



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 (2)

Le mardi 22 octobre 1996 — N° 33

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 22 octobre 1996

Table des matières

Auditions

Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)	1
ConduiPRO, groupement coopératif des écoles de conduite indépendantes du Québec	10
Groupement des assureurs automobiles (GAA)	19
Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile du Québec (AMICA)	26
Conseil permanent de la jeunesse (CPJ)	35
Document déposé	37

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant

M. Jacques Brassard
M. Robert Middlemiss
M. Léandre Dion
M. Robert Benoit
M. Claude Lachance
M. André Pelletier

- * M. Pierre Guilbault, AECQ
 - * M. Yvan Sévigny, idem
 - * M. Jean-Pierre G. Bussières, idem
 - * M. Réjean Blais, ConduiPRO
 - * M. Serge Coulombe, idem
 - * M. Martin Perreault, idem
 - * M. Raymond Medza, GAA
 - * M. Claude Lapointe, idem
 - * M. Gaëtan Leclerc, AMICA
 - * M. Michel Philibert jr, CPJ
 - * Mme Julie Lévesque, idem
 - * M. Marc-André Dowd, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 22 octobre 1996

Consultation générale sur le projet de loi n° 12

(Quinze heures quinze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission, ce sont les consultations générales et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

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

La Secrétaire: Oui, Mme Delisle (Jean-Talon) est remplacée par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet); M. Landry (Bonaventure) est remplacé par M. Lachance (Bellechasse); M. Perron (Duplessis) est remplacé par Mme Charest (Rimouski); M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Thérien (Bertrand).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, je vais vous faire la lecture de l'horaire de la journée. À 15 h 15, Association des écoles de conduite du Québec; à 16 heures, ConduiPRO, groupement coopératif des écoles de conduite indépendantes du Québec; à 17 heures, Groupement des assureurs automobiles; il y aura suspension à 18 heures; à 20 heures, Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile du Québec; et, à 21 heures, Conseil permanent de la jeunesse, pour un ajournement à 22 heures. Alors, je demanderais à l'Association des écoles de conduite du Québec de bien vouloir prendre place à la table.

Alors, nous vous souhaitons la bienvenue, et je demanderais au porte-parole... Je vais vous donner le fonctionnement. C'est 20 minutes pour la présentation de votre mémoire, 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition pour le questionnement, qui est compris avec les réponses. Et je demanderais au porte-parole de bien vouloir présenter les personnes qui l'accompagnent.

Auditions**Association des écoles de conduite du Québec (AECQ)**

M. Guilbault (Pierre): Bonjour, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés. Mon nom est Pierre Guilbault. Je suis le président de l'Association des écoles de conduite du Québec. En premier lieu, je veux vous présenter les gens qui m'accompagnent: M. Yvan Sévigny, ex-président de l'Association de 1987 à 1991, il en a été le président pendant huit ans.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il est à votre gauche ou à votre droite?

M. Guilbault (Pierre): Il est ici, M. Sévigny, à ma droite, et M. Sévigny va livrer l'essentiel de notre message. M. Ghislain Gagnon, à ma gauche ici, ex-président de l'Association de 1983 à 1987, il a agi pour nous comme chercheur; à ma droite, à côté de M. Sévigny, Me Jean-Pierre G. Bussières, procureur de l'Association depuis 1980; et nous avons aussi, qui nous accompagne, M. Yvan Bastien, président-directeur général de la Ligue de sécurité du Québec.

Mme la Présidente, l'Association des écoles de conduite du Québec existe depuis 1958. Elle a pour but de favoriser la formation des conducteurs, d'uniformiser les programmes d'enseignement et la conduite automobile et de faire respecter un code d'éthique. L'Association se soucie d'informer le public sur les lois et les règlements concernant une conduite sécuritaire et d'établir des liens avec les organismes publics et les instances gouvernementales se préoccupant de la sécurité routière.

Au 31 décembre, notre Association regroupait 109 membres à la fois titulaires de 234 permis d'école de conduite à travers la province. C'est la première fois que notre Association a besoin de venir en commission parlementaire pour expliquer sa position comme intervenant en sécurité routière. Mme la Présidente, nous croyons que M. le ministre est un homme à l'écoute et capable de dialogue franc et ouvert. C'est pour cette raison que nous sommes heureux qu'il accepte d'entendre nos recommandations.

