



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le jeudi 16 octobre 1997 — N° 16

Audition de la Société de l'assurance automobile du Québec
dans le cadre du mandat de surveillance d'organismes publics (2)



Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

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
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

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

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 16 octobre 1997

Table des matières

Prévention des accidents et promotion de la sécurité routière	1
Exposé du président de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	
M. Jean-Yves Gagnon	1
Discussion générale	4
Exigences pour conduire un véhicule lourd	4
Dangerosité des routes de certaines régions	4
Vérification mécanique des autobus	5
Exigences pour conduire un véhicule lourd (suite)	6
Interception de conducteurs avec permis suspendu	8
Campagnes publicitaires concernant l'alcool au volant	9
Nombre d'heures consécutives de conduite d'un véhicule lourd	9
Mesures de vérification des véhicules lourds	11
Système d'information sur les véhicules	12
Sécurité des taxis	13
Port de la ceinture de sécurité par les chauffeurs d'autobus	13
Mesures de vérification des véhicules lourds (suite)	14
Normes en matière de charges autorisées	15
Vitesse des véhicules lourds	15
Évaluation du bilan routier	16
Normes en matière de charges autorisées (suite)	17
Objectifs de sécurité routière selon les régions	17
Normes en matière de charges autorisées (suite)	18
Contenu des rapports d'accident	19
Mesures de vérification des véhicules lourds (suite)	19
Exigences pour conduire un véhicule lourd (suite)	22
Communications avec les firmes de transport	23
Utilisation de bandes réfléchissantes	26
Appareil empêchant la conduite en état d'ébriété	27
Cours de conduite de motocyclette	28
Rôle de la formation dans l'évaluation du bilan routier	30
Écoles de conduite accréditées	31
Cours de conduite de motocyclette (suite)	34
Appareil empêchant la conduite en état d'ébriété (suite)	34
Exigences pour conduire un véhicule lourd (suite)	35
Sécurité en matière de transport scolaire	36
Projet ATSR	37
Conclusions	38

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Robert Middlemiss

M. Michel Rivard

M. Léandre Dion

M. Michel Bissonnet

M. Rémy Désilets

M. Russell Copeman

* Mme Louise Guimond, SAAQ

* M. André D'Astous, idem

* M. Guy Breton, Vérificateur général

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 16 octobre 1997

**Audition de la Société de l'assurance automobile du Québec
dans le cadre du mandat de surveillance d'organismes publics**

(Neuf heures quatre minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement est réunie ce matin afin d'entendre la Société de l'assurance automobile du Québec en vertu de l'article 294 du règlement, concernant un mandat de surveillance d'organisme. Alors, je souhaite la bienvenue à tous les participants.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui. M. Deslières (Salaberry-Soulanges) est remplacé par M. Dion (Saint-Hyacinthe) et M. Lafrenière (Gatineau) est remplacé par M. Copeman (Notre-Dame-de-Grâce).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, hier, nous avons abordé, tel qu'entendu préalablement, les deux premiers blocs, les deux premières parties de ce mandat de surveillance qui consistaient dans un premier temps à parler d'une façon générale du régime d'assurance, et nous avons terminé nos travaux avec le financement du régime d'assurance.

**Prévention des accidents et promotion
de la sécurité routière**

Alors, nous abordons cette deuxième journée de nos travaux avec le bloc 3, qui concerne la prévention des accidents et la promotion de la sécurité routière. M. le P.D.G. de la SAAQ, M. Gagnon, vous avez la parole.

**Exposé de la Société de l'assurance
automobile du Québec (SAAQ)**

M. Jean-Yves Gagnon

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors, merci, M. le Président. Comme vous venez de le dire, hier, nous avons abordé le premier grand mandat de la Société, c'est-à-dire l'assurance automobile; aujourd'hui, on va aborder les autres mandats qui nous ont été confiés par l'Assemblée nationale au cours des ans, soit les trois autres qu'il nous reste, c'est-à-dire la promotion de la sécurité routière, les permis de conduire et l'immatriculation, ainsi que le contrôle du transport routier. Ce sont les trois mandats qu'on a eus après 1978, après la formation de la Société.

Parmi ces trois mandats-là, nous, à la Société, on est d'avis que probablement le plus important, c'est la promotion de la sécurité routière. Quand on prend conscience qu'au Québec, pendant le XXe siècle, il y aura

eu 75 000 personnes de décédées sur les routes du Québec, je pense que ça démontre à quel point c'est important qu'on se préoccupe de la sécurité routière. Au Québec, la sécurité routière, c'est une responsabilité qui est partagée entre deux organismes principalement — il y a plusieurs partenaires, mais il y a vraiment deux organismes qui en sont responsables: d'une part, le ministère des Transports, qui, lui, est responsable de tout ce qui concerne le réseau routier, la signalisation, les limites de vitesse, etc., tout ce qui concerne le réseau routier, c'est le ministère des Transports, et nous, en 1980, le gouvernement nous a confié la responsabilité de la sécurité routière pour tout ce qui concerne ce qu'on appelle le comportement humain.

Quand on sait que, dans la très grande majorité des cas, les accidents d'automobile ou les accidents de la route sont causés par le comportement humain, c'est là qu'on voit l'importance que prend le mandat qui a été confié à la Société en 1980.

On est très fier de la Société de ce qu'on a pu réaliser depuis que ce mandat-là nous a été confié. En fait, comme je vous le disais hier, le bilan routier au Québec a diminué de près de 50 % depuis que la Société a pris la charge de ce mandat-là. En 1979, il y avait eu 1 792 morts sur nos routes; l'année dernière, en 1996, il y en a eu 877. Alors, on voit à quel point il y a eu une baisse significative. Et tout ça, toute cette baisse-là, s'est réalisée pendant la période où le nombre de véhicules, qui était de 2 900 000... il y avait 2 900 000 véhicules en 1979 sur nos routes et, l'année dernière, il y avait 4 300 000 véhicules. Donc, a presque doublé le nombre de véhicules, et le bilan routier s'est réduit de moitié. En plus de ça, le nombre de kilomètres parcourus est passé de 40 000 000 000 kilomètres en 1979 à 75 000 000 000 kilomètres en 1996.

Alors, encore une fois, les kilomètres ont presque doublé, les véhicules ont presque doublé, mais le nombre de décès s'est réduit de moitié. En fait, comme je vous l'indiquais hier dans l'un des tableaux qu'on vous a distribués, pendant cette période-là le Québec est, parmi les pays industrialisés qu'on a pu vérifier, l'endroit où il y a eu la plus importante baisse au niveau du bilan routier; c'est une baisse de 58 % du bilan routier pendant ces 20 années là.

Pourquoi est-ce qu'on a réussi au Québec? Bien, évidemment il y a toute une foule de raisons. Mais, nous, à la Société, on est particulièrement fiers d'une chose, c'est ce qu'on appelle le modèle intégré de sécurité routière, qui est un facteur motivateur très important pour la Société. Quand on parle de modèle intégré, ce qu'on veut dire, c'est qu'à la Société de l'assurance automobile du Québec on a une mission qui est très large. C'est une mission qui intègre à la fois la promotion de la sécurité routière, l'indemnisation et la réadaptation des accidentés, la gestion du droit

d'accès au réseau routier québécois et le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises. Ce que ça signifie, c'est que la Société étant à la fois responsable de la prévention et de la réparation, la motivation d'agir qu'on peut avoir à la Société est très importante. On sait, par exemple, que, lorsqu'on investit 1 \$ en prévention, la plupart du temps, on économise 10 \$ en réparation.

• (9 h 10) •

Alors, vous voyez à quel point la Société est intéressée à investir en promotion de la sécurité routière, parce qu'en tant que compagnie d'assurances, lorsqu'on investit, on est les premiers qui en profitons, en termes de réduction du bilan routier, en termes de réduction des frais d'indemnisation, ce qui a évidemment un impact direct sur les primes d'assurance que les Québécois ont à payer.

Quelles sont les principaux domaines sur lesquels on travaille en sécurité routière? Bien, évidemment les principaux domaines sur lesquels on travaille ce sont ceux qui sont les plus impliqués dans les accidents. La principale cause d'accident, c'est toujours, malgré tous les efforts qu'on a faits, la conduite avec les facultés affaiblies. Donc, c'est le premier domaine d'intervention qui nous intéresse. Le deuxième, c'est la vitesse, parce que, encore une fois, c'est la deuxième cause d'accidents. Il y a aussi au cours des années des domaines qui ont entraîné beaucoup d'accidents. Il y a eu la ceinture de sécurité, ce qu'on appelle les dispositifs de retenue qui, il y a 20 ans, étaient très peu utilisés; aujourd'hui, on est parmi les meilleurs au monde à ce point de vue là. Finalement, on intervient beaucoup dans le domaine des bicyclettes et des piétons. On sait, par exemple, que les piétons sont le deuxième groupe le plus important au niveau des victimes de la route. Alors, on note beaucoup d'interventions au niveau des piétons et des bicyclettes.

Comment se font nos interventions? Il y a vraiment quatre façons primordiales pour faire nos interventions: la première, c'est l'éducation, la Société est très impliquée dans l'éducation des conducteurs au Québec; la législation évidemment, et la législation principale, c'est le Code de la sécurité routière que tout le monde connaît; la réglementation qui en découle, parce que, comme vous le savez, il y a énormément de règlements qui découlent du Code de la sécurité routière; finalement, la surveillance policière, parce qu'on a beau avoir les meilleurs articles dans un code ou dans un règlement, si les policiers ne sont pas là pour les faire respecter, évidemment ça ne fonctionne pas. Alors, ça prend absolument les quatre: l'éducation, la législation, la réglementation et la surveillance policière.

Ce qui est important de connaître aussi, de savoir, c'est que la sécurité routière est une affaire de partenariat. La SAAQ ne pourrait rien faire seule en sécurité routière. Le principal partenaire, comme je le mentionnais tout à l'heure, c'est évidemment le ministère des Transports, qui est le premier partenaire parce qu'il est responsable de tout ce qui concerne le réseau. Les deuxièmes partenaires les plus importants, ce sont les services policiers. Nous, à la Société, on a des relations très serrées avec les services policiers au Québec parce que ce sont eux qui font respecter nos lois et nos règlements. On sait, par exemple, que les

services policiers au Québec émettent environ 700 000 infractions par année qui entraînent des points d'inaptitude, et c'est grâce à ces infractions-là évidemment, je pense, que plusieurs conducteurs d'automobiles changent leurs habitudes de conduite.

Les autres partenaires de la Société en sécurité routière, bien il y a évidemment le réseau de la santé — le réseau de la santé qui soigne nos victimes, mais qui aussi prend beaucoup d'initiatives en sécurité routière. Il y a le ministère de l'Éducation avec lequel la Société a des ententes; avec le ministère de l'Éducation, on a prévu des programmes de formation en sécurité routière dès la maternelle. On a même un programme qui s'adresse aux enfants de la maternelle pour les rendre conscients que la route, ça peut être dangereux.

Il y a le CAA-Québec. Le CAA-Québec est un partenaire très intéressant pour la Société parce que c'est un organisme autonome sans but lucratif qui est très soucieux de la sécurité routière et avec lequel on a des relations assidues. Il y a plusieurs chercheurs universitaires également qui font des recherches en sécurité routière, particulièrement l'Université de Sherbrooke, l'École polytechnique de Montréal et l'Université Laval. Il y a également plusieurs villes et villages à travers le Québec qui prennent à chaque année des initiatives très importantes en sécurité routière et souvent en collaboration avec la SAAQ.

Finalement, la SAAQ est en relations très assidues avec les autres administrations nord-américaines, parce qu'il n'y a rien de plus mobile, comme on peut l'imaginer, que la circulation routière. On sait que dans une journée un même véhicule lourd peut parcourir cinq, six, des fois 10 juridictions différentes à travers l'Amérique du Nord. C'est très important qu'il y ait une coordination très serrée avec les autres administrations. Alors, la Société est très impliquée dans deux organisations; au Canada, c'est le CCATM, le Conseil canadien des administrateurs de transport motorisé, et aux États-Unis, c'est l'AAMVA, American Association of Motor Vehicle Administrators. On est très impliqué dans ces deux associations-là parce que toute notre réglementation, notre législation doit être coordonnée avec les autres administrations pour être efficace.

Je vous disais tout à l'heure que la promotion de la sécurité routière, c'est rentable. Je vous ai mentionné hier que, si on n'avait pas réussi à améliorer le bilan routier au Québec depuis 20 ans, c'est 1 200 000 000 \$ qu'on débourserait cette année en indemnisation des victimes d'accidents, alors qu'en réalité on débourse seulement 700 000 000 \$. Le 500 000 000 \$ de différence, c'est le montant qu'on économise grâce à nos efforts en sécurité routière.

Je voudrais maintenant vous donner quelques exemples des initiatives de la Société en sécurité routière. Le premier exemple, ça concerne la ceinture de sécurité. La ceinture de sécurité, c'est peut-être le moyen le plus efficace de prévention des blessures graves en sécurité routière. On sait, par exemple, que chaque hausse de 1 % du port de la ceinture nous permet d'économiser

1 200 000 \$ en indemnités. Chaque fois qu'on hausse de 1 % le port de la ceinture, on sauve 1 200 000 \$. Encore un indice comme quoi c'est rentable, la sécurité routière. Quand on sait qu'au Québec, en 1970, il y avait seulement 55 % des gens qui portaient la ceinture et qu'aujourd'hui on est rendu à 93 % — c'est un des taux de port de la ceinture les plus élevés en Amérique du Nord, peut-être un des plus élevés au monde — alors vous pouvez imaginer l'économie qu'on a faite en indemnités grâce à nos campagnes de sécurité pour le port de la ceinture.

Maintenant qu'on a atteint cet objectif-là, qui est un des meilleurs au monde, on s'attaque maintenant au port de la ceinture sur la banquette arrière, parce que c'est maintenant obligatoire sur la banquette arrière. C'est un de nos défis. Aussi, on s'attaque à un autre défi, c'est d'essayer de convaincre tous les parents qui ont des jeunes enfants d'installer leurs enfants dans des sièges d'auto pour enfant adéquats. On sait que, déjà, un enfant sur quatre n'a pas le siège approprié et que 50 % des sièges sont mal fixés. Alors, c'est un défi qu'on s'est donné dans les prochaines années pour améliorer cette situation-là.

Un deuxième domaine où la Société est très active et, comme je vous le disais tout à l'heure, c'est peut-être le défi le plus important, c'est l'alcool au volant. On sait que 85 % des hommes au Québec et 75 % des femmes consomment de l'alcool. C'est un phénomène social normal, tout le monde en consomme, 85 % et 75 %. Alors, quand on sait que quelque 80 % également des gens ont un permis de conduire et que 85 % des gens consomment de l'alcool, on peut voir qu'il y a un problème. Mais on est fier de dire que, depuis que la Société a commencé ses campagnes sur l'alcool, le pourcentage de conducteurs ayant une alcoolémie de 0,08 % entre 11 heures le soir et 3 heures du matin est passé de 6 % en 1981, à 3,6 % en 1986 et à 3,2 % en 1991. On voit qu'on a fait des progrès considérables au Québec dans le contrôle de l'alcool au volant.

Par contre, l'alcool au volant, c'est un problème continu, et la Société est loin d'avoir fini de s'en occuper. Je pense que ça va demeurer encore pour plusieurs années notre principale préoccupation en sécurité routière. Comment on s'y attaque? Évidemment, on s'y attaque par nos campagnes de sensibilisation. Vous connaissez tous nos campagnes télévisées, il y a des panneaux sur le bord des routes; il y a toutes sortes de moyens qu'on a utilisés au cours des années pour essayer de combattre le fléau de l'alcool au volant. Il y a aussi les mesures législatives. Au cours des années, les lois ont été rendues de plus en plus sévères pour ce qui concerne l'alcool au volant. Et il y a évidemment les interventions policières. Là, c'est un des domaines où on est en relations les plus assidues avec les policiers, parce que le 0,08, c'est les policiers qui le font respecter et c'est très important que la Société soit en relations avec eux.

● (9 h 20) ●

On est fier de dire aussi que je pense qu'on a réussi à changer les mentalités, en 20 ans. Tout le monde se souvient ou tout le monde a probablement entendu, lors d'un party quelconque, quelqu'un dire à un autre, il y a 20 ans: T'es bien trop sôûl pour marcher, prend ton char! On

entendait ça, il y a 20 ans. Aujourd'hui, ce qu'on entend, c'est: T'as tellement pris un coup, donne-moi tes clés, je vais aller te reconduire ou bien tu prendras un taxi. Je pense qu'on a réussi à changer la mentalité.

Ce qu'on constate beaucoup aussi chez les jeunes, c'est le concept du conducteur désigné qui a commencé à être de plus en plus utilisé. Quand les jeunes se font un party, ils se disent: Toi, ne prends pas un coup à soir, c'est toi qui va conduire. Ça, c'est un concept dont on a fait la promotion depuis des années, et je pense que ça commence à faire son chemin.

On est aussi à l'origine, en bonne partie, de l'Opération Nez rouge. L'Opération Nez rouge, ce n'est pas tout le monde qui le sait, mais au-delà de 60 % du budget de l'Opération Nez rouge à chaque année, c'est la SAAQ qui le paie directement. En fait, c'est 300 000 \$, si je me souviens bien, cette année qu'on verse à l'Opération Nez rouge. Alors, d'année en année on verse 300 000 \$, mais on est convaincu que c'est un bon placement, parce que, pour nous, on économise probablement des millions.

On a mis sur pied également différents programmes, un programme qu'on appelle le programme Alternative qui s'adresse aux jeunes du secondaire. On a mis sur pied également le programme Pare-chocs qui s'adresse aux jeunes des cégeps. On a mis sur pied, depuis quelques années aussi, un concours qui s'appelle le concours *Pub de route* qui demande à des jeunes de préparer des publicités sur l'alcool au volant. On a fait la promotion, comme je le disais tout à l'heure, du conducteur désigné, de l'utilisation des taxis et du transport en commun. Alors, il y a toutes sortes de mesures que la Société a adoptées depuis de nombreuses années pour essayer de combattre ce fléau-là, et je pense qu'on a quand même un succès très important.

Finalement, une des dernières choses qu'on a faites, c'est de demander au gouvernement l'année dernière d'adopter des amendements majeurs au Code de la sécurité routière, la loi n° 12 qui a été votée par l'Assemblée nationale il y a maintenant un an, en décembre dernier, et qui rendent la législation beaucoup plus sévère pour les conducteurs avec facultés affaiblies.

À compter du 1er décembre prochain — c'est très bientôt — toute personne qui conduira avec facultés affaiblies se verra saisir immédiatement son permis de conduire, sur-le-champ, pour 15 jours. Cette personne-là, pour ravoir son permis, devra avoir suivi un cours qu'on appelle le programme Alcofrein du ministère de la Sécurité publique. Si la personne conduit malgré tout, malgré que son permis lui soit suspendu, à ce moment-là le policier pourra lui saisir son véhicule pour 30 jours, pas de véhicule pour 30 jours.

Tout récidiviste qui est pris une deuxième fois avec 0,08, à ce moment-là la personne se verra saisir son permis à nouveau et elle ne pourra le ravoir qu'après avoir suivi un programme intensif de réadaptation dans un centre spécialisé qui réadapte les alcooliques. La personne en question, si elle veut reconduire avant la fin de sa suspension, qui dans certains cas peut atteindre trois ans, elle pourra conduire avec un dispositif qui permet de bloquer l'allumage de l'auto s'il y a présence d'alcool.

Alors, tout ça, toutes ces nouvelles mesures vont entrer en vigueur le 1er décembre prochain. C'est le dernier geste que la Société a posé en matière d'alcool au volant. On est très fier d'avoir convaincu le ministre et le gouvernement d'avoir adopté cette loi-là. Et, à compter du 1er décembre, vous pouvez être sûrs que les corps policiers au Québec vont s'en occuper, et je pense que ça devrait avoir un effet considérable encore pour réduire l'alcool au volant. Alors, c'est les principales remarques que je voulais vous faire ce matin sur la sécurité routière. On est disposé à répondre à vos questions.

Discussion générale

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Gagnon. M. le député de Pontiac.

Exigences pour conduire un véhicule lourd

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. On parle d'un sujet, la sécurité routière, et certainement après l'événement de la fin de semaine passée, une enquête aura lieu pour déterminer les causes et circonstances exactes de l'accident. Cette responsabilité ne nous revient pas. Cependant, beaucoup de personnes se posent des questions quant aux événements de cette fin de semaine. Vous êtes fort probablement la meilleure personne pour nous informer. Premièrement, quelles sont les exigences qu'une personne doit remplir pour pouvoir conduire un autobus comme celui de cette fin de semaine?

M. Gagnon (Jean-Yves): Au moment où on se parle, les exigences sont, d'une part, d'avoir un permis de conduire de classe conducteur, comme vous et moi, pour un véhicule automobile, et par la suite deux ans d'expérience au minimum. Donc, si on regarde la législation actuelle, depuis le 1er juin dernier, pour avoir un permis valide complet, ça prend trois ans — une année d'apprentissage avec conduite accompagnée, deux années de probation — de permis de conduire plus un autre deux ans avant de pouvoir faire une demande pour avoir un permis de chauffeur d'autobus.

Alors, après ces cinq ans là, donc la personne aura besoin de cinq ans d'expérience, à ce moment-là elle peut se présenter pour avoir un permis, ce qu'on appelle le permis spécialisé pour les autobus. Il y aura un examen additionnel qui est prévu, qui n'est pas exigé du conducteur évidemment d'une auto, et la personne doit en plus subir un examen médical qui est beaucoup plus sévère que pour un conducteur d'auto; par la suite, cette personne-là peut avoir un permis de conduire pour conduire un autobus. S'il s'agit d'un autobus scolaire, il y a un cours additionnel qui est requis, mais pour un autobus ordinaire présentement il n'y a pas de cours additionnel de requis.

M. Middlemiss: Vous dites «présentement», est-ce que c'est parce que présentement vous êtes en train de revoir et que peut-être que les exigences seraient...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: ...il y aurait d'autres exigences et, si oui, c'est quoi?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est exact, ce que vous dites. Depuis à peu près un an, la Société est à revoir tous les examens pour les conducteurs de véhicules lourds, et au printemps prochain on devrait avoir des nouvelles exigences pour tous les conducteurs de véhicules lourds, pas seulement pour les autobus.

Dangerosité des routes de certaines régions

M. Middlemiss: Le rapport du coroner Malouin faisait certaines recommandations quant à l'émission d'un permis spécial pour la région de Charlevoix. Quelle est votre opinion là-dessus?

M. Gagnon (Jean-Yves): On avait examiné cette possibilité-là, mais malheureusement je pense que ce n'est pas une recommandation qui est très pratique. Parce que, comme je le disais tout à l'heure, il n'y a rien de plus mobile que la circulation des véhicules lourds et comment est-ce qu'on ferait pour s'assurer que toute personne qui va dans Charlevoix possède ce permis-là alors que dans bien des cas il y a des autobus qui viennent de l'Ontario, ça vient des États-Unis, ça vient de toutes les autres provinces canadiennes? La même chose pour les véhicules lourds, ça vient d'un peu partout à travers l'Amérique du Nord. Ça ne serait pas facile, je pense, de s'assurer du respect d'une telle mesure.

Alors, je pense que ce n'est pas une solution pratique. La solution pratique, c'est d'être plus exigeant comme on prévoit le faire pour les conducteurs de véhicules lourds et d'autobus.

M. Middlemiss: Donc, les nouvelles exigences vont ressembler un peu aux recommandations du coroner Malouin, mais pour tout le monde, pas seulement ceux qui conduisent dans Charlevoix, tout le monde qui conduit au Québec; parce que vous n'avez pas nécessairement la juridiction hors Québec, mais vous avez certainement des ententes.

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement. Ce ne serait pas pratique, je pense, de dire dans Charlevoix, ça prend un tel permis, dans les côtes de la Gaspésie, ça prend un autre permis. Je pense que ce ne serait pas pratique. Alors, il suffit d'avoir des exigences plus sévères pour tout le monde, et c'est ce sur quoi on travaille depuis un an — ce n'est pas juste à cause de l'accident, ça fait un an qu'on y travaille; au printemps, ça devrait être en vigueur.

M. Middlemiss: Votre opinion... Là, vous venez de soulever qu'il y a des côtes en Gaspésie. Est-ce qu'il y a une région au Québec, vu que vous êtes responsable de la sécurité routière, où vous trouvez que, à cause du réseau routier, pas nécessairement le réseau routier, mais la

topographie, qui est plus dangereuse que la région de Charlevoix, d'après vous?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, évidemment, on n'a pas d'études à cet effet-là, mais je ne crois pas qu'il y ait une région plus dangereuse que l'autre. Il y a des endroits où il y a des côtes, à d'autres endroits, ça peut être d'autre chose. Alors, je ne pense pas qu'on puisse affirmer une telle chose.

