



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultation générale sur le projet de loi n° 12 -- Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1)

Le mardi 1er octobre 1996 — N° 30

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC



Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 1er octobre 1996

Table des matières

Remarques préliminaires	
M. Jacques Brassard	1
M. Robert Middlemiss	4
M. Pierre Marsan	5
Auditions	
Association québécoise du transport et des routes inc. (AQTR)	6
Association des hôpitaux du Québec (AHQ) et Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes (FQCRPAT)	12
Association des pédiatres du Québec	22
Documents déposés	27
Groupe Procycle inc., Les Industries Raleigh du Canada ltée et Victoria Précision CAA-Québec	32
Ligue de sécurité du Québec	43
Alcocheck Canada inc.	54
Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SPCUM) et Association des directeurs de police et de pompiers du Québec (ADPPQ)	62
	70

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Camille Laurin, président suppléant

M. François Gendron
Mme Margaret F. Delisle
Mme Solange Charest
M. Normand Poulin
M. Michel Côté
Mme Danielle Doyer
M. Michel Rivard
M. André Pelletier

- * M. Marcel Pouliot, AQTR
- * Mme Diane Arsenault, AHQ
- * Mme Ghislaine Gosselin, idem
- * M. Denis Paquin, FQCRPAT
- * M. Jean Boudreault, idem
- * M. Jean-Jacques Turcotte, Association des pédiatres du Québec
- * M. Jean-Benoît Roy, idem
- * Mme Marjolaine Arbour, idem
- * M. Raymond Dutil, Groupe Procycle inc.
- * Mme Paula Landry, CAA-Québec
- * M. Richard Bélanger, idem
- * M. Yvon Lapointe, idem
- * M. Yvan R. Bastien, Ligue de sécurité du Québec
- * M. Jean-Guy Breton, idem
- * M. Jean-Claude Mercure, Alcocheck Canada inc.
- * M. Jacques Lelièvre, SPCUM
- * Mme Suzanne Bousquet, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 1er octobre 1996

Consultation générale sur le projet de loi n° 12

(Dix heures dix-huit minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission est une consultation générale et des auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

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

La Secrétaire: Oui. M. Benoit (Orford) est remplacé par M. Marsan (Robert-Baldwin); M. Deslières (Salaberry-Soulanges) est remplacé par Mme Charest (Rimouski); M. Gagnon (Saguenay) est remplacé par M. Côté (La Peltrie); M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Thérien (Bertrand).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, l'ordre du jour: on va commencer par les remarques préliminaires du ministre, 15 minutes, et les remarques préliminaires du porte-parole de l'opposition officielle, 15 minutes. Par la suite, nous aurons l'Association québécoise du transport et des routes; à 11 h 30, l'Association des hôpitaux du Québec et la Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes; à 12 h 30, il y aura la suspension des travaux; à 14 heures, l'Association des pédiatres du Québec; à 15 heures, Groupe Procycle inc.; à 16 heures, le CAA-Québec; à 17 heures, Ligue de sécurité du Québec; à 18 heures, suspension des travaux; à 20 heures, Alcocheck Canada inc.; à 21 heures, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal et Association des directeurs de police et de pompiers du Québec; à 22 heures, l'ajournement.

Alors, M. le ministre, vous avez les remarques préliminaires pour 15 minutes.

Remarques préliminaires

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, Mme la Présidente. Alors, Mmes et MM. membres de la commission, le 8 mai dernier, je déposais le projet de loi n° 12, qui, comme on le sait, apporte des amendements majeurs au Code de la sécurité routière, et, par la même occasion, j'annonçais la tenue d'une consultation publique sur cette réforme susceptible d'entraîner des changements substantiels en ce qui a trait à l'usage de la route au Québec.

• (10 h 20) •

Nous sommes donc ici, ce matin, pour recueillir les points de vue et les suggestions des groupes qui ont déposé des mémoires à l'intention de la présente commission. Comme je le soulignais en mai dernier, il s'agit d'un exercice démocratique qui nous permettra d'associer plusieurs organismes et individus, tous très compétents dans leur sphère respective, au défi parfois redoutable de trouver un équilibre entre la mobilité des usagers de la route et la sécurité routière. Au cours des dernières semaines, cependant, certains groupes ont annoncé leur intention de se présenter devant cette commission pour réclamer des modifications au régime d'indemnisation des victimes de la route, c'est-à-dire à la loi de l'assurance automobile du Québec. Nous entendons le point de vue de ces personnes avec intérêt.

Il m'apparaît cependant essentiel de rappeler que c'est le Code de la sécurité routière qui est l'objet du débat et d'amendements éventuels. Notre mandat n'est pas de discuter de la façon d'indemniser les victimes d'accidents de la route causés par une conduite avec facultés affaiblies, mais bien de prévenir cette situation par des moyens appropriés. Ces moyens existent déjà, ils sont dans le Code de la sécurité routière, et l'objectif que nous poursuivons, c'est de le parfaire. En d'autres termes, sans nier l'intérêt d'un tel débat, une discussion sur la possibilité de pouvoir poursuivre les criminels de la route et de diminuer les indemnités qui leur sont versées m'apparaîtrait déborder largement les cadres de cette commission parlementaire.

Comme quelques groupes viendront quand même nous en parler, vous me permettrez quelques rappels historiques qui, je l'espère, vous éclaireront quant à la position que je défendrai devant cette commission. Je voudrais d'abord dire que la population du Québec profite actuellement de l'un des meilleurs, sinon du meilleur régime d'assurance automobile au monde. Ce régime permet d'indemniser les victimes d'accidents d'une façon qui est à la fois plus rapide et plus équitable que tout autre régime qui nécessite non seulement l'identification, mais la démonstration d'un ou des responsables des accidents.

Rappelons-nous brièvement la situation qui prévalait au moment où les victimes d'accidents de la route devaient s'adresser aux tribunaux pour être indemnisées. En 1977, 28 % des personnes blessées dans un accident de la route ne touchaient aucune compensation. À peine 60 % de la perte économique des personnes accidentées non responsables de l'accident étaient compensées. Le délai de paiement constituait une source importante de mécontentement, puisque, après 18 mois, plus de un réclamant sur quatre n'était toujours pas indemnisé. En fait, plusieurs accidentés se trouvaient au coeur de batailles judiciaires sans fin et souvent fort dispendieuses. L'établissement de la responsabilité devant les tribunaux était à l'origine de nombreuses iniquités.

Un expert soulignait récemment que le régime fonctionne très bien parce qu'il est simple, efficace, automatique, et cela, précisément parce que l'on ne recherche pas la responsabilité. La notion de «no-fault» est donc la pierre d'assise du régime et on doit soupeser longuement toute modification qui viendrait l'affaiblir et la mettre en péril. Le précédent gouvernement, bien qu'il se soit fermement opposé à la Loi sur l'assurance automobile au moment de son adoption en 1978, n'a pas cru bon de la remettre en question. En effet, alors que le débat refaisait surface en 1988, le ministre des Transports de l'époque, M. Marc-Yvan Côté, avait sagement refusé de remettre en question le régime. Je ne crois pas que les arguments soulevés aujourd'hui diffèrent grandement de ceux qui ont été soulevés en 1988 et en 1977. Dans ces circonstances, il ne m'apparaît ni souhaitable ni opportun de modifier ce régime qui fait notre fierté. La Loi sur l'assurance automobile a pour objet d'indemniser les victimes de la route, ce n'est pas un instrument pour punir. C'est par le Code criminel que la sanction est appliquée, et je suis d'avis que ce choix est encore pertinent.

Mentionnons enfin que le régime d'assurance automobile fait l'envie de plusieurs. Aussi, il a été copié intégralement par le Manitoba, et certaines autres provinces s'en inspirent largement. Partout dans le monde, on tente de régler le problème de l'automobile, parce qu'on se rend compte que les tribunaux de droit commun ne sont plus aptes à traiter efficacement ce problème. Mais il ne faut pas oublier que l'automobile est un risque créé par le mode de fonctionnement de notre société. Il m'apparaît moralement acceptable que la société québécoise assume toutes les conséquences du risque qu'elle a ainsi créé. Pour toutes ces raisons, je crois que le régime mérite toute notre attention, et il est opportun et légitime de reporter toute discussion à ce sujet lors de modifications éventuelles à la Loi sur l'assurance automobile.

Je voudrais maintenant vous rappeler brièvement les finalités du projet de loi n° 12. Ces finalités sont doubles. Il y a d'abord, bien sûr, l'amélioration du bilan routier par une action plus efficace sur les groupes d'usagers de la route représentant les plus grands risques, qu'il s'agisse des habitués de la conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, des nouveaux conducteurs ou encore des personnes qui conduisent sans permis de conduire valide. Nous pourrions améliorer substantiellement la sécurité routière au Québec dans la mesure où nous réussirons à amener ces clientèles à risque à modifier positivement leurs attitudes et leur comportement. C'est un défi considérable que de s'attaquer à des attitudes. Aussi, comme les spécialistes de la santé font pour le traitement des maladies les plus coriaces, nous proposons de recourir à une variété de moyens tels que la prévention, la rééducation et le traitement.

L'autre grande finalité du projet de loi va dans le sens des orientations gouvernementales bien connues en ce qui a trait à l'allègement du fardeau réglementaire et

administratif. Plusieurs mesures consistant principalement en l'abandon des dispositions et des procédures inefficaces auront pour effet de réduire les coûts en temps et en argent imposés tant aux conducteurs qu'à certains groupes industriels et aux organismes gouvernementaux.

J'aborde donc la consultation générale dans l'espoir que nos partenaires nous aideront à trouver les moyens d'améliorer l'impact du projet de loi n° 12 à l'égard de ces deux finalités. Comme je l'indiquais à l'occasion de l'adoption du principe du projet de loi, il ne fait pas de doute qu'une démarche de consultation publique complémentaire aux étapes législatives s'impose. En effet, compte tenu de l'ampleur des impacts de la réforme proposée sur certaines catégories d'usagers de la route, nous ne pourrions atteindre des résultats en sécurité routière qu'en autant que les mesures proposées reposent sur un large consensus social et une collaboration étroite de l'ensemble des partenaires concernés.

Nous devons notamment tableur sur un accord très général en faveur des mesures du projet de loi qui auront des effets sérieux sur les citoyens visés: suspension immédiate du permis de conduire, saisie du véhicule, dépistage de l'alcoolisme, resserrement des règles d'obtention du permis de conduire. Nous pourrions difficilement introduire de tels changements, étant donné les impacts qu'ils auront sur la vie de certains citoyens, sans nous assurer qu'ils sont perçus comme des moyens légitimes pour atteindre les buts que nous nous sommes fixés pour rehausser le niveau de sécurité routière dont bénéficie la population. Car il faut se rappeler que la sécurité routière préoccupe grandement la population du Québec, qu'il s'agisse des accidents impliquant des jeunes, des décès résultant de la conduite en état d'ébriété, de la présence très visible des véhicules lourds sur le réseau routier ou encore des dangers qui menacent les cyclistes.

En fait, le Code de la sécurité routière est véritablement une de nos lois fondamentales, puisqu'elle touche pratiquement tous les citoyens lorsqu'ils utilisent le réseau routier ou qu'un de leurs proches le fait. Avant d'y apporter des changements substantiels, il apparaît certes approprié de s'assurer de leur acceptabilité. Le Code de la sécurité routière n'est en effet ni plus ni moins qu'un contrat social, un choix que l'on doit faire collectivement entre des objectifs de mobilité et de facilité de circulation, d'une part, et des objectifs de sécurité, d'autre part. Il est bien évident que ce choix collectif doit être fait par la majeure partie de la population, à défaut de quoi le Code ne serait qu'un voeu pieux, les policiers ne pouvant surveiller les allées et venues de tous et chacun sur le réseau routier.

Ce choix nécessaire entre la sécurité routière et la facilité de mouvement vaut pour l'ensemble du Code, mais il apparaît encore plus nettement à l'examen de certaines mesures particulières, telles que la possibilité dans certaines circonstances d'effectuer des virages à droite au feu rouge ou encore l'obligation pour les cyclistes de porter un casque protecteur. Il s'agit, comme

vous le savez, de deux exemples de questions pour lesquelles aucun consensus social clair ne semble pouvoir être dégagé. Aussi, le projet de loi ne comporte présentement aucune mesure à leur sujet. Cependant, lors de son dépôt en mai dernier, j'ai invité spécialement tous les groupes intéressés à venir nous faire part de leurs commentaires sur ces deux sujets. J'espère vivement que, grâce à leur expertise, nous pourrons jeter une lumière satisfaisante et convaincante sur ces sujets controversés.

• (10 h 30) •

Certaines des mesures proposées auront un impact sur plusieurs secteurs économiques. Ainsi, l'abrogation des dispositions relatives au système de points d'inaptitude imputés aux transporteurs routiers et son remplacement par un système administratif articulé autour de la notion de cote de sécurité permettra de mieux distinguer les transporteurs sécuritaires et ceux qui représentent un risque de la route. Par ses différentes caractéristiques, notamment par le fait qu'il tient compte de la taille et du secteur d'activité de chaque transporteur, ce nouveau système sera plus équitable pour l'ensemble des transporteurs tout en nous aidant à protéger les autres usagers de la route par des interventions mieux ciblées à l'endroit des transporteurs représentant les plus grands risques.

De même, les dispositions visant à favoriser le recours à l'entretien préventif systématique des véhicules lourds augmenteront la sécurité du transport routier tout en abolissant l'échange d'un volume considérable de papiers entre les transporteurs routiers et la Société de l'assurance automobile et en reconnaissant en quelque sorte les programmes de prévention déjà en place chez les transporteurs responsables et consciencieux.

Par ailleurs, je suis bien conscient que la nouvelle approche préconisée en matière d'obtention du permis de conduire demandera une adaptation considérable aux entreprises et aux formateurs qui se consacrent à l'enseignement de la conduite automobile. Vous vous souviendrez à cet égard que le projet de loi change radicalement les conditions d'obtention du permis de conduire. On abolit certaines exigences pour les remplacer par d'autres. En mettant en place des mesures d'accès graduel à la conduite, nous avons bon espoir de réussir à influencer positivement les attitudes des nouveaux conducteurs que ce n'est le cas avec le système actuel basé avant tout sur l'acquisition de connaissances et d'habiletés.

Aussi, en contrepartie de l'abandon du cours obligatoire de conduite pratique auquel les apprentis conducteurs sont présentement astreints, le projet de loi propose l'allongement à une année la durée de la conduite accompagnée, qui est présentement de trois mois, et la perte du permis après avoir atteint quatre points d'inaptitude ou avoir conduit suite à la consommation de quelque quantité que ce soit d'alcool: tolérance zéro, comme on l'appelle. Les mêmes conditions restrictives s'appliqueront durant la période de détention du permis probatoire. Cette période est maintenue à deux années.

En déréglementant l'enseignement de la conduite automobile, nous donnons à cette industrie la possibilité de se prendre en main et d'orienter elle-même son développement futur, comme le font déjà la très grande majorité des secteurs industriels. Se faisant, nous n'abolissons pas les cours de conduite. Comme c'est le cas partout ailleurs en Amérique du Nord où les cours de conduite ne sont pas obligatoires, une majorité d'apprentis conducteurs choisiraient sans doute de leur plein gré de suivre un cours de conduite. Aussi, j'ai la conviction que le milieu des écoles de conduite réussira à relever ce défi.

Nous sommes prêts d'ailleurs à aider l'industrie à franchir ce cap en reconnaissant les écoles qui offrent un service de qualité ainsi que le permet l'article 9 du projet de loi. La clientèle des écoles de conduite sera gagnante, puisque la concurrence fera en sorte de maintenir un équilibre optimal entre les prix chargés et les services offerts. Par ailleurs, les apprentis conducteurs qui prendront volontairement un cours de conduite témoigneront ainsi d'une attitude favorable à la sécurité routière, et les assureurs privés voudront sans doute y voir l'indice d'un risque moindre.

D'autres groupes d'intérêts économiques sont également affectés par l'une ou l'autre des dispositions du projet de loi. Il s'agit notamment des propriétaires de machinerie agricole, d'entreprises faisant la pose de matière assombrissante sur les pare-brise de même que des commerçants et des recycleurs de véhicules automobiles.

J'aimerais en outre souligner que le projet comporte diverses mesures visant à faciliter le travail indispensable qu'effectuent les policiers pour appliquer le Code de la sécurité routière. Je signale à cet égard l'abolition des avis de 48 heures pour les déficiences mineures, la possibilité de signer électroniquement certains documents, le resserrement du contrôle des fraudes reliées aux véhicules gravement accidentés, l'assouplissement des règles en vertu desquelles les policiers sont tenus de compléter un rapport d'accident.

Enfin, il sera grandement utile de prendre connaissance des commentaires et des suggestions des associations et des organismes voués à la promotion de la sécurité routière. Ceux-ci ont l'immense avantage d'allier une connaissance approfondie des grandes problématiques de sécurité routière avec une neutralité absolue par rapport à quelque intérêt autre que celui de l'amélioration de la sécurité routière. Nous les entendons donc avec beaucoup d'intérêt.

Bref, la tenue de la consultation générale apparaît très opportune. En effet, la sécurité routière est une préoccupation importante des Québécoises et des Québécois. Le Code de la sécurité routière affecte la très grande majorité d'entre eux dans leurs déplacements quotidiens.

Le projet de loi n° 12 introduira une réforme majeure des règles d'obtention du permis de conduire ainsi que des mesures novatrices pour contrer la conduite avec les facultés affaiblies et la conduite sans

permis de conduire valide. Enfin, ce projet de loi changera les conditions d'exploitation de certaines entreprises commerciales et il répondra à certains besoins exprimés par les services policiers en vue d'améliorer leur capacité d'appliquer les règles de circulation.

Pour toutes ces raisons, les audiences publiques qui débutent ce matin me semblent apporter un complément très utile aux travaux parlementaires touchant le projet de loi n° 12. Je suis prêt à écouter avec un maximum d'ouverture tous les groupes qui ont soumis des mémoires.

Au cours des dernières semaines, le Secrétariat des commissions a reçu quelque 75 mémoires en vue des audiences publiques. Toutefois, quatre de ces mémoires ont plus précisément pour objet la Loi sur l'assurance automobile en relation avec l'indemnisation des victimes d'actes criminels perpétrés au volant.

En ce qui concerne directement le projet de loi n° 12, les mémoires se répartissent de la façon suivante: 12 mémoires sur l'accès graduel à la conduite, incluant les mesures relatives aux jeunes de moins de 25 ans; l'abandon des cours de conduite obligatoires et la reconnaissance des écoles de conduite; sept mémoires sur la conduite durant sanction et portant en particulier sur la saisie des véhicules et l'accès à l'information sur la validité des permis des conducteurs; neuf mémoires sur la conduite avec les facultés affaiblies.

En outre, nous avons reçu de nombreux mémoires de la part des citoyens, de groupes intéressés sur les questions controversées pour lesquelles je désirais obtenir un avis. Ainsi, 35 mémoires concernent le port du casque pour les cyclistes et trois mémoires portent directement sur les virages à droite sur feu rouge. Les autres mémoires reçus portent sur les autres mesures visées par le projet de loi et parfois sur plusieurs sujets à la fois.

En terminant et avant de passer à l'audition des groupes, d'abord d'entendre évidemment le porte-parole de l'opposition et d'entendre ensuite les groupes qui ont présenté ces mémoires, permettez-moi de vous dire que j'ai été vivement impressionné par le nombre et la variété des positions qui nous ont été exprimées, ce qui démontre un intérêt et un engagement pour les questions relatives à la sécurité routière et un signe éloquent aussi de vitalité démocratique.

Je profite donc de l'occasion qui m'est offerte au début de ces audiences publiques pour remercier toutes les personnes et les organismes qui ont pris de leur temps pour nous faire connaître leur opinion sur des sujets qui leur tiennent à coeur. Je réitère ma volonté d'écouter leurs points de vue avec un maximum d'ouverture. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, je donnerai la parole maintenant au porte-parole de l'opposition et député de Pontiac.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Chers collègues, mesdames et messieurs, l'opposition

officielle est heureuse de la tenue de cette consultation générale au lieu d'auditions sur invitation comme le souhaitait le ministre des Transports. On se souvient, Mme la Présidente, que, dans sa liste d'invitation, composée de moins d'une trentaine de groupes, on constatait de grands absents. À preuve, c'est 77 groupes et individus qui ont déposé un mémoire devant les membres de cette commission parlementaire.

Le projet de loi n° 12, qui fait l'objet de la consultation qui s'amorce, propose de nouvelles dispositions au Code de la sécurité routière qui sont d'une grande importance. Tout d'abord par leur nombre, mais aussi et surtout en raison de leur impact sur la sécurité de l'ensemble des usagers de la route dans un contexte, Mme la Présidente, où il est de plus en plus difficile de conserver notre réseau routier en bon état.

Comme le déclarait le ministre des Transports lors de la présentation de cette pièce législative, les modifications législatives au Code de la sécurité routière qui sont proposées ont pour but d'apporter une amélioration substantielle au bilan routier du Québec. Reste à savoir, Mme la Présidente, maintenant si les groupes et les individus qui se succéderont sont d'avis que toutes les mesures mises de l'avant par le ministre augmenteront la sécurité sur nos routes.

Il faut toujours se souvenir, Mme la Présidente, qu'il faut placer les citoyens au coeur de nos actions, et, comme l'écrivait le Protecteur du citoyen au ministre des Transports: «Des sources d'iniquités, des irritants ou même des atteintes à des droits fondamentaux pour les citoyens pourraient résider dans le projet de loi n° 12.»

Mme la Présidente, l'opposition officielle croit que c'est l'assainissement des finances publiques, et, dans ce cas-ci plus précisément, c'est la sécurité des citoyens sur nos routes qui doit guider l'action du législateur. En conséquence, nous croyons que dans certains cas le ministre des Transports fait carrément fausse route.

Pourquoi abolir, Mme la Présidente, l'obligation de suivre un cours de conduite? Est-ce que c'est sécuritaire et responsable de laisser un conducteur inexpérimenté prendre le volant? Mme la Présidente, je crois qu'aucun pilote d'avion ne peut obtenir sa licence de pilote sans avoir suivi des cours.

● (10 h 40) ●

Oui, à la tolérance zéro en matière d'alcool pour les nouveaux conducteurs, mais est-ce réaliste lorsqu'on sait que l'absorption d'un rince-bouche, d'un sirop ou d'un jus de pomme laisse des traces de l'ordre de 0,02 % d'alcool dans le sang? Pourquoi ne pas avoir prévu, dans le projet de loi n° 12, des dispositions obligeant le port du casque à vélo lorsqu'on sait que des accidents causent des décès ou des séquelles permanentes et engendrent des coûts sociaux faramineux? Pourquoi ne pas autoriser la pratique du virage à droite sur feu rouge à travers des expériences-pilotes dans quelques régions du Québec? Pourquoi le gouvernement ne profite-t-il pas de cette occasion pour mieux encadrer dans le Code de la sécurité routière la pratique du patin à roues alignées?

On a le cas d'un patineur, M. Paul Duchesnay — ce n'est pas un premier venu en patins — qui a eu malheureusement un accident assez grave avec des patins à roues alignées. Pourquoi permettre la saisie de tout véhicule dans lequel se trouve un conducteur conduisant sous sanction, même si celui-ci ne lui appartient pas? On pense plutôt aux problèmes que ça peut causer, les loueurs d'automobiles, les transporteurs, le transport en commun, à qui ça causait des problèmes de retard et encore d'administration et de coûts. Pourquoi ainsi causer des préjudices, comme je le disais, aux loueurs d'automobiles?

Pourquoi la victime d'un accident de la route n'aurait pas le droit de poursuivre au civil la personne qui lui a infligé des blessures, et ça, en autant que ce soit un acte criminel et que l'individu soit solvable? Le ministre l'a abordé en disant: Ce n'est certainement pas le Code de la sécurité routière... Mais je pense que c'est des choses qu'on débat, comme le débat qu'on fait sur le port du casque, le débat qu'on fait pour un virage à droite sur un feu rouge. Pourquoi le conducteur qui commet un acte criminel au volant aurait-il droit à une indemnité de la SAAQ? Est-ce donc dire que le voleur qui se blesse durant son méfait devrait être indemnisé? Et, dans ce cas-là en particulier, il me semble que la politique a été, dans notre société, depuis quelques années, de parler du pollueur-payeur, de l'utilisateur-payeur. Est-ce qu'on ne devrait pas, dans ce contexte-là, regarder que, peut-être, ce soit l'offenseur-payeur?

Avant de conclure, Mme la Présidente, l'opposition officielle déplore que le ministre de la Santé et des Services sociaux n'ait pas accepté de se joindre à la commission lors de nos échanges sur le port du casque à vélo. Plus de 30 mémoires sur ce sujet ont été acheminés à la commission, témoignant de l'intérêt des citoyens et des citoyennes sur cette question. La présence du ministre de la Santé et des Services sociaux lors de l'audition de ces groupes aurait certes permis de mieux saisir les différents points de vue soulevés concernant le traumatisme crânien et les coûts pour le réseau de la santé. À l'occasion du dépôt du projet de loi, le ministre des Transports avait indiqué qu'il entendrait les groupes et les individus intéressés — je crois qu'il l'a répété ce matin, le ministre me corrigera — dans le souci de tenir un débat public éclairé et éclairant sur le sujet. Malheureusement, je suis obligé de dire au ministre des Transports que l'absence de son collègue de la Santé ne permettra pas l'atteinte de cet objectif.

L'opposition officielle tient à indiquer, par respect pour les individus et les groupes qui se sont déplacés, qu'elle ne tentera aucune manœuvre parlementaire pour souligner ce refus, soucieuse de ne pas retarder le début des auditions.

Par ailleurs, Mme la Présidente, l'avis du ministre de la Justice sur la question de l'établissement d'un recours civil pour les victimes de la route, et le cautionnement notamment, aurait également permis de mieux faire avancer nos travaux.

Ceci étant dit, l'opposition officielle va profiter de cette consultation pour écouter attentivement et questionner les différents intervenants afin de mieux saisir les véritables enjeux qui sous-tendent ce projet de loi. C'est donc de façon constructive que l'opposition officielle se propose de participer à cette consultation, ayant comme seul souci que le projet de loi n° 12 contribue à accroître la sécurité sur les routes du Québec de nos concitoyens et de nos concitoyennes. Il faut dire en passant, Mme la Présidente, que ce n'est pas à tous les ans qu'on fait des changements au Code de la sécurité routière. Le dernier a eu lieu il y a huit ou 10 ans. Donc, il me semble que c'est important que ce soit bien fait.

Bien que d'accord avec son principe, nous estimons qu'il y a lieu de bonifier la pièce législative qui est devant nous. Trop de questions demeurent sans réponse. Nous espérons donc, Mme la Présidente, que les différents individus et groupes, tout comme le ministre et ses conseillers, sauront y répondre. Je demande au ministre — et je suis persuadé que c'est dans cet esprit qu'il entreprend ces travaux — de savoir reconnaître que certaines dispositions de son projet de loi méritent d'être corrigées. Mme la Présidente, je suis persuadé que lui comme moi tenons à modifier le Code de la sécurité, et ce, afin de servir les meilleurs intérêts de l'ensemble de nos concitoyens et concitoyennes. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Pontiac.

M. Marsan: Est-ce qu'il reste encore du temps à l'opposition?

La Présidente (Mme Bélanger): Cinq minutes.

M. Marsan: Est-ce que vous me permettez une intervention?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui.

M. Marsan: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): De cinq minutes.

M. Pierre Marsan

M. Marsan: Oui. À mon tour, en tant que critique, porte-parole de l'opposition en matière de santé et de services sociaux, j'aimerais joindre ma voix à celle du député de Pontiac et réclamer du ministre des Transports qu'il insiste auprès de son collègue le ministre de la Santé pour qu'il soit avec nous. Nous sommes d'accord avec le ministre quand il dit que cette commission parlementaire se veut un exercice démocratique. On souhaite écouter les gens. Et, nous, nous souhaitons aussi pouvoir réussir à bonifier un projet de loi qui irait dans l'intérêt de toutes les Québécoises et les Québécois, mais aussi non seulement de la population en général,

mais particulièrement des patients qui peuvent être affectés par différentes décisions qui pourraient être prises ici.

Alors, nous comprenons mal le fait que le ministre de la Santé et des Services sociaux ne soit pas avec nous ce matin. Nous, ce que nous souhaitons comme opposition, nous souhaitons avoir un ministre de la Santé à temps complet. Nous aimerions vraiment qu'il puisse venir écouter la qualité des représentations qui seront faites. On a déjà plusieurs mémoires et, comme le ministre des Transports l'a mentionné, nous avons des représentations extrêmement importantes et intéressantes en ce qui concerne ces différents amendements possibles ou potentiels à un projet de loi.

L'autre point, Mme la Présidente, sur lequel nous nous permettons d'insister, c'est qu'on peut regarder les difficultés qu'un projet de loi peut engendrer, l'impact sur le patient du point de vue économique, mais aussi on peut le regarder d'une autre façon, et cette autre façon, c'est par la prévention. Et, là aussi, il y aurait des avenues qui devraient à tout le moins intéresser le ministre de la Santé et des Services sociaux. Malheureusement, Mme la Présidente, nous déplorons l'absence du ministre de la Santé avec nous alors qu'on aurait pu de nouveau travailler ensemble.

Je dois vous rappeler cependant que nous avons toujours eu certaines difficultés dans le domaine de la santé à s'entendre avec le ministre de la Santé, puisque les trois lois qui ont été présentées ont fait l'objet de trois bâillons, trois suspensions des règles.

Alors, de nouveau, Mme la Présidente, nous insistons auprès du ministre responsable de ce projet de loi pour qu'il puisse intervenir auprès de son collègue le ministre de la Santé pour qu'il puisse venir, comme ministre de la Santé et des Services sociaux à temps plein, assister à la commission et écouter ce que les gens, ce que les organisations ont d'intéressant et d'intelligent à nous dire. Je vous remercie, Mme la Présidente.

• (10 h 50) •

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député Robert-Baldwin.

Maintenant, j'inviterais le premier groupe à bien vouloir prendre place, l'Association québécoise du transport et des routes. Alors, nous vous souhaitons la bienvenue. J'aimerais vous dire quel est le déroulement de l'assemblée. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire et, par la suite, il y aura 20 minutes de questionnement de la part des ministériels et 20 minutes de questionnement de la part de l'opposition. J'aimerais faire remarquer aux membres de la commission que le temps des réponses, quand le ministre pose des questions, est compté sur son temps et le temps des réponses de l'opposition est compté aussi sur le temps de l'opposition, des fois, c'est difficile à contrôler quand des gens, des parlementaires me demandent la parole. Si les 20 minutes sont écoulées, malheureusement je ne peux pas vous donner la parole. Alors, je demanderais la collaboration de tous et chacun.

Je demanderais au responsable de bien vouloir se présenter et présenter la personne qui l'accompagne.

Auditions

Association québécoise du transport et des routes inc. (AQTR)

M. Pouliot (Marcel): Merci. M. le ministre, Mme la Présidente, Mmes et MM. membres de la commission, mon nom est Marcel Pouliot. Je suis vice-président aux affaires techniques de l'AQTR. Est avec moi, M. Jean Audet, qui est le directeur administratif de l'AQTR.

Vous avez reçu le mémoire que nous avons présenté, je me permettrai d'en survoler quelques parties et ainsi d'alléger peut-être la présentation.

Quelques mots sur l'AQTR. L'Association québécoise des transports et des routes, AQTR, a été fondée en 1964 et regroupe aujourd'hui à peu près 1 000 membres. Elle a essentiellement pour mission de contribuer à l'amélioration des transports au Québec par le perfectionnement et la diffusion des techniques, la sensibilisation des intervenants du milieu et l'information des usagers du grand public.

Le mandat de notre Association, décrit dans un plan stratégique élaboré en accord avec l'ensemble des membres, vise à assumer un leadership technique, à définir des règles en matière de sécurité et d'environnement, à favoriser l'échange international des expertises, à promouvoir la recherche et le développement des expertises et des produits en transport, à promouvoir la formation dans le domaine des transports, à assurer la représentativité de l'Association par la participation aux principaux forums sur les transports et contribuer ainsi à servir la société par l'éducation et l'information du grand public.

À titre d'illustration des réalisations de l'AQTR, j'ai demandé au directeur administratif de préparer une série de documents qui pourraient vous indiquer quels types d'activités l'AQTR organise. Il nous fait donc plaisir de déposer, à titre indicatif seulement, les documents suivants. Une copie de la revue de l'AQTR, *Routes et transports*, entre autres le numéro de juin 1995 portant sur la sécurité routière et renfermant quatre articles scientifiques sur des sujets d'intérêt, deux chroniques sur des thèmes reliés à la sécurité et un éditorial qui traite du questionnement général en sécurité routière. Nous aimerions également déposer copie des manuels renfermant les exposés de communications faites lors des deux derniers congrès annuels de 1995 et 1996. Vous allez y trouver, entre autres, 27 communications scientifiques dans le domaine de la sécurité routière présentées par 72 chercheuses et chercheurs du Québec, du Canada et de l'étranger. Nous déposons également un recueil des textes du colloque organisé par notre Direction de la sécurité sur la question des piétons.

Pour préparer le mémoire que nous déposons aujourd'hui, l'AQTR a procédé à une consultation de ses

membres au mois de juin dernier. La compilation des réponses a été faite par des membres de la Direction de la sécurité qui ont préparé un texte en conséquence, texte qui a été soumis et entériné par le conseil d'administration de l'AQTR lors d'une longue séance. Ne le cachons pas, les modifications qu'on veut apporter à la loi n° 12 suscitent plusieurs et diverses réactions chez nos membres. Plus spécifiquement, les avis pointus demandés par le ministre opposent nos membres entre eux, de sorte que notre position, sans se vouloir timide ou indécise, se prétend plutôt réaliste et respectueuse de notre membership.

L'existence même de cette commission traduit, à notre avis, des enjeux qui dépassent les simples énoncés de sécurité et s'exprime comme un agent de questionnement des valeurs de fond qui régissent notre société. C'est donc en conformité avec la mission et le mandat de notre Association que nous avons déposé un mémoire sur la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Quelques mots maintenant plus spécifiques sur la question de l'alcool au volant. En ce qui a trait à l'introduction d'une suspension administrative du permis d'un apprenti conducteur ou d'un conducteur en probation si la présence d'alcool est décelée dans son organisme et pour tout autre conducteur ayant une alcoolémie supérieure à 0,08, de nombreuses publications ou présentations ont démontré l'efficacité dissuasive de cette mesure. En ce qui concerne particulièrement la saisie administrative et immédiate du permis de conduire, de nombreuses publications et présentations, entre autres, ont démontré l'efficacité dissuasive de cette mesure également. En ce qui a trait au dispositif détectant la présence d'alcool dans le sang du conducteur et assurant le blocage de l'allumage du véhicule, il s'agit d'une technologie au point qui, elle aussi, a fait ses preuves pour lutter contre la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool.

Question de l'accès à la conduite. En cette matière, le projet de loi prévoit des modifications substantielles au système actuel d'accès à la conduite. Dans un premier temps, la durée du permis d'apprenti conducteur serait allongée de trois à 12 mois. Le permis d'apprenti conducteur s'appliquerait à tous les nouveaux conducteurs et il serait assorti d'un zéro alcool et d'une limite de quatre points d'inaptitude. Dans un deuxième temps, les conditions rattachées au permis probatoire, d'une durée de deux ans, seraient de zéro alcool et une limite de quatre points d'inaptitude, soit les mêmes conditions que pour le permis d'apprenti conducteur, à l'exception de la conduite accompagnée obligatoire.

Globalement, il s'agit de mesures dont l'efficacité est démontrée. En l'absence d'évidence scientifique supportant leur efficacité, l'abolition du caractère obligatoire des cours de conduite apparaît fondée. La réduction de la durée du permis d'apprenti conducteur de 12 mois à huit mois accordée à ceux qui suivront les cours est calquée ici sur la législation de l'Ontario. Ainsi, cette réduction se justifie essentiellement par un souci d'harmonisation, mais elle n'a aucun support scientifique.

Bien que cela constitue une forme de discrimination selon l'âge, le fait de limiter la portée du permis probatoire aux seuls conducteurs de moins de 25 ans s'avère également aligné sur la documentation scientifique existante. Comme l'indique un chercheur américain reconnu, la surreprésentation des jeunes usagers de la route est l'un des phénomènes les plus importants et constamment observés en sécurité routière à travers le monde. Ce phénomène est tellement robuste et répétitif qu'il s'apparente à une loi de la nature. À cet effet, la législation du Québec différerait de celle de l'Ontario et s'inspirerait plutôt de celle qui est en vigueur en Nouvelle-Zélande, pays qui nous apparaît précurseur en matière de système d'accès graduel à la conduite.

Concernant deux autres mesures qui ne font pas partie du projet de loi mais sur lesquelles le ministre des Transports, M. Brassard, a sollicité un avis, l'AQTR tient à émettre certaines réserves. D'abord, le virage à droite sur le feu rouge constitue une mesure qui apporte certes des bénéfices sur le plan de la mobilité, mais comporte aussi des coûts sur le plan de la sécurité. Compte tenu de l'équivalence relative des avantages et des désavantages, il s'agit essentiellement d'un choix de société entre la mobilité et la sécurité.

Nous avons résumé brièvement dans notre mémoire les points qui sont favorables et les points qui sont défavorables, et je passe rapidement.

● (11 heures) ●

Par ailleurs, le port obligatoire du casque protecteur à vélo doit être envisagé avec circonspection. Bien que les bénéfices reliés au port du casque soient indéniables, il existe certains problèmes rattachés à une éventuelle législation, dont ceux relatifs à son application par les services policiers. Ce problème n'est pas insurmontable, mais l'AQTR est d'avis qu'une éventuelle loi sur le port obligatoire du casque à vélo devrait être nécessairement assortie de certaines conditions minimales d'implantation, dont la nécessité de poursuivre les autres cibles de sécurité à bicyclette — comportements, aménagements cyclables — l'éducation et la promotion du port du casque ainsi que la formation et le support aux services policiers. Ici, encore, nous résumons les éléments pour et les éléments contre.

Avant de conclure, vous me permettez, à cause de l'actualité toute récente, de mentionner à la commission que nous avons récemment produit un avis technique émanant d'un groupe de travail de la Direction de la sécurité touchant la question des rapports d'accidents. Je demanderais à ce moment-ci à M. Audet de déposer également cet avis technique. En effet, on nous a rapporté que la commission doit mettre sur pied un groupe de travail qui examinera la pertinence de modifier les articles 176 et 620 du Code, qui traitent du rapport d'accident et d'en faire un point de réglementation. L'avis technique que nous aimerions déposer aujourd'hui, si cela s'avère possible, n'a pas la prétention d'être la position de l'AQTR, il constitue de facto un document de travail qui va éventuellement faire son chemin dans notre organisation. Ceci n'enlève cependant

rien à sa pertinence parce qu'il traite essentiellement d'éléments très techniques du rapport d'accident et de son utilisation dans un questionnaire à venir. Il fait part aux décideurs publics que vous êtes que l'AQTR et ses membres ont une expertise à ce niveau et auraient quelque chose à dire pour une meilleure prise de décision.

En conclusion, en tant qu'organisme voué à la formation et au développement de l'expertise en matière de transport, l'AQTR doit continuellement faire preuve de leadership, notamment en ce qui a trait aux sujets d'actualité comme le projet de loi n° 12. D'ailleurs, l'AQTR est heureuse de constater que les mesures proposées dans ce projet s'inspirent entre autres des présentations faites lors de la conférence nord-américaine sur l'alcool que notre Association a organisée en octobre 1993. Ainsi, il va pratiquement sans dire que l'AQTR appuie très favorablement les mesures relatives à l'alcool au volant et aux jeunes conducteurs qui sont proposées dans le projet de loi.

Bien que les mesures proposées en matière d'alcool au volant et d'accès à la conduite reposent sur une recherche de qualité, l'AQTR tient à souligner l'importance de procéder à une évaluation serrée des mesures qui seront retenues. La recherche et l'évaluation sont deux composantes indissociables et indispensables à l'amélioration en sécurité routière. En effet, malgré le potentiel d'amélioration du bilan routier relié à ce projet de loi, l'AQTR est convaincue que seule la poursuite des efforts en recherche et en développement va permettre d'atteindre les objectifs que le gouvernement s'est fixés. Ainsi, l'AQTR entend poursuivre son rôle de catalyseur en matière de développement et de l'expertise en sécurité routière au Québec. Je vous remercie.

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

M. Brassard: Merci, madame. D'abord, M. Pouliot et M. Audet, je voudrais vous remercier d'avoir accepté de participer à cette consultation. Votre organisation est bien connue. Aussi bien à la Société qu'au ministère des Transports, on connaît bien votre expertise et votre crédibilité aussi en matière de sécurité routière.

Ma question porterait sur l'approche fondamentale qui est la nôtre et qu'on retrouve dans ce projet de loi là — ça explique et ça justifie plusieurs des mesures, en particulier concernant l'accès graduel au permis de conduire, la conduite également avec facultés affaiblies — c'est l'approche suivante, c'est que, en matière de sécurité routière, en matière particulièrement d'accès graduel au permis et de conduite avec facultés affaiblies, ce qui est important de changer, de modifier, ce sont les attitudes et les comportements. L'ensemble des mesures qu'on retrouve dans le projet de loi vise cet objectif: changer les comportements des jeunes particulièrement et changer les comportements des conducteurs qui conduisent de façon habituelle ou presque avec les facultés affaiblies.

Comme vous êtes un organisme qui fait de la recherche, plusieurs de vos membres font de la recherche également, vous-même, M. Pouliot, je pense que vous êtes un chercheur reconnu, particulièrement en ce qui concerne justement les conducteurs, je voudrais vous entendre sur cette approche-là. Est-ce que, sur le plan scientifique, sur le plan des études, ça constitue, selon vous, une approche qu'il convient de choisir et est-ce que les mesures qu'on retrouve dans le projet de loi s'inscrivent bien dans le cadre de cette approche qui vise, encore une fois, je le répète, d'abord et avant tout, à changer les attitudes et à changer les comportements dans le but forcé d'accroître la sécurité routière et d'avoir un meilleur bilan routier? Voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Pouliot.

M. Pouliot (Marcel): Oui. Je ferais peut-être une petite mise au point. Oui, je suis chercheur en sécurité routière, mais aujourd'hui, heureusement ou malheureusement, mon chapeau est plutôt celui de l'AQTR.

M. Brassard: Oui, oui, oui. Je comprends bien.

M. Pouliot (Marcel): Alors, vous comprendrez que...

M. Brassard: Je voulais quand même le rappeler.

M. Pouliot (Marcel): D'accord. Je pense que l'approche a peut-être cette qualité qu'elle est audacieuse. À mon avis, changer les attitudes et les comportements, c'est toucher au point crucial de la question de la sécurité, particulièrement chez les jeunes. La question est: Comment éventuellement les jeunes vont-ils réagir? Et toute la question est d'établir ici vraiment, là, au niveau de comment la loi ou comment les nouveaux règlements vont être appliqués et, dans le concret, comment éventuellement les policiers vont être capables d'agir au niveau des contrevenants.

Donc, je dirais que la philosophie de base est certainement une philosophie que l'AQTR endosse et qui a fait un consensus très majeur auprès des membres de l'AQTR. Il reste à voir comment, dans l'application, ces nouvelles mesures vont vraiment permettre un changement, je dirais, peut-être lent des mentalités, mais c'est vraiment s'attaquer au point crucial qui va éventuellement modifier le bilan routier chez les jeunes.

M. Brassard: Évidemment, c'est sûr que, quand on parle de changement de comportement, ça ne se décrète pas, c'est évident, mais est-ce que vous êtes d'accord... Par exemple, pour ce qui est des jeunes, en allongeant la période d'apprentissage de trois à 12 mois, est-ce que vous pensez que ça a de bonnes chances d'avoir des effets bénéfiques en matière de comportement et de réduire la prise de risque des jeunes? Parce que, au fond, c'est ça, le problème qu'on constate, c'est que les jeunes n'ont pas un problème de connaissances, leur problème, c'est qu'ils prennent trop de risques.

M. Pouliot (Marcel): C'est un problème d'attitude. Oui.

M. Brassard: Est-ce que, en allongeant, ça peut avoir des effets...

M. Pouliot (Marcel): Il est sûr que le fait de devoir conduire avec une personne qui aurait plus d'expérience — et là, évidemment, tout dépend qui va être l'accompagnant, qui va accompagner les jeunes — c'est un élément d'influence relative qui va se faire d'un conducteur à l'autre. Donc, le fait d'allonger la période va certainement permettre aux jeunes une exposition plus contrôlée, mais, encore là, la question de combien d'heures de pratique que le jeune va faire avant d'avoir son permis permanent, c'est une question aussi d'accès au véhicule. Donc, éventuellement, je pense que l'idée est bonne, et l'application, il faudrait éventuellement la voir dans le concret.

M. Brassard: Quand vous dites que la réduction de la durée du permis d'apprenti conducteur de 12 mois à huit mois serait accordée — c'est le sens des dispositions de la loi — à ceux qui vont suivre des cours de conduite — qui auront cessé d'être obligatoires, donc il y aura une décision personnelle, là, du jeune conducteur de quand même suivre un cours de conduite — à ce moment-là, on leur accorde une sorte de crédit dans le temps de quatre mois. Vous dites: «Cette réduction se justifie essentiellement dans un souci d'harmonisation, mais elle n'a aucun support scientifique.» Qu'est-ce que vous voulez dire par cette phrase?

M. Pouliot (Marcel): C'est à dire que, en termes de cours de conduite, il est sûr que la littérature démontre que l'efficacité n'est pas démontrée. Alors, les études ont démontré, entre autres, que le fait d'avoir suivi des cours n'est pas une garantie que le jeune va être moins impliqué dans les accidents. Au contraire, il semble que ce qu'on relève, c'est que les jeunes qui ont suivi des cours de conduite connaissent mieux et sont un peu — j'essaie de trouver le terme — «surconfident», si vous me permettez l'expression, et, à ce moment-là, sont plus impliqués dans les accidents. Donc, ici, la question du changement de période va peut-être contrebalancer cet élément-là.

● (11 h 10) ●

M. Brassard: Pour moi, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Je sais que vous n'avez pas émis d'opinion sur les cours de conduite, mais est-ce que vous trouvez que le problème d'attitude qu'a soulevé le ministre, c'est quelque chose qui pourrait être amélioré avec des cours de conduite axés sur l'attitude et qu'un véhicule, réellement, si ce n'est pas bien utilisé, peut devenir dangereux? Vous

n'avez pas émis d'opinion, mais est-ce que vous avez une opinion sur ça?

M. Pouliot (Marcel): Le débat qu'il y a eu entre nos membres a touché toutes les différentes facettes d'obligation, de non-obligation des cours de conduite. De façon globale, je pense que les membres sont conscients du fait que la question d'attitude... Cette question d'attitude, est-ce qu'elle peut se modifier par des cours dont l'aspect est avant tout technique? Il semble ici que la certification de cette réalité n'existe pas. C'est sûr que le jeune qui suit un cours de conduite connaît mieux les dispositifs mécaniques du véhicule, a une certaine base de connaissances, mais la question d'attitude, c'est une question qui finalement est très personnelle. Possiblement que, lorsqu'il est avec l'instructeur de l'école, il a une attitude relativement correcte, mais que, s'il est livré à lui-même, c'est peut-être là que les éléments se gâtent. Alors, même s'il a les connaissances, finalement, l'attitude est quelque chose de très personnel qui peut être difficilement influencé par des cours ou même des cours de comportement. Il n'y a pas vraiment de démonstration scientifique à ce niveau-là.

M. Middlemiss: C'est bien. Maintenant, lorsque vous parlez du virage à droite, vous dites: En réalité, les avantages et les inconvénients sont égaux. Et, pour cette raison-là, vous dites: Bien, peut-être qu'on devrait... La règle devrait être: non, on ne le permet pas. Toutefois, si c'était possible qu'il y ait des exceptions, les préoccupations qu'on a des désavantages, la sécurité des piétons, la sécurité des cyclistes, si on pouvait établir que la règle, c'est oui, mais qu'où il y a des dangers on pourrait défendre... Au lieu de dire: La règle, c'est non, on pourrait dire: La règle, c'est oui, et on aurait des exceptions pour des raisons de sécurité. À ce moment-là, est-ce que vous trouveriez que ce serait avantageux?

M. Pouliot (Marcel): Je vais être honnête avec vous. Sur la question du virage à droite, évidemment, nous l'avons très bien mentionné, les membres sont très divisés et il n'y a pas vraiment de consensus. Je répondrais de façon suivante: Virage à droite permis ou non permis, je pense que ça aurait peut-être un impact assez important au niveau de la signalisation, c'est-à-dire le rajout de signalisation à certaines intersections où ce serait permis, et il y aurait peut-être un élément de confusion ici. Donc, ou on en fait une règle générale ou on n'en fait pas. Je pense que les membres de l'AQTR sont un peu divisés d'un côté et de l'autre, et on n'a pas pu trouver de juste milieu au niveau de nos membres pour trouver une possibilité, un peu comme vous le proposez, qu'il y ait un compromis. Les membres n'ont pas accepté cette position.

M. Middlemiss: Seriez-vous d'accord de dire que des projets-pilotes de l'ordre de un an ou deux pourraient

être capables d'évaluer quelles sont les conséquences négatives? Et peut-être dans des régions où les gens le font automatiquement. Par exemple, l'Outaouais lorsqu'ils partent du côté québécois, et je pense en Abitibi aussi, lorsqu'ils vont en Ontario, la loi le permet, ils le font; lorsqu'ils reviennent au Québec, ils ne le font pas. Je n'ai pas de statistiques, moi, qui me démontrent que, disons, dans la région de l'Outaouais, il y a eu plus de piétons ou de cyclistes en Ontario qui sont blessés que du côté québécois, à Hull.

Donc, est-ce que, dans un contexte comme ça, on pourrait le démontrer? Et même, dans l'Outaouais, encore mieux, c'est qu'il y a le transport en commun, c'est que le transport en commun du côté québécois se promène en Ontario, et vice versa, et donc, dépendamment s'ils sont en Ontario ou au Québec, ils doivent se comporter de façon différente. Est-ce que, dans un contexte où on pourrait démontrer, à ce moment-là, votre groupe pourrait se positionner là-dessus?

M. Pouliot (Marcel): Écoutez. Il est très clair que nous avons, à l'AQTR, les expertises qui pourraient se pencher sur la question et éventuellement proposer une étude ou un projet d'étude dans un cas bien particulier. Maintenant, sur l'exemple que vous donnez, je pense que, idéalement, il faudrait prendre une zone relativement neutre qui n'est pas influencée par des coutumes ou des pratiques. Donc, peut-être que la région d'Ottawa ne serait pas la bonne région à étudier pour étudier le comportement typique du Québécois moyen. Donc, une ville de taille moyenne ailleurs pourrait peut-être faire l'objet d'études. Et ça, il est sûr que l'AQTR peut être disposée à mettre des énergies pour réaliser de telles études.

M. Middlemiss: Je comprends mal, Mme la Présidente, que, si c'est dans un endroit où on le fait de façon continue, et on doit changer nos attitudes, qu'on soit en Ontario ou qu'on soit au Québec... Et c'est peut-être là le danger, surtout si, par hasard, dans le domaine touristique, les gens arrivent au Québec et commencent à tourner à droite sur un feu rouge parce qu'ils le font — ils sont plus habitués que nous... Dans ce contexte-là, c'est pour ça qu'on suggérerait une région de cette nature comme étant une possibilité. Mais, si on le fait dans un endroit où, réellement, les gens ne sont pas soumis à un comportement différent, à ce moment-là, est-ce que ça serait aussi concluant?