L'Association que je représente, son conseil d'administration et ses membres souhaitent continuer à collaborer avec le gouvernement. Chaque fois que nous avons eu à intervenir, nos demandes ont toujours été prises en considération par les autorités. Aujourd'hui, nous nous présentons devant vous pour faire part de l'opinion de nos membres et du public en général en ce qui concerne les modifications majeures que le gouvernement entend apporter.

Je m'en voudrais de ne pas relever certaines données apportées à cette table et qui nous semblent inexacts. Nous vous demandons, dans le plus grand intérêt des usagers de la route, d'analyser l'ensemble du problème. Nous offrons notre collaboration et notre expertise. Nous pouvons ensemble continuer à améliorer le comportement des conducteurs au Québec.

● (15 h 20) ●

Depuis la démobilitation de la section des écoles de conduite et la tombée du moratoire en janvier 1996, plus de 115 nouveaux permis se sont ajoutés avec une surveillance pratiquement inexistante: seulement deux constats d'infraction en 1996. Mme la Présidente, cela a eu pour effet que certaines écoles ont faussé le système, et c'est la population qui en paie le prix. L'AECQ, par sa neutralité, est l'organisme qui peut corriger la situation le

plus rapidement possible, à condition qu'on nous en transmette les pouvoirs. De plus, nous croyons qu'une telle décision concernant l'apprentissage de la conduite automobile est d'une importance capitale, qu'il faille en mesurer au préalable les effets possibles sur la sécurité, les impacts sur notre industrie ainsi que les emplois qu'elle génère. Merci de votre attention, et je cède la parole à M. Sévigny.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Merci, Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés de cette commission, nous vous remercions de nous écouter aujourd'hui, pour vous livrer une partie du message contenu dans notre mémoire, qui sera résumé aujourd'hui, et vous pourrez sûrement en faire bonne lecture en dehors. Aujourd'hui, nous abordons trois grands aspects concernant la présentation de notre mémoire. Il s'agit de l'accès graduel au permis de conduire; nous traiterons de la déréglementation des écoles et des cours de conduite et nous traiterons du caractère obligatoire des cours de conduite.

Concernant l'accès graduel, nous sommes en accord avec le principe de l'article 8 du projet de loi n° 12, qui spécifie que l'autorisation de conduire ne doit être accordée qu'aux personnes possédant les compétences et les attitudes de prudence nécessaires à la sécurité publique. Ces compétences et attitudes de prudence ne sont pas innées, par contre; elles s'acquièrent de différentes façons, entre autres par un cours de conduite de bonne qualité.

Nous acceptons que le permis d'apprenti soit prolongé, mais de façon graduelle. Nous suggérons, la première année de la mise en place du nouveau permis, que la durée maximum du permis soit de quatre mois pour l'année 1997, de cinq mois pour 1998 et de six mois pour 1999. Nous considérons qu'une formation, c'est-à-dire une période d'apprentissage de plus de six mois, est tout à fait inutile dans le contexte où le candidat a suivi un cours de conduite, à plus forte raison d'ailleurs avec le permis probatoire.

Les raisons qui nous amènent à suggérer une mise en place graduelle, c'est, dans un premier temps, de permettre aux Québécois et aux Québécoises de modifier leurs habitudes sociales. Je vous donne, par exemple, mon Dieu, des étudiants de niveau collégial qui doivent se rendre à l'école en véhicule, c'est prévu de cette façon-là. Si nous changeons les habitudes rapidement, ça risque de créer des problèmes importants dans notre société. Une deuxième raison pour laquelle on suggère l'accès graduel, c'est de vous permettre et de permettre aux statisticiens d'en mesurer tous les impacts année après année. En fait, l'accès graduel doit donc être de manière graduelle.

Nous acceptons de plus que le permis probatoire soit de deux ans ou jusqu'à l'âge de 25 ans selon la première éventualité. Nous acceptons un certain resserrement concernant les conditions au permis d'apprenti et

au permis probatoire. Nous sommes cependant en complet désaccord avec la délivrance d'un permis d'apprenti qui permettrait de pratiquer à conduire seul une moto — je dis bien, Mme la Présidente, de conduire seul une moto — sur les chemins publics, suivi d'un ami derrière avec son permis de conduire sur sa propre moto. Nous sommes totalement en désaccord avec cette façon de faire.