M. Middlemiss: Donc, comme responsable de la sécurité routière, vous n'avez pas de statistiques qui pourraient vous indiquer que dans certaines régions du Québec il faudrait peut-être qu'on soit un peu plus vigilant dans le sens de vouloir peut-être indiquer au ministère des Transports que, pour améliorer notre bilan, on devrait peut-être... Il y a des points noirs, il y a des côtes, il y a des... Est-ce que vous n'avez pas ces statistiques-là pour être capable de travailler avec votre partenaire, le ministère des Transports, pour lui dire: Voici, on veut améliorer notre bilan, vous devriez faire des travaux de cette nature à certains endroits?

• (9 h 30) •

M. Gagnon (Jean-Yves): On est en relation évidemment très constante et très intime avec le ministère des Transports et on leur fournit régulièrement toutes les statistiques très détaillées sur le bilan routier. D'ailleurs, on publie annuellement un gros volume sur le bilan routier, avec toutes les statistiques par région, par catégories de victimes, par catégories de véhicules. Alors, c'est fourni au ministère des Transports sur une base régulière, et je sais très bien que les spécialistes de la sécurité routière du ministère s'en inspirent pour, par exemple, corriger des points noirs, corriger des courbes. On est vraiment en relation très intime avec eux et on travaille main dans la main avec le ministère à cet effet-là.

M. Middlemiss: Donc, ces statistiques-là ne peuvent pas vous donner une indication, premièrement à cause du nombre d'accidents qu'il y a à des endroits qui sont plus dangereux que d'autres?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien oui, c'est sûr que ça donne des indications, parce que, comme les policiers nous fournissent, à la Société, tous les rapports d'accident suite à tous les accidents, et ces rapports d'accident là sont tous transmis au ministère des Transports sur une base régulière; alors, à ce moment-là le ministère s'en inspire. Et, comme je vous dis, on est en relation très, très intime avec eux à ce sujet-là; chaque fois que le ministère prend des initiatives pour corriger des points noirs, c'est parce que ça a été discuté avec nous la plupart du temps et sur la base des rapports d'accident qu'on leur a fait parvenir.

M. Middlemiss: Dans le cas spécifiquement des Éboulements puis de Saint-Joseph-de-la-Rive, est-ce que vous aviez des indications, des rapports de police, ainsi de suite, qu'il y avait certains travaux ou certaines choses qui devraient être faits?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, on a les rapports de police de tous les accidents qui ont eu lieu dans la région, et c'est fourni régulièrement au ministère des Transports.

M. Middlemiss: Votre responsabilité n'est pas, une fois qu'on vous a identifié ces choses-là, de faire des recommandations? Vous faites des recommandations pour améliorer le bilan, pour changer le Code de la sécurité routière, par exemple, l'alcool au volant et ces choses-là, est-ce que votre responsabilité dans le domaine de la sécurité routière n'inclut pas aussi ce besoin, du fait que vous avez les statistiques, d'identifier au ministère des Transports certains endroits plus spécifiquement?

M. Gagnon (Jean-Yves): Tout à fait, et c'est ce qu'on fait sur une base régulière. Quand je vous dis qu'on fournit tous nos rapports d'accident au ministère, ce n'est pas pour rien. On a une banque de données commune sur laquelle on travaille tous les deux, le ministère et nous, et c'est fourni constamment au ministère des Transports, c'est discuté avec eux. Mais je voudrais vous rappeler au point de départ, comme je vous l'ai dit, que le ministère est responsable du réseau routier et, nous, on est responsables du comportement humain. Alors, on ne peut pas assumer la responsabilité du ministère et on ne veut pas l'assumer non plus. Nous, on s'occupe de notre part, eux s'occupent de leur part, mais on leur fournit toutes les statistiques et les données dont ils ont besoin, parce que c'est nous autres qui les avons.

Vérification mécanique des autobus

M. Middlemiss: O.K. Maintenant, pour l'état mécanique des autobus, quel genre de vérification est-ce qu'on a présentement? Est-ce qu'on a l'intention — je sais qu'il va y avoir l'autosurveillance qui va venir — de faire autre chose dans l'avenir pour les autobus?

M. Gagnon (Jean-Yves): Au moment où on se parle pour les autobus il y a une vérification mécanique obligatoire deux fois par année, et je dois vous dire que le bilan routier des autobus est extrêmement positif. Quand on regarde le nombre d'accidents, le nombre d'accidents mortels, le nombre de blessés graves dans les autobus, on se rend compte que c'est de loin inférieur aux autres types de véhicules sur la route. Ils ont un excellent bilan, les autobus, au Québec. Mais, présentement, c'est deux inspections obligatoires par année. Et, comme vous le savez, ça a été mentionné dans les journaux, l'autobus impliqué dans l'accident Les Éboulements avait eu une inspection en juillet dernier, c'est assez récent, et il n'y avait aucune défektivité majeure qui avait été constatée.

Ce sur quoi on travaille actuellement, et c'est un projet-pilote sur lequel la Société travaille depuis deux ans, c'est de responsabiliser encore davantage les transporteurs en leur suggérant d'adhérer à un programme qu'on appelle le programme d'entretien préventif. Ceux qui adhèrent à ce programme-là s'engagent, par écrit, à faire quatre

inspections par année de leur véhicule au lieu de deux. À ce moment-là, c'est ce qu'on appelle de l'entretien préventif, changer les pièces qui risquent de faire défaut dans les prochains trois mois. Alors, c'est un projet-pilote au moment où on se parle. Il y a eu un amendement au Code de la sécurité routière, par la loi n° 12, qui prévoit que cette façon de faire là pourrait être étendue à l'ensemble du Québec par réglementation. On n'en est pas rendu là encore parce qu'on est encore au stage du projet-pilote. On a bon espoir que ça devrait améliorer encore plus la sécurité routière.

Mais, pour ce qui est des autobus, je pense que c'est important de le répéter, au Québec, ils ont un excellent bilan. Quand on regarde quelques statistiques récentes, on sait, par exemple, qu'il y a au Québec, en 1996, 8 300 autobus et 6 400 autobus scolaires. Il y a eu, en 1996, 416 accidents impliquant des autobus et 124 impliquant des autobus scolaires. Parmi ces accidents-là, dans le cas des autobus qui ne sont pas des autobus scolaires, il y a eu, en 1996, zéro décès, aucun décès, 17 blessés graves et 215 blessés légers. Quand on parle de blessés légers, c'est vraiment des blessés légers, des gens qui se cognent, des choses comme ça. Quand on parle d'autobus, c'est important de mentionner que ça inclut les autobus urbains; ceux de la CTCUQ et de la STCUM à Montréal sont inclus là-dedans. Alors, zéro décès, 17 blessés graves en un an, avec 8 329 autobus, c'est un excellent bilan.

Pour ce qui est des autobus scolaires, depuis trois ans, il n'y a eu aucun décès dans les autobus scolaires, deux blessés graves l'année dernière et une centaine de blessés légers. Alors, on a un excellent bilan d'autobus au Québec. Je pense que les entreprises d'autobus, en général...

Le Président (M. Lachance): M. Gagnon, je m'excuse de vous interrompre, mais les chiffres que vous venez de nous donner en ce qui concerne le nombre de véhicules, ça ne correspond pas à ce qu'on retrouve à la page 27 du rapport d'activité de la Société en 1996. L'autobus, en 1996, on parle de 6 726 véhicules et de 9 867 autobus scolaires.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, je m'excuse, on va vérifier les chiffres pour savoir lesquels sont les bons, mais c'est des chiffres qu'on a sortis cette semaine. Alors, on va vous trouver les bons chiffres. Mais, de toute façon, ça vous donne quand même un bon ordre de grandeur. Pour ce qui est du nombre d'accidents, c'est les chiffres officiels de la Société. Ça me fera plaisir de vous donner une copie de ce document-là, si vous le voulez.

M. Middlemiss: Maintenant, pour les camions, les routiers peuvent intercepter les camions sur la route pour faire les vérifications. Dans le cas des autobus, est-ce que ça se fait ou si ça ne se fait pas?

M. Gagnon (Jean-Yves): La politique de la Société en ce qui concerne les autobus, c'est de vérifier les autobus à l'origine et à destination. On a adopté comme politique,

depuis plusieurs années, de ne pas intercepter un autobus, par exemple, sur la 20, qui a 45 personnes à bord, parce que ça a déjà été fait puis ça a amené beaucoup de critiques. Alors, ce qu'on fait, c'est qu'on les inspecte à leur point de départ, avant qu'ils partent, et on les inspecte à leur arrivée. C'est les mandats que nos contrôleurs routiers ont, et ça donne des bons résultats. Je pense que c'est encore mieux d'inspecter avant que d'inspecter pendant. C'est toujours mieux de savoir que le véhicule est bon au moment du départ. C'est la politique de la Société.

Exigences pour conduire un véhicule lourd (suite)

M. Middlemiss: D'accord. Tantôt, on parlait de la formation des chauffeurs d'autobus. Qu'est-ce qu'on leur enseigne pour cette formation spéciale dans le cas de chauffeurs d'autobus, soit d'autobus urbains ou d'autobus nolisés? Vous avez mentionné tantôt qu'il y avait une formation spéciale pour les chauffeurs d'autobus scolaires. Sur quoi on met l'accent dans ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, Mme Louise Guimond, vice-présidente à la sécurité routière.

Mme Guimond (Louise): Pour les chauffeurs d'autobus interurbains, il n'y a pas de formation spéciale. Par contre, pour les chauffeurs d'autobus scolaires, il y a plusieurs éléments de sécurité reliés aux autobus scolaires: les bras mécaniques, le passage des piétons devant l'autobus, mettre les clignotants aux bons endroits, s'arrêter aux bons endroits sur la route. C'est un cours de 15 heures qui se donne aux chauffeurs d'autobus scolaires avant qu'ils aient leur permis.

M. Gagnon (Jean-Yves): Je dois vous dire que les exigences au Québec pour ce qui est des conducteurs d'autobus, c'est semblable à ce qui se passe ailleurs. Il y a une coordination qui se fait à travers l'Amérique du Nord et c'est très semblable d'un endroit à l'autre.

M. Middlemiss: Est-ce que vous prévoyez, dans les nouvelles exigences, quelque chose dans l'évaluation de la conduite elle-même? Je pense que souvent c'est ça qui est le problème, au point de vue du chauffeur, d'être capable d'évaluer s'il y a un danger ou non. Est-ce qu'il y a quelque chose qui va être dans les exigences de la prochaine formation pour s'assurer que les gens qui ont entre leurs mains la responsabilité de plusieurs personnes peuvent évaluer certains dangers par leur formation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce qui est prévu, c'est des examens beaucoup plus sévères. Quand je parle d'examens sévères, je parle, par exemple, pour un véhicule qui est équipé de freins à air, il va y avoir un examen spécial. Pour les trains routiers, il va y avoir des examens beaucoup plus sévères. Pour une transmission manuelle, ça ne sera pas le même examen que pour la transmission automatique. En plus des cinq ans dont je vous parlais tout à l'heure pour

pouvoir faire application pour un permis de conducteur d'autobus, il va y avoir, en plus de ça, une conduite obligatoire accompagnée avec un chauffeur d'expérience pendant un mois. Le chauffeur ne pourra pas conduire seul pendant un mois après avoir passé à travers toutes les autres étapes. Ça, ça va être prévu au printemps. C'est déjà prévu dans notre réglementation qui est présentement en rédaction

M. Middlemiss: N'importe où ou est-ce qu'on va prévoir que cette formation-là soit faite dans les endroits où ça demande le plus de capacités possible? Est-ce qu'on va exiger jusqu'à ce point-là? Parce qu'il y a une différence pour un conducteur d'autobus en ville, et vous l'avez dit vous-même, où la circulation se promène à la même vitesse, il y a bien moins d'accidents, et dans les régions où il y a plus d'accidents. Est-ce qu'à ce moment-là on ne pourrait pas, si ça ne coûte pas plus cher, ça va rendre un service et ça va améliorer notre bilan routier... Est-ce que vous l'avez considéré?

● (9 h 40) ●

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, il n'y a rien de prévu pour ce qui est d'une conduite dans une région par rapport à l'autre. Comme je vous le disais tout à l'heure, ce n'est pas très pratique, puisque le même chauffeur d'autobus peut faire 10 régions dans la journée. Il peut venir de l'État de New York, il peut venir de l'Ontario, il peut venir de partout. Alors, je pense que ça ne serait pas pratique d'avoir des exigences particulières pour une région ou l'autre. Et je ne crois pas que ça se fasse nulle part ailleurs. Je n'ai jamais entendu parler de telles pratiques dans d'autres provinces ou dans d'autres États.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on va prévoir, toutefois, dans la formation de les sensibiliser plus, que ce n'est pas tout plat comme la ville de Montréal, mais qu'il y a des endroits ici, comme dans d'autres provinces, où ils vont avoir, à cause de la topographie des lieux, des circonstances, des endroits où ça va être un peu plus difficile? Est-ce qu'on va tenter de les sensibiliser à des choses comme ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce qui est prévu, c'est que le déroulement de l'examen va être plus sévère dans le sens qu'on va exiger, par exemple, que le conducteur avec un véhicule chargé soit capable de descendre une côte, alors que présentement il y a beaucoup d'examen qui se font simplement sur des terrains plats. Alors, il va y avoir des parcours d'examen plus difficiles que c'est le cas actuellement.

M. Middlemiss: D'accord. Beaucoup de discussions ont lieu autour du port éventuel de la ceinture de sécurité qui, dans ce cas-ci, aurait pu peut-être sauver un nombre de vies. Ce n'est exigé nulle part. Est-ce que vous avez considéré... Est-ce que vous avez des études qui ont été faites qui vous ont amené à dire que, non, on ne l'exigera pas? Et quelles sont ces études-là? Et pour quelles raisons?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bon. La première chose qu'il faut mentionner, c'est qu'au Canada la responsabilité de la construction des véhicules, ce qui inclut les dispositifs de retenue, c'est une responsabilité qui relève de Transports Canada. C'est le gouvernement fédéral qui légifère en matière de construction des véhicules. Le Québec n'a pas de juridiction dans ce domaine-là.

Par contre, je sais que Transports Canada a fait des études à ce sujet-là. Ils ont fait des études avec des mannequins dans des autobus scolaires. Les conclusions dont on m'a fait part sont à l'effet que les ceintures de sécurité dans les autobus ne seraient pas pratiques et même que, dans certains cas, ça pourrait causer plus de blessures que la situation actuelle. C'est ce dont on m'a informé. Je n'ai jamais vu les études. Nous, au Québec, évidemment on s'inspire des travaux de Transports Canada parce que c'est leur juridiction, c'est leur responsabilité.

M. Middlemiss: Donc, vous n'avez pas d'études vous-mêmes qui pourraient contredire la position de Transports Canada?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non.

M. Middlemiss: Si vous en aviez, des études, qui démontreraient que ce serait certainement mieux de munir les autobus avec des ceintures de sécurité, vous seriez certainement prêts à transmettre l'information à Transports Canada, parce que c'est leur juridiction, et, de concert avec les autres provinces et le gouvernement fédéral, à travailler à assurer qu'on installe des ceintures de sécurité si c'est dans l'intérêt supérieur de notre collectivité.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, on sait que ça n'existe nulle part en Amérique du Nord. Je n'en ai jamais vu et je pense que, après vérification, ça n'existe nulle part en Amérique du Nord. Si le Québec possédait des données qui allaient dans ce sens-là, c'est évident qu'on les partagerait avec les autres provinces. Mais, comme ça n'existe pas et comme il n'y a aucune juridiction, à ma connaissance, qui a fait des études là-dessus, je pense que, au moment où l'on se parle, on s'est toujours fié aux études faites par Transports Canada parce que c'est quand même eux les experts dans ce domaine-là. Je ne pense pas que la Société... On n'a jamais fait d'études et on n'a pas de projets d'en faire non plus, parce que je ne pense pas que ça soit notre juridiction, tout simplement.

M. Middlemiss: Dans un autre ordre d'idées, puis vous l'avez touché...

Le Président (M. Lachance): En concluant, M. le député.

M. Middlemiss: Ah! Dans ce cas-là, je vais attendre.

Le Président (M. Lachance): Oui. Très bien. M. Gagnon, à la page 26 de votre rapport d'activité 1996, il

y a une information qui me fait sursauter, c'est le nombre de permis, le nombre de titulaires de permis de conduire pour conduire un autobus de plus de 24 passagers. On parle de 225 786 titulaires.

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que ce chiffre vous apparaît élevé ou normal, compte tenu de ce que vous pouvez observer, par comparaison, dans d'autres provinces ou dans d'autres pays?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je n'ai pas de comparaison avec les autres. Le chiffre ne nous apparaît ni élevé ni bas. C'est les gens qui se sont qualifiés à nos examens et qui ont le droit de conduire un autobus. Il ne faut pas oublier — et c'est très important, là — que juste une organisation comme la STCUM à Montréal a probablement plusieurs milliers de chauffeurs. La même chose à la STCUQ à Québec. Ça inclut tous les autobus urbains, là. Alors, ça fait beaucoup de monde.

Le Président (M. Lachance): Mais, un quart de million...

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce n'est pas un chiffre qui nous apparaît anormal. C'est des gens qui se sont qualifiés, qui ont eu le permis et qui ont le droit de le faire. Ça ne veut pas dire qu'ils le font, là, mais ils ont le droit de le faire.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Limoilou.

M. Rivard: Merci, M. le Président. Juste avant de poser mes questions, on se souvient qu'hier vous nous aviez remis un ordre du jour. Hier, on a étudié item par item, régime d'assurance en premier temps, financement par après. Je crois comprendre qu'aujourd'hui on traite indépendamment trois et quatre ensemble, là. Parce que, si je me fie aux questions de mon collègue d'en face, on a parlé de sécurité, de prévention, etc. Je n'ai pas d'objection, mais je veux savoir si on peut faire ça pour la balance de la journée, qu'on traite indépendamment des deux. Parce qu'hier on s'était limité à compartimenter régime d'assurance, financement. Alors, aujourd'hui, on y va? Alors, je vous remercie.

M. le Président, bien sûr, M. le député a questionné justement, avec l'accident malheureux de lundi, on se questionnait encore beaucoup aujourd'hui sur l'autobus. J'aurais des questions sur d'autres items que l'autobus, mais, tant qu'à vider le sujet, je voudrais justement poser une question sur les ceintures de sécurité. Vous avez dit à nous, les députés, que c'était du ressort de Transports Canada, mais votre opinion à vous? Parce que, si je me fie au tableau que vous nous avez remis, on a le nombre d'accidents qui impliquent des autobus scolaires, mais on n'a pas le nombre de blessés. Est-ce qu'il y a plus de blessés généralement, peut-être à cause qu'il y a plus de

passagers, dans un autobus que dans un véhicule? Est-ce que vous trouvez que, toutes proportions gardées, il y a plus de blessés et de morts dans des accidents qui impliquent des autobus urbains, interurbains et scolaires que d'autres véhicules?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y en a beaucoup moins. Il y en a beaucoup moins. Leur bilan routier est de loin meilleur que celui des automobiles ou des camions. C'est évident, puis je pense que c'est presque inévitable, là, parce qu'il ne faut pas oublier que les compagnies d'autobus gagnent leur vie à transporter du monde et elles sont très, très soucieuses de la sécurité. Ces gens-là, s'ils avaient une réputation d'être insécures, ils perdraient tous leurs clients. Alors, ils sont très, très, très attentifs à la sécurité. C'est pour ça que leur bilan est meilleur que les autres véhicules.

M. Rivard: On a établi aussi, lors de la loi qui a été adoptée, vous avez mentionné la loi de décembre dernier, que, pour quelqu'un, par exemple, qui a été arrêté en état d'ébriété, on sait qu'à compter du troisième mois et pour la balance de la suspension automatique qui était de 12 mois, ce qui veut dire que, pendant neuf mois, on va avoir un gadget qui existe, là, dans d'autres provinces et qui va empêcher le démarrage du véhicule. Qu'arrive-t-il dans le cas, par exemple, de quelqu'un qui a une licence pour conduire un autobus ou un camion et qui n'est pas toujours attiré au même véhicule? Je ne vois pas, par exemple, un autobus interurbain. Mais est-ce que ces gens-là vont pouvoir... Ça va être quasiment inapplicable.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça va être inapplicable aux autobus. D'ailleurs, ça ne sera pas appliqué aux autobus.

M. Rivard: Je ne me souviens pas. Est-ce que c'était prévu dans la loi que ça excluait, par exemple, un type de véhicule?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il n'y avait rien d'exclu, mais, écoutez, comme, sur un autobus, il y a plusieurs chauffeurs la plupart du temps, c'est évident qu'on n'ira pas installer un dispositif comme ça sur les autobus. Ça vise les véhicules de promenade.

Interception de conducteurs avec permis suspendu

M. Rivard: Toujours pour la conduite en état d'ébriété, est-ce que vous avez des statistiques qui démontrent que, lorsqu'une personne est suspendue... Vous avez le nombre de personnes qui sont suspendues pour ivresse au volant, combien, en nombre et en pourcentage, sont interceptées en possession d'un véhicule, que ça soit le leur ou un autre, lorsqu'elles sont au volant. Donc, à ce moment-là, ils entraînent des suspensions. Est-ce que le pourcentage est élevé?

● (9 h 50) ●

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, le pourcentage de personnes qui conduisent avec un permis suspendu est de 75 %. C'est pour ça qu'on a demandé au gouvernement d'inscrire dans la loi la saisie du véhicule. C'est une mesure qui est utilisée au Canada actuellement, en Alberta, et c'est utilisé dans au-delà d'une vingtaine d'États américains. Ça a donné d'excellents résultats, parce que la personne qui sait que, si elle se fait prendre à conduire durant sanction, son véhicule va être saisi pour 30 jours, ça donne d'excellents résultats. Ça a réduit la conduite durant sanction de façon drastique dans ces autres juridictions. On est convaincu que ça va être le même phénomène au Québec, et tout ça ça commence le 1er décembre.

M. Rivard: O.K. Vous êtes d'avis que... Aussi, avec la permission de conduire après 90 jours, vous croyez que la loi qu'on a adoptée l'année dernière... Parce qu'il faut bien comprendre que, des fois, c'est une erreur que des gens font. Ils se font intercepter à 0,09, et certaines personnes qui disent que 0,09, ce n'est pas pire que 0,08 ou 0,07. Alors, le fait qu'on ouvre la permission de conduire après trois mois avec l'utilisation du gadget qui va empêcher le démarrage du véhicule, vous êtes toujours d'avis que c'est une mesure avec laquelle le Québec devrait aller de l'avant?

M. Gagnon (Jean-Yves): L'ouverture dont vous faites part, quand vous parlez de trois mois, ça, c'est pour une première infraction.

M. Rivard: Oui.

M. Gagnon (Jean-Yves): Mais, pour une récidive, il va y avoir un minimum d'un an, là, sans conduire. Et une deuxième récidive, la même chose. Encore une fois, avant de faire adopter une telle mesure, on a regardé ce qui se passe ailleurs. Là où ça a été implanté, cette mesure-là, les antidémarrageurs, qu'on appelle, là aussi, ça a donné d'excellents résultats parce que les gens savent très bien que, s'ils ont pris un verre, l'auto ne partira pas. Alors, ils ne prennent pas un verre. On nous dit que ça a éliminé, pour ces personnes-là, la conduite avec facultés affaiblies d'au-delà de 95 %.

Campagnes publicitaires concernant l'alcool au volant

M. Rivard: Mon dernier point à ce stade-ci, mais ce n'est pas ma dernière question de la journée, je voulais tout simplement vous dire que, lorsque vous avez mentionné, tantôt, vos campagnes de publicité pour contrer l'abus de l'alcool au volant, vous avez été extrêmement percutant. Je pense qu'une des raisons, sinon la raison principale de la baisse des accidents, c'est la qualité des messages publicitaires que vous avez faits. Je pense que, si ma mémoire est fidèle, vous avez même gagné certains prix, à la Société.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Rivard: Et je me souviens, au début, c'était *On s'attache, au Québec*. Après ça, on voyait des accidentés. Naturellement, c'était des simulations, mais ça secouait. Je pense que, si le bilan s'améliore, s'il y a moins d'accidents, surtout avec décès, c'est la qualité des interventions publicitaires de la SAAQ.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je vous remercie de le mentionner, parce que je pense que ça a été reconnu par des prix, comme je vous dis, même au niveau international que la SAAQ a gagnés à cet effet-là. Je peux vous annoncer que, dès la semaine prochaine, il y aura un nouveau message, très percutant encore, sur l'alcool au volant qui va passer jusqu'au début du mois de décembre et, à ce moment-là, l'Opération Nez rouge va embarquer. Alors, pendant trois mois, là, vous allez entendre parler encore d'alcool au volant au Québec.

M. Rivard: Merci. Alors, je reviendrai tantôt pour d'autres sujets.

Le Président (M. Lachance): Concernant la publicité que vous faites, est-ce que vous avez l'intention — là, vous venez de parler de publicité concernant l'alcool au volant de façon spécifique — en relation avec les nouvelles dispositions plus sévères qui doivent entrer en vigueur le 1er décembre, de faire une campagne de publicité vigoureuse pour, une fois de plus, prévenir les conducteurs de ce qui les attend s'ils sont fautifs?