M. Pouliot (Marcel): Bon, écoutez, moi, et là je mets plutôt mon chapeau de scientifique, je pense que, si j'avais à faire une étude sur cette question-là, je la ferais dans un milieu neutre qui n'est pas influencé par des comportements préétablis ou acquis, des fois, par la pénétration d'une population différente. Je pense qu'une ville neutre serait plus intéressante comme objet d'étude. Maintenant, ça n'exclut pas aussi la possibilité de voir comment, dans un milieu mixte, les gens peuvent se comporter.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Je pense que Mme la députée...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de... Non, l'alternance, là. M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Oui, très rapidement. Je veux vous remercier d'avoir répondu à l'invitation du ministre. Dans sa présentation, il a indiqué qu'il souhaitait recevoir un certain nombre d'avis sur plusieurs questions liées aux aspects du Code de la sécurité routière. Et il avait indiqué également qu'il voulait avoir deux avis sur des questions qui ne font pas partie comme telles du projet de loi n° 12. Mon collègue vient d'en traiter pour ce qui est du virage à droite.

Moi, je veux revenir un petit peu là-dessus parce que j'ai de la difficulté un peu à voir que vous restreigniez, que vous sembliez restreindre — et je veux avoir votre avis — toute la question de l'évaluation de permettre le virage à droite sur feu rouge à une question de mobilité versus la sécurité, alors qu'il me semble qu'il y a beaucoup d'autres aspects connus, beaucoup plus lents. Moi, je pense, par exemple, à l'effet de gaz, là, au niveau de l'atmosphère par des attentes prolongées d'un véhicule en marche sur feu rouge, et, dans les concentrations urbaines très significatives, c'est rappelé, c'est noté.

J'aimerais que vous me donniez aussi une réflexion sur le fait que, quand on regarde ces problématiques-là, je suis toujours étonné qu'on les regarde à travers ce que j'appelle une lunette urbaine. Comme si le Québec n'était pas autre chose que des concentrations urbaines. Parce que le Québec de base, le Québec des régions n'a pas du tout ces réalités-là, et combien on perd du temps inutilement à attendre quelqu'un qui ne passera jamais, qui ne virera jamais. Toute la préoccupation que je lis m'apparaît un petit peu gonflée quant aux risques d'accident. Alors, je ne suis pas fier des statistiques qu'on a parce que ce n'est pas ce que je connais du Québec de base, du Québec des régions, que je pense connaître bien. Je voudrais juste que vous m'indiquiez un certain nombre d'éléments plus larges que strictement conclure que c'est un choix de société entre mobilité et sécurité et que, comme dans des grandes valeurs comme ça, c'est difficile d'arbitrer, c'est pour ça que vous ne l'avez pas fait.

Alors, moi, mes deux questions bien précises, c'est: Pourquoi vous ne choisissez pas, vous? Parce que, pour éclairer un ministre quand il demande des avis sur quelque chose, il ne faut pas nous donner les éléments que nous connaissons d'un côté et les éléments que nous connaissons de l'autre pour rester dans la même situation. Alors, en termes très concrets, ma première question: Pourquoi n'avez-vous pas choisi? Et, deuxièmement: Pourquoi vous n'avez pas regardé ça plus large? Parce que la paramétrie — ça, ça veut dire l'ensemble

des paramètres qu'on doit évaluer — est beaucoup plus large que ce que j'ai vu dans votre mémoire. Comme vous êtes effectivement des spécialistes de ces questions-là en termes de capacité de recherche, puis tout ça, est-ce que vous n'avez pas eu le temps, ça ne vous tentait pas ou, effectivement, c'est à peu près 50-50, donc, dans ce temps-là, on n'arbitre pas?

• (11 h 20) •

La Présidente (Mme Bélanger): M. Pouliot.

M. Pouliot (Marcel): Bon, à la première question, «Pourquoi nous n'avons pas choisi?», je pense que je l'ai très bien dit au début de mon exposé, c'est-à-dire que nous avons consulté nos membres et on s'aperçoit que les expertises, sur ce point-là en particulier, sont à peu près d'égal valeur et que les positions des individus sont à peu près d'égal pesanteur, si je peux employer l'expression, de sorte qu'au niveau de la Direction de la sécurité, au niveau du C.A., il n'y a pas eu possibilité de trouver un terrain d'entente pour prendre une position ou l'autre. Ce que nous faisons ici, finalement, dans le mémoire, c'est quand même énoncer un certain nombre d'avantages et de désavantages. C'est sûr que ce sont des éléments connus, il n'y a rien de nouveau ici, mais je pense que ça résume assez bien, ça campe assez bien les arguments des uns et les arguments des autres. À la question que vous posiez, il est sûr qu'ici on parle des questions d'énergie et de pollution de façon très, très succincte, mais on sait qu'il y a une documentation très volumineuse derrière tout ça.

L'autre question, sur la question de la lunette urbaine, il est sûr que les préoccupations des individus en sécurité touchent assez majoritairement la question urbaine à cause de la densité et à cause du phénomène tout simplement d'accumulation des événements. Ceci, et je suis d'accord avec vous, n'enlève absolument rien à l'importance de se pencher sur les questions de sécurité dans ce que nous appelions le milieu rural ou le milieu des petites villes. De ce côté-là, je dois vous dire que l'expertise est peut-être un peu plus fine, et nous l'avons, à l'AQTR, mais elle est peut-être moins volubile que l'expertise qui va toucher les grands centres et qui va toucher la question des autoroutes. Mais, oui, je suis d'accord avec vous, il y aurait des éléments de problématique plus fins pour le milieu rural et pour la question des petites villes ou des villes moyennes.

M. Gendron: Je reviens rapidement. Je veux être sûr que vous dites que, d'après vous, vous avez campé la plupart des éléments et que vos membres ont conclu que c'est à peu près d'égal valeur. C'est là-dessus que je voudrais avoir un verdict.

M. Pouliot (Marcel): Oui. Sur la question du virage à droite et sur la question du port du casque à vélo, l'AQTR a présenté tout simplement les arguments, mais ne prend pas position parce que ses membres sont également répartis d'un côté et de l'autre: des avantages pour et des avantages contre.

M. Gendron: O.K. Mon autre question, ce serait justement sur l'autre élément sur lequel le ministre va recevoir un avis, qui est le fameux port du casque. Moi, je tiens à dire aux collègues de cette commission — parce qu'on peut être quelques jours ensemble, compte tenu de l'intérêt que vos audiences ont sollicité auprès des concernés — tout de suite, que je vais avoir toujours la même ligne: je serai un ardent défenseur de la promotion du port du casque, mais fermement opposé à toute législation, et il me semble que j'ai des bons arguments.

J'ai lu un peu les mémoires. Ce qui m'étonnait un peu du critique de l'opposition quand il campait la question tantôt en disant qu'il aurait souhaité que le ministre ait des mesures concernant le port du casque obligatoire — j'ai entendu ça tantôt du critique. S'il a lu les mémoires, il y a une bonne réponse pour laquelle il n'y en a pas, de mesures. D'abord, un, c'était très clair, d'entrée de jeu, le ministre voulait avoir un avis là-dessus, donc, pour éclairer la réflexion et la faire cheminer. Mais, moi, je tiens à dire, là, fermement, que je suis pour la promotion du port du casque, mais contre une législation obligatoire parce qu'on ne rencontre pas les objectifs, et j'aurai l'occasion de le développer. Mais là l'important, c'est d'avoir votre point de vue.

Là, également, vous avez dit sur le port du casque: Bien, nous, il faudrait regarder ça avec parcimonie, attention, circonspection. Indépendamment des mots, ça veut dire que vous ne voulez pas vous prononcer, et vous l'avez dit franchement. Ce que je trouve étonnant, cependant, c'est que vous dites: Oui, mais on serait probablement d'accord si un certain nombre de préalables — c'est de même que c'est dit dans votre mémoire — étaient rencontrés — ce n'est pas votre terme, mais c'est ce que ça veut dire, à moins que je ne comprenne plus le sens des mots — tu sais, s'il y avait un certain nombre de préalables qui étaient rencontrés.

Alors, là, deux questions précises. Est-ce que ça veut dire que, si les préalables étaient rencontrés, vous seriez pour, donc vous vous prononcerez? Et, si oui, est-ce que vous ne croyez pas que toutes les mêmes objections quant à des questions de fond, c'est-à-dire la très grande difficulté d'application d'une législation — puis, moi, je n'aime jamais un législateur qui vote une loi qui sait qu'il n'est pas capable de la faire appliquer — et, à coup sûr, ce que j'appelle une réduction significative de l'usage de la bicyclette...

Et j'entendais le critique de la Santé et des Services sociaux, il veut avoir le ministre de la Santé. C'est très réducteur de se faire accroire qu'on a besoin du ministre de la Santé pour analyser cette problématique-là, parce que, même sous l'angle de la santé — moi, un de mes arguments, c'est justement la santé — on va réduire l'usage de la bicyclette chez un grand nombre. Si on avait une loi obligatoire pour utiliser le casque, on réduirait énormément les usagers de la bicyclette, et ça, toutes les données, on les a. Si on réduit énormément l'usage de la bicyclette, bien, ça a une référence sur la santé: toute la question de l'exercice physique, le

plein air, ainsi de suite. Et ça, c'est corroboré par tous les clubs de vélo.

Mais là j'arrive à ma question, puisqu'on vous a... Alors, je rappelle mes deux questions bien précises: Est-ce que ça veut dire que, si les préalables étaient rencontrés, vous seriez d'accord? Et, deuxièmement, est-ce que vous ne croyez pas que les questions de fond liées à la difficulté de l'application de la loi, à la réduction des usagers, à l'impact économique important parce qu'on va faire beaucoup moins de bicyclette... Et, encore là, moi, je vais toujours revenir là-dessus, le facteur risque n'est pas de même nature pantoute. Alors, moi, je pourrais donner beaucoup d'exemples dans mes petites localités où je vois des usagers de la bicyclette sans casque, j'aime moins ça, mais je n'éprouve pas le même sentiment d'inquiétude que quand j'arrive à la ville de Rouyn puis que je vois des cyclistes qui n'ont pas le casque, parce que le facteur risque est complètement incomparable. Quand on arrive avec une loi mur à mur, comme c'est souvent l'espèce de pratique courante des gouvernements, bien, on vient de créer ce que je viens de vous dire. À Normétal, dans une famille de sept, huit enfants, je doute qu'ils aient besoin du port du casque pour l'auto par semaine qui passe dans les quelques endroits où ils font de la bicyclette. Mais là, avec une loi mur à mur, on ne s'occupe pas de ça. Alors, j'aimerais avoir votre avis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Pouliot.

M. Pouliot (Marcel): Sur la première question, je vais livrer une réponse très politique, je dirais: Lorsque les préalables seront éventuellement définis, nous serions certainement heureux d'en faire l'évaluation et l'impact pour voir s'ils ont répondu, si vous voulez, aux principes de droit général.

Quant à la deuxième, écoutez, je vous écoute un peu parler et je pense que ça devient finalement un élément de conviction personnelle. On y croit ou on n'y croit pas, et c'était la position de nos membres. Donc, certains y croyaient, d'autres n'y croyaient pas, et cette confrontation à l'intérieur de la consultation qu'on a menée a donné un kif-kif. De sorte que c'est très difficile pour moi, j'ai mes convictions personnelles sur la question, mais je les laisse de côté parce que c'est mon mauvais chapeau aujourd'hui. Mais il est sûr que, sur ces éléments de conviction là, l'AQTR a constaté qu'elle n'avait aucun consensus au niveau de ses membres, et, à ce moment-là, on relance le débat, on vous dit: Le débat ne sera pas résolu chez nous, finalement.

M. Gendron: Donc, vous nous dites que, également sur le port du casque, vous faites l'évaluation que c'était à peu près moitié-moitié.

M. Pouliot (Marcel): Bien, c'est-à-dire que, oui, on pense qu'il y a du pour et du contre et que ça s'égalise, et le conseil d'administration n'a pas voulu prendre position.

M. Gendron: Ça signifie... Vous nous dites: Continuez à regarder ça, mais ne légiférez pas.

M. Pouliot (Marcel): Bien, c'est-à-dire que c'est une question complexe qu'il faut continuer à regarder, et j'admets que votre décision va être fort difficile et sans doute partagée.

M. Gendron: Ah! non, elle est facile; pour moi, elle est bien facile.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Ça va, merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

Mme Delisle: Il y a une des questions qui a été posée par un de mes collègues et j'ai eu la réponse. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Il n'y a pas d'autres questions? Alors, nous vous remercions, MM. Audet et Pouliot, de votre participation.

M. Pouliot (Marcel): Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Nous allons suspendre quelques instants, le temps de rappeler le nouveau groupe.

(Suspension de la séance à 11 h 29)

(Reprise à 11 h 30)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le prochain groupe, c'est l'Association des hôpitaux du Québec et la Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes.

Nous reprenons nos travaux. Je demanderais au porte-parole de bien vouloir présenter les personnes qui l'accompagnent. Je répète le processus, là, qui est: 20 minutes pour présenter votre mémoire, et il y aura un questionnement de 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition.

Association des hôpitaux du Québec (AHQ) et Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes (FQCRPAT)

Mme Arsenaault (Diane): Merci. Alors, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, mesdames et messieurs. J'aimerais d'abord me présenter, je suis Diane Arsenaault, présidente de la Commission de toxicomanie de l'Association des hôpitaux du

Québec. Permettez-moi aussi de vous présenter notre délégation conjointe, puisqu'on a deux associations qui se sont jointes pour vous présenter le mémoire. Alors, je vous présente aussi M. Denis Paquin, qui est président de la Table des directeurs généraux de la Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes. Je vous présente, à la délégation de la Fédération, M. Jean Boudreault, secrétaire général de la Fédération. Et, finalement, je vous présente Me Ghislaine Gosselin de l'Association des hôpitaux du Québec.

Alors, c'est avec un vif intérêt que la Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes affiliée à la Confédération québécoise des centres d'hébergement et de réadaptation et l'Association des hôpitaux du Québec ont pris connaissance du projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. En effet, nous ne pouvons que souscrire au nom de nos membres à l'objectif législatif poursuivi par le ministre des Transports, M. Jacques Brassard. Nous sommes à même de constater quotidiennement les effets ravageurs des problèmes de consommation d'alcool. C'est pourquoi nous faisons nôtres les préoccupations du ministre quant à la consommation d'alcool associée à la conduite automobile.

Nous croyons que les modifications proposées dans le projet de loi ayant pour but de mieux assurer la protection et la sécurité du public sur les routes du Québec sont nécessaires et indiquées. Nous partageons la volonté ministérielle de mettre à contribution le réseau de la Santé et des Services sociaux afin d'offrir aux récidivistes la possibilité de régler leurs problèmes de conduite associés à la consommation de boissons alcooliques au volant dans le cadre d'un programme qui serait établi spécifiquement à la finalité recherchée par l'article 14 du projet de loi n° 12, c'est-à-dire la compatibilité du comportement de l'individu relativement à sa consommation d'alcool avec la conduite sécuritaire d'un véhicule routier. Nous sommes prêts à offrir une contribution compatible avec la mission des établissements que nous représentons.

Dans le présent mémoire, nous désirons décrire les modalités de notre contribution compte tenu du contexte actuel du réseau de la Santé et des Services sociaux. En effet, suite à des travaux conjoints avec des représentants de la Société de l'assurance automobile du Québec, de consultations auprès de nos membres et de notre étude de données concernant les ressources disponibles dans les établissements concernés, nous sommes en mesure de vous proposer un mode de partenariat.

Ce mémoire conjoint, Fédération et AHQ, reflète les positions qui nous sont communes et, comme ce mémoire est conjoint, je vais vous présenter la première partie et M. Paquin vous présentera la seconde partie de notre mémoire. Dans un premier temps, nous établirons donc notre compréhension de la portée du projet de loi ainsi que la collaboration qui nous est demandée. Par la suite, nous décrirons la mission réadaptation pour nos

personnes alcooliques et autres toxicomanes de nos établissements. Dans un troisième temps, nous discuterons du contexte actuel de nos établissements et décrirons les modalités de notre contribution dans le cadre du projet de loi.

Alors, le projet de loi comme tel, nous aimerions peut-être vous entretenir sur la portée que nous y voyons. Alors, le projet de loi n° 12 modifie le Code de la sécurité routière afin de prévoir de nouvelles règles concernant principalement trois volets: l'accès graduel à la conduite d'un véhicule routier, la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool et la conduite sans permis ou lorsqu'une personne est sous le coup d'une sanction du droit de conduire un véhicule.

Dans son allocution du 4 avril 1996, le ministre des Transports, M. Brassard, soulignait que la conduite automobile avec facultés affaiblies par l'alcool est associée à environ 47 % des décès, 28 % de blessures graves et 15 % de blessures légères. En tant que membres du réseau de la santé et des services sociaux, nous ne pouvons que souscrire à toute mesure ayant pour but de corriger la situation sur les routes du Québec et, par le fait même, d'en diminuer les coûts sociaux. Il semble qu'à ce jour les mesures coercitives appliquées, telle la suspension immédiate du permis de conduire pour une période déterminée, ont été inefficaces pour certains individus. En effet, un bon nombre de personnes ayant fait l'objet d'une condamnation pour conduite avec facultés affaiblies récidivent et 75 % de ces conducteurs en interdiction de conduire le font quand même durant une sanction. Nous comprenons que les nouvelles interventions concernant l'alcool au volant que vous voulez mettre en oeuvre visent de toute évidence à augmenter la protection et la sécurité du public et à fournir au récidiviste un encadrement qui lui permettra finalement de régler le problème avec lequel il est aux prises.

Relativement à la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool, le projet de loi n° 12 requiert la collaboration des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes afin de mettre leur expertise au service de la clientèle identifiée comme récidiviste par la Société de l'assurance automobile du Québec pour ce qui est de l'infraction prévue au Code criminel, c'est-à-dire la conduite en état d'ébriété. En effet, ledit projet de loi préconise que les récidivistes, c'est-à-dire ceux ayant fait l'objet de deux condamnations ou plus pour une conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, devront fournir un rapport qualifiant leur habitude de consommation d'alcool et, si un problème est identifié, suivre avec succès un programme encadré visant à le résoudre. C'est ainsi que le législateur fait appel à la collaboration du réseau de la santé et des services sociaux pour supporter le ministre des Transports dans les fonctions qui lui sont dévolues par le Code de la sécurité routière.

Tentons maintenant de clarifier les missions mêmes de nos centres de réadaptation et des centres hospitaliers. La mission des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes, tant ceux

du secteur public que du secteur privé mais ayant tous un permis d'exploitation émis par le ministère de la Santé et des Services sociaux, est décrite à l'article 84 de la Loi sur les services de santé et les services sociaux. Ainsi, un tel centre se doit d'offrir des services d'adaptation ou de réadaptation et d'intégration sociale à des personnes qui, en raison de leurs déficiences physiques ou intellectuelles, de leurs difficultés d'ordre comportemental, psychosocial ou familial ou à cause de leur alcoolisme ou autres toxicomanies, requièrent de tels services de même que des services d'accompagnement et de support à l'entourage de ces personnes. À cette fin, il incombe notamment à l'établissement qui exploite un tel centre de réadaptation d'évaluer les besoins des personnes alcooliques et autres personnes toxicomanes. De la même façon, nous portons à votre attention que des services similaires sont dispensés par des centres hospitaliers ayant un service de réadaptation, attendu que ce volet est déjà compris dans leur mission, suivant l'article 81 de la Loi sur les services de santé et les services sociaux. C'est pourquoi nous recommandons que l'article 14 du projet de loi n° 12 réfère tant à l'article 85 que 86 de la Loi sur les services de santé afin de couvrir, d'une part, les centres de réadaptation et, d'autre part, les centres hospitaliers avec service de réadaptation.

• (11 h 40) •

Conformément aux missions, les objectifs sont particulièrement de réduire la mortalité due aux maladies et aux traumatismes, d'agir sur les facteurs déterminants pour la santé et le bien-être des personnes, des familles et des communautés, de favoriser le recouvrement de la santé et du bien-être de ces personnes, de favoriser la protection de la santé publique de même que favoriser l'adaptation ou la réadaptation des personnes, leur intégration ou réintégration, de diminuer l'impact des autres problèmes qui compromettent l'équilibre, l'épanouissement et l'autonomie des personnes et d'atteindre des niveaux comparables de santé et de bien-être au sein des différentes couches de la population ainsi que des différentes régions du Québec.

Pour l'application de la Loi sur les services de santé et les services sociaux, une des lignes directrices qui guident la gestion et la prestation des services de santé et services sociaux est le respect de l'utilisateur, la reconnaissance de ses droits et libertés ainsi que, autant que possible, la participation aussi de l'utilisateur aux soins et services qui le concernent. La loi prévoit de plus que toute personne a le droit de recevoir des services de santé et des services sociaux adéquats tant sur les plans scientifique, humain que social, avec continuité et de façon personnalisée.

Il incombe donc à tout établissement visé par le projet de loi n° 12 de voir à ce que soient fournis des soins et services appropriés lorsque la demande lui en est faite. Lesdits soins et services doivent de plus être prodigués avec la participation de l'utilisateur à l'élaboration de son plan d'intervention ou de son plan de services individualisé, le cas échéant. De plus, aux

différentes étapes de ces plans, le consentement aux soins de l'utilisateur doit être obtenu après que ce dernier aura été informé des différents aspects relatifs auxdits plans d'intervention ou de services.

Par ailleurs, afin d'éviter toute discrimination, un établissement ne peut prioriser une clientèle par rapport à une autre, si ce n'est qu'en fonction de ses besoins de santé et de bien-être, suivant l'urgence ou la semi-urgence. En effet, toute personne dont la vie ou l'intégrité est en danger a le droit de recevoir les soins que requiert son état. Les établissements du réseau de la santé et des services sociaux, en respect de leur mission et du droit des usagers aux services, se doivent donc de répartir équitablement les ressources à leur disposition, tant humaines, que financières et matérielles, afin de ne pas mettre en péril le but et les objectifs prévus par la Loi sur les services de santé et les services sociaux.

Alors, les centres de réadaptation pour personnes alcooliques et autres toxicomanes ainsi que les centres hospitaliers ayant un service de réadaptation offrent leurs services à une clientèle qui, à la suite principalement d'une référence, les consultera afin de pouvoir s'engager dans un processus de changement ayant pour objectif de régler leur problème de consommation d'alcool ou de drogue considérée comme illégale. En effet, la réadaptation est un processus d'évolution personnel qui permet aux alcooliques et toxicomanes qui le désirent de reprendre progressivement du pouvoir sur leur vie et de se reconstruire ainsi un équilibre physique, psychologique et social. Pour ce faire, des programmes, tels que l'accueil et l'évaluation, l'orientation vers une ressource appropriée, la désintoxication, le développement personnel, l'intégration sociale, des services à l'entourage et services à la communauté, sont prévus par les centres de réadaptation pour personnes alcooliques et toxicomanes.

Le réseau actuel comprend 16 établissements qui exploitent un centre de réadaptation membre de la Fédération québécoise des centres de réadaptation et 12 établissements membres de l'Association des hôpitaux, dont six détiennent une double mission de centre hospitalier et de centre de réadaptation, les six autres étant des centres hospitaliers ayant un service unique de réadaptation. Alors, les services dispensés par l'ensemble de ces établissements le sont généralement sur une base externe, et ce, lorsque les conditions de vie de l'utilisateur le permettent et que son milieu de vie est favorable. Pour certains cas particuliers, l'hébergement, c'est-à-dire les services internes, est offert. Alors, divers services de prévention et de réadaptation peuvent aussi être disponibles en collaboration avec des groupes bénévoles et des organismes communautaires.

Nos effectifs humains se composent d'intervenants ayant différentes formations académiques et dont la compétence spécifique a été développée dans le cadre des programmes de réadaptation adressés à notre clientèle. Toutefois, et pour des raisons historiques, les centres hospitaliers ont des équipes formées en majeure partie de médecins et d'infirmières. Cette réalité se retrouve dans leur service de réadaptation. En conséquence, les

infirmières et infirmiers devraient être reconnus comme professionnels de la santé au sens du Code de la sécurité routière. Nous recommandons donc d'ajouter à la liste des professionnels de la santé énumérée à l'article 2 du projet de loi l'Ordre des infirmières et infirmiers du Québec.

Incidemment, nous portons à votre attention aussi que, tant et aussi longtemps que le Code des professions prévoit des professions à titre réservé et n'oblige pas les diplômés à être membres d'un ordre pour exécuter certains actes, les programmes de réadaptation continueront à être assumés en majeure partie par ce que nous appelons des agents de relations humaines ayant pour formation un baccalauréat en sciences humaines dans les domaines suivants: criminologie, psychoéducation, psychologie, sexologie et travail social. Cette réalité devrait être reconnue, d'autant que la compétence requise pour assurer l'évaluation et le suivi de la clientèle dans le cadre de nos programmes réguliers, elle est d'abord garantie par l'établissement employeur qui assure la supervision, la formation et la continuité des services. Nous recommandons donc que l'examen par un professionnel de la santé ou l'évaluation faite par un travailleur social, visée notamment aux articles 14, 15 et 110 du projet de loi, soit aussi pratiquée par un agent de relations humaines oeuvrant au sein d'un centre de réadaptation pour les personnes alcooliques et personnes toxicomanes ou d'un centre hospitalier avec services de réadaptation.

Afin de continuer à développer notre contribution, je laisserai la parole à M. Paquin.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Paquin.

M. Paquin (Denis): Oui, Mme la Présidente. Cette dernière partie de notre mémoire porte essentiellement sur notre contribution, de façon plus spécifique en rapport avec ce qui nous est demandé, comme réseau, dans ce dossier. Bien sûr que nous souscrivons aux objectifs poursuivis par le ministère et qui ont d'ailleurs été présentés par M. le ministre, dans sa présentation tout à l'heure, à l'effet qu'il serait important de recourir à une variété de moyens tels que la prévention, la rééducation et le traitement. La rééducation et le traitement, c'est notre spécialité. Nous avons, au cours des dernières années, développé une expertise qui est offerte, à la grandeur du Québec, à notre clientèle de personnes ayant des problèmes d'alcool et de toxicomanie. Il sera également fait appel, dans le cadre de cette contribution, à la qualité de nos outils d'évaluation. Nous possédons des outils d'évaluation standardisés, reconnus, que nous sommes prêts à mettre à la disposition de la clientèle qui nous sera référée. Également, nos interventions sont basées sur la qualité de la relation que nous établissons, une espèce d'alliance que nous établissons avec les bénéficiaires de nos services, à qui nous assurons également des services confidentiels.

Pour atteindre l'objectif de façon plus particulière et de façon concrète, ce que nous proposons, c'est

que, dans un premier temps, les gens qui nous seront référés devraient, dès le début de la suspension du permis, faire l'objet d'une première évaluation à même les grilles d'évaluation reconnues. Cet examen sera fait à l'aide d'outils, et, à partir de ces outils, nous serons en mesure de produire un premier rapport que nous soumettrons à la Société de l'assurance automobile du Québec. Cette première évaluation nous permettra également de vérifier si effectivement, oui ou non, une personne a vraiment un problème de consommation et donc, peut-être, d'initier avec cette personne un programme d'intervention et de réadaptation à plus long terme ou, à tout le moins en attendant, de lui offrir un service d'encadrement pendant la durée de sa suspension, l'objectif étant d'amener cette personne à prendre conscience de son problème et de l'aider ensuite à faire une démarche qui va aboutir à une diminution de sa consommation et à un respect, bien sûr, des règles de la sécurité routière.

Le programme d'encadrement étant offert, nous, ensuite nous devrions être en mesure de soumettre les personnes à une deuxième évaluation qui mesurera la capacité de la personne à faire la différence entre sa consommation d'alcool et son comportement comme conducteur d'automobile. Nous serons donc ensuite en mesure de faire des recommandations finales à la Société qui prendra la décision concernant la question du permis.

Nous insistons de façon particulière, dans le document, sur la confidentialité que nous devons assurer aux gens qui se présentent ainsi dans nos services. Bien sûr, il s'agit des gens qui se présentent sur une base non volontaire, déjà dans un contexte pas facile pour eux. Il s'agit, bien sûr, pour nous, en vertu des lois de l'accès à l'information et des lois qui nous régissent en tant qu'établissements de la santé et des services sociaux, de leur assurer la confidentialité parce que, comme on le sait, dans la majorité des cas, il y a des problèmes familiaux et personnels importants qui sont sous-jacents au problème de la consommation.

Alors, nous sommes donc prêts à fournir — et c'est la recommandation que nous faisons — à la Société de l'assurance automobile du Québec des informations qui lui permettront de prendre une décision administrative, tout en gardant quand même un certain nombre d'informations de nature confidentielle.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. Paquin.

M. Paquin (Denis): En conclusion...

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste une minute.

M. Paquin (Denis): ...nous insistons aussi sur le fait qu'il va s'agir d'un programme inédit, une première au Québec ou pour l'ensemble du Québec: un réseau sera en mesure d'offrir des services standardisés, reconnus, professionnels à des récidivistes. Dans ce sens-là,

nous croyons qu'il sera important de nous assurer une période de démarrage de trois ans — que nous estimons à trois ans, que nous recommandons devant être de trois ans — un programme qui, à notre avis, puisqu'il s'agit d'une clientèle à laquelle nous devons accorder une priorité par rapport à notre clientèle régulière, devra faire l'objet d'un financement particulier.

Je termine en vous assurant de notre entière collaboration, tant au ministère qu'à la Société, dans l'atteinte des objectifs qui ont été soumis à travers ce projet de loi.

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

● (11 h 50) ●

M. Brassard: D'abord, je voudrais vous remercier. Je pense que votre mémoire va nous être extrêmement utile pour la suite des choses. Il faut d'ailleurs dire, vous le signalez avec raison, que nous avons déjà, là, établi une large collaboration. La Société de même que vos organisations sont déjà en pourparlers, je dirais, depuis déjà un bon bout de temps pour essayer de voir à quoi devrait ressembler ce programme de réadaptation pour les récidivistes, sous réserve évidemment de l'adoption de la loi. Cela va sans dire, il faut respecter les institutions et l'Assemblée nationale. Si la loi était adoptée, je pense qu'on aurait déjà avancé et on serait déjà en mesure d'offrir un programme approprié en cette matière.

Moi, je vous remercie, évidemment, parce que c'est évident que les centres de réadaptation, mais aussi les centres hospitaliers qui ont des services concernant l'alcoolisme et la toxicomanie, vont avoir à jouer un rôle clé. Encore une fois, c'est toujours l'approche qui consiste à chercher à changer, à modifier les comportements, les habitudes, les attitudes. Et, dans le cas des récidivistes, ce qui ressort — et je pense que c'est important de le dire de nouveau — c'est que, dans une très large proportion, on est en face de personnes qui ont un problème de consommation d'alcool ou même, dans une large proportion aussi, qui souffrent de cette maladie qu'on appelle l'alcoolisme ou la toxicomanie, donc qui ont besoin d'aide. Si on ne leur apporte pas cette aide-là, ce soutien par un programme adéquat de réadaptation, bien, elles vont continuer de récidiver, parce qu'elles vont continuer de consommer et d'être dépendantes à l'égard de l'alcool ou d'autres drogues. Bon.

Alors, moi, je pense que votre mémoire est important parce qu'il y a là-dedans une offre de collaboration, et vous acceptez — ce n'est pas rien, ce n'est pas négligeable — de jouer le rôle qu'on vous assigne dans le projet de loi n° 12 et donc d'assumer des mandats nouveaux, d'une certaine façon. Relativement à ces mandats-là, c'est clair que se pose la question du financement, vous l'avez signalé à la fin. C'est évident que, dans vos centres hospitaliers ou centres de réadaptation, ça va se traduire par un accroissement du nombre de personnes qui vont réclamer votre aide. Nous, évidemment, le principe qui doit s'appliquer, c'est évident que

ce sont les personnes concernées qui doivent assumer les coûts. Ça nous apparaît le principe qu'on va devoir appliquer. Donc, par conséquent, il ne faut pas que ça se traduise, pour vos organisations, vos centres, par un accroissement des dépenses sans rentrées de fonds équivalentes. Donc, ce sont les personnes concernées qui vont devoir assumer les coûts de leur réadaptation. Je suppose que vous êtes d'accord, évidemment, avec ce principe-là. Il y a peut-être un problème, je pense, quant à l'application de ce principe-là. J'aimerais vous entendre là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Paquin.

M. Paquin (Denis): Concernant l'application, je ne sais pas si vous faites référence aux modalités, comment la personne... Ça fait l'objet de discussions avec la Société de l'assurance depuis quelque temps. Nous, pour notre part, c'est tout à fait possible, à l'intérieur des règles budgétaires, d'accepter une telle contribution. Ça se fait déjà, de toute façon, avec d'autres centres au Québec, notamment avec les centres pour handicapés physiques qui reçoivent déjà de la Société de l'assurance automobile des sommes d'argent.

Maintenant, concernant de façon plus spécifique les discussions que nous avons eues à ce sujet-là, peut-être que M. Boudreault pourrait élaborer; il a participé activement à ces discussions là-dessus, sur les modalités.

M. Boudreault (Jean): D'abord, sur le principe qu'il faille obtenir un financement distinct, je pense que la démonstration a été faite que nos établissements ne peuvent pas fonctionner avec cette nouvelle clientèle là sans l'addition de fonds particuliers, puisque le travail qui est demandé à ce moment-là aux établissements, c'est d'ajouter une personne ou une fraction de personne affectée uniquement à ce programme-là. Donc, des frais devraient être ajoutés pour, entre autres, payer l'encadrement, l'aspect clérical et l'aspect de supervision de cette personne-là et aussi un fonds de démarrage qui devra aider ces centres-là qui n'ont pas beaucoup de budget pour, au début, amorcer l'implantation de ce service-là. Ensuite, il faudra penser à la coordination. Il faudra penser aussi à mettre sur pied un système d'évaluation de l'efficacité de ce programme-là.

On propose un programme de trois ans à l'intérieur duquel il devrait y avoir un système d'évaluation faite par des équipes reconnues pour que autant le ministère des Transports, la Société que nous sachions au bout d'un certain temps si l'opération se traduit par les objectifs visés par le projet de loi. Donc, ce financement-là, les modalités ont, de fait, été abordées avec la Société de l'assurance automobile dans le sens qu'il était très difficile pour nos établissements de devenir percepteurs de ces fonds-là, puisque nos établissements ne sont pas du tout équipés pour faire de la perception. Je pense qu'une technique administrative devra être trouvée ou inventée pour que la Société puisse percevoir ces montants-là de la part des contrevenants.

M. Brassard: Est-ce que vous avez réussi à évaluer le coût et d'une évaluation et de la mise en oeuvre d'un programme de réadaptation pour une personne concernée? Ça se traduit comment?

M. Boudreault (Jean): Le coût est évalué globalement à environ 500 \$, en fait, parce que ça comprend l'évaluation du début, ça comprend le suivi. Quand on parle de la période d'encadrement, ça veut dire que l'individu récidiviste va être suivi pendant un certain nombre de mois dans... selon sa conformité avec le plan d'origine. Cette personne-là, par exemple, dans son plan d'encadrement, dans cette période d'encadrement devra se conformer à certaines exigences, par exemple participer à des groupes communautaires ou suivre des groupes thérapeutiques particuliers. Elle devra suivre un certain cheminement. Donc, les personnes qui vont être affectées à ce programme-là vont devoir rencontrer la personne périodiquement pour pouvoir, en fin de période, produire une évaluation ou une recommandation à la Société de l'assurance automobile. Donc, on évalue que toute cette opération-là pour un client devrait tourner autour de 500 \$ par personne.

M. Brassard: J'aurais une dernière question, Mme la Présidente. C'est que vous recommandez qu'on ajoute, dans la liste des professionnels de la santé, l'Ordre des infirmières. Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a opposition à cet effet de la Fédération des médecins omnipraticiens. Elle a déposé un mémoire qui s'y oppose. Qu'est-ce qui vous justifie de demander cet amendement-là, nommément que l'Ordre des infirmières soit inclus dans la liste qu'on retrouve à l'article 2 des professionnels de la santé?

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Arsenault.

Mme Arsenault (Diane): Oui. Alors, ce qui justifie d'ajouter les infirmiers et infirmières, c'est nos pratiques cliniques, finalement. C'est que, déjà dans nos services, les infirmiers et infirmières font partie des équipes multidisciplinaires, procèdent à de l'évaluation aussi, procèdent aussi au suivi, à l'encadrement. Alors, ils sont partie intégrante de nos équipes multidisciplinaires. Alors, c'est ce qui fait qu'on ne veut pas les laisser de côté, on ne veut pas... parce qu'ils produisent le service actuellement. Puis, comme on disait, c'est vraiment avec l'établissement qu'on veut garder la responsabilité. L'établissement, il est en contrôle sur son personnel, il est là pour le superviser, pour le regarder aller, pour le former. Alors, pour nous, nos infirmières font partie de nos équipes multidisciplinaires dans la pratique.

● (12 heures) ●

M. Brassard: En d'autres termes, pour faire une pareille proposition, vous vous appuyez sur la réalité actuelle de la façon dont fonctionnent les centres de réadaptation ou les services similaires dans les centres

hospitaliers et où, dans ce cas-là, c'est vraiment une équipe qui opère, qui agit, dans laquelle équipe, évidemment, se retrouvent des infirmières. C'est à partir de cette réalité-là que vous proposez qu'on ajoute l'Ordre des infirmières.

Mme Arsenault (Diane): Et la même réalité en ce qui concerne nos agents de relations humaines aussi...

M. Brassard: Oui.

Mme Arsenault (Diane): ...qui font partie de nos équipes professionnelles. Oui, exactement.

M. Brassard: Qui font des évaluations également...

Mme Arsenault (Diane): Oui, exactement.

M. Brassard: ...dans plusieurs de vos établissements.

Mme Gosselin (Ghislaine): Si vous me permettez, peut-être, de compléter, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, Mme Gosselin.

Mme Gosselin (Ghislaine): Me Gosselin, oui. Lorsqu'on parle de professionnels de la santé, déjà le projet de loi réfère aux psychologues et aux ergothérapeutes. Alors, ce n'est pas une discussion entre ce qui constitue un acte médical et un acte infirmier et autres débats qu'on peut avoir à d'autres tables. Quand on parle d'ajouter les infirmières et les infirmiers, c'est tout simplement qu'ils font partie de notre équipe multidisciplinaire au même titre que les médecins, les travailleurs sociaux, qu'on a dû traiter ailleurs au niveau du programme parce qu'ils ne sont pas considérés comme des professionnels au sens du Code des professions.

M. Brassard: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Merci, Mme la Présidente. Moi aussi, je voudrais certainement vous remercier pour votre mémoire et la qualité de votre mémoire. Ça nous démontre que, avec les changements dans le projet de loi, il va falloir qu'on soit capable de s'ajuster aussi. C'est beau de l'avoir dans le projet de loi, mais, si c'est juste là sur papier et que, en réalité, on n'est pas prêt à relever ce défi, à ce moment-là, ça vaut ce que ça vaut.

Ceci étant dit, dans votre domaine, c'est quoi, l'âge et le sexe de la clientèle que vous avez présentement? Et est-ce que le problème est plutôt un problème d'alcool ou de toxicomanie?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Paquin.

M. Paquin (Denis): En tout cas, je vais laisser Mme Arsenault répondre pour les centres hospitaliers. En ce qui concerne les centres de réadaptation, la moyenne d'âge a considérablement baissé depuis quelques années, elle est autour de 32, 33 ans. La majorité de notre clientèle est composée d'hommes, et je dirais que 75 % de la clientèle que nous desservons souffre de plusieurs problèmes de consommation, de polyconsommation: de drogues, d'alcool et de médicaments. Au fil des années, on s'est rendu compte que la consommation d'alcool pure, stricte, unique ne compte que pour à peu près 25 % de notre clientèle. Alors, c'est pour ça que, dans notre mémoire, notamment, nous avons introduit le fait que, éventuellement, le législateur devra prévoir des modalités pour intervenir auprès des gens qui consomment non seulement de l'alcool au volant, mais également d'autres substances.

Mme Arsenault (Diane): Oui...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Arsenault.

Mme Arsenault (Diane): ...peut-être j'ajouterais que, pour les centres hospitaliers, nous avons un profil très semblable. Je dirais, un rajeunissement de la population que nous recevons, majorité hommes, comme les centres de réhabilitation, et, chez nous, effectivement, aussi, l'alcoolisme comme tel, pur entre guillemets, est à la baisse comparativement à la polytoxicomanie qu'on rencontre. Alors, de plus en plus, nous recevons des clients qui, en même temps, consomment de l'alcool, des médicaments, des drogues illégales, et c'est un mélange de ça. Alors, dans le même sens aussi que M. Paquin, pour nous, on fait la distinction dans la demande qui nous est faite par la Société de l'assurance automobile, où nous ne sommes pas là pour traiter la toxicomanie dans son sens large, mais avec alcool au volant. Et c'est pour cela que nous offrons notre collaboration. Ça ne veut pas dire qu'il ne faudrait pas développer plus tard. Ce serait important, je pense.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Maintenant, donc, il semblerait que ce n'est pas l'alcool qui est le numéro un, c'est d'autres drogues. Donc, est-ce qu'on déplore le fait qu'on ne prend pas l'occasion aujourd'hui, maintenant, dans le projet de loi n° 12, de toucher à ce domaine-là? Parce qu'il semblerait que ça a changé. Les habitudes ont changé, et, surtout, c'est des drogues qui sont en majorité responsables, peut-être, pour le comportement de ces gens-là, et je ne crois pas que, au point de vue de la vérification... Lorsque quelqu'un conduit, on ne peut peut-être pas mesurer s'il est sous l'effet des drogues, mais on peut mesurer s'il est

sous l'effet de l'alcool. Donc, en d'autres mots, est-ce que vous déplorez le fait qu'on n'ait pas abordé ça, présentement, et qu'on ne soit pas en train de toucher les drogues?

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Arsenault.

Mme Arsenault (Diane): À travers tous les débats que nous avons eus, toutes les discussions que nous avons eues avec la Société de l'assurance automobile, c'est ce qu'on leur a communiqué, qu'on déplorait aussi qu'il n'y ait pas de mesures prises pour pouvoir mesurer, d'une part, toute la toxicomanie ou l'intoxication au moment d'une infraction et de ne pas pouvoir, conséquemment, travailler avec cette clientèle-là. Mais, à ce moment-là, on touche aussi d'autres juridictions, d'autres actes légaux, et tout ça. Comme, par exemple, on parle de l'alcootest, mais il faut, à ce moment-là, trouver un moyen pour aller vérifier aussi les autres toxicomanies. C'est des prises de sang, c'est des tests d'urine. Alors, ça implique aussi toute la sécurité publique. Ça implique beaucoup d'autres partenaires aussi. Mais on le déplore et on l'a mentionné à la Société de l'assurance automobile, effectivement.

Mme Gosselin (Ghislaine): Si vous me permettez, je voudrais ajouter quelque chose.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gosselin.

Mme Gosselin (Ghislaine): Merci. Ce que je voulais dire, par ailleurs, c'est que, même si on est très sensible à tout ce débat au niveau des autres toxicomanies, il ne fallait pas, par un programme qui ne visait que l'alcool au volant, avoir de l'information qui, par le détour, allait chercher de l'information concernant la toxicomanie. C'est-à-dire, il y a cette relation de confidentialité qui est importante avec l'utilisateur dans nos établissements et il fallait bien camper le pourquoi de l'intervention, à l'heure actuelle, dans le programme que vous nous proposez. Il n'est pas exclu que, éventuellement, quand la science permettra de bien documenter la toxico, on puisse élargir le programme, mais il ne faudrait pas, par ailleurs, à l'intérieur du programme proposé aujourd'hui, saisir de l'information qui n'est pas pertinente avec l'alcool.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Mme la députée de Matapédia.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! je m'excuse. M. Boudreault.

M. Boudreault (Jean): En réponse à la dernière question, j'aimerais ajouter que, le projet de loi, tel que déposé actuellement, puis les démarches de la Société de l'assurance automobile qui visent à s'attaquer

principalement à l'alcool plutôt que de prendre ça globalement avec les drogues, je pense que c'est une démarche sage, à mon idée, parce que ça serait prendre trop large que de commencer avec tout l'ensemble. Malgré que la réalité que nos établissements visent, on voit que c'est la polytoxicomanie, quand on veut opérationnaliser, en fait, la mesure, et le traitement, et l'encadrement tel qu'on veut le faire, je pense qu'il faut commencer par une démarche sûre. Donc, je pense que c'est l'approche que la Société a suivie puis je pense qu'il fallait commencer par là, quitte à, plus tard, l'élargir aux autres drogues.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de Pontiac... Je m'excuse, M. le député de Pontiac n'avait pas terminé.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Ceci étant dit, dans votre travail, est-ce que vous avez un programme de prévention? On me dit que, de plus en plus, c'est des jeunes. Est-ce que vous avez un programme de prévention et est-ce que vous avez des statistiques qui donnent le taux de réussite dans ce domaine-là?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Paquin.

M. Paquin (Denis): Même si ce n'est pas, de façon précise, la mission de nos établissements, nous intervenons dans le secteur de la prévention en collaboration, bien sûr, avec les CLSC, dont c'est la responsabilité, les services de santé publique et les groupes communautaires. Nous avons quand même, dans chacune de nos régions, dans nos centres, des interventions de prévention, en particulier ces dernières années, auprès des jeunes dans les écoles et des jeunes en général, avec les groupes communautaires.

Oui, effectivement, nous intervenons dans ce secteur-là, ne serait-ce que pour assurer à ces groupes la formation, l'expertise. C'est ce qu'on appelle, un peu, dans notre jargon, l'espèce de transfert technologique. Nous avons développé une technologie au cours des dernières années et nous tentons d'en faire bénéficier le plus possible la communauté, en particulier ceux dont c'est la mission d'intervenir au niveau de la prévention. C'est ce que nous faisons.

• (12 h 10) •

Quant au succès, il y a actuellement des études qui se font sur le succès des programmes de prévention, et je dois dire qu'il n'y a pas de conclusion définitive à ce sujet-là. Ce que nous savons à travers les gens qui nous sont référés, c'est que, effectivement, les méthodes de prévention qui consistent uniquement à donner de l'information ou à, comment je dirais, encadrer de force les gens, dire: Tu ne devrais pas faire ça, bon, ce sont des programmes qui ne fonctionnent pas tellement. Par contre, ce qu'on a développé dans nos centres, c'est des expériences, par exemple, d'intervention par les pairs au niveau des jeunes, des jeunes qui travaillent avec des jeunes, etc., ou avec des personnes significatives pour

les jeunes. Ce sont des méthodes de prévention qui semblent donner des résultats d'après ce que les écoles nous disent, d'après ce que les intervenants jeunesse nous disent.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Pour continuer un peu, est-ce que vous mettez plus d'importance sur ce genre de prévention là? Est-ce que vous travaillez dans le sens de développer plutôt ça, qui semble démontrer qu'il y a des meilleurs succès?

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Arsenault.

Mme Arsenault (Diane): Disons que notre mission première, dans nos établissements, c'est une mission de réadaptation. C'est une mission, je dirais, plus curative...

M. Middlemiss: Que préventive.

Mme Arsenault (Diane): ...oui, que préventive, mais on a aussi, comme disait M. Paquin, une contribution à la prévention, c'est très net, et, dans tous les établissements, une large contribution, que ce soit dans la formation des intervenants de première ligne, que ce soit aussi avec les organismes communautaires avec lesquels nous travaillons tant sur les tables de concertation, les comités de travail, l'établissement de nouvelles ressources, dans les écoles, les centres de réadaptation pour jeunes, dans les familles, même les maisons de jeunes. Alors, nous travaillons, effectivement, en prévention, mais notre mission première n'est pas la prévention.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Paquin.

M. Paquin (Denis): Oui. Pour compléter cette réponse, je dois vous dire, M. le député, que, comme nous réussissons, avec les ressources dont nous disposons, à répondre à environ 30 % de la demande qui nous est adressée quotidiennement, à tous les jours, nous n'avons pas le choix de nous concentrer sur les services que les gens réclament, c'est-à-dire des services de réadaptation, d'aide en vue de retrouver un fonctionnement sans consommer. C'est là notre mission première.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Toutefois, Mme la présidente, vous avez indiqué tantôt que ce rôle, c'est peut-être celui des CLSC. Donc, vous travaillez tous ensemble le rôle de la prévention, et je suis convaincu que vous transmettez à ces gens-là les formules qui fonctionnent le mieux en les encourageant de plutôt se lancer dans cette direction-là.

Une autre question: Le ministre indiquait que ça serait... les soins donnés aux récidivistes seraient, en d'autres mots, l'utilisateur-payeur. Présentement, votre clientèle, est-ce que c'est couvert par l'assurance-maladie ou les utilisateurs de vos services doivent payer personnellement pour ça?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Boudreault.

M. Boudreault (Jean): Les utilisateurs de nos services actuels n'ont pas à payer pour les services. Comme un établissement du réseau, un CLSC, par exemple, c'est un établissement public, donc les gens n'ont pas à payer pour ça spécifiquement. C'est sûr que tout le monde contribue par ses impôts, mais ils n'ont pas à payer directement pour ça en ce qui regarde la mission principale de nos établissements qui est de faire de la réadaptation.

M. Middlemiss: Dans la façon dont les récidivistes devraient régler les coûts de ça, est-ce que vous trouvez que ça va causer des complications quelconques?

M. Boudreault (Jean): Bien, on a évalué que, parmi les récidivistes qui vont être référés à nos établissements pour une évaluation et éventuellement une recommandation à la Société, certains pourraient choisir cette occasion-là pour se réadapter. C'est sûr que, quand ils vont arriver pour une évaluation chez nous, ce ne sera pas dans un but de réadaptation. Ça va être dans un but de réobtenir leur permis de conduire, mais on pense que certains de ces individus-là vont choisir l'occasion pour dire: O.K. Tant qu'à être pris pour suivre un programme d'encadrement, je vais, en même temps, suivre un programme de réadaptation. Pour cette partie-là, ils seront considérés comme tout autre citoyen, ils n'auront pas à payer pour ça spécifiquement. Ils vont être considérés comme faisant partie des utilisateurs de nos services réguliers.

M. Middlemiss: Combien est-ce que — vous l'avez certainement regardé — ça prendrait de temps à vous ajuster à cette nouvelle demande qui, vous le croyez, pourrait être de l'ordre de 20 % à 60 %? Est-ce que vous avez envisagé combien de temps ça va prendre?

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Arsenault.

Mme Arsenault (Diane): Je pense que c'est difficile, pour l'instant, de vous donner une échéance parce que, à travers les pourparlers que nous avons eus avec la Société de l'assurance automobile, nous avons convenu d'un mode de fonctionnement qui serait avec la création d'un comité tripartite qui s'assoierait et qui verrait à l'opérationnalisation, au comment, aux échéanciers, et tout ça. Alors, pour l'instant, je pense que c'est difficile de répondre à ça compte tenu de la démarche que nous avons envisagée avec un comité tripartite.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est six mois, un an ou plus?

Mme Arsenault (Diane): Bien, ça peut être relativement rapide, quand même, vu votre implication et notre volonté à nous impliquer, je pense.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. Mme la députée de Matapédia...