Allons maintenant à la déréglementation des écoles et des cours. Le projet 12 élimine toute la réglementation concernant l'aspect des cours et des écoles, et ainsi de suite. En fait, les permis d'école de conduite sont abolis; les permis d'enseignement, tels que moniteur et instructeur, sont éliminés; de plus, les programmes de cours, autant auto que moto, sont éliminés. Il n'y a plus rien qui tient au niveau de la réglementation. Toute cette réglementation-là est remplacée par la nomination d'un organisme qui recommande les écoles de qualité. Un seul incitatif est accordé pour leur survie, il s'agit de la réduction de la durée du permis d'apprenti de quatre mois. C'est le seul incitatif donné à ces écoles.

Nous prenons, par contre, bonne note de la volonté de la Société de l'assurance automobile de se retirer du dossier de la gestion des écoles de conduite. Nous croyons cependant qu'il faut la remplacer par une autre structure et un autre organisme. Cet organisme, qui serait nommé par la Société de l'assurance, doit obligatoirement être neutre, reconnu et accepté du milieu par l'ensemble des intervenants. Cet organisme doit avoir comme objet, sinon unique, la sécurité routière. Un tel organisme ne peut vendre des biens, ou fournir des services, ou encore bien moins, Mme la Présidente, promouvoir auprès du public certaines écoles portant son emblème au détriment des autres écoles qui ne le portent pas. Encore une fois, je le répète, il est primordial que cet organisme soit neutre. Ce n'est pas tout à fait ce qui est en train de se faire actuellement.

Nous croyons que l'Association que nous représentons est l'organisme le plus apte à connaître les écoles de bonne qualité. Nous suggérons d'ailleurs au ministre de s'inspirer du modèle ontarien. Notre Association, tout comme la Driving School Association, pourrait accréditer et régir l'industrie des écoles de conduite par son code d'éthique, en l'occurrence. La Ligue de sécurité, représentée par M. Bastien, ici même présent, à ma droite, pourrait être l'organisme qui inspecte les écoles, qui assure le respect des normes dictées et qui en fait rapport à notre Association. Il pourrait y avoir, de plus, une table de concertation qui serait formée dans le but de conseiller l'Association pour en définir les normes et les programmes. C'est seulement dans le cadre de cette structure, Mme la Présidente, que nous sommes en accord avec la déréglementation des écoles et des cours.

Maintenant, c'est bien beau, tout ce système-là, il nous faut des élèves dans nos écoles si on veut que ça fonctionne. S'il n'y a pas d'élèves, le château de cartes s'écroule, autant pour les écoles que pour le bilan routier. Donc, je reprends une phrase que le ministre des Transports affirmait au tout début de la commission

parlementaire. Il nous livrait que de 80 % à 90 % des candidats, selon les sources qu'on lui avait transmises, suivraient des cours de conduite malgré l'abandon du caractère obligatoire. Ça a été confirmé, la même journée, par le Club automobile. Nous aimerions bien pouvoir partager cet optimisme, mais malheureusement nos informations nous donnent d'autres données.

D'ailleurs, la même journée, M. Bastien, de la Ligue de sécurité routière, nous confirmait qu'il tenait de l'information de la Ligue de sécurité de l'Ontario à l'effet que seulement 30 % des candidats suivaient des cours de conduite. C'est loin du 80 %, ça. Nous avons une autre source. Le bureau de la recherche sur la sécurité routière, au ministère des Transports de l'Ontario, nous a confirmé par écrit que 30 % seulement des candidats ont suivi un cours de conduite automobile.

Aujourd'hui, M. le ministre, nous venons vous informer, en fait nous venons vous rendre service. Nous croyons que vous n'avez pas toute la bonne information ou toute l'information pour prendre une décision judiciaire. Il nous apparaît essentiel d'en discuter. Et, à cet effet, comment améliorer le bilan routier de 25 % d'ici l'an 2000 si seulement le tiers des candidats suivent des cours et que les deux tiers n'en suivent pas? Où vont-ils apprendre, ces candidats? Ils apprendront avec des parents ou des amis qui sont probablement de bonne foi mais qui n'ont pas de formation. On revient aux années 1960, Mme la Présidente, où on va montrer à conduire comme on peut.

Il y aura aussi, de la façon dont c'est proposé dans le projet de loi n° 12, un réseau parallèle d'écoles de conduite. Il nous apparaît évident, un réseau non structuré avec du personnel non qualifié, utilisant des véhicules non sécuritaires, un système en dessous de la table, Mme la Présidente, qui va travailler au noir et qui ne paiera pas ses impôts. Il y aura deux réseaux d'écoles de conduite au Québec: un sur la table puis l'autre en dessous de la table. C'est ce que le projet de loi n° 12 va nous apporter.