M. Gagnon (Jean-Yves): D'ici au 1er décembre, il y aura énormément d'information. Ça va être plutôt des campagnes de relations publiques. Il y a notre campagne *Alcool* qui va contenir une partie du message, va parler des nouvelles mesures, mais il y aura une campagne de relations publiques intense d'ici le 1er décembre pour faire connaître ces mesures-là justement, en plus évidemment de la formation des policiers. Ça fait déjà quelques mois qu'on est à former les policiers pour l'application de ces mesures-là également.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Non, pas pour le moment.

Le Président (M. Lachance): Ça va? M. le député de Saint-Hyacinthe.

Nombre d'heures consécutives de conduite d'un véhicule lourd

M. Dion: Oui, merci, M. le Président. Je voudrais revenir à la question, évidemment, qui nous a tous préoccupés à la suite de l'accident déplorable qui est arrivé dans Charlevoix. Je pense qu'il n'y a personne qui peut être insensible à cela. Je veux faire référence en particulier au fait que, lorsqu'on conduit une automobile ou un véhicule,

quel qu'il soit, pendant un certain nombre d'heures, je pense que c'est de notoriété que, avec le passage des heures, le niveau d'attention, la capacité de réaction peuvent diminuer. Quelles sont les normes — il doit bien y en avoir — d'heures qu'un chauffeur d'autobus peut conduire de suite, sans arrêt?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, effectivement, il y a des normes qui sont d'ailleurs appliquées à la grandeur de l'Amérique du Nord. Je pense que — je ne connais peut-être pas les détails — je vais peut-être demander à M. D'Astous de vous en parler.

M. D'Astous (André): Oui. Pour les transporteurs de véhicules lourds, autobus interurbains et camions, il y a des normes canadiennes qui existent et qui limitent à 12 ou 13 heures de travail par jour sur une période de sept jours. Et, passé ces périodes-là, lorsque le véhicule est intercepté par un contrôleur routier ou un policier, il y a une infraction qui est émise. Et ce qui est encore plus important, c'est qu'il y a obligation pour le transporteur de soit changer le conducteur ou de rester immobilisé en poste de contrôle ou ailleurs sur le réseau autoroutier, ce qu'on appelle, nous, «la politique de conformité sur place».

M. Dion: Oui. Alors, ça, c'est le nombre d'heures par jour. Est-ce qu'il existe aussi un nombre d'heures de suite, sans arrêt?

M. D'Astous (André): Oui. La norme, c'est tant d'heures par jour sur une période, de mémoire, c'est sept ou 10 jours. Dépendamment du nombre de jours consécutifs, le nombre d'heures par jour peut évoluer. Mais c'est une norme pancanadienne qui est d'ailleurs en révision depuis quelques années par une étude fédérale qui se penche sur l'à-propos de la norme comme telle. Et, à ma souvenance, il y a un document, il y a quelque chose de nouveau qui s'en vient pour vraiment apprécier la pertinence de la norme actuelle. Est-ce qu'elle est trop permissive? Pas assez? Est-ce qu'on doit en tenir compte sur différents réseaux autoroutiers? Je ne sais trop, mais c'est quelque chose qui s'en vient et c'est une norme pancanadienne.

M. Dion: O.K. Et, pendant la même journée, est-ce qu'on peut conduire 12 heures sans arrêt ou si on est obligé de faire des arrêts pour se reposer, je ne sais pas, 15 minutes, 20 minutes?

M. D'Astous (André): Ce que j'en comprends — je n'ai pas le détail de la norme, on peut revenir dans quelques demi-heures pour vous donner l'information — c'est une norme qui comprend les heures travaillées et de conduite. Donc, si un conducteur, en plus de conduire, travaille, décharge un camion, ça compte dans le nombre d'heures qui est limité à 12 ou 13 par jour. Mais on va revenir sur le détail du nombre d'heures travaillées, norme de conduite par jour sur un cycle de sept ou 10 jours. Je n'ai pas le détail, mais ça s'en vient.

M. Dion: Pour les autobus, en particulier, qui nous intéressent.

M. D'Astous (André): Pour tous les transports de véhicules lourds.

M. Dion: Oui, sauf que je pense qu'on est beaucoup plus sensible aux autobus. Alors, ça comprendra des précisions pour l'autobus.

M. D'Astous (André): Ça comprend l'autobus dans la mesure que le parcours est plus que 160 km. L'autobus urbain n'a pas de contrôle d'heures de conduite.

M. Dion: O.K. Maintenant, quels sont les moyens que vous avez pour contrôler le nombre d'heures de conduite de suite, ou pendant une journée, ou pendant une semaine? Est-ce qu'il existe un journal de bord dans chacun des véhicules? Et comment faites-vous pour le vérifier?

M. D'Astous (André): Il existe effectivement dans chaque véhicule dont le rayon est plus que 160 km ce qu'on appelle, nous, un «logbook», donc une compilation du nombre d'heures travaillées par jour pendant le cycle de journées — on y reviendra tout à l'heure — et il est contrôlé, par ailleurs, surtout en entreprise, où on peut vraiment apprécier si ce qui est marqué dans le fameux document «logbook» est conforme. Alors, on le compile. On vérifie ce qui est donné par le conducteur par rapport aux péages d'autoroute, par rapport aux repas qu'il a pris, par rapport à l'essence qu'il a mise dans son véhicule pour s'assurer que ce qui est dans le document «logbook» est conforme à la réalité. Et ça se fait plutôt en entreprise pour vraiment être capable d'apprécier l'équivalence entre ce qui est marqué et ce que les documents qu'on peut récupérer au fil d'un voyage peuvent confirmer ou infirmer. Je ne sais pas si c'est assez clair, là?

M. Dion: Oui. À quel moment est-ce que vous vérifiez ça, ces choses-là? Vous dites que c'est vérifié en entreprise. J'imagine que vous, à l'occasion, vous vérifiez dans chaque entreprise ou dans un certain nombre d'entreprises.

M. D'Astous (André): Oui. Il y a d'abord un contrôle qui se fait sur route par des contrôleurs routiers. Si on a un doute sérieux que le camionneur a inscrit de la mauvaise information, il y a un transfert du dossier à nos enquêteurs-entreprises. Donc, eux prennent le relais et font une vérification plus poussée. Il y a aussi des vérifications planifiées qu'on fait en entreprise. Sur une base x par année, on va en entreprise pour vérifier différentes normes, comme par exemple la rampe de sécurité, le volet mécanique des véhicules, savoir si le transporteur a le bon permis, s'il a chargé le bon tarif. C'est ce genre de normes qu'on vérifie en entreprise: visites planifiées, interrelations contrôle sur route qui réfèrent à l'enquêteur ou suite à des plaintes qu'on reçoit du public ou d'autres transporteurs.

• (10 heures) •

M. Dion: Et le contrôle sur route se fait de quelle façon?

M. D'Astous (André): Pour les heures de conduite?

M. Dion: Oui, c'est ça.

M. D'Astous (André): Vous avez donc un recueil qui est un genre de grille qui donne par jour et par heure ce que le camionneur a fait — travail, conduite ou repos — et, avec un calcul mathématique, on s'assure que ce qui est indiqué là-dedans est conforme ou non à la réglementation.

M. Dion: Alors, ça, vous faites ça sans préavis? Vous faites ça comment? A quel moment?

M. D'Astous (André): On a une trentaine de postes de contrôle. Alors, lorsque le camion se présente, on le pèse, on vérifie différents documents et, si on a une raison de croire que le conducteur semble fatigué, on va plus loin. On demande le cahier, là, le «logbook».

M. Dion: Je vois que vous me répondez en ayant en arrière-pensée les camions.

M. D'Astous (André): Oui.

M. Dion: Je pense que c'est très important. Mais les autobus?

M. D'Astous (André): Comme le disait M. Gagnon tout à l'heure, nos contrôles se font, à l'origine, à destination. Alors, lorsqu'un véhicule, un autocar est arrêté au Château Frontenac, à Mirabel, un peu partout, on a des équipes spécialisées. À Québec, il y a un contrôle routier qui ne fait que ça, du contrôle de véhicules: taxis, limousines et autobus. Très régulièrement, il va dans ces endroits-là et vérifie différentes normes, dont évidemment les heures de conduite. Encore une fois, en entreprise, c'est la meilleure place pour vérifier si vraiment on a un «logbook» conforme à la réglementation.

M. Dion: Vous dites: On a un contrôleur à Québec qui fait uniquement ça, taxis, autobus, et tout le reste, un seul contrôleur quand on sait la quantité d'autobus qui viennent à Québec — ha, ha, ha! — surtout en été; c'est faramineux. Ça vous permet de contrôler quel pourcentage des autobus en circulation?

M. D'Astous (André): Je ne pourrais vous le dire. Il y a 8 000 véhicules de transport de personnes, 6 000 de transport écolier, je ne sais pas combien il y a de contrôles de faits précisément sur les véhicules autobus. Ce que je peux vous dire, par ailleurs, c'est que, en 1996, on a vérifié à fond 130 000 véhicules, dont une partie sont des véhicules de transport de personnes, bien sûr.

M. Dion: Quelle proportion serait des véhicules de transport de personnes?

M. D'Astous (André): J'imagine que c'est moins de 10 %. Écoutez, il y a, au Québec, 16 000 000 de transports par année, et la très grande majorité, c'est du transport de biens et de marchandises, bien sûr.

M. Dion: Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): J'aurais une précision qui découle d'une question posée par le député de Saint-Hyacinthe et qui provient d'un document auquel me réfère M. Breton, le Vérificateur général. C'est un document qui émane de la Société de l'assurance automobile, daté de janvier 1995. J'imagine que c'est toujours en vigueur. «Un conducteur ayant accumulé 13 heures de conduite ou 15 heures de travail à l'intérieur d'un même poste doit, avant de pouvoir conduire de nouveau, prendre au moins huit heures de repos consécutives. Les heures de repos peuvent être réparties en deux périodes si le conducteur utilise la couchette de son véhicule — alors, il y a des informations très précises qui peuvent être disponibles. De plus, un conducteur ne peut conduire s'il a accumulé un certain nombre d'heures de travail à l'intérieur du cycle de travail utilisé: 60 heures de travail par période de sept jours consécutifs ou 70 heures de travail par période de huit jours consécutifs.» Ça vient, je pense...

M. Gagnon (Jean-Yves): M. le Président, j'allais vous dire qu'on vient de sortir le document et que c'est exactement l'information que vous avez donnée. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Très bien. M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Merci, M. le Président. Je comprends que, dans les camions, ils ont tous des «logbooks», mais, dans les autobus de plus de 160 km, est-ce qu'ils ont effectivement un livre que vous appelez un «logbook» dans chaque autobus?

M. Gagnon (Jean-Yves): Le «logbook» est obligatoire pour tous les véhicules lourds.

M. Bissonnet: Dans chaque autobus.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. Il est obligatoire.

Mesures de vérification des véhicules lourds

M. Bissonnet: Combien y a-t-il de contrôleurs routiers dans la province, sur le nombre que vous avez, qui sont affectés au transport par autobus, par taxi et par limousine? Vous en avez un à Québec, combien est-ce qu'il y en a dans la province qui sont affectés à cette tâche de vérification de ces sortes de véhicules?

M. D'Astous (André): Dans la région de Québec, il y en a un, c'est historique, c'est connu. Ailleurs, dans

le fond, les 199 autres doivent faire du contrôle de transport et de personnes et de marchandises. Vous avez, par exemple, dans la région de Montréal ou dans la région de Laval, des contrôleurs routiers qui font souventefois les aéroports. Ce ne sont jamais les mêmes, mais tous ont la formation et tous doivent faire l'ensemble des normes qu'on gère, comme Société, sur l'ensemble des clientèles de transporteurs.

M. Gagnon (Jean-Yves): Comme l'a dit M. D'Astous, on a 200 contrôleurs, à la Société. Alors, les 200 contrôleurs sont affectés au transport lourd. Leur travail consiste à vérifier justement les camions et les autobus, et ils n'ont pas de directive à savoir: Vous devez vérifier tant d'autobus aujourd'hui ou tant de camions, ils doivent vérifier les véhicules lourds au Québec; ça inclut autobus, taxis et camions.

M. Bissonnet: À la fin de l'année, vous avez un rapport annuel de toutes les inspections qui ont été faites par rapport au nombre d'autobus, de limousines, de taxis. Est-ce qu'il y a des documents là-dessus qui démontrent quelle est la résultante de tout ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, toutes les statistiques sont disponibles. On ne les a peut-être pas ici ce matin, mais c'est tout disponible, ça, le nombre de véhicules qui ont été vérifiés par catégories.

M. D'Astous (André): Sur une approche plus large, il y a, une fois par année, une planification régionale et nationale où chaque territoire, de par sa spécificité, doit faire, par exemple, plus de bois en longueur, plus de transport de matières en vrac, plus de transport général et, de façon obligatoire, il y a, dans les régions où il y a beaucoup de transport de personnes, obligatoirement un nombre d'heures de contrôle à faire, autant sur le véhicule qui transporte des étudiants ou des personnes qu'on en aura à faire pour des véhicules qui transportent des marchandises ou des biens, et c'est dépendamment, donc, de l'historique des régions, de notre connaissance de la non-conformité des différents transporteurs aux différentes normes des différentes régions, et c'est planifié sur une base annuelle, et à chaque année on fait un peu le bilan de ça où on peut observer des écarts dans la planification originale.

Système d'information sur les véhicules

M. Bissonnet: Dans le rapport du Vérificateur, bien, c'est-à-dire, dans sa présentation qu'il a faite dans une séance de travail dont vous avez sûrement le texte, à la page 3 — je vais me permettre de citer son texte parce que je pense qu'il faut se poser peut-être des questions — c'est indiqué comme ceci: «Les systèmes d'information permettent difficilement l'identification des transporteurs délinquants. On ne peut pas savoir si un véhicule a déjà été intercepté, quelles réglementations ont été contrôlées et quels avis d'infraction ont été émis. En l'absence d'outils informatisés, les contrôleurs routiers remplissent encore à

la main de nombreux rapports qui sont ensuite révisés et saisis. Enfin, les systèmes utilisés en vérification mécanique ne permettent toujours pas d'effectuer un véritable suivi et une évaluation des mandataires.» Ça, c'est le Vérificateur général qui parle, et il est ici avec nous.

Alors, suite à son intervention au sujet de votre système d'information, où en êtes-vous actuellement? Parce que, si je comprends bien, quand un de vos contrôleurs routiers arrête quelqu'un, il n'a peut-être pas souvent les informations à savoir si ça a été un délinquant, si ça ne l'a pas été, à cause que le système d'information informatisé n'est pas «up-to-date», chez vous, dans l'ère moderne qu'on vit. Qu'est-ce que vous allez faire? Ou ce que le Vérificateur général nous dit, est-ce que c'est dans cette direction-là... C'est sûr que, si c'était comme ça, vous devriez l'améliorer, mais qu'est-ce que vous allez faire avec, compte tenu de ces dires-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je vous remercie de poser la question parce que ça me permet de vous rappeler — je l'avais mentionné hier — le fait qu'on est en train, depuis maintenant trois ans, d'informatiser au complet toutes les opérations de contrôle routier. On dépense, en fait, 18 000 000 \$ sur quatre ans pour informatiser toutes nos opérations de contrôle routier, et une des composantes les plus importantes de notre nouveau système informatique, qui est à toutes fins pratiques terminée, cette partie-là, c'est ce qu'on appelle «le dossier transporteurs». On aura dans notre système informatique un dossier complet sur tous les transporteurs au Québec; il y en a 50 000. On aura un dossier complet sur chacun d'eux. Toutes les infractions, tous les accidents, toutes les interceptions, les vérifications, tout ça sera intégré au dossier transporteurs et tout ça sera disponible «on-line» pour le contrôleur routier dans son véhicule. Lorsqu'il va voir un véhicule, il va pouvoir tout de suite, en pitonnant le numéro de licence, connaître l'historique du transporteur, savoir si c'est un transporteur à problèmes, si c'est un transporteur qui a eu beaucoup d'infractions, beaucoup d'accidents et il pourra à ce moment-là décider d'intercepter ce véhicule-là ou de ne pas l'intercepter si c'est un transporteur qui n'est pas un délinquant

• (10 h 10) •

L'objectif du système, c'est de permettre à nos contrôleurs routiers d'être beaucoup plus efficaces qu'antérieurement parce que, avec cet outil-là, ils ne perdront pas leur temps à vérifier des véhicules qui sont toujours corrects, ils vont plutôt s'attarder à vérifier les véhicules qui ne sont pas corrects parce qu'on sait, par l'historique du transporteur, que c'est un transporteur qui est à risque. Alors, ça, c'est un nouveau système.

Il ne faut pas oublier que la SAAQ a hérité du mandat du contrôle routier en 1991, et que, en 1991, il n'y avait rien, il n'y avait absolument rien qui existait. Depuis 1991, on met graduellement sur pied toute une série de mécanismes pour augmenter l'efficacité du contrôle routier, et ça, c'est un des mécanismes, quant à nous, qui vont être les plus efficaces et qui vont rendre... Nous, on se dit toujours: On a 200 contrôleurs routiers, mais, avec ces

nouveaux outils là, ça va être comme si on en avait 500 parce qu'ils vont être tellement plus efficaces dans leur travail qu'ils ne perdront pas de temps à faire des choses inutiles. Ils vont faire vraiment ce qui est important, et c'est ça, l'objectif de l'informatisation du contrôle routier.

M. Bissonnet: Vers quelle date à peu près, selon vous, ça devrait être en opération, votre nouveau système informatique?

M. D'Astous (André): On a déjà un dossier transporteurs qui est monté, on a déjà, dans nos postes de contrôle, des équipements reliés au dossier transporteurs, dans la plupart des postes de contrôle, et, lorsque le projet-pilote sera terminé pour le volet véhiculaire, quelque part d'ici Noël, on aura probablement, en 1998, 100 véhicules équipés, si c'est prouvé que c'est efficace, d'équipement pouvant être relié au dossier transporteurs.

Sécurité des taxis

M. Bissonnet: Au niveau des taxis, il y a souvent des incidents malheureux d'agresseurs, d'actes criminels qui sont faits auprès des chauffeurs de taxi. Le système de sécurité, je sais que les ligues de taxi étudient ça. Elles ont toujours un problème monétaire parce que ça prend des coûts additionnels dans leurs automobiles-taxis. Lorsque arrivent ces événements-là, est-ce qu'à la Société on a une section qui étudie les possibilités d'améliorer la sécurité pour ces chauffeurs de taxi là en faisant des études, ou en faisant des recommandations au ministre, ou quoi que ce soit?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce n'est pas la responsabilité de la Société de s'occuper de cet aspect-là. Dans le cas des taxis, nous, ce qu'on surveille, c'est la sécurité routière, c'est-à-dire la sécurité du véhicule. Mais, pour ce qui est du comportement des clients des chauffeurs de taxi, je pense que ce n'est vraiment pas la responsabilité de la Société de s'occuper de ça.

M. Bissonnet: Vous vous occupez, autrement dit, de la tôle.

M. Gagnon (Jean-Yves): Du véhicule. Bien oui, parce que, nous, c'est la sécurité routière qui nous intéresse. C'est: Le chauffeur, est-ce que lui, il est sécuritaire? Est-ce que son véhicule est sécuritaire? C'est ça qui nous intéresse, à la Société.

M. Bissonnet: O.K., je comprends.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est le comportement humain et puis la sécurité routière.

M. Bissonnet: O.K. Merci, pour le moment.

Le Président (M. Lachance): Je reviens brièvement à la question des taxis parce qu'il m'arrive de

temps en temps d'en prendre et puis que j'ai observé qu'il y a un pourcentage assez important de chauffeurs de taxi qui ne portent pas la ceinture de sécurité. À ce que je sache, ils ne sont pas exemptés, il n'y a pas d'exemption particulière.

M. Bissonnet: Ils sont exemptés.

Le Président (M. Lachance): Ils sont exemptés?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non. Ils ne sont pas exemptés.

M. Bissonnet: Sauf sur les routes provinciales. Ils sont exemptés, sauf sur les routes provinciales.

(Consultation)

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah! O.K. Je m'excuse, on me dit que les chauffeurs de taxi sont exemptés dans les zones où c'est 50 km/h et moins. En dehors de ça, ils ne sont pas exemptés.

M. Bissonnet: Pour être plus clair, là, c'est: sur une route provinciale numérotée, il faut qu'ils mettent leur ceinture. S'ils sont en urbain, sur la rue comme le boulevard René-Lévesque, ici, ils ne sont pas obligés de porter leur ceinture, sauf que, si le boulevard René-Lévesque tombe juste avant d'arriver à la route 236, là ils seront obligés de la porter.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça. D'ailleurs, c'est frappant, moi, ça m'est arrivé souvent de voir des chauffeurs de taxi à l'aéroport, par exemple... Ils n'ont pas leur ceinture, mais, dès qu'on prend l'autoroute, ils la mettent. C'est ça, la réglementation.

Port de la ceinture de sécurité par les chauffeurs d'autobus

M. Bissonnet: Juste une petite question additionnelle sur le chauffeur d'autobus. Je comprends que les passagers, ils n'en portent pas, de ceinture de sécurité, mais la loi qu'on a adoptée, c'est pour tout le monde. Tout chauffeur, tout conducteur au Québec devrait porter une ceinture de sécurité, incluant la police, parce que la police doit porter la ceinture de sécurité, trompons-nous pas. La seule exception qui est arrivée après, c'était la revendication des chauffeurs de taxi, qui ont revendiqué, qui ont prouvé au ministre du transport à l'époque que, quand ils avaient un passager à l'arrière, avec leur ceinture, ils pouvaient être en difficulté, et la démonstration a été faite assez clairement. Donc, à ce moment-là le ministre des Transports de l'époque a exempté les chauffeurs de taxi en ville. Mais les chauffeurs d'autobus, d'après la loi, doivent-ils porter la ceinture de sécurité? Je ne parle pas des passagers, des chauffeurs.

Des voix: Oui.

M. Bissonnet: Ils doivent la porter?

M. Gagnon (Jean-Yves): On me dit que oui. J'avoue que c'est la première fois qu'on me pose la question. On me dit que oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bissonnet: Bien oui. On va vérifier ça mais qu'on prenne l'autobus, s'ils portent la ceinture.

M. Gagnon (Jean-Yves): Mais la question que je me pose, c'est: Est-ce qu'il y a des ceintures de sécurité pour les chauffeurs dans tous les autobus? Ça, je ne le sais pas.

M. Bissonnet: S'ils doivent la porter, il faudrait qu'il y en ait.

(Consultation)

M. Gagnon (Jean-Yves): Notre expert en sécurité routière, M. Claude Dussault, me souffle les réponses.

Le Président (M. Lachance): Toujours sur les ceintures de sécurité, à la page 27 de votre rapport annuel, vous mentionnez qu'il y a 227 personnes qui ont obtenu la permission, l'autorisation d'être exemptées du port de la ceinture depuis 1990 et qu'il y a 21 exemptions qui ont été accordées en 1996 sur 286 demandes d'exemption. Est-ce que vous pourriez nous indiquer un peu quels sont les éléments qui permettent d'obtenir justement une exemption? On voit, là, que c'est très limité, qu'il y en a très, très peu. C'est accordé par le Comité consultatif médical et optométrique

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est des exemptions qui sont très rares, qui sont accordées suite à des rapports médicaux qui sont fournis à la Société et qui font état que la ceinture pourrait blesser. C'est très, très limité. Les examens médicaux sont très sévères parce qu'on veut en donner le moins possible. Ça prend un rapport médical très, très bien étoffé pour qu'on puisse accorder une exemption.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il y a des critères dont les membres de la commission pourraient prendre connaissance pour savoir sur quoi se guide, se base le Comité consultatif pour décider, prendre la décision là-dessus?

M. Gagnon (Jean-Yves): La loi dit que c'est sur l'obtention du certificat médical d'un médecin spécialiste, mais on ne donne pas les raisons exactes. Ça relève du médecin. On me dit que, dans la plupart des cas, c'est des gens qui sont très obèses, qui ne peuvent pas mettre la ceinture. Alors, à ce moment-là, il y aurait une possibilité d'exemption. Mais c'est vraiment un médecin spécialiste qui doit nous donner les raisons et c'est seulement sur ce rapport-là qu'on donne des exemptions. Mais le Code de

la sécurité routière comme tel ne mentionne pas de détails. Ça demande un rapport médical, et l'exemption est donnée pour deux ans maximum à la fois dans le Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Merci. M. le député de Maskinongé

Mesures de vérification des véhicules lourds (suite)

M. Désilets: Merci, M. le Président. Moi, je veux revenir un petit peu avec l'entretien préventif et puis la vérification mécanique finalement des véhicules. C'est parce que je veux comprendre un peu la raison. Je sais que vous me dites que vous travaillez sur le comportement humain, mais le comportement humain et puis le comportement des obligations, jusqu'à présent, font qu'il y a 11 % à peu près des véhicules — 11,4 %, selon les chiffres — qui sont encore fautifs, qui ont des déficiences majeures, 11,4 %, malgré qu'ils soient obligés d'avoir deux obligations de vérification de leur véhicule par année, malgré, en plus, qu'il y ait des contrôles routiers, malgré qu'il y ait des contrôleurs en entreprise qui vont les vérifier.