Mme Charest: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...il vous reste quatre minutes.

Mme Charest: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste quatre minutes.

Mme Charest: Quatre minutes. Je vais faire vite. Moi, c'est plus au niveau informatif, et, en même temps, je suis consciente, comme vous l'êtes sûrement — tantôt vous en parliez — qu'il y a aussi le problème de la polytoxicomanie. On a vu dernièrement le cas aussi des personnes qui devraient prendre des médicaments puis qui ne les prennent pas. Alors, moi, j'aimerais ça que vous nous donniez une idée du pourcentage de personnes qui peuvent être concernées, autres que celles qui souffrent d'alcoolisme comme tel.

Puis, les liens que vous avez avec les centres de réadaptation qui ne relèvent pas directement du réseau de la santé et des services sociaux... Parce que j'ai senti, en tout cas — je ne sais pas si je me trompe — un genre d'inquiétude sur la suffisance des ressources directement impliquées dans chacune de nos régions, les centres de réadaptation en toxicomanie. Alors, de quelle façon vous pouvez vous appuyer sur ce qui existe dans le privé? Je ne sais pas s'il y a eu des discussions ou... Juste pour vérifier.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, avant que vous ne répondiez, c'est neuf minutes qu'il vous reste, Mme la députée de Matapédia.

Mme Charest: Neuf minutes?

La Présidente (Mme Bélanger): Neuf minutes.

Mme Charest: Ah bien, là!

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Charest: Je vais parler, hein. Pour les politiciens, c'est facile de trouver de quoi à dire. Mais c'est ça, c'est parce qu'il y a les équipes du réseau de la santé comme telles. Si je pense à chez nous, dans le

Bas-Saint-Laurent, celle de Sainte-Anne-des-Monts, et il y a tout ce qui gravite autour des organismes communautaires. Et vous me sembliez avoir des inquiétudes sur la suffisance des ressources, et, en même temps, je le sais qu'il y en a partout dans les hôpitaux qu'on pourrait aller chercher. Puis, en même temps, les liens avec tout ce qui existe au niveau privé.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Paquin.

M. Paquin (Denis): Je m'excuse, je n'ai pas saisi très bien votre première question.

Mme Charest: Bien, c'était plus au niveau d'une clarification au niveau des personnes, parce que, je ne sais pas, il y a celles qui sont concernées... Parce qu'il y a des accidents d'automobile qui sont causés par les personnes qui souffrent de problèmes d'alcoolisme. Il y en a aussi de plus en plus, je pense, à mon idée, qui souffrent de surconsommation au niveau de médicaments, de drogues de toutes sortes puis il y a aussi, bien sûr, les personnes qui devraient prendre des médicaments qui ne les prennent pas, par exemple en santé mentale. Alors, c'est comme si, ça, c'était mis de côté, puis ça m'apparaît quand même un pourcentage de personnes qui... Est-ce que quelqu'un a quantifié ça en quelque part ou si c'est juste celles-là qui ont des problèmes d'alcoolisme?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Paquin.

M. Paquin (Denis): En réalité, nous ne connaissons pas encore quel va être ce pourcentage. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, nous proposons une phase de démarrage dans le projet, et, à travers les grilles d'évaluation que nous possédons, que nous allons appliquer, ces choses-là vont ressortir, effectivement, de façon beaucoup plus précise. Ça va être un des bénéfices secondaires, si vous voulez, de l'opération.

Mme Charest: O.K.

M. Paquin (Denis): Ça va nous permettre de clarifier cette chose-là qui n'a pas fait l'objet encore, suffisamment, d'études. Ça reste à préciser, effectivement.

Concernant votre deuxième question concernant nos rapports avec le secteur privé, on parle de différentes choses quand on parle du secteur privé. Si vous parlez des organismes communautaires, actuellement, je pense que la totalité des centres que nous représentons collaborent, ont des modes de collaboration avec les organismes communautaires, en particulier en ce qui concerne le support et la réadaptation. Et, dans le cadre du projet actuel, nous entendons effectivement utiliser les services de groupes d'entraide dans la période qu'on appelle la période d'encadrement. C'est une chose que nous pensons faire, et, avec les modes de collaboration déjà établis, ça devrait se faire assez facilement.

Mme Charest: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? D'autres questions? Mme Arsenault.
● (12 h 20) ●

Mme Arsenault (Diane): Oui. J'aimerais ajouter à ce que M. Paquin vient de dire aussi. C'est que, quand les pourparlers avec la Société de l'assurance automobile ont débuté, la Société orientait la demande vers les centres publics particulièrement, compte tenu aussi de l'absence de normes de reconnaissance des centres privés. C'est plus difficile d'avoir une vue, une évaluation des centres privés en général compte tenu de l'absence de normes.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gosselin, voulez-vous parler?

Mme Gosselin (Ghislaine): C'était simplement pour compléter. Au niveau des établissements de santé, les outils d'évaluation avaient été validés, ce qui n'était pas nécessairement le cas au niveau du secteur privé. Alors, c'était pour cela qu'on dirigeait pour le programme comme tel, étant donné que ça comporte l'évaluation et le rapport à faire à la SAAQ.

Mme Charest: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Il n'y a pas d'autres questions? M. le ministre.

M. Brassard: C'est parce que je pense que c'est quand même bon de le préciser: c'est vrai qu'il y a des problèmes de toxicomanie. On en est fort conscient aussi bien à la Société qu'au gouvernement et on sait très bien que c'est de plus en plus répandu, beaucoup plus que ça ne l'était il y a 20 ans ou 25 ans, où le seul problème majeur, c'était un problème d'alcoolisme, de consommation d'alcool. Mais il faut être aussi conscient qu'il y a un problème de mesure. Pour la consommation d'alcool, on a développé des techniques et aussi des instruments qui nous permettent de la mesurer rapidement sur place, et les services de police sont en mesure d'utiliser ces appareils-là immédiatement, tandis que la présence de drogues ou de médicaments, oui, on peut la mesurer, mais, à ce ce moment-là, c'est par une analyse sanguine, et là tout le monde conviendra qu'un agent de la Sûreté du Québec ne peut pas procéder à cette opération-là. Donc, alors, voilà. Tant et aussi longtemps — je pense que ce que vous avez dit tout à l'heure, M. Boudreault, est juste — que, sur le plan technique, on n'aura pas les outils qu'il faut, les instruments qu'il faut pour mesurer aussi la consommation de drogues, bien, je pense qu'il faudra attendre. Mais ça ne veut pas dire qu'on n'est pas conscient du problème.

La Présidente (Mme Bélanger): Des réactions aux commentaires du ministre? Non? Alors, Mme Arsenault, M. Paquin, M. Boudreault et Me Gosselin,

nous vous remercions de votre participation, et la commission suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 24)

(Reprise à 14 h 8)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est la consultation générale et des auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, j'appellerais l'Association des pédiatres du Québec à bien vouloir prendre place. J'aimerais faire une petite remarque avant de commencer. Je demanderais à ceux qui ont un téléphone cellulaire de bien vouloir le mettre à «off» s'il vous plaît, parce que c'est très dérangeant pour les membres de la commission quand on entend sonner le téléphone à tout bout de champ. C'était ma remarque.

Alors, je vous demanderais, M. Turcotte, je suppose, de présenter les personnes qui vous accompagnent. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire; ensuite, il y aura une période de questions entre les deux groupes parlementaires distribuée à 20 minutes chacun.

Association des pédiatres du Québec

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, M. le ministre et membres de la commission, à l'intérieur du temps qui m'est alloué, est-ce que vous me permettez de demander à Mme Marjolaine Arbour et à M. Jean-Benoît Roy de faire un témoignage? Et je serai très bref, en ce qui me concerne.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est votre choix, M. Turcotte.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Merci beaucoup. Je vous dirai quelques mots de notre mission et de notre mandat comme pédiatres du Québec; je parlerai un petit peu de l'accès graduel aux véhicules routiers; je parlerai un petit peu plus des sièges d'enfants, des mécanismes de retenue pour enfants, des équipements en vélo, du virage à droite et du casque de vélo évidemment et je vous parlerai évidemment des conséquences et de certains accidents.

● (14 h 10) ●

Comme pédiatres au Québec, non seulement on a à coeur la santé des enfants, on s'occupe des bébés, des prématurés, des enfants adolescents jusqu'à 18 ans, mais aussi on se préoccupe de certaines actions de prévention et de promotion. C'est pour ça qu'aujourd'hui on a voulu s'impliquer, parce que non seulement on traite, on soigne, mais aussi on veut prévenir certains problèmes de santé.

Concernant l'accès graduel à la conduite des véhicules, on s'en réjouit. On est tout à fait d'accord avec cette proposition et on l'approuve unanimement.

Concernant les dispositifs de retenue pour enfants, ça nous touche de très près parce que c'est nous, en 1988, qui avons mis sur pied les programmes de sièges pour nouveaux-nés dans les hôpitaux du Québec. On en est très fiers. On avait comme objectif 100 % des nouveaux-nés protégés avec un siège de bébé en quittant l'hôpital, et on a atteint l'objectif. Le problème maintenant, ce ne sont pas les mécanismes de retenue, ce ne sont pas les sièges pour bébés, c'est plutôt la façon dont les parents les utilisent. On sait qu'il y a beaucoup à faire au niveau de la prévention parce que les sièges ne sont pas nécessairement utilisés adéquatement au bon âge, selon la bonne taille et au bon poids. Or, on en est très fiers, à tous les jours, on intervient auprès des parents pour les aider à ajuster leur siège, à adapter leur siège à l'enfant.

Or, évidemment, on est tout à fait d'accord à ce que les enfants prennent place sur la banquette arrière. Depuis l'avènement des ballons gonflables dans les autos, on considère que c'est extrêmement dangereux qu'un enfant soit frappé et blessé — peut-être même un décès — lorsque le ballon se gonfle à l'avant lors d'un accident. Donc, on approuve absolument sans condition l'installation obligatoire des enfants de moins de 12 ans sur la banquette arrière en raison du ballon gonflable. Comme on le sait, de plus en plus, les véhicules seront munis de ces ballons gonflables.

Concernant les équipements réflecteurs sur les vélos, on approuve également ce projet. On considère qu'un vélo doit être bien équipé et de façon sécuritaire pour informer les automobilistes qu'il y a un vélo sur place, et c'est important.

Pour le virage à droite sur feu rouge, on considère que nos enfants sont peu disciplinés, ont besoin encore d'information, de formation, de campagnes de sensibilisation, et on n'est pas prêts à approuver actuellement le virage à droite sur feu rouge. Bien qu'on soit tout à fait conscients que ça aurait des effets bénéfiques pour l'automobiliste et la circulation, on n'est pas prêts en raison du fait qu'on considère que nos enfants manquent un petit peu d'information. On est non seulement pédiatres, on est aussi parents, on est mères, on est pères, on est grands-parents aussi. À tous les jours, on voit des enfants sur les coins de rue, et c'est nous qui devons penser pour nos enfants. On pense que l'enfant va faire son arrêt-stop, mais il ne le fait pas et on doit le faire pour lui, on doit le laisser passer et, après ça, nous, circuler. Donc, on n'est pas prêts encore à approuver le virage à droite sur feu rouge.

Concernant le port obligatoire du casque de vélo, eh bien, je vous fais grâce des statistiques. Pour nous, vous savez, un seul enfant qui décède ou un seul enfant qui est blessé gravement, c'est très important. C'est nous qui les recevons, ces enfants-là. C'est nous qui sommes en bout de ligne. C'est nous qui les voyons. Je suis surpris aujourd'hui d'avoir des gens qui m'accompagnent,

parce que ce n'était pas prévu, mais ça vient compléter ma présentation. Nous, les pédiatres au Québec, on les voit, les enfants, du début de l'accident jusqu'à leur guérison complète; c'est nous qui les recevons. On est très, très sensibilisés et très touchés par ces accidents. On supporte mieux la maladie que les accidents. On a aussi des émotions, nous, comme médecins, comme pédiatres. On a des enfants, on a des petits-enfants, et on supporte mieux la maladie que les accidents. À chaque fois qu'on a terminé avec un patient, à chaque fois que l'enfant est stabilisé à la salle d'urgence, on a à rencontrer les parents, on a à rencontrer les amis pour faire une histoire de cas. Lorsqu'on demande la question fatidique dans le cas d'un polytraumatisé — Était-il ceinturé? Était-il attaché? Était-il siégé? Avait-il son casque de vélo? — et qu'on se fait répondre non, on dit: Ah bien! Ah bien! Mais le «ah bien!», ça a un message aussi, ça veut dire qu'on n'est pas bien là-dedans comme médecin, comme pédiatre, on n'est pas bien non plus comme parent.

Je pense évidemment que le casque de vélo, pour nous, c'est précieux, c'est très important. Vous savez, le crâne, on en a un, on en a un seul. S'il est frappé légèrement, modérément, violemment, bien, c'est quelque chose. Alors, les traumatismes crâniens, c'est la loi de la gravité. Quand on a une chute, quand on a un accident, c'est toujours la tête qui prend le coup. Alors, la tête, c'est nous qui la recevons, on reçoit l'enfant au complet. Alors, on considère que les traumatismes crâniens sont importants, et ils sont responsables de beaucoup de décès. C'est très rare qu'on décède d'une fracture d'une cuisse, d'un traumatisme au thorax, d'un traumatisme quelconque sur le corps. C'est toujours la tête qui prend le coup et c'est souvent la tête qui fait que l'enfant décède ou vit avec un handicap très sévère.

Donc, nous, les pédiatres, on s'inquiète au plus haut point de la mortalité et de la morbidité. La mortalité, bien, c'est un décès. La morbidité, c'est de vivre avec un handicap toute sa vie lorsqu'on a cinq ans, lorsqu'on a quatre ans, lorsqu'on a deux ans. C'est très, très long. Ça a des répercussions psychologiques énormes sur l'enfant et sa famille. Ça engendre beaucoup de souffrances physiques et morales chez les membres de la famille. On ne parle pas des coûts, mais c'est énorme, les coûts que ça engendre. L'enfant a beaucoup d'absentéisme à l'école, et puis, bon, c'est énormément de souffrances qui s'ensuivent, alors que, peut-être, on aurait pu l'éviter. Les traumatismes crâniens, au fond, ça a des séquelles, ça. C'est la tête qui prend le coup, c'est un peu la figure aussi. On sait bien que le casque de vélo n'apporte pas beaucoup d'éléments protecteurs à la figure, mais un certain nombre d'éléments. Mais on a beaucoup d'appréhensions au niveau du décès.

Alors, les fractures du crâne, c'est une chose, les hémorragies intracrâniennes, c'est une deuxième chose et les contusions au cerveau, c'est une troisième chose. Trois choses importantes: les fractures du crâne, les hémorragies à l'intérieur du cerveau et les contusions au cerveau.

Les fractures du crâne, eh bien, on pourrait s'en passer, on n'a pas besoin de ça, c'est l'accumulation de sang, c'est un accident qui consiste à frapper le crâne assez fort pour le fracturer. Il y a des enfoncements, il y a des déplacements des os, et ça touche nécessairement les fonctions mentales.

Les hémorragies intracrâniennes, c'est une étape un petit peu pire, c'est la présence de sang à l'intérieur de la boîte crânienne, et ça a comme conséquence, évidemment, le décès. On survit rarement ou difficilement à une hémorragie intracrânienne.

Dans les contusions au cerveau, c'est le cerveau — le cerveau, c'est un petit peu comme un bloc de gélatine, de jello — qui est secoué sur la boîte crânienne, qui est osseuse. Ça se produit au niveau frontal, au niveau de l'occiput et ça occasionne des problèmes majeurs. Le problème majeur, c'est la commotion cérébrale et surtout les post commotions cérébrales qui sont les conséquences. Ce n'est pas nécessairement fatal, mais, quand même, ça apporte des séquelles importantes.

Alors, qu'il s'agisse de blessures à la tête ou à la figure, il s'ensuit trop souvent des séquelles, et les séquelles, bien, c'est l'enfant qui n'est pas décédé mais qui reste avec quelque chose. Les séquelles, eh bien, on sait qu'elles sont de trois ordres. Il y a les séquelles intellectuelles: l'enfant qui apprend moins bien à l'école. Il y a déjà assez d'enfants qui ont des difficultés à apprendre à l'école sans ajouter des traumatismes crâniens. On a notre nombre suffisant d'enfants qui ont des problèmes de quelque ordre que ce soit sans ajouter des traumatismes crâniens. On a des enfants qui ont des problèmes moteurs, c'est-à-dire qu'après l'accident, même s'ils sont toujours en vie, ils ont une certaine difficulté à faire les gestes de tous les jours comme aller en ville ou faire du patin, faire certains sports qu'ils pratiquaient avant, donc des problèmes moteurs. Et, finalement, des problèmes de communication, des problèmes de langage, et ce n'est pas la moindre difficulté. Imaginez-vous quelqu'un qui passe sa vie avec des difficultés à s'exprimer et qui doit tout réapprendre ça.

Alors, voilà autant de conséquences négatives qui nous ont incités à recommander le port du casque de vélo. On pense que c'est un casque protecteur. Ça protège de façon systématique le cycliste, peu importe la cause de l'accident, l'âge ou le comportement de la victime. Ce moyen est accessible et peu coûteux et doit être mis de l'avant pour diminuer les séquelles possibles suite à un traumatisme crânien. On n'est pas pressés nécessairement. Il s'agira d'avoir de bonnes campagnes d'information, de formation, de sensibilisation, parce qu'un geste aussi simple que celui de porter un casque de vélo peut changer tout l'avenir pour un enfant: ou l'enfant bascule du mauvais côté ou du bon côté. Porter un casque de vélo, c'est un geste simple, mais ça peut tout changer. Un enfant chute en vélo, qu'il soit tout près de chez lui, à la campagne, ou dans un rang, ou en ville, ou n'importe où, ne serait-ce que pour aller au dépanneur, l'enfant devrait porter son casque de vélo

parce qu'on ne choisit ni le lieu ni l'heure de son accident.

● (14 h 20) ●

En conclusion, les pédiatres du Québec recommandent certains ajouts au Code de la sécurité routière, dont l'installation obligatoire des enfants de moins de 12 ans à l'arrière des véhicules en raison du ballon gonflable parce que c'est considéré très dangereux, le statu quo quant à l'interdiction du virage à droite sur feu rouge et le port obligatoire du casque de vélo pour tous les cyclistes comme étant une mesure de protection.

Nous souhaitons des activités de prévention, d'éducation, qu'elles soient faites par nous ou par d'autres organismes, et nous souhaitons que ces choses se fassent parce que l'enfant a besoin de plus de sensibilisation. On a des attitudes et des comportements, évidemment, à modifier, on en est bien conscients. Cependant, l'enfant est l'être qui s'ajuste le mieux au changement. Combien de petits enfants nous voyant avec un casque de vélo sur la tête, quand ils cessent de faire du vélo, continuent à jouer avec le même casque sur la tête? Parce que, pour eux, c'est une seconde nature. S'il y a un être facile de changement, c'est bien l'enfant.

Prenons l'exemple des adolescents actuellement qui portent des casquettes sur la tête. Nous, les pédiatres, on les examine dans nos cabinets, dans les cliniques externes des hôpitaux, et ils conservent leur casquette sur la tête parce que la mode est à la casquette sur la tête. Mais le jour où il y aura une mode de casque, de casque de vélo, et que tous les enfants auront leur casque de vélo, ils vont continuer à porter leur casque un peu partout: au restaurant, à l'église, à la messe peut-être.

Alors, je vais terminer sur ça. Je présenterais maintenant mes deux invités, Mme Marjolaine Arbour et M. Jean-Benoît Roy, qui voudraient nous faire un petit témoignage suite à un accident que Jean-Benoît a vécu il y a quelques années.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Roy.

M. Roy (Jean-Benoît): Moi, il y a deux ans, à la Saint-Jean-Baptiste 1994, disons, j'ai eu un accident. Je ne portais pas de casque. Bien, c'est parce que je ne trouvais pas nécessairement ça très beau, puis l'allure devant les amis aussi a peut-être fait que je ne portais pas de casque. Disons qu'avoir su ce qui m'attendait j'en aurais mis un, casque. J'ai été hospitalisé huit mois, deux mois à l'hôpital Sainte-Justine — mais je n'en ai pas vraiment de souvenir — ensuite, j'ai été hospitalisé à l'hôpital Marie-Enfant, six mois. C'est un hôpital de réadaptation. Quand je suis entré à Marie-Enfant, j'étais en chaise roulante. J'ai fait beaucoup de physiothérapie pour être capable de remarcher. Au début, à Marie-Enfant, j'étais un peu perdu. Ils ont même dû mettre mes initiales sur la porte de ma chambre pour que je la retrouve. J'ai dû suivre beaucoup d'autres thérapies comme l'ergothérapie, l'orthophonie, la psychothérapie et l'éducation spécialisée.

Le retour à l'école, lui, n'a pas été drôle. Ils m'ont fait retourner cinq ans en arrière en récupération. Cette année, j'ai finalement repris mes cours réguliers en secondaire IV pendant que mes amis, eux, entraient au cégep.

Maintenant, je peux vous le garantir, je vais le porter, le casque, moi.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Roy, pour votre témoignage. Mme Arbour.

Mme Arbour (Marjolaine): Oui, je suis la mère de Jean-Benoît. Jean-Benoît a subi un traumatisme crânien. Il a été dans le coma profond pendant quatre semaines, et son séjour, comme il vous l'a dit, à l'hôpital a duré huit mois.

Dans les films, lorsqu'on voit un enfant accidenté qui sort du coma, ce n'est pas très compliqué, il ouvre les yeux, il dit: Bonjour, maman, il lui saute dans les bras, et l'histoire finit là. Dans la vraie vie, c'est un peu plus compliqué que ça. Pendant quatre semaines, toutes les minutes, sans qu'une minute passe, on se demandait: Est-ce qu'il va vivre ou il va mourir? Après quatre semaines, un nouveau-né vous est donné: il mesure 5 pi 6 po, il pèse 105 lbs, il est aux couches, il ne mange pas tout seul.

Évidemment, Jean-Benoît a dû réapprendre à marcher, à parler, à manger seul, tout ce qu'un enfant doit réapprendre de la naissance à venir jusqu'à aujourd'hui. La route à parcourir est longue et pénible, et on ne sait jamais où elle va nous mener. Mis à part ce traumatisme crânien, Jean-Benoît n'avait aucune autre blessure. C'est donc dire que, s'il avait porté son casque, les conséquences auraient été moindres.

Il est bien évident que, malgré toute la bonne volonté des parents, la sensibilisation, les campagnes de promotion, les jeunes en particulier sont réticents au port du casque. Ce n'est pas esthétique, c'est chaud, leur image en prend un coup. Tous ces arguments font en sorte que, à moins d'y être obligé, le casque, il reste dans la garde-robe.

Peu après l'accident de Jean-Benoît, peut-être une couple de mois, j'ai rencontré un groupe de ses amis. Aucun ne portait le casque. J'étais évidemment, à cette période, assez émotive. Je me suis rapidement choquée, je leur ai demandé: Mais qu'est-ce que ça vous prend pour comprendre? Faut-il absolument qu'il y ait un mort? Ils m'ont tous regardée surpris, et ils m'ont dit: Mais, nous autres, ce n'est pas pareil. Alors, je me suis dit: Si eux autres n'ont pas compris quand il y a un de leurs amis qui est encore hospitalisé, qui est dans le coma, c'est qui qui va comprendre?

La remontée vers la surface d'un TCC, ça comprend plusieurs phases. Il y en a une entre autres que, moi, j'appellerais de répétition: il répète sans cesse les mêmes paroles. Jean-Benoît était sûrement l'enfant le plus poli en ville parce qu'il répétait toujours à tout le monde: Merci, merci beaucoup, merci maman, aux deux minutes pour à peu près rien. Un jour, je lui ai

demandé: Jean-Benoît, mais pourquoi tu me dis merci? Il m'a dit: Maman, je te remercie de m'avoir mis au monde. Moi, aujourd'hui, je vous remercie de nous aider à les garder vivants et en santé.

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

M. Brassard: Merci, d'abord, Dr Turcotte, pour votre mémoire. Je pense aussi que le témoignage de Mme Arbour et son fils est sûrement instructif, je dirais. Je poserais ma question sur ce sujet-là, justement, puisque le témoignage porte là-dessus, c'est sur le port du casque pour les cyclistes.

En fait, il faut bien se dire que le débat ne porte pas sur l'utilité ou la protection qu'un casque pour les cyclistes peut apporter. Tout le monde reconnaît qu'un cycliste est mieux protégé s'il porte le casque. Le débat qui a cours dans la société québécoise — et on le voit d'ailleurs par les mémoires qu'on a reçus sur cette question-là — porte sur la question suivante: Est-ce qu'on se contente de poursuivre la promotion du port du casque, donc des campagnes de publicité, des programmes d'incitation au port du casque, ou est-ce qu'on le rend obligatoire par le biais d'une loi? Dans le fond, c'est ça, la question, puisqu'il n'y a personne, je pense, qui nie qu'on est mieux protégé, que le cycliste est mieux protégé s'il porte le casque. Tout le monde le reconnaît. Mais est-ce qu'on est rendu, est-ce que la société québécoise est mûre, est prête à s'engager dans une voie législative pour rendre obligatoire le port du casque?

Je comprends, par votre mémoire et par évidemment les personnes qui vous accompagnent, que vous et votre Association, vous en êtes rendus au point de votre réflexion où, pour vous, il faut légiférer et le rendre carrément obligatoire. Est-ce que vous êtes quand même conscients que ce n'est pas un sujet qui fait consensus dans la société québécoise?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Dr Turcotte.

M. Turcotte (Jean-Jacques): ...si je fais référence aux mécanismes de retenue pour enfants, je me dois de féliciter le comportement des policiers face à l'approche des parents en auto. Les policiers, dans l'ensemble, s'approchent des véhicules, font une petite inspection et discutent avec les parents, en leur disant: Écoutez, est-ce que vous allez attacher vos enfants désormais? Les parents répondent, et spontanément évidemment: Oui. Et il y a un incitatif à les attacher également.

Nous souhaitons des campagnes d'information sur la sécurité des enfants à vélo évidemment, elles devraient s'accompagner aussi d'un incitatif plus important pour les obliger à porter le casque de vélo. Les enfants sont en discussion continue avec leurs parents, et les

parents les incitent à le faire. Les enfants souvent l'oublie, les enfants, au prochain coin de rue, l'enlève, mais les enfants devraient savoir aussi qu'il est obligatoire de porter le casque de vélo.

Si les policiers se comportent de la même façon qu'avec les mécanismes de retenue pour enfants dans l'auto, mon doux! qu'on pourrait faire un bon tandem et faire un bout de chemin avec ça. Je ne verrais pas de date précise, d'année précise pour ça, mais il me semble qu'on devrait s'orienter vers ça afin que les parents disent: Écoutez, ce n'est pas seulement moi, ta mère, qui te demande de porter un casque de vélo, c'est tout le monde qui te demande de porter le casque de vélo, et porte-le donc! Il me semble que ce serait plus facile pour les parents d'avoir une telle protection. Je le verrais un petit peu comme les mécanismes de retenue pour enfants, où on s'est très bien ajusté. On a commencé vers les années 1988, on a progressé tranquillement. Actuellement, tous les parents ont un mécanisme de retenue. Il n'est pas nécessairement très bien utilisé, adéquatement utilisé, mais c'est les campagnes qui vont le faire. Et, de plus en plus, il y a des barrages policiers avec les CLSC et des organismes privés, et puis il se fait des campagnes de sensibilisation. Je le verrais de même avec les casques de vélo.

M. Brassard: Justement, j'ai une question sur votre proposition concernant les sièges d'appoint. Vous proposez que les sièges d'appoint pour les enfants de cinq à 10 ans soient obligatoires: installation obligatoire des enfants de cinq à 10 ans dans des sièges d'appoint, compte tenu, dites-vous dans votre mémoire, du fait que les ceintures de sécurité actuelles ne sont pas conçues pour les enfants de ce groupe d'âge. Jusqu'à maintenant et dans le projet de loi, on rend obligatoires ces sièges d'appoint pour les enfants de zéro à cinq ans. Vous, vous souhaitez ou vous proposez de les rendre également obligatoires jusqu'à 10 ans, pour les enfants de cinq à 10 ans également. Est-ce que votre proposition repose sur, je dirais, une expertise scientifique? Est-ce que vous vous fondez sur une expertise scientifique pour faire une recommandation comme celle-là?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, juste pour faire une petite histoire courte, vous savez, les bébés ont un siège pour nouveaux-nés. Le siège est toujours conçu pour des enfants selon le poids de l'enfant. Les sièges pour nouveaux-nés, c'est le premier mécanisme à utiliser chez les enfants, c'est pour les 9 kg, jusqu'à 20 lbs. Première année de vie, neuf, 10 mois: siège pour nouveau-né. Le deuxième mécanisme est un siège d'enfant, toujours conçu selon le poids de l'enfant. Le siège d'enfant, ça va de 9 à 18 kg, soit 20 à 40 lbs. Et, après ça, l'enfant tombe dans le néant; l'enfant a ses 40 lbs, il tombe dans le néant, il y a un trou devant lui. Il n'y a plus de mécanisme de sécurité pour lui. Il est dans l'auto, attaché, pas attaché, mal attaché. Et comment mal attaché? On ne peut pas l'asseoir adéquatement sur un siège, ce n'est pas conçu pour lui. Ça

a été conçu, des ceintures, pour des adultes et non pas pour l'enfant. Aussitôt qu'un enfant a 40 lbs et plus, il n'est plus en sécurité dans l'auto.

● (14 h 30) ●

Donc, on dit: Allons-y donc, avec la SAAQ évidemment, avec un coussin d'appoint et rendons-le obligatoire. Le coussin d'appoint, c'est pour permettre tout simplement à l'enfant d'avoir un petit support en dessous de ses fesses, pour être assis assez haut pour faire passer les courroies d'épaules au bon endroit sur l'enfant et non pas les avoir dans le cou, ici, ou les avoir derrière son dos. Parce que ce que les parents font actuellement, ils assoient l'enfant, ils disent: La ceinture passe très mal dans le cou, on va la faire passer derrière l'enfant. En la faisant passer derrière l'enfant, lorsqu'il y a un impact, la ceinture ne barre pas. Elle ne se barre pas. Donc, l'enfant est projeté sur la banquette avant ou sur le tableau de bord avant.

Alors, rendons obligatoire un petit support, ce qu'on appelle le siège d'appoint, pour soulever l'enfant, pour lui permettre de mettre son baudrier sous-abdominal et la ceinture d'épaule passée au milieu de la clavicule au bon endroit, comme chez les adultes — c'est tout simplement ça — pour que tous les enfants aient leur mécanisme de retenue adéquatement bien installé. Actuellement, il y a un parent pauvre, c'est l'enfant qui a 40 livres et plus qui n'est pas bien installé dans l'auto et qui n'a pas son mécanisme à lui. En rendant obligatoire le siège d'appoint, qui est le troisième mécanisme, en accord avec la SAAQ évidemment — j'ai les dépliants devant moi, c'est textuellement bien décrit — on pourrait avoir des enfants mieux protégés dans l'auto et assis sur la banquette arrière évidemment, en raison de la nouveauté qui est le ballon gonflable installé en avant. Parce que, lorsque le ballon gonfle, l'enfant est frappé dans la figure à cause de sa taille et il est projeté sur la banquette et écrasé. Donc, c'est très, très, très dangereux pour l'enfant en raison de blessures et de décès. On a un premier décès au Québec, dans la région de Repentigny, qu'on aurait peut-être pu éviter s'il avait été assis sur la banquette arrière.

Le chiffre 10 ans peut être discutable. C'est une question de poids, là. Ça peut être huit ans, neuf ans. Le chiffre 10 ans est discutable.

M. Brassard: C'est la taille et le poids.

M. Turcotte (Jean-Jacques): C'est la taille et le poids qui sont importants. Quand l'oreille arrive en haut du dossier, quel qu'il soit, on doit changer le mécanisme de retenue. C'est le critère oreille et le critère poids. Les parents sont bien renseignés là-dessus au niveau des dépliants de la SAAQ, mais tous les parents ne lisent pas nécessairement les instructions. Il faut avoir une approche verbale et directe avec les parents. Tous les jours, comme pédiatres, on a à intervenir auprès des parents pour les aider à comprendre ces mécanismes-là qui ne sont pas si simples que ça.

M. Brassard: En fait, c'est vrai. Tout ce que vous dites là est exact. Jusqu'à maintenant, on s'est borné à inciter, à promouvoir.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Oui.

M. Brassard: Là, la différence dans votre proposition, c'est que vous jugez, un peu comme pour les casques de vélo pour les cyclistes, qu'il faut passer en cette matière-là aussi de la promotion ou de l'incitation à l'obligation.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Oui, Mme la Présidente.

M. Brassard: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Moi aussi, je vous remercie du mémoire et aussi du témoignage qui démontre des conséquences et des séquelles malheureuses de ne pas avoir fait la prévention en ne portant pas de casque de vélo. Maintenant, le ministre indiquait tantôt que, oui, tout le monde est d'accord qu'on devrait porter le casque de vélo, un peu comme la ceinture de sécurité. Est-ce que, dans votre expérience, le fait qu'on a passé une loi pour obliger les gens à mettre la ceinture de sécurité a augmenté, par le fait même, le nombre de personnes qui l'ont mise? Et est-ce que c'est dans ce sens-là que vous croyez que, s'il y a une loi qui oblige le port du casque, là il y a plus de gens qui vont le porter, le casque?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, mes connaissances au niveau du port de la ceinture ne sont pas à date et je n'oserais pas répondre à cette question-là, bien que je pense que oui, mais ce n'est pas scientifique. Je suis plutôt à date au niveau des sièges, des mécanismes de retenue. La ceinture comme telle, j'ai l'impression que oui, selon mon impression en en parlant avec les parents, mais je n'oserais pas avancer de chiffres.

M. Middlemiss: C'est bien. Est-ce que vous croyez que, comme il y a des statistiques qui démontrent que présentement, oui, il y a des gens qui portent le casque et que ça aurait plafonné — présentement, ça aurait plafonné... Et, deuxièmement, est-ce que vous croyez que le port du casque devrait être réservé seulement aux jeunes ou est-ce qu'aussi... Avec toutes les conséquences qu'on a ici, au point de vue du crâne, est-ce que c'est aussi applicable pour les adolescents et les personnes d'un certain âge?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, je suis pédiatre et je suis très sensible à l'exemple. Je pense qu'on doit donner l'exemple à nos enfants. J'ai

beaucoup de difficulté à voir, sur une piste cyclable, trois ou quatre enfants de la même famille et un ou deux parents qui n'ont pas leur casque de vélo et les enfants qui l'ont. À mon avis, si c'est bon pour les enfants, c'est également bon pour les parents. Alors, l'exemple... Une chute en vélo, que ce soit un parent ou un enfant, c'est la même chute. Sauf que, si j'avais un premier choix à faire, évidemment, mon coeur penche vers les enfants, mais c'est aussi dangereux pour l'un que pour l'autre. Le pavé est le même pavé, la boîte crânienne est la même. Un cerveau qui est frappé contre la boîte crânienne, que ce soit une fracture du crâne, une hémorragie intracrânienne ou une commotion, c'est le même accident. Donc, on s'occupe, nous, des enfants de 0 à 18 ans, mais un neurologue pourrait dire la même chose chez les adultes.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente... Vous dites, à la page 7: «Même si un jeune ne décède pas d'un traumatisme crânien, il peut présenter une ou plusieurs des séquelles suivantes. Leur gravité varie...» Je vois qu'il n'y a pas de statistiques, à savoir... dans les accidents concernant... ou je ne les ai pas vues... Il y a des statistiques sur le nombre de décès, le nombre d'accidents des cyclistes, mais est-ce que... Ça se présente dans combien de... Quelles sont les statistiques qui démontrent les conséquences ou les séquelles, tel qu'indiqué ici?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, je pourrais déposer un document qui s'appelle «Les traumatismes crâniens chez l'enfant», avec toutes les statistiques et les chiffres. Je peux le déposer immédiatement, ce document-là. Vous allez trouver dans ce document-là tout ce qui concerne les traumatismes crâniens avec les renseignements que vous cherchez. Je n'ai pas voulu les apporter dans le document parce que ça aurait été un petit peu lourd, mais j'ai tout ça. Je peux le déposer.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on accepte que ce soit déposé, Dr Turcotte.

● (14 h 40) ●

M. Turcotte (Jean-Jacques): J'aimerais, si vous me permettez, déposer un deuxième document, qui vient de l'hôpital Sainte-Justine et qui s'intitule «Un geste aussi simple, pour un enfant, que de porter un casque de vélo peut changer son avenir». C'est signé: Dr L'Arbrisseau, qui est pédiatre et neurologue à Sainte-Justine. C'est la prise de position de l'hôpital. Je dépose ce document également. Alors, pour un jeune, faire un petit geste aussi simple que de porter un casque de vélo, ça peut changer tout son avenir. Je pense que Jean-Benoît en est la preuve flagrante ici, cet après-midi.

Documents déposés

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous acceptons le dépôt, Dr Turcotte. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Dr Turcotte, sur le virage à droite sur feu rouge, vous avez indiqué que peut-être que nos jeunes ont suffisamment de problèmes que, de permettre le virage à droite sur un feu rouge, ils ne sont pas prêts. Mais est-ce que ce n'est pas plutôt les conducteurs qui conduisent les autos qu'on devrait... Je pense que... C'est eux qui ont la responsabilité, parce que, si jamais on permettait le virage à droite sur un feu rouge et après l'arrêt et lorsqu'il n'y a personne qui est là... Donc, à ce moment-là, est-ce que vous croyez que... Je sais que vous allez dire que les jeunes ne sont pas prêts, mais est-ce que vous pensez que les chauffeurs, les conducteurs, au Québec, ont atteint cette maturité ou cette responsabilité-là qu'ils pourraient respecter?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, est-ce qu'on pourrait prévoir de grandes campagnes de sensibilisation et d'information avant de lancer un tel projet? Nous, on est sensibles à ce projet-là, on considère que ça pourrait alléger la circulation énormément, mais il s'agit pour nous de nous promener avec nos véhicules dans des villes, Montréal ou autres, même en milieu rural, et de voir combien nos enfants manquent un petit peu et pas mal de discipline au niveau de la sécurité à vélo. Probablement que des campagnes seraient très, très importantes avant, bien que ce soit avec beaucoup de regret que nous n'ayons pas accepté cette proposition.

Cependant, il semble que nos enfants ne sont pas tout à fait prêts. Ça zigzague beaucoup, si vous me permettez l'expression, en vélo chez les enfants. Un petit peu chez les adultes aussi. Mais, chez les enfants particulièrement, ça zigzague beaucoup sur la rue. Leur demander de nous laisser passer parce que c'est un virage à droite, ce n'est pas sûr que l'enfant comprend tout ça actuellement.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, je suis totalement d'accord que tout geste qu'on pose devrait être accompagné certainement... Même pour les gens qui font du vélo, s'assurer qu'ils ont une meilleure formation, qu'ils sont plus conscients des conséquences de leurs gestes. C'est certain que, si on décidait de changer nos habitudes, ça prendrait certainement une campagne de sensibilisation d'ordre continu avant de procéder.

Il me semble que c'est tout à fait normal que, dans l'éventualité... et je suis convaincu, Mme la Présidente, que le ministre, dans ce contexte-là, s'il y avait des changements qui se présentaient et qu'il fallait changer nos habitudes, il faudrait sensibiliser encore plus les gens, et ça ferait partie des changements.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest: Mme la Présidente... Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Je tiens à vous faire remarquer qu'il reste neuf minutes et demie. Vous avez des collègues aussi qui ont demandé la parole.

Mme Charest: Merci, Mme la Présidente. Alors, l'Association des pédiatres du Québec, je vous remercie de la qualité de votre mémoire parce que je pense qu'il fait état du niveau de connaissances scientifiques qu'on a sur la problématique des blessures qui sont reliées à l'utilisation de la bicyclette, entre autres, et par rapport aussi aux équipements de sécurité qui ont fait leurs preuves dans le passé, que ce soit la ceinture, le système de retenue pour enfants en bas âge tout autant que le casque de vélo. On sait très bien que la législation, pour un équipement de sécurité, augmente son utilisation. On l'a vu très bien avec l'expérience de la ceinture de sécurité. On a pu voir que les campagnes d'information ne sont pas suffisantes parce que ça ne fait qu'augmenter le niveau de connaissances des citoyens par rapport à cet équipement, mais ça n'incite pas nécessairement les individus à poser le geste de l'utiliser. Alors, là-dessus, je pense que, vous et moi, là, on va bien s'entendre.

Cependant, je ne sais pas si vous avez l'information, j'aimerais avoir une idée des coûts reliés à l'hospitalisation, aux frais médicaux, aux honoraires professionnels ainsi qu'à la réadaptation des victimes d'un accident à vélo. Je ne sais pas si vous avez des données par rapport à ça. Parce qu'on connaît les per capita en soins réguliers et en soins d'urgence ou en soins intensifs. Alors, je ne sais pas si vous avez pu faire des calculs par rapport à ça.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Dr Turcotte.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, M. Marsan n'est pas ici, mais, nous, en termes d'hôpitaux, en termes de séjours hospitaliers, de per diem, par jour, on en est rendus au point d'un montant moyen de 600 \$ par jour. Qu'on soit à l'hôpital Sainte-Justine ou qu'on soit à l'hôpital de Charny ou de Saint-Hyacinthe, on parle d'une moyenne d'environ 600 \$ par jour. Et, dans mon document, j'ai eu beaucoup de plaisir à citer des données de l'Hôpital de L'Enfant-Jésus, qui est tout près de nous, ici, à Québec. On parle de 560 accidentés et on parle évidemment des vélos qui ont été en deuxième place.

Bon. Écoutez, le séjour hospitalier, ce n'est pas... ça peut être très, très long, comme Jean-Benoît

vient de le citer, et ça peut être très, très court aussi, mais il n'y a pas de traumatisme crânien avec fracture qui n'engendre pas une hospitalisation d'au moins 48 heures. Les coûts hospitaliers sont importants, mais, moi, je verrais beaucoup plus de souffrance morale chez les enfants et chez les parents. C'est très souffrant à supporter quand un enfant est accidenté, polytraumatisé, qu'il est intubé, que les parents nous demandent: Il dort, docteur? Oui. Combien de temps il va dormir? On ne le sait pas, madame. On ne le sait pas. Il va dormir peut-être un jour, deux jours. On n'a aucune idée. Les souffrances morales ne s'évaluent pas en dollars, mais elles sont énormes. C'est un peu dramatique. Et ça nous permet de constater que ça peut engendrer facilement et souvent, et trop souvent, des séparations et des divorces. C'est un facteur à ne pas négliger. Il y a d'autres causes de divorce et de séparation, mais c'en est une, cause, chez les enfants.

Mme Charest: J'aimerais compléter, terminer par une autre question. J'aimerais savoir: Est-ce que vous avez une idée des types de handicaps qui peuvent survenir, dépendamment de la gravité du traumatisme crânien, et tout ça? Quel type de handicap on rencontre plus souvent comme conséquence de ce type d'accident?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, j'en ai parlé un petit peu tout à l'heure. Il y a les problèmes intellectuels. L'enfant qui va à l'école et qui à un moment donné se met...

Mme Charest: Est-ce que c'est des handicaps permanents ou...

M. Turcotte (Jean-Jacques): Permanents.

Mme Charest: ...temporaires?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Permanents, permanents.

Mme Charest: Permanents. O.K.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Oui, permanents. Les problèmes de motricité: l'enfant qui... Bien, je peux parler avec Jean-Benoît. J'ai discuté avec lui tout à l'heure, au cours du dîner, et Jean-Benoît a de la difficulté avec le patin, avec le vélo...

Mme Charest: La motricité.

M. Turcotte (Jean-Jacques): ...et certaines difficultés motrices.

Mme Charest: O.K.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Aussi, il y a les problèmes de langage. Ce n'est pas le cas de Jean-Benoît, il parle très bien. Mais ces enfants-là ont des problèmes de

dsarthrie, des problèmes d'élocution, des problèmes de confiance en eux, et l'estime de soi en prend son prix. C'est très, très important chez les jeunes, l'estime de soi.

Mme Charest: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Beauce-Nord.

M. Poulin: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais savoir, Mme la Présidente, si l'Association des pédiatres s'est penchée sur ceux qui font, par exemple, du patin à roues, à savoir si elle a pris une position. Est-ce que ça se ressemble au niveau des statistiques des accidents pour ceux qui vont pratiquer, par exemple, ce type d'activité là?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, pas du tout, pas du tout. On a eu beaucoup de temps à mettre sur le document et, non, on ne s'est pas vraiment penchés sur la problématique des patins à roues alignées, pas du tout. On devrait peut-être le faire éventuellement.

M. Poulin: Est-ce que vous croyez, vous, comme spécialiste dans cette question-là, à savoir s'il y a autant d'accidents pour les adeptes de... ceux qui pratiquent le patin à roues, par exemple, que pour ceux qui vont pratiquer le vélo?

● (14 h 50) ●

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, je peux vous dire une chose: Nous sommes très inquiets des patins à roues alignées, compte tenu qu'encore une fois les enfants n'ont pas toute la protection qu'ils devraient avoir avec ces patins-là. Nous, on marche toujours après le fait. Alors, l'an prochain, dans deux ans, on va revenir avec ça. Mais on est très inquiets du peu de protection que ces enfants-là ont. Ça prend beaucoup d'équipement pour le patin à roues alignées. Mais ce n'est pas encore vendu en kit; c'est vendu séparément. On ne s'est pas penchés sur la question, mais on est inquiets quand même.

M. Poulin: Il y a des articles qui ont fait part que le taux d'accidents pour ceux qui pratiquent ce genre d'activité aurait fait en sorte d'augmenter de 300 % le nombre de blessés.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Nous avons vu ces chiffres-là, Mme la Présidente.

M. Poulin: Donc, il n'y a aucune recommandation, au moment où on se parle, qui a été faite par l'Association des pédiatres en ce qui a trait, on va dire, à la pratique du patin à roues?

M. Turcotte (Jean-Jacques): Nous le regrettons.

M. Poulin: Est-ce que c'est votre intention, on va dire, de déposer un mémoire, de faire des recommandations sous peu?

M. Turcotte (Jean-Jacques): On va se pencher là-dessus. Je vais en parler à l'exécutif.

M. Poulin: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Moi, j'ai pris... Je vous remercie, autant madame, fiston, si tu permets, et le monsieur professionnel, d'être venus témoigner, donner votre point de vue.

J'ai pris connaissance attentivement de votre mémoire. Moi, je le dis comme je le pense, je trouve qu'il porte un peu trop sur les conséquences exactes, cependant, de traumatismes crâniens et des séquelles. Et je crois qu'il n'y a pas beaucoup de gens autour de la table, ici, qui n'en sont pas conscients. Un traumatisme crânien, qu'il soit causé par ce type d'accident là ou par tout autre, devrait toujours être évité. Il a toujours des conséquences importantes.

Ma question, ce serait la suivante... Moi, je suis un de ceux — je vous l'ai dit au début — qui sont davantage pour une promotion forte du port du casque et contre l'obligation d'une législation, et il me semble que j'ai des arguments à faire valoir. Mais, avant de poser la question, je pars d'un constat...

Une voix: Vous voulez témoigner?

M. Gendron: Oui, je vais témoigner un petit bout. Je crois que légiférer sur le casque, ça occulte presque complètement le véritable problème qui consiste à éviter le nombre d'accidents de celles et ceux qui font de la bicyclette. Et j'estime, contrairement à ce que madame disait tantôt, compte tenu que toutes les données qu'on a, puis de trois ordres, que le nombre d'accidents des dix dernières années à bicyclette a diminué de moitié. En tout cas, moi, j'ai des données qui attestent ça; vous en avez peut-être d'autres pour les autres choses. Donc, je dis que, sur les données, c'est difficile de faire un bout de chemin parce qu'à peu près tout le monde a la statistique qu'il veut, dépendamment de ce qu'il veut illustrer. Mais j'ai quand même cette donnée-là: dans les dix dernières années, le nombre d'accidents à motocyclette a diminué de moitié.

Deuxièmement, le nombre d'usagers de la bicyclette a triplé. Lui a monté; trois fois plus de gens qui font de la bicyclette qu'il y a quelques années.

Troisièmement, pour ce qui est de la croissance du port du casque, contrairement à ce qu'on entend, il y a une croissance du port du casque avec l'éducation des vélos clubs, puis ainsi de suite, puisque, dans les dix dernières années, il y a une augmentation à peu près... c'est-à-dire, pardon, dans les trois dernières années, il y

a une augmentation de 8 %, selon les statistiques dont on dispose, de celles et ceux qui portent le casque. Donc, moi, je dis: Écoutez, il semble qu'on soit dans un bon courant.

Alors, là, ma question est la suivante: Puisque des gens prétendent que légiférer sur le casque occulte complètement le véritable problème des accidents et les conditions afférentes... Les conditions afférentes, c'est... Bon, on n'avait pas tellement de pistes cyclables, on en a de plus en plus; c'est tout récent qu'on s'occupe sur une route d'avoir un accotement pour protéger les cyclistes.

Quand on décortique les accidents... Puis, là, je fais juste une référence qui, d'après moi, est importante. Je parle de Suzanne Lareau. Suzanne Lareau, elle a une quarantaine d'années. Ça fait 20 ans qu'elle fait de la bicyclette puis elle organise le tour de l'île, puis elle dit ceci: En moyenne, au Québec, il se tue une trentaine de cyclistes par an, mais, quand on examine les statistiques, on constate que la plus grande moitié des accidents, c'est: elle avait brûlé un feu rouge, elle avait omis de s'arrêter sur un feu rouge, roulait en sens contraire ou n'était pas visible la nuit. Autrement dit, elle dit: J'aime mieux mettre plus d'efforts pour essayer d'éduquer les gens à être un peu plus attentifs à des comportements routiers, que ce soit pour l'automobiliste ou le cycliste, que de me promener avec une armure.

Alors, ma question: Est-ce que vous ne croyez pas qu'en légiférant tout de suite ça aurait comme conséquence de réduire la progression des conditions environnantes pour s'occuper davantage de la sécurité du cycliste et, en conséquence, arriver aux mêmes fins, mais sans avoir les inconvénients du port du casque obligatoire par la loi?

La Présidente (Mme Bélanger): Dr Turcotte.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Une minute et demie pour répondre.

M. Turcotte (Jean-Jacques): ...vous comprendrez bien que, quand nous avons pris position sur une législation, nous avons aussi pensé qu'il devait y avoir de la sensibilisation. Le tandem sensibilisation-législation, pour nous ça a bonne saveur. Croyez-vous, par analogie, que, s'il n'y avait pas eu de législation concernant les mécanismes de retenue pour enfants, on aurait tous nos bébés protégés aujourd'hui, que tous les bébés arriveraient dans nos cabinets, dans nos hôpitaux avec des sièges pour nouveau-né? Non, nous ne le croyons vraiment pas.

Il y a toujours quelqu'un qui dit: Ma liberté est plus importante que n'importe quoi. La liberté, ça se termine à un moment donné, ça a une fin. Nous croyons qu'une sensibilisation adéquate agrémentée d'une législation, ça fait un bon tandem. Et rien ne va remplacer la

sensibilisation, évidemment. Il se trouve toujours quelqu'un pour parler de sa liberté. Mais il me semble que nos enfants ont droit à tous les égards en ce sens, et la protection, ça n'a pas de prix.

