur, on regarde l'usure des pneus, on regarde l'usure des freins. Donc, on regarde les choses de base. Mais ce dont vous parle M. Bavota, c'est de faire une vérification qui vise strictement les éléments de sécurité du véhicule, donc pas est-ce que

véhicule est beau, est-ce qu'il est esthétiquement adéquat, etc.. C'est vraiment est-ce que le moteur est encore... a encore beaucoup de kilométrage. C'est vraiment les éléments de sécurité qui peuvent affecter la sécurité d'opération sur route.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange. Merci beaucoup pour votre participation à la commission.

L'ordre du jour étant épuisé, je lève la séance de la commission, ajourne les travaux au jeudi 8 février 2018, après les affaires courantes.

(Fin de la séance à 17 h 58)