Malgré tout ça, il y en a encore 11 %, et là on dit: Oups! à la place, on va faire de la prévention puis on va les obliger à embarquer dans une sélection. J'ai de la misère à comprendre, parce que vous me dites en même temps qu'on a un système d'informatique qui est de plus en plus performant puis qui va être opérationnel quasiment à 100 %, d'ici peu. Et là on a tous les outils pour les poigner puis on dit: Oups! on se fie sur vous autres, maintenant. J'ai de la misère à comprendre.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, premièrement, je dois vous faire une précision. Quand on parle de 11,4 % des véhicules qui ont des déficiences majeures, il s'agit des camions, parce que les autobus, c'est plutôt 4 %. Il y a quand même une différence significative. Il faut savoir également que, au moment où la Société s'est vu confier le mandat du contrôle routier, en 1991, le taux de déficiences majeure était de 18 %. On a réussi, au cours des années, à baisser ça à 11 %. Vous allez me dire: C'est encore trop haut. Ce sera toujours trop haut. C'est pour ça qu'on veut donner à nos contrôleurs routiers des outils qui vont leur permettre de mieux identifier les transporteurs fautifs pour travailler justement sur ceux-là.

• (10 h 20) •

En ce qui concerne le programme d'entretien préventif, au moment où on se parle, c'est un projet-pilote. Il n'y a pas encore de réglementation à cet effet-là, c'est au niveau d'un projet-pilote. L'idée derrière ça, c'est de responsabiliser de plus en plus les transporteurs en leur disant: Vous allez vous engager à faire quatre vérifications par année et non pas une, comme c'est le cas des camions, et deux dans le cas des autobus. Engagez-vous à en faire quatre par année. On pense que les transporteurs sérieux vont accepter de s'engager à en faire quatre par année.

Pour ce qui est des transporteurs que l'on considère peut-être un peu plus délinquants, à ce moment-là c'est l'ancien système de vérification obligatoire qui va continuer à s'appliquer. Et, avec les outils qu'on va donner à nos contrôleurs pour cibler leurs interventions, à ce moment-là ils vont concentrer leurs efforts sur ces transporteurs-là. Et les bons transporteurs, ceux qui n'ont presque pas d'infractions, qui n'ont presque pas d'accidents, bien, ils vont respecter — on l'espère, en tout cas — leur programme d'entretien préventif. À ce moment-là, on va pouvoir concentrer nos efforts, nous, sur les moins bons.

Je pense que c'est comme ça qu'il faut aller, à l'avenir. Responsabiliser les transporteurs en leur disant: Faites quatre vérifications par année, je pense que ça va être encore mieux que la situation actuelle.

M. Désilets: À ce moment-là, est-ce qu'ils sont obligés de passer pareil au contrôle routier?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ils vont toujours être assujettis au contrôle routier, c'est évident, parce que les contrôleurs routiers ont comme instruction de vérifier de façon aléatoire des véhicules sur la route. Alors, ça peut être le véhicule d'un transporteur qui va avoir adhéré au programme d'entretien préventif. Et, si le contrôleur intercepte le véhicule d'une entreprise qui a adhéré à l'entretien préventif, mais qui n'a pas respecté son entretien préventif, bien, à ce moment-là évidemment on va tout de suite sévir contre ce transporteur-là.

Normes en matière de charges autorisées

M. Désilets: O.K. Pour les pesanteurs, est-ce qu'il y a des normes? Est-ce que les normes, au Québec, sont du même type que celles qu'on a aux États-Unis, dans les autres provinces, dans les autres États?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est très semblable, et il y a eu une entente entre toutes les administrations nord-américaines de façon à graduellement adopter toutes les mêmes normes. Il y a des légères différences actuellement entre les différents États ou provinces canadiennes, mais graduellement on va en venir à avoir les mêmes normes dans toute l'Amérique du Nord. C'est ce à quoi on travaille.

M. Désilets: Graduellement sur combien d'années? Parce que présentement on a l'impression qu'au Québec, là, on charge, on charge puis il n'y a aucune limite.

M. Gagnon (Jean-Yves): Non. Les normes québécoises sont déjà très semblables aux autres. Si vous parlez du problème de la surcharge comme tel, le problème de la surcharge, c'est un problème qui est très concentré dans des régions où il y a beaucoup de ressources naturelles, particulièrement la forêt. Là où on trouve le plus de problèmes de surcharge, c'est chez le transporteur du bois en longueur ou du bois en vrac. Pour ce qui est du transport général... Prenez l'autoroute 20, demain matin

vous allez installer une balance, vous allez peser tous les camions; le nombre de véhicules en surcharge va être inférieur probablement à 2 % ou 3 %. Faites la même opération en Abitibi, pas loin d'un moulin à papier, et là ça va peut-être être 40 %, le nombre de camions en surcharge. Le problème est très concentré, et on s'en occupe avec le ministère des Transports et avec l'industrie du bois en particulier. Les compagnies forestières s'en occupent également parce qu'elles sont conscientes évidemment que ça magane les routes. Alors, c'est concentré, et, nous, on concentre nos efforts sur les surcharges dans ces régions-là.

M. Désilets: Mais un des problèmes, c'est que la plupart de ces routes-là leur appartiennent.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, lorsqu'il s'agit de routes privées, évidemment à ce moment-là on ne pèse pas les véhicules sur les routes privées parce que ce n'est pas le gouvernement du Québec qui les entretient, les routes privées, c'est les compagnies privées qui les entretiennent. Nous, on pèse les véhicules sur les chemins publics parce que c'est les chemins publics qui sont entretenus par le gouvernement.

M. Désilets: O.K. Ça va.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

Vitesse des véhicules lourds

M. Copeman: Merci, M. le Président. On sait fort bien que la vitesse est un facteur important dans les accidents. J'ai lu que, normalement, les accidents sont une combinaison de facteurs, mais il est indéniable que la vitesse joue un rôle là-dedans. Quelles sont les mesures de contrôle que la Société peut exercer pour tenter de contrer la question de la vitesse? Je pense, entre autres, aux autobus, surtout avec l'accident tragique qu'on vient de vivre dans Charlevoix. Est-ce qu'il y a possibilité de changement dans la mécanique d'un autobus qui va permettre le ralentissement d'un autobus quand il excède une vitesse normale? Est-ce qu'il y a des ajustements possibles, mécaniques ou autres, qui pourraient faire que les autobus soient plus sécuritaires en termes de vitesse?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bon, alors, le phénomène de la vitesse constitue la deuxième cause d'accidents. Ça, on sait ça, au point de départ. Mais c'est très, très important de savoir que la vitesse, ce n'est pas la responsabilité de la Société de l'assurance automobile de s'assurer que les véhicules respectent les limites de vitesse; ça, c'est une responsabilité policière. Ce sont tous les corps policiers à travers le Québec qui doivent faire respecter les limites de vitesse. Nous, tout ce qu'on peut faire, c'est influencer la législation, parce que la réglementation en matière de vitesse, ça relève du ministère des Transports, ça ne relève pas de nous. Nous, comme je vous l'ai dit au début, on s'occupe du

comportement humain, et c'est pour ça que, vous allez voir, nos campagnes de sécurité qui concernent la vitesse vont parler du comportement des conducteurs. On va dire aux conducteurs: La vitesse tue, la vitesse est dangereuse. À ce moment-là, on s'adresse aux conducteurs. On leur dit: Respectez les limites de vitesse parce que la vitesse est dangereuse. Mais ce n'est pas nous qui imposons les limites de vitesse, ce n'est pas nous qui les faisons respecter. On essaie d'influencer leur comportement seulement. Alors, c'est important de voir cette distinction-là.

En ce qui concerne votre deuxième question, à savoir s'il y a des mécanismes qui pourraient ralentir les autobus, bien, encore là, je pense qu'il faut vous redire que la responsabilité de la construction des véhicules, c'est une responsabilité, au Canada, qui est une responsabilité fédérale et que seul le fédéral pourrait intervenir dans cette matière-là. Je sais, par exemple, que ça n'existe pas en Amérique du Nord, mais je sais qu'en Europe il y a certains véhicules qui, à l'usine, sont munis de dispositifs qui les empêchent de dépasser une telle limite de vitesse. Ça existe en Europe, ça n'existe pas en Amérique du Nord. Les gros camions lourds, par exemple, en Europe ne peuvent pas dépasser 90. Le véhicule ne peut pas aller plus qu'à 90. Ça n'existe pas en Amérique du Nord, mais, encore une fois, c'est de juridiction fédérale, au Canada.

M. Copeman: Avez-vous des études là-dessus, sur l'efficacité de telles mesures? Est-ce que la SAAQ n'a jamais fait d'étude? Je comprends que ça ne relève pas de votre responsabilité, de votre juridiction nécessairement, mais, vu que vous vous êtes intéressé à la question du comportement des chauffeurs et que la question de la vitesse est très importante, avez-vous fait des études là-dessus?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, la Société n'a pas fait d'étude. Par contre, je suppose que les pays européens, avant d'imposer de telles mesures, ont dû en faire et je suppose que Transports Canada a dû s'y intéresser, mais la Société, comme tel, n'a pas fait d'étude.

Évaluation du bilan routier

M. Copeman: Quelques questions, M. le président, sur le tableau, à la page 8, que vous nous avez remis hier, la comparaison du ratio des décès par 100 000 000 km entre le Québec et d'autres pays. Dans un premier temps, pour mieux comprendre le tableau, est-ce qu'il est ajusté selon la population ou est-ce qu'on parle...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, oui. C'est par 100 000 000 km. Alors, c'est indépendant de la population.

M. Copeman: Indépendant de la population.

M. Gagnon (Jean-Yves): Par 100 000 000 km parcourus.

M. Copeman: O.K. Moi, j'hésite à comparer des pommes avec des oranges. Moi, je veux savoir: Ajusté pour

la population, est-ce que ça ne se fait pas de savoir vraiment notre bilan? Parce que je veux bien qu'on ait une amélioration de notre bilan routier et qu'on soit à 1,42 décès par 100 000 000 km, mais, si, comparé aux États-Unis, ils sont à 1,09, mais que l'usage des routes, à cause de la population, est tellement différent, est-ce qu'on compare vraiment des pommes et des pommes?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, je pense qu'on compare des pommes avec des pommes, parce que, là, on dit: Dans chacune de ces juridictions-là, pour chaque 100 000 000 km parcourus, il y a tant de morts. Au Québec, en 1992, c'était 1,42. Je dois vous dire qu'aujourd'hui on est rendu à 1,10, hein? C'est important de le dire, on est rendu à 1,10, aujourd'hui, alors qu'aux États-Unis on dit que c'est 1,09. Bien, c'est pour 100 000 000 km parcourus, là aussi. Alors, c'est vraiment une comparaison avec des données comparables, et je ne vois pas comment on pourrait le compter autrement. On a voulu justement vous présenter un chiffre qui est comparable d'un pays à l'autre, que ça soit l'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne. Vous voyez, l'Espagne, 4,76. C'est un des pires bilans routiers au monde. Par 100 000 000 km parcourus en Espagne, il y a 4,76 morts. Au Québec, on est rendu à 1,1. C'est vraiment des chiffres comparables.

• (10 h 30) •

M. Copeman: Mais, si l'achalandage, sur les 100 000 000 km, est différent d'une place à l'autre, ça peut avoir un effet sur le ratio, non? Autrement dit, aux États-Unis, je comprends pour les 100 000 000 km, mais l'achalandage peut être beaucoup plus élevé.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, vous parlez peut-être de la densité de circulation, à ce moment-là?

M. Copeman: Oui, oui. Oui. Ça peut avoir un effet sur vos chiffres. Le Québec, quant à moi, a énormément de kilométrage de routes qui ne sont pas nécessairement fréquentées à une densité aussi importante qu'ailleurs.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, justement ce que vous dites est à l'avantage du Québec, parce qu'on sait que plus il y a de circulation moins il y a d'accidents qui causent des blessures corporelles, parce que les véhicules vont moins vite à cause de la densité. Si, au Québec, on a moins de densité, on devrait avoir plus d'accidents. Mais, en proportion, on voit que c'est nous autres qui nous sommes améliorés le plus. On est rendu aujourd'hui avec 1,1, un des meilleurs au monde. C'est significatif, je pense. Malgré le fait qu'on a moins de densité de population, mettons, que la Californie, on a un bon bilan. C'est parce que nos efforts ont porté fruit.

M. Copeman: Si je vous demandais une question d'ordre assez général? C'est clair que notre bilan routier s'est beaucoup amélioré depuis 20 ans. Si je vous demande comment améliorer la sécurité routière — trois choses à faire — qu'est-ce que vous allez me répondre?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y a vraiment trois choses importantes, c'est influencer le comportement humain en faisant comprendre aux gens que la route, c'est dangereux, une législation de plus en plus sévère et un contrôle policier de plus en plus serré. Il n'y a pas d'autre façon. C'est les trois façons et c'est celles sur lesquelles on travaille, d'ailleurs. Et c'est reconnu mondialement. Les pays qui ont eu du succès en sécurité routière, c'est ceux qui ont utilisé ces trois moyens: influencer le comportement humain, des législations plus sévères puis des polices plus sévères.

M. Copeman: Merci.

Le Président (M. Lachance): Avant de poursuivre pour donner la parole au député de Saint-Hyacinthe, j'aimerais céder la parole au Vérificateur, M. Breton, qui me faisait une observation concernant une intervention du député de Maskinongé sur le poids autorisé sur les routes. M. Breton.

Normes en matière de charges autorisées (suite)

M. Breton (Guy): M. le Président, en 1994, nous avons fait une analyse sur le contrôle du transport routier. C'est à ce moment, et je le rappelle pour le bénéfice de chacun, en parlant du poids, qu'on disait, par exemple: Le passage d'un camion à 10 roues chargé à la limite permise, à 28 500 kg, équivalait à 40 900 passages de véhicules de promenade. On disait aussi à ce moment-là que le Québec était un des gouvernements les plus permissifs en Amérique du Nord quant aux normes relatives aux charges, et tout à l'heure vous disiez que les normes relatives aux charges étaient approximativement les mêmes. Quand j'analyse les documents que nous avons en main, il y avait un écart entre ce qui se fait aux États-Unis et ce qui se fait ici. Cet écart n'existe peut-être plus. Il serait intéressant de le remettre à jour. Mais je vous lis qu'on constatait à ce moment-là que le maximum permis pour un camion au Québec était de 61 500 kg, en Ontario, de 63 500 kg, au Manitoba, de 56 500 kg, au Nouveau-Brunswick, de 56 500 kg, dans le Maine, de 40 800 kg, dans le Vermont, de 36 300 kg, dans l'État de New York, de 36 300 kg et, dans le New Hampshire, de 36 300 kg. Ces chiffres ont peut-être évolué depuis 1994, mais j'essaie de les réconcilier avec ce que vous me disiez tout à l'heure.

M. Gagnon (Jean-Yves): Vous avez raison de dire qu'on est encore un peu plus permissifs, au Québec, vous avez raison de dire ça, mais il y a une tendance à l'uniformisation à travers l'Amérique du Nord et c'est ce sur quoi je voulais insister. On n'a pas encore rejoint les autres juridictions dans ce sens-là, mais on y travaille. On essaie d'influencer la législation. Encore une fois, ça, ce n'est pas une réglementation qui relève de la Société, c'est une réglementation qui relève du ministère des Transports. Ce n'est pas la Société qui gère les poids et les dimensions des véhicules, c'est le ministère des Transports. Nous, tout ce qu'on peut faire, c'est essayer de l'influencer.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il est possible, M. Gagnon, premièrement, de vérifier si les chiffres de 1994 sont encore les mêmes aujourd'hui, sinon de fournir aux membres de la commission les nouvelles données?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, on va essayer de vous trouver ça le plus rapidement possible.

Objectifs de sécurité routière selon les régions

Le Président (M. Lachance): Merci. Je voudrais revenir à un aspect important concernant la sécurité routière et vos campagnes d'information et de publicité. J'habite dans une région, la région Chaudière-Appalaches, où le nombre de décès m'apparaît, en tout cas, assez élevé par rapport à la population qu'il y a là. Effectivement, la concentration démographique est peu forte, et les routes, malheureusement, servent souvent de pistes d'accélération, et ça se traduit par de nombreux morts, et ça, c'est observable depuis plusieurs années déjà.

Est-ce que la Société pourrait avoir des cibles? Quand vous faites de la publicité, il n'y a pas juste une publicité nationale, mais une publicité régionale qui tient compte du bilan routier particulièrement désastreux de certaines régions, dont celle de Chaudière-Appalaches, la région de la Beauce.

M. Gagnon (Jean-Yves): On sait, par exemple, que, dans la région de Chaudière-Appalaches et la Beauce — vous avez probablement vu ça dans les journaux au courant de l'été — il y a eu énormément d'accidents qui étaient dus à l'alcool, l'alcool au volant. Il y a eu des accidents où il y a eu plusieurs morts, d'ailleurs, au cours de l'été. Alors, il y a peut-être un phénomène qui est plus répandu dans cette région-là qu'ailleurs. Je ne le sais pas, mais je sais qu'on en a parlé beaucoup, au cours de l'été.

Il faut aussi se rappeler que les accidents sur les routes secondaires, c'est beaucoup plus fréquent que sur les autoroutes. On sait qu'une route secondaire, mettons à 90 km/h, est quatre fois plus dangereuse qu'une autoroute, une autoroute où on ne rencontre pas puis où il y a des accès limités. Dans votre région, si je ne me trompe pas, il y a énormément de routes comme ça qui sont des routes à 90 km/h, ce qui fait qu'il y a probablement un peu plus d'accidents que dans une région où il y a beaucoup d'autoroutes, par exemple.

Maintenant, on n'a pas tellement travaillé à des cibles régionales dans notre publicité, mais il n'y a rien qui nous empêche de le faire, effectivement. D'ailleurs, il y a peut-être un exemple que je peux vous donner. Dans la région de Trois-Rivières, il y a quelques années, avec les autorités policières et municipales de cette région-là, on a entrepris des campagnes de sécurité routière tout à fait spéciales, et la Société est disposée à travailler en collaboration avec les autorités municipales ou les MRC des régions pour développer des programmes de sécurité

routière. D'ailleurs, on m'informe qu'il y a un comité qui a été formé dans la Beauce, suite aux accidents de cet été, auquel on participe.

On est ouverts à ce genre de choses là, et c'est là où on espère, nous, de plus en plus, d'ailleurs, à l'avenir, avoir une meilleure collaboration avec les autorités municipales parce que vous savez que, depuis que le gouvernement a transféré une bonne partie du réseau routier aux municipalités, bien, c'est les municipalités maintenant qui sont en charge de ce réseau-là et qui doivent s'occuper de la sécurité routière sur ce réseau-là. Alors, nous, on a de plus en plus d'ouverture, à la Société, avec les municipalités de façon à collaborer avec elles à améliorer la sécurité routière, toujours cependant en ce qui concerne le comportement humain. S'il s'agit de modifier le réseau, ça, c'est le ministère des Transports; nous, c'est le comportement humain. Mais on est très ouverts à ça.

Le Président (M. Lachance): La juridiction policière dans ces endroits est à 90 %, 95 % assumée par la Sûreté du Québec. Oui, vous avez raison, depuis 1993, il y a eu le transfert de la voirie locale aux municipalités, mais la surveillance policière est assumée par la Sûreté du Québec. Alors, j'exprime au nom des gens de mon milieu le souhait très fort qu'il puisse y avoir, de la part de la Société de l'assurance automobile, des interventions peut-être plus fortes, plus accentuées en collaboration avec les intervenants du milieu et en particulier auprès des jeunes conducteurs, parce qu'on constate souvent que c'est là que ça se gâte.

M. Gagnon (Jean-Yves): Vous avez tout à fait raison. Dans ses nouvelles orientations, depuis un an, la Société a décidé d'avoir beaucoup plus de collaboration que dans le passé avec les municipalités parce qu'on se rend compte que c'est elles qui prennent charge de la sécurité routière dans bien des cas.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Saint-Hyacinthe.

Normes en matière de charges autorisées (suite)

M. Dion: Oui, M. le Président. La question que je vais poser va peut-être vous mettre dans l'embarras, mais ce n'est pas l'objectif; l'objectif, c'est de peut-être avoir un instrument pour mieux faire notre travail. Au printemps 1996, si je me souviens bien, j'avais posé des questions concernant le poids comparatif des camions tel que permis au Québec et permis dans les États mitoyens — en Ontario, Nouveau-Brunswick, et tout ça — et le sous-ministre m'avait dit qu'il m'enverrait la documentation pour me permettre de voir que vraiment c'était semblable partout.

J'ai reçu quelques semaines plus tard un document très éloquent qui m'indiquait à quel point c'était complexe, le poids des camions, le nombre de roues, et tout ça, au Québec. On me disait que, pour le reste, pour ce qui était des États mitoyens, ce n'était pas disponible. Alors,

évidemment, nous autres, on est obligés de prendre la parole qui nous est donnée. Mais vous nous dites ce matin — et ça m'a beaucoup réconforté — que, oui, c'était semblable. Donc, vous avez certainement des points de comparaison. Si je vous demandais... Oui.

• (10 h 40) •

M. Gagnon (Jean-Yves): On n'a pas dit que c'était semblable, on dit qu'on tend vers l'uniformité. On travaille en vue de l'uniformité le plus possible. Mais, encore une fois, c'est important de mentionner que c'est le ministère des Transports qui réglemente, ce n'est pas la Société.

M. Dion: Oui. Alors, étant donné que vous travaillez ensemble, si je vous demandais à vous, M. le président, de nous fournir un instrument de comparaison de ces poids-là, est-ce que j'aurais plus de chances cette année?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, on va faire tout ce qu'on peut pour vous fournir l'information le plus rapidement possible.

M. Dion: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député de Saint-Hyacinthe?

M. Dion: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Jeanne-Mance, vous avez la parole.

M. Bissonnet: M. le Président, en ce qui a trait au contrôle routier des camions, on sait qu'il y a des arrêts obligatoires. Est-ce que c'est toujours les mêmes heures? Est-ce que des fois c'est ouvert la nuit? Est-ce qu'il y a une rotation? Je vous pose la question parce que, moi, quand je passe sur la 20, ce n'est pas souvent ouvert.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, encore une fois, je vous remercie de poser la question parce que ça me permet de vous indiquer que les heures d'ouverture des postes de contrôle sont prévues comme étant aléatoires. On essaie d'ouvrir au moment où, d'une part, il y a le plus de circulation, mais au moment où les transporteurs ne s'y attendent pas trop non plus. Il y a une rotation. Il y a différents postes de contrôle, il y en a qui sont considérés comme étant stratégiques. Ceux-là, ils sont ouverts plus souvent. On vise actuellement autant que possible qu'ils soient ouverts 2 000 heures par année. Il y en a d'autres qui sont moins stratégiques. Il y a trois catégories et, dans les trois catégories, il y a toujours une opération qui est aléatoire. On essaie, autrement dit, de s'assurer de prendre les fautifs au moment où ils s'y attendent le moins. Parce qu'il ne faut pas oublier une chose, et c'est un phénomène nord-américain — je ne sais pas si c'est comme ça en Europe: dès qu'on ouvre un poste de contrôle, comme tous ces camions-là ont des radios, tout de suite sur la radio ils

disent ça à tous les autres, hein? Alors, ça, c'est un problème auquel on doit faire face et c'est pour ça qu'on essaie d'ouvrir de façon imprévisible pour les transporteurs, pour essayer de faire des opérations aléatoires qui nous permettent d'évaluer correctement l'état des véhicules.

M. Bissonnet: Ce qui veut dire que — moi, je parle de la 20, là, je sais qu'il y en a un près de Montréal — c'est ouvert les fins de semaine assez régulièrement.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, oui, la nuit, les fins de semaine. Il y a une rotation qui se fait. C'est plus souvent ouvert le jour parce qu'il y a plus de véhicules, évidemment. Plus il y a de véhicules, plus on essaie d'être ouverts. Si, à 3 heures du matin, il passe un camion à l'heure, on n'a pas tellement intérêt à être ouverts. Mais à l'occasion on l'est pareil. On essaie de concentrer nos efforts au moment où il y a le plus de véhicules.

M. Bissonnet: O.K. Merci.

Le Président (M. Lachance): À ce moment-ci, nous allons prendre une pause de 10 minutes pour permettre aux gens qui auraient à se rendre à certains endroits très utiles... Alors, on revient dans 10 minutes.

(Suspension de la séance à 10 h 44)

(Reprise à 11 h 1)

Le Président (M. Lachance): La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Avant de céder la parole au député de Limoilou, je voudrais permettre au Vérificateur général, M. Breton, de faire une brève intervention.