M. Gendron: Mais, regardez, très rapidement... Ça, je suis d'accord avec vous. Mais êtes-vous d'accord que, en statistiques, il y a beaucoup plus de piétons qui ont des problèmes de traumatisme crânien? Moi, je connais un peu le réseau agricole du Québec. Si je vous disais qu'il y a des accidents de ferme plus nombreux en termes de traumatismes crâniens que de traumatismes crâniens dus à des accidents de cyclistes n'ayant pas le port du casque... Est-ce qu'on va exiger que sur les fermes, dorénavant, pour ceux qui travaillent aux travaux agricoles, ils vont devoir porter un casque par loi? Parce que, moi, mon problème — et le ministre l'a bien campé — ce n'est pas tout ce que vous défendez, je suis 100 % pour. Mon problème, ce n'est pas ça qu'on a à apprécier. Est-ce que, comme législateur, on doit passer une loi obligeant le port du casque?

Vous, vous me parlez des conséquences si je n'en ai pas. J'en suis fort conscient, mais j'aurais aimé sentir...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Ouest, c'est terminé.

M. Gendron: Oui, mais habituellement on ne tranche pas les secondes. Je veux dire, je vais arrêter.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est déjà beaucoup dépassé.

M. Gendron: Oui. Ah! ça doit être terrible! Alors, je termine. Je dis oui, il me semble qu'il faut apprécier un peu ce que vous avez eu dans votre réflexion, puisque vous présentez un mémoire, ce souci-là de répondre à la législation plutôt qu'aux inconvénients.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Dr Turcotte, répondez.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, je serai très bref. Oui, nous avons pensé aux conséquences d'une loi, mais on est sensibles aux enfants. C'est un peu notre profession, c'est un peu notre vocation, les enfants, et on va prendre leur défense coûte que coûte, à tout prix. On va prendre leur défense. Et, pour nous, c'est l'occasion de se lancer et on s'est lancés. On s'est dit oui à une loi pour protéger nos enfants même si les parents parfois ne sont pas d'accord. On a dit oui. On a dit oui pour les mécanismes de retenue pour enfants dans l'auto. On dit oui pour le casque de vélo également.

Mme la Présidente, vous me permettez de remercier Jean-Benoît et sa mère.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, il reste encore du temps, Dr Turcotte, le temps de l'opposition n'est pas terminé. Alors, Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, Mme la Présidente. Bien, moi, justement je voulais remercier Jean-Benoît et sa mère. Je pense que, comme parent — j'en suis un — j'ai beaucoup vibré à votre témoignage tous les deux. Mais je dois vous avouer que, malgré un très fort témoignage de votre part et le fait que ça aurait pu être de mes fils ou une de mes filles à qui ce serait arrivé, cet accident-là — parce que, évidemment, ils ne portent pas le casque lorsqu'ils font du vélo — j'ai beaucoup de difficulté depuis que cette commission-là est commencée ce matin et depuis qu'on a commencé à lire les mémoires aussi — parce qu'on les reçoit quand même depuis quelques semaines — à essayer de me faire une tête sur l'obligation ou non du port du casque de vélo.

● (15 heures) ●

Moi, je vais y aller sur cet élément-là plus particulièrement, parce que le Dr Turcotte nous dit: On est ici, on a à coeur évidemment les enfants, mais ça ne touche pas juste les enfants, ça touche les adultes aussi. S'il y a une loi qui oblige à porter le casque lorsqu'on fait du vélo, on ne peut pas obliger les enfants et ne pas obliger les parents. C'est tout le monde qui va le porter ou pas.

Et c'est étrange parce que la société est carrément divisée là-dessus. Le ministre y a fait référence ce matin. Les gens à qui on parle, autant pour le virage à droite sur le feu rouge que pour le port du casque, les gens disent... Bien, soit qu'on se fait dire: C'est bien dommage, mais, moi, je veux garder ma liberté de le porter ou pas. Les conséquences, je suis prêt à les subir. Vous avez ceux qui vous disent: Tu es peut-être prêt à subir les conséquences, mais ce n'est pas toi qui paies en bout de piste. Parce que, finalement, il y a un coût d'associé à la société aussi pour des gens qui subissent des traumatismes, qu'ils soient crâniens ou autres, et qui, pour x années ou x mois — dans le cas de Jean-Benoît, je pense tu as quand même été, malgré tout ton courage, chanceux de t'en être tiré, mais il y en a d'autres qui ne s'en tirent pas. Donc, il y a des coûts aussi d'associés à ça, et ce n'est pas facile pour nous, les parlementaires, d'avoir à trancher. On a des gens qui vont venir tout à l'heure nous dire qu'il ne faut absolument pas permettre ça parce que les ventes de vélos vont diminuer parce que les gens ne voudront pas, en achetant un vélo, se sentir obligés de porter un casque. Bon, je fais une association facile, mais ça ressemble un peu à ça, alors que ce matin, on a des gens qui sont venus nous dire que ce n'était ni blanc ni noir, qu'il n'y avait pas assez de monde pour, pas assez de monde contre. Alors, vous voyez le dilemme dans lequel on est. Moi, c'est un commentaire que je passais.

Je voudrais aussi vous demander c'est quoi, l'argument. Évidemment, il y a le traumatisme, et on a un exemple vivant devant nous. Ça nous touche aux tripes ça, d'entendre le témoignage de Jean-Benoît et

ensuite le témoignage de sa mère. On ne peut pas se dissocier de ça. Mais, à un moment donné, il faut peut-être aller au-delà de ça et dire: Quel est l'argument, Dr Turcotte, que vous utiliserez face à tous ceux qu'on a... On a 72 ou 75 mémoires: pour, contre; contre, pour. Qu'est-ce qu'on fait? J'ai quatre enfants, moi, j'ai un mari, et on fait du vélo, je n'ai pas plus le goût de porter le casque même si je sais que ça serait mieux de le porter. Ça m'embarrasse. Et je pense que je représente une bonne partie de la population quand je dis ça.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mme la Présidente, je vous répondrai comme pédiatre. Qu'est-ce que je fais avec les vaccins pour mes enfants? Qu'est-ce que je fais avec ça? Je n'ai pas le goût de les faire donner, les vaccins à mes enfants.

Mme Delisle: Je leur ai donné.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Mon pédiatre veut qu'ils les reçoivent; je les fais donner. Au nom des enfants, je les fais donner; au nom de la science, je les fais donner; pour ne pas avoir à me reprocher des maladies inhérentes à l'absence de vaccins, je les fais donner. Je me confie à leurs bons soins, je leur fais confiance.

Concernant les casques de vélo, au nom des enfants, comme adulte, si j'étais membre de la commission, si j'étais ministre, je dirais: Au nom des enfants, je vais concéder et je vais y aller. Je le sais que ça me déplaît, ça me dépeigne. Parfois, ça cache mon absence de cheveux aussi. Ça a des bons effets. Certains nous disent: Je n'ai pas un poil sur la tête, le casque, ça me fait bien, sais-tu. Mais c'est chaud, c'est désagréable. Mais au nom de nos enfants qu'on a à protéger — c'est notre avenir à nous — pourquoi ne concèderais-je pas là-dessus? Ce n'est pas une si grosse concession. Ce n'est pas si dramatique que ça. J'aurais fait mon possible. Et puis, quand j'irais à l'hôpital avec mon enfant polytraumatisé, qu'on me poserait les différentes questions: Était-il attaché? Avait-il son siège? Avait-il sa ceinture adéquatement installée? Avait-il son casque de vélo, son casque de mobylette, son casque de tout-terrain, son casque de moto ou motocross? Je répondrai: Oui, oui, docteur. J'espère que je ne recevrai pas des «Ah bien». Des «Ah bien», tu sais, ça veut dire «Ouais».

Quand même, on a le souci de la prévention un peu aussi, on n'est pas juste là pour soigner des maladies. Je vous l'ai dit, on préfère les maladies aux accidents. Les accidents, ça nous prend émotionnellement. C'est pour des années et des années. Jean-Benoît en est la preuve tangible. Or, comme membre de la commission, je dirais, et si j'étais ministre aussi: O.K., on va y aller. C'est dérangeant. C'est dérangeant parce que j'ai à répondre à d'autres personnes que ceux qui présentent. Mais pourquoi pas? Un geste aussi simple que celui de mettre un casque de vélo peut changer tout l'avenir d'un enfant. Pourquoi est-ce que je n'irais pas? C'est pour lui, en fait, que je vis. On vit pour nos enfants. On veut qu'ils aillent le plus loin possible, que ces enfants-là se

développent harmonieusement. Jean-Benoît est chanceux d'être comme il est là: il est en vie, il est vivant. À 17 ans, venir parler à la commission parlementaire, il faut le faire. Ce n'était pas prémédité, ça. Il ne s'est pas préparé longtemps avant ça. Il faut le faire. Mais il est chanceux de faire ça, et tant mieux pour lui. Et, si d'autres peuvent le faire, bien, coudon!

Moi, je dirais: Au nom de mes enfants, je vais concéder ça, je vais y aller. C'est comme ça que je réagirais. Ils me disent qu'ils n'aiment pas les accidents, qu'ils n'aiment pas les traumatismes crâniens, qu'ils n'aiment pas les hémorragies intracrâniennes, qu'ils n'aiment pas les séquelles, eux autres, là, ils me disent ça, on va prendre les moyens pour qu'il y en ait le moins possible. Ça ne veut pas dire qu'on n'aura pas des problèmes de santé et des accidents, il y a toujours des choses qui vont arriver, mais il n'y aura pas de «Ah bien» à la fin des questions. Je vais me sentir mieux là-dedans comme parent auprès de mon enfant qui est comateux parce que j'aurai pris les moyens qu'il fallait.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. M. le ministre.

M. Brassard: Mme la Présidente, j'aurais juste une remarque à faire. Ce n'est pas une question, c'est simplement pour vous dire, Dr Turcotte, que, concernant votre recommandation portant sur les enfants de cinq à 10 ans, pour ce qui est de l'installation de ce qu'on pourrait plutôt appeler un coussin d'appoint... Parce que, là, je vous ai écouté...

M. Turcotte (Jean-Jacques): Un coussin d'appoint?

M. Brassard: Écoutez, c'est plutôt un coussin d'appoint qu'un siège d'appoint.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Je dois vous dire que la SAAQ l'appelle «siège d'appoint».

M. Brassard: Siège d'appoint.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Oui. Je vais aller vous porter le dépliant tout à l'heure, le déposer.

M. Brassard: Bon, en tout cas, de toute façon, coussin ou siège d'appoint...

M. Turcotte (Jean-Jacques): Ah bien! C'est la même chose, il ne faut pas s'enfermer dans les mots.

M. Brassard: C'est ça, c'est la même chose. Ce que je vous dis, c'est qu'on va approfondir l'analyse de cette recommandation-là. Au niveau de la SAAQ, on va essayer d'en faire le tour pour voir les impacts puis la pertinence aussi de... Parce que j'ai des petits-enfants, moi, je les vois grandir et, effectivement, ce que vous avez dit est vrai, il y a comme un trou, là.

M. Turcotte (Jean-Jacques): Il y a un vide à combler.

M. Brassard: Il y a un vide à combler puis ça pose un problème. En tout cas, on va regarder ça très attentivement, très en profondeur, Dr Turcotte.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, j'ai eu un commentaire...

M. Brassard: Non pertinent.

La Présidente (Mme Bélanger): ...non pertinent de mon collègue. Alors, on vous remercie, Dr Turcotte, Mme Arbour et M. Roy pour votre présence.

La commission va suspendre ses travaux quelques instants. J'appellerai M. Raymond Dutil, président du Groupe Procycle inc.

(Suspension de la séance à 15 h 7)

(Reprise à 15 h 11)

Le Président (M. Laurin): Est-ce que les membres du Groupe Procycle pourraient prendre place à la table des témoins, s'il vous plaît. Je vous rappelle les règles du débat: d'abord, vous identifiez, avec ceux qui vous accompagnent; par la suite, vous avez 20 minutes pour exprimer votre point de vue; par la suite, la partie ministérielle aura 20 minutes pour questionner le témoin et, ensuite, l'opposition officielle. Vous avez la parole, M. Dutil.

Groupe Procycle inc., Les Industries Raleigh du Canada Itée et Victoria Précision

M. Dutil (Raymond): Oui. Raymond Dutil de la compagnie Procycle. Je vous remercie de me recevoir. Je voudrais souligner que je représente aussi la compagnie Raleigh et Victoria Précision comme industries de la bicyclette.

MM. Vaiya et M. Stanimir, qui sont absents aujourd'hui, seraient venus avec moi, mais il y a un salon du vélo actuellement à Toronto.

Donc, pour commencer, vous avez eu le mémoire. Je voudrais un peu faire les grandes lignes. Je ne lirai pas tout le mémoire, je vais faire les grandes lignes.

La première chose, un peu situer l'industrie du vélo. Qu'est-ce que c'est, l'industrie du vélo au Canada? Peut-être que certains d'entre vous ne le savez pas, mais l'industrie du vélo au Canada est concentrée au Québec, la fabrication. 95 % des bicyclettes manufacturées au Canada sont fabriquées au Québec. Il se vend approximativement 1 500 000 bicyclettes par année au Canada, pour un total de ventes d'environ 300 000 000 \$. Au Québec, il s'est vendu près de 400 000 vélos en 1995, donc pour des ventes au détail d'environ 80 000 000 \$.

En 1995, aussi, pour vous situer, c'est 1 000 000 de vélos qui ont été fabriqués au Québec. Ça représente en emplois directs 1 300 employés, qui sont en Beauce, en Estrie et dans l'est de Montréal, et aussi, évidemment, des fabricants, même, pour ne pas le nommer, Devinci, du Lac-Saint-Jean.

L'industrie du vélo, c'est quoi? Il y a beaucoup de défis pour l'industrie du vélo. C'est un produit mondial, donc une compétition mondiale. Il faut se battre contre le monde entier. Rien que chez nous, on achète dans 15 pays différents, puis il faut se battre aussi, comme je le disais. Avec l'Asie, il y a le phénomène du dumping, la taxe du dumping contre l'Asie qui a été mise en place et qui va se terminer en 1997.

C'est aussi une industrie où il y a beaucoup de «*fashion*». Donc, c'est une industrie où il ne faut pas dormir sur nos lauriers. Les gammes de vélos, c'est des gammes annuelles. Actuellement, on vend les gammes 1997. Et on commence déjà, chez nous, à travailler la gamme 1998. C'est un produit de consommation. C'est aussi un produit saisonnier qui crée des problèmes. C'est un produit aussi qui est volumineux. C'est un produit... Pour vous donner un exemple, pour une van de bicyclettes, c'est 280 vélos. Donc, chez nous, lorsqu'on fabrique, il y a 10 vans de vélos qui sortent à tous les jours. Donc, ça crée des problèmes aussi à ce niveau-là.

C'est un produit mécanique. Les gens ne le réalisent pas, mais, le vélo, il a une transmission; le vélo, il a un système de freinage. Donc, il y a beaucoup de services de garantie de sécurité, au niveau de la route seulement, à faire un bon vélo, où il n'y aura pas le frein... il ne faut pas que le frein lâche, il ne faut pas que la transmission manque, etc., c'est une question de sécurité.

En terminant, je dirais aussi que l'industrie du vélo, de la bicyclette canadienne ne veut pas être protégée. On parle du dumping de l'Asie. Vous remarquerez que, au niveau canadien, il y a très peu de bicyclettes américaines, parce que l'industrie canadienne est très compétitive au niveau nord-américain et on est capable d'empêcher les Américains, même sans droit de douane, de venir au Canada par la qualité de nos produits.

Maintenant, si je parle plus spécifiquement des trois compagnies, il y a Procycle. Évidemment je suis bien placé pour en parler. Rapidement, c'est 450 employés, c'est dans la Beauce. C'est aussi, on en est fier, qu'on a été chercher une accréditation ISO 9001. On est les premiers en Amérique du Nord dans le vélo, les troisièmes dans le monde.

Aussi, dernièrement, on vient d'acquérir une compagnie — c'est plus ou moins pertinent, mais c'est l'aspect saisonnier, je pense, qu'il faut que vous compreniez — qui s'appelle Bodyguard, de Québec, pour justement contrebalancer les défis qu'on a et d'être moins saisonniers.

Raleigh, c'est une industrie, c'est le principal employeur à Waterloo dans les Cantons de l'Est. C'est une industrie qui est établie depuis 1974 à Waterloo et qui a 395 employés au Québec.

Victoria Précision est une compagnie située à Montréal, qui a été fondée en 1941 et qui emploie 450 employés dans l'est de Montréal.

Nous, l'industrie québécoise, croyons évidemment que le port du casque obligatoire aura des effets sur la pratique du vélo, ce qui entraînera de sérieuses conséquences qui pourraient mettre en danger la position de leadership qu'occupe l'industrie québécoise de la bicyclette sur le plan canadien et même sur le plan mondial. Donc, l'industrie manufacturière de bicyclettes est contre la loi qui rendrait obligatoire le port du casque, mais l'industrie est pour le port du casque. C'est très important, nous sommes très favorables à ce que les cyclistes portent le casque.

Nous avons lu la position de Vélo Québec, qui vous sera présentée demain, donc je n'y reviendrai pas dans les grandes lignes, mais nous abondons dans le même sens que Vélo Québec, avec un peu les mêmes arguments, parce qu'on croit que la sécurité des cyclistes dépend avant tout d'un environnement routier favorable et des habitudes de conduite des cyclistes et des automobilistes. Ça a été mentionné tout à l'heure, les cyclistes ont malgré tout peu d'accidents. C'est toujours trop. Il ne faut se méprendre, un accident, surtout quand ça nous touche, c'est toujours de trop.

Dans les années 1975, il y avait 1 500 000 cyclistes au Québec, on les évalue aujourd'hui à 4 500 000 cyclistes. On n'a pas de chiffres précis, mais je peux vous convaincre, vous affirmer que les cyclistes en général font plus d'heures de vélo en moyenne qu'à l'époque. Donc, il y a beaucoup plus... l'utilisation du vélo, aujourd'hui, c'est plus que trois fois.

Dans les années 1975, on parlait de 60 accidents par année en moyenne, même jusqu'à 80, et aujourd'hui on parle de 30 accidents, même jusqu'à 25. Donc, il y a vraiment une amélioration souhaitée et souhaitable au niveau des accidents.

Aussi, les services policiers n'ont pas les ressources pour voir au respect d'une telle mesure. On a un exemple: la loi prévoit qu'il y a des systèmes d'éclairage qui doivent être sur les vélos lorsque les gens les utilisent la nuit; cette loi-là est très peu respectée et très difficile à appliquer. Donc, il serait plus sage, d'après nous, de voir à l'application de la présente loi avant d'en prescrire une nouvelle.

Aussi, il est de moins en moins clair que la population supporte l'idée d'une loi sur le sujet. La plupart des groupes cyclistes, qui sont les principaux concernés, sont contre le port obligatoire du casque.

L'industrie est malgré tout, et l'a toujours été, soucieuse de la sécurité des cyclistes. Au début des vélos de montagne, il y avait un problème avec le système de freinage qui était différent des freins à cantilever, qu'on appelle. La particularité, c'est que c'est un frein avec un câble qui va chercher les deux étriers et, lorsque ce câble-là était tiré, des fois ça démanchait, ce qui faisait que ce câble qui rejoignait les deux étriers tombait soudainement, arrivait dans les pneus et c'était comme un frein automatique, qu'on ne souhaite pas tout le temps.

Donc, c'était très dangereux, ce qui faisait que les gens culbutaient complètement de l'autre côté. C'est une chose qu'on n'avait pas prévue avec l'introduction de ça, mais l'industrie, sans loi, aucune loi — on a été averti de ça, on a vu ça — s'est adaptée pour mettre un système pour empêcher cette cause d'accident. Aujourd'hui, ce problème-là n'existe plus.

Concernant les réflecteurs, la loi n'oblige pas les manufacturiers à mettre des réflecteurs dans les roues; la loi oblige les consommateurs à avoir des réflecteurs dans les roues. D'ailleurs, on abonde dans le sens où vous dites que, maintenant, il faut que les réflecteurs soient posés à la sortie du magasin. Je peux vous dire, concernant l'industrie canadienne, que, actuellement, tous nos vélos, les trois fabricants, sont livrés avec des réflecteurs. Donc, ça va être une bonne chose, vous allez obliger les importateurs à en mettre.

Les conséquences économiques d'une loi pour l'industrie. Il est reconnu que le port du casque entraîne une baisse de la pratique du cyclisme — le grand débat, c'est de savoir quel pourcentage — notamment chez les adolescents. L'expérience australienne, qui a été fouillée, donne différents chiffres. En tout cas, on recense une diminution de 25 % du nombre de cyclistes de tout âge. Une récente étude faite au Québec révèle qu'un fort pourcentage des adolescents cesseraient de faire de la bicyclette si on les obligeait à porter le casque.

On aimerait rappeler que, dans les années soixante-dix, la pratique du vélomoteur avait connu une baisse de plus de 75 % lorsque le port du casque est devenu obligatoire. Nous ne croyons pas que la baisse de la pratique du cyclisme serait aussi spectaculaire, cependant cet exemple démontre bien qu'une législation d'apparence bénigne peut avoir un effet dramatique sur une industrie.

• (15 h 20) •

Évidemment, une baisse de pratique va causer, dans notre cas, une baisse d'activité économique. On peut évaluer que l'industrie québécoise subirait des pertes minimales de 20 000 000 \$ directes. Dans l'indirect, on peut multiplier par deux — les autres accessoires. S'il y avait un effet d'entraînement de ce qui se ferait au Québec à l'ensemble canadien, on parle plutôt de 75 000 000 \$.

De plus, chez les détaillants, il faut comprendre que les détaillants n'ont pas la chance des industries, ils ne peuvent pas exporter. Ils sont très saisonniers. Ils ont beaucoup de difficulté à ne pas être saisonniers. Donc, l'effet serait pour eux très dramatique, et à 100 %. Évidemment, comme on le souligne ici, pour les marchands, ça leur crée une baisse d'activités de réparation, etc.

Il faut dire aussi que l'industrie du vélo, qui, je crois, est relativement dynamique, est quand même fragile avec cette taxe d'antidumping qui va disparaître en 1997. Donc, l'industrie québécoise a quand même fort à faire pour compétitionner cet adversaire de taille sans avoir en plus à subir une baisse de marché local.

Il y a aussi le phénomène de compétitionner avec les patins. Le patin aligné est un compétiteur au vélo, et

ça, c'est de bonne guerre. Je pense que le gouvernement ne devrait pas, d'une façon artificielle, donner un avantage compétitif à un autre type d'industrie en disant que les gens qui font du vélo sont obligés de porter un casque et les gens qui sont en patins alignés n'y sont pas obligés. Il y a une espèce de déséquilibre artificiel qui serait néfaste.

Bref, une loi sur le port obligatoire du casque nuirait à la politique de plein-emploi du gouvernement du Québec et, surtout, porterait un dur coup à une industrie québécoise qui, bien qu'elle soit reconnue mondialement pour sa vigueur, ses innovations et son leadership, demeure malgré tout fragile. Connaissant les bienfaits du cyclisme pour la santé, n'y aurait-il pas lieu d'encourager sa pratique plutôt que de la décourager et, par conséquent, d'appuyer une industrie forte de chez nous?

En conclusion, il faut reconnaître que le véritable défi est d'éviter les accidents. Nous sommes convaincus que de meilleures habitudes de conduite et le développement d'un environnement routier sécuritaire sont des solutions plus rentables pour notre société. Pour ce faire, nous suggérons de développer davantage les pistes cyclables et d'en faciliter l'accès, en particulier dans les milieux urbains; de tenir des campagnes d'éducation de sécurité routière tant pour les cyclistes que pour les automobilistes; d'appliquer la présente loi sur l'éclairage des vélos — évidemment, nous approuvons celle sur les réflecteurs que vous voulez mettre en place — d'utiliser davantage les techniques d'apaisement de circulation.

Selon nous, il est socialement désavantageux, tant sur le plan économique que sur le plan de la santé collective, d'imposer une mesure qui conduirait à la baisse de la pratique du cyclisme. Au contraire, le bien-être commun commande que tout soit fait pour encourager et développer la pratique du cyclisme et ainsi mousser l'activité physique au Québec. L'industrie québécoise de la bicyclette se met à la disposition du gouvernement pour étudier toute mesure qui pourrait améliorer la sécurité des cyclistes, et ce, sans conduire à une baisse de la pratique du cyclisme. Plus encore, elle est prête à collaborer aux campagnes de promotion du casque cycliste.

En conclusion, nous réitérons notre opposition à la loi obligeant le port du casque, mais aussi notre position pour le port du casque. Nous appuyons donc les campagnes de promotion du casque et d'éducation soulignant notre intérêt pour la sécurité des cyclistes. Merci.

Le Président (M. Laurin): Merci beaucoup, M. Dutil. Je donne la parole à M. le ministre.

M. Brassard: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord vous remercier aussi, M. Dutil, pour votre contribution à ce débat et votre participation à la consultation. Je pense que ce n'est pas sans intérêt que les membres de la commission puissent prendre connaissance de la place de l'industrie québécoise de la bicyclette au Québec comme au Canada. En tout cas, c'est

des informations qui nous seront utiles. Je vous avoue que, moi, personnellement je savais que l'industrie québécoise de la bicyclette était importante, mais qu'elle occupe une place aussi importante que celle que vous indiquez dans votre mémoire, ça m'a un peu surpris, agréablement surpris. Je pense que c'est intéressant.

J'aurais deux questions à vous poser. La première question évidemment ça concerne l'étude à laquelle vous faites allusion dans votre mémoire, une étude qui révélerait que, particulièrement chez les adolescents, il y aurait une cessation de la pratique, de façon substantielle, de la bicyclette si on les obligeait à porter le casque. Est-ce que vous pourriez nous indiquer ou indiquer à la commission quelle est cette étude? Est-ce que c'est sur la base d'un sondage? J'aimerais en connaître davantage sur l'étude sur laquelle vous vous appuyez pour faire une affirmation quand même majeure.

M. Dutil (Raymond): Il y a deux études que je mentionne. La première étude, je parle de l'Australie. Au départ, il faut dire que c'est... Excusez-moi, j'ai parlé trop vite.

M. Brassard: Non, ça va. Ça va.

M. Dutil (Raymond): Je m'excuse. La première étude de l'Australie, ça vient un peu avec des discussions et des documentaires qu'on a pu... un rapport qu'on a eu via Vélo Québec, qui sera à même, peut-être, demain d'aller plus précis dans la méthodologie. Je ne suis pas à même aujourd'hui de vous... Je n'ai pas le document avec moi pour vous expliquer la méthodologie.

D'ailleurs, j'ai cité tout à l'heure... je parlais d'une diminution moyenne de 25 %. Le document parlait de 36 % la première année et de 44 % après la deuxième. Je n'ai pas voulu aller... Je l'ai écrit, là, mais je ne l'ai pas rementionné. Donc, ça vient d'une expérience de certaines provinces australiennes. Ce n'est pas l'Australie en général. Ça vient de là.

Au niveau québécois, il y a une étude du gouvernement du Québec, ou d'un organisme qui a fait un sondage, où on dit: Entre 3 % et 8 % qui auraient une diminution. Mais, même à ces chiffres-là, on parle rapidement de plusieurs centaines de milliers de cyclistes. Même à 3 %, c'est plusieurs milliers de cyclistes qui pratiqueraient moins le cyclisme.

M. Brassard: Mais c'est clair que, pour vous comme pour Vélo Québec — on va les rencontrer demain — une loi obligeant le port du casque aurait inévitablement un effet dissuasif quant à la pratique du vélo.

M. Dutil (Raymond): Oui, j'en suis convaincu.

M. Brassard: Il s'agit là évidemment... Toute la question, c'est qu'il s'agit d'en mesurer l'ampleur, de cet effet. Mais ça en aurait un inévitable.

M. Dutil (Raymond): Oui, on est convaincu. Moi, j'ai vécu à l'époque où on importait des cyclomoteurs Peugeot, j'ai vécu la vogue du cyclomoteur qui est tombée complètement suite à l'obligation du casque.

M. Brassard: L'autre question que je vous pose, c'est: Comme industriel, fabricant de bicyclettes, est-ce que vous estimez que les bicyclettes fabriquées en 1996, sur le plan de la sécurité, sont on ne peut plus adéquates, ou est-ce qu'il y a encore des améliorations qui pourraient être apportées à la bicyclette elle-même, là, pour la rendre et rendre sa pratique encore davantage sécuritaire?

M. Dutil (Raymond): Je peux vous confirmer que les bicyclettes d'aujourd'hui sont de meilleure qualité qu'il y a 20 ans. C'est même un produit, si vous regardez au point de vue taux d'inflation, c'est un produit... Vous pouviez acheter une bicyclette à 99 \$ en 1975; vous pouvez encore acheter une bicyclette à 99 \$ ou au moins à 129 \$. La qualité s'est drôlement améliorée. Ce n'est pas une question de non-qualité, c'est une question de productivité et d'importation, etc., des manufactures.

M. Brassard: Mais en regard de la sécurité proprement dite.

M. Dutil (Raymond): Au point de vue sécurité, bien, au point de vue freinage, les freins sont définitivement meilleurs aujourd'hui qu'ils ne l'étaient à l'époque.

Au niveau de toutes les composantes, les normes de qualité qu'on met dans nos usines — le seul exemple qu'on a, nous, on est ISO — ça apporte une sécurité au niveau d'un équilibre, de quelque chose de très bien en termes de sécurité.

Au point de vue de faire des choses pour améliorer la sécurité, je pense qu'il y a beaucoup de choses qui peuvent être faites au niveau du comportement des cyclistes et des lois. Il y a l'éclairage, pour lequel vous faites une chose avec les réflecteurs, où vous obligez. Je pense que c'est très bien. Je pense qu'il faudrait pousser pour que les gens qui font du vélo la nuit aient de l'éclairage. Je pense que la loi qui existe déjà devrait peut-être plus conscientiser les gens. Surtout qu'aujourd'hui il existe des systèmes d'éclairage beaucoup plus faciles à installer, à ajouter sur une bicyclette. À ce niveau-là, il y a définitivement... Mais, au point de vue éducation, il y a beaucoup à faire: apprendre à faire des stops, seulement mettre en place le fait que les gens fassent leur stop.

Évidemment, les pistes cyclables, on est très en avance en Amérique du Nord. Il y a un bon élan de ce côté. C'est très positif, ce qui se passe. D'ailleurs, les statistiques nous disent — en tout cas, ce qu'on voit un peu, ce que je me fais confirmer aussi par Vélo Québec — que près de 70 % à 75 % de la pratique du cyclisme ne se fait pas sur les routes, elle se fait sur les pistes cyclables, en dehors des routes, etc. Donc, c'est sécuritaire.

M. Brassard: Ce n'est pas fini. Quand la vélo-route des Bleuets va être construite, vous allez voir, ça va être encore plus.

M. Dutil (Raymond): On y compte.

M. Brassard: Je vous remercie, M. Dutil.

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

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. Moi aussi, je vous remercie de votre mémoire. Certainement, ça nous démontre l'aspect des conséquences économiques de certains gestes, certaines législations qui pourraient être présentées.

● (15 h 30) ●

Vous indiquez que les pertes de 25 % viennent d'une étude en Australie. À quel moment en Australie ça s'est fait? Est-ce que vous avez des statistiques après? Est-ce qu'il y a eu une tendance... Oui, les gens ont décidé de ne plus faire la pratique du vélo, mais est-ce que, après un moment, les gens ont réalisé et ont repris l'habitude?

M. Dutil (Raymond): Ce que j'ai comme renseignement, c'est non, les gens ne sont pas revenus. Vélo Québec, encore une fois, pourra être plus précis demain. Il n'y a pas une certitude qu'il y a diminution des accidents même s'il y a eu diminution de la pratique. Mais c'est très difficile, il y a beaucoup de choses. Je n'ai pas cité les États-Unis. Il y a beaucoup de lois, même, qui ont été appliquées aux États-Unis pour mettre le casque obligatoire, certains États américains, et il y a très peu de chiffres. Le problème, c'est l'élément de référence, le début, comment c'était avant qu'ils mettent le casque, et ce qui s'est passé après qu'ils aient mis le casque. Aux États-Unis, il y a des expériences, mais pas de chiffres, parce qu'il n'y avait pas d'éléments de mesure. En Australie, bien, ça a été un peu plus poussé, un peu plus connu.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président. Le fait que vous vendez des vélos un peu à travers le Canada et que, en Ontario, en 1995, ils ont passé une loi forçant tous ceux de 18 ans et moins, obligatoirement, à porter le casque, est-ce que vous avez noté une perte de marché?

M. Dutil (Raymond): Non, pour une simple raison, c'est que la loi... J'en discutais, d'ailleurs... J'étais à Toronto, au salon du vélo, j'en parlais à des Ontariens. Ils ont une loi, mais la loi, la façon dont elle est appliquée, c'est que, si les policiers prennent un adolescent qui ne porte pas de casque, ils ne peuvent rien faire s'il n'est pas avec ses parents. Donc, dans les faits, ça ne crée pas de problème parce qu'ils n'en portent pas, de casque, puis ça ne leur crée pas de problème.

D'ailleurs, un des éléments qu'on met, c'est l'applicabilité de cette loi-là. Ce qu'on trouve dommage, nous, c'est qu'on ferait quelque chose qui nous nuirait, puis je ne suis pas sûr que ça serait applicable. Je ne vois pas des policiers aller sur les pistes cyclables pour arrêter les gens. Les enfants vont trouver des raisons pour dire qu'ils l'ont oublié, etc. Mais, encore là, je pense qu'on a fait un bon bout de chemin en augmentant la pratique, le port du casque à 28 %. Je pense, continuons dans ce sens-là, montons ça à 50 % et...

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, ce n'est pas le fait, en Ontario, d'avoir passé une loi... Le fait d'avoir passé une loi n'a pas, en réalité, réduit la participation des gens à faire du vélo. C'est parce qu'on ne l'applique pas et qu'elle n'est peut-être pas applicable que vous n'avez pas réellement eu des pertes de ventes.

M. Dutil (Raymond): Bien, pour l'année en cours, je peux vous dire qu'il y a eu des baisses de vente dramatiques, O.K., à travers le Canada puis en Ontario aussi. Mais c'est la température et la situation économique que je mettrais plus, là. Ce serait un peu démagogue de ma part de dire que c'est à cause du casque. Mais on n'a pas d'indication. Mais, comme je vous dis, on n'a aucun de nos marchands qui a cette préoccupation-là. Il n'y a pas de pression à porter un casque, malgré la loi, d'ailleurs une loi qui a été modifiée à la dernière minute avec le nouveau gouvernement parce que, au départ, ça devait être une loi pour l'ensemble et ça avait été mis seulement pour les plus jeunes.

M. Middlemiss: D'accord. Vous indiquez aussi dans votre mémoire que vous êtes un peu inquiet que, si le Québec décidait de passer une loi obligatoire, une loi qui oblige le port du casque, ça pourrait se reproduire dans d'autres provinces du Canada. Quel est le pourcentage de vélos que vous fabriquez qui sont vendus au Québec et quel pourcentage est vendu dans les autres provinces du Canada?

M. Dutil (Raymond): C'est difficile un peu à savoir parce que, lorsqu'on vend à des gens comme Canadian Tire, en théorie, on vend à Toronto, mais c'est réparti partout. Mais je vous dirais, on est à peu près au prorata du marché, nous. Le marché québécois est à peu près 30 % du marché canadien malgré que la population soit moindre. Et la pratique du vélo au Québec, on l'évalue à 4 500 000, et en Ontario, on l'évalue à 2 500 000. Ça fait que vous voyez les pistes cyclables beaucoup plus au Québec. Donc, la pratique au Québec est beaucoup plus forte.

M. Middlemiss: Juste, peut-être, un commentaire. C'est qu'il y a des randonnées de cyclistes ici, à travers le Québec. Il y en a une, la Randonnée des Gouverneurs, où il y avait une participation moindre cette année. Parce qu'ils ont dit, la raison: Il y en a

d'autres. Mais la plupart des gens qui participent à ces randonnées-là portent le casque. Est-ce que ça ne serait pas une indication, ça, que, tu sais... Est-ce que le pourcentage qu'on donne, on ne pourrait pas se baser sur ce qui se passe en réalité, ceux qui sont déjà des adeptes et qui portent le casque? Est-ce que, ça, ça ne serait pas une indication de quelles pourraient être les conséquences d'une loi qui forcerait le port du casque?

M. Dutil (Raymond): Mais ce qui est intéressant, c'est qu'il n'y a pas de loi et que le port du casque est en augmentation. Moi, ce serait facile de prétendre que les grands utilisateurs, le pourcentage est probablement plus que 28 %; les grands utilisateurs de vélo, les gens qui font le plus de vélo devraient être plus que 28 % à utiliser un casque. On dit le chiffre de 28 % des utilisateurs.

Mais, moi, je trouve qu'il s'est fait un travail de design, de poids, de qualité pour inciter les gens à porter un casque. Ça a eu, d'ailleurs, plus d'influence que n'importe quoi d'autre. Le prix, un casque, autrefois, ça coûtait 100 \$; vous pouvez avoir aujourd'hui, à 15 \$, un casque. Vous avez des beaux casques, quelque chose d'intéressant. Je pense que ça a eu plus d'influence que n'importe quoi que vous allez faire.

M. Middlerniss: D'accord. Oui, en d'autres mots, vous semblez croire, vous, que, sans une loi, l'utilisation du port du casque de vélo va augmenter par le fait même.

M. Dutil (Raymond): Je pense qu'il ne faut pas se mettre la tête dans un trou, il faut faire un effort. Même nous, l'industrie, il faut aider à la promotion du casque. Je répète aussi qu'on est très d'accord à ce que les gens portent des casques. Nous, on n'est pas fabricants de casques et on n'en vend pas vraiment, mais, dans nos confrères, il y en a qui en vendent. Donc, monétairement, économiquement parlant, on n'a rien contre le port du casque. Tout le monde est d'accord pour le port du casque.

Qu'est-ce qu'on fait pour réduire le nombre d'accidents? On dit, nous: Si on réussit à réduire le nombre d'accidents, c'est ça de gagné. Parce que, même si vous avez un casque, vous vous faites frapper par quelqu'un, une automobile à 70 mi/h, c'est mieux d'avoir un casque, mais on aurait été mieux d'éviter l'accident, ultimement.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Laurin): Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest: Merci, M. le Président. Merci, M. Dutil, pour votre mémoire. Moi aussi, ça me fait plaisir de voir que l'industrie du vélo, au Québec, se défend très bien sur les marchés.

Je reviendrais au contenu de votre mémoire, à la page 5, quand vous parlez que «le casque cycliste n'est qu'une mesure accessoire de sécurité». Qu'est-ce qui vous fait dire ça, M. Dutil? Est-ce que vous avez des données ou des études? Ou enfin pourquoi, selon vous, le casque est une mesure accessoire de sécurité?

M. Dutil (Raymond): Ah! bien, c'est un des accessoires. C'est dans ce sens-là qu'il faut que vous le preniez. C'est une des mesures de sécurité. Mais, demain matin, ce n'est pas parce que vous allez mettre des casques sur la tête de tout le monde... Faire la loi n'assure pas, premièrement, que tout le monde va en avoir. Mais supposons que tous les gens ont des casques, la mortalité en cyclisme, elle ne sera pas terminée, hein. Imaginez-vous que tout le monde a un casque, il y a sûrement des gens qui sont très accidentés et qui ont porté des casques. Donc, il y a d'autres choses qu'il faut faire, c'est dans ce sens-là qu'il faut le prendre. C'est un élément très important de porter un casque.

Mme Charest: C'est un équipement de sécurité pour l'utilisateur du vélo. Ça ne diminue en rien le nombre d'accidents en vélo, mais ça diminue la gravité des blessures.

M. Dutil (Raymond): Exact. Exact.

Mme Charest: C'est ça, l'objectif du port du casque...

M. Dutil (Raymond): Exact.

Mme Charest: ...c'est de diminuer la gravité des blessures subies par les cyclistes.

J'aimerais revenir aussi sur une affirmation que vous faites un peu plus loin dans votre mémoire où vous dites que, «s'il y a obligation du port du casque, il y aura une baisse de pratique chez les adolescents». Bon, on sait très bien que les adolescents, rendus de toute façon à un certain âge, ils vont délaissier facilement le vélo pour l'auto et, compte tenu que les jeunes adolescents ont quand même le droit de conduire une automobile dès 16 ans, c'est évident que les adolescents vont délaissier la pratique du vélo.

Mais, moi, je sais pertinemment qu'il existe quand même un léger accroissement de la pratique chez les adultes, parce que les adultes, s'ils se sentent en sécurité, vont vouloir pratiquer la bicyclette. Depuis, je dirais, la dernière décennie au Québec, on a pu constater le phénomène. Vous ne croyez pas que ce serait tout aussi rentable pour votre industrie, la pratique des adultes, par rapport à la perte de la pratique chez les adolescents? Est-ce que vous avez évalué ça aussi?

M. Dutil (Raymond): En tout cas, je ne suis pas sûr que je comprends votre question, mais je ne pense pas que, si on...

Mme Charest: Est-ce que ça peut être aussi profitable pour votre industrie, la pratique de la bicyclette par la population adulte, pour compenser en quelque sorte ce que vous affirmez, une perte de la pratique chez les adolescents s'il y avait l'obligation du port du casque?

M. Dutil (Raymond): Si vous pouvez faire une législation demain matin qui dit que, pour tous les enfants qui vont abandonner, ça va aller aux adultes, je n'ai pas de problème. Mais je ne pense pas, je ne vois pas la façon qu'on peut augmenter. Premièrement, il faut savoir si... Vous avez raison, les adultes consomment plus de vélos depuis 1984, 1985. Avant ça, il se vendait plus de vélos d'enfants que d'adultes. Ça, c'est un phénomène qui est évident, qui est vrai. C'est clair que l'adulte dépense plus d'argent lorsqu'il achète un vélo qu'un adolescent, malgré qu'il y a des adolescents qui, lorsqu'ils choisissent le vélo comme sport ou comme loisir, vont y mettre le prix.

Mme Charest: Et un adulte va plus facilement adhérer aussi aux équipements de sécurité.

M. Dutil (Raymond): Oui, oui, évidemment.

Mme Charest: Lors de l'achat de la bicyclette, il va s'enquérir des éléments essentiels de sécurité.

• (15 h 40) •

M. Dutil (Raymond): Oui. Et d'ailleurs on pense que la diminution de la pratique du vélo, pour un adolescent ou un enfant, des fois, peut venir avec l'obligation du port, peut venir avec le prix associé à la bicyclette. S'ils achètent des bicyclettes de 150 \$ et que ça coûte 30 \$, ils en sont à 20 % du vélo. Un adulte qui achète un vélo à 300 \$, 30 \$, c'est seulement 10 % du vélo. Il y a un phénomène, là, monétaire important aussi.

Mme Charest: O.K. Et, quand vous dites que la baisse de la pratique chez l'adolescent va menacer en quelque sorte vos chiffres d'affaires, est-ce que vous avez fait des études prospectives qui nous donneraient un indice de ce que ça pourrait représenter d'un point de vue économique, là, la baisse de la pratique chez les adolescents?

M. Dutil (Raymond): Oui. Je pense que ce qu'on dit globalement, c'est que la baisse de la pratique en général... Chez les adolescents, on dit que la baisse devrait être supérieure aux adultes, mais on pense aussi que même les adultes vont baisser la pratique du vélo. Notre approche, on n'est pas...

Mme Charest: Mais est-ce que vous en avez estimé les coûts? Est-ce que vous en avez estimé les coûts?

M. Dutil (Raymond): Bien, nous, on pense que, si c'est dans l'ordre de ce qui a été expérimenté en

Australie, on parle de 20 000 000 \$ de ventes de moins au Québec. On le met d'ailleurs dans le document ici, là.

Mme Charest: Et ça, c'est une étude que vous avez faite?

M. Dutil (Raymond): Non, c'est de la mathématique, on prend 25 % de nos ventes. C'est 25 %. Le calcul est simple, là. Nous, on estime que ça peut aller facilement à 25 % de réduction. L'Australie a expérimenté...

Mme Charest: Mais vous prenez votre 25 % à partir...

M. Dutil (Raymond): De l'étude australienne.

Mme Charest: O.K. Merci, M. Dutil.

Le Président (M. Laurin): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, M. le Président. M. Dutil, vous étiez, je le sais, tout à l'heure dans la salle quand j'ai fait part à mes collègues et à tout le monde de mes états d'âme dans ce dossier-là. Toutefois, ce matin, on a un collègue, en l'occurrence mon collègue d'Abitibi-Ouest, qui disait que légiférer, faire du mur-à-mur en ce qui regardait certaines mesures législatives était très difficile d'application, parce qu'en fait, si on prend l'exemple du port du casque, en milieu urbain, c'est une chose et, en milieu rural, c'est très différent.

Moi, j'ai déjà porté un autre chapeau. Je me souviens de débats assez importants autour de la table du conseil où, dans une ville comme la mienne, qui est complètement urbaine et bâtie, où l'emprise est là et l'autre est là et les gens veulent faire de la bicyclette de façon sécuritaire, la seule façon qu'on pouvait faire une piste cyclable dans ma ville, c'était de mettre des lignes blanches, peindre des lignes blanches, point final, parce qu'on ne pouvait pas faire autre chose. On n'a jamais, nous, réussi à s'entendre. Le conseil qui nous a suivis, semble-t-il, a réussi, puisqu'on retrouve des lignes blanches partout dans cette ville-là aujourd'hui. Mais je frémis, je l'avoue, à chaque fois — et ça, ce n'est pas un commentaire négatif à l'égard de la gestion qui est faite dans cette ville-là aujourd'hui — parce que la sécurité des cyclistes n'a pas été plus assurée par le fait qu'on ait mis des lignes blanches et puis qu'on ait amélioré, entre guillemets, le réseau de pistes cyclables en milieu urbain, en tout cas dans la région de Québec, pour cette section-là.

Je repense aussi à l'époque où les jeunes garçons ne portaient pas de casque de hockey, et c'étaient les jeunes de ma génération. Moi, je n'ai évidemment pas joué au hockey, là, mais, quand mes garçons, les plus vieux, ont commencé à jouer au hockey, ils avaient des casques. Je me souviens même de certains joueurs qui

ont refusé de le porter pendant des années. Aujourd'hui, évidemment, c'est rendu obligatoire, en tout cas tout au moins chez les jeunes, de porter le casque de hockey. Je ne connais pas exactement entre quel âge et quel âge, mais tu n'en vois pas qui jouent au hockey dans des équipes sans avoir de casque. Donc, il y a un lien entre la sécurité et le port du casque, je pense qu'il n'y a personne ici qui peut nier ce lien-là.

J'ai beaucoup de difficulté — et je ne m'en prends pas à votre compagnie, là, je pense que la plupart des bicyclettes qu'il y a dans la maison chez nous viennent de la Beauce — j'ai...

M. Dutil (Raymond): Merci.

Mme Delisle: ...de la misère, moi, à accepter que, parce qu'on obligerait les gens, qu'ils soient jeunes ou adultes, à porter un casque — et, vous-même, vous avez dit, M. Dutil, qu'aujourd'hui on peut trouver des casques protecteurs, finalement, qui sont de très bonne qualité et qui ne sont pas si coûteux que ça — j'ai bien de la misère à me rentrer dans la tête qu'il y aurait une perte de 20 000 000 \$ de chiffre d'affaires pour vos compagnies, signifiant ainsi qu'il y aurait baisse d'achats, donc baisse d'utilisation, donc baisse d'achalandage. Je sais que c'est la prétention aussi de Vélo Québec.

Il me semble qu'en 1996 il y a quelque chose qui n'accroche pas là-dedans. Comme je vous dis, on est ici, nous, pour essayer de comprendre puis essayer de prendre la décision la plus éclairée possible puis la plus intelligente possible. Il me semble que les gens requièrent de plus en plus des pistes cyclables, souhaitent de plus en plus faire des activités récréatives dehors. Les municipalités sont inondées de demandes, les gouvernements, à quelque niveau que ce soit, ouvrent des parcs, permettent aux familles de circuler soit en patins à roues alignées — qu'on pense aux plaines d'Abraham ici, on a fait une piste uniquement pour ces gens-là. J'ai de la misère à comprendre votre argumentation là-dedans, avec tout le respect que je vous dois, puis j'aimerais que vous essayez de me convaincre que j'ai tort.

M. Dutil (Raymond): Le problème, c'est, bon... Même, il y a un sondage de... C'est quoi, la commission, comment ça s'appelle, votre affaire de sécurité...

Mme Delisle: Pardon?

M. Dutil (Raymond): Je ne sais pas comment s'appelle votre commission de... Assurance automobile. La Société de l'assurance automobile a fait un sondage, c'est elle qui l'a fait. Elle arrive à 3 % à 8 % qui disent... En tout cas, le problème, c'est qu'on n'a pas de statistiques, on va le savoir après coup, le vrai chiffre. Je peux parler à titre personnel ou à titre... Je parle à des gens, je parle à des marchands, et j'ai la réaction. Ils me disent: Avec le casque, c'est automatique, il y a des gens qui vont arrêter d'utiliser le vélo. Mais, écoutez...

Puis, quand vous dites que c'est un élément de sécurité, je suis d'accord avec vous, le casque, c'est un élément de sécurité passif, ce n'est pas actif. Actif, c'est genre arrêter aux stops, etc. Ça reste un élément passif de sécurité. En Europe, avec 350 000 000 d'habitants, un des gros marchés de vélos, il n'y a pas de loi qui oblige le casque, il n'y a même pas de promotion sur le casque parce que, culturellement parlant, ils ont réussi à vivre, entre l'auto et le vélo. Au Québec, je pense que ça chemine, on chemine vers apprendre à vivre avec... Il y a 20 ans, il y a des choses impensables qui se faisaient, on courait après les cyclistes pour les écraser, presque. Aujourd'hui, il y a les pistes cyclables, il y a le port du casque, etc. Je pense qu'il y a une évolution positive, mais ça ne se fera pas du jour au lendemain.

Moi, la plus grande difficulté que j'ai, si j'oublie que je suis manufacturier, c'est l'application de la loi. Dans le cyclomoteur, je vous ai souligné tantôt que ça a baissé, c'est un fait, ça a baissé l'utilisation. À l'époque, les gens étaient moins prêts. Ça a été 75 %. Le cyclomoteur est complètement mort. Et je n'étais pas contre la loi. Mais il y a une différence avec le cyclomoteur. Le cyclomoteur, vous faites un enregistrement, vous avez quelqu'un qui a un permis de conduire, vous pouvez contrôler. Dans ça, ce qui me fait peur, c'est que, si vous faites une loi, elle va avoir l'effet de nous faire perdre des ventes, et je ne suis pas sûr que les gens vont en porter, parce que ce n'est pas applicable. Comment vous allez courir après des enfants qui sont sur des pistes cyclables, puis, en plus, si les enfants ne respectent pas la loi? J'ai entendu tantôt mon prédécesseur qui disait que les enfants sont indisciplinés, et j'en ai quatre, enfants, moi aussi, puis c'est indiscipliné, des enfants. Donc, on va apprendre à des enfants à ne pas respecter une loi? On va biaiser le système. Ce n'est pas applicable. C'est ça, ma grande difficulté. Il y a 80 % presque des gens qui n'utilisent pas le vélo sur la route. Ce n'est pas le cas de la moto, ce n'est pas le cas du cyclomoteur puis ce n'est pas le cas de la ceinture de sécurité qui est dans un véhicule qui est contrôlable.