• (15 h 30) •

Je suis assuré que le ministre sera tout aussi étonné que nous d'apprendre que la Société de l'assurance automobile se propose, en vue de l'adoption du projet de loi n° 12, de mettre en place deux types d'exams différents, selon que le candidat a suivi un cours ou non. Encore une fois, M. le ministre, je suis assuré que vous n'avez pas cette information-là. Nous venons la livrer aujourd'hui. Nous ne serions pas surpris d'apprendre que la Société va avoir deux nouvelles classes de permis: la classe facile et la classe difficile. C'est vers ça qu'on s'en va. Nous détenons d'ailleurs, pour démontrer cette information, une note de service de la Société de l'assurance automobile, datée du 27 mars 1996, une note de service envoyée par le vice-président aux opérations régionales au vice-président au Code de la sécurité routière, qui confirme la préoccupation du personnel de la Société de l'assurance, allant des évaluateurs aux vice-présidents en passant par les directeurs régionaux, à l'effet que deux types d'examen doivent

être mis en place. Serait-ce que les évaluateurs auront peur de monter avec les futurs candidats qui n'auront pas suivi de cours? Ou est-ce qu'ils sont conscients que les élèves seront moins bien préparés?

Imaginez-vous le système de sécurité routière que ça va nous donner pour améliorer le bilan routier. Nous aurons dorénavant un réseau de bonnes écoles sur la table, un réseau parallèle en dessous de la table; un examen de conduite difficile sur la table, un autre facile en dessous de la table; un groupe de conducteurs sur nos routes qui tentent de conduire de façon sécuritaire et un autre groupe de conducteurs sous terre qui viendront gonfler les statistiques des morts et des blessés. C'est ça, le système d'avant-garde que la Société propose au ministre. Nous trouvons ceci scandaleux, Mme la Présidente, scandaleux!

Pensons-y un instant. La Société de l'assurance n'aura pas d'autre choix avec le projet de loi n° 12. Demandez-le à n'importe quel spécialiste en mesure et évaluation, il n'y a que deux choix qui s'offrent à la Société de l'assurance pour éviter d'affronter la colère de la population. Le premier choix: un examen facile pour tous avec pondération pour éviter de trop nombreux échecs, ou le deuxième système: deux types d'examen, un facile pour ceux qui n'ont pas suivi de cours et un difficile pour ceux qui ont suivi un cours, un système suicidaire pour notre industrie et pour le bilan routier, madame. Il est impossible de s'en sortir tel que le projet de loi n° 12 est agencé. Si nous voulons un système de permis de conduire valable et des conducteurs au comportement sécuritaire, vous devez, Mmes et MM. les parlementaires, conserver l'obligation des cours de conduite.

À ce sujet, la perte du caractère obligatoire est une modification majeure au projet de loi n° 12, et j'aimerais porter à votre attention que c'est pourtant le gouvernement du temps, à la suggestion de la Société de l'assurance automobile, qui a imposé pour tous, en 1983, l'obligation des cours de conduite tant théoriques que pratiques. Les écoles de conduite ne l'ont pas demandé. Ça a été décidé à la suggestion de la Société. Treize ans plus tard, nous remarquons que le bilan routier a donné raison à ces administrateurs. Il y a une amélioration spectaculaire du bilan routier, presque deux fois moins de morts sur nos routes, en plus d'avoir 1 000 000 de véhicules et de conducteurs de plus sur les routes du Québec.

Nous n'avons pas pourtant la prétention de prétendre que c'est des graves erreurs; nous ne prétendons pas être les seuls à avoir amélioré le bilan routier. Il y a d'autres facteurs qui y ont contribué tels que le port de la ceinture, les campagnes promotionnelles en sécurité routière, des modifications au Code. Tout ça, ça s'est fait en même temps que les cours de conduite obligatoires. Il n'y a aucune étude qui peut dire que c'est plus la ceinture que les cours de conduite qui ont amélioré le bilan routier.