Contenu des rapports d'accident

M. Breton (Guy): Alors, M. le Président, encore une fois dans notre rapport de 1994-1995 sur la sécurité du réseau routier, on avait constaté, dans le contexte des données du système d'information sur les accidents — et M. le président, tout à l'heure, a référé au fait qu'il joue un rôle littéralement d'intermédiaire entre la Sûreté du Québec et le ministère des Transports lorsqu'il y a des accidents, afin de donner l'information — et à ce moment-là on signalait que «les données sur les accidents — et je cite le point 9.31 — proviennent des rapports d'accident rédigés par les policiers. Ces documents ne comportent pas les informations nécessaires à une localisation précise des accidents sur le réseau routier afin de déterminer notamment les déficiences liées aux infrastructures routières. Cette lacune s'explique principalement par le manque d'uniformité des données recueillies, l'absence de points de repère, telles des bornes kilométriques, sur la plupart des routes du ministère en milieu rural et le manque de sensibilisation des policiers aux besoins des utilisateurs des rapports.»

Alors, je comprends que ces rapports sont très utiles au ministère des Transports pour réparer les routes en conséquence, mais, comme vous êtes l'intermédiaire qui recevez ces rapports d'accident, avez-vous constaté depuis 1994 que les policiers sont plus sensibilisés à préparer des rapports qui seront utiles au ministère des Transports?

M. Gagnon (Jean-Yves): Deux points bien importants. On a formé, il y a maintenant presque un an, un comité de travail conjoint avec le ministère des Transports, dont l'objectif est d'améliorer les rapports d'accident; il y a un comité qui y travaille et qui prévoit même informatiser les rapports d'accident avec des appareils dans les autos qui vont permettre aux policiers de remplir les rapports d'accident de façon beaucoup plus rapide. Il y a un projet en ce sens-là qui est en développement actuellement, et ça se fait conjointement avec les Transports et les corps policiers parce que l'Association des directeurs de police et pompiers du Québec est membre du comité.

L'autre point important, c'est que la Société, comme je vous le disais, est en relation très constante avec les corps policiers au Québec, et à chaque réunion qu'on a avec les policiers on ne manque jamais l'occasion de rappeler aux corps policiers que c'est important de remplir les rapports d'accident, parce que ça sert à la fois à la SAAQ, ça sert au ministère des Transports, et on les sensibilise par tous les moyens possibles. Est-ce que les policiers, eux, sont toujours convaincus que c'est utile de remplir un rapport d'accident? Je ne vous dirai pas que oui. Dans certains cas, ils nous disent: On ne sait pas à quoi ça sert. Mais on essaie de le leur expliquer. À la dernière réunion qu'on a eue avec les policiers, on a fait venir les représentants du ministère des Transports justement pour que les représentants du ministère expliquent aux policiers à quoi ça sert; je pense que ça a été vraiment bien fait, et les policiers, je pense, ont mieux compris que jamais à quoi ça servait, ces rapports-là. Alors, ce sont des efforts qu'on fait dans ce sens-là.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Limoilou.

Mesures de vérification des véhicules lourds (suite)

M. Rivard: Merci, M. le Président. Alors, vous savez que pour tout politicien le rapport du Vérificateur général, pour nous, c'est un très bon guide pour sensibiliser des fois à des manquements ou quoi que ce soit. Alors, je réfère premièrement au rapport de 1993-1994, je lis trois lignes: Le programme de vérification mécanique comporte encore de nombreuses lacunes, notamment quant à la sélection et à la formation des mandataires et au contrôle de la qualité de leurs interventions. Ça, c'est 1993-1994. Le dernier: «Le programme de vérification mécanique obligatoire a été amélioré — tant mieux — notamment en ce qui concerne la sélection et la formation des mandataires. La Société n'est toutefois pas encore en mesure d'évaluer

objectivement ce programme et ses répercussions en l'absence d'objectifs mesurables. Elle a toutefois effectué, en 1996, une enquête sur la conformité des véhicules lourds et, en 1997, une étude relative à l'incidence de l'état mécanique des véhicules lourds sur la sécurité routière, ce qui devrait l'aider à fixer des objectifs mesurables pour le programme et lui permettre d'évaluer son incidence sur la sécurité routière. » Alors, qu'a fait la Société pour améliorer cette situation?

M. Gagnon (Jean-Yves): En ce qui concerne les mandataires, premièrement, il y a maintenant un an et demi à peu près, on a entrepris une révision complète de notre réseau des mandataires. On en avait à peu près 150 et on en a présentement 178, si je me souviens bien. Tous ces mandataires-là, un après l'autre, vont avoir fait l'objet d'un appel d'offres public où on a mis des critères de sélection beaucoup plus sévères qu'avant pour sélectionner nos mandataires, et d'ici un an on aura fait l'ensemble du Québec, l'ensemble du Québec aura été révisé, et tous les mandataires qui ont été choisis auront été choisis en fonction des nouveaux critères.

L'autre chose qu'on fait évidemment pour les mandataires, c'est que nos inspecteurs en vérification mécanique, nos spécialistes en vérification mécanique font périodiquement la visite de chacun de ces mandataires là pour s'assurer qu'ils respectent les normes. Et je peux vous dire qu'à l'occasion ça arrive qu'on enlève les mandats. Récemment, si je me souviens bien, on a enlevé deux mandats à deux mandataires parce qu'ils ne respectaient pas les normes. Alors, on est de plus en plus sévère avec nos mandataires.

Vous réferez également à une étude qui est en cours, par un professeur de l'École polytechnique de Montréal, le professeur Gou, que vous avez probablement vu à la télévision hier soir parce qu'il est un des experts qu'on consulte sur l'accident de Charlevoix. Le professeur est en train de faire une étude de grande envergure sur l'incidence des défauts mécaniques dans des accidents impliquant des véhicules lourds. On devrait avoir ces résultats définitifs d'ici quelques mois parce que ça fait déjà près de deux ans que l'étude est commencée. On sait déjà, par exemple, que l'incidence des défauts mécaniques varie autour de 10 %, on dit que les accidents impliquant les véhicules lourds, dans à peu près 10 % des cas, c'est un problème mécanique; dans 90 % des cas, c'est un comportement humain. Mais on aura la confirmation de ces chiffres-là avec l'étude du professeur Gou, de l'École polytechnique.

Pour ce qui est de nos objectifs de vérification mécanique, nos objectifs de conformité, on ne s'est pas fixé d'objectifs comme tels, par exemple il faut atteindre 5 % de défauts majeurs. L'objectif, c'est d'avoir le meilleur état mécanique des véhicules possible; on ne se contentera pas de 5 %. On est passé de 18 % à 11 % pour ce qui est des défauts majeurs et, quant à nous, 11 %, c'est encore trop; on travaille à baisser ce chiffre-là le plus possible, par tous les moyens possibles, sans s'être fixé d'objectifs précis, parce que, encore à 5 %, probablement que c'est encore trop. Alors, on vise zéro, ce n'est pas compliqué.

M. Rivard: Quand vous octroyez un contrat, si on peut dire, à un mandataire, c'est un contrat de combien d'années? Est-ce que c'est limité dans le temps, ou si c'est aussi longtemps qu'il est efficace?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est des contrats de trois ans renouvelables pour deux années additionnelles. Normalement, si le mandataire fait un bon travail, c'est cinq ans.

M. Rivard: Et vous venez de dire — j'avais pris une note pour vous poser la question — que maintenant ça se fait par appel d'offres, alors que c'étaient, avant ça, des recommandations ou des gens qui offraient spontanément leurs services, puis vous les répartissiez...

M. Gagnon (Jean-Yves): Bon, à ma connaissance, ça s'est toujours fait par appel d'offres, à ce que je sache, mais ce qu'on a fait depuis un an et demi, c'est qu'on a resserré beaucoup, beaucoup nos critères de sélection.

M. Rivard: Pouvez-vous nous rappeler brièvement quel est le rôle du mandataire, il inspecte quel genre de véhicule, puis il vous fait des rapports...

M. Gagnon (Jean-Yves): En fait, comme on le disait, tout véhicule lourd de 3 000 kg et plus doit être inspecté annuellement au Québec. Dans le cas d'un véhicule de transport de personnes, c'est-à-dire taxis et autobus, c'est deux fois par année. Les entreprises ont le choix entre faire la vérification mécanique elles-mêmes, à ce moment-là elles deviennent ce qu'on appelle des autovérificateurs, ou de la faire faire à contrat par un mandataire. Alors, on a 178 mandataires qui inspectent des véhicules partout à travers le Québec et environ, si je me souviens bien, 1 700 autovérificateurs, si je me souviens du chiffre, et tous ces gens-là doivent nous fournir un certificat d'inspection qu'on rentre dans nos dossiers, nous autres, pour tous les véhicules; il y a environ 125 000 véhicules, si je me souviens bien également. Alors, chacun de ces 125 000 véhicules doit être inspecté soit annuellement, soit biannuellement par l'entreprise ou par un mandataire.

M. Rivard: Vous avez dit tantôt également que c'est arrivé à quelques reprises que vous avez mis fin à des contrats de mandataires parce qu'ils ne donnaient pas un travail adéquat.

M. Gagnon (Jean-Yves): Exactement.

M. Rivard: Mais ça arrive rarement...

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah, ça arrive quelques fois par année, parce qu'on nous rapporte souvent... Habituellement, c'est de la délation, on nous dit: Bien, tel mandataire, il suffit de lui donner 25 \$ puis on a automatiquement un certificat. À ce moment-là, on envoie tout de suite un enquêteur puis... C'est des cas comme ça qu'on a, mais ça arrive une ou deux fois par année.

M. Rivard: Merci.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il serait possible, M. Gagnon, d'avoir pour les membres de la commission la liste des mandataires autorisés à ce jour?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah, sûrement, sûrement. Je ne l'ai pas ici, mais on pourrait vous la faire parvenir sans aucun problème.

Le Président (M. Lachance): Oui, tout à fait.

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y en a 178 à travers le Québec, partout.

Le Président (M. Lachance): Si vous voulez la faire parvenir au secrétariat de la commission, à l'attention de Mme Béland.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

Le Président (M. Lachance): J'ai ici devant les yeux un élément du rapport du Vérificateur général, le dernier rapport 1997, concernant la vérification périodique obligatoire. Dans ses commentaires, le Vérificateur dit ceci: «La Société prévient encore les mandataires de ses visites, ce qui réduit l'efficacité de celles-ci». Comment réagissez-vous à ce commentaire du Vérificateur?

• (11 h 10) •

M. Gagnon (Jean-Yves): Je demanderais à M. D'Astous de répondre. Je pense qu'il a peut-être une meilleure réponse que moi.

Le Président (M. Lachance): M. D'Astous

M. D'Astous (André): Il y a deux genres de visites qu'on fait chez nos mandataires. Une visite qu'on annonce à l'avance pour s'assurer que d'abord le mandataire fait en notre présence de la vérification mécanique et qu'il peut la faire. Dans un deuxième temps, on y va sur une base un peu non annoncée pour vérifier si dans les faits, même si on sait qu'il peut bien la faire, il la fait bien tout le temps. Alors donc deux types: une annoncée et une autre sur une base un peu plus spontanée.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que vous avez une proportion du pourcentage de l'une par rapport à l'autre ou c'est exceptionnel que ça soit une visite annoncée?

M. D'Astous (André): C'est sûr que de façon générale, lorsqu'on veut vérifier si le mandataire fait une bonne job et est capable de la faire, c'est annoncé, et deux fois par année; de façon impromptue, par après, dans des proportions moindres, on le reconnaît, mais on en fait quand même. Il faut aussi souligner que, lorsqu'on fait du contrôle de qualité sur route, par nos contrôleurs routiers, on a des références à des mandataires qui suscitent souvent des vérifications additionnelles chez nos mandataires parce

qu'on constate sur la route certaines problématiques reliées à un travail mal fait.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, pour continuer dans la vérification, vous indiquez que vous avez resserré les exigences. Qu'est-ce que vous avez de nouveau qui n'était pas là avant? Qu'est-ce que vous avez resserré?

M. Gagnon (Jean-Yves): Encore une fois, je vais demander à M. D'Astous, puisque c'est lui qui s'occupe des appels d'offres pour les mandataires.

M. D'Astous (André): On a d'abord une exigence accrue sur la qualité du mécanicien. On a de plus une vérification de la formation que l'entrepreneur s'engage à respecter. On a également une structure de gestion qui nous démontre ou non la qualité du gestionnaire en vue de faire le meilleur job possible. Il y a également des exigences, par exemple, sur des équipements; lorsqu'un mandataire a des équipements plus sophistiqués, on bonifie l'offre du soumissionnaire. On a aussi des exigences sur les dimensions du garage autant les largeurs des portes et les profondeurs des aires de vérification. Alors, tout ça est fait dans une démarche d'analyse très structurée par un comité, et le résultat nous donne le choix du meilleur soumissionnaire en tenant compte des différents paramètres.

M. Middlemiss: Toutes ces nouvelles exigences, c'est suite à la mise en application des vérifications dont vous vous êtes aperçus qu'il manquait des choses ou qu'on aurait pu améliorer? Je n'ai pas l'impression que l'espace va améliorer l'examen que le mécanicien va faire. Qu'est-ce qu'on exige de plus du mécanicien qu'on n'exigeait pas avant? Pourquoi on ne l'exigeait pas avant?

M. D'Astous (André): Comme, par exemple, chaque vérification mécanique maintenant le mécanicien a un numéro et doit authentifier que l'examen a été fait par lui; ça nous permet de vérifier, par exemple, après un nombre donné de vérifications, si tel mécanicien ou tel garage ont un taux de non-conformité vraiment différent des autres. Si des véhicules qui vont chez un mandataire desservi par un mécanicien ont toujours un beau certificat de conduite, on se dit: Peut-être qu'il y a un problème. Donc encore là c'est un objet pour nous d'aller sur place avec nos mécaniciens pour vérifier la compétence des mandataires en question et des mécaniciens.

M. Middlemiss: Est-ce que ce problème-là, de toujours avoir un bon rapport, c'est dû aux compétences ou ça pourrait être dû à autre chose?

M. D'Astous (André): Ça peut être dû à de la compétence, mais à autre chose, parce que sur une base de

178 garages il serait improbable qu'un nombre de garages aient des performances qui feraient en sorte que les camions soient toujours en très bon état mécanique. Normalement, ça ne se peut pas. Il n'y a pas de région où la mécanique est beaucoup plus en ordre qu'ailleurs. Il y a comme un indice là qui nous dit: Peut-être qu'on devrait aller faire un tour chez ce mandataire-là.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a eu des cas où vous avez pu établir que certains mécaniciens étaient incompetents, suite à des inspections? De quelle façon vous l'avez déterminé?

M. D'Astous (André): On révoque des mandataires mais on révoque aussi des mécaniciens.

M. Middlemiss: Il y a des cas?

M. D'Astous (André): Oui.

M. Middlemiss: De quelle façon avez-vous déterminé qu'ils étaient incompetents?

M. D'Astous (André): Écoutez, lorsque ces mécaniciens-là ont toujours dans leur évaluation des camions en bon ordre, on se rend chez le mandataire et on vérifie si ce mécanicien-là est vraiment compétent pour le faire. Il y a aussi le fait, comme disait M. Gagnon, qu'il y a certains mécaniciens qui acceptent de donner des bons certificats avec des contreparties. Ça aussi, ça arrive. C'est des cas où de façon automatique, après enquête un peu plus sérieuse de notre direction, chez nous, à la Société, on révoque le mécanicien.

M. Middlemiss: De quelle façon vous faites la distinction entre ces deux groupes-là?

M. D'Astous (André): J'ai de la misère à comprendre.

M. Middlemiss: De quelle façon vous faites la distinction entre celui qui accepte le 25 \$ et celui est qui incompetent?

M. D'Astous (André): Écoutez, souvent, il y a aussi de la délation par des transporteurs qui disent: Écoutez, là, faites attention, on peut avoir un CVM, un certificat, avec un 25 \$. Et on se rend sur place.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a plus de cas de mécaniciens qui sont prêts à accepter qu'il y a de cas de mécaniciens qu'on a trouvé comme étant incompetents?

M. D'Astous (André): Je ne saurais vous le dire. Écoutez, on ne révoque pas les mécaniciens 10 à la semaine. Quatre, cinq par année, ce n'est pas... Parce que, lorsqu'on les recrute, on s'assure que le mécanicien a une compétence, a tant d'années d'expérience et surtout que le propriétaire ou le gérant d'atelier fait une bonne job de

gestion autant de la qualité que de ce qui tourne autour de la vérification mécanique.

M. Middlemiss: La raison pour laquelle je vous pose la question, vous avez indiqué que c'était une des exigences, qu'on demandait une meilleure compétence de la part des mécaniciens, donc il semblerait que la plupart des mécaniciens qui étaient là, il n'y en a pas tellement qui se sont fait congédier à cause d'incompétence. Ils se sont fait congédier peut-être pour d'autres raisons.

Regardez, si on a fait ces changements-là, il faut que ce soit basé sur quelque chose de concret. Si on a dit qu'il fallait améliorer les compétences des mécaniciens, c'est parce qu'on s'est aperçu que les mécaniciens étaient incompetents. Sinon, pourquoi on l'a fait?

M. D'Astous (André): Ce qui est nouveau depuis une année, c'est que, depuis ce temps-là, les mécaniciens doivent, par un numéro, authentifier leur travail. Ça ne se faisait pas vraiment avant. Alors, pour nous, c'est un indice pour apprécier, parmi nos 300 à 400 mécaniciens, quels sont ceux qui font un job acceptable lorsqu'on regarde froidement les statistiques. Mais il faut aussi vous rappeler qu'on va chez nos mandataires deux fois par année. On est très capable d'apprécier la qualité du mécanicien.

M. Middlemiss: C'est plutôt une identification d'un mécanicien, c'est ça que vous avez fait? Vous avez identifié le mécanicien avec un numéro. Ce n'était pas là avant. En d'autres mots, il devenait personnellement responsable en affichant son identification.

M. D'Astous (André): Oui. On a ajouté aussi dans les contrats des pénalités afférentes aux manquements des différents mandataires, des manquements qui sont, si on veut, en gradation par rapport aux infractions qu'on applique aux mandataires. C'est une révision complète de la sélection et du contrôle de qualité de nos mandataires.

M. Gagnon (Jean-Yves): Je pourrais peut-être ajouter une chose qui est assez importante aussi, c'est que tout ce processus de sélection là des mandataires a été discuté en long et en large avec leur association. Les mandataires en vérification mécanique se sont formé une association qui s'appelle l'ASSMAVERMEQ. Lorsqu'on a décidé de changer nos critères, on a tout négocié ça avec l'association. On les a convaincus qu'il fallait réviser nos critères, et ça a été complètement approuvé par leur association, parce que l'association évidemment se veut très sérieuse. Alors, je pense qu'on peut dire que maintenant ça fait l'affaire à la fois des mandataires et de la Société.

Exigences pour conduire un véhicule lourd (suite)

M. Middlemiss: D'accord. Maintenant, pour changer un peu le sujet. Vous venez de dire que vous échangez avec cette association-là. Dans la nouvelle formation pour les conducteurs de véhicules poids lourd,

autobus et camions, est-ce que vous avez échangé avec l'association sur ce qu'on devrait faire pour améliorer la formation de ces conducteurs-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, les mandataires en vérification mécanique, ce sont des...

M. Middlemiss: Non, j'ai fini celui-là, moi. Je vous parle maintenant là... Je vais fermer la vérification mécanique, je vais revenir dans la formation des chauffeurs d'autobus, des chauffeurs de camions. Eux aussi, les camionneurs, ont une association. Est-ce que vous échangez avec ces gens-là à savoir ce qu'on devrait faire pour améliorer la formation des chauffeurs des poids lourds et des autobus?

• (11 h 20) •

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. D'ailleurs, je peux vous dire qu'ici même, M. Claude Pigeon, qui est le directeur général de l'Association du camionnage du Québec, est présent ici, à la commission, et c'est une des associations qu'on a consultée longuement et qu'on consulte continuellement lorsqu'on décide de faire des choses semblables. La même chose s'applique pour l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, l'APAQ, avec laquelle on a des relations continues. Et, lorsqu'on décide de faire des changements dans la réglementation comme ça, à toutes les fois ces associations-là sont consultées.

M. Middlemiss: Dans les changements que vous avez indiqués tantôt et que vous êtes en train de préparer, est-ce qu'il y a en a, des suggestions, qui ont été faites par ces deux associations-là que vous avez retenues?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oh, là, je ne peux pas vous répondre si ça vient des associations. Je n'ai malheureusement pas cette réponse-là.

M. Middlemiss: O.K. D'abord, êtes-vous capable de me dire: Est-ce que les associations sont heureuses des échanges? Est-ce qu'elles ont approuvé, ou est-ce qu'elles ont été consultées sur la formation finale que vous allez présenter?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je peux vous dire que, s'ils n'étaient pas heureux, ils nous l'auraient sûrement dit parce que ce sont des gens qui habituellement nous font part de leur point de vue. Alors, à ma connaissance ils doivent être heureux parce que les discussions vont bon train, et on est en excellente relation avec ces associations-là.

M. Middlemiss: En d'autres mots, s'ils ne sont pas heureux, vous les invitez...

M. Gagnon (Jean-Yves): Ils vont nous le dire.

M. Middlemiss: Vous les invitez à vous le dire, là.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Donc, c'est bien. Les autobus, c'est juste leur comportement, là, puis ce n'est peut-être pas... Des fois, on se promène sur les routes, les autoroutes, puis on voit que les autobus, ils se promènent assez vite. Heureusement que les statistiques démontrent qu'il n'y a pas beaucoup d'accidents, mais souvent les autobus qui filent, surtout entre les grands centres, filent assez vite, qu'ils soient nolisés ou même ceux qui... Est-ce que, sur ça, vous avez des gens qui se sont plaints à cet effet-là? Et est-ce que, vous autres, vous avez demandé à la SQ de faire peut-être une meilleure surveillance?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, ça arrive, à l'occasion, oui, qu'on demande aux corps policiers d'exercer une plus grande surveillance. Comme je vous le disais tout à l'heure, ce n'est pas notre responsabilité de faire respecter la vitesse, c'est les corps policiers. Et je me souviens moi-même d'avoir dit aux associations de policiers, lors d'une de mes rencontres, que je trouvais que les gens sur les routes au Québec allaient de plus en plus vite et je leur demandais d'être de plus en plus vigilants à cet effet-là. Alors, c'est tout ce qu'on peut faire, nous. C'est leur demander, leur suggérer et évidemment c'est les corps policiers pris individuellement qui décident des interventions qu'ils ont à faire. Mais effectivement ça arrive à l'occasion qu'on leur suggère de faire des campagnes spéciales. La même chose sur l'alcool, par exemple. On leur dit souvent: Bien, écoutez, faites donc une opération spéciale sur l'alcool. Tout ce qu'on peut faire, c'est leur demander.

Communications avec les firmes de transport

M. Middlemiss: O.K. Dans vos campagnes de publicité ou des campagnes de contact avec les camionneurs puis les autobus, est-ce que vous leur envoyez des messages des fois? Est-ce que vous faites de la publicité comme vous faites pour l'alcool au volant, ou des choses, qui touchent plus spécifiquement les poids lourds et les autobus?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, la Société publie — je pense que c'est quatre fois par année — une revue spéciale, qui s'appelle *Le Routier*, et qui s'adresse exclusivement aux compagnies qui s'occupent de transport lourd, les autobus et les taxis. Alors, ça, c'est distribué gratuitement à toutes les entreprises, et ça concerne spécifiquement la sécurité des véhicules lourds. Ça se fait quatre fois par année, je pense, *Le Routier*?

Une voix: Oui

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça, quatre fois par année.

M. Middlemiss: Des campagnes de publicité de votre part, par la Société, qui peuvent être adressées aussi autant aux autres automobilistes que les gens qui se promènent en camion ou en autobus, est-ce qu'il y en a? Tu sais, j'ai déjà vu des choses comme *La route, ça se partage*. Et des choses comme ça. Est-ce que vous...

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y en a trois. Je pourrais vous en mentionner trois. Le partage de la route, ça, c'est une campagne qu'on a initiée il y a maintenant deux ans.

M. Middlemiss: Le poids, la ceinture avec le poids...

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça s'est fait conjointement avec le ministère des Transport. La campagne *Visibilité*. Vous avez probablement vu très récemment...

M. Middlemiss: Oui, *Réfléchir*...

M. Gagnon (Jean-Yves): ...sur les routes, des nouveaux panneaux qui disent: *Réfléchir, c'est brillant*, quelque chose comme ça, là.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça aussi, c'est une nouvelle campagne pour encourager les transporteurs à mettre des bandes réfléchissantes sur leurs véhicules. Et annuellement on a toujours la campagne *Dégel* qu'on fait également avec le ministère des Transports. Ça, ça s'adresse aux poids lourds évidemment, la campagne *Dégel*. Alors, c'est trois campagnes qui sont maintenant devenues routinières, qu'on répète chaque année pour les véhicules lourds.

M. Middlemiss: Quel pourcentage que vous dépensez en publicité qui touche à la partie de... Comparativement à d'autres campagnes de publicité, c'est quel pourcentage pour les poids lourds et les autobus?