Mme Delisle: Parce que, là, vous avez ouvert la porte, Mme la Présidente, à la difficulté d'application. On est loin d'une baisse de chiffre d'affaires. Vous l'avez ouverte, la porte, je vais vous poser la question sur la difficulté d'application. Encore là, je vais retourner dans ma jeunesse. On avait une bicyclette — ce n'était pas un vélo dans ce temps-là, c'était une bicyclette — il fallait s'en aller à l'hôtel de ville, puis il fallait avoir une plaque d'immatriculation. Bon, un bicycle. Puis ça, je comprends que c'est à titre personnel que je vous pose la question, mais est-ce qu'on ne devrait pas penser à revenir à ça? Quand vous parlez des cyclomoteurs, vous ne parlez pas des motos, là?

M. Dutil (Raymond): Non, le cyclomoteur, c'est entre la moto et la bicyclette.

Mme Delisle: Ça, c'est les anciennes choses, les anciens...

Des voix: Les mobylettes.

Mme Delisle: Les mobylettes.

M. Dutil (Raymond): Les mobylettes, c'est ça.

Mme Delisle: O.K. Bon.

M. Dutil (Raymond): C'est parce que Mobylette, c'est une marque de commerce, c'est pour ça qu'on ne le dit pas.

Mme Delisle: O.K. C'est correct. Alors, les cyclomoteurs, vous dites que ça a diminué. Qu'est-ce qui a diminué? Les accidents ou bien il n'y en a plus du tout sur le marché?

M. Dutil (Raymond): Non, 75 % des ventes.

Mme Delisle: Ça a diminué parce que ce n'était plus intéressant, probablement, ce n'est pas nécessairement...

M. Dutil (Raymond): Non, non, le lendemain... La loi a passé, l'année suivante, 75 % des ventes ont tombé.

Mme Delisle: Bon, en tout cas.

M. Dutil (Raymond): Aujourd'hui, vous feriez ça, il n'y aurait pas... je ne vous dis pas 75 % des gens de vélo, parce que, même aujourd'hui, il se passerait... La loi existe, mais disons que vous l'auriez passée aujourd'hui, la loi sur les cyclomoteurs, ça n'aurait pas été 75 % parce que les gens sont plus éduqués.

Mme Delisle: Si j'étais ministre des Transports — ce que je ne suis pas — puis je vous disais aujourd'hui: Bon, bien, je pense que la difficulté d'application, on va vous l'enrayer, on va revenir avec une plaque d'immatriculation, puis le policier pourra, avec toute la technologie qu'on connaît aujourd'hui, être capable, avec sa caméra, de savoir si... il ne vous arrêtera peut-être pas sur le champ parce que vous êtes capable de vous faufiler, mais on va vous attraper, votre argument à l'égard de la difficulté d'application, est-ce que ça disparaîtrait?

● (15 h 50) ●

M. Dutil (Raymond): Je vais vous répondre: Premièrement, vous voulez lier les deux. Je lie les deux, mais je dis: Ce qui est aberrant pour moi, c'est que ça va diminuer l'utilisation du vélo si vous passez la loi et, en plus, je pense que, la loi, on va avoir de la difficulté à l'appliquer. Je mets les deux ensemble, là.

Premièrement, il y a un phénomène depuis les premiers vélos que vous avez achetés: il y a le vélo de montagne. Le vélo de montagne a la particularité de se

déplacer beaucoup plus en dehors des routes. Donc, ça rend encore plus difficile... Même si vous mettiez cette plaque d'enregistrement, il y a de moins en moins de vélos qui se promènent sur les routes, ce qui est une bonne chose en soi parce que c'est plus sécuritaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. le député de La Peltrie.

M. Côté: Merci, Mme la Présidente. D'abord, je vous félicite, M. Dutil, de la clarté de votre mémoire. Puis le fait que vous avez fait ressortir particulièrement l'importance entre accident et blessure, je pense que, ça, c'était bien que ça ressorte. Mais ma question... J'en avais plus, mais, étant donné que le temps ne me le permet pas, je vais y aller directement. Actuellement, le taux d'utilisation, on a dit qu'il était aux environs de 22 %. Ça, c'est selon une étude de mai 1995. Puis vous avez abordé très sommairement, je pense, les moyens pour encourager davantage le port du casque: vous avez parlé du design du casque de sécurité, de toutes les couleurs qui y sont rattachées puis de la beauté du casque qui peut inciter dans une certaine mesure. Mais quels moyens concrets vous suggérez pour hausser le taux du port du casque? Vous avez parlé de l'aspect sécurité, des moyens à prendre pour améliorer la sécurité comme telle, mais pour hausser le port du casque de sécurité?

M. Dutil (Raymond): Je pense que Vélo Québec va peut-être avoir un peu plus d'expérience, mais on est sur une bonne lancée, il faut continuer. Il faut continuer à faire de la promotion, il faut continuer à faire des produits qui sont agréables et il faut continuer à faire des randonnées cyclistes à travers le Québec où les gens se promènent pendant cinq, six jours et ils portent des casques parce que le voisin en porte un et que c'est très in. Le Tour de l'île est un exemple. Je discutais tout à l'heure avec les gens de Vélo Québec, puis je ne sais pas si c'est un scoop, ils voudraient faire une randonnée de nuit justement pour que les gens prennent conscience que ça prend de l'éclairage la nuit. C'est des choses de même qu'il faut faire, je pense, pour augmenter la sécurité.

M. Côté: Pour augmenter la sécurité, oui, mais, par contre, il y a eu de nombreuses campagnes de publicité au cours des dernières années, puis on se ramasse quand même avec un taux assez faible au niveau du port du casque. Alors, est-ce que ça va être suffisant, ce que vous dites?

M. Dutil (Raymond): On est partis, monsieur, de, je vais dire, 1 % — c'est rien que les coureurs cyclistes qui avaient l'espèce de boudin sur la tête — à 28 %. C'est énorme dans une société. Un changement de comportement, là, vous en savez de quoi, vous êtes tous les jours confrontés à ça... C'est un changement d'attitude, et je pense qu'il faut continuer.

M. Côté: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Beauce-Nord.

M. Poulin: Merci, Mme la Présidente. Permettez-moi de féliciter M. Dutil pour les succès que remporte son entreprise. J'ai eu l'occasion, c'est la semaine dernière, de souper avec M. Dutil. Il nous a fait part, on va dire, de toute l'énergie qu'ils ont mise pour vraiment être très présents dans le marché de la bicyclette au Canada, et davantage. Donc, je tiens vraiment à le féliciter, lui et son équipe, et aussi toute l'industrie québécoise, parce que, comme on peut voir, je pense que c'est une industrie qui est très prospère au Québec.

J'aimerais savoir, dans un premier temps... Je dois dire aussi que j'appuie M. Dutil dans toute la situation actuellement qui peut le concurrencer dans le vélo. Il a parlé tout à l'heure que, quand même, il y a de plus en plus d'adeptes de patins à roues qui ne subiraient peut-être pas la même législation advenant le cas où on passerait une loi obligeant de porter le casque de sécurité. Je pense que, pour eux, ça devient peut-être des choix d'adolescents qui pourraient faire en sorte, par exemple, d'être très affectés vis-à-vis, on va dire... le choix du jeune vis-à-vis une opportunité qu'il aurait d'acheter un vélo ou d'acheter des patins à roulettes, par exemple. Ça fait que je pense que c'est quelque chose qu'il apporte qui est extrêmement important vis-à-vis de la compétition des produits de son entreprise.

Une question que je me pose: Au Québec, M. Dutil, croyez-vous que l'industrie du vélo a atteint un certain niveau de maturité? Dans le sens que vous avez fait part de statistiques quand même qui sont assez considérables. Vous parlez qu'il y a près de 4 500 000 adeptes du vélo comparativement, par exemple, à l'Ontario qui en a 2 500 000. Est-ce que, dans vos prévisions dans l'industrie du vélo, vous croyez que les ventes vont se maintenir d'année en année, comparativement aux années qu'on vient de connaître, par exemple?

M. Dutil (Raymond): Dans les dernières années, le vélo, au niveau canadien, c'est environ 1 500 000 vélos par année. Ça a déjà été 1 600 000; dans les dernières années, ça avait baissé à 1 300 000. Moi, je ne pense pas que c'est un marché en expansion. Il y a une relation avec la population, hein. On va augmenter au rythme de la population.

Les défis des entreprises, c'est le défi américain, c'est l'exportation. C'est pour ça que tantôt je soulignais que l'industrie canadienne a su se défendre contre les Américains, même sans barrières douanières. Donc, on va continuer à jouer... Il faut aller chercher notre marché là-bas, en termes d'industrie. O.K. C'est pour ça qu'on dit qu'il ne faudrait pas que notre marché local baisse soudainement de 10 %, 15 %, 20 % ou 25 %.

M. Poulin: Vous avez dit également que la SAAQ avait fait une étude: si on obligeait le casque, ça

pourrait réduire de 3 % à 8 %. Est-ce que c'est de cette statistique-là que vous avez fait mention?

M. Dutil (Raymond): C'est de celle-là que je parlais tout à l'heure, oui.

M. Poulin: De 3 % à 8 %.

M. Dutil (Raymond): J'ai parlé de celle-là et de l'Australie, je parle des deux.

M. Poulin: Mais le 3 % à 8 %, ce serait pour les statistiques concernant le Québec.

M. Dutil (Raymond): C'est un sondage. Ce n'est pas des statistiques, c'est un sondage.

M. Poulin: O.K., selon un sondage.

M. Dutil (Raymond): Un sondage, oui, parce qu'il n'y en a pas, de statistiques.

M. Poulin: Vous avez fait part qu'en Australie, par exemple, il y avait des diminutions beaucoup plus élevées que ça. Est-ce que vos inquiétudes sont beaucoup plus grandes que 3 % à 8 %?

M. Dutil (Raymond): Oui.

M. Poulin: Ce serait quoi, vos pronostics?

M. Dutil (Raymond): Moi, je pense que c'est au moins 20 %.

M. Poulin: Combien?

M. Dutil (Raymond): Au moins 20 %.

M. Poulin: Au moins 20 %.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Mme la députée de Matapédia.

Mme Doyer: Merci, Mme la Présidente. M. Dutil, est-ce que vous avez une piscine chez vous?

M. Dutil (Raymond): Une piscine?

Mme Doyer: Une piscine.

M. Dutil (Raymond): Oui, madame.

Mme Doyer: Bon. Vous savez que, dans la plupart des municipalités, il y a une réglementation pour les familles ou les personnes qui possèdent des piscines. Souvent, cette réglementation n'est pas respectée. Il y a beaucoup de noyades au Québec. Parmi les personnes qui vivent des noyades parce qu'elles ont une piscine, savez-vous combien vont aller chercher une

réglementation, vont aller se conformer à la réglementation tout en ayant vécu une noyade?

M. Dutil (Raymond): Non, je m'excuse, je ne connais pas.

Mme Doyer: C'est 40 %. Alors, 40 % des gens qui vivent une noyade ne font pas les correctifs sur leur piscine après. Vous allez dire: Qu'est-ce que ça fait, la piscine? Ça fait que c'est sûr que c'est privé, c'est chez nous, mais on demande des correctifs pour des raisons de sécurité — barrières, clôtures, etc. — pour ne pas que les petits enfants aillent se noyer dans les piscines.

Moi, j'ai une petite fille qui a un an et demi. Si je lui achète une bicyclette, je vais lui acheter un casque de sécurité. C'est sûr que tout ce dont on discute aujourd'hui, ça demande beaucoup de jugement, et je pense que vous en avez. Vous dites que vous êtes préoccupé de sécurité, et je pense que vous êtes sincère. Sauf que, moi, j'habite à Sainte-Flavie et, dans les deux ou trois dernières années, j'ai un jeune qui est mort dans le rang où j'habite — le chemin Perreault, je peux même vous le dire — il est décédé, un jeune adolescent. J'en ai un autre qui a été défiguré, c'est l'année passée ou l'autre année, un couple de mes amis. Et c'est sûr que, si — j'ai des enfants qui viennent chez moi, j'habite à la campagne — ils s'en vont se promener dans les champs en arrière, je suis moins inquiète que s'ils vont prendre le chemin Perreault; je le prends moi-même, et j'ai un casque de sécurité.

En passant, ça coûte 20 \$, 25 \$, 30 \$, tu peux en avoir un, et ce n'est pas si cher que ça. Je pense que la plupart des parents voudraient le donner pour sauver la vie ou, en tout cas, pour qu'il n'y ait pas de traumatisme crânien. C'est sûr que ça ne touche pas beaucoup de monde, mais, quelque part, je pense que ça fait partie de l'éducation et de la pédagogie que, si on pratique un sport, quel qu'il soit, à un moment donné, il faut prendre un minimum de mesures de sécurité. Il y a eu une noyade chez nous aussi, en fin de semaine, en plongée sous-marine; des gens qui étaient habitués de faire de la plongée sous-marine, une femme médecin. C'est dramatique. Pourtant, elle connaissait les dangers, elle était responsable, c'était une adulte.

● (16 heures) ●

Alors, moi, je me dis: Oui, il y a de la difficulté dans l'applicabilité, et vous avez raison, mais il me semble qu'on peut en faire un plus aussi. Ça peut être un élément de concurrence. Le Petit Témis chez nous, les gens disent: Hé! ça va être plaisant, on va aller faire du vélo en sécurité. Mais ils nous disent: On va porter le casque aussi. On y va: les gens, la plupart, portent le casque aussi. Pourquoi? Il me semble qu'on devrait être imaginatif et essayer d'en faire un plus. En tout cas, je ne sais pas si c'est... C'est sûr que, au niveau de l'applicabilité, les parents, à partir de quel âge on va responsabiliser le jeune? Quatorze ans, 15 ans, 16 ans, ou si ça va être les parents? Ça peut être ton neveu qui part avec

la bicyclette de ton fils. Mais, à un moment donné, c'est aussi de se responsabiliser par rapport à sa santé, à sa sécurité. Moi, je pense qu'il n'y a pas d'âge pour faire ça.

Alors, si on s'assure que, quand on a une piscine chez soi, on se met une barrière, on s'organise pour ne pas que les petits enfants se noient. J'ai vu une personne détruire à coups de hache la piscine parce que sa petite fille venait de se noyer. Ça m'apparaît, à un moment donné... Puis, vous voyez ce que je vous dis: 40 % des gens qui vivent une noyade ne prennent pas les correctifs. Alors, à un moment donné, il faut que le gouvernement responsabilise les gens pratiquement malgré eux.

Je sais que c'est vrai que vous avez des contraintes économiques, puis tout ça. Mais, moi, je me dis qu'on pourrait peut-être en faire un plus aussi. Je ne sais pas, je réfléchis avec vous, là.

M. Dutil (Raymond): C'est tout un élément de comportement. Moi, je ne suis pas sûr que des lois régulent automatiquement des comportements. Le 28 % des gens qui portent un casque aujourd'hui, il y a de grosses chances qu'ils vont continuer à porter le casque. Ils vont le porter même lorsqu'il n'y a pas de policier; ils vont le porter même dans la montagne. Si vous mettez une loi, vous allez la mettre, la loi; on va la respecter, la loi.

Mme Doyer: Sur les routes, M. Dutil. Sur les routes surtout. Moi, je me dis que, quand tu t'engages sur une route où c'est achalandé, c'est là que je vous dis que ça prend du jugement. Dans l'applicabilité aussi, ça prend des policiers avec du jugement. Alors, je laisse ça en suspension dans les airs.

M. Dutil (Raymond): J'ai des enfants, moi, puis ils se sont promenés des fois pas de casque, puis, quand on allait loin, on disait: Mets un casque. J'en ai un qui était coureur cycliste, il avait toujours un casque; j'en avais d'autres qui allaient au dépanneur puis qui n'en avaient pas.

Mme Doyer: Vous voyez, hein.

M. Dutil (Raymond): Oui, oui, mais, la responsabilisation, je pense que c'est en chacun de nous autres, puis c'est l'éducation qu'on fait à nos enfants.

Mme Doyer: Puis, des fois, il faut l'aider.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on vous remercie, M. Dutil, de votre participation.

Alors, la commission va suspendre pour quelques instants, et je demanderais au CAA-Québec, représenté par M. Richard Bélanger, de bien vouloir s'approcher.

(Suspension de la séance à 16 h 3)

(Reprise à 16 h 4)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. Nous sommes toujours dans le mandat de consultation générale et d'auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, je demanderais au porte-parole de bien vouloir présenter les personnes qui l'accompagnent, et vous connaissez le déroulement: 20 minutes pour présenter votre mémoire et une période de questions de 20 minutes, chacun des groupes parlementaires suivra.

CAA-Québec

Mme Landry (Paula): Bonjour. Mon nom est Paula Landry, je suis directrice à la recherche et aux communications au CAA-Québec. Alors, au nom du Club automobile, je vous remercie de nous offrir l'opportunité de présenter aujourd'hui nos vues sur le projet de loi n° 12 modifiant le Code de la sécurité routière.

Alors, sans plus tarder, je vous présente les membres de mon groupe. En fait, il y a, à mon extrême droite, M. Richard Bélanger, qui est le vice-président groupe aux Services techniques, au Club automobile, qui va brièvement vous faire une présentation de notre entreprise de même qu'une brève explication de notre implication dans le domaine de la sécurité routière; et je vous présente Yvon Lapointe, à ma droite, qui est notre directeur du service de l'éducation routière, qui, en fait, va vous présenter le mémoire de notre organisation, suite à quoi il nous fera plaisir de répondre à vos questions. Alors, je laisse la parole à M. Bélanger.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Bélanger.

M. Bélanger (Richard): Bonjour, mesdames, messieurs. Vous avez vu que Paula a appuyé, je pense, sur le mot «brièvement», mais je me dois quand même de retourner en 1904 pour vous parler du Club un peu.

Le CAA-Québec a été fondé en 1904 par les premiers propriétaires automobilistes qui ont voulu se donner des moyens, des outils et des règlements pour pouvoir conduire les autos. On pourrait les comparer un peu aujourd'hui, si on voulait, à des clubs de motoneigistes.

Aujourd'hui, le Club compte 650 000 membres et offre à ces membres-là un peu plus de 30 services différents dont les mieux connus... On peut parler du service routier. Le Club effectue 600 000 appels de dépannage par année. On a aussi un réseau de garagistes recommandés à travers la province de 400 participants. On a un service de protection du consommateur qui donne de l'information à ces automobilistes-là. On reçoit environ 120 000 demandes par année.

On est aussi dans le domaine du tourisme. On émet ce qu'on appelle des triptyques, chez nous, c'est-à-dire qu'on va donner à des gens des cartes routières et

tout ce dont ils ont besoin pour effectuer leur voyage. On est aussi affilié avec le CAA évidemment et avec la AAA, ce qui nous donne, en Amérique du Nord, 36 000 000 de membres, et on est présents dans 113 pays sur les cinq continents.

Peut-être vous ramener au service qui nous intéresse le plus aujourd'hui. Bien, évidemment, depuis ce temps-là, le CAA a toujours été impliqué dans l'éducation routière. On a mis sur pied, en 1912, la première école de conduite au Québec. On a aujourd'hui un réseau d'écoles de conduite qui en compte 65 au moment où on se parle.

En 1917, le CAA s'occupait de l'immatriculation des véhicules et de l'émission des plaques d'immatriculation pour ces mêmes véhicules.

En 1929, on a commencé à se préoccuper aussi des jeunes, donc on a mis sur pied un programme de brigades scolaires. Les jeunes brigadiers, aujourd'hui, on en compte 20 000 à travers la province et on s'en occupe toujours avec la collaboration de la SAAQ.

En 1988, on a été mandaté par Transports Canada pour informer le public en général des dispositifs de retenue pour enfant, ce qu'on fait toujours.

Ça vous donne un peu l'idée de l'expertise du CAA dans ce domaine-là.

Je voudrais conclure en vous disant qu'on voit d'un bon oeil les changements contenus dans le projet de loi n° 12 et on voudrait profiter de cette tribune pour vous donner certaines de nos réflexions. Yvon Lapointe, qui est le directeur de la sécurité routière chez nous, va le faire immédiatement.

M. Lapointe (Yvon): Bon, merci beaucoup. Alors, pour compléter un peu l'information que M. Bélanger vous a amenée, nous comptons également, depuis 1987, un réseau d'écoles de conduite recommandées, qui compte 65 établissements, et qui sont déjà soumises à des règles passablement sévères.

Alors, comme le disait toujours mon collègue, nous voyons d'un bon oeil ce changement-là. Cependant, ce n'est pas parce qu'on voit d'un bon oeil le projet de réforme de la réglementation actuelle que nous sommes contre la formation. Bien au contraire. Vous allez voir, tout au long de l'exposé que je vais faire, que nous allons apporter des éléments de solution et des recommandations qui vont vous démontrer que la formation doit demeurer au Québec. On croit que même la Société de l'assurance automobile et les autorités gouvernementales doivent lancer un message clair à ce niveau-là d'ailleurs pour enlever toute confusion qu'il peut y avoir dans la population. Parce que, actuellement, bien des gens croient que le fait d'abolir l'obligation de suivre un cours de conduite va tout simplement permettre de rayer de la carte les cours de conduite. Ce n'est pas du tout dans ce sens-là qu'on le voit.

● (16 h 10) ●

Bien sûr, l'obligation de suivre un cours de conduite a, selon nous... Puis on n'est pas les seuls à le penser. Beaucoup de bonnes écoles dans le milieu

des écoles de conduite le croient. L'arrivée de l'obligation a amené toute une prolifération... je crois que ça a même contribué à voir naître un nombre d'écoles assez considérable. En fait, le nombre d'écoles de conduite a doublé depuis 1983 et même plus, et, dans ce sens-là, plusieurs de ces écoles — pas l'ensemble parce que, au contraire, il y a d'excellentes écoles de conduite — ont oublié la nature même de leur existence, c'est-à-dire offrir une formation adéquate aux futurs conducteurs.

Évidemment, si on en est là au niveau des écoles de conduite, il faut dire que le contrôle de la réglementation actuelle qui régit les écoles de conduite a été difficile et quelque part déficient aussi. Non pas que les moyens que la Société de l'assurance automobile avait n'étaient pas adéquats, mais les difficultés qu'ils ont eu à rencontrer dans le domaine des écoles de conduite a amené cette déficience, je crois, au niveau du contrôle. On pourrait penser aux nombreux reportages qui ont déjà été télédiffusés démontrant clairement que certaines écoles de conduite, entre autres, ne donnaient pas l'ensemble des cours auxquels elles étaient soumises, pour appuyer ce que je vais dire là, et finalement ces écoles-là sont toujours en opération encore. Donc, je crois qu'une des raisons pour lesquelles on voit d'un bon oeil cette réforme-là, c'est pour permettre justement un assainissement de ce milieu-là. L'obligation n'est donc pas la solution.

Je pense qu'il y a deux éléments qu'il faut ressortir là-dedans. L'obligation de suivre un cours de conduite a d'abord créé chez la clientèle une certaine captivité. Finalement, le client, il n'a pas le choix, qu'il ait besoin ou pas d'un cours de conduite, actuellement, il se doit de le suivre.

Ça a aussi contribué à créer un sentiment de sécurité au sein du milieu des écoles de conduite qui a, dans certains cas... je ne dirais pas, encore là, dans tous les cas, au contraire, il y a des écoles qui ont développé de nouveaux outils, de nouveaux moyens d'intervention, mais, dans la plupart des écoles de conduite, ça a tué toute créativité des écoles et de leur personnel également.

Donc, il faut dire aussi que la formation que, nous, on croit pour le futur, ce n'est pas juste une question de connaissances. Il faut également revoir l'ensemble des programmes de cours dont les conducteurs pourraient bénéficier.

Il faut également développer de nouvelles approches au niveau des habiletés et surtout au niveau des comportements. La formation future devrait éliminer le plus d'inconnues possible de la part du nouveau conducteur. Lorsqu'il se retrouve de façon autonome sur la route avec son permis probatoire, il faut qu'il ait finalement connu le plus de situations de conduite qu'on retrouve dans le quotidien de manière à ce qu'il ne soit pas obligé d'apprendre seul des exemples, par exemple, de freinage d'urgence.

Si on n'enseigne pas dans un cours de conduite le freinage d'urgence et que le jeune n'est pas en mesure

d'identifier ses limites et les limites du véhicule dans cette situation-là, bien, il va être obligé de l'apprendre seul, à son détriment ou au détriment des autres également. Alors, c'est un exemple de changement qui devrait être apporté dans les formations futures.

Il y a également... Puis, ça aussi, c'est pas un secret de Polichinelle dans le milieu des écoles de conduite: beaucoup d'écoles se contentent de préparer l'apprenti conducteur à bien réussir l'examen de conduite au permis probatoire, ce qui fait que ces conducteurs-là réussissent très bien l'examen parce qu'ils ont été formés pour ça, mais finalement ils n'ont pas été préparés à leur carrière de conducteur.

Il y a également les formateurs. Les formateurs sont actuellement ce qu'on appelle des moniteurs, des instructeurs, dans le vocabulaire actuel. Bon, ces gens-là sont formés au niveau collégial, mais, suite à leur formation... À moins que l'école de conduite pour laquelle travaille un moniteur ou un instructeur ait mis en place des moyens de perfectionnement, de formation et de suivi pour s'assurer que le formateur a tous les moyens qu'il faut pour assurer une formation de qualité, bien, si cet enseignant-là travaille dans une école qui laisse aller un peu, il n'y a rien qui nous prouve que ce formateur-là est à jour.

Alors, il y a aussi un autre phénomène qui nous préoccupe beaucoup, c'est que la Société de l'assurance automobile s'est retirée des examens de qualification de ces enseignants-là il y a quelques années, et on sait pertinemment que la formation qui se donne dans les divers collèges est très disparate d'un collège à l'autre. Donc, on est loin de l'uniformité de la formation qui est donnée, même s'il y a un programme de base qui encadre cette formation-là.

Alors, évidemment, l'essentiel de ce que nous présentons, on dit: On veut absolument que ce qui va prendre place dans le futur nous permette et permette au milieu des écoles de conduite et de tous les intervenants liés de près ou de loin à cette réforme-là d'aider l'objectif du gouvernement du Québec qui est de diminuer de 25 % le bilan routier impliquant des morts et des blessés graves d'ici l'an 2000. Je pense que le milieu des écoles de conduite a sûrement contribué à l'amélioration du bilan routier au Québec depuis ses débuts, mais on peut sûrement, dans le futur, aider encore. Voilà.

Évidemment, la déréglementation va être bénéfique, bien sûr, dans la mesure où tous les niveaux d'intervention seront soumis à des moyens de contrôle et si chacun, à son niveau, prend les moyens nécessaires pour y arriver également.

Alors, pour offrir de la qualité dans les écoles de conduite, il est grand temps d'uniformiser, je pense, les programmes, les contenus, la qualité également. La démarche que privilégie le Québec, le gouvernement du Québec, est donc un pas en ce sens.

Pour avoir droit à une période d'apprentissage réduite, un élève cherchera une école reconnue par des principes qui auront été approuvés par la Société de l'assurance automobile. Et on sait très bien que ces

critères-là devront également être soumis à des règles de contrôle par la Société de l'assurance automobile. Parce que, on ne se le cache pas, il y a actuellement deux organisations qui ont été mandatées pour accréditer des écoles de conduite, en l'occurrence la Ligue de sécurité du Québec et le CAA-Québec, et il est évident que, pour assurer le succès de cette réforme-là, les deux mandataires devront être soumis à des règles similaires et les mêmes contrôles devront être exercés sur chacun de ces organismes-là.

Au niveau de la formation des enseignants, tantôt, je parlais un peu de la contrainte auquel ils étaient soumis. Dans le futur, nous croyons que les formateurs devraient être soumis à un programme d'accréditation, de manière à s'assurer qu'ils ont ce qu'il faut pour offrir une formation de qualité. Ils devraient également être détenteurs d'une carte de compétence qui pourrait remplacer éventuellement le permis d'enseignement qu'ils ont actuellement. Ce permis d'enseignement ou cette carte de compétence pourrait être remise suite à des tests de qualification, après avoir, pour les nouveaux formateurs particulièrement, réussi une formation dans un centre de formation reconnu. On croit qu'il devrait exister un centre de formation reconnu, avec la possibilité de se déplacer dans des régions pour faciliter l'accès à la formation à des formateurs qui voudraient, dans les régions toujours, accéder à ce milieu-là.

Bien sûr, il y a la concertation qui est importante aussi. Il y a, à date, un comité de concertation qui a été mis sur pied. On pense que tous les intervenants, de près ou de loin, liés, intéressés par la sécurité routière et par l'accès à la conduite se doivent absolument de se concerter. Nous croyons cependant que le leadership de cette table de concertation devrait être assuré par la Société de l'assurance automobile, qui aura un rôle à jouer dans les grandes décisions que prendra cette table-là.

Évidemment, il y a une question d'incitatif aussi. On pense que, bien sûr, c'est beau de déréglementer, par contre, il faut que les nouveaux conducteurs soient intéressés à suivre une formation. Bien sûr, il y a l'aspect motivation, mais ça prend aussi un appât. Donc, on pense que le fait d'avoir réduit de quatre mois la période d'apprentissage, passant de 12 à huit mois, peut être un incitatif, mais on croit également qu'il faudra absolument que les assureurs collaborent à ça. Évidemment, le défi du milieu des écoles de conduite — et le nôtre, en autant qu'on est concerné — sera de s'assurer que les gens qui participeront et interviendront dans la formation des conducteurs, bien, nous permettra d'atteindre les objectifs et d'encourager les assureurs à donner de meilleurs incitatifs encore.

Il y a l'autre élément qu'il ne faut pas négliger aussi, c'est l'aspect des examens de qualification au permis de conduire. Actuellement, pour passer un permis d'apprenti conducteur, il y a des examens théoriques à subir. On pense que, dans le futur, ces examens devraient demeurer. Et là je parle en particulier du véhicule de promenade, je reviendrai dans

quelques minutes sur la motocyclette. Bien sûr, on croit que, pour obtenir un permis d'apprenti conducteur, dans le futur, il y aurait deux types d'examen à subir de la part d'un apprenti conducteur, c'est l'examen du Code de la sécurité routière de même que de la signalisation routière. Lorsque viendra le temps, après la période d'apprentissage, sur une base autonome ou autrement, et que le candidat se présentera aux examens du permis probatoire, là viendrait le troisième examen de qualification, c'est-à-dire au niveau des connaissances entre autres, soit l'examen de technique de conduite.

● (16 h 20) ●

Également, on croit que l'examen pratique sur la route devrait être revu, devrait être d'une durée plus longue et devrait être plus sévère, de manière à permettre au futur conducteur d'être mis en situation dans les différentes situations qu'on peut retrouver dans la conduite de tous les jours, pour lui attribuer un permis qu'il méritera vraiment après s'être qualifié à partir de ces examens-là.

Le permis régulier. On propose finalement qu'il devrait être attribué aux conducteurs qui auront fait la période de probation comme il se doit. Cependant, on croit évidemment qu'un accent devrait être mis sur les conducteurs ayant un dossier de conduite un peu plus délabré, je dirais. On suggère que, lorsqu'un conducteur aura atteint un nombre de 12 points d'inaptitude par exemple, ou plus, il devrait se voir contraint de suivre un cours de conduite reconnu, un cours de conduite préventive reconnu, à défaut de quoi il serait contraint de passer un examen de conduite adapté à sa situation pour renouveler son permis de conduire le moment venu.

Évidemment, on croit aussi que la période de probation est nécessaire. C'est sûr que, dans cette période-là, l'apprenti conducteur va être, par les contraintes qu'il aura à vivre, probablement en meilleure position de développer des habitudes sécuritaires, mais on croit qu'il y a un bon nombre de conducteurs qui seront soumis à cette période de probation et qui sont déjà des conducteurs qui ne sont pas à risque. On croit que le fait d'encourager ces gens-là à suivre une formation en conduite préventive reconnue également, qui pourrait être reconnue par la table de concertation, devrait leur accorder le privilège de réduire leur période de probation — on suggère ici, nous, de six mois — et se retrouver, donc, avec un permis plein privilèges, par rapport à un conducteur qui déciderait de ne pas suivre cette formation-là.

Pour ce qui est des motocyclistes, la problématique risque d'être assez importante parce que l'apprenti motocycliste, une fois qu'il aura réussi son permis d'apprenti, risque de pouvoir se retrouver sur la route. Évidemment, on propose dans le projet de réforme qu'il soit suivi par un autre motocycliste, mais c'est évident que le contrôle risque d'être difficile à ce niveau-là. Alors, on suggère en plus des examens de qualification, des connaissances théoriques, que l'apprenti conducteur

motocycliste se voit contraint de réussir un test d'habileté pratique minimum avant de se retrouver sur la route, pour s'assurer que cet apprenti conducteur motocycliste ne risquera pas d'alourdir le bilan routier. Ce n'est pas ça qu'on cherche, on cherche à l'améliorer finalement.

Évidemment, on touche divers autres aspects sur lesquels je ne m'étendrai pas ici, comme, entre autres, la saisie du véhicule pour conduite lors d'une suspension. De façon générale, on est favorable à ça. Évidemment, on suggère que ça ne soit pas fait au détriment du conducteur qui aurait, de bonne foi, prêté son véhicule à quelqu'un dont, malheureusement, le permis de conduire aurait été suspendu.

Conduite avec facultés affaiblies. On est d'accord également avec les mesures qui sont proposées. Toutefois, on suggère que le programme Alcofrein, qui doit être obligatoire, en tout cas qui est suggéré comme étant obligatoire dans le projet de réforme, soit rendu plus accessible à travers la province, parce qu'on sait pertinemment qu'actuellement il y a des gens qui doivent faire un nombre de kilomètres assez imposant pour se rendre à ces sessions Alcofrein. Donc, il y aurait avantage à ce que ces cours-là soient plus disponibles un peu partout. Voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, vous pouvez conclure, il vous reste une minute.

M. Lapointe (Yvon): Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste une minute.

M. Lapointe (Yvon): Oui, bien sûr. Alors, finalement, deux autres points avant de conclure. On suggère aussi, dans notre mémoire, que les autobus scolaires, les nouveaux autobus scolaires sortant de l'usine, soient éventuellement munis de feux clignotants de couleur jaune, placés près des feux rouges, des feux qui seraient actionnés pour avertir les usagers de la route de l'arrêt imminent de l'autobus. D'ailleurs, nous avions fait parvenir à M. Brassard une lettre à cet effet au cours du mois de mai dernier.

Le casque obligatoire pour les cyclistes, on est favorable. On se pose cependant la question sur le contrôle: Quel contrôle il sera possible de faire pour s'assurer que... C'est beau de mettre une loi, mais il faut quelque part que ça soit contrôlable.

Le virage à droite au feu rouge, donc, nous sommes contre, évidemment. Mais je pense qu'on ne se penche pas sur la question ici parce qu'on n'en fait pas une priorité, le projet de réforme est trop important. On y reviendra lorsque la réforme aura fait ses preuves.

En guise de conclusion, donc, nous croyons que le projet de loi n° 12 est un pas dans la bonne direction. Nous sommes prêts à faire, à notre niveau en tout cas, les efforts qu'il faut pour mettre la main à la pâte et tenter d'aider à l'atteinte de l'objectif de 25 % de réduction du bilan routier. Voilà, ça conclut.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. Lapointe. M. le ministre.

M. Brassard: Mme la Présidente, je vous remercie. Je voudrais remercier le Club automobile de nous avoir présenté un mémoire étoffé. On n'en attendait pas moins de cette organisation compte tenu, évidemment, de l'importance du rôle qu'elle joue dans tout le domaine de la conduite automobile. Il suffit de voir le nombre de membres de cette organisation-là aussi, c'est assez impressionnant, plus de 600 000 membres. Une longue histoire, on l'a rappelée au tout début. Alors donc, c'est évident que, à ce moment-là, vos points de vue, vos suggestions et vos recommandations sont extrêmement utiles pour faire en sorte que le projet de loi n° 12 réponde vraiment aux besoins et qu'on accomplisse, comme vous le dites, un autre pas en avant en cette matière.

Concernant les écoles de conduite, je dois vous dire qu'on est sur la même longueur d'onde là-dessus. C'est clair que, quant à nous, à partir du moment où le caractère obligatoire est maintenu et qu'en plus c'était associé, il n'y a pas si longtemps, à un moratoire sur l'émission des permis — ça constituait une sorte de marché captif — on ne peut pas dire que ça incitait à innover en matière de formation de la conduite automobile, ça n'incitait pas non plus à faire des efforts pour adapter la formation aux besoins des conducteurs. À partir du moment où le caractère obligatoire disparaît, moi, je suis convaincu, comme vous l'êtes, que ça va constituer un défi que les écoles vont être en mesure de relever. Là, elles vont vraiment s'efforcer de concevoir et de mettre en oeuvre une formation tout à fait adaptée, qui réponde aux besoins véritables et qui ira dans le sens beaucoup plus du projet de loi, c'est-à-dire d'en arriver à changer des attitudes et des comportements. Parce que, au fond, c'est toujours ça l'objectif.

D'ailleurs, à cet égard, on est d'accord aussi pour qu'il y ait un processus d'accréditation ou de reconnaissance des écoles. Il faut s'assurer, à partir du moment où ça cesse d'être obligatoire, que les écoles qui opèrent soient des écoles de qualité. Donc, ça implique un processus, une procédure de reconnaissance, d'accréditation. Et je pense que vous en êtes tout à fait conscients, puisque, à partir du moment où le projet de loi va devenir une loi, le Club automobile accepte ou acceptera de devenir un organisme accréditeur qui reconnaitrait les écoles de conduite. Je pense que c'est important, c'est essentiel. Il faut évidemment qu'il y ait ce genre de processus pour qu'on puisse, à partir d'un certain nombre de critères, accorder une reconnaissance aux écoles. Pour que le crédit de quatre mois fonctionne, il faut

évidemment que le cours ait été suivi dans une école reconnue. Je pense que tout ça va ensemble. Donc, là-dessus, je pense qu'on est à peu près sur la même longueur d'onde, on a les mêmes points de vue, on partage les mêmes points de vue.

• (16 h 30) •

Concernant les examens, j'aimerais avoir des clarifications parce que, d'une part, vous souhaitez que, pour ce qui est du permis probatoire, il y ait un test de connaissance et de compréhension des techniques de conduite, mais qu'on évalue aussi les attitudes et les comportements que l'apprenti doit normalement avoir développés dans le cadre de sa formation.

Pensez-vous vraiment qu'on peut, par un test, évaluer les attitudes et les comportements? C'est sûr qu'on vise à changer les attitudes et les comportements, mais est-ce qu'on peut, par un test, le vérifier? Je ne sais pas si vous avez trouvé une solution miracle, mais j'aimerais bien la connaître.

M. Lapointe (Yvon): D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Lapointe.

M. Lapointe (Yvon): Oui. D'accord. Je pense que... Évidemment, je suis tout à fait d'accord avec vous que les attitudes, c'est difficile à mesurer. Un comportement, par exemple, c'est un peu moins complexe. Et, quand on dit que l'examen, le test routier particulièrement, devrait permettre d'amener l'apprenti conducteur dans diverses situations de conduite... Un examen qui dure une période beaucoup plus longue que 20 minutes ou 15 minutes, dans certains cas, va permettre à cet apprenti conducteur là de démontrer ses... non pas seulement son habilité, mais sa capacité à gérer sa conduite dans ces diverses situations là. On pense à des situations de route, de circulation, de... en fait, toutes les conditions qu'un conducteur peut avoir à rencontrer dans son quotidien. À ce moment-là, si l'examen est suffisamment long pour permettre au conducteur d'être soumis à ces diverses situations de conduite, quelque part les comportements qu'il va démontrer vont se traduire par ce qu'il a dans la tête, donc par ses attitudes.

Alors, c'est sûr que c'est un système qui doit être mis en place, je pense, mais qui est à bâtir aussi. Mais c'est, à mon avis, l'un des moyens essentiels dont la Société de l'assurance automobile et le gouvernement du Québec doivent se doter. C'est un des moyens essentiels qu'ils doivent se donner pour s'assurer que, d'abord, le conducteur qui a décidé de suivre une formation a reçu une bonne formation et que le conducteur qui aura décidé de faire un apprentissage autonome aura acquis ce qu'il avait à acquérir avant de se retrouver avec un permis probatoire. En fait, c'est, encore une fois, de s'assurer de se retrouver sur les routes avec un conducteur qui est le moins à risque possible.

M. Brassard: C'est ce que vous voulez dire quand vous parlez d'examen pratique plus sévère.

M. Lapointe (Yvon): C'est ça.

M. Brassard: C'est-à-dire, donc, qu'il serait de plus longue durée. Selon vous, il devrait être de plus longue durée que 20 minutes...

M. Lapointe (Yvon): Oui.

M. Brassard: ...et, étant de plus longue durée, une partie du temps devrait être consacrée à vérifier des comportements.

M. Lapointe (Yvon): Exactement.

M. Brassard: C'est sûr qu'à ce moment-là, pour un apprenti conducteur, ça devient... En d'autres termes, c'est plus incitatif pour aller suivre une formation dans une école de conduite reconnue.

M. Lapointe (Yvon): Peut-être. Ce n'est pas le but qu'on vise, cependant...

M. Brassard: Ce n'est pas le but que...

M. Lapointe (Yvon): ...parce que... Non, ce n'est pas le but visé du tout. Évidemment, le conducteur... Il y a des conducteurs que vous connaissez peut-être et que je connais qui, de toute façon, n'ont jamais suivi de cours de conduite et qui sont d'excellents conducteurs aujourd'hui. Et, s'ils avaient à passer un examen sévère, ils le réussiraient probablement. Donc, il y aura des gens qui, simplement parce qu'ils savent qu'il y a un examen à passer, quel qu'il soit, ils vont aller suivre une formation, et d'autres qui vont aller suivre une formation parce qu'ils veulent acquérir des notions et des habilités conformes à la sécurité qu'ils recherchent.

M. Brassard: En tout cas, ça reste à creuser, parce que, moi, je trouve ça intéressant à partir du moment où évidemment l'objectif poursuivi, toujours l'approche dont je parlais ce matin, c'est de modifier les comportements. Ça devient intéressant de voir comment on peut, préalablement à l'octroi du permis, les évaluer et les mesurer, ces comportements. En tout cas, ça mérite d'être creusé. On aura sans doute besoin de vos lumières à cet effet, mais je pense qu'il y a une réflexion à faire de ce côté-là.

Pour laisser le temps à mes collègues, moi, j'aurais juste une dernière question. Vous parlez des assureurs. Comme incitatif à suivre un cours de conduite, vous suggérez que les assureurs reconnaissent ces cours par une réduction de leur tarification ou de leurs primes. Pour faire une pareille affirmation, est-ce que vous avez sondé les assureurs ou est-ce que vous lancez une idée comme ça, là?

M. Lapointe (Yvon): Est-ce qu'on lance la per-

M. Brassard: Oui, c'est ça.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Finalement, oui, nous avons eu des contacts, entre autres, avec le Bureau d'assurance du Canada — on sait qu'ils n'ont pas nécessairement le contrôle sur les assureurs, mais... — pour voir quand même leur vision de la chose, et on a des contacts avec des assureurs également. Il est évident que le milieu des écoles de conduite doit se refaire une réputation aux yeux des assureurs parce que, bon, pour les raisons qui sont les leurs et que je n'ai pas à élaborer ici, ils ne voient pas nécessairement les écoles de conduite comme étant des professionnels, et à tort dans plusieurs cas. Mais c'est évident que la réponse que les assureurs nous font aussi, c'est: Bien, ça va être une question de marché. C'est sûr que, si un gros assureur décide demain matin de donner 20 % de reconnaissance à un apprenti conducteur, bien, la plupart des assureurs, qui ne veulent pas perdre le marché, vont vouloir embarquer aussi.

Mais c'est aussi un couteau à deux tranchants, parce que je disais tantôt qu'il faut revoir de fond en comble l'approche de formation des nouveaux conducteurs et des formateurs également. Bien, si les assureurs accordent une reconnaissance intéressante et que, dans deux ou trois ans, ils se rendent compte que ceux qui ont suivi le cours de conduite reconnu ne sont pas meilleurs ou sont pires que ceux qui n'ont pas suivi de formation, bien, on va avoir fait la preuve de notre incapacité dans le milieu. Donc, c'est aussi une arme à deux tranchants. On pense que les assureurs devraient récompenser celui qui aura réussi une formation reconnue, et évidemment c'est à eux de décider jusqu'où ils sont prêts à jouer le risque.

M. Brassard: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Je vous remercie du mémoire. Toutefois, il me semble que votre position concernant les cours de conduite semble indiquer qu'une des raisons pour lesquelles ça ne devrait plus être obligatoire c'est parce que la qualité des cours qui ont été donnés, les écoles, ainsi de suite, il y a un manque là. Donc, s'il y a un manque dans la formation, est-ce qu'on peut automatiquement conclure que c'est mieux que ça ne soit plus obligatoire? Ou est-ce qu'on ne devrait pas être dans l'autre sens, de dire que nous croyons que la formation obligatoire, une bonne formation obligatoire... Est-ce que ça ne nous assurerait pas... Tu sais, est-ce que ça ne serait pas une assurance qu'on pourrait atteindre le but visé de réduire de 25 % les accidents sur nos routes?

M. Lapointe (Yvon): Je... C'est la...

M. Middlemiss: Oui, allez-y.

M. Lapointe (Yvon): O.K. Parfait. Je pense que... Je ne suis pas certain. Ce n'est pas évident. Il n'y a rien qui démontre encore que la formation garantit la sécurité du conducteur... l'obligation. Je m'excuse, là, il ne faut pas que je me trompe. L'obligation de la formation ne garantit pas la sécurité sur la route. C'est plutôt la motivation, je pense, de l'apprenti conducteur à vouloir se donner, par le biais de la formation, des outils qui vont lui assurer d'être plus sécuritaire sur la route.

L'obligation de suivre un cours de conduite, à notre avis — et ça, ça fait l'unanimité chez nous — a contribué à enlever la motivation de quelqu'un à suivre un cours de conduite. La preuve, dans une salle de cours remplie d'apprentis conducteurs, on pose la question à savoir pourquoi ils sont là: c'est parce qu'ils sont obligés d'être là. Dans un cas où une formation n'est pas obligatoire et que quelqu'un a choisi — je dis bien «choisi» — de suivre une formation, d'abord il va magasiner l'entreprise qui va lui offrir le service d'une façon différente, il va aussi avoir des attentes, des exigences, dans le cadre de ce processus-là, qui ne seront probablement pas les mêmes. Donc, on pense que l'abolition de l'obligation va tout simplement redonner la motivation à ceux qui veulent se doter d'une bonne formation à la suivre, cette formation-là, et à la trouver à l'endroit le plus approprié pour eux.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, donc, ces gens-là qui, par obligation, prennent le cours mais réellement ne sont pas bien formés, est-ce qu'on peut conclure que, s'ils n'en prennent pas, de cours, ils vont être plus motivés et qu'ils vont mieux réussir, ils vont se comporter mieux sur les routes?

• (16 h 40) •

M. Lapointe (Yvon): Non, je ne pense pas que ce soit dans ce sens-là que j'ai expliqué la situation. Je ne dis pas que quelqu'un qui ne suit pas de cours va être plus motivé à faire attention. Je dis que, si quelqu'un choisit de suivre un cours, il va être probablement plus motivé. Fort probablement que ça fait partie des choix d'un individu de faire ou de ne pas faire. Et, si je décide de faire, je le fais avec une vision différente de celle que j'aurais si on me pousse pour le faire. Ça, ça fait partie de la nature humaine. Ce n'est pas différent dans les cours de conduite, là.

M. Bélanger (Richard): Je peux ajouter quelque chose pour répondre à votre question. C'est aussi, je pense, que l'examen que la personne devra passer ou subir pour avoir son permis va devenir l'élément motivateur. C'est que quelqu'un qui, par exemple, pense et a les capacités de passer l'examen, à partir du moment où l'examen est sévère, la personne pourra le passer, mais, si quelqu'un sent que, pour passer l'examen, il a besoin d'une formation, il va avoir une motivation d'aller la chercher. Je pense que l'examen pour obtenir le permis est très important dans ce sens-là. Ça va devenir un outil disponible parmi d'autres pour pouvoir passer ce fameux examen qui va donner droit au permis de conduire.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, est-ce que vous pourriez... Vous avez indiqué qu'on va être obligé et qu'on devrait, puis avec raison, trouver des façons de mieux responsabiliser, de changer les attitudes, si possible. Est-ce que vous avez des suggestions? Ou de quelle façon est-ce que... Par exemple, avec de l'équipement semblable à ce que les pilotes sont obligés d'utiliser pour... les simulateurs, est-ce que c'est quelque chose de cette nature-là qui pourrait nous permettre de mieux préparer surtout les jeunes à devenir, disons... le groupe des 16-25, qui semble être le groupe que les statistiques démontrent comme étant le groupe le plus difficile...

M. Lapointe (Yvon): Je pense que tous les moyens... D'abord, je pense qu'à partir du moment où le milieu des écoles de conduite va être davantage dans un contexte de libre marché ça va réveiller beaucoup les créateurs. Il y a déjà des écoles de conduite... D'ailleurs, ça existe déjà, des moyens d'autoapprentissage, dans le milieu des écoles de conduite. Je sais pertinemment qu'il y a plusieurs organismes qui sont en train de penser à d'autres moyens d'autoapprentissage pour des clientèles qui sont plus autodidactes et qui n'ont pas besoin nécessairement de se retrouver avec un prof dans une salle de cours pour apprendre quelque chose. Je parle pour l'aspect de l'acquisition des connaissances. La pratique, ça demeurera toujours, à mon avis, avec un formateur sur la route puis un véhicule, à moins d'innovation dans la simulation. Mais ce n'est pas abordable sur le plan financier pour le moment. Ce n'est pas abordable. C'est une question de millions de dollars, les simulateurs. Donc, je pense que tous les moyens qui pourront être développés, créés pour permettre à un plus grand nombre de clientèles possible d'avoir accès à une formation de qualité, qu'elle soit sur une base individuelle ou autre, en autant qu'on est concerné, on va nécessairement toujours appuyer ça. Donc, je pense que l'avenir est à ça beaucoup, de toute façon.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, dans la formation que vous dites qu'on va donner, il va certainement y avoir beaucoup... Dans la conduite elle-même d'un véhicule, vous avez dit: Un peu comme du «defensive driving» dans des situations difficiles. Est-ce que, au moment de l'examen, vous exigerez que ceux qui n'ont pas pris de cours soient soumis à ces mêmes... au moment de l'examen? Celui qui a pris le cours ne serait pas soumis à ça parce qu'il l'a déjà pris, il a réussi son cours, ou est-ce que tout le monde serait soumis à cet exercice?

M. Lapointe (Yvon): C'est une très bonne question. Je dois dire que, pour nous, un examen de qualification au permis de conduire ne doit pas dépendre du fait que quelqu'un a suivi ou n'a pas suivi une formation. La mesure des capacités de gérer la conduite doit être indépendante. Il ne doit y avoir aucun lien avec les moyens de formation qu'ils ont pris. Donc, bien sûr

que, si on veut mesurer adéquatement ce que le conducteur est capable de faire, il faut nécessairement passer par toutes les étapes des comportements qu'il pourra mettre en évidence durant sa conduite. Alors, s'il faut suggérer que durant l'examen on ait des manoeuvres d'urgence, bien, là il s'agira de voir avec les gens de la Société de l'assurance automobile la faisabilité et l'encadrement à mettre de l'avant pour ça.