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je n'ai pas le chiffre. C'est évident que nos grandes campagnes de publicité qui coûtent le plus cher, ce sont les campagnes télévisées qui s'adressent à la population en général. On dépense à peu près, si je me souviens bien, grosso modo, 5 000 000 \$ par année en toutes sortes de campagnes, et les plus gros montants là-dedans...

Une voix: C'est de 300 000 \$ à 400 000 \$.

M. Gagnon (Jean-Yves): ...qui s'adressent spécifiquement aux transporteurs, ça serait autour de 400 000 \$.

M. Middlemiss: Sur un budget global de...

M. Gagnon (Jean-Yves): À peu près 4 000 000 \$ à 5 000 000 \$ en publicité annuellement. Donc, à peu près 10 %.

M. Middlemiss: À peu près 10 %?

M. Gagnon (Jean-Yves): À peu près, oui. Mais comme je vous dis l'important, c'est les grandes

campagnes. L'alcool, celle-là coûte 1 000 000 \$, la vitesse, ça coûte à peu près 800 000 \$, les campagnes piétons vont coûter à peu près 500 000 \$. C'est des grandes campagnes qui s'adressent à la masse, parce que c'est là quand même qu'il y a le plus de blessés, le plus de victimes de la route. On sait que l'alcool est responsable d'à peu près 45 % des décès sur les routes. Alors, c'est important qu'on investisse 1 000 000 \$ par année. C'est 1 000 000 \$ bien placé.

M. Middlemiss: Vous avez touché sur: *Réfléchir, c'est brillant*. Le coroner Dionne, en 1995, avait indiqué que plusieurs accidents avec des poids lourds étaient dus au fait que ce n'était pas assez visible et recommandait de mettre des... Je ne sais pas comment on appelle ça, mais en tout cas...

M. Gagnon (Jean-Yves): Des bandes réfléchissantes.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Est-ce que vous avez considéré, à la SAAQ, vu que vous voulez faire de la prévention, des choses comme ça, peut-être de contribuer avec les propriétaires de camions, de s'assurer que c'est bien fait, que ça rencontre les exigences?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, il y a un programme à cet effet-là. Peut-être, Louise, tu pourrais l'expliquer?

Mme Guimond (Louise): Il y a un programme qui a été offert aux transporteurs. C'est un programme, un genre de deux pour un. Acheter des bandes réfléchissantes, ça coûte à peu près 119 \$, et on s'est mis en partenariat avec un fournisseur pour que ceux qui commandaient un kit de bandes réfléchissantes en recevaient un autre gratuitement. C'est des choses qu'on fait avec les transporteurs. L'année dernière, il y a eu à peu près quelque chose de semblable. Mais cette année, c'est la formule deux pour un qui a été utilisée.

M. Middlemiss: Ça représente une dépense de combien pour la Société?

Mme Guimond (Louise): Bien, pour la Société, ça ne représente...

M. Middlemiss: C'est rien.

Mme Guimond (Louise): ...aucune dépense. C'est le commanditaire. Notre commanditaire dans ça, c'est la compagnie...

M. Middlemiss: 3M?

Mme Guimond (Louise): Non, ce n'est pas 3M. C'est la compagnie Sécuritétrim, qui fait à peu près rien que ça, des bandes réfléchissantes, tandis que 3M, c'est une petite partie de leur marché, les bandes réfléchissantes. Ils n'étaient pas très intéressés à devenir commanditaires cette année avec nous.

M. Gagnon (Jean-Yves): Dans ce partenariat-là, évidemment, la compagnie se fait du marketing avec ça, alors c'est avantageux pour elle.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Toutes ces campagnes-là que vous avez faites, est-ce que ça a eu des conséquences que vous avez pu mesurer encore, ou est-ce que vous croyez que vous devriez en faire encore plus? Si oui, est-ce que ça serait dans le mandat de la SAAQ de contribuer peut-être un peu plus pour assurer un meilleur bilan routier?

M. Gagnon (Jean-Yves): On en a fait. On a réduit le bilan routier au Québec, des camions autant que celui des autos. Mais, si vous me posez la question «Est-ce que c'est suffisant?», je vais vous dire: Ce n'est jamais suffisant. Tant qu'il y aura des morts sur les routes, puis des blessés sur les routes, il faut continuer. Alors, est-ce que la Société devrait en faire plus? Je pense que, dans la mesure de ses moyens, la Société doit faire tout ce qu'elle peut pour réduire le bilan routier au Québec, qui inclut des véhicules lourds comme des véhicules légers. Alors, est-ce qu'on va en faire plus? Dans la mesure où on a des moyens financiers de le faire, on va continuer à en faire le plus possible. On invite régulièrement les associations dans le domaine du transport lourd à discuter avec nous pour trouver des nouveaux moyens de réduire le bilan routier. Et on est ouvert à différentes formes de partenariat pour faire des campagnes nouvelles, d'un nouveau genre. On est très, très ouvert à cet effet-là; on n'est jamais fermé lorsqu'ils'agit de regarder des nouvelles façons de faire de la sécurité routière.

M. Middlemiss: En d'autres mots, vous réfléchissez à ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): On réfléchit, comme les bandes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: D'accord. Dans ce domaine-là aussi, vous êtes ouvert aux demandes ou suggestions de la part des associations qui sont concernées par ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement. Régulièrement, on les rencontre et on en discute.

M. Middlemiss: Non, mais c'est bien de les rencontrer, mais il me semble que, après qu'il y a eu des rencontres, qu'il y a eu des discussions, si ces gens-là, ils le vivent à tous les jours, et si, juste les rencontrer puis échanger avec eux, on fait seulement ça mais qu'on ne retient rien de leur expérience, de leur vécu... Non, je ne vous accuse pas de ça, là.

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, non. Je comprends.

M. Middlemiss: Tout ce que je vous dis, c'est que si... Vous me dites: On se rencontre, on parle, ainsi de

suite. Quand je vous demande: Est-ce que vous avez retenu? Vous me dites: Ah, bien, je ne suis pas certain si on les a retenues ou non.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah, écoutez, on retient...

M. Middlemiss: C'est pour ça que je me pose la question.

• (11 h 30) •

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. On retient régulièrement des suggestions qui nous viennent des associations. D'ailleurs, une politique à la Société, c'est d'être en bonne relation avec les associations, les écouter et faire des progrès avec elles. Alors, elles nous font des suggestions, et je peux vous dire que, lorsque c'est des suggestions qui sont constructives, c'est très rare qu'on va les refuser.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le...

M. Middlemiss: Non, non. J'aurais d'autre chose, à moins que j'aie épuisé mon temps.

Le Président (M. Lachance): Votre temps est à peu près épuisé, oui. Si vous voulez revenir tout à l'heure.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Je vais revenir, j'espère.

Le Président (M. Lachance): Peut-être une précision qu'on me demande de faire, là. C'est qu'on fait référence parfois ici à certains documents. Or, il n'y a pas eu de documents formellement déposés, mais des documents distribués. Et, parmi les documents distribués hier, les gens de la Société nous ont distribué un document intitulé *La Société de l'assurance automobile du Québec — Avant tout la vie*. Ce matin, on nous a remis quatre pages, les pages 12, 13, 14 et 15 de ce document. Est-ce que vous pourriez nous préciser pourquoi ces documents-là sont modifiés, qu'on nous donne de nouvelles pages de ce document-là ce matin?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est parce qu'on a constaté qu'il y avait des erreurs. Ça a été fait, je vous l'avoue, à la toute dernière minute, ces tableaux-là. On n'avait pas eu le temps de tous les vérifier. Alors, on a constaté certaines erreurs en les vérifiant hier soir. C'est pour ça qu'on vous a fourni des copies modifiées, ce matin.

Dans le cas du tableau à la page 13, par exemple, vous allez voir que le montant total d'indemnisations pour l'année 1996, sur le tableau qu'on vous avait fourni hier, ça indiquait 600 000 000 \$ alors qu'en réalité c'est 700 000 000 \$. Alors, vous allez voir la colonne blanche, la dernière ligne au bout, là, elle est plus élevée. Ça reflète plus la réalité.

Dans le cas de la page 14, la partie rouge, là, ce sont les revenus de placements non associés au passif actuariel où l'autre tableau indiquait une toute petite bande rouge, toute petite, mais qui ne correspondait pas à la réalité. On l'a corrigée en mettant la bande rouge qui correspond beaucoup plus au montant réel.

Et, dans le cas de la page 15, c'est qu'on n'avait pas tenu compte dans les chiffres qui étaient là des montants qui nous sont versés par le ministère des Finances pour financer le contrôle routier, c'est-à-dire 34 000 000 \$. Alors, on a ajusté nos chiffres pour tenir compte du 34 000 000 \$ qui est versé par le ministère des Finances.

Le Président (M. Lachance): Dans le cas de la page 12, je pense que la modification, elle est minime.

M. Gagnon (Jean-Yves): Elle est très minime.

Le Président (M. Lachance): Contribution réelle.

Une voix: On a changé le mot «coût» par «contribution».

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Ce matin, précisément, M. le président, il y a une situation qui a été portée à mon attention et qui est assez préoccupante quand on pense à ce qui pourrait survenir concernant le transport urbain par autobus. On m'a indiqué, et ça semble être une pratique, je ne sais pas dans quelle mesure elle est fréquente, mais elle est courante, qu'un véhicule qui passe sur le boulevard Laurentien et qui se rend jusqu'ici, à la colline parlementaire, au carré d'Youville, un véhicule qui appartient à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec... C'est la Société de transport?

Une voix: La Société de transport de la Communauté urbaine de Québec.

Le Président (M. Lachance): C'est la Société de transport qui est propriétaire de ces véhicules-là. On m'a indiqué qu'il y avait une vingtaine de passagers, sur un trajet quand même de plusieurs kilomètres, debout. Et on sait que le boulevard Laurentien, ça circule plus vite que 50 km/h. Alors, il arriverait quoi s'il y avait un accident, s'il y avait une collision ou quelque chose du genre? Est-ce qu'à la Société ou ailleurs il existe des règlements? Est-ce que quelque chose peut être fait pour la prévention dans un cas comme celui-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, évidemment ce n'est pas la Société de l'assurance automobile qui réglemente cet aspect-là. Vous savez très bien que les autobus urbains sont souvent bondés de personnes debout. Je ne connais pas de règlement qui interdirait ça. En tout cas, s'il y en avait, ça ne relève pas de la Société, c'est sûr. Ça pourrait possiblement relever du ministère des Transports, mais ça ne relève pas de nous. Malheureusement, je ne peux pas vous éclairer beaucoup, parce que je ne connais pas de réglementation qui interdirait ça. Je pense que c'est permisible parce que c'est des autobus urbains et que régulièrement ils ont des passagers debout. On peut vérifier, mais je ne pense pas qu'il y ait de réglementation qui l'interdise.

Le Président (M. Lachance): Est-ce qu'il est quand même possible pour la Société d'avoir ça à l'oeil et, si nécessaire, de faire des recommandations pour modifier la réglementation? Je comprends que ce n'est pas facile, mais, quand on fait des efforts, quand on vient de subir un drame comme celui qui, dans une circonstance tout à fait différente, vient de se produire, avec 43 morts, il ne faudrait pas, qu'on soit conscient, qu'un danger potentiel réel existant vienne avec une autre catastrophe qui pourrait entraîner plusieurs pertes de vie. Je pense que c'est notre rôle comme parlementaires et c'est votre rôle aussi comme Société de l'assurance automobile du Québec de faire en sorte qu'on prévienne des situations qui pourraient être aussi dramatiques.

M. Gagnon (Jean-Yves): On me dit qu'il y a un article du Code de la sécurité routière qui traite directement de ce sujet-là, l'article 426 qui dit que, lorsqu'un autobus ou minibus circule en dehors du milieu urbain, à la condition que le nombre de passagers excédant le nombre de sièges disponibles ne dépasse pas un par rangée de sièges, c'est permisible. Par exemple, le cas que vous mentionnez sur le boulevard Laurentien, ce serait exactement ça, ici. S'il n'y a pas plus de passagers debout qu'il n'y a de rangées de sièges, ce serait légal.

Le Président (M. Lachance): On m'a indiqué qu'il y en avait 23 ce matin.

M. Gagnon (Jean-Yves): S'il y a 23 rangées de sièges, ils sont légaux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon (Jean-Yves): S'il n'y a pas 23 rangées de sièges, ce n'est pas légal, si je me fie à ce que je lis ici, dans le Code de la sécurité routière. Et c'est les policiers, évidemment, qui font respecter ça, ce n'est pas la Société. Ça va de soi.

Utilisation de bandes réfléchissantes

Le Président (M. Lachance): Dernière chose concernant les bandes réfléchissantes. On vient d'y faire allusion, et je pense que c'est important comme mesure de prévention des accidents. Il est survenu, dans ma circonscription, pendant l'été, un accident assez... C'est toujours dramatique quand il y a une perte de vie. C'est un jeune à moto qui a percuté l'arrière d'une charrette à ensilage tirée par un tracteur. C'était à la noirceur, la soirée était déjà avancée. Il semble bien que le jeune n'a pas vu du tout l'arrière de cette charrette et il l'a percutée assez rapidement, puis il s'en est suivi une perte de vie.

Est-ce que, connaissant votre grand pouvoir de persuasion auprès du ministère ou encore des gens qui ont à modifier le Code de la sécurité routière — j'ai déjà signalé d'ailleurs le cas au ministre des Transports — il y aurait possibilité de pouvoir améliorer la visibilité d'une charrette comme celle-là? Parce que le triangle, dans un cas

comme ça, c'est nettement insuffisant, surtout lorsque le triangle date d'un certain nombre d'années et que la poussière l'a abîmé. Pour éviter qu'une chose comme ça se répète à l'avenir, il pourrait y avoir, sur la charrette en question, une plus grande visibilité.

M. Gagnon (Jean-Yves): Une bande réfléchissante, par exemple?

Le Président (M. Lachance): Oui, c'est ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, ça ne serait pas une mauvaise idée qu'il y ait une bande réfléchissante. Ça m'apparaît peut-être être la seule solution, puisque que ce n'est pas motorisé, ces charrettes-là.

Le Président (M. Lachance): Exact.

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors, une bande réfléchissante serait peut-être la solution. Il faudrait peut-être la suggérer au ministère des Transports et à l'UPA, parce que je sais que l'UPA suit de très près des mesures semblables. Mais ça m'apparaîtrait logique de mettre des bandes réfléchissantes. Je pense que c'est à peu près la seule solution. Nous, à la Société, on pourrait en faire la recommandation.

Le Président (M. Lachance): Merci M. le député de Saint-Hyacinthe, ça va? M. le député de Jeanne-Mance.

Appareil empêchant la conduite en état d'ébriété

M. Bissonnet: Oui. Sur les qualifications, tantôt, des personnes qui ont des permis suspendus, pour ivresse ou refus de souffler, pour un an, là vous avez parlé d'un gadget qui peut être installé sur la voiture. Est-ce que je comprends bien que quelqu'un qui a un permis suspendu pour un an, au bout de trois mois, pourrait conduire son véhicule, avec ce gadget-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Avec ce gadget-là, oui. Et c'est un gadget, comme vous dites, qui est très efficace...

M. Bissonnet: Bon, O.K.

M. Gagnon (Jean-Yves): ...qui est utilisé dans au-delà d'une vingtaine d'États aux États-Unis.

M. Bissonnet: Là, on a deux catégories de citoyens. On a le citoyen qui est capable de se faire poser le gadget, qui a 1 500 \$ pour le faire...

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est 100 \$...

M. Bissonnet: ...et on a l'autre citoyen qui n'a pas d'argent, qui a la même pénalité que l'autre, parce que, lui, il n'a pas 1 500 \$, il ne pourra pas se faire mettre de gadget sur sa voiture. Est-ce que je comprends bien?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, effectivement, c'est un choix, c'est volontaire. C'est la personne elle-même qui décide si elle veut l'avoir ou non. C'est elle qui paie.

M. Bissonnet: Oui. Ça, je comprends ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors, celui qui décide de ne pas payer, évidemment, il ne l'a pas, ou celui qui n'a pas les moyens de le payer ne l'aura pas. C'est évident.

M. Bissonnet: C'est parce que...

M. Gagnon (Jean-Yves): Mais je suppose que la personne qui a besoin de son véhicule pour travailler va probablement être prête à investir le 100 \$ par mois approximativement que ça va coûter pour l'appareil en question, si elle s'en sert pour travailler. Mais il faut faire attention, cette personne-là a perdu son permis parce qu'elle a conduit avec facultés affaiblies. Alors, je pense qu'il faut admettre au point de départ que cette personne-là est fautive. Comme elle est fautive, moi, je suis bien prêt à m'apitoyer sur son sort, mais jusqu'à un certain point, parce que, écoutez, si la personne choisit de conduire avec cet appareil-là, quitte à demander à des parents ou à quelqu'un d'autre de leur prêter l'argent, mais nous, ce n'est certainement pas à la Société d'aller payer pour ça.

M. Bissonnet: Ah non, je ne vous dis pas ça. Mais, vous savez, vous avez fait une campagne publicitaire, moi, je me rappelle — c'est la deuxième fois que je suis dans l'opposition ici, moi; des fois, on change de côté, c'est une pratique qui arrive à l'occasion, le député de Saint-Hyacinthe va comprendre ça un jour — vous aviez un slogan qui était *La personne avant toute chose*.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Bissonnet: O.K.? Moi, je me pose la question. C'est un an de suspension de permis pour tout le monde. Là, on dit: Au bout de trois mois, ceux qui ont la capacité financière de se faire installer un appareil x dans leur voiture, eux, pourront conduire pour les neuf autres mois, parce qu'il y a un contrôle sur leur voiture. Mais les gens qui ne sont pas favorisés... Je comprends que ceux qui travaillent comme chauffeur de camion, comme chauffeur d'autobus et qui perdent leur permis, qui n'ont pas perdu leur permis dans l'exercice de leurs fonctions, qui sont allés souper avec leur épouse, ils ont pris un petit apéritif, ils ont pris une petite bouteille de vin à deux et ils ont pris un petit digestif, ils sont partis et il y avait un barrage. C'est fait, là; ça, c'est un an, c'est difficile. Mais, moi, ce que je veux, je veux que les personnes soient traitées sur le même pied. Et là je pense qu'avec ce système-là on a deux sortes de citoyens en ce qui a trait à la suspension du permis.

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, je ne peux pas...

M. Bissonnet: Moi, c'est un...

• (11 h 40) •

M. Gagnon (Jean-Yves): Je ne partage pas votre avis.

M. Bissonnet: C'est pour votre réflexion.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. Je comprends votre point de vue, mais je ne suis pas d'accord pour dire qu'il y a deux sortes de citoyens.

M. Bissonnet: Non?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est que l'appareil est disponible. La personne qui choisit de le prendre peut le prendre. La raison pour laquelle, nous, on est allés dans ce sens-là, c'est parce qu'on sait, par expérience ailleurs, que c'est efficace. L'efficacité de l'appareil vient du fait que, pendant toute la période où la personne utilise l'appareil, elle prend de nouvelles habitudes de conduite et s'habitue à conduire sans avoir pris un coup. Et on espère que, par la suite, ça va durer. C'est pour ça qu'on est allés dans ce sens-là.

M. Bissonnet: Mais l'appareil est installé par qui?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il est installé par des garages accrédités.

M. Bissonnet: Ah! C'est vos garages. C'est vos garages qui vont... Ah, les garages accrédités...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Bissonnet: ...qui font les inspections mécaniques?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non, ce n'est pas les mêmes.

M. Bissonnet: C'est d'autres garages. Est-ce qu'ils sont accrédités actuellement avec votre Société?

M. Gagnon (Jean-Yves): Pardon? Je m'excuse.

M. Bissonnet: Ces garages-là, est-ce qu'ils sont accrédités actuellement avec votre Société?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ils ne le sont pas encore, mais ils vont l'être incessamment.

M. Bissonnet: C'est un nouveau projet.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. Ils vont l'être incessamment.

M. Bissonnet: Et là la loi n° 12 est modifiée en conséquence.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça. C'est ça.

M. Bissonnet: Nous autres, on a tous voté pour ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Bissonnet: C'est ça que je comprends.

Une voix: Unanimes.

M. Gagnon (Jean-Yves): Unanimes.

M. Bissonnet: Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bissonnet: En tout cas...

M. Copeman: Comme les choses sont toujours unanimes chez vous.

M. Bissonnet: ...elle a passé trop vite pour moi, je tiens à vous dire ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, c'est utilisé maintenant dans la majorité des juridictions en Amérique du Nord.

M. Bissonnet: Ça, ça va coûter combien, par vos garages accrédités, installer ce petit mécanisme-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): L'installation, 125 \$, et, par la suite...

Mme Guimond (Louise): 87 \$ par mois.

M. Gagnon (Jean-Yves): ...87 \$ par mois.

M. Bissonnet: Ah, c'est par mois.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est par mois.

M. Bissonnet: C'est un crédit-bail.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ha, ha, ha!

M. Bissonnet: Crédit-bail. Bon. J'ai assez parlé là-dessus.

Cours de conduite de motocyclette

Deux choses. Là, je vais vous parler de... C'est comme des cas de comté, ça. Je tiens à vous dire, en passant, que vous avez un nouveau vice-président, M. Colletterie, qui, lorsqu'on l'appelle, est toujours d'une disponibilité...

M. Gagnon (Jean-Yves): Il n'est pas vice-président, mais il est très efficace.

M. Bissonnet: Bien, moi, je l'appelle vice-président.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Bissonnet: Il est très efficace, en tout cas. Moi, j'ai deux personnes qui sont venues me voir. Elles ont eu leur licence de conducteur dans les années 1978, 1979. Là, elles sont rendues à 42 ans, c'est des personnes sérieuses. Elles ont décidé de s'acheter une moto pour leur plaisir. Alors, ça fait 20 ans qu'elles ont leur licence de conducteur. C'est des gars qui conduisent assez bien. Ils ont des bons dossiers. Vous pouvez vérifier à la Société, chez vous. Et là ils ont pris leur moto, ils ont acheté ça. Puis là ils sont partis sur la route tous les deux. Ils se sont fait arrêter. Ils n'avaient pas leur licence pour conduire une moto.

Ça fait que je me suis informé. Ils m'ont dit: Pour une moto, il faut avoir un permis temporaire. Là, vous pouvez conduire votre moto, mais ça prend une autre moto qui est à côté. Alors, moi, je m'en vais avec ma moto, je n'ai pas de permis pour la moto, mais, en autant que j'ai un gars qui a une moto avec ses licences, lui, je suis correct. C'est ce qu'on m'a expliqué. Là, il m'a dit: Il faut que vous fassiez ça pendant 12 mois, mais, par contre, si vous suivez un cours théorique de 15 heures, ça va être juste huit mois. Alors, les deux personnes, elles ont vérifié pour suivre des cours pour la moto, puis il n'y a pas de cours qui se donnent durant l'hiver, des cours théoriques. Alors, là, ils ont leur moto puis ils ne sont pas capables de la conduire.

Y a-t-il quelque chose à faire? Parce que, si, moi, je m'en vais, disons, en vacances, je m'en vais à Nassau, je fais une croisière... Ça m'est arrivé une fois, il y a bien longtemps. Là, j'ai pris une moto, ils me l'ont louée, je suis parti avec. Alors, ce qui implique que tous nos Québécois, s'ils vont à l'extérieur, ne peuvent pas, avec leur permis de conducteur, conduire une moto. Ils ne peuvent pas ici, mais ils pourraient ailleurs.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est possible. Ce que vous décrivez, c'est le nouveau système d'accès graduel à la conduite qui est en vigueur depuis le 1er juillet dernier, c'est tout à fait nouveau. La raison pour laquelle on a fait ça, ces exigences-là beaucoup plus sévères, en particulier pour les motos, c'est que le bilan routier des motos est vraiment désastreux.

M. Bissonnet: Ah! Ça, je comprends ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y a des morts, il y a des blessés graves. Le bilan routier des motos est très mauvais. Alors, en resserrant les règles d'accès à la conduite pour les autos, on l'a fait également pour les motos en même temps. Nous, on pense que c'est justifié, parce que, dans le fond, ce qu'on fait en étant plus sévères, c'est qu'on sauve des vies. C'est sûr qu'une personne, comme vous dites, de 50 ans, 40 ans qui s'achète une grosse moto pour faire du tourisme, probablement que cette

personne-là est sérieuse et qu'elle ne fera pas de folies avec sa moto. Mais, comme la même moto peut être achetée par un jeune de 18 ans qui va aller à 200 km/h avec, nous, on a appliqué la règle aux motos, point.

M. Bissonnet: Mais est-ce que vous pouvez considérer l'expérience de conducteur ou de chauffeur d'un gars qui a des licences depuis 20 ans? Parce qu'il n'y a pas d'examen à passer, là, il y a un permis temporaire de 12 mois. Il peut conduire sa moto à condition qu'il y ait une autre moto qui soit à côté de lui.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça, c'est la conduite accompagnée.

M. Bissonnet: La conduite accompagnée. Ils ne sont pas sur le même véhicule. C'est assez compliqué, ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, parce que, dans le cas des motos... Oui, c'est vrai que c'est compliqué, mais, comme je vous dis, c'est tellement mauvais, le bilan routier des motos...