Mais, encore une fois, c'est de faire en sorte que le nouveau conducteur se retrouve sur la route avec le moins d'inconnues possible. Pensons à la conduite de nuit, pensons au dépassement d'un véhicule sur une route de campagne, souvent les apprentis conducteurs, les nouveaux conducteurs sont obligés d'apprendre ça tout seuls et à leurs risques et périls. C'est comme apprendre à nager dans le 4 pi puis se retrouver dans le 12 pi après, on risque d'avoir des problèmes. Alors, c'est un peu ce phénomène-là qu'on veut mettre en évidence et s'assurer que les moyens seront mis en place pour permettre la mesure adéquate des capacités de conduite de quelqu'un.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, pour revenir aux gens qui vous avaient dit qu'ils prenaient des cours de conduite, qu'ils étaient là parce que c'était obligatoire, qu'ils n'étaient pas motivés, est-ce que ces gens-là, le fait de ne pas être obligés de prendre un cours de conduite, vont se discipliner eux-mêmes, vont s'assurer de tout faire mieux parce que ce n'est pas obligatoire? Est-ce que c'est un peu la conclusion que vous tirez de ça?

M. Lapointe (Yvon): Vous faites référence, en fait, à la popularité des cours de conduite après la déréglementation? C'est un peu ce à quoi que vous faites référence?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Lapointe (Yvon): Écoutez, on ne peut pas présumer de ce qui va se passer après, mais on peut regarder ce qui se faisait avant, parce que, avant que ce soit obligatoire au Québec, il s'en donnait pareil, des cours de conduite. C'était d'ailleurs très populaire. Les études que la Société de l'assurance automobile du Québec a en main, c'est démontré par ces études-là que, même ailleurs et même par nos clubs CAA et AAA un peu partout en Amérique du Nord, on se rend compte que, même si les cours ne sont pas obligatoires dans ces endroits-là, 80 % des futurs conducteurs se donnent le privilège de suivre une formation reconnue. Même, ça va plus loin que ça: pour avoir parlé à certaines gens d'autres provinces, on se rend compte que, dans le 20 % de gens qui ne se donnent pas le privilège de suivre une formation reconnue, plusieurs d'entre eux se permettent de suivre des leçons, ne serait-ce que pour se rassurer avant d'aller passer leur examen de conduite. Alors, bon nombre, je dirais presque la totalité, des futurs conducteurs bénéficient d'une formation, finalement. Donc, ça donne une idée de la popularité.

M. Middlemiss: Oui. D'accord. Est-ce que, par exemple, si on parle de l'Ontario, est-ce qu'en Ontario les compagnies d'assurances ne donnent pas un avantage ou une réduction de prime à ceux qui prennent des cours de conduite et qui obtiennent leur permis? C'est quoi? Est-ce qu'on a une idée de quel pourcentage ça encourage à prendre des cours de conduite, cet incitatif-là?

M. Lapointe (Yvon): Je n'ai pas de chiffres, mais je sais cependant que les assureurs reconnaissent, là-bas... Je me suis laissé dire par le Club automobile de Toronto que les assureurs donnent 20 % de rabais à celui qui a suivi une formation reconnue dans cette province-là. Mais je n'ai pas de chiffres sur les retombées de ça, les conséquences sur le bilan routier. Pour le moment, je n'ai pas de chiffres là-dessus.

M. Middlemiss: Donc, au Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, ce sont des assureurs. Donc, lorsque vous parlez de ceux qui pourraient peut-être donner un rabais, est-ce que ça inclut juste le privé ou ça inclut aussi la Société de l'assurance automobile du Québec?

M. Lapointe (Yvon): C'est une bonne question. Je pense que de toute façon, nous, quand on parle d'assureurs, on parle d'assureurs privés, mais ça n'enlève pas que... Si la Société de l'assurance automobile du Québec veut faire des cadeaux, je pense que c'est tout indiqué, il n'y a pas de problème là, c'est évident. Il faut faire attention cependant pour ne pas que l'incitatif crée une obligation, parce que, si l'incitatif crée une obligation, on perd l'essentiel de la réforme, c'est-à-dire d'encourager plutôt que d'imposer. Alors, si on enlève l'obligation d'un bord et que, de l'autre côté, on donne des incitatifs tellement importants que ne pas suivre une formation, c'est ne pas savoir compter, bien, il y a un problème aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest: Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs et madame du Club automobile. Je pense que ça vaut vraiment la peine de souligner que le Club automobile a toujours assumé une grande part de responsabilités dans le fait que la sécurité routière soit une préoccupation de tous les jours parmi la clientèle d'automobilistes, mais a aussi, comment je dirais, incité les gouvernements qui se sont succédé à améliorer certaines mesures, ou enfin le code de la route, pour que la sécurité routière soit une réalité au Québec. Et ça, je pense que le Club automobile a toujours été très présent dans ces dossiers-là, puis l'a fait d'une façon très efficace et l'a bien assumé, en tout cas. Moi, c'est ce que je pense parce que j'ai eu à collaborer avec vous dans le passé sur certains dossiers et j'ai eu une bonne collaboration.

● (16 h 50) ●

Je reviendrais sur toute la question des écoles de conduite, parce que là vous en parlez depuis tout à l'heure, et, moi, ce qui me vient à l'esprit et ce que je comprends de votre mémoire, c'est que vous êtes tout à fait d'accord pour qu'on n'oblige pas les cours de conduite, mais, par contre, qu'on professionnalise quelque part la formation qui serait diffusée dans ces écoles de conduite là. On sait pertinemment qu'il y a quand même, chez ceux qui suivent les tests et qui suivent les cours, un taux d'échec qui est important, qui est de l'ordre de 30 % lorsqu'ils arrivent pour passer leur permis. En quoi la professionnalisation de la formation diminuerait le taux d'échec? Et ce serait quoi, le taux d'échec, pour vous, qui serait acceptable, entre guillemets? Ça, c'est une première question. Je reviendrai sur d'autres éléments tout à l'heure.

M. Lapointe (Yvon): C'est très difficile de donner un taux d'échec acceptable. Ce n'est quasiment pas faisable, à mon avis, parce que le taux d'échec peut dépendre du niveau de difficulté de l'examen que les gens doivent passer et également du seuil de réussite. On peut jouer...

Mme Charest: Et de la qualité des cours.

M. Lapointe (Yvon): Pardon?

Mme Charest: Et de la qualité des cours...

M. Lapointe (Yvon): Et de la qualité des cours...

Mme Charest: ...versus l'examen.

M. Lapointe (Yvon): ...bien sûr. Il faudrait voir dans ce que vous amenez, le taux d'échec de quelque 30 % — qui est même, dans certains cas, supérieur, dans certaines périodes ou certaines régions — ceux qui échouent, pour quelle raison ils échouent.

Je pense que, dans le contexte actuel, où l'examen est d'une durée d'à peu près 20 minutes, il ne faut pas se le cacher, quand on est dans un examen de conduite, particulièrement — même si ça fait longtemps que je l'ai passé, je me souviens c'était quoi — c'est énervant. La personne qui a le moins de difficulté à s'adapter à l'examen, qui a besoin de 10 minutes pour s'adapter, il ne lui reste pas grand temps pour démontrer ses capacités de conduite. Et c'est l'une des raisons pour lesquelles on dit que l'examen devrait être plus long, c'est pour permettre à celui qui a besoin d'un certain temps pour s'adapter d'avoir la chance après de démontrer ce qu'il est capable de faire. Si, malgré ce temps-là, il n'est pas capable de démontrer ses capacités, bien, il va échouer, ça finit là.

Je pense que le taux de réussite ou d'échec n'est pas nécessairement lié à la qualité de la formation. Ça l'est, d'une part, mais pas entièrement. C'est relié aussi à ma capacité de me contrôler durant l'examen et à la

qualité de la formation, bien sûr. Si le candidat s'en va à l'examen et qu'il n'a pas suivi la totalité des cours, comme on en fait mention dans notre mémoire, bien, il a d'autant plus de chances d'échouer, à moins qu'il ne soit déjà très habile...

Mme Charest: Oui.

M. Lapointe (Yvon): ...comprenez-vous?

Mme Charest: Parce que vous savez quand même — M. Bélanger, c'est ça?

M. Lapointe (Yvon): Lapointe.

Mme Charest: ...M. Lapointe, pardon — qu'il y a quand même eu des études sur l'évaluation des cours de conduite. Laberge, Nadeau, de l'Université de Montréal, en a fait; il y en a eu dans les autres provinces canadiennes. Ce dont on s'est aperçu, c'est que la formation comme telle, ça n'augmente pas nécessairement les habilités pour la conduite en situation difficile. Ça va augmenter le niveau de connaissances théoriques sur ce qu'on devrait faire, le Code de la sécurité routière, et tout ça. Ce que ça a eu comme impact au Québec, ça a été d'amener sur les routes une clientèle d'automobilistes de plus en plus jeunes, c'est-à-dire que, dès l'âge de 16 ans, on est au volant du véhicule automobile parce qu'on a eu l'obligation de suivre un cours. Mais ce n'est pas ce qui fait... ce qui donne un impact le plus fort sur le bilan routier, là, en termes de diminution ou de réduction comme telle d'accidents. Ce n'est pas...

M. Lapointe (Yvon): Oui.

Mme Charest: ...ça qui fait... Et c'est pour ça que je trouve un peu... enfin, particulier l'attachement à ces cours-là. D'une part, je peux comprendre jusqu'à un certain point, mais, à la limite, je me dis: Ce n'est pas nécessairement une solution à prôner parce que ce n'est pas ce qui va diminuer le bilan routier comme tel. Là-dessus...

M. Lapointe (Yvon): Oui.

Mme Charest: ...je suis...

M. Lapointe (Yvon): Je suis d'accord avec vous...

Mme Charest: ...un peu surprise qu'on mette beaucoup d'emphase sur la formation.

M. Lapointe (Yvon): Je suis d'accord avec vous dans le contexte de formation actuel. Malgré que les cours actuels soient bons en général, ils se limitent à l'acquisition de connaissances et au développement d'habilités, et ce n'est pas ça, le problème, dans le bilan routier. Les jeunes les connaissent et ils sont habiles,

sauf que, comme vous en avez fait mention, quand ils se retrouvent dans des situations inconnues, qu'ils n'ont jamais encore eu à vivre, ils ne savent pas quoi faire. Et c'est comme nous tous...

Mme Charest: C'est l'expérience qui fait la différence.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Et je pense que l'accès graduel qui est proposé est aussi un élément intéressant...

Mme Charest: O.K.

M. Lapointe (Yvon): ...qu'il ne faut pas négliger, parce que la période de huit mois minimum, si quelqu'un bénéficie d'une formation, en plus de bénéficier d'une formation, il va avoir un certain temps plus long qu'actuellement pour intégrer ce qu'il a acquis et développer, acquérir des habitudes. Ça, c'est important.

On le voit avec — là, je fais une parenthèse, finalement — les conducteurs qui ont un permis de conduire révoqué pour l'alcool, par exemple. On sait pertinemment que 75 % d'entre eux continuent à conduire. Durant cette période-là, ils font tellement attention — et je ne dis pas que c'est une bonne chose qu'ils continuent à conduire — qu'ils finissent par développer des habiletés puis acquérir des habitudes sécuritaires. Puis, après, ils sont généralement de meilleurs conducteurs, à moins que ce ne soient des récidivistes nés. Donc, la période de temps à laquelle ils sont soumis pour... et la période de temps durant laquelle ils portent davantage attention leur est bénéfique, finalement. Alors, ce sera la même chose pour les apprentis conducteurs.

Mme Charest: O.K. Alors, je suis contente de vous entendre là-dessus. J'aimerais vous entendre par rapport aux facultés affaiblies. Les facultés affaiblies, on sait que, bon, 50 % des accidents avec décès sont souvent... l'une des causes principales est l'alcool au volant, tout le monde sait ça. Je vous trouve bien timide, le Club automobile, par rapport à ce que vous proposez concernant la récidive. Parce que Alcofrein, oui, c'est un programme d'éducation, de sensibilisation, de motivation au changement de comportements. C'est quand même limité comme moyen. Je ne dis pas que c'est mauvais. Ce n'est pas ça que je dis.

J'aurais aimé ça, vous entendre sur d'autres moyens. Je pense, entre autres, au système de blocage du système de démarrage des véhicules automobiles. Qu'est-ce que vous en pensez, au Club automobile, pour la récidive? Je ne dis pas pour une première contravention, mais pour la récidive. Parce qu'on arrive dans le dur, là. La clientèle, là, elle ne répond plus à des campagnes de promotion, de sensibilisation, d'information, d'éducation. C'est la clientèle qui, dans le fond, n'écoute pas ce type de message là. Il me semble qu'Alcofrein, c'est bien timide par rapport à

cette clientèle-là. J'aimerais ça, vous entendre pour la récidive, entre autres.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Je pourrais peut-être... As-tu quelque chose à amener?

M. Bélanger (Richard): Je pense que l'éducation des gens, en tout cas à notre avis, est plus importante que les moyens qui sont des moyens techniques, par exemple, qui peuvent, dans certains cas, être contournés. Mais, par l'éducation, à plus long terme, c'est peut-être plus long d'atteindre le même but, mais c'est peut-être un moyen plus sûr que d'avoir des moyens techniques temporaires que peut-être les gens vont réussir à contourner. Il y en a qui sont assez faciles dans ça à contourner aussi. Comme à Alcofrein, par exemple, on va sensibiliser la personne. On lui donne des outils pour être capable de mieux comprendre le problème, à quoi elle s'expose dans ces cas-là. C'est peut-être plus fort à long terme que l'équipement technique qui pourrait temporairement être utilisé. Mais on n'est pas contre ces équipements-là non plus. Ce n'est pas ça que je dis.

Mme Charest: Est-ce que vous les connaissez, les nouvelles technologies dans ce sens-là? Parce que, vous savez, ça devient de plus en plus difficile à contourner. Les premiers spécimens, oui, c'est vrai, on pouvait les contourner, mais, de plus en plus, ces systèmes-là sont incontournables.

M. Bélanger (Richard): C'est de plus en plus sophistiqué. Des fois, ça prend un ami qui va venir nous aider à le contourner dans certains cas, mais c'est plus difficile à contourner. Mais ça reste que ça n'affecte pas directement le comportement de la personne, ce qui est peut-être le plus important. Puis ça, il faut aller loin. C'est même à l'école que ça s'apprend que l'alcool au volant... Un peu comme la conduite automobile aussi. Quand on parle de comportement, il faut presque retourner à l'école pour que les gens aient un comportement meilleur au moment où ils peuvent conduire un véhicule.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, Mme la Présidente. Moi, j'aimerais qu'on revienne à la page 12 de votre mémoire. J'ai sursauté quand j'ai lu le dernier paragraphe du point 2, qui dit: «Comme il est techniquement impossible d'identifier matériellement tous les permis révoqués ou suspendus à travers le Québec...» Je ne sais pas si c'est moi qui suis très naïve, mais j'ai toujours pensé qu'avec l'informatique telle qu'on la connaît aujourd'hui c'était très facile, au moment même où on nous arrêtaient, de pouvoir savoir, par le biais... évidemment, si on se fait arrêter par la sûreté publique de notre municipalité ou par la Sûreté du Québec, de savoir si les permis sont révoqués ou pas.

Est-ce que je lis mal ce que vous dites là? Est-ce que je suis en train de comprendre que ce n'est pas évident... que ce n'est pas vrai, ce que je comprends ou bien...

M. Lapointe (Yvon): En fait, ce qu'on dit, c'est qu'on fait référence à quelqu'un à qui on prête notre voiture, puis il n'a pas de permis, son permis n'est pas valide. Il se fait arrêter et je risque de faire saisir ma voiture. C'est un peu à ça qu'on fait référence. On sait pertinemment qu'il y a des gens qui ont leur permis de conduire révoqué au moment où on se parle et qui l'ont encore dans leur poche et qui demeurent toujours... Il n'y a rien qui dit sur le permis qu'il est révoqué.

● (17 heures) ●

Ce à quoi on fait référence également, dans ce passage-là, c'est que, si ce principe-là, auquel on n'est pas contre... Évidemment, on s'aperçoit que, moi, je prête ma voiture à quelqu'un, je lui demande: Ton permis de conduire «est-u» valide, et tout ça? Il dit: Oui, oui. Il me le montre même. Il n'y a rien qui me prouve qu'il l'a encore. Il va falloir, s'il y a un mécanisme qui nous le permet, et je pense que ça l'est dans le projet quelque part, la possibilité de mettre en place — et, Paula, tu pourras m'aider si je me trompe — un moyen pour s'assurer que le permis est valide. Avant que je prête ma voiture, il va falloir s'assurer que ce moyen de valider le permis est efficace, rapide. Si je suis obligé d'attendre trois jours pour avoir la réponse puis que ça me prend une procuration pour faire cette demande-là, c'est un peu compliqué.

Donc, encore une fois, c'est dans la gestion de tout ça qu'on se posait la question. Peut-être que tu as des choses à ajouter.

Mme Delisle: Je voudrais revenir à l'obligation de suivre des cours de conduite. Je suis obligée de vous dire que j'ai un peu de problèmes avec ce que vous appelez la déréglementation, pas parce que je crois que toutes les écoles de conduite donnent un cour extraordinaire qui est parfait. Je ne crois pas ça. Je crois aussi qu'il faut améliorer la formation. Votre mémoire nous fait part de certaines lacunes, puis je pense que c'est important de les relever. Et puis je vous remercie de nous avoir sensibilisés au niveau de la formation des formateurs. Mais, moi, j'ai entendu très récemment des parents dire qu'étant donné que les cours ne seraient plus obligatoires ils donneraient eux-mêmes des cours de conduite à leurs enfants. On ne parle pas, là, d'être sur la route de campagne, on parle en ville. Moi, ça m'énerve un peu, ça, là.

Deuxièmement, je voulais vous dire que je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous quand vous dites que de ne pas l'obliger va être un incitatif — j'espère que je vous cite bien, là — que de ne pas obliger à prendre des cours va être un incitatif à une meilleure formation pour ceux qui vont décider de prendre des cours. Vous avez dit quelque chose qui ressemblait à ça tout à l'heure.

M. Lapointe (Yvon): Ils sont plus motivés, en tout cas, à la suivre s'ils font le choix de la suivre.

Mme Delisle: Bien, moi, je dois vous dire, monsieur, que je suis bien contente qu'il y ait eu des cours de formation obligatoires, des cours de conduite obligatoires pour mes quatre. Remarquez que ça m'a rassurée, j'ai toujours pensé que les cours étaient bons. Je vous dirais, par contre, que je crois que l'obligation de suivre les cours est certainement une motivation à la fois pour les parents de les laisser conduire en si bas âge, parce que ce n'est quand même pas vieux, et aussi une motivation, je pense, pour les jeunes à la fois de suivre les cours et de... pas la motivation, mais la justification de prendre le volant. Ça, c'est mon opinion, là, mais c'est ce que je pense. Je ne crois pas que conduire est un droit. Je crois plutôt que conduire est un privilège. Si tu as le privilège d'avoir entre les mains la voiture de ton père, ou de ta mère, ou la voiture familiale, parce qu'à 16 ans ce n'est pas évident que c'est toi qui te paie ta voiture, là, bien, il me semble qu'il y a des règles qui vont avec ça. Puis, une des règles, c'est que, si tu prends l'auto, il y a des cours qui sont obligatoires.

Je suis contente de voir que vous souhaitez que les cours, la qualité des cours soit meilleure. Quant à ce qui devrait être accrédité, ça, je laisse ça aux bons soins de la discussion qu'on aura, là, à un moment donné, sur ce dossier-là. Mais je vous dis bien sincèrement que j'ai de la misère à vous suivre quand vous dites que... Je sais que c'est le gouvernement qui souhaitait la déréglementation. Je sais que le Club automobile est reconnu pour avoir toujours donné des cours de qualité. Alors, là n'est pas la question. Votre jugement critique à l'égard d'autres est sans doute justifié, mais j'ai de la misère à vous suivre, là, sur la non-obligation de suivre ces cours-là, très sincèrement, d'autant plus qu'aujourd'hui c'est tellement facile pour les jeunes, qu'on pense au milieu de la formation et de l'éducation, de décrocher, de ne pas voir de responsabilité souvent dans ce qu'ils ont à faire ou à prendre. Ce n'est pas un constat négatif à l'égard de tout ce qui se fait, là. Je vous dirais même — ce serait peut-être un message que je passerais à la SAAQ — que je ne suis certainement pas la seule à avoir déjà entendu des jeunes dire qu'il y a des endroits où c'est plus facile de passer l'examen, alors qu'à d'autres endroits tu es recalé deux et trois fois.

Alors, s'il faut revoir le système, moi, je suis parfaitement d'accord avec ça. Il faut s'assurer que nos jeunes, lorsqu'ils prennent le volant, le prennent de façon responsable, qu'ils suivent des cours à la fois théoriques et pratiques, mais que tout le monde fasse son exercice pour s'assurer qu'on vise, qu'on atteigne finalement les 25 % qui sont poursuivis par le gouvernement actuellement. Mais je ne peux pas vous dire que vous m'avez convaincue qu'il ne fallait pas que les cours soient obligatoires. Si vous voulez tenter de le faire à ce moment-ci, là, la parole est à vous.

M. Bélanger (Richard): Peut-être. Vous ne pensez pas que l'examen pour l'obtention du cours est la partie la plus importante du processus? Si l'examen est rendu difficile au point où quelqu'un doit bien conduire pour obtenir un permis, les gens ne... Je comparerais ça peut-être à l'aviation privée. Vous avez quelqu'un qui veut avoir un permis de pilote privé. Il n'y a pas l'obligation, à ma connaissance, de suivre un cours. Personne ne penserait à aller passer un examen de pilote privé sans passer un cours, connaissant la difficulté, là: il y a un examen en vol d'une couple d'heures, un examen théorique difficile. Donc, sachant que l'examen est difficile, sachant que les compétences vont être bien mesurées, les gens ne pensent même pas à aller s'essayer sans prendre un cours.

Je pense que c'est peut-être ça, là, je pense que le noeud est au niveau de l'examen. S'il y a un examen qui est un bon examen, qui est un examen qui certifie que la personne sait conduire, puis que les gens... Peut-être qu'au début il va y en avoir, des gens qui vont s'essayer, comme vous dites, ils vont aller... Si les gens s'aperçoivent que, s'il n'y a pas de cours, ça ne passe pas, automatiquement les gens vont aller chercher un cours. Je pense que le noeud, c'est l'examen. Il faut que l'examen soit bon, qu'il soit reconnu. On parlait de conduite de nuit, tantôt, et tout ça. Il y a tout ça qui n'est pas mesuré, aujourd'hui. L'examen, on fait le tour du quartier, ça prend cinq minutes, il y a deux, trois virages à droite, deux, trois virages à gauche. Donc, là c'est tentant d'aller s'essayer sans prendre de cours. Mais, si l'examen est bien fait, je pense que le... Je veux dire, dans le domaine de l'aviation — je vous ramène à ça — moi, je ne connais personne qui va aller essayer de passer son permis sans prendre de cours. C'est presque inimaginable, parce que tout est mesuré, à ce moment-là. Je crois que je vous ai convaincue.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Delisle: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors...

M. Lapointe (Yvon): Je pourrais peut-être rajouter aussi que...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, en conclusion.

M. Lapointe (Yvon): Oui. Je pourrais rajouter qu'au Québec on a un avantage qu'il n'y a nulle part ailleurs en Amérique du Nord: ça fait 13 ans que les cours de conduite sont obligatoires. Ça fait quasiment partie des mentalités des gens que de suivre un cours de conduite. Et je suis persuadé... J'entends des parents... Comme vous le dites, il y a des parents qui disent: Penses-tu que je vais accompagner mon jeune à apprendre à conduire? Puis je suis tout à fait d'accord avec lui. Par contre, le parent qui va dire: Moi, je vais essayer,

avec la collaboration peut-être... et je vais l'envoyer de temps en temps à l'école, puis, de temps en temps... Ça sera une minorité, probablement, mais ça donne au moins le choix. Et ça ne veut pas dire que, parce que...

Et je reviens là-dessus. On a juste à regarder des gens ici dans cette salle. Peut-être que tout le monde n'a pas suivi de cours de conduite pour avoir son permis, puis vous n'êtes pas pour autant de mauvais conducteurs. Et, par contre, il y en a plein qui ont suivi des cours depuis 1983, et regardons le bilan routier. Donc, c'est certain que la formation ne garantit pas la qualité, mais je pense que le fait que quelqu'un choisisse de le faire... Et là je n'essaierai pas de vous convaincre, sauf que la motivation est un élément très important dans toutes les décisions qu'on prend dans la vie, de toute façon, et l'intérêt qu'on porte aux choix qu'on a faits.

Mme Delisle: Merci.

M. Brassard: Une dernière remarque...

La Présidente (Mme Bélanger): Un dernier commentaire pour M. le ministre.

M. Brassard: ...concernant le sujet qu'a abordé la députée de Jean-Talon tout à l'heure, sur la validation des permis. On est en train de regarder, là, d'envisager la mise en place d'un système de réponse vocale interactive. Parce que ce qu'il s'agit de savoir, là, il ne s'agit pas de connaître le dossier du conducteur, ce n'est pas ça qu'on veut non plus, il s'agit tout simplement de savoir: Est-ce que le permis est valide ou pas? Par un système de réponse vocale interactive, on peut mettre ça en place, et c'est très rapide, très efficace, pas nécessairement pour la personne, là, qui prête son auto à son ami ou à son voisin, mais, par exemple, pensons aux locataires de voitures. Ceux qui louent des voitures, ils vont avoir besoin de savoir que ceux à qui ils louent des voitures ont un permis valide. Donc, simplement par ce système-là, ils vont savoir rapidement, oui, il est valide, non, il n'est pas valide, sans donner la raison, là, sans donner les raisons pour lesquelles il est valide ou pas. C'est ce qu'on envisage de mettre en place.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Alors, merci, Mme Landry, M. Bélanger, M. Lapointe. On vous remercie de votre participation.

Alors, nous allons suspendre quelques instants pendant que la Ligue de sécurité du Québec se présente à la table.

(Suspension de la séance à 17 h 9)

(Reprise à 17 h 15)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission reprend ses travaux. Le mandat, c'est toujours

de poursuivre la consultation générale et les auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, vous connaissez probablement le déroulement: 20 minutes pour votre mémoire et pour la période de questions et du côté ministériel et du côté de l'opposition. Je demanderais au porte-parole de bien s'identifier et d'identifier les personnes qui l'accompagnent.

Ligue de sécurité du Québec

M. Bastien (Yvan R.): Mme la Présidente, je suis Yvan Bastien, le président-directeur général de la Ligue de sécurité du Québec. J'ai avec moi M. Jean-Guy Breton, à ma gauche, qui est le vice-président du conseil d'administration et membre de l'exécutif de la Ligue et, à ma droite, M. Robert Pesant, le chef de division des véhicules et de la direction de la Ligue de sécurité du Québec, et j'ai un autre membre du C.A., M. Ghislain Gaudette, avec le public.

Mme la Présidente, la Ligue de sécurité fut créée en 1923 à titre d'organisme privé sans but lucratif. Elle se compose d'un conseil d'administration de 15 personnes dont cinq représentants du gouvernement et les autres du privé. Nous avons un exécutif de six personnes. La Ligue de sécurité du Québec a pour mission d'œuvrer à la réduction des accidents sur la route, au travail et hors travail. De façon plus spécifique, la Ligue poursuit le mandat d'offrir tant au grand public qu'aux entreprises privées des programmes et services d'information, de sensibilisation, de formation et de consultation en prévention des accidents. Elle a un membership d'au-delà de 300 entreprises et de plus de 11 000 conducteurs.

En accord avec sa mission, la Ligue entend supporter, par le présent document, la promotion de la sécurité routière dans la perspective d'une réduction de 25 % des accidents routiers d'ici l'an 2000 que s'est donné comme objectif le ministère des Transports du Québec. Par ailleurs, le présent mémoire vise à rendre public le point de vue du seul organisme privé sans but lucratif œuvrant dans la prévention des accidents au Québec.

Il commence avec le projet de loi n° 12. L'accès graduel à la conduite de véhicule routier. Des divers problèmes qui touchent les jeunes de 16 à 24 ans, les décès et traumatismes associés aux accidents de la route demeurent un problème majeur. Malgré ce constat, certaines mesures sont reconnues efficaces pour réduire le nombre de victimes de traumatismes routiers chez les jeunes. L'accès graduel à la conduite d'un véhicule routier est de celles-là. En plus d'amener le jeune conducteur à considérer le permis de conduire comme un privilège et non un droit en soi, cette mesure évolutive l'aide également à intégrer ce processus d'apprentissage dans son quotidien.

Par ailleurs, la période de probation de 24 mois permet aux jeunes l'acquisition de compétences appréciables

en conduite d'un véhicule suite aux multiples situations auxquelles ils ont été confrontés: le type de route, la chaussée, les conditions climatiques, etc. Ce type de compétence est d'autant plus important quand on considère que, en 1993, 82 % des conducteurs américains âgés de 16 ans impliqués dans des accidents de la route avaient commis au moins une erreur de conduite en cause dans la collision. Outre les compétences acquises qui contribuent à augmenter l'estime de soi du jeune conducteur, la réduction de la durée d'apprenti conducteur représente une mesure positive pour reconnaître et valoriser le jeune conducteur qui fait l'effort supplémentaire de suivre un cours de conduite dans une école reconnue.

La conduite avec facultés affaiblies. En imposant une mesure d'intolérance absolue face à l'alcool au volant chez les jeunes conducteurs titulaires d'un permis d'apprenti conducteur ou d'un permis probatoire, le gouvernement les responsabilise dans leurs choix pour faire face à ce problème. Le défi qui est lancé aux jeunes est surmontable en autant qu'ils puissent être supportés par des ressources ou des services qui leur donnent les moyens de se conformer aux lois qui les touchent. Exemples: il y a le service de raccompagnement, le conducteur désigné, le programme Action serveur et peut-être, en extrême, de se faire soigner quand tu as un problème d'alcoolisme ou autre.

● (17 h 20) ●

Nos recommandations. À la lumière des commentaires exprimés précédemment, la Ligue de sécurité du Québec propose de créer ou d'identifier des ressources déjà existantes pour supporter les jeunes conducteurs dans leur apprentissage en vue d'augmenter leur habileté et leur estime de soi; fournir aux jeunes conducteurs des mesures incitatives qui récompensent leur conduite sans infraction et sans accident — par exemple, réduction de la durée de probation, réduction des primes des assureurs privés et de la Société de l'assurance automobile du Québec, et il y en a peut-être d'autres; faire participer le ministère des Transports du Québec, de concert avec d'autres partenaires, dont l'industrie des écoles de conduite, à l'élaboration de stratégies variées visant l'information, la sensibilisation et la formation continue des jeunes conducteurs et de leur entourage — les pairs, la famille, professeurs et employeurs; développer un processus d'évaluation pratique qui permettra de juger des habiletés des jeunes conducteurs à adapter leur conduite aux risques associés à chaque saison.

Il importe également de développer un processus d'évaluation théorique qui mesurera le niveau de compréhension plutôt que la capacité de mémorisation des jeunes conducteurs relativement aux principes, aux facteurs et règles de la sécurité routière.

Port obligatoire du casque à vélo. Les arguments en faveur du port du casque. Faisant écho à la position du Comité de prévention des traumatismes du Réseau de la Santé publique du Québec en faveur du port obligatoire du casque à vélo, la Ligue de sécurité du Québec supporte entièrement l'adoption d'une loi à cet effet.

Parmi les arguments positifs, la Ligue retient qu'une telle mesure permettrait une réduction estimée de 10 décès et d'au-delà de 200 hospitalisations annuellement en plus de la réduction du coût d'indemnisation des victimes cyclistes impliquées dans des collisions avec un véhicule moteur. Le coût annuel de la Société de l'assurance automobile du Québec est de l'ordre de 29 500 000 \$. La réglementation permettrait également d'atteindre un taux de port élevé — c'est plus de 75 % en Australie — alors que, sans la loi, seulement 25 % à 35 % des cyclistes portent le casque. Enfin, le port obligatoire du casque à vélo rejoint l'opinion publique, puisque 80 % des Québécois se disent en faveur de l'adoption d'une loi à ce sujet.

Nos recommandations: rendre obligatoire le port du casque à vélo à tous les cyclistes, quel que soit leur âge, puisqu'il est prouvé qu'il les protège de façon systématique quelle que soit la cause de l'accident, l'âge ou le comportement de la victime; délivrer des permis seulement aux organismes concernés qui obligeront les cyclistes à porter le casque à vélo lors de la tenue de leurs événements spéciaux — les rencontres sportives, les tours cyclistes, les cyclothons, etc.; prévoir, au tout début de l'implantation de la législation, des mesures éducatives et informatives qui seront associées à des mesures coercitives de plus en plus strictes avec le temps et dans le temps. Un tel programme progressif d'implantation devrait entraîner une réaction positive durable de la part des cyclistes. L'étalement dans le temps de la phase d'implantation devrait également contribuer à l'adoption d'une nouvelle norme sociale appelant ainsi l'implication des municipalités dans la modification de leurs règlements respectifs.

Le virage à droite sur feu rouge. Les raisons souvent évoquées pour la mise en place d'une telle mesure ont trait à une économie de temps de l'ordre de 10 à 20 secondes par jour par automobiliste et à une économie représentant environ 10 000 000 \$ par année, entre 6 000 000 \$ et 7 000 000 \$. Au-delà de ces gains, l'autorisation du virage à droite sur feu rouge peut créer une certaine confusion entre les différents usagers de la route et en rendre ainsi le partage encore plus difficile.

Les résultats d'une étude conjointe réalisée par la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports du Québec et la ville de Montréal révèlent notamment une hausse des accidents lors des virages à droite sur feu rouge. Cette hausse serait de plus de 50 % chez les piétons et les cyclistes et de plus de 10 % chez les automobilistes. Ce constat vient donc à l'encontre de l'objectif de réduction de 25 % des accidents routiers que s'est fixé d'atteindre le ministère des Transports du Québec dès l'an 2000. De plus, des données américaines démontrent un taux de respect nettement insuffisant de la part des automobilistes chez qui 30 % à 60 % d'entre eux omettent l'arrêt complet avant de virer à droite. Par ailleurs, d'un point de vue strictement logique, le virage à droite sur feu rouge constitue un non-sens, puisqu'il est contraire à la Convention de Vienne sur la signalisation routière.

Recommandations. Considérant l'importance des effets négatifs conséquents à l'autorisation du virage à droite sur feu rouge, la Ligue propose de tirer profit de l'aménagement et des infrastructures déjà existants en vue d'opter pour le virage à droite sur flèche verte lumineuse, signal que l'on retrouve déjà en certains endroits au Québec; de restreindre l'autorisation du virage à droite sur flèche verte aux endroits où le flux de la circulation des différents usagers de la route présente un risque plus élevé de collisions.

Je m'arrête, Mme la Présidente, pour répondre aux questions parce que, dans les réponses, je rentrerai dans mes grandes conclusions. Je vous remercie.

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

M. Brassard: Je voudrais vous remercier d'abord, M. Bastien et la Ligue de sécurité du Québec, pour votre mémoire et d'avoir accepté de venir échanger avec la commission sur diverses dispositions du projet de loi n° 12.

Il y a une chose avec laquelle, je vous le dis d'entrée de jeu, je suis d'accord, c'est quand vous dites qu'il importe — et je vous cite — de développer un processus d'évaluation théorique qui mesurera le niveau de compréhension plutôt que la capacité de mémorisation des jeunes conducteurs relativement aux principes, facteurs et règles de la sécurité routière. Je peux vous dire que je suis pleinement d'accord avec cette affirmation, et d'ailleurs la Société y travaille. Je pense qu'il faut en arriver à un examen théorique qui ne fasse pas de façon exclusive uniquement appel à la mémorisation, à la mémoire, il faut un juste équilibre entre une mémorisation utile, nécessaire, mais aussi mesurer la compréhension. Ça, ça m'apparaît essentiel, et on y travaille, c'est dans cette direction-là qu'on se dirige.

J'ai deux questions à vous poser. Ma première question, c'est pour que vous clarifiez les choses. Quand vous parlez, justement dans le paragraphe précédent, de l'élaboration de stratégies visant l'information, la sensibilisation et la formation continue des jeunes conducteurs et de leur entourage, j'aimerais que vous m'expliquiez de façon un peu plus claire ce que vous entendez par formation continue. C'est quoi que vous avez à l'esprit? Qu'est-ce que vous voulez dire par cette expression?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Bastien.

M. Bastien (Yvan R.): Voici. C'est que nous, la Ligue de sécurité, qui oeuvrons dans la prévention depuis 1923, c'est à refaire continuellement avec l'évolution de ce qui se passe sur les routes pour arriver à nos fins d'améliorer le bilan routier des gens qui sont nos clients, qui sont majoritairement les grandes entreprises qui ont des parcs véhicules. Il y a eu une évolution continue dans les derniers 20 ans par laquelle, lorsqu'il y avait de l'argent, on le faisait soi-même ou on avait nos propres formateurs et on faisait des évaluations

routières continues. Ils appelaient ça des vérifications d'appoint, des vérifications fantômes. Dans ce temps-là, la supervision, c'était fait par le responsable de la flotte motorisée. L'objectif, c'était non pas de les prendre en défaut, mais c'était de savoir leur comportement, leurs habitudes sur les routes et comment ils se comportaient à l'égard des autres. À ce moment-là, on pouvait éliminer les risques, éviter les accidents, et, par ricochet, l'entreprise y gagnait en faisant ce genre de prévention continue.

● (17 h 30) ●

Alors, on a développé avec les années, la Ligue de sécurité, des compléments de formation d'appoint, et c'est là qu'on parle de formation continue. Exemple: nous avons des hivers qui sont différents d'il y a 20, 25 ans et une situation différente. À ce moment-là, on fait de la conduite sur glace, chaussée glissante, de la conduite d'hiver. On vient de sortir l'ABS. On n'écoute pas tous les manufacturiers. C'est excellent, tout le monde sait que c'est excellent, mais l'ABS, ce n'est pas excellent sur la glace. L'ordinateur ne remplace pas la personne. À ce moment-là, encore, c'est une question d'attitude, de comportement, on fait des compléments là-dessus. Alors, c'est une foule de formations de conduite préventive sur mesure que nous faisons. Dernièrement...

M. Brassard: Qui pourrait...

M. Bastien (Yvan R.): ...encore pour couper les coûts, il a fallu faire des évaluations, et, à partir des évaluations sur la route, on se trouve à faire des compléments de formation pour aider soit du côté technique, soit du côté de l'attitude de la personne.

M. Brassard: Ce genre de formation d'appoint, comme vous dites, serait offert par le réseau des écoles de conduite, y incluant...

M. Bastien (Yvan R.): Il y a...

M. Brassard: ...la Ligue de sécurité? D'après ce que je comprends, c'est que vous aussi vous le faites.

M. Bastien (Yvan R.): Je crois que la Ligue de sécurité le fait à grande échelle. Je crois qu'il y a plusieurs écoles de conduite qui l'ont pris et qui en font. Il y en a qui le font très bien, mais il y en a beaucoup qui ne sont peut-être pas aptes à le faire et ils s'en tiennent à la conduite de base.

M. Brassard: L'autre question, ça porte sur le port obligatoire du casque à vélo. Vous êtes favorables à le rendre obligatoire. Juste une question: Étant donné qu'on est à 22 % — actuellement, on est à peu près à 22 % — est-ce que ça signifie que vous concluez que la promotion, l'incitation a donné, je dirais, tous ses fruits et que la seule façon de hausser la proportion de cyclistes qui portent le casque, c'est par voie législative en rendant le port obligatoire?

M. Bastien (Yvan R.) Je vais demander à mon confrère de répondre. **M. Breton.**

M. Breton (Jean-Guy): Mme la Présidente, il me fait plaisir de répondre au ministre et de répondre aussi à quelques interrogations qui ont pu se poser aujourd'hui, lorsqu'on a demandé, au début de la journée, comment changer les attitudes et les comportements. Je pense qu'on a beaucoup d'expérience là-dedans au Québec et, surtout, à la Société de l'assurance automobile du Québec. La façon de changer les attitudes et les comportements, il n'y en a qu'une, c'est par la promotion et la législation.

Regardons ce qu'on a fait au niveau de la ceinture de sécurité. D'abord, on a fait de la promotion. Ça nous a amené un taux de port aux alentours de 30 %, ce qui est à peu près identique au casque à vélo. On a passé une législation et là on est monté aux environs de 50 %. Lorsqu'on a voulu monter à 90 %, on a fait les merveilleuses campagnes de promotion — vous vous rappelez celle du type qui tombait en allant chercher son pain, qui a gagné des prix internationaux — et là on a atteint le 90 %. Donc, ce qu'on a fait, c'est: promotion et législation. C'est la seule façon de pouvoir changer des attitudes et des comportements.

En ce qui a trait à la question plus précise, Mme la députée de Jean-Talon, tout à l'heure, était sur un bon filon lorsqu'elle parlait du protecteur facial complet au hockey. Je pense qu'on a là un bel exemple qui va permettre d'éliminer les épouvantails de l'entreprise privée qu'on a vus tout à l'heure. Au niveau du protecteur facial complet, la Régie de la sécurité dans les sports, par des campagnes de promotion, avait atteint un taux de port aux environs de 20 %. En 1988, elle a passé une réglementation obligeant le port du protecteur facial complet chez tous les adeptes du hockey adultes. L'effet n'a pas été la baisse de la pratique, au contraire. L'industrie du hockey n'est pas tombée en décrépitude, au contraire. Le nombre d'adeptes de hockey adultes a augmenté dans les années qui ont suivi, et le gain de 20 % à 80 %, c'est sans aucune mesure de coercition — en un an.

Autre point. Pourquoi une loi? Parce que l'ampleur du problème est là. On parle souvent des 30 ou 40 décès par année. Ce qu'il ne faut pas négliger, c'est les 1 200 hospitalisations à chaque année pour des accidents liés à la conduite d'un vélo. Ce qu'il ne faut pas oublier non plus, c'est les 20 000 consultations annuelles auprès de professionnels de la santé, toujours pour des blessures à vélo. Or, lorsqu'on parle de quelques décès, je pense qu'il faut resituer l'ampleur du problème. Quand on parle des hospitalisations, il faut savoir que 80 % des gens qui sont hospitalisés suite à une blessure à vélo le sont sans qu'il y ait eu collision avec un véhicule à moteur. Donc, c'est des gens qui ont chuté, la plupart du temps, tout simplement. Et, dans ces chiffres-là, 40 % des 1 200 hospitalisations sont des blessures à la tête.

Pourquoi une loi aussi? Pas seulement l'ampleur du problème, mais on vient aussi, je pense, consacrer une norme sociale. Qu'on arrête de se cacher la tête sous le coussin: depuis quatre ans, la Société de l'assurance automobile consulte la population qui, entre 75 % à 85 %, se dit favorable à une loi sur le port du casque à vélo. On ne vient pas faire une révolution, on vient tout simplement consacrer une norme sociale.

Je pense que les parlementaires sont devant une obligation de moyens. C'est clair que, comme individu, on a une obligation de moyens, de dire: Oui, on va porter le casque, c'est important. Mais la société et les parlementaires aussi, quand 80 % des citoyens sont en faveur, ont une obligation de moyens. Il ne faut pas oublier qu'on est en plein virage ambulatoire, et qui dit virage ambulatoire dit qu'on coupe des hôpitaux, qu'on coupe des lits. Il faut remplacer ça par des mesures de prévention. Vous en avez une devant vous. C'est un vaccin, comme quelqu'un a dit aujourd'hui, puis un vaccin qui a l'avantage de ne pas coûter un sou au gouvernement. C'est un vaccin que les parents ou les adeptes du vélo vont payer, on a vu, à raison de 15 \$ à 30 \$, un coût raisonnable qui va probablement baisser lorsqu'il y aura plus de casques en circulation. Donc, le virage ambulatoire nous amène à investir dans la prévention, et on a là un vaccin efficace. Rappelons-nous la méningite: pour une dizaine de décès par année, un vaccin qui est bon pour deux à trois ans, il a coûté, je crois, si je me rappelle bien, environ 3 000 000 \$ à administrer. Pour le même nombre de décès, aucun coût. Je vais arrêter ici mes commentaires.

M. Brassard: Je comprends bien que vous répondez oui à ma question, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Je comprends bien que, pour vous, le temps de l'incitation et de la promotion est terminé, il faut passer à une autre phase.

M. Breton (Jean-Guy): Je pense, Mme la Présidente, qu'on est devant une obligation de moyens.

M. Brassard: Vous en avez profité pour exprimer vos convictions. C'est tout à fait légitime, mais j'ai ma réponse tout de même.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je vous remercie aussi pour le mémoire et les bonnes recommandations qui y sont faites. À la page 2, on parle des divers problèmes qui touchent les jeunes de 16 à 24 ans puis on dit à la troisième ligne: «Malgré ce constat, certaines mesures sont reconnues efficaces pour réduire le nombre des victimes de traumatismes routiers chez les jeunes: l'accès graduel à la conduite d'un véhicule

routier est de celles-là.» Puis on dit: Référence 2. Est-ce que ce ne serait pas plutôt la référence 1, qui est Canada Safety Council? Est-ce que c'est ça, la référence?

M. Bastien (Yvan R.): La référence? C'est possible. Dans la biblio?

M. Middlemiss: Oui.

M. Bastien (Yvan R.): C'est possible que ce soit la référence 1.

M. Middlemiss: O.K. Bien, c'est parce que je voulais vous poser des questions.

M. Bastien (Yvan R.): Oui.

M. Middlemiss: On dit: «L'accès graduel à la conduite d'un véhicule routier est une de celles-là.»

M. Bastien (Yvan R.): Oui. C'est la référence 1.

• (17 h 40) •

M. Middlemiss: Qu'est-ce qu'on a fait pour tirer cette conclusion-là? Où on l'a fait? Qu'est-ce qu'on a fait pour tirer cette conclusion-là?

M. Bastien (Yvan R.): Lorsque le Conseil canadien a examiné, en 1993, ce qui était fait dans l'accès graduel à la conduite, c'est qu'il y avait un principe de base qu'on a fait en ce sens, c'est que, de plus en plus, on obtenait un permis de plus en plus jeune, c'est-à-dire que, à 16 ans, 17 ans, il y en avait plus qu'il y a, peut-être, 15, 20 ans. Alors, à ce moment-là, ils ont examiné les 16 à 24 ans et ils se sont aperçus, en allant graduellement, que le fait que ça commençait plus jeune... Et, même, on s'est aperçu qu'il y en a beaucoup qui apprenaient sur le tas, autrement, avant 16 ans puis ils n'avaient pas nécessairement la bonne façon de conduire.

Alors, ce qu'ils ont noté, c'est qu'ils ont essayé d'amener le jeune, par l'obtention d'un permis d'apprentissage temporaire, éventuellement... C'est qu'on l'a amené graduellement à une certaine maturité. Et les jeunes n'ont pas tous la même maturité. Conséquemment, ça peut aller plus loin que de 16 à 19 ans. Ça peut aller plus loin. Alors, les mesures qui sont prises là-dedans, c'est qu'ils sont arrivés avec un système non pas de formation obligatoire où il y en a juste une et où c'est juste pour les jeunes. Ils les ont convaincus que, dans leur entrée, on leur permettait... et que, comme individus, il fallait qu'ils prennent leur responsabilité parce qu'ils avaient à survivre avec tous les conducteurs — il fallait qu'ils partagent la route, il fallait qu'ils respectent les lois... Et, en même temps, toutes les notions d'alcool au volant, surtout de la vitesse, etc., avec exemples à l'appui.

Alors, ce sont toutes ces petites mesures incitatives qu'on leur a amenées et non pas une formation

obligatoire, de dire: Tu vas passer un test. Tu passes, tu ne passes pas. On a amené le jeune à graduer, c'est-à-dire qu'on a fait son apprentissage puis on l'a encouragé à continuer d'aller plus loin. On lui a donné des statistiques d'appoint.

Alors, à ce moment-là, le rôle qu'on amène quand on parle de formation continue, les écoles de conduite d'aujourd'hui ne le font pas. Ce qu'est le but de l'école de conduite, c'est de le former dans un sens qu'il va aller se chercher un permis, puis, après ça, on le laisse aller. S'il va se chercher un permis en plein été puis que, là, il n'a jamais conduit, qu'il n'a pas eu d'évaluation, qu'il n'a rien fait l'automne quand les feuilles tombent et quand l'asphalte est noire, puis que, ensuite de ça, il ne sait pas quoi faire dans la pénombre, bien, c'est à ces mesures-là qu'il faut l'amener.

Quand arrive l'hiver, c'est la première fois... parce que la mère n'est pas disponible, le père n'est pas disponible, il y a un autre enfant à aller conduire, on demande au jeune d'y aller. Quelle assurance qu'on a qu'il sait comment se véhiculer? Alors, c'est un apprentissage continu. Ce n'est pas une question d'obliger puis de frapper dans le paquet, c'est une question de le rendre mature, puis, après qu'il a atteint cette maturité-là, il faut continuer parce qu'il va devenir un adulte, puis il y a des problèmes autant avec les 24 et les 40, puis chez les travailleurs, puis il y a des problèmes chez nos aînés. Et c'est de cette façon-là qu'il faut arriver à se prendre en main comme société et à s'entraider pour réduire les factures de toutes sortes et les traumatismes. Alors, ce n'est pas juste frapper les 16 à 24 ans, mais c'est un point de départ qui est excellent.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Est-ce que c'était un groupe cible? Et où on a fait ça? Ou bien est-ce que c'est dans une province où il n'y a pas de cours de conduite ou dans un État, et on a suivi un groupe pour être capable de conclure à la fin que la formation graduelle crée des résultats meilleurs?

M. Bastien (Yvan R.): La formation graduelle dans les moyens, il s'en fait présentement en Colombie-Britannique, il s'en fait en Alberta, il s'en fait au Nouveau-Brunswick. Il s'en fait en Ontario, mais je ne peux pas vous dire que le programme de l'Ontario est meilleur ou supérieur. Tout ce qu'on sait, c'est qu'il y a une réduction énorme suite à la déréglementation des cours de conduite. Il y a à peine 30 % des jeunes qui suivent des cours. Maintenant, est-ce que leur résultat routier est meilleur ou pire? Je n'ai pas la statistique, mais je crois que je vais l'avoir avant longtemps. Il faut leur donner, quand même, du temps.

Mais je peux vous dire que le plan de la Colombie-Britannique, le plan de l'Alberta et le plan du Nouveau-Brunswick amènent cette évolution graduelle. Ce n'est pas quelque chose qui est dans le ciment: un an, deux ans. C'est qu'on amène ça graduellement et on marie cette formation avec la conduite préventive ou la

conduite sans accident continue. Et on travaille sur toutes les couches de la société, à ce moment-là. Vous avez l'industrie du camionnage qui en fait de la conduite, ce qu'on appelle les cours de perfectionnement de routiers. Alors, c'est ça que je vous disais tout à l'heure: Tous ces genres de compléments, c'est ça qui fait qu'on fait évoluer les attitudes et les comportements des chauffeurs, des conducteurs.

M. Middlemiss: Donc, Mme la Présidente, on pourrait conclure que des bons cours, une bonne formation qui est donnée avec la pratique graduelle pourraient nous amener à avoir une meilleure performance sur nos routes?