M. Bissonnet: Si votre chauffeur qui est à côté n'est pas bien bon, ça ne vous aide pas tellement non plus, hein.

M. Gagnon (Jean-Yves): On a voulu corriger un peu le bilan routier des motos, je ne vous le cache pas, parce qu'ils ont trop d'accidents.

M. Bissonnet: Mais je pense que vous pourriez regarder ça, parce que, moi, je suis bien embêté avec mes deux concitoyens, qui ne sont pas de mon comté mais qui viennent me voir pareil, j'aime ça, les recevoir, puis je les aide. Mais là j'ai parlé avec M. Collette qui m'a expliqué tout ça. J'ai dit: Je vais en parler au grand boss, mais qu'il soit là.

M. Gagnon (Jean-Yves): Pour changer ça...

M. Bissonnet: Mais les gens qui ont de l'expérience... Puis il y a tous ceux aussi, quand on parle de ça, qui avaient des licences de chauffeur...

M. Gagnon (Jean-Yves): Dans le temps.

M. Bissonnet: ...dans le temps, qui avaient des licences de conducteur avec classe 2, classe 4, classe 6, classe 7. Là, à un moment donné, vous avez décidé d'envoyer une lettre à tout le monde pour leur dire: Là, vous avez trois mois pour nous dire si vous voulez conserver vos acquis. Mais il n'y a pas eu beaucoup de publicité, dans ce temps-là.

M. Gagnon (Jean-Yves): On a écrit à tout le monde, quand même.

M. Bissonnet: Vous avez écrit à tout le monde? Il y en a qui nous disent qu'ils n'ont pas reçu les lettres. Je

comprends ça. On écrit à tout le monde, mais ils n'ont pas reçu la lettre. Mais, par contre, quand on va à vos archives, c'est toute une job de trouver ça, les dossiers antérieurs. Parce que moi, les deux cas que j'ai, ça a pris quasiment deux, trois semaines aux archives pour trouver le dossier, parce qu'ils ont fait ça en 1978 et que ça a commencé en 1981. Alors, il y a beaucoup de gens qui avaient des permis, à l'époque.

M. Gagnon (Jean-Yves): On pouvait conduire n'importe quoi à l'époque.

M. Bissonnet: Bien non, mais avec la classe 2, moi, j'étais chauffeur, taxi, je pouvais chauffer l'autobus. Mais je ne l'ai pas demandé et je suis tombé conducteur. Mais, pour des personnes qui ont plus de 15, 20 ans d'expérience de conducteur, chauffeur, qui s'achètent une moto, ils ont un permis temporaire de 12 mois ou de huit mois s'ils ont suivi un cours, quand il est disponible, et il est accompagné à côté. Il n'y a pas de cours pratiques, c'est théorique. Je ne sais pas si vous pouvez regarder ça pour ces cas-là.

• (11 h 50) •

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, avec la législation actuelle, c'est évident qu'on ne peut pas changer ça. La loi est claire. C'est ça que la loi dit.

M. Bissonnet: Mais ça ne vous empêche pas de regarder ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): Il faudrait changer la loi.

M. Bissonnet: Parce que c'est *La personne avant toute chose*.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, mais, quand vous dites *La personne avant toute chose*, c'est important. Nous autres, on veut les protéger, les personnes.

M. Bissonnet: Moi, je veux protéger la personne qui a 20 ans d'expérience. Quand quelqu'un, ça fait 20 ans qu'il est conducteur d'automobile, qu'il a un dossier qui est très bien, ce n'est pas en suivant... Et ils veulent le suivre, le cours théorique, mais il ne se donne pas. Il se donne juste l'été, il se donne du mois de mai au mois de septembre.

Quelqu'un qui va passer ses licences à vos endroits et qui ne sait pas lire, de quelle façon vous l'aidez?

M. Gagnon (Jean-Yves): On me dit qu'on leur fait passer un examen oral.

M. Bissonnet: Quand l'examen est oral, on leur lit la question et ils répondent?

Mme Guimond (Louise): Et on leur lit deux réponses.

M. Bissonnet: Vous leur lisez ça deux fois. Parce que j'en ai un que ça fait six fois qu'il y va, il a bien de la misère.

Mme Guimond (Louise): Normalement, dans les examens écrits, il y a toujours quatre choix de réponses, mais les examens oraux, il n'y a seulement que deux choix de réponses parce que c'est difficile pour les gens de retenir les choix de réponses.

M. Bissonnet: O.K. Je vais vous appeler et je vais vous référer son cas. Merci.

Une voix: ...

M. Bissonnet: Non, ce n'est pas...

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

Rôle de la formation dans l'évaluation du bilan routier

M. Middlemiss: Merci. Je vais continuer dans la formation. Je lisais ici, dans votre document, à la page 5: «Les gains réalisés en sécurité routière sont principalement attribuables au resserrement des lois, notamment au niveau de l'alcool au volant, aux campagnes de sécurité routière, la surveillance policière, au progrès de la sécurité des véhicules et, bien sûr, au partenariat développé avec des intervenants du secteur public et privé.» Où est et quelle est l'importance de la formation dans tout ce bilan-là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, c'est peut-être parce qu'on n'en a pas parlé dans le texte en question, mais la formation, c'est très important. Il ne faut pas oublier que la SAAQ s'implique en formation — je vous le disais ce matin — dès la maternelle. On a des programmes qui s'adressent aux enfants de la maternelle. On en a d'autres qui s'adressent au primaire, au secondaire. Alors, on a des programmes, qui sont négociés avec le ministère de l'Éducation, très précis à cet effet-là.

Alors, la formation, pour nous, ça commence très jeune. On essaie d'habituer les gens à la sécurité routière, à se préoccuper de sécurité routière. Ce n'est pas la Société qui donne, comme tel, vous le savez, les cours de conduite, ça, ce n'est pas la Société qui fait ça, mais, nous, on encourage les gens à prendre les cours. On forme les gens, avec le ministère de l'Éducation, dès l'école de façon à ce que, quand ces gens-là passent leur permis, rendus à 16 ans, ils sont déjà conscientisés au problème de la sécurité routière.

Ça aussi, évidemment, c'est un des facteurs qui expliquent la baisse du bilan routier au Québec. C'est évident. S'il n'y avait pas de formation, s'il n'y avait pas de conscientisation des jeunes, on aurait beaucoup plus de difficultés. Mais, comme on leur fait comprendre dès leur jeune âge que conduire un véhicule, c'est dangereux, quand ils arrivent au moment d'en conduire un, ils ont déjà dans la tête une attitude différente.

M. Middlemiss: Tous ces éléments-là, c'est des gains réalisés. Pouvez-vous identifier, sur une échelle de un à 10, où se situent tous ces éléments-là, incluant la formation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Je dirais que le premier facteur qui explique la baisse du bilan routier, c'est le changement des comportements. On sait que 90 % des accidents ou à peu près sont dus à des erreurs humaines, des comportements humains. Alors, c'est en changeant les comportements humains qu'on peut faire les plus grands gains en sécurité routière. C'est évident.

M. Middlemiss: De quelle façon on change ces comportements humains? De quelle façon on a réussi à le faire depuis l'amélioration de notre bilan?

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, il y a eu évidemment toutes les campagnes d'information et de sensibilisation auprès de la population. Il y a eu le resserrement des lois. On influence le comportement humain en disant aux gens que c'est dangereux, en leur démontrant que c'est dangereux, mais on les influence aussi en leur disant: Écoutez, la loi est bien plus sévère. Ça, ça influence le comportement humain aussi.

Puis la présence policière influence le comportement humain. Si les gens, à chaque fois qu'ils prennent l'autoroute 20 pour aller à Montréal, ils ne voient jamais une police, puis ils roulent à 150 km/h, ils vont peut-être continuer à rouler à 150 km/h. Mais, s'ils voient une police à tous les 15 km, 20 km, 30 km, 40 km, ils vont rouler peut-être à 100 km/h. Alors, le comportement humain est sujet à bien des choses. C'est tout l'ensemble de ces facteurs-là qui finissent pas baisser le bilan routier et à influencer le comportement.

Écoles de conduite accréditées

M. Middlemiss: Est-ce que les cours de conduite que prennent les individus font partie de ce comportement?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est un des facteurs qui est positif en termes d'influencer le comportement. Comme vous le savez, au Québec, depuis le 1er juillet dernier, les cours de conduite pratiques ne sont plus obligatoires. Ils l'étaient antérieurement. Ils ne sont plus obligatoires parce qu'on s'est ajusté, à ce moment-là, à l'ensemble de l'Amérique du Nord. On était tout seul en Amérique du Nord à exiger des cours.

Maintenant, on s'est ajusté aux autres parce qu'on a compris, je pense, comme les autres, que le cours, c'est utile pour apprendre à conduire. Et ça, on recommande encore aux jeunes de le prendre, le cours, mais il n'est plus obligatoire parce qu'on se rendu compte que le problème des jeunes, ce n'est pas la technique de conduite. Souvent, les jeunes conduisent mieux que leurs parents, en termes de technique. Mais ce qu'il faut faire pour les jeunes, c'est changer leur comportement et leurs attitudes. Et ça, ça prend du temps. C'est pour ça que dorénavant, avant

d'avoir un véritable permis permanent de conduire, ça prend trois ans: une année de conduite accompagnée et deux années de probation. C'est trois ans, dorénavant. Pendant ces trois ans-là, on espère changer leur comportement et leurs attitudes, parce que c'est eux autres qui prennent le plus de risques, les jeunes. Alors, c'est pour ça que les cours ne sont plus obligatoires, même si on encourage quand même les gens à les suivre.

M. Middlemiss: Vous avez soulevé que c'est depuis le 1er juillet. Depuis le 1er juillet, il y a deux organismes qui accréditent les écoles de conduite.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: La CAA, que vous avez indiquée tantôt et qui travaille de très près avec la Société de l'assurance automobile du Québec, et la Ligue de sécurité.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça.

M. Middlemiss: D'accord. J'ai eu plusieurs appels, des gens un peu à travers le Québec, indiquant... Premièrement, il y en a très peu qui ont été accrédités...

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, il y en a au-delà de 500, à ma connaissance, à date, là.

M. Middlemiss: ...ou bien qui n'ont pas reçu le document pour leur accréditation. Ils n'ont pas non plus le certificat pour indiquer à la personne que, oui, ils ont pris le cours et ça va leur donner quatre mois de congé. Où on en est rendu? Il semblerait, là, que la SAAQ se lave les mains de ça. On a remis ça à la CAA, on a remis ça à la Ligue de sécurité. Eux s'occupent maintenant des écoles de conduite. Même, les gens se plaignent que ça coûte cher pour être accrédité, et on leur dit: Ah! On a remis ça à l'entreprise privée. C'est eux qui vont l'établir. Donc, où c'est rendu, là, dans ça? Parce que c'est important.

M. Gagnon (Jean-Yves): À ma connaissance, il y avait, la dernière fois que j'ai vu les chiffres, en tout cas, au-delà de 500 écoles qui avaient été accréditées à date.

M. Middlemiss: Est-ce qu'ils ont eu leur certificat?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ah! Bien, là, je n'ai pas vérifié, mais je sais qu'ils ont été accrédités.

M. Middlemiss: Non, mais c'est ça qui est important.

M. Gagnon (Jean-Yves): Mais je pense que ce qu'il est important de dire, là, c'est que la SAAQ ne s'en est pas lavé les mains. On a formé, dès les changements de la loi, un comité conjoint avec les écoles de conduite, les associations d'écoles de conduite, le CAA, le Groupement des assureurs automobiles, un groupe qui voit à ce que la transition se fasse de façon correcte de l'ancien système au

nouveau. On a des réunions régulières avec eux autres, l'équipe qui relève de Mme Guimond.

M. Middlemiss: Vous parlez de la table dont le président est Raymond Medza?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça.

M. Middlemiss: Oui. D'accord.

M. Gagnon (Jean-Yves): Alors, ça fonctionne très bien. Ce n'est pas terminé. Évidemment, comme c'est juste le 1er juillet que ça a commencé, les accréditations ne sont pas terminées. Il y aura sans doute, probablement, des écoles qui vont être refusées, et probablement que ces gens-là ne seront pas satisfaits. Mais je pense que, dans l'ensemble, la CAA, à ma connaissance, et la Ligue de sécurité font un travail sérieux d'évaluation des écoles et je pense que ça devrait donner des écoles sérieuses aussi en bout de ligne. Je peux vous dire que, selon nous, selon les réunions qu'on a avec ces gens-là, la transition se fait quand même très bien.

M. Middlemiss: O.K. Dans ce cas-là, est-ce qu'on pourrait fournir à la commission le nombre, sur les 500, qui ont eu leur certificat d'accréditation?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, sûrement.

M. Middlemiss: Parce que, premièrement, lorsque les gens se présentent à vos bureaux, on leur dit, puis avec raison: Soyez certain que c'est une école accréditée. Sans ça, vos quatre mois ne compteront pas.

M. Gagnon (Jean-Yves): Exact.

M. Middlemiss: On arrive à l'école, puis l'école n'a pas eu son certificat. Donc, ils ont dit: Aïe, une minute! On ne restera pas là. Ça, c'est les plaintes que je reçois, là. Ce n'est pas moi, là. Je n'en prends pas, de cours de conduite. Ça fait longtemps que j'ai fait ça.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: L'autre chose, le certificat, c'est important pour celui qui prend les cours, à la fin de son cours, d'avoir ça. On lui dit: Il n'y a pas de presse. Il n'y a pas de presse. Ils ont encore huit mois avant qu'ils appliquent pour leur permis, donc il n'y a pas de presse à donner le certificat. Mais la personne qui prend le cours, peut-être qu'elle serait mieux de prendre le cours à la fin des quatre derniers mois que de le prendre au début. Mais, depuis le 1er juillet, il y a eu une baisse complète, une grosse baisse, et je pense que vous avez les statistiques de gens qui prennent les cours de conduite. Il y en a bien moins qu'avant.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'était inévitable qu'il y ait une baisse. Elle était prévue, parce que ce qui est

arrivé, avant le 1er juillet, c'est que tous les gens qui fonctionnaient en vertu de l'ancien système se sont tous précipités dans les écoles de conduite pour suivre des cours le plus vite possible pour avoir leur permis avant le 1er juillet. Alors, c'était inévitable qu'après le 1er juillet il y aurait une baisse. Parce qu'il y a un paquet de monde qui les aurait suivis après puis qui les a suivis avant, à la course. Alors, on a eu à peu près le double de personnes avant que la normale. La baisse était inévitable. Mais ça devrait se rétablir. Si on se fie à ce que les autres provinces nous disent, là où ce n'est pas obligatoire, il y a quand même autour de 75 % à 80 % des gens qui suivent le cours quand même. Ça devrait être pareil au Québec.

● (12 heures) ●

M. Middlemiss: Vous avez mentionné...

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, je m'excuse de vous interrompre. Il est midi. Normalement, on devrait terminer nos travaux à midi et reprendre à 14 heures. Alors, j'aurais besoin d'avoir l'avis des membres de la commission pour savoir si on continue nos travaux au-delà de midi, avec l'idée de terminer au cours des prochaines minutes, ou bien si on suspend les travaux pour reprendre à 14 heures. J'aurais besoin de votre éclairage là-dessus, à titre de président de la commission.

M. Middlemiss: Moi, j'en ai peut-être, au maximum, une demi-heure. Si la commission est d'accord à ce qu'on continue pour que je puisse vider ça, je suis d'accord. Sinon, bien, on reviendra à 14 heures.

Le Président (M. Lachance): Très bien. Alors, on poursuit jusqu'à un maximum de 12 h 30.

M. Middlemiss: Merci beaucoup. Vous avez mentionné tantôt, à une réponse, que la raison pour laquelle les cours de conduite ne sont plus obligatoires, on était les seuls en Amérique du Nord qui avaient ça. Est-ce qu'aujourd'hui il n'y a pas d'autres provinces qui sont en train de retourner et d'avoir des cours obligatoires?

M. Gagnon (Jean-Yves): Effectivement. Depuis que la décision du Québec a été prise, il y a une province, une seule, la Saskatchewan, qui a décidé de revenir avec des cours obligatoires. Et c'est le seul endroit en Amérique du Nord.

M. Middlemiss: Maintenant, je pense que ce serait une bonne chose pour tous les députés, là — je suis convaincu qu'il y en a plusieurs qui ont été approchés par les écoles de conduite puis elles ont dit: Regarde, voici... Est-ce qu'on pourrait nous donner un rapport, à la commission, sur l'état, combien ont été accréditées, combien ça a coûté. Parce que, moi, j'ai parlé à des gens à la Société puis on m'a dit: Les coûts, c'est l'entreprise privée qui va décider combien ça va coûter pour être accréditée, nous autres, on n'a aucun... En d'autres mots, j'ai dit: Elles pourraient charger ce qu'elles veulent. Mais ils ont dit: C'est l'entreprise privée. Donc, il me semble

que, tu sais, c'est la personne avant tout là, sur ça on devrait faire attention à ça aussi.

M. Gagnon (Jean-Yves): On a voulu qu'il y ait deux organismes qui accréditent les écoles de conduite justement pour éviter que, s'il y avait eu un monopole, les coûts soient trop élevés. Alors, là, il y a quand même une concurrence entre les deux, puis c'est deux organismes sans but lucratif. Je pense que c'est important, ce n'est pas des compagnies privées qui cherchent à faire des profits. Le CAA et la Ligue de sécurité, c'est des organismes sans but lucratif. Alors, on a voulu que ce soient deux organismes comme ça qui accréditent les écoles pour garder les coûts assez bas. On nous dit que c'est environ 700 \$ que ça coûte pour accréditer une école.

Une voix: 500 \$.

M. Gagnon (Jean-Yves): 500 \$, je m'excuse, et non pas 700 \$.

M. Middlemiss: Combien ça coûtait pour une école pour être accréditée dans l'ancien système?

Mme Guimond (Louise): Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Pardon?

Mme Guimond (Louise): Je ne le sais pas. Il faudrait que je regarde.

M. Middlemiss: Vous ne le savez pas. Donc, c'est pas mal plus que ce que ça coûtait avant.

Mme Guimond (Louise): Il y avait un permis.

M. Middlemiss: On charge ensuite les dépenses pour le voyage, les repas, et ainsi de suite, pour les inspecteurs qui vont vérifier si les moniteurs et les enseignants ont les capacités, donc tout ça.

Mme Guimond (Louise): Mais c'est 500 \$ environ pour...

M. Middlemiss: Ça ne dépasse jamais le 500 \$?

Mme Guimond (Louise): Non, pas à ma connaissance.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait nous donner des indications? Est-ce qu'il y a un tarif de base qui est établi et qui vous a été soumis pour approbation ou pour votre information?

M. Gagnon (Jean-Yves): Pas pour approbation, ce serait pour notre information seulement, parce qu'on n'approuve pas maintenant ce genre de choses là. Mais on va vous fournir l'information, la liste, les prix qui ont été chargés aussitôt qu'on va pouvoir l'obtenir.

M. Middlemiss: Vous avez dit que vous avez mis deux associations à but non lucratif pour s'assurer que les prix ne seraient pas exorbitants. Est-ce que je peux comprendre de ça que, si vous aviez cru qu'ils étaient exorbitants, les coûts qu'on voulait charger, vous leur auriez dit: Aie! C'est trop haut?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, effectivement, on le leur aurait dit sûrement. C'est sûr parce qu'on a quand même un souci, nous, à la Société, c'est qu'il y en ait, des écoles disponibles à travers le Québec accréditées et compétentes. Alors, s'il y avait eu abus, on leur aurait dit, définitivement.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué que c'était normal qu'il y ait eu une baisse après le 1er juillet. À quel moment vous croyez que ça va revenir aux prévisions que vous nous aviez indiquées? Au moment du projet de loi n° 12, il y avait des prévisions.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ecoutez, on pense que ça va être un peu comme ailleurs, à peu près 75 % des gens qui vont suivre des cours de conduite, comme dans les autres provinces canadiennes. Je peux vous dire, en juin 1997, le nombre de personnes qui se sont présentées à l'examen théorique: 87 000 personnes; alors qu'en juin 1996, une année plus tôt, c'était 41 000 personnes. Plus que le double. Alors, c'était inévitable avec des chiffres comme ça qu'en juillet, août, septembre, il y aurait une baisse. Les gens se sont tous présentés avant.

Les écoles de conduite, probablement qu'ils ont fait des bonnes affaires dans les mois d'avril, mai, juin, cette année, parce qu'ils ont eu beaucoup plus d'étudiants que d'habitude, alors que là, évidemment, il y a eu une baisse durant l'été. Moi, je pense que dès les prochains mois ça devrait reprendre et se stabiliser au même niveau que les autres provinces canadiennes.

M. Middlemiss: Donc, vous dites 75 % des gens, selon vos prévisions, vont prendre des cours de conduite.

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ce qu'on pense.

M. Middlemiss: Ça a comme conséquence combien d'écoles de conduite qui vont disparaître parce qu'elles n'ont plus de clientèle?

M. Gagnon (Jean-Yves): Là, je ne peux vraiment pas vous le dire. Je ne le sais pas.

M. Middlemiss: Il y a d'autres plaintes que j'ai eues, moi, c'est qu'il semblerait que des cégeps ou des écoles commencent à doubler leur capacité de donner des cours de conduite. Est-ce que c'est quelque chose que vous sentez qui s'en vient? Je n'ai aucune objection là, mais les gens dans le domaine privé disent: Regarde, on ne peut pas certainement faire de concurrence aux cégeps, ou des choses, lorsque c'est l'État qui peut-être subventionne une partie des salaires des professeurs et des gens qui sont à l'école.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je n'ai malheureusement pas d'information à cet effet-là. Je n'ai pas été informé de ça du tout. On peut vérifier, mais, moi, je n'ai pas d'information.

M. Middlemiss: Donc, en tant que vous êtes concerné, tout va bien au point de vue de l'accréditation. Les certificats sont disponibles et...

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je vous ai dit que je n'avais pas toute l'information. On va essayer de la trouver, on va vous la donner. Est-ce que tout le monde est satisfait? Je suis convaincu que ce n'est pas tout le monde qui est satisfait. C'est sûr que, s'il y a des écoles qui ont de la difficulté à se faire accréditer, eux autres, elles ne seront pas satisfaites là, mais les écoles sérieuses...

M. Middlemiss: Ce ne sont pas celles-là. Moi, celles à qui j'ai parlé, elles ont déjà eu la visite de l'accréditation; on leur a indiqué qu'elles étaient accréditées, que l'accréditation ça s'en venait, les certificats, ça s'en venait, mais en réalité ça ne bougeait pas. J'ai échangé avec plusieurs personnes, et c'est pour ça qu'il me semble que la meilleure façon de le faire, c'est de vous en parler et de voir, s'il y a un problème en quelque part, qu'on s'occupe de le régler le plus tôt possible.

M. Gagnon (Jean-Yves): D'accord. Écoutez, moi, je prends bonne note de vos commentaires, et nos représentants sur le comité dont on parlait tout à l'heure vont se charger de faire part de vos commentaires, parce que je pense qu'on veut que ça marche, on veut que ça marche bien. Alors, on a tout intérêt à essayer d'aplanir ces difficultés-là qui sont temporaires.

Cours de conduite de motocyclette (suite)

M. Middlemiss: Je veux revenir sur les cours pour les motos. Au moment de la commission, il y avait un mémoire qui a été présenté par... je pense que c'est l'Association des motocyclistes.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, si je me souviens bien.

M. Middlemiss: Oui. Et ils avaient recommandé, eux, que pour la formation, on puisse la faire sur des terrains vacants, et ainsi de suite, parce que, un à côté de l'autre, ils ont dit: Tu sais, ça, ce n'est certainement pas la meilleure façon. Moi, je ne connais pas, je n'ai pas l'expertise, je n'ai pas d'expérience, mais est-ce que ça a été retenu? Est-ce qu'on travaille dans ce sens-là, de vouloir aller chercher l'expérience, l'expertise et les compétences de ces gens-là qui font de la moto et depuis nombre d'années? Et certainement, s'ils en font encore, ce n'est pas certainement ceux qui font partie du bilan négatif qu'on a sur nos routes.

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, comme je vous ai dit tout à l'heure, la loi actuelle a été adoptée, elle est en

vigueur. Si, suite à des recommandations qui ont du bon sens, qui nous sont faites par les associations de motocyclistes, il y a lieu à l'avenir de modifier la loi, on en fera la recommandation, nous, au ministre des Transports. Pour le moment, je pense qu'il est trop tôt pour envisager des changements. Il faut quand même laisser cette loi-là, je pense, vivre un peu, l'appliquer, voir comment ça fonctionne. Si ça pose des difficultés d'application, à ce moment-là on verra. Mais je suis convaincu que les associations de motocyclistes ne se génèrent pas pour nous faire part des difficultés rencontrées suite à la nouvelle loi, et à ce moment-là, nous, on dira au ministre: Je pense que peut-être que dans le cas des motos il faut faire des changements. Mais je pense qu'il est beaucoup trop tôt pour dire ça.