M. Bastien (Yvan R.): Il n'y a aucun doute, et je crois aussi qu'une façon de s'assurer de ceci c'est que... Déjà, dans les entreprises privées qui ont du succès dans le nombre d'accidents par 100 000 km parcourus et qui ont aussi ce qu'on appelle un accompagnateur avec le chauffeur à l'occasion, il y a un système d'évaluation routière. Et ce n'est pas grand-chose, le système d'évaluation. C'est deux heures de temps en temps pour savoir si la personne a développé des situations à risque ou si elle est consciente où elle prend trop de risques. Et on la ramène à l'ordre tranquillement dans son évaluation et on le partage avec la personne, avec son employeur et avec sa compagnie d'assurances. C'est drôle de vous dire ça: les compagnies d'assurances, présentement, de plus en plus, réfèrent à la Ligue de sécurité des chauffeurs parce qu'elles ne veulent pas les assurer tant qu'ils n'ont pas passé à travers d'une évaluation routière à cause du risque. Alors, je crois que la Société de l'assurance automobile du Québec, lorsqu'elle parle de son évaluation graduelle, pourrait s'inspirer de ce genre de système qui est déjà en place. On n'a pas à réinventer.

M. Middlemiss: D'accord. Mme la Présidente, est-ce que, dans la bibliographie, votre référence numéro 3... Dans la réponse que vous venez de me donner, est-ce que ça couvrirait aussi ce qui a été fait, là?

M. Bastien (Yvan R.): Oui, en partie, définitivement, parce que c'est un institut qui prend soin de tout ce qui se passe en Amérique du Nord. Définitivement.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Maintenant, vous avez indiqué dans votre mémoire de fournir aux jeunes conducteurs des mesures incitatives qui récompensent leur conduite sans infraction ou sans accident. Ceux qui vous ont précédés indiquaient que, peut-être pour inciter les gens à prendre des cours de conduite, si les compagnies d'assurances avaient une réduction pour ces gens-là... Ce que vous abordez, vous, c'est plutôt une fois que vous avez votre permis de conduire, à ce moment-là, la réduction de la durée de la probation. Mais ça, c'est une fois que le permis temporaire, de probation...

M. Bastien (Yvan R.): Écoutez. Oui, si vous regardez au point de vue statistique — malgré que je ne les aie pas pour les déposer, là — et si vous prenez les 16 à 24 ans, hommes et femmes, les femmes ont beaucoup moins d'accidents que les jeunes hommes, au point de départ. Deux, c'est que les compagnies d'assurances ont un prix pour tout le monde à peu près semblable de 16 à 25 ans. Entre 16 et 25 ans, je vous dis qu'il y a de très bons conducteurs qui ont une bonne conduite de route et qui ont un excellent dossier, et ces gens-là, les gens qui sont performants, qui aident la société à réduire les accidents et qui font une bonne utilisation de la route, je pense qu'ils sont méritoires et qu'ils devraient payer moins cher que les gens qui ne veulent rien comprendre. Il y en aura toujours, puis ce n'est pas une loi qui va tous les faire comprendre. Il y en aura toujours. Alors, à ce moment-là, je crois qu'on devrait avoir un système plus équitable et que, pour les gens qui paient des assurances, il y ait une partie de cet argent-là qui puisse aller dans le développement continu pour faire avancer notre dossier de réduire les accidents.

● (17 h 50) ●

Et c'est la même chose pour la Société de l'assurance automobile du Québec, quand même, qui collecte une assurance. Ils ont déjà ce système-là en place. Bien, on pourrait le faire, aussi, pour les jeunes conducteurs. Si un jeune conducteur, après qu'il est passé à travers, a une bonne performance, il devrait payer moins cher, puis ceux qui ont une mauvaise performance, ils devraient payer plus cher. C'est notre position.

M. Middlemiss: Présentement, je pense que la Société a un genre...

M. Bastien (Yvan R.): Sur les points de démerite. Si vous n'en avez pas, vous payez moins cher que si vous avez des points. Le même principe, on l'appliquerait après que le jeune conducteur... S'il est rendu à 18, 19 ans, qu'il faut qu'il continue à payer le gros prix... Alors, s'il est passé à travers un processus où il s'est conformé puis il est devenu un bon citoyen à part entière et puis s'il a un bon dossier, moi, je pense qu'on devrait essayer de faire quelque chose à cet égard. C'est ce qu'on dit. Mais c'est pas juste parce qu'il va prendre un cours qu'il va avoir une réduction. Ce n'est pas le genre d'incitatif que nous recherchons, parce que, ça, ça ne demeure pas et ce n'est pas positif. C'est une affaire de commercialisation et ce n'est pas de même qu'on va améliorer l'attitude, le comportement, la conscience professionnelle de nos jeunes. Il faut leur faire confiance à l'occasion.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Vous avez fait une distinction entre les hommes et les femmes. Est-ce que, dans le groupe d'âge dont on parle, de 16 à 25, il y a une distinction à faire... Que ce soit des hommes ou des femmes, est-ce que 16-19, c'est plus difficile que 19-25 ? Est-ce que votre expérience dans ce sens-là...

M. Bastien (Yvan R.): De mémoire, je ne peux pas vous donner une statistique précise, mais je crois que, la statistique, elle est existante. Les jeunes filles sont plus prudentes, sont plus respectueuses, sont meilleures conductrices que les jeunes hommes en termes du nombre d'accidents sur nos routes présentement. Maintenant, est-ce que c'est parce que le jeune homme conduit plus souvent? Il faut que ce soit examiné, mais c'est un constat que les femmes ont moins d'accidents à ces âges-là que les hommes. Alors, je crois que la statistique doit exister à la Société. J'en suis sûr, elle existe, mais je ne peux pas cataloguer 16 à 19 ou 16 à 24. Je n'ai pas cette statistique-là avec moi, malheureusement.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est dans le même sujet?

Mme Delisle: C'était dans le même sujet. Juste deux secondes sur — vous permettez? — la statistique, monsieur. Il me semble avoir déjà lu quelque part que les jeunes de 16 à 19 ans — et là je ne commencerai pas à faire la différence entre les gars et les filles — étaient peut-être plus prudents que ceux qui atteignaient l'âge de 19, 20 ans jusqu'à 24, 25 ans, parce que, là, ils devenaient pas nécessairement plus insoucians, mais, bon, ça faisait quand même plusieurs années qu'ils conduisaient et qu'ils laissaient peut-être de côté, un peu plus, cette prudence qui les caractérise à 16, 17 ans ou 18 ans. Tu auras toujours des fous sur la route, là, mais est-ce que c'est quelque chose qui vous rafraîchit la mémoire ou...

M. Bastien (Yvan R.): C'est une question d'exposition aux risques...

Mme Delisle: Oui.

M. Bastien (Yvan R.): ...et, plus tu prends de risques, bien, plus tu as des chances de te faire mal. Sauf que je peux vous dire que, si on faisait des compléments d'information, de renseignements, de sensibilisation continus de 20 à 24 et plus...

Mme Delisle: Et même nous autres.

M. Bastien (Yvan R.): ...si on continuait à suivre nos gens et à les tenir à jour, je pense que le dossier des accidents continuerait à s'améliorer et qu'il y aurait énormément moins de traumatismes et moins de risques, et ça, ça deviendrait...

Mme Delisle: Automatique.

M. Bastien (Yvan R.): ...dans notre culture, et c'est ça qui est essentiel.

Mme Delisle: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Gendron: Oui. Moi, c'est pour fermer ça parce que c'est d'intérêt.

Une voix: Ouest.

M. Gendron: ...Abitibi-Ouest, oui. Mme la députée, parce que ça semble être d'intérêt, le ministre m'indique que nous avons la statistique à l'effet que, effectivement — et elle ne vient pas de moi, elle vient du ministère — les filles, en moyenne, roulent deux fois moins que les garçons.

M. Bastien (Yvan R.): C'est possible.

M. Gendron: Non, mais statistiquement parlant.

M. Bastien (Yvan R.): C'est possible.

M. Gendron: Bien, en roulant deux fois moins, le risque est moindre. Elles font deux fois moins de kilométrage. En moyenne, elles sont moins souvent...

Une voix: C'est la moitié moins d'accidents.

Une voix: Elles font moins d'accidents.

M. Gendron: Et je vous l'avais donnée, la réponse, tantôt.

Une voix: Il y a moitié moins d'accidents.

M. Gendron: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): J'aimerais bien qu'on revienne à la sagesse de la journée.

M. Gendron: Oui, oui. Moi, je veux vous remercier d'avoir présenté votre mémoire. Deux questions. Puis, pour surprendre mes collègues, la première ne portera pas sur le casque, mais ça va être la deuxième. Alors, la première question... Non, sérieusement, j'ai été un peu surpris que vous affirmiez dans votre mémoire: «...d'un point de vue strictement logique, le virage à droite sur feu rouge constitue un non-sens, puisqu'il est contraire à la convention internationale de Vienne...» Alors, moi, j'allais vous dire: Est-ce que vous ne croyez pas, pour des gens d'expérience comme vous, que ce qui régit les comportements des automobilistes, c'est pas mal plus leur environnement, le milieu ambiant puis le flot circulatoire que la Convention de Vienne? Alors, je trouvais ça un peu fort parce que, moi, je vis frontalier à l'Ontario, en Abitibi-Témiscamingue, je suis un partisan du virage à droite sur feu rouge et j'ai beaucoup de difficulté à comprendre cette logique, dans le monde moderne, de dire: On ne tient pas compte du contexte.

Je viens de l'indiquer, le flot circulatoire, moi, je pense que c'est pas mal plus à regarder que si c'est en plein centre urbain, et j'aimerais ça que, dans des

réflexions comme ça, ça soit pris en compte pour dire: Ça, ça devrait davantage régir le comportement des automobilistes que la Convention de Vienne, parce que, moi, ce qui me fait un partisan de ça, c'est que... Et, surtout, puisque vous avez affirmé préalablement dans votre mémoire, puis là je vous cite: «...l'autorisation du virage à droite sur feu rouge peut créer une certaine confusion entre les différents usagers de la route et en rendre ainsi le partage encore plus difficile.» Moi, je trouve ça gratuit comme expression parce que la confusion serait facilement terminée si, dans le code de la route, on mentionnait très clairement que, si on permet le virage à droite, c'est clair que le piéton ou tout autre usager a toujours priorité. Si c'était éduqué comme ça et si c'était indiqué dans le code de la route, moi, je ne vois pas quelle confusion...

Alors, ma question, c'était: Est-ce que vous ne croyez pas que c'est davantage le milieu ambiant, l'environnement dans lequel tu évolues qui devraient régir ces pratiques-là? Et, comme je le citais tantôt, si on vit à proximité des États américains, la plupart le font, l'Ontario le fait, et il me semble qu'il y a énormément d'indications écologiques. Les gaz à effet de serre qui réchauffent la planète, ça, il faudrait en parler. Il faudrait regarder ça, de laisser des milliers de véhicules dans des endroits plus ruraux où on applique encore la même règle qui, de toute façon, dans la pratique, ne devrait pas être appliquée. Et, en conséquence, j'aimais beaucoup votre deuxième suggestion, puis je termine là-dessus parce que j'aimerais avoir votre point de vue. Vous dites: Bien, on n'est pas d'accord là-dessus, mais on a une bonne suggestion à vous faire, restreindre l'autorisation du virage à droite sur flèche verte aux endroits où... Alors, ça, je trouvais ça bien. Je n'ajouterai pas que ça vient en contradiction avec votre première apostrophe, si vous me permettez l'expression, en disant: Il n'est pas question de virer à droite, puis, tout de suite après, vous dites: Bien, ça dépend, si ça a de l'allure à des places, on va le permettre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Bastien.

M. Bastien (Yvan R.): Alors, je m'explique. Bien, oubliez Vienne si ça ne fait pas votre affaire, sauf que c'est vraiment la signalisation internationale. Je voulais tout simplement l'indiquer pour ce que ça vaut. Mais le virage à droite — vous avez du vécu et beaucoup alentour de la table ont beaucoup de vécu — ce qu'on essaie de vous dire, c'est que la population n'est tout simplement pas prête. De un, je vais vous dire: Est-ce qu'on respecte la vitesse? Est-ce qu'on respecte les arrêts? Et, en plus, on va avoir une mesure où on va dire: Vous pouvez tourner à droite n'importe où, n'importe quand si on le fait dans un projet de loi ou dans une loi.

● (18 heures) ●

Tout ce qu'on essaie de vous dire, c'est: Écoutez, on a un réseau routier, on a une signalisation, et

c'est possible, avec la signalisation, d'alléger le fardeau et d'en faire passer à droite. On dit: Pourquoi ne pas prendre, à mesure que nous évoluons dans la construction, la modification qu'on fait de nos routes, de l'examiner? On a des ingénieurs pour ça. On a des gens qui sont compétents. Continuons à cette allure-là. Mais, en attendant, vu qu'on n'a pas d'autre chose, nous, la Ligue de sécurité, pour l'économie que ça représente puis avec la situation où on respecte plus ou moins la signalisation, à ce moment-là, on dit: Au moins, pour le moment, on n'est pas prêt parce qu'il faut protéger nos enfants, nos piétons, nos aînés, et il y a de plus en plus d'aînés. Alors, le comportement québécois n'est pas rendu là. C'est ce qu'on vous dit, basé sur notre expérience et notre vécu. Si un autre tantôt, c'est possible, à mesure qu'on va faire évoluer, là, on se reprendra. Mais on n'est pas là. C'est à peu près ce qu'on dit.

M. Gendron: C'est votre point de vue, merci. Vous êtes là pour ça, donner votre point de vue.

Deuxième question, sur le port du casque. Je voudrais vous poser la question suivante: Je reste toujours surpris que des gens qui en font la promotion — en passant, le port du casque, je n'ai pas de trouble avec ça, c'est toujours la loi obligatoire avec laquelle j'ai des problèmes — quand on connaît les difficultés de l'application de la loi, quand on sait que les facteurs de risque ne sont pas du tout de même nature, surtout quand j'entendais, d'une façon très éloquente, votre conjoint — c'est votre privilège, et je vous félicite sincèrement de dire votre point de vue — comparer ça à la ceinture, alors que la ceinture, c'est un habitacle déterminé, la ceinture est dans la voiture, la voiture, elle ne circule pas sur les pistes cyclables... Et là, au niveau des cyclistes... Vous savez que 70 % des gens n'utilisent pas les routes pour faire du vélo. Alors, là, j'ai un gros problème. Je me dis: Comment il se fait que des gens qui nous recommandent ça n'aient pas apprécié un peu plus l'incapacité presque garantie de ne pas être capable de faire appliquer cette législation-là avec équité?

Moi, comme législateur, passer une loi que je sais qui ne sera pas appliquée, genre ce qui se passe présentement en Ontario... Parce que, moi, je l'ai fait sortir, la loi, je l'ai ici. Ce serait d'ailleurs intéressant pour ceux qui en font la promotion, de regarder ce qui s'est passé. Ils ont commencé à parler de ça, en termes de loi, le 11 juin 1991. Là, il y a eu des reports, il y a eu des discussions et on est revenu. Finalement, elle a été sanctionnée en 1993. Mais, en 1993, ils ont décidé qu'ils ne pouvaient pas l'appliquer, que ce n'était pas applicable, ils l'ont laissée en plan, une loi votée en bonne et due forme. Le 1er octobre 1995, là, ils ont passé un règlement et une nouvelle modification pour être certains qu'elle rentre en vigueur. Vous ferez venir les statistiques d'arrestations et le jugement que la police provinciale et les sûretés municipales portent quant à la capacité d'appliquer cette loi-là. J'aimerais ça, après ça, avoir vos commentaires.

Alors, ma question: Sachant ça — nous, on le sait, on a l'avantage de savoir que ça va être très difficile d'application, même que, d'après moi, ça créerait des iniquités sans précédent dans l'application — est-ce que vous avez réfléchi là-dessus? Est-ce que vous avez quelque chose à nous dire là-dessus? C'est quoi, votre point de vue concernant les aspects que je viens d'évoquer?

Parce que, moi, comparer ça à la ceinture d'un habitacle fermé, où tous les véhicules passent sur une route, ça n'a rien à voir par rapport à ce qu'on discute, parce que le port du casque, il n'y a pas bien, bien d'habitacle. C'est dur, l'identification est compliquée. Si on fait une procédure juridique, il pourrait y avoir toutes sortes d'allégations: Non, ce n'était pas moi, c'était ma petite soeur. Bon. Avez-vous regardé ces aspects-là?

La Présidente (Mme Bélanger): En une minute, s'il vous plaît.

M. Breton (Jean-Guy): Mme la Présidente, je vais répéter ce que j'ai dit tout à l'heure, je pense qu'on ne m'a pas bien compris. J'ai comparé tout à l'heure non pas la ceinture de sécurité, mais le port du protecteur facial complet au hockey...

M. Gendron: Non, il a parlé de la ceinture.

M. Breton (Jean-Guy): ...qui est passé de 20 % à 80 % sans aucune mesure coercitive en un an. C'est clair, ça.

D'autre part, quant à la volonté de faire appliquer une loi, ça, ça dépend des législateurs, autant au niveau municipal qu'à votre niveau.

Ce que j'ai trouvé amusant de voir dans *Le Soleil* cet été, c'est que les policiers de la Chaudière-Ouest ont donné des tickets, des amendes de 50 \$ plus 15 \$ de frais à des flâneurs de 13 ans, de 14 ans et de 15 ans. Ils n'ont eu aucun problème à les identifier. Quand on veut, on peut.

Et je vous inviterais à suivre de près l'application actuelle d'une loi sur le port du casque à vélo pour toutes les catégories de population en Colombie-Britannique qui a commencé à s'appliquer à partir du 1er septembre dernier. Peut-être que l'Ontario, ils ont changé de gouvernement puis ils ont reculé, mais la Colombie-Britannique n'a pas reculé.

En ce qui a trait à des explications plus précises sur les taux de pratique du vélo et ces choses-là, je n'irai pas dans ce détail-là. Les gens de la santé publique demain seront en mesure de vous démontrer, noir sur blanc, par des études dûment vérifiées, ce qu'il en est.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Breton. Alors, merci, M. Bastien, M. Breton et M. Pesant. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 6)

(Reprise à 20 h 9)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux.

Le mandat de la commission est de poursuivre la consultation générale et les auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, nous avons comme invité Alcocheck Canada inc., représenté par M. Jean-Claude Mercure, qui est président. Vous connaissez la procédure: 20 minutes pour nous faire part de votre mémoire, et il y aura un questionnement de 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition. Alors, M. Mercure, si vous voulez bien nous présenter la personne qui vous accompagne.

Alcocheck Canada inc.

M. Mercure (Jean-Claude): Merci, Mme la Présidente. Je me présente, Jean-Claude Mercure, avocat, président d'Alcocheck, et Me Ian Marples, président de Guardian Interlock Systems de Mississauga, Ontario, m'accompagne pour les besoins de la cause.

● (20 h 10) ●

M. le ministre, Mme la Présidente, Mmes et MM. les députés, d'abord, nous tenons à vous remercier pour l'opportunité qui nous est offerte de venir partager avec vous le fruit de l'expertise acquise par Guardian, le leader mondial dans le développement de la technologie de l'antidémarrreur de même que dans la mise en application de tels programmes.

Guardian gère en exclusivité le programme de l'Alberta depuis 1990. Depuis 1994, ce programme utilise un appareil, le WR2, créé par Guardian suite à un programme de recherche et de développement de plus de trois ans pour rencontrer les standards les plus élevés au monde.

Cet antidémarrreur est un dispositif qui peut déterminer l'alcoolémie à partir d'échantillons d'haleine du conducteur et qui permet le démarrage de l'automobile uniquement si le taux est inférieur à un seuil prédéterminé. Le vidéo qui vous a été remis en addenda de notre mémoire vous présente cet appareil. Si d'autres explications sont nécessaires, j'y répondrai avec plaisir.

Sur le plan technique, je ne pense pas que nous soyons ici devant le bon forum pour débattre de la qualité de notre appareil face à la concurrence. Je pense qu'ici nous devons limiter notre intervention face à l'utilité de l'antidémarrreur en général.

Cet antidémarrreur constitue la pierre angulaire d'un programme global adapté à notre temps et dont les finalités d'amélioration du bilan routier par une action efficace sur les usagers à risque et un coût de 0 \$ pour le gouvernement, tout en lui procurant des économies importantes pour les ministères de la Santé et de la Justice, rencontrent parfaitement celles du projet de loi n° 12.

Citons quelques statistiques. En 1995, le nombre de permis émis au Québec était de 4 300 000. Parmi ceux-là, nous avons eu 20 000 suspensions pour cause de facultés affaiblies dont 6 000 récidivistes. Notons qu'un aussi petit nombre réussit quand même à causer 45 % des décès sur les routes et 28 % des blessures graves qui sont causées par la conduite avec facultés affaiblies. Ces statistiques n'ont pas changé depuis 1985, année où l'on a introduit les nouvelles suspensions prolongées de un an et deux ans.

Si, depuis cette date, la grande majorité de la population a compris que l'alcool au volant, c'est criminel et a changé en conséquence ses habitudes de vie... Et là, je vous réfère, si vous pensez 10 ans en arrière, à la longueur des dîners avec bouteilles de vin ou encore aux réceptions où les orchestres finissaient à 3 heures le matin. Dans les années qui ont suivi, tout ça s'est estompé et plusieurs bars sont restés avec des bouteilles d'apéro et de digestif sur les tablettes pendant de nombreuses années. Alors, les habitudes de vie ont changé.

Pour ceux dont le permis a été révoqué cependant, il leur fallait maintenant vivre avec les nouvelles sentences exemplaires. De nouvelles habitudes de vie prirent naissance là aussi et on vit apparaître cette nouvelle classe de conducteurs: les sans-permis.

La longueur des suspensions et le fait que l'automobile a pris une telle importance dans la vie de tous les jours incitent les révoqués à préférer la délinquance à l'observance. Ajoutez à cela le fait que moins de 15 % d'entre eux seront interceptés durant la sanction, la porte est grande ouverte. C'est ce qui fait que plus de 75 % d'entre eux se retrouvent régulièrement sur nos routes durant leur sanction.

Tout en conservant l'effet dissuasif des suspensions prolongées, il faut maintenant s'attaquer au cancer des sans-permis. Bref, il faut moderniser la sentence. C'est ce que vise le projet de loi en insérant des mesures comme le permis restreint, la saisie du véhicule et le rapport par des professionnels de la santé. Selon une étude récente de la SAAQ, l'usage du permis restreint et de l'antidémarrreur ne devrait pas attirer plus de 1 000 à 1 200 usagers si le texte de l'article 76 devait demeurer inchangé. Et ça, c'est sur les 20 000 suspensions annuelles. Nous partageons ce point de vue, forts de l'expérience vécue en Alberta et aux États-Unis.

En effet, si on laisse une période de suspension obligatoire de 50 % du délai de révocation, les chances sont très fortes que les révoqués n'opteront pas pour le programme de permis restreint, puisqu'ils conduiront déjà depuis longtemps sans permis, et ce, sans problème. On aura dès lors perdu la chance d'offrir à cet individu de se payer une thérapie qui lui permettrait de changer ses habitudes de vie et, finalement, de dissocier boire et conduire.

Dans le cas des récidivistes, il est clair que le délai d'un an proposé ne nous permettra jamais de le voir arriver sur un programme de permis restreint volontaire. Il sera depuis longtemps membre en règle des sans-permis. Il faut donc absolument, mais absolument,

réduire les délais au minimum, soit à trois mois pour une première offense et à six mois pour une récidive, soit les délais du Code criminel. Le succès du programme en dépend.

Pour une première offense, nous endossons la proposition à l'effet que le programme demeure volontaire, mais, pour les récidivistes, il est impératif que le programme soit mandatoire pour une durée d'au moins une année tout en étant disponible après six mois de révocation. Rappelons-nous qu'il s'agit d'une personne malade qui a besoin d'assistance pour le traitement de cette déficience. Notez également que tous les gestes posés pour la conduite du véhicule durant cette période sont consignés dans un rapport. Ce rapport constituera l'outil le plus important pour le professionnel de la santé qui aura à évaluer son comportement face à la conduite d'un véhicule automobile.

Avant de quitter ce sujet, Mme la Présidente et M. le ministre, je voudrais faire un aparté en regard de ces révoqués qui ont perdu leur permis pour des durées — et, croyez-moi, c'est déjà vécu par plusieurs avocats — de quatre, six, huit, 10 et 20 ans. Le champion à date, au Québec, est rendu à l'an 2033.

Comment pouvons-nous réhabiliter cette clientèle? Le seul moyen à notre disposition pour l'instant serait l'interaction entre l'installation d'un antidémarrreur et le travail du professionnel de la santé qui pourrait juger de l'opportunité de cesser après un temps x où il déterminerait que le bonhomme a finalement compris.

Sur le sujet de la saisie du véhicule, nous mentionnerons seulement que cette saisie pourrait être un outil important, mais seulement si vous augmentez, d'une part, l'efficacité des interventions des agents de la paix et, d'autre part, la durée de la période de saisie du véhicule conduit par le sans-permis.

Voyons maintenant quels sont les coûts pour l'usager d'un antidémarrreur...

Une voix: ...

• (20 h 20) •

M. Mercure (Jean-Claude): Pardon? Je m'excuse. O.K. Dans le système actuel, un accusé a d'abord recours à un avocat pour tenter de s'en sauver ou, à tout le moins, pour retarder l'arrivée de sa suspension. Je vous donne les statistiques recueillies dans les rapports de la SAAQ: 14,8 % des causes devant les tribunaux sont reliés à la boisson; le délai moyen entre l'accusation et la sentence, 213 jours, c'est-à-dire qu'on a en moyenne cinq demandes de remise où on voit policiers, juges, greffiers, procureurs de la couronne, bâttises occupées par la justice utilisée strictement à des fins de délais. Tout ça entraîne des coûts énormes.

Une fois le jugement rendu et après avoir servi sa révocation, notre bonhomme devra aussi payer une surprime d'assurance de 100 % pour une première offense et de 200 % pour une récidive, et ce, pendant trois ans.

Dans le système suggéré, l'accusé verra immédiatement la lumière au bout du tunnel: trois mois plutôt

que un an ou six mois plutôt que deux ans. Ça lui permettra de s'empresse d'aller lui-même, sans frais, plaider coupable et faire application pour participer au programme de permis restreint: diminution importante de ses coûts personnels.

De plus, des assureurs québécois avec qui nous avons eu le plaisir de discuter de la chose ont examiné la situation et nous ont maintenant confirmé qu'ils accepteraient de réduire la surprime de 50 % pour les trois années subséquentes à l'usage de notre antidémarrreur, réduisant à néant le coût de l'installation et de l'utilisation de l'antidémarrreur pendant une année. Ces mêmes assureurs vont encore plus loin en nous disant qu'ils examinent présentement la possibilité de réduire la prime pour la portion vol de 20 % à 30 % pour l'année où le bonhomme aura un antidémarrreur installé dans son véhicule.

Pendant ce temps, la SAAQ verra les indemnités payées aux blessés et aux familles de personnes tuées sur les routes diminuer considérablement. Le ministère de la Justice pourra évaluer la réduction des coûts suite au désengorgement des rôles créé par la réduction du nombre de causes reliées à la conduite en état d'ébriété. Le retour accéléré sur le marché du travail d'une partie de leur clientèle réduira sûrement les demandes auprès des différents organismes d'aide sociale.

Nous pouvons sans doute conclure que, devant l'évidence du plafonnement de l'efficacité des interventions traditionnelles, il semblait opportun de regarder du côté des innovations. Parmi ces nouveautés, l'antidémarrreur apparaît définitivement comme la pierre angulaire d'un programme qui se veut agressif au point d'atteindre les résultats assez ambitieux de réduction de 25 % des accidents sur nos routes pour l'an 2000.

Il est également évident que, si cette initiative a du mérite, il est essentiel que sa mise en application se fasse de manière à maximiser son potentiel. Par le projet de loi n° 12, le Québec s'engage sur la bonne route, mais, comme le centre du problème réside chez les conducteurs sans permis, on doit porter davantage attention aux motifs qui font qu'ils optent pour la délinquance.

L'antidémarrreur protégera le public en empêchant que le véhicule ne se retrouve sur la route avec un conducteur qui aura consommé quelque alcool. L'usage de l'antidémarrreur a démontré en Alberta une réduction de plus de 65 % de récidives chez les participants au programme. Les coûts d'opération d'un antidémarrreur sont entièrement à la charge du participant, ce qui en fait le moyen le plus économique pour tout gouvernement. La banque de données recueillies par l'antidémarrreur deviendra une des principales sources d'information pour les professionnels de la santé dans l'analyse du comportement de leurs patients. Les réductions de primes consenties par les assureurs pour ceux qui auront opté pour l'antidémarrreur couvrent presque la totalité du coût de la thérapie.

Mais, pour en retirer tous les bénéfices, il faut s'en souvenir, pour qu'un programme d'antidémarrreur

soit efficace, qu'il faut que les délais pour adhérer au programme soient très courts, que la participation soit mandatoire pour les récidivistes, que la durée maximale du programme soit en relation avec la preuve faite par le comportement du participant à l'effet qu'il n'est plus un danger pour le public, le tout confirmé par le rapport du professionnel de la santé.

Il nous apparaît évident que le Québec est prêt pour de telles mesures et nous osons espérer que vous adopterez nos recommandations pour le mieux-être et la plus grande sécurité du public sur nos routes pour des années. Merci.

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

M. Brassard: Merci, M. Mercure, M. Marples aussi. Pour qu'on se comprenne bien, M. Mercure, vous êtes à la tête d'une entreprise qui met sur le marché un appareil antidémarrreur. Est-ce que la présence de M. Marples indique que c'est celui-là aussi qui est utilisé dans l'Ouest?

M. Mercure (Jean-Claude): Exact. Je représente la compagnie Guardian pour le Québec.

M. Brassard: C'est le même appareil.

M. Mercure (Jean-Claude): Oui.

M. Brassard: Bien, j'aurais deux questions. Évidemment, ce qui nous intéresse, nous, on est acquis forcément, puisque ça se retrouve dans le projet de loi, à faire en sorte que cette technologie en quelque sorte puisse être utilisée par des conducteurs qui ont vu leur permis révoqué pour cause de conduite avec facultés affaiblies et ainsi, en utilisant cet appareil, réduire le temps sans permis, la durée pendant laquelle ils n'ont pas de permis ou leur permis a été révoqué.

On souhaite aussi cependant que cet appareil ou cette possibilité-là soit accessible partout au Québec, sur tout le territoire québécois, pas uniquement dans les grands centres. Il faut que ce soit une possibilité réelle...

M. Mercure (Jean-Claude): Oui.

M. Brassard: ...accessible. Dans cette perspective-là évidemment, en tant qu'entreprise qui poursuit des fins de rentabilité — c'est tout à fait normal et légitime — c'est quoi, le nombre, si vous voulez, d'appareils que vous devez vendre ou louer pour que ce soit une activité rentable? Parce que j'imagine que vous n'avez pas l'intention de faire des déficits en louant ou en vendant de tels appareils. Alors, est-ce que vous avez fait une évaluation, pour ce qui est du Québec?

M. Mercure (Jean-Claude): Oui. D'ailleurs, je profite de l'occasion pour vous souligner que les personnes en charge de ce département-là à la SAAQ nous ont

demandé à nous, comme à tous les fabricants d'Amérique, de leur livrer des réponses à toutes ces questions dans un volumineux document qui a été déposé il y a environ un mois et demi à deux mois à la SAAQ justement pour donner d'abord des précisions sur chacun des appareils, dont le nôtre, donner les avantages.

● (20 h 30) ●

D'autre part, ils nous posaient également ces questions pour savoir comment nous avions l'intention de couvrir le territoire du Québec en nous spécifiant que, d'après eux, il serait intéressant d'avoir 12 centres de services dans 12 villes qui nous étaient nommées dans le document. Bien sûr qu'avec un programme qui serait en conformité avec les évaluations de ces mêmes personnes à la SAAQ, à savoir 1 000 à 1 200 unités, nous avons été obligés de répondre qu'on ne pourrait pas avoir plus de deux centres d'installation et de désinstallation, qui seraient évidemment à Montréal et à Québec, parce que, là, ça demande trop de personnel et que le service qui doit être donné aux 60 jours pour la calibration de ces appareils-là serait, à ce moment-là, une unité mobile qui ferait le tour du Québec à des dates précises, et les participants devraient se présenter dans leur ville ou la plus près de chez eux à ces dates-là. Alors, comme c'est un appareil assez sophistiqué et que nous pouvons fixer la date comme on veut du jour où ils doivent se présenter pour recalibration, ça ne crée pas un problème immense.

Quand vous me parlez de rentabilité, un centre de services doit avoir, comme seuil de rentabilité, 350 unités, préférentiellement 400 et 500 pour dire qu'il est rentable.

M. Brassard: Ça explique vos recommandations. C'est ça qui explique vos recommandations. C'est pour ça que vous voulez évidemment...

M. Mercure (Jean-Claude): Non. Nos recommandations...

M. Brassard: ...que les mesures permettent à un plus grand nombre, finalement, de contrevenants d'avoir accès à cette technologie-là, au fond.

M. Mercure (Jean-Claude): Oui. Bien qu'étant en affaires pour faire des profits, je vous soulignerai cependant que nos recommandations, il y a trois ans, n'auraient peut-être pas été celles qu'on vous fait aujourd'hui. Nos recommandations sont le fruit du vécu. Et, effectivement, la loi telle qu'on la voit présentement en deuxième lecture donnerait sans doute ou à peu près les résultats similaires à ceux de l'Alberta. Si l'Alberta, d'un côté, a eu le mérite d'être l'initiatrice et celle qui a demandé à ce que de nouveaux standards, qui sont très élevés, soient atteints, ce qui a permis à Guardian de travailler pendant trois ans en collaboration avec l'Alberta pour atteindre ces standards, à ce moment-là, bien sûr, on espérait, et l'Alberta aussi espérait, qu'il y aurait beaucoup plus d'adhérents. Cependant, on s'est aperçu que le principal concurrent, les sans-permis, a

battu le programme médiatique qui avait été organisé pour vanter les mérites de l'antidémarrreur. Parce que, à ce moment-là, on s'est aperçu que le bonhomme, lorsqu'il avait justement un délai de carence trop long, il avait déjà appris qu'il pouvait conduire sans problème et sans se faire arrêter ou en ayant très peu de chances de se faire arrêter.

C'est exactement le même problème qu'ici. Je veux dire, on n'est pas unique, c'est partout en Amérique. Je veux dire, les budgets sont diminués au niveau des policiers. Ces derniers n'ont pas que ça à faire durant la journée, de vérifier chacun des véhicules pour savoir si le conducteur a son permis ou pas. Alors, bien sûr, maintenant qu'on connaît la conséquence, on se voit dans l'obligation de dire que, si vous voulez... Finalement, après avoir créé un appareil qui est le nouveau genre d'antidémarrreur qui se démarque complètement de tout ce qui a existé à date, pour faire en sorte qu'on en bénéficie, il faudrait au moins maintenant réaliser qu'il faut prendre des mesures mandatoires dans le cas des récidivistes et faire en sorte qu'ils soient disponibles pour le moins aussitôt que les délais du Code criminel sont terminés, à défaut de quoi nos bonshommes vont déjà avoir pris la route.

Vous savez, M. le ministre, quand on parle de 75 % des bonshommes qui conduisent, ce n'est pas la réalité. La vraie réalité — j'ai parlé à des confrères — le monde me dit que c'est 100 % de leurs clients qui conduisent. La réalité d'aujourd'hui, c'est qu'un bonhomme qui a deux enfants, qui vit en banlieue, qui n'a pas de transport en commun facile, qui a un «ti-cul» qui joue au hockey à 6 heures le matin ou une fille qui fait du patin de fantaisie, puis sa femme qui travaille, c'est sûr, sûr qu'il va conduire. Puis il ne veut pas, il est obligé. C'est la conséquence.

Il y a 50 ans, il y a 40 ans, nos grands-parents, quand ils manquaient d'électricité pendant une semaine, ils ne s'en plaignaient pas trop. La trayeuse n'existait pas, puis ils faisaient leur train. Mais, de nos jours, parce qu'on a conditionné notre vie à l'électricité, si on manque d'électricité pendant trois heures, c'est la catastrophe. Alors, l'automobile, maintenant, dans notre vie de tous les jours, elle est rendue qu'elle a pris presque autant d'importance que l'électricité. Ce qu'on visait en 1985 en mettant des délais de suspension et de révocation plus longs, bien, l'effet est arrivé: c'est un ressac. Il n'y en a plus du tout, d'effet de suspension. Les bonshommes, deux semaines après, conduisent.

Alors, parce qu'on est contraint par le Code criminel, il faut aller à trois mois et six mois, mais, Seigneur! au moins, déjà qu'on permette à un bonhomme de voir la lumière.

M. Brassard: Est-ce que je comprends bien? S'il n'y avait pas ces contraintes du Code criminel, vous recommanderiez encore...

M. Mercure (Jean-Claude): Bien, c'est-à-dire que je dirais qu'il faut moderniser...

M. Brassard: ...un raccourcissement du délai?

M. Mercure (Jean-Claude): ...au point de traiter ces gens-là, pas seulement les punir. L'effet punitif, ça a du bien, mais ça ne guérit pas grand monde, tandis que, si on se permet de mettre un appareil qui fait en sorte que le bonhomme peut dissocier boire et conduire...

M. Brassard: D'ailleurs, dans certains États américains, ils peuvent y avoir accès beaucoup plus tôt.

M. Mercure (Jean-Claude): Oui, mais, à ce moment-là, je vous dirai, sans vouloir déprécier la compétition, que les appareils qu'on installe dans leurs véhicules, ce sont ce qu'on appelle communément chez les Américains des «blow-and-go». Tu souffles le matin, tu laisses fonctionner ta voiture toute la journée, puis tu prends un coup, ce n'est plus grave, alors que le nôtre a des demandes de test régulièrement à différents intervalles. Montréal-Québec, c'est sûr que vous allez devoir souffler quatre ou cinq fois. Vous ne savez jamais à quel moment l'appareil va vous le demander.

M. Brassard: Une dernière question. Vous avez parlé des assureurs tout à l'heure. À propos des assureurs, vous étiez formel. Vous les avez contactés...

M. Mercure (Jean-Claude): Oui.

M. Brassard: ...donc vous avez l'assurance que ça se traduirait par des réductions substantielles de primes?

M. Mercure (Jean-Claude): J'ai les lettres dans mon dossier.

M. Brassard: De plusieurs sociétés d'assurances majeures?

M. Mercure (Jean-Claude): Une majeure a confirmé par lettre, les autres me disent qu'elles suivront, qu'elles emboîteront le pas.

M. Brassard: Ce qui permettrait, à ce moment-là, au conducteur... J'ai bien compris que sa réduction de prime, selon vous, équivaudrait au coût et à la location de l'appareil.

M. Mercure (Jean-Claude): Oui. Pour votre information, on m'informe que la prime moyenne au Québec est d'environ 500 \$ par année, ce qui fait que la surprime pour un récidiviste est de 1 000 \$ par année pendant trois ans, ce qui fait 3 000 \$; 50 % de réduction, ça fait 1 500 \$, et ça ne coûte pas 1 500 \$ pour avoir un appareil antidémarréur pendant une année, comme nous recommandons que ce soit mandataire dans leur cas.

M. Brassard: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci beaucoup. C'est quoi, le coût exact, si ce n'est pas 1 500 \$?

M. Mercure (Jean-Claude): Le coût exact est de 105 \$ par mois; l'installation et la désinstallation, de 150 \$.

M. Middlemiss: D'accord. C'est bien. Maintenant, vous avez parlé de l'Alberta qui a ce système-là. Est-ce qu'il y en a d'autres?

M. Mercure (Jean-Claude): Il y a 34 États américains.

M. Middlemiss: Et est-ce que les statistiques, les résultats dans ces États-là sont semblables aux résultats en Alberta?

M. Mercure (Jean-Claude): Bon. Les résultats des Américains, ce sont des vues différentes avec des appareils différents. Alors, c'est bien sûr fort disparate avec ce qui se passe en Alberta. En Alberta, présentement, ils ont commencé un programme-pilote pendant trois années alors qu'ils avaient un appareil américain, mais dont ils n'étaient pas satisfaits, et c'est ce qui a fait qu'ils ont demandé le perfectionnement de cet appareil-là pour atteindre des standards comme on a maintenant, à savoir la spécificité à l'alcool, deuxièmement, que le produit soit fiable de -45 °C à +85 °C. Et je pourrais vous en donner bien d'autres.

Cependant, l'Alberta, lorsqu'ils sont venus pour le mettre en application en 1994, une fois que le nouvel appareil a été conçu, là ils ont ajouté aux récidivistes les premières offenses. C'était nouveau, c'était la première fois. Au départ, ce n'était visé que pour les récidivistes. Maintenant qu'ils ont travaillé avec l'appareil, qu'ils ont enlevé tout ce que les techniciens appellent les bugs pendant deux ans, c'est maintenant tout réglé, nous sommes aux confins d'utilisation d'un appareil qui rend des services extraordinaires, et là, à ce moment-ci, le Québec pourrait profiter de l'avantage que l'Alberta regarde elle-même, à savoir de l'utiliser sur une plus grande échelle et mettre ça mandataire.

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Mme la Présidente, il semblerait que la personne qui a cet appareil-là ne peut pas faire redémarrer son auto.

M. Mercure (Jean-Claude): C'est exact.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y en a qui ont été pris à conduire une autre auto qui n'en avait pas dedans?
• (20 h 40) •

M. Mercure (Jean-Claude): C'est bien sûr que, si le bonhomme reçoit un permis restreint et qu'il conduit la voiture du voisin, moi, je ne peux rien y faire, je ne peux pas couvrir 100 % des circonstances. Si le voisin a prêté sa voiture... C'est ce que je disais tantôt, si vous augmentez le délai de saisie du véhicule pour toute personne qui prêterait son véhicule à une personne qui est sans permis, vous allez faire en sorte qu'il va conduire davantage le sien. Si, le sien, on y met un antidémarrreur dessus, où on va le retrouver, le bonhomme? À la même place qu'aujourd'hui, sur la route, sauf que, là, il va être avec un véhicule qui ne lui permettra pas d'être en état d'ébriété et, dans son cas, pendant une année.

Comme nous l'ont démontré les Weight Watchers et Minçavi, il aura au moins l'occasion de faire une thérapie qui va rester puis qui va changer ses habitudes de vie, alors que les régimes pour perdre 15 lbs en 15 jours permettent simplement d'être plus gros dans deux mois. Mais il reste qu'une thérapie comme celle-là pendant une année dans un véhicule, c'est là qu'on est allé chercher notre 65 %, en Alberta, de diminution de récidive chez ceux qui ont participé au programme, parce qu'ils ont enfin compris que boire, c'est bien, conduire, c'est magnifique, mais qu'il ne faut pas le faire en même temps.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, les gens apprennent. Est-ce qu'il y en a, de ces gens-là, qui avaient l'appareil puis aujourd'hui qui n'en ont plus besoin, ils ont tout fini...

M. Mercure (Jean-Claude): Oui.

M. Middlemiss: ...et ce n'est pas des récidivistes? Est-ce que vous avez des statistiques sur ça?

M. Mercure (Jean-Claude): C'est ce que je viens de vous dire. Ceux qui ont eu...

M. Middlemiss: Combien? Non, mais le nombre, là. Il y en a... Vous me dites ça, là, mais combien il y en a?

M. Mercure (Jean-Claude): Bien, en Alberta, on a, depuis deux ans, 1 000 programmes par année qui fonctionnent. Je ne peux pas vous donner qui est rentré dessus, sorti, puis qu'on n'a pas revu. Je vous dis que ces bonshommes-là qui l'ont utilisé en Alberta ne sont plus revenus comme récidivistes dans une proportion de 65 % inférieure à ce qu'on retrouve ici, au Québec.

M. Middlemiss: Maintenant, est-ce qu'il y a des inconvénients? Si une personne a l'appareil et qu'elle réalise qu'elle est prise avec son auto à quelque part, puis elle veut s'en aller, est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre qui peut conduire son auto?

M. Mercure (Jean-Claude): Une autre personne à jeun pourra évidemment souffler dans l'appareil et

faire en sorte que le véhicule démarre. Je le dis, il n'y a pas que lui qui peut souffler, toute personne peut souffler. C'est pourquoi, lors de l'installation, nous faisons venir au centre de services tous les membres de la famille et chacun des membres de la famille, à ce moment-là, apprend à faire fonctionner le véhicule.

M. Middlemiss: Mais est-ce que c'est à peu près équivalent à ce que vous avez dit tantôt, le «blow-and-go»?

M. Mercure (Jean-Claude): Non.

M. Middlemiss: Parce que, si quelqu'un d'autre, tu sais, peut le faire, hein...

M. Mercure (Jean-Claude): Non. Alors, je vous souligne que cet appareil-ci, contrairement à tous les autres, c'est un appareil dans lequel vous devez d'une part souffler et de façon continue faire en sorte que vous émettiez une tonalité, et ceci doit se faire avec une certaine vélocité et pendant un certain temps, ce qui fait que ça prend quelque temps avant de maîtriser cet appareil-là, vous ne pouvez pas le faire rapidement. Malgré le fait que je puisse vous donner les instructions, ça prendrait quelques fois avant que vous ne puissiez le faire démarrer. Ce qui veut dire que, d'une part, ça élimine les explications données par un bonhomme en état d'ébriété à un passant sur la route qui essaierait de le faire démarrer à sa place. Et, si, comme vous le soulignez tantôt, une autre personne pouvait souffler, j'ose espérer que cette personne-là ne sera pas passagère dans l'automobile, parce que ça prend d'abord quelqu'un qui a tolérance zéro, et je ne pense pas, à ce moment-là, qu'on va rester comme passager pour laisser un gars qui est en état d'ébriété conduire.

M. Middlemiss: Combien d'années est-ce que... En Alberta, combien ça fait de temps, là, que l'appareil est en utilisation?

M. Mercure (Jean-Claude): Bien, le programme fonctionne depuis 1990 dans un projet-pilote et depuis avril 1994 de façon continue avec le nouvel appareil.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué que, oui, aux États-Unis... Est-ce qu'il y a d'autres provinces du Canada qui l'ont ou sont sur le point de l'utiliser?

M. Mercure (Jean-Claude): Oui. Il y a trois provinces qui, actuellement, attendent ce qui se passe au Québec pour, de leur côté, continuer le processus. Effectivement, la SAAQ a travaillé depuis un certain nombre d'années assez fort dans ce domaine-là et a une expertise que les autres provinces n'ont pas, et c'est, je pense, l'endroit où on a les meilleurs experts pour faire en sorte que ce programme-là aille de l'avant et ait les conséquences bénéfiques que nous pensons qu'il peut avoir.

M. Middlemiss: Dans l'expérience à date en Alberta — ça fait quoi? six ans, là — ...

M. Mercure (Jean-Claude): Oui.

M. Middlemiss: ...est-ce qu'il y a des gens qui ont réussi à trafiquer, des experts qui ont pu jouer avec l'appareil pour qu'il ne fonctionne pas tel qu'il est censé fonctionner?

M. Mercure (Jean-Claude): Oui. Remarquez que c'est très technique, ce que je vais vous dire, mais, si vous voulez...

M. Middlemiss: C'est oui ou non?

M. Mercure (Jean-Claude): ...demain matin à 9 heures, j'ai un véhicule que je peux mettre ici en avant et vous démontrer comment ça fonctionne. Cependant, au niveau du traficage ou du contournement de l'appareil, le bonhomme qui ferait ça, évidemment, ce soir-là pourrait conduire, sauf que l'appareil, immédiatement, tombe dans les trois jours de grâce pour aller au centre de services. Alors, lors de l'installation de l'appareil ou lors d'une vérification périodique, nous mettons 60 jours dans l'appareil pour faire en sorte qu'il se représente à telle date. Si, à ce moment-là, le bonhomme, dans trois, cinq ou 10 jours, décidait de trafiquer l'appareil, automatiquement l'appareil tomberait sur une période de trois jours de grâce. Il se doit de se présenter au centre de services, à défaut de quoi le véhicule ne démarrera plus jamais. Alors, à ce moment-là, quand il se présente au centre de services, bien sûr qu'on sait que le bonhomme a fait une tentative d'altération ou de contournement. C'est à ce moment-là qu'en Alberta comme ici dans les discussions que nous avons eues avec la SAAQ, notre centre de services communiquera immédiatement avec les personnes concernées pour prendre une décision face à cette tentative de contournement ou d'altération, dépendamment des explications qui seraient données par l'utilisateur de comment tout cela est arrivé.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vous avez indiqué tantôt, en réponse au ministre, qu'en région vous enverriez une équipe. Avez-vous établi, en région, combien de municipalités... quelles seraient les distances que les gens auraient à voyager pour aller faire vérifier leur appareil?

M. Mercure (Jean-Claude): C'est-à-dire que c'est dépendamment du programme qui serait mis en application. Si, effectivement, vous acceptez nos recommandations face à ce que les récidivistes, ce soit de façon mandatoire, le nombre suffisant sera atteint à ce moment-là pour que nous ayons des centres de services partout au Québec qui nous permettront de faire en sorte que le bonhomme ait de très courtes distances pour aller au premier centre de services.

Si ce n'était pas le cas, c'est bien sûr, je vous l'ai dit tantôt, ce sera Montréal et Québec et le centre mobile se présentera dans les régions. À ce moment-là, s'il va en Abitibi, s'il va dans l'Estrie, s'il va en Gaspésie, bien sûr que, là, il y aura une place où on se rendra à ces endroits-là pour donner le service adéquat, et le bonhomme se déplacera. Sans doute aura-t-il moins loin à faire que les gens d'Alberta qui doivent aller soit à Edmonton ou à Calgary en provenance de Grande Prairie, qui est 500, 600 milles plus loin.

M. Middlemiss: Mais c'est de l'unité mobile dont je parlais. S'il y en a moins de 400, est-ce que l'unité mobile va aller quand même ou est-ce que les gens vont être obligés de se rendre à Montréal?

M. Mercure (Jean-Claude): Le 400, M. le député, c'est pour un centre de services permanent, tandis que le centre d'unité mobile, lui, peut se déplacer pour 10, 15, 20, 50. Il n'y a pas de problème avec ça. Cependant, remarquez que ce centre mobile ne fera pas d'installation ni de désinstallation. Ça, ce sera fait à Montréal et à Québec.

M. Middlemiss: Donc, quelqu'un en Abitibi va être obligé de se rendre à Montréal pour faire faire l'installation, peu importe le nombre?

M. Gendron: Ce n'est pas grave, il va à toutes les semaines aux Expos, mais il faut qu'ils restent en cédule.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Mercure (Jean-Claude): Je n'ai pas compris, je m'excuse.

M. Gendron: J'ai dit: Ce n'est pas grave, on y va toutes les semaines pour les Expos, mais il faut qu'ils soient encore en saison.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Les Canadiens l'hiver.

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Limoilou.

M. Rivard: Merci, Mme la Présidente. M. Mercure, moi, je trouve que cet équipement-là est très intéressant. Vous avez répondu à la question tantôt concernant le coût de 105 \$ par mois. Les coûts d'installation et de désinstallation, est-ce que c'est 150 \$ par fois ou les deux?

M. Mercure (Jean-Claude): Non, non, compris.

M. Rivard: O.K. J'ai été surpris tantôt quand vous avez... Naturellement, on a le constat qu'il y a 20 000 infractions annuellement pour conduite avec facultés affaiblies, et vous établissez votre seuil de rentabilité à à peu près 500 installations par année.