Appareil empêchant la conduite en état d'ébriété (suite)

M. Middlemiss: Concernant l'équipement antidémarrage dont parlait mon collègue de Jeanne-Mance, à quel moment est-ce que ça va être prêt pour utilisation? Est-ce que tout a été accepté? Parce qu'il semblerait en avoir deux genres; au moment de la commission, il y en avait un au Saguenay—Lac-Saint-Jean qu'on était en train de développer. Est-ce que...

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y a eu un appel d'offres. Il y a eu un appel d'offres public, il y a une firme qui a été choisie: c'est la firme...

Mme Guimond (Louise): Guardian Interlock, la même que celle qui a les contrats en Alberta.

M. Middlemiss: Ah, d'accord.

Mme Guimond (Louise): Ils ont déjà une bonne expérience en Alberta. Et là ce qu'ils sont en train de faire, c'est de former leur réseau de garages accrédités et puis former les personnes qui vont installer et qui vont former les gens pour utiliser l'antidémarrage, et le 1er décembre, on est certain qu'on va être prêt.

• (12 h 10) •

M. Middlemiss: Quelqu'un qui a besoin de l'appareil pourra le faire installer à partir du 1er décembre.

Mme Guimond (Louise): Le faire installer dans son automobile ou dans son véhicule.

M. Middlemiss: Combien y a-t-il de cas potentiels qui pourraient l'utiliser?

M. Gagnon (Jean-Yves): On estime à peu près à 2 000 par année.

M. Middlemiss: Deux mille par année.

M. Gagnon (Jean-Yves): Soit à peu près 10 % des gens éligibles qui choisiraient de le faire; les autres vont subir leur peine en attendant.

Mme Guimond (Louise): Il y a 20 000 personnes qui perdent leur permis de conduire chaque année suite à une conduite en état d'ébriété. Donc, on pense, comme en Alberta, que ce serait à peu près 10 % de ces personnes-là qui voudraient avoir un antidémarrreur pour conduire.

M. Middlemiss: Ce qui semblait préoccuper mon collègue de Jeanne-Mance, c'était que les gens qui sont moins nantis ne puissent pas se le permettre. Est-ce que vous avez des statistiques? Est-ce que l'écart qu'il y a là-bas, en Alberta... Est-ce qu'on a des statistiques qui démontrent pourquoi il y en a seulement une partie qui vont chercher l'antidémarrreur?

Mme Guimond (Louise): Je n'ai pas d'étude sur l'état des finances des personnes de l'Alberta qui adhèrent au programme ou non, mais ce qu'on sait, c'est qu'en Alberta, quand le programme a démarré, ce n'était pas un programme aussi ouvert que celui que, nous, on va implanter au Québec; c'était un programme qui était plus restrictif. C'était un comité qui jugeait si telle personne ou telle autre personne pouvait ou avait droit d'avoir un antidémarrreur. C'est pour ça qu'au début... Ça n'a pas été publicisé comme ça va l'être au Québec, puis ils visaient une autre strate de population, ils voulaient seulement cibler des personnes; c'est pour ça que ça a été 10 % en partant. Là, ils sont en train de l'élargir de plus en plus, leur programme, en Alberta. Mais on a dit à la compagnie Guardian Interlock qu'ils ne s'attendent pas à 20 000 personnes par année pour adhérer à leur programme, qu'ils s'attendent plus à 2 000 pour partir, pour débiter.

M. Middlemiss: Donc, vous avez gardé ça, le 10 %...

Mme Guimond (Louise): Oui, on a gardé le 10 % pour partir.

M. Middlemiss: ...même avec les restrictions qu'ils avaient en Alberta — qui sont ouvertes, là, maintenant — et qu'il pourrait y avoir une augmentation là-bas. Mais dans l'éventualité que vous vous soyez trompés dans vos prévisions, il n'y a pas de problème s'il y en a plus que 2 000 qui en veulent? Ils vont être disponibles?

Mme Guimond (Louise): Ils vont être disponibles, la compagnie va s'organiser en conséquence. D'ailleurs, on leur a demandé d'avoir un réseau de distribution où il y aurait 27 dépositaires par tout le Québec, puis extensionner si besoin est.

M. Middlemiss: Les coûts d'installation vont être pareils partout?

Mme Guimond (Louise): Oui, ça sera tout le même...

M. Middlemiss: Ça ne sera pas sur le nombre d'installations par région?

Mme Guimond (Louise): Non.

M. Middlemiss: Est-ce que dans les régions on a identifié un peu comme les endroits de vérification mécanique? Est-ce qu'on a identifié que pour un bassin de tant de véhicules on a un poste d'installation? C'est ça?

Mme Guimond (Louise): On n'a pas été par bassin de véhicules parce qu'en région on pense qu'il y aura au début très peu de véhicules. Donc, ça n'a pas été fait par un bassin de population; ça a été plutôt par un rayon de distance pour se rendre au point d'installation que ça a été fait.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac, je vous signale que votre droit de parole de 20 minutes est expiré. Je crois comprendre également qu'il y a consentement pour que vous puissiez poursuivre. Allez-y.

Exigences pour conduire un véhicule lourd (suite)

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. On a parlé beaucoup de formation, ce matin, pour les chauffeurs de camions et d'autobus et on disait que c'est la formation première. On commence comme tout le monde, c'est la même façon de se former. Est-ce que vous croyez que les gens qui vont devenir des chauffeurs de poids lourd ou d'autobus devraient suivre des cours de conduite? Parce que vous nous dites que c'est un peu le comportement, mais que vous privilégiez les cours de conduite; même s'ils ne sont pas obligatoires, vous suggérez quand même de les prendre. Est-ce que ça serait quelque chose qui pourrait devenir de la part de... que pour l'obtenir eux soient obligés de suivre des cours de conduite s'ils ont l'intention d'aller chercher un autre genre de permis?

M. Gagnon (Jean-Yves): Actuellement, les seules personnes qui sont obligées de suivre des cours, ce sont les conducteurs d'autobus scolaires. Eux autres, ils sont obligés de suivre un cours. Les autres conducteurs, soit de véhicules lourd ou d'autobus, sont obligés de passer nos examens par exemple. Ils ne sont pas obligés de suivre des cours, mais ils sont obligés de passer les examens. Ce sont des examens qu'on est en train de rendre de plus en plus sévères. Alors, l'attitude de la Société, c'est plutôt de contrôler les gens par l'examen et non pas par l'exigence de cours. On rend nos examens plus sévères; donc, pour passer les examens, il faut avoir été formé. Et ça on laisse ça à la discrétion des entreprises qui elles se chargent de donner des cours de formation à leurs employés. Nous, en rendant nos examens plus difficiles, bien évidemment ceux qui vont venir pour passer l'examen et qui n'ont pas suivi le cours de leur entreprise ou ceux qui n'ont pas été formés par un autre conducteur ne pourront pas passer les examens. C'est comme ça qu'on va les éliminer. C'est un peu le même phénomène que pour les conducteurs de véhicules de promenade. Les cours ne sont plus obligatoires, mais les examens à la fois théoriques et

pratiques, eux, sont obligatoires. Alors, il y a déjà des examens qui existent. La personne qui veut être conducteur de véhicules lourds doit passer premièrement l'examen théorique et pratique de promenade; ensuite, après deux ans, elle peut passer l'examen théorique et pratique de conducteur de véhicules lourds. Ce qu'on va ajouter au printemps, c'est une période d'accompagnement additionnelle. Mais il n'y a pas de cours obligatoire. C'est des examens seulement.

M. Middlemiss: Donc, est-ce que vous m'indiquez que l'examen va être plus difficile à partir de... Je parle pour les...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui. On est en train de...

M. Middlemiss: Je ne parle pas de l'examen pour obtenir son premier permis, là, mais pour ceux qui ont gradué de là et qui veulent devenir des chauffeurs de poids lourd, d'autobus, et ainsi de suite. L'examen va être plus difficile que celui qui existe là?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: Parce que j'ai entendu dire, moi, de propriétaires de camions puis des gens qui sont dans l'industrie que ce n'est certainement pas un examen qui est difficile à passer.

M. Gagnon (Jean-Yves): Ça va être plus difficile à compter du printemps prochain; c'est ce à quoi on travaille actuellement.

M. Middlemiss: Qu'est-ce qu'on va demander de plus, et quelles sont les raisons qui vous amènent à... «C'est-à-dire l'expérience vécue, des recommandations qui vous amènent à changer l'examen?»

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, c'est le fait qu'il semble y avoir un consensus aussi avec l'industrie comme quoi tous semblent vouloir rendre l'accès au permis de conduire pour les véhicules lourds plus difficile. Et on est d'accord à la Société. Même si, comme je vous le disais tout à l'heure, le bilan routier des autobus, par exemple, est quand même bien meilleur que les autres véhicules, tout le monde sent le besoin de rendre ça encore plus difficile pour être encore plus éliminatoire, pour éliminer le plus de gens possible, pour que ce soit vraiment les meilleurs qui conduisent des véhicules lourds. Il y a un consensus dans l'industrie, et la Société partage ce consensus. C'est ce pourquoi on travaille, à rendre l'accès plus difficile.

M. Middlemiss: L'examen qu'on a au Québec, est-ce que c'est comparable à ceux, disons, en Ontario, au Canada et aux États-Unis ou est-ce que dans ce domaine-là il n'y a pas d'échanges avec nos voisins?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, il y a des échanges avec les autres juridictions dans ce domaine-là également,

parce que les deux organismes dont je vous ai parlé plus tôt, le CCATM et l'AAMVA aux États-Unis, ça, c'est le genre de choses qui se discute au niveau de ces organismes-là, et on essaie de coordonner, d'uniformiser le plus possible toutes ces mesures-là à travers l'Amérique du Nord. Je suis sûr que ce n'est pas identique au moment où l'on se parle, mais c'est ce vers quoi on tend. Parce que, comme vous le savez, le même camion peut, dans la même journée, partir de Californie puis se rendre à New York ou bien se rendre à Montréal, et il a traversé une quinzaine de juridictions. Alors, c'est important que les règles soient semblables d'une juridiction à l'autre parce qu'il peut se faire arrêter n'importe où dans chacune de ces juridictions-là. Alors, c'est important d'avoir une certaine uniformité, la plus grande possible.

M. Middlemiss: Donc, il y a des chauffeurs de camions lourds qui ont leur permis à New York, et ainsi de suite, et ils sont acceptables ici. En d'autres mots, vous acceptez la formation et l'examen qui sont faits partout dans tous les États ou est-ce qu'il y a des États...

• (12 h 20) •

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y a des ententes, oui. Il y a des ententes entre toutes les provinces et les États américains, comme quoi on reconnaît, l'un et l'autre, les permis des autres. Ça existe déjà, ça. On ne pourrait pas faire autrement.

Sécurité en matière de transport scolaire

M. Middlemiss: Non. Merci. On a touché un peu ce matin à la formation des chauffeurs d'autobus scolaire, eux ont un examen spécial. Il y a beaucoup de discussions qui se font présentement que le gouvernement va transférer la responsabilité du transport scolaire aux commissions scolaires ou à d'autres organismes qui devront en réalité économiser des sommes importantes dans l'exploitation de ce service. Notre préoccupation, c'est certain, tous les collègues ici, c'est face au niveau de sécurité dont les enfants jouiront. On sait que depuis nombre d'années — vous l'avez mentionné ce matin, ça fait trois ans sans décès au point de vue du transport scolaire — si on regarde le bilan routier, on est rendu à moins 10; la dernière, moins 10 accidents comparativement aux années précédentes.

Quelles sont les mesures actuelles que la Société prévoit pour assurer la sécurité des véhicules? Je pense que l'autre partie, la compétence des chauffeurs, ça, on l'a couvert, mais est-ce qu'il y a quelque chose de spécial sur les véhicules dont vous êtes responsable aujourd'hui, et ceci va continuer qu'importe qui devient responsable du transport scolaire?

M. Gagnon (Jean-Yves): Ce qui est nouveau, ce qui s'en vient — j'en ai parlé un peu ce matin — c'est le dossier transporteur et la cote de sécurité. Je n'ai pas eu l'occasion de vous parler de la cote de sécurité, mais je pense que ça me permet de vous parler d'un autre projet qui est actuellement en voie d'élaboration et qui se discute

à trois, avec le ministère des Transports, la Commission des transports et nous. On est en train de préparer un nouvel encadrement de l'industrie du transport routier, et dans le nouvel encadrement de l'industrie du transport routier ce qui va prendre beaucoup d'importance, c'est le dossier transporteur et la cote de sécurité.

On va avoir un dossier complet sur chaque transporteur au Québec et à chacun on va donner une cote de sécurité. On va lui donner une cote qui va refléter sa performance en matière de sécurité routière, et les gens qui n'auront pas une bonne cote, ce qu'on estime à peu près à 5 % des transporteurs, ces gens-là vont être sujets à beaucoup plus de vérifications et beaucoup plus d'inspections que les autres. Ça, ça devrait encore une fois être en vigueur dès que la loi sera adoptée — parce qu'on prévoit un projet de loi, M. Brassard nous a demandé de rédiger un projet de loi concernant l'encadrement; ça a déjà été annoncé ça aussi il y a plusieurs mois. Dès que la nouvelle loi sera en vigueur, il y aura un nouvel encadrement qui fera qu'on pourra être beaucoup plus sévère pour les transporteurs à risque, les transporteurs dangereux, et on pourra avoir des sanctions beaucoup plus efficaces contre eux. C'est des sanctions qui vont aller jusqu'au retrait complet du droit de circuler sur les routes.

Alors, il y a un projet vraiment dans ce sens-là qui devrait nous aider et devrait encore une fois améliorer la sécurité routière. M. Brassard — je pense qu'il l'a annoncé publiquement — voulait déposer un projet de loi dans ce sens-là à la fin de l'année, cette année; on y travaille actuellement, et je pense que ça va améliorer beaucoup la condition des véhicules lourds au Québec.

Projet ATSR

M. Middlemiss: Dans le même ordre d'idées, il y a le projet ATSR. Ce n'est pas ça dont vous avez parlé un peu ce matin qu'on était en train de... Vous avez touché un peu que les policiers vont avoir un peu de...

M. Gagnon (Jean-Yves): Non. Ça, c'est le contrôle routier.

M. Middlemiss: Oui.

M. Gagnon (Jean-Yves): L'informatisation du contrôle routier. ATSR, c'est différent. ATSR, c'est un système informatique qu'on a mis sur pied à la Société qui, lui, se fait à l'intention des corps policiers du Québec. Ça s'appelle Applications technologiques en sécurité routière; ATSR, c'est ça que ça veut dire. Ça, c'est pour les corps policiers et non pas pour nos contrôleurs routiers.

ATSR, c'est un système qui permet aux policiers, par exemple, de consulter de façon automatisée les banques de données de la Société de l'assurance auto, qui permet aux corps policiers d'émettre des billets d'infraction par informatique. Les policiers se plaignent du fait que c'est très long, remplir un billet. Si vous avez déjà été arrêté sur le bord de la route, vous savez comment ça peut prendre de temps, remplir un billet. Les policiers se plaignent de

ça, alors on a informatisé l'impression du billet. Une autre fonction du projet ATSR consiste à automatiser également les rapports d'accidents. C'est des fonctions informatiques qu'on a développées et qu'on est en train actuellement de diffuser parmi tous les corps policiers au Québec de façon à ce que tous les corps policiers puissent en bénéficier, parce qu'on nous dit que c'est le meilleur système informatisé qui existe pour ce qui est du travail policier. Alors, c'est en train de se faire. Graduellement, les différentes municipalités adoptent le système ATSR.

M. Middlemiss: Vous dites que c'est la Société qui l'a développé.

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est la Société qui demeure... qui va aussi le distribuer?

M. Gagnon (Jean-Yves): Non.

M. Middlemiss: Qui va s'occuper de ça?

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est un organisme sans but lucratif qui a été formé conjointement par l'Association des directeurs de police et pompiers du Québec, la Société, le ministère de la Justice, le ministère de la Sécurité publique, la Sûreté du Québec et la police de la Communauté urbaine de Montréal. Tous ces agents-là se sont réunis ensemble et ils ont formé un organisme sans but lucratif qui s'appelle ATSR inc. dont le mandat est très simple, c'est de diffuser le logiciel en question à travers les corps policiers à travers le Québec.

M. Middlemiss: Le développement total est fait. Ça a coûté combien pour le développer à la Société?

M. Gagnon (Jean-Yves): 3 500 000 \$, je crois.

M. Middlemiss: Est-ce que le 3 500 000 \$ comprend jusqu'à la fin ou est-ce qu'il va y avoir d'autres investissements qui vont être nécessaires?

M. Gagnon (Jean-Yves): Il y a un dernier projet qui est en cours actuellement, c'est le développement de l'automatisation du rapport d'accident. Ça devrait se terminer vers la fin de cette année, c'est en cours. Après ça, la part de la Société, c'est terminé. On a dit aux corps policiers: À partir de ce moment-là, toutes les modifications que vous voudrez faire au logiciel, ce sera à vos frais. La SAAQ aura fait sa part, la SAAQ évidemment étant probablement un des principaux bénéficiaires de ça parce que ça va permettre aux policiers de contrôler beaucoup mieux qu'avant les gens qui n'ont pas payé leur immatriculation, par exemple. Alors, on est des bénéficiaires importants du nouveau logiciel ainsi que les municipalités qui, elles, ramassent les amendes. Tout ça fait que c'est à l'avantage de tout le monde, l'ATSR. C'est à l'avantage de la SAAQ, nous, on l'a payé, mais on va

récolter beaucoup plus que ce qu'on a payé en retombées, et les municipalités vont récolter énormément de retombées parce que ça va permettre aux policiers d'être beaucoup plus efficaces, donc d'avoir plus d'amendes. Les municipalités savent que ceux qui adoptent l'ATSR vont avoir une perception d'amendes beaucoup plus importante. Alors, ça va s'autofinancer en fait.

M. Middlemiss: En d'autres mots, l'ATSR va offrir les services aux municipalités, puis vont payer un certain...

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est ça

M. Middlemiss: Mais c'est à but non lucratif?

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui, mais cet argent-là qui est payé par les municipalités va servir à améliorer le régime, le système.

M. Middlemiss: On parle de combien d'employés?

M. Gagnon (Jean-Yves): Au moment où on se parle, il y a un employé.

M. Middlemiss: Non, mais une fois que ça va devenir...

M. Gagnon (Jean-Yves): Bien, écoutez, je ne le sais pas, mais je n'ai pas l'impression que ça pourra grossir beaucoup, parce que le mandat d'ATSR, c'est de faire le marketing, à toutes fins pratiques, du nouveau logiciel. L'entretien va se faire à contrat par une firme d'informatique. Alors, il y aura très peu d'employés dans cette organisation-là; c'est vraiment tout petit.

M. Middlemiss: O.K. Le système d'informatique dont on parlait ce matin pour les contrôleurs routiers...

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est complètement séparé, ça.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. C'est celui-là qui va être à point bientôt aussi là...

M. Gagnon (Jean-Yves): Oui.

M. Middlemiss: ...où on pourra identifier par les satellites l'endroit même de l'accident?

M. Gagnon (Jean-Yves): On ne va pas jusqu'au satellite encore. C'est un des projets qui a été étudié. Ça coûte très cher. On n'a pas décidé de l'adopter celui-là.

M. Middlemiss: De quelle façon d'abord allez-vous identifier l'endroit d'un accident? Vous avez mentionné ce matin...

M. Gagnon (Jean-Yves): C'est le policier. Avec l'informatisation du rapport d'accident, le policier va être

en mesure d'identifier l'endroit approximatif de l'accident, le coin de la rue ou bien à combien de distance sur telle route. Ce sera la responsabilité du policier de déterminer l'endroit. On pourrait le faire par GPS, comme vous dites, par satellite, mais ça coûterait énormément cher. Pour le moment en tout cas, on a décidé de ne pas aller jusque-là.

M. Middlemiss: Je pense que c'est tout pour les questions, M. le Président. J'aimerais toutefois, en terminant, remercier les gens de la Société pour les renseignements qu'ils nous ont donnés. J'espère que tout l'exercice qu'on vient de faire — c'est une première — va avoir des retombées positives. J'ai appris dans mon expérience de vie que souvent il faut écouter peut-être un peu plus que de parler. Dans ce sens-là, j'espère que les échanges qu'on a eus aujourd'hui... Parce que je ressens, et je vous le dis en toute honnêteté et sincérité, que vous êtes fiers de la Société, et moi aussi j'en suis fier, mais la façon dont vous êtes fiers peut des fois donner l'impression que vous avez peut-être les réponses et les solutions à tout.

Je suis convaincu que plusieurs députés, lorsqu'ils rencontrent soit les accidentés ou autres dans leur bureau de comté... on nous dit peut-être un peu plus de compassion et un peu plus d'humilité. Dans le sens que je pense qu'on réussit à faire mieux et à changer les choses lorsqu'on écoute un peu les gens qui le vivent à tous les jours. Je comprends que vous avez une responsabilité comme fonctionnaires, et ainsi de suite. On vous demande, vous êtes imputables en bout de piste pour toutes ces choses-là, mais, si on pouvait humaniser un peu plus ces choses-là et être un peu à l'écoute des gens qui doivent vivre à tous les jours des problèmes résultant d'un accident ou dans le domaine de la prévention et aussi de la formation, j'ai l'impression qu'on serait tous, tous des gagnants. Sur ça, je vous remercie beaucoup.

● (12 h 30) ●

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Pontiac. M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Oui, M. le Président. Je voudrais juste dire un mot pour remercier et féliciter la Société qui en si peu de temps m'a fourni le document que je cherchais tout à l'heure. Alors, je vous remercie; c'est vraiment une prouesse en termes d'efficacité.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Saint-Hyacinthe. Pour la conclusion, quelques propos de M. Gagnon, le P.D.G. de la Société.

Conclusions

M. Gagnon (Jean-Yves): Écoutez, je n'ai pas préparé de texte de conclusion, parce que je pense que la meilleure conclusion serait de vous remercier. Je veux vous remercier très sincèrement parce que c'est la première fois, comme je l'avais dit au début, que la Société est appelée à se présenter comme ça, en commission parlementaire. Moi, je suis très heureux de l'avoir fait parce que ça nous a permis de vous parler un peu plus de la Société, de ce

qu'elle fait, de ses bons coups et peut-être de ses mauvais coups; je suis sûr qu'on ne peut pas être parfait dans tout, c'est évident. Mais je vous remercie. J'ai particulièrement apprécié vos questions, le dialogue qu'on a pu avoir ensemble. Le ton des questions également, il n'y avait pas d'agressivité. Je vous avoue que je suis vraiment très heureux de ma participation. Je considère que c'est un exercice de démocratie extrêmement important et tout ce que je peux faire, c'est de vous dire merci.

Je voulais remercier également le Vérificateur général. Vous savez, à la Société de l'assurance auto, pour nous, le Vérificateur général est un allié de tous les instants. Quand on le voit entrer chez nous, on ne veut rien lui cacher. Au contraire, on veut tout lui montrer parce qu'on pense que tout ce qu'il peut faire ça peut nous aider. Alors, on est très fier de travailler avec le Vérificateur général. Si jamais la commission parlementaire veut encore nous entendre, la Société, ça nous fera plaisir de revenir. Alors, je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Gagnon. J'ai, comme président, beaucoup apprécié également la qualité des échanges, la diversité des sujets abordés et l'atmosphère très positive qui a animé nos travaux. Je voudrais également vous remercier et tous les membres de votre équipe qui vous ont accompagné au cours de ces deux journées. Je sais que derrière vous il y a beaucoup de personnes que nous ne voyons pas. Il n'y aurait pas assez d'espace au parlement pour les accueillir à l'intérieur de nos murs, mais je ne sous-estime pas du tout le travail que font vos collaborateurs pour essayer d'améliorer davantage la performance de la Société. Vous nous avez démontré que vous étiez fiers de votre organisation; nous en sommes fiers aussi parce qu'elle a été bonifiée au fil des différents gouvernements qui se sont succédé depuis bientôt 20 ans. Mais, comme le disait à juste titre le député de Pontiac, j'espère que vous réalisez qu'il y a encore de la place pour de l'amélioration et que vous avez une organisation qui est parfaite comme tout ce qui est humain.

Je voudrais également remercier le Vérificateur général, M. Breton, ainsi que M. Bédard et M. Larrivée qui étaient ici au cours de ces deux journées. Et je voudrais souligner la présence parmi nous de M. Mustapha Gueye, qui est magistrat au Conseil d'État du Sénégal. C'est un boursier de la Fondation canadienne pour la vérification intégrée qui effectue un stage au bureau du Vérificateur général du Québec afin d'acquérir une connaissance des méthodes de travail de notre Vérificateur général. Alors, bonjour, M. Gueye.

Je voudrais remercier également le personnel de la commission parlementaire. Merci beaucoup à tous les collègues députés pour votre excellente collaboration. Sur ce, j'ajourne les travaux sine die parce qu'on a accompli notre mandat.

(Fin de la séance à 12 h 34)