M. Mercure (Jean-Claude): Par centre de services.

M. Rivard: Il y en a deux, donc ça fait 1 000.

M. Mercure (Jean-Claude): Pardon?

M. Rivard: Il y a deux centres de services: deux fois 500, ça fait 1 000.

M. Mercure (Jean-Claude): Je pense que, dans ce que je vous soulignais tantôt, les deux centres de services, c'est le cas où les prédictions de la SAAQ seraient à l'effet qu'il n'y aurait que 1 000 adhérents au programme...

• (20 h 50) •

M. Rivard: D'accord. Maintenant, peu importe la rentabilité, pour nous, c'est de voir si c'est intéressant pour les citoyens. Maintenant, avec 20 000 infractions annuelles, moi, j'ai l'impression qu'il y a beaucoup plus que 1 000 personnes, parce que, en fait, la plus grande punition que ces gens-là reçoivent, c'est d'avoir un dossier criminel qui les suit pour leur vie durant, à moins de demander un pardon. Alors, si la loi ne change pas et si, dès le neuvième mois, on pouvait permettre le permis restrictif avec l'installation de votre appareil, j'ai l'impression même que, si en commission parlementaire on veut bonifier, raccourcir peut-être le délai à trois mois plutôt qu'à neuf mois, il y aurait encore plus de gens qui pourraient se prévaloir de votre équipement.

Moi, en résumé, je trouve que votre équipement est très intéressant, et ça va répondre à... Comme députés, on reçoit des gens qui sont tout paniqués qui viennent nous dire qu'ils ont eu la malchance de leur vie, qui n'ont pas causé de dommages matériels ni de blessures à autrui, mais qui ont été pris en flagrant délit d'être en haut du 0,08 et qui trouvent que un an, ça n'a pas de commune mesure avec la gravité. Alors, je pense que, grâce à votre appareil et si l'Assemblée nationale veut bien adopter le projet de loi, ce sera dans l'intérêt des contribuables.

M. Mercure (Jean-Claude): J'endosse le propos que vous tenez à l'effet qu'une fois que... J'ai dit que les prévisions de la SAAQ étaient avec le projet de loi tel que rédigé maintenant, à savoir après 50 % de la période de révocation. Si vous réduisez les délais à trois mois et six mois, bien sûr que je suis d'accord avec vous que, ça, ça va être un incitatif intéressant pour que les gens s'aperçoivent que ça vaut la peine de dire O.K., trois mois, ça a de l'allure, et on va reconduire.

C'est bien sûr que d'aucuns viendront dire, à ce moment-là, que c'est de décriminaliser l'acte. Mais, à ce

moment-là, quiconque dira ça, je leur offre de poser un appareil dans leur voiture pendant deux mois. Et je vous assure que l'emmerdement que ça crée au bonhomme, à chaque fois qu'il embarque dans l'auto, de faire en sorte qu'il le mette en opération, qu'il attende qu'il soit prêt pour passer le test, qu'il attende le résultat du test pour démarrer et, finalement, régulièrement devoir souffler, d'aller au centre de services, de payer sa contribution aux deux mois, de faire en sorte qu'il y ait un rapport qui sorte sur chacune de ses activités — chaque fois qu'il a soufflé dedans l'heure est marquée, le résultat est marqué, on a tout ça en main — bien sûr que ce gars-là, après 15 jours, M. le député, vous reviendra, puis il va dire: Oui, je pense que je m'étais trompé.

M. Rivard: Mais je pense aussi que le gros point, c'est le dossier criminel, qui est bien plus grave pour l'individu, que ce soit trois mois, six mois, neuf mois ou 12 mois.

M. Mercure (Jean-Claude): C'est traumatisant. Comme avocat, je peux dire que les bonshommes qui reçoivent un acte d'accusation le cachent ordinairement dans leur tiroir pendant un certain temps, ne sont pas capables de le dire à leur femme, ne sont pas capables d'en parler à leurs enfants et, effectivement, se prennent un avocat, cachent ça pendant un bout de temps. Je vous assure que, sans parler contre mes confrères, le coût de simplement obtenir des remises pendant six mois, huit mois, un an et, dans le cas des récidivistes, les cours municipales nous disent que ça dépasse un an et demi de délai, à ce moment-là, la simple économie de se lever debout puis d'aller plaider coupable lors de la comparution va faire en sorte que son antidémarrreur va être payé.

M. Rivard: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui. Merci, Mme la Présidente. M. Mercure, est-ce que vous étiez ici ce matin lorsqu'on a indiqué que, oui, il y a l'alcool, mais il y a des drogues aussi? Est-ce que vous êtes en train de travailler sur un appareil qui pourrait être utilisé le jour où on va... Les drogues aussi, la drogue ainsi que l'alcool... C'est des choses qui pourraient être nécessaires.

M. Mercure (Jean-Claude): Je vous dirai qu'il a fallu énormément de temps et d'argent à Guardian pour s'assurer, tout au contraire, que leur appareil ne donne de résultats qu'en rapport avec l'alcool, de façon à ce que la drogue n'ait pas d'effet dans les résultats, pas plus que la nicotine, pas plus que l'air ambiant dans une station de gaz. Alors, on a travaillé justement à l'effet contraire, pour avoir une précision de spécificité à l'alcool.

M. Middlemiss: La question que je posais: Est-ce que vous travaillez sur un autre appareil dans l'éventualité où la drogue soit aussi quelque chose qui aurait des récidives?

M. Mercure (Jean-Claude): Malheureusement, on n'est pas dans ce domaine-là pour l'instant.

M. Middlemiss: C'est bien. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? D'autres questions? Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest: Merci, Mme la Présidente. Ces systèmes d'antidémarrage, ça fait quand même plusieurs années que vous en faites la promotion, et je pense que, là-dessus, il y a eu quand même des améliorations techniques qui font que les appareils sont beaucoup plus performants aujourd'hui qu'ils l'étaient au départ, vers les années 1983-1984. Par ailleurs, je me pose la question: Un appareil, le risque qu'il tombe en panne en cours d'utilisation, il est de quel ordre? Parce que, vous savez, dans les régions éloignées, en milieu rural entre autres, si on doit partir le matin et que, sans avoir trafiqué quoi que ce soit, l'appareil tombe en panne et que le point de services est à plusieurs kilomètres, là on a un fichu de problème pour plusieurs citoyens.

M. Mercure (Jean-Claude): Dans les questions qui nous étaient adressées par la SAAQ à ce sujet, nous avons donné la réponse que notre service serait garanti 24 heures... c'est-à-dire que, d'abord et avant tout, on a un service 24 heures sur 24 de réponse immédiate à un problème et de remplacement du bidule qui pourrait être fautif dans les 24 heures qui suivent.

Mme Charest: O.K. Dans la question du calibrage de l'appareil, bon, ici, c'est 0,08 alcool dans le sang, on me disait que les appareils pouvaient être calibrés jusqu'à 0,02. Est-ce que ça, c'est...

M. Mercure (Jean-Claude): Oui, présentement, en conformité avec ce que M. le député de Pontiac disait ce matin, l'Alberta a demandé à ce qu'on calibre à 0,02 pour justement éviter ce que M. le député mentionnait en rapport avec les rince-bouches ou autres produits dans lesquels se trouve un petit peu d'alcool qui pourraient faire en sorte que l'appareil ne puisse pas démarquer si on le mettait à 0,00. Alors, disons que, toutefois, suivant la volonté du gouvernement, nous pouvons placer cet appareil au degré que vous nous dicterez.

Mme Charest: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous vous remercions de votre participation.

M. Mercure (Jean-Claude): Merci, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux et demande au Service de police de la Communauté urbaine de Montréal et à l'Association des directeurs de police et de pompiers du Québec de bien vouloir prendre place.

(Suspension de la séance à 20 h 58)

(Reprise à 20 h 59)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous vous souhaitons la bienvenue. Je demanderais au porte-parole de bien vouloir se présenter et de présenter la personne qui l'accompagne. Vous devez, si vous êtes là depuis le matin, connaître le processus?

M. Lelièvre (Jacques): On l'a lu.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous l'avez lu en plus, alors je vous donne la parole.

Service de police de la Communauté urbaine de Montréal (SPCUM) et Association des directeurs de police et de pompiers du Québec (ADPPQ)

M. Lelièvre (Jacques): M. le ministre, Mme la Présidente, mesdames, messieurs, bonsoir. Mon nom est Jacques Lelièvre, je suis commandant de la division Sécurité routière au Service de police de la Communauté urbaine de Montréal. J'ai à mes côtés Suzanne Bousquet, qui est avocate à la direction des Affaires juridiques au SPCUM. Nous sommes ici pour vous faire part des commentaires de quelque 10 000 policiers municipaux du Québec concernant le projet de loi n° 12 et les modifications proposées au Code de la sécurité routière. Nous vous remercions de cette occasion que vous nous donnez d'intervenir dans un domaine aussi intimement lié aux activités policières.

Il est important de souligner, à ce stade-ci, l'important travail effectué par les personnes impliquées de près ou de loin dans l'élaboration de ce projet de loi. Comme nous le disons dans les premières pages de notre mémoire, le SPCUM et l'ADPPQ, qui tient pour l'Association des directeurs de police et de pompiers du Québec, souscrivent à l'ensemble des amendements proposés dans le projet de loi n° 12. De nombreux amendements correspondent d'ailleurs à des demandes ou à des suggestions que nous avons déjà formulées, et nous remercions le ministère d'avoir répondu à nos attentes.

● (21 heures) ●

Vous avez sans doute pu prendre connaissance de notre mémoire et des recommandations que nous y formulons. Nous allons donc nous limiter, pour les fins de cet exercice ce soir, à vous faire part des commentaires qui nous tiennent le plus à coeur.

Mme Bousquet (Suzanne): Alors, nos premiers commentaires concernent évidemment la conduite avec

facultés affaiblies. De toute évidence, c'est un des aspects les plus importants du projet de loi n° 12.

Alors, depuis longtemps, nous avons identifié trois groupes de contrevenants en matière de conduite avec facultés affaiblies: les jeunes qui conduisent parfois moins que les adultes, mais qui conduisent plus vite, mal et qui causent plusieurs accidents; deuxième groupe, l'homme ordinaire moyen, M. Tout-le-Monde, qui, à l'occasion, va consommer trop et va quand même prendre le volant; le troisième groupe, évidemment, est composé des irréductibles qui vont conduire même lorsque leur permis de conduire fait l'objet d'une révocation.

Alors, l'intérêt du projet de loi n° 12 est qu'il propose des mesures pour chacun de ces groupes de contrevenants. Nous ne pouvons évidemment que nous en réjouir et nous souscrivons à l'ensemble des mesures qui sont proposées en matière de conduite avec facultés affaiblies.

Plus particulièrement en ce qui concerne le régime de tolérance zéro, lorsqu'on examine les statistiques annuelles des accidents de la route, il est difficile de ne pas être en accord avec le régime de tolérance zéro qui est proposé par le projet de loi n° 12. On sait en effet que les jeunes de 16 à 24 ans sont impliqués dans 23 % des accidents de la route alors qu'ils ne comptent que pour 13 % des titulaires de permis. En 1975 seulement, les accidents de la route ont fait 800 morts et 5 000 blessés. Dans un accident mortel sur quatre, un jeune conducteur âgé de moins de 25 ans est décédé. Nous sommes donc entièrement favorables au régime de tolérance zéro qui sera imposé aux jeunes.

Mais, cependant, pour que ce programme soit applicable, il faut que les corps de police du Québec équiperont toutes leurs autos-patrouilles d'appareils de détection. Or, malheureusement, compte tenu des compressions budgétaires actuelles, les corps de police du Québec n'auront malheureusement pas les moyens de mettre ce programme en application.

M. Lelièvre va pouvoir vous expliquer plus particulièrement les problèmes que nous vivons au Service de police de la CUM.

M. Lelièvre (Jacques): De manière plus spécifique, nous croyons important de souligner que la mise en place de ce régime tolérance zéro occasionne des dépenses d'envergure au Service de police de la Communauté urbaine de Montréal ainsi qu'à tous les corps policiers municipaux à travers le Québec.

Par ailleurs, depuis nombre d'années, la Communauté urbaine de Montréal demande au gouvernement d'être rétribuée pour les enquêtes spécialisées qu'elle fait sur le territoire de la CUM, territoire sur lequel la Sûreté du Québec est absente en matière d'enquêtes spécialisées.

D'autre part aussi, il est bon d'ajouter que l'été 1996 a été marqué de travaux de réfection majeurs au tunnel Louis-Hippolyte-LaFontaine qui ont occasionné des frais de l'ordre de 600 000 \$ en main-d'oeuvre, cette année.

Le projet de loi de tolérance zéro occasionnera des frais qui atteindront, seulement au Service de police de la CUM, sans compter les corps policiers municipaux, 750 000 \$ initialement et 85 000 \$ par année subséquemment pour le programme de qualité.

Enfin, nous suggérons fortement au gouvernement de retarder la date d'entrée en vigueur de l'article 51 tant et aussi longtemps que les corps policiers du Québec ne seront pas tous équipés d'un nombre suffisant d'appareils de détection approuvés.

Mme Bousquet (Suzanne): Toujours en matière de conduite avec facultés affaiblies, nous vous demandons également, dans notre mémoire, d'introduire dans le Code de la sécurité routière la notion de garde des contrôles qu'on retrouve actuellement dans le Code criminel.

Comme vous le savez sans doute, les policiers ont, en vertu de l'article 635 du Code de la sécurité routière, le pouvoir d'interpeller au hasard un conducteur, et ce, dans le but de vérifier son état de sobriété et également de vérifier s'il a avec lui son permis de conduire, son certificat d'immatriculation et son attestation d'assurance. Or, ce pouvoir de vérification au hasard, les policiers ne peuvent l'exercer que lorsqu'une personne conduit un véhicule automobile ou lorsque le policier l'a vu en train de conduire un véhicule. Ils ne peuvent pas l'exercer, par exemple, lorsqu'ils trouvent une personne debout à côté de sa voiture alors que le moteur est en marche, que les clés sont installées dans le véhicule. Et même s'il est évident que cette personne est sur le point de se mettre au volant et de partir, les policiers ne peuvent pas lui demander de vérifier ses papiers.

C'est ce qui ressort d'un jugement dont vous avez peut-être entendu parler, c'est la cause de la Reine contre Drouin, un jugement qui a été rendu au mois d'août 1995. Ce jugement-là a complètement déboussolé la communauté policière. Il s'agissait, en fait, de policiers qui ont interpellé un individu qui était devant un bar, à 3 h 30 du matin, à la fermeture du bar, qui était debout à côté de sa voiture alors qu'il était supposément en train de faire réchauffer son moteur. Alors, les policiers, de bonne foi, voulant s'assurer que cette personne-là était apte à se mettre au volant et à prendre la route, l'ont interpellée et lui ont demandé, comme on le fait habituellement, de leur montrer ses papiers. L'individu s'est conformé. Les policiers ont détecté une odeur d'alcool, ils ont procédé à un test avec un appareil de détection, que l'individu a échoué, ils l'ont ensuite amené au poste pour un alcootest et l'individu a échoué l'alcootest. Il a éventuellement été accusé de conduite avec plus de 80 mg par 100 ml d'alcool. Sauf qu'il a été acquitté parce que, ce que le juge a dit, c'est que les policiers n'avaient pas le pouvoir de lui demander ses papiers étant donné qu'il ne conduisait pas.

Alors, à notre avis, c'est un vide dans la loi, une aberration qu'on peut facilement corriger en introduisant dans le CSR cette notion de garde et de contrôle qu'on

retrouve dans le Code criminel. Alors, ça, c'est une recommandation qui nous tient beaucoup à coeur.

Toujours en matière de conduite avec facultés affaiblies, les nouveaux articles 202.1 à 202.9 autorisent les agents de la paix à saisir sur-le-champ le permis de conduire d'un individu. Sauf que, parmi ces dispositions, il en manque une très importante, c'est celle qui sanctionne le défaut pour la personne de remettre son permis lorsque le policier le suspend. À notre avis, il s'agit là d'un oubli que nous vous demandons de corriger.

En pratique, la personne... Il est prévu à l'article 202.5: «Un agent de la paix peut également imposer la suspension...» et 202.6: «Tout permis suspendu en application de l'un des articles 202.4 ou 202.5 doit être remis à l'agent de la paix qui a procédé à la suspension.» Alors, si le policier donne l'ordre à l'individu de lui remettre son permis, il n'y a rien pour sanctionner le défaut de se conformer.

Évidemment, le policier va toujours pouvoir procéder en vertu du Code criminel et accuser cet individu d'avoir entravé un agent de la paix dans l'exécution de ses fonctions, mais on considère que c'est abusif d'être obligé d'aller faire un détour dans le Code criminel — ce qui implique que l'individu aura un casier judiciaire — alors qu'il suffit tout simplement de modifier les articles 202.6 et 202.9 pour corriger le problème facilement. C'est ce qu'on soumet dans notre mémoire.

Finalement, un dernier point en matière de conduite avec facultés affaiblies, c'est qu'on se retrouve maintenant avec deux types de permis restreints: le permis de conduire restreint prévu à l'article 118, qui autorise le détenteur de ce permis restreint à conduire lorsqu'il est dans l'exécution de son travail principal; puis on a maintenant une deuxième catégorie de permis restreint, c'est celui qui autorise une personne à conduire un véhicule muni d'un dispositif antidémarrage.

Alors, pour avoir discuté avec certains de nos collègues et puis pour avoir lu, entre autres, le mémoire du Barreau, on s'aperçoit que certaines personnes pensent que le permis restreint qui autorise une personne à conduire un véhicule muni d'un dispositif antidémarrage ne peut s'appliquer que lorsque la personne est dans l'exécution de son travail principal. À notre avis, c'est faux. Selon notre interprétation, ce permis-là autorise la personne à conduire en tout temps.

Alors, pour dissiper les ambiguïtés et les controverses qui risquent d'être soulevées, nous vous demandons de préciser dans la loi dans quelles circonstances le détenteur du nouveau permis restreint pourra l'utiliser.

Ceci termine nos commentaires concernant la conduite avec facultés affaiblies.

● (21 h 10) ●

M. Lelièvre (Jacques): Le prochain point touche directement l'article 64, soit les vitres teintées. Je vous réfère à la page 16 de notre mémoire. Les normes dont il est question aux articles 265 et 266 sont énoncées à l'article 29 du Règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers,

lequel se lit comme suit, et j'attire votre attention sur le dernier alinéa de cet article: «De plus, aucune matière assombrissante ne doit être collée ou vaporisée sur le pare-brise. Une bande d'au plus 15 cm de large peut cependant être placée sur la partie supérieure du pare-brise. Les vitres des portières avant doivent laisser passer la lumière à 70 % ou plus lorsque mesurée à l'aide d'un photomètre.»

À toutes fins utiles, cette disposition interdit l'application de toute substance assombrissante sur le pare-brise de même que sur les vitres des portières de côté des véhicules routiers. En effet, toute substance assombrissante perceptible à l'oeil nu, même si elle est d'une intensité très faible, laissera passer moins de 70 % de la lumière. Or, nous croyons fermement que cette norme doit être maintenue, et ce, pour les raisons suivantes:

Premièrement, tous conviendront qu'il est important que le conducteur d'un véhicule automobile bénéficie d'une visibilité maximale, et ce, en tout temps.

Deuxièmement, pour une conduite plus sécuritaire, un conducteur a intérêt à voir et à être vu par les autres usagers de la route. Prenons l'exemple d'automobilistes qui s'arrêtent en même temps à une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions. Avant de s'avancer dans l'intersection pour la traverser ou effectuer un virage, le conducteur prudent regarde toujours le conducteur qui s'immobilise et tente d'établir un contact, ce qu'on appelle un «eye contact», un contact visuel avec l'autre personne qui s'immobilise. Le fait de ne pas voir l'autre conducteur, ou même les yeux de l'autre conducteur, peut provoquer des manœuvres très hasardeuses, autant que nous soyons concernés.

Troisièmement, nous constatons déjà, avec le nombre grandissant de véhicules qui ne satisfont pas les normes réglementaires, qu'il est de plus en plus difficile d'appliquer certaines dispositions du Code, par exemple les ceintures de sécurité, le nombre de passagers assis à l'avant du véhicule, la vue des conducteurs obstruée et les consommations de boissons alcoolisées, pour ne nommer que quelques-uns de ces articles que nous devons mettre en force. En effet, lorsque les vitres des portières avant d'un véhicule sont teintées, le policier ne peut pas voir si le conducteur ou les passagers respectent les règles de sécurité.

Finalement, il est important que les policiers qui interpellent chaque jour de nombreux conducteurs puissent voir rapidement à qui ils ont affaire, afin de s'assurer que leur vie ou leur sécurité n'est pas en danger.

Or, en conclusion, nous suggérons fortement au gouvernement de ne rien apposer sur les vitres des portières avant pour les raisons que nous avons mentionnées précédemment. C'est pourquoi nous recommandons que la norme actuelle soit maintenue avec toute sa rigueur. Cela dit, nous croyons que son application serait grandement simplifiée si le dernier alinéa, que je vous lisais tantôt, de l'article 29 du Règlement se lisait comme suit: «De plus, aucune matière assombrissante ne doit être collée ou vaporisée sur le pare-brise ou sur les

vitres des portières avant. Une bande d'au plus 15 cm de large peut cependant être placée sur la partie supérieure du pare-brise et se limitait à ce libellé.

Mme Bousquet (Suzanne): Un autre commentaire que nous avons formulé dans notre mémoire concerne les droits d'immatriculation impayés et vise à faire corriger un autre irritant majeur du travail des policiers.

En effet, actuellement, lorsque les policiers constatent que le propriétaire d'un véhicule stationné n'a pas payé ses frais d'immatriculation, ils ne peuvent rien faire. En pratique, le policier peut enquêter une plaque, comme on dit dans le jargon policier, lorsqu'une auto est stationnée, puis, sur le terminal qui est dans son auto-patrouille, il reçoit l'information comme quoi les droits d'immatriculation n'ont pas été payés. Sauf qu'il ne peut pas décerner de constat au propriétaire de ce véhicule à moins qu'il voie le véhicule en mouvement, mis en circulation. Vous conviendrez avec moi que les policiers n'ont pas le temps d'attendre que le propriétaire se manifeste et se mette au volant de son véhicule.

Dans la première version du projet de loi n° 12, on avait introduit une modification qui venait corriger cet irritant du travail policier, mais, malheureusement, cette modification n'a pas été retenue dans la version finale du projet de loi n° 12. C'est pourquoi nous revenons à la charge à nouveau pour vous demander de corriger cet irritant dans le travail policier. La modification suggérée est vraiment toute simple, il suffit de modifier les articles 21 et 31.1 pour ajouter un petit bout de phrase qui dirait: Nul ne peut mettre en circulation ni laisser stationné sur un chemin public un véhicule routier à moins que le propriétaire n'ait acquitté les sommes visées au deuxième alinéa.

C'est, encore une fois, une recommandation qui nous tient à coeur. Chaque fois que les services de police ont été consultés, nous vous avons demandé d'introduire cette modification dans le CSR.

M. Lelièvre (Jacques): Maintenant, un autre sujet d'intérêt pour le milieu policier. Je vous réfère à la page 36 concernant les silencieux; les silencieux plus précisément de motos.

Depuis quelque temps, les policiers sont aux prises avec un problème épineux des motocyclettes bruyantes, et ce, à peu près partout au Québec. Les agents de la paix disposent actuellement des articles 258 et 260 pour sanctionner l'installation de systèmes d'échappement contraires aux normes réglementaires. Cependant, pour diverses raisons, l'interprétation de ces dispositions a donné lieu à des controverses. Pour les dissiper de façon satisfaisante, il y aurait lieu, à notre avis, de réviser et de clarifier les normes établies dans le Règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

Les policiers disposent également de l'article 435, qui interdit le crissement des pneus. Afin de fournir aux policiers un outil supplémentaire, il y aurait lieu

d'ajouter une norme concernant les autres bruits excessifs causés par les véhicules.

Nous vous recommandons donc ainsi de modifier comme suit l'article 435: Le conducteur d'un véhicule routier ne peut, sauf en cas de nécessité, utiliser ce véhicule de façon à produire un bruit excessif. Constitue notamment un bruit excessif le bruit provenant de l'utilisation du moteur d'un véhicule à des régimes excessifs, entre autres lors du démarrage ou de l'arrêt, ou produit par des accélérations répétées, le bruit causé par un silencieux hors norme et le fait de faire crisser les pneus de son véhicule.

Plusieurs règlements municipaux utilisent déjà ce genre de règlement relativement au bruit, où l'oreille humaine constitue une règle de preuve suffisante.

Mme Bousquet (Suzanne): Un dernier point concernant les contrôleurs routiers. Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion.

Mme Bousquet (Suzanne): En conclusion?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

Mme Bousquet (Suzanne): Une minute?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

Mme Bousquet (Suzanne): Un dernier point concernant les contrôleurs routiers. Nous vous demandons, à M. le ministre des Transports...

La Présidente (Mme Bélanger): La règle, c'est la règle.

Mme Bousquet (Suzanne): ...ainsi qu'au ministre de la Sécurité publique, de dissiper une controverse quant aux pouvoirs de nos collègues contrôleurs routiers. Est-ce qu'ils ont le pouvoir de procéder à des immobilisations au hasard? Est-ce qu'ils ont le pouvoir de délivrer des constats d'infraction pour les gens qui roulent à des vitesses excessives? Ou ont-ils seulement les pouvoirs qui sont reliés au transport de marchandises et de biens? Les contrôleurs routiers eux-mêmes ne sont pas fixés quant à l'étendue de leurs pouvoirs, et nous vous demandons de dissiper cette controverse. Merci.

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

M. Brassard: Bien, je voudrais d'abord vous remercier parce que, évidemment, vous êtes, comme on dit familièrement, sur le terrain et un partenaire, aussi, essentiel. Si l'on veut atteindre des objectifs en matière de sécurité routière, si on veut réduire le bilan routier, c'est évident, pour nous, que les services policiers constituent un partenaire incontournable. Si les services policiers, que ce soient ceux de la Communauté urbaine

ou la Sûreté du Québec, ne sont pas, je dirais, partie prenante et convaincus qu'on s'engage dans la bonne voie avec ces dispositions-là, c'est clair que ça réduirait leur efficacité.

• (21 h 20) •

Alors donc, moi, je suis très satisfait et très, très heureux de voir que, pour l'essentiel, vous êtes en plein accord avec les grandes lignes, les grands principes du projet de loi n° 12 et que vous y donnez votre adhésion pleine et entière. Je pense que c'est important de le signaler parce que, encore une fois, vous êtes un partenaire indispensable pour réussir dans l'atteinte de nos objectifs, qu'il ne faut jamais oublier: on veut en arriver, en termes de bilan routier, à réduire le nombre d'accidents, le nombre de blessés graves. Et, pour ce faire, c'est évident que des dispositions législatives sont requises, mais, en même temps, des campagnes de promotion, d'éducation, de sensibilisation, puis, en même temps aussi, une surveillance policière efficace. C'est tout ça ensemble. C'est cette combinaison de tout ça qui va nous permettre d'atteindre nos objectifs.

Je vous dirais d'entrée de jeu... Je ne voudrais pas passer en revue chacune de vos recommandations, mais je pense que vous avez fait un travail très sérieux. On voit que vous avez vraiment scruté le projet de loi sous toutes ses facettes. Vous en arrivez même à proposer des amendements, des modifications. Je vous dirais qu'on va les regarder très, très attentivement, ça va nous être extrêmement utile.

Mais il y en a déjà, je pense, qui trouvent preneur. Ça m'apparaît évident, par exemple, que, quand vous évoquez la situation où une auto est stationnée et que le conducteur n'est pas en situation de conduite, vous avez évoqué un problème qui s'est produit devant un tribunal, au ministère de la Justice. On nous a aussi signalé ce problème-là, et je pense qu'on va devoir resserrer dans le sens que vous proposez le projet de loi pour justement couvrir cette situation-là, parce que ce n'était pas dans notre intention de l'exclure. Il faut, je pense, le couvrir.

La question aussi du permis qui doit être remis et qu'on ne prévoit aucune infraction, il n'y a aucune infraction qui est créée. Je pense que c'est une proposition qui est intéressante et je pense qu'on devrait également la corriger.

Donc, pour ce qui est de vos recommandations, moi, je vous assure qu'on va les regarder très attentivement. Je pense que ça va nous permettre d'améliorer le projet de loi, de le rendre, encore une fois, plus acceptable.

Il y a deux points cependant que, à ma connaissance, vous n'avez pas abordés, et j'aimerais quand même vous entendre là-dessus. C'est qu'on souhaite évidemment apporter des modifications relativement à ce qu'on appelle familièrement le «48 heures», qu'on remplacerait par une sorte de billet de courtoisie pour demander au conducteur de se conformer. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Et surtout aussi les rapports d'accidents, hein. Les rapports d'accident, on simplifie

les choses parce qu'on se trouve actuellement dans une situation où le nombre de rapports d'accident... Parce que, quelle que soit la gravité de l'accident, il faut que les services policiers fassent un rapport d'accident, et ça donne lieu à beaucoup de paperasserie inutile. Ce qu'on apporte là dans le projet de loi, ça simplifie les choses: il y aurait rapport d'accident uniquement quand certaines conditions se présentent — on est en train de regarder ça, là, ce serait précisé par règlement — le véhicule ne peut plus être utilisable, par exemple, ça pourrait être un critère.

Mme Bousquet (Suzanne): On a déjà examiné...

M. Brassard: Comme vous ne vous êtes pas...
Oui. Alors, j'aimerais que vous...

Mme Bousquet (Suzanne): On a déjà examiné cette question-là parce que, évidemment, la norme actuelle de 500 \$, elle est presque toujours automatiquement dépassée. En fait, ce qu'on propose, nous, c'est qu'il y ait des critères vraiment précis, objectifs, tout à fait objectifs. Entre autres, on en avait identifiés trois: dans tous les cas de délit de fuite, dans tous les cas où il y a des blessés et dans tous les cas où l'accident nécessite un remorquage des véhicules, c'est-à-dire que l'automobile est incapable de se déplacer par ses propres moyens sur ses roues. C'est des critères faciles à identifier, que le policier pourra reconnaître de facto.

M. Brassard: Tout à fait.

Mme Bousquet (Suzanne): En ce qui concerne l'avis de 48 heures, M. Lelièvre pourra compléter.

M. Lelièvre (Jacques): En ce qui concerne l'avis de courtoisie qui remplacerait le 48 heures actuel, on a adhéré à la proposition que la SQ a mis de l'avant, ou le projet, en tout cas, qu'elle a mis de l'avant, qui éliminerait énormément de paperasse, dans le même sens que vous disiez tantôt au niveau du rapport d'accident. Parce qu'on dit et simplement on présume qu'au point de départ il y a 90 % des citoyens auxquels on décerne un 48 heures qui se conforment dans les délais prescrits. Alors, ce qu'on dit, c'est: Pourquoi pénaliser 90 % de nos clients, en fait, pour les simples raisons qu'on n'émet pas... je m'excuse, j'ai perdu le fil.

Mme Bousquet (Suzanne): On a 90 % des gens qui se conforment, alors ça devient superflu de donner des constats.

M. Lelièvre (Jacques): On considère que c'est superflu de maintenir cette procédure écrite. Tout ce qu'on garderait, c'est au niveau de l'informatique, une rétention d'une soixantaine de jours, si le contrevenant est repris sur la route, à ce moment-là, on émettrait un constat d'infraction sans autre avis ultérieur.

Mme Bousquet (Suzanne): Évidemment, il faut que le système administratif soit mis en place dès l'entrée en vigueur de la loi, pour que ça puisse fonctionner.

M. Brassard: Ah! oui, tout à fait.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Moi aussi je vous remercie pour votre mémoire. Vous avez indiqué tantôt, pour l'application de l'alcoolémie, que, malheureusement, il faudrait qu'on soit tous équipés de l'équipement, que ça coûtait des sous et qu'on n'a pas les sous. Vous ne suggérez pas par cet énoncé-là le statu quo. En d'autres mots, vous dites: Oui, on doit améliorer. Mais est-ce que vous avez prévu ces coûts-là sur une période donnée? Et combien ça pourrait prendre de temps avant qu'on soit tous bien équipés pour les changements?

M. Lelièvre (Jacques): En ce qui regarde le SPCUM, je peux difficilement parler pour les corps municipaux, mais pour le SPCUM, on est en contraintes budgétaires énormes, comme partout ailleurs j'imagine aussi. On figure l'achat d'une cinquantaine d'appareils annuellement. On en a besoin de 300, on en a neuf actuellement, ce qui veut dire à peu près six ans pour mettre en force un projet de loi. C'est le maximum qu'on pourrait aller à 50 appareils-année. C'est 1 000 \$ l'appareil, en plus de la formation qui va avec ça, et les coûts évidemment d'entretien annuel.

Mme Bousquet (Suzanne): Contrairement à nos collègues de la Sûreté du Québec, qui sont tous équipés d'appareils de détection, nous, on n'en a que neuf pour l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine de Montréal.

M. Lelièvre (Jacques): Ce qui nous préoccupe grandement, c'est effectivement l'investissement initial.

M. Middlemiss: Est-ce que les problèmes d'alcool sont aussi... Est-ce que les statistiques démontrent qu'il y en a autant sur votre territoire que pourrait en avoir la SQ?

M. Lelièvre (Jacques): Statistiquement, je vous dirais que c'est difficile de comparer avec la SQ, étant donné que 90 % de leur travail est essentiellement dédié à la route, alors que nous, c'est le contraire, c'est à peu près 20 % à 30 % qui est dédié au CSR. Alors, on peut difficilement comparer. Sauf que je peux vous dire qu'actuellement, en matière de facultés affaiblies, on procède annuellement à 2 000, 2 200 arrestations sur le seul territoire de la CUM. Puis ça, c'est à 0,08; là, on parle d'une tolérance zéro ou avec les jeunes sur le coup d'un permis probatoire, ce qui est différent. Ça nous prend absolument un appareil par véhicule. On ne peut

pas mettre en état d'arrestation le jeune et le conduire à l'ivressomètre, il faut faire le test sur-le-champ. On interpelle, on n'arrête pas, question de loi ou de technicité. C'est la raison pour laquelle tous les véhicules doivent être équipés de ces appareils-là avant qu'on soit vraiment efficaces pour appliquer la loi.

• (21 h 30) •

M. Middlemiss: Il y a un sujet que vous n'avez pas touché, le port du casque et les gens en vélo. Il y a des personnes qui ont dit: C'est un problème parce que l'application... Est-ce que vous avez des opinions sur ça et est-ce que vous pourriez les partager avec nous autres?

M. Lelièvre (Jacques): Bien sûr. On dit que le taux de port actuel est estimé aux alentours de 25 %. On le remarque dans les rues, on voit évidemment que c'est à peu près ça, 25 %, de visu. Notre position à ce sujet-là, c'est bien que le policier va avoir beaucoup de difficulté à mettre en force un règlement ou une loi avec un taux de respect de 25 %. Tant et aussi longtemps qu'on ne sera pas rendu à minimum 40 % de port volontaire, il est difficile pour la police de faire augmenter ce pourcentage-là à 75 % ou à 80 %. Donc, l'effet de la loi serait peut-être nul ou à peu près, autant que la répression soit concernée.

C'est le même phénomène qui se produit pour les piétons. On a un règlement qui oblige le piéton à respecter la signalisation. Il faudrait voir ce qui se passe aux alentours de la rue McGill et Sainte-Catherine le midi. Ça prendrait une armée pour contrôler tout ce monde-là. Le respect n'est pas là, de cette loi-là, et, par les années, ce qui est arrivé, c'est qu'il n'y a aucune... Les gens ne respectent à peu près pas ou à moitié. Alors, ce sur quoi on travaille présentement avec la SAAQ, c'est de préparer un programme qui va nous permettre justement de sensibiliser et d'éduquer ces gens-là, les piétons, autant les piétons que les automobilistes, au respect de la signalisation.

M. Middlemiss: O.K. Pour les piétons, là, ça, il me semble que, même si ça prend une armée, est-ce que vous avez tenté l'expérience de vous placer là et de donner des contraventions à ceux qui...

M. Lelièvre (Jacques): Oui.

M. Middlemiss: Ça a donné quoi?

M. Lelièvre (Jacques): Bien, à venir jusqu'à l'an passé, au moment où j'ai pris le commandement de la Sécurité routière, les gens agissaient comme si on faisait des programmes sporadiques de trois semaines, où on mettait des gens sur place, sur les coins de rue, à émettre des constats, et ça durait le temps que ça durait et ça recommençait. Les habitudes des gens n'étaient pas changées. Les comportements et les attitudes n'étaient pas changés. Et c'est ce sur quoi, nous, on préconise qu'il faut travailler, autant sur le piéton que sur le port

du casque. On est en faveur de ça à pleine vitesse, oui, mais, si on met une loi en force, si on légifère sur un point où le consensus social n'est pas accepté, bien, on a un problème d'application.

Mme Bousquet (Suzanne): Si on veut faire une comparaison avec le port de la ceinture, au moment où cette disposition-là est entrée en vigueur, il y avait 60 % de la population qui était en faveur et qui, déjà, bouclait leur ceinture. Il faudrait peut-être attendre d'avoir des proportions semblables pour imposer le port du casque obligatoire.

M. Lelièvre (Jacques): Ça va très bien. Soit dit en passant, ça va très bien, parce qu'on est déjà rendu à 25 %, ou 29, % ou 27 %, je ne me rappelle pas exactement des chiffres. Je pense qu'il faut continuer cette propagande d'éducation et de sensibilisation là. Nous, on y croit. C'est évident que la répression va toujours avoir sa place, mais à un taux plus élevé que celui qu'on a actuellement.

M. Middlemiss: Concernant encore nos piétons, est-ce qu'il y a une campagne de sensibilisation et est-ce que ça a porté fruit? Il me semble que vous avez dit que ça fait, quoi, deux, trois ans que vous avez...

M. Lelièvre (Jacques): Oui.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a eu une campagne de sensibilisation et est-ce qu'aujourd'hui on est plus haut en pourcentage qu'on l'était dans le passé?

M. Lelièvre (Jacques): O.K. Bon, il faut dire que c'est tout récent. On a travaillé sur le dossier. Bon, à partir de l'année passée, j'ai dit: On ne fait plus cette campagne-là de cette façon-là. La répression ne donne strictement rien. On s'est assis avec la SAAQ et on a discuté des possibilités. Ce sur quoi on se base présentement, c'est justement l'opération qui s'en vient, vous allez sûrement en entendre parler au niveau des médias, une campagne assez monstrueuse au sujet des piétons, et notre clientèle cible est les 6-12 ans, les jeunes. On cible les jeunes comme étant les premiers pas de cette opération de sensibilisation là. Mais je ne peux pas vous dire qu'il y a eu des résultats parce qu'on la commence le 10 octobre.

M. Middlemiss: Oui. Mais, quand vous avez constaté que ça ne donnait rien de procéder de la façon dont vous l'avez fait, à ce moment-là, vous n'avez pas commencé une campagne de sensibilisation ou quelque chose comme vous allez faire maintenant, vous avez attendu.

M. Lelièvre (Jacques): Bien, on l'a élaborée, oui, on l'a travaillée, parce qu'on ne peut pas mettre ça en force du jour au lendemain non plus. On y travaille depuis la fin d'octobre de l'année passée. Ça fait déjà

presque un an. Ça fait un an. Et là on la met en force. On a ciblé des dates. On ne peut pas la mettre à l'année longue non plus. On a ciblé des dates: à l'automne et au printemps. C'est deux fois par année.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier: Oui. Merci, Mme la Présidente. Concernant votre demande de clarifier les pouvoirs des contrôleurs routiers, est-ce que votre demande irait dans le sens de clarifier leurs pouvoirs pour qu'ils aient davantage de pouvoirs?

Mme Bousquet (Suzanne): Peu importent les pouvoirs qu'on leur accordera, en autant que ce soit clair. Parce que, à l'heure actuelle, il y a des citoyens qui nous appellent pour se plaindre du fait qu'ils ont eu des constats d'infraction qui leur ont été remis par des contrôleurs routiers pour des vitesses excessives, et puis ils nous demandent s'ils doivent contester, plaider non coupables. En fait, nous, on leur suggère de plaider non coupables pour pouvoir débattre le point une fois pour toutes, mais ce serait préférable que les ministres s'entendent et disent clairement à ces gens-là quelle est l'étendue de leurs pouvoirs. Mais, peu importe ce qu'on décidera, nous, on est prêts à s'accommoder.

M. Pelletier: Merci. J'aurais une autre question concernant le port du casque. La très grande majorité, ça varie, 85 %, 90 % des gens sont d'accord sur le principe du port du casque. Ils diffèrent seulement lorsqu'on arrive au niveau de la législation. Mais, comme les gens sont majoritairement d'accord, tout le monde qui passe ici est d'accord sur l'idée du casque. À partir du moment où les gens sont d'accord, vous ne pensez pas que, si on légifère, à ce moment-là, ils vont y adhérer plus fort que 22 %?

M. Lelièvre (Jacques): Évidemment, mais je pense que, sous toutes réserves, il n'y a pas d'étude scientifique qui me prouve ça. On considère à peu près 10 % à 15 % de plus par répression, maximum. Ça va se plafonner à peu près à 35 % ou 40 %. Évidemment, si on faisait un sondage au niveau de l'alcool au volant, je suis convaincu, moi, que 100 % des gens diraient: Non, les gens ne devraient pas boire et conduire, sauf qu'on en a encore.

M. Pelletier: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest: Merci, Mme la Présidente. Moi, je voudrais revenir sur la question du port du casque, parce que le taux de port actuel avec très peu de promotion a quand même atteint les alentours de 25 %, 30 % au Québec, dépendamment des régions et dépendamment

des expériences qui ont été expérimentées. À titre d'exemple, il y a eu quand même un projet-pilote à Rimouski dans lequel on a fait un suivi avec un focus groupe auquel les policiers ont participé.

Ce que les policiers nous disent, c'est que, avant le début des années quatre-vingt-dix, l'utilisation de la bicyclette était beaucoup plus vue comme une activité récréative, donc ce n'était pas leur job de courir après les cyclistes. Depuis le début des années quatre-vingt-dix, on voit de plus en plus le vélo comme étant un moyen de transport. À partir de ça, ce que les policiers nous disent — et ça, je ne l'invente pas, on pourra toujours le valider — c'est que, dans le fond, le problème, ce n'est pas le vélo, c'est beaucoup plus une question organisationnelle chez les corps policiers, parce que la priorité, le choix des interventions n'est pas axé sur l'application du Code en vertu du vélo comme tel. On avait le même phénomène au départ lorsqu'on a implanté le port de la ceinture de sécurité, l'obligation des sièges d'auto pour enfants, enfin tous ces systèmes de retenue ou ces équipements de sécurité qui semblaient rébarbatifs, parce que là on se disait: Est-ce qu'on va commencer à «checker» si les bébés sont attachés dans les autos?

Alors, moi, je me dis que... Quand j'entends ça de la part de policiers qui sont des professionnels, autant chez moi que chez vous, je me pose toujours la question, parce que j'entends des choses à l'effet qu'il y a beaucoup de policiers depuis plusieurs années qui se promènent justement sur les pistes cyclables pour promouvoir le Code de la sécurité routière, alors que ce n'est pas là qu'il s'applique nécessairement, il s'applique beaucoup plus sur le réseau routier. Je voudrais voir avec vous comment on peut amener les corps policiers à cheminer à l'intérieur de ce dossier-là pour voir le casque comme un équipement de sécurité aussi indispensable que les feux de position sur la bicyclette, que ce soit à l'avant ou à l'arrière, que les autres équipements de sécurité.

• (21 h 40) •

M. Lelièvre (Jacques): Bien, nous, on peut vous dire qu'on est sensibles à ça, on est sensibles au port du casque. D'ailleurs, le meilleur moyen qu'on a trouvé, c'est de placer des gens en situation, des policiers en situation, les mêmes situations que les cyclistes ou que les patineurs à patins à roues alignées. On a formé une section, de gens qui justement vont faire de la patrouille à l'aide de patins à roues alignées ou de bicyclettes. Je pense que c'est un des pas vers l'avant qu'on fait, et les policiers, de ce fait, de l'importance qu'on attribue à cette activité-là, se sentent aussi impliqués et ils sentent qu'ils ont leur place aussi au niveau de l'intervention.

C'est bien évident que le port du casque n'est pas la priorité numéro un au SPCUM, il faut comprendre ça aussi, il y a la criminalité, il y a tout le CSR qu'on doit appliquer aussi, mais on en fait un cheval de bataille en début de saison. C'est bien évident, ça. Le port des équipements sécuritaires, c'est ce qui nous préoccupe le plus dans tous les sports, dans toutes les activités qui vont se faire sur la route et même hors

route. On parle de patins à roues alignées: on a passé l'été à dire qu'il fallait que les gens soient équipés du casque protecteur et des équipements de sécurité.

Mme Charest: Mais on sait très bien aussi que, à l'intérieur des corps policiers, ce n'est pas nécessairement valorisant et valorisé, le fait de faire de la surveillance policière. Ça, je pense que, là-dessus, ça a été longtemps, en tout cas, un policier, on le maintenait souvent sur l'application du Code, de la surveillance, de la patrouille, et c'est beaucoup plus la lutte à la criminalité qui est valorisée chez vous, dans les corps policiers. Je ne parle pas principalement de votre corps policier à vous, mais dans l'ensemble des corps policiers au Québec, même s'ils ont des responsabilités diverses. Là-dessus, je pense — en tout cas, c'est plus un commentaire que je fais — il me semble qu'il y a du travail à faire, pas seulement par les législateurs, mais aussi par les responsables policiers, autant pour valoriser et faire valoir le rôle...

M. Lelièvre (Jacques): Tout à fait.

Mme Charest: ...de l'application du Code et que ce n'est pas dégradant pour un policier d'émettre des contraventions, que ce soit pour le vélo, le piéton ou le conducteur en état d'ébriété.

M. Lelièvre (Jacques): Il ne faut pas oublier que, depuis que la police est police, on a entraîné les policiers à arrêter des voleurs, alors qu'on change drastiquement sa vocation depuis les 10 dernières années. On lui demande d'être un peu plus au niveau du travailleur social que simplement celui qui arrête les voleurs et qui les traduit en justice. On va plus loin que ça. Notre mandat va plus loin que ça. Et c'est ce changement de culture qu'on est en train de faire, cette espèce de... ce qu'on appelle un «clash» culturel, c'est une coupure culturelle qui est énorme pour le policier. Le nouveau qui rentre, lui, il doit être absolument sensibilisé au fait que le rôle social est aussi important que le rôle au niveau du criminel. Alors, dans ce sens-là, on fait des efforts et on travaille aussi de concert avec l'Institut de police pour former ces gens-là différemment.

Mme Charest: Parce que vous êtes sûrement au courant que les articles 72 et 74 du code pénal du Québec vous permettent en tout temps d'appliquer la loi, que ce soit pour le port du casque ou pour toute autre infraction au Code de la sécurité routière, et ces articles-là sont très explicites sur vos pouvoirs.

Mme Bousquet (Suzanne): Absolument.

Mme Charest: Alors, je pense que, là-dessus, quand on me sert l'argument que l'application du Code par rapport au port du casque semble difficile et que les policiers seraient réfractaires à ça, j'aimerais vous entendre par rapport à ça. Pour vous, ça ne pose pas de problème?

M. Lelièvre (Jacques): Ce n'est ce qu'on a dit, ce n'est pas notre opinion.

Mme Charest: Ce n'est pas votre opinion? O.K.

M. Lelièvre (Jacques): Et ce n'est pas ce que... Et là je vous parle plus spécifiquement au niveau du SPCUM. Comme je disais tantôt, on met une emphase assez grande au niveau des cyclistes annuellement, tous les étés, et, au niveau des constats, le même principe s'applique au niveau des cyclistes.

Mme Bousquet (Suzanne): On a, entre autres, les policiers de police jeunesse qui vont faire le tour de toutes les écoles au début de la saison d'été pour expliquer aux jeunes à quel point c'est important d'être prudents lorsqu'ils sont sur la rue. Au Service de la police de la CUM, à tout le moins, les policiers-patrouilleurs sont certainement valorisés, et c'est le message qu'on leur envoie. D'ailleurs, si vous avez déjà entendu des allocutions du directeur Duchesneau, c'est le message qu'il véhicule constamment.

Mme Charest: Alors, je suis très heureuse de constater avec vous que, dans le fond, si on veut l'appliquer, le Code, par rapport au port du casque, tous les éléments sont déjà là dans la loi...

Mme Bousquet (Suzanne): Absolument.

Mme Charest: ...en tout dans le code pénal, et qu'il suffit de vouloir pour le faire.

M. Lelièvre (Jacques): Mais il s'agit juste... On vous fait une mise en garde, par exemple.

Mme Charest: Pardon? Je voudrais que vous parliez un peu plus fort. J'ai de la difficulté à vous entendre.

M. Lelièvre (Jacques): On fait une mise en garde quant au pourcentage et au succès que la répression policière va avoir sur ça. On dit que la répression a un impact d'à peu près 10 % à 15 %. On ne le rendra pas à 80 % simplement par la répression, là.

Mme Charest: Non, par la législation qui appuie certaines promotions du port comme tel.

M. Lelièvre (Jacques): C'est la sensibilisation et l'éducation qui vont faire en sorte que le taux va monter à 50 % en très peu de temps, et non pas la répression.

Mme Charest: Alors, je vous remercie. Ça m'a rassurée de vous entendre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Est-ce que vous avez des commentaires à faire sur le virage à droite sur un feu rouge?

M. Lelièvre (Jacques): On en parlait justement avant la séance, et je disais à Me Bousquet que, bon, pour ce qui est du territoire de la CUM, on a actuellement des feux rouges et, après, on a des flèches. Je pense qu'on a ça ici aussi, je pense que ça existe à peu près partout dans des grandes agglomérations. Cependant, quand on pourra enlever ces flèches-là, on pourra discuter de la possibilité de tourner sur un feu rouge, parce que la flèche, essentiellement, ce qu'elle fait, c'est qu'elle protège le piéton et empêche le conducteur formellement d'effectuer un virage à droite. Alors, on n'est pas rendu à cette étape-là en autant qu'on est concernés. On a de la difficulté à obtenir le respect de la part du conducteur et du piéton, évidemment. Il va falloir travailler justement sur la sensibilisation, et nos opérations piétons vont justement dans ce sens-là.

Alors, dans un avenir ultérieur, oui, je dirais qu'on pourrait se rendre à peu près comme l'Ontario ou comme certains États américains, mais on est loin de ça, on est encore à la chasse aux piétons, en tout cas pour Montréal.

Mme Bousquet (Suzanne): Ou aux conducteurs qui...

M. Lelièvre (Jacques): Oui, c'est ça.

Mme Bousquet (Suzanne): ...fauchent les piétons même lorsque le piéton a sa...

M. Lelièvre (Jacques): On a beaucoup de travail à faire, beaucoup de travail. Mais ça, évidemment, encore là, on préconise... Ça fait drôle, pour un corps policier, de préconiser la sensibilisation, mais on s'est rendu compte que la répression avait un impact limité.

M. Middlemiss: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, d'autres questions? Non? Alors, nous vous remercions, Me Bousquet et M. Lelièvre, de votre participation. La commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures, mais les audiences seront à la salle Louis-Joseph-Papineau.

(Fin de la séance à 21 h 48)