D'ailleurs, j'aimerais apporter une analogie bien particulière. M. le ministre nous confirmait que, semble-t-il, nous serions la seule province où les

cours sont obligatoires en Amérique du Nord. Pourtant, à peu près partout en Amérique du Nord, il se fait des campagnes sur le port de la ceinture et des campagnes promotionnelles de sécurité. Ce que nous avons comme données, c'est que, au Québec, c'est l'endroit en Amérique du Nord qui a le plus amélioré son bilan routier. Est-ce que ça ne nous distingue pas, les écoles de conduite? Est-ce que ce ne serait pas les cours de conduite qui ont fait la différence?

Si l'on veut comparer l'expérience québécoise avec celle de certains États américains, tel que c'est fait par l'argumentation que la Société de l'assurance nous a démontrée, on doit bien faire ressortir deux concepts distincts concernant les cours obligatoires. Le premier concept est un système américain qui oblige — et là, c'est bien important de saisir la nuance — un groupe de jeunes à suivre un cours à l'école publique, de manière obligatoire. Ça a eu des effets néfastes sur le bilan routier parce que c'est trop facile; tout le monde est obligé de suivre le cours à l'école, même si on ne veut pas conduire. Tandis que le concept québécois, le deuxième concept, est tout à fait différent, on oblige les nouveaux conducteurs, on leur demande d'avoir suivi un cours formel de conduite pour obtenir un permis. Ça devient un préalable, ça en réduit l'accessibilité, et ce concept a nettement démontré sa supériorité. La Société s'est basée sur le premier concept pour démontrer que les cours pouvaient avoir des effets négatifs.

Maintenant, dans la documentation que nous vous avons remise, notre étude, à la fin, il y a l'étude du Dr Serge Coulombe et de Mme Devlin, qui conclut qu'il est trompeur d'utiliser le premier concept américain pour démontrer l'inefficacité du concept québécois. D'ailleurs, c'est le prochain groupe, M. Coulombe. Vous pourrez lui poser des questions, c'est lui qui l'a faite, cette étude.

Mais laissons les études de côté un instant. Laissons parler le bon sens de la population. Un sondage du Groupe Léger & Léger, effectué entre le 11 et le 15 octobre dernier auprès de 1 000 Québécois et Québécoises, a démontré ceci: 86 % des répondants considèrent qu'il est très important ou assez important de suivre un cours dispensé dans une école de conduite.

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

M. Sévigny (Yvan): 88 %, madame, considèrent que les cours de conduite contribuent à faire baisser le nombre d'accidents et, enfin, 74 % des répondants disent qu'ils sont en désaccord avec le gouvernement pour abolir l'obligation des cours. Je pense que ça, c'est une marque de confiance de la population pour les écoles de conduite, qui ont bien compris.

M. le ministre disait récemment à l'animateur Robert Gillet, le 4 octobre dernier, qu'en matière de sécurité, et plus particulièrement en matière de sécurité routière, il faut qu'il y ait un très large consensus dans la population avant d'en changer quoi que ce soit. M. le

ministre, vous l'avez, le consensus, actuellement avec le sondage. Une des questions que vous devez vous poser, en tant que parlementaire, êtes-vous bien convaincu, hors de tout doute, que l'abolition du caractère obligatoire n'entraînera pas des conséquences négatives ou des pertes de vie sur les routes, autant pour l'auto que la moto? Si vous avez un seul doute dans votre esprit, vous devez maintenir les cours obligatoires. Mais, si vous n'êtes toujours pas convaincu de ça, nous suggérons que le ministre forme — je termine avec ceci, madame — un comité d'experts — et j'ai terminé dans 30 secondes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

M. Sévigny (Yvan): En guise de conclusion, considérant que nous sommes une industrie qui a largement contribué à l'amélioration du bilan routier, considérant que l'opinion publique est favorable au maintien des cours obligatoires, considérant que notre Association est prête à prendre la relève de la gestion à la place de la Société de l'assurance, et que ça ne coûte rien à l'État, et que ça rapporte en plus des taxes et des impôts, que faut-il de plus pour vous convaincre du bien-fondé de nos demandes? Une seule vie sauvée grâce aux écoles de conduite, n'est-ce pas une victoire? Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Je m'excuse d'avoir pris trop de temps.

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

M. Brassard: Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Sévigny, M. Guilbault également et tous les membres de l'Association des écoles de conduite du Québec.

D'abord, je pense qu'il est opportun, compte tenu que vous avez consacré beaucoup de temps à cette question, de, je dirais, rétablir les faits et de clarifier les choses à ce sujet. Vous avez longuement plaidé sur l'absurdité de deux examens de conduite, du double examen, l'un pour ceux et celles qui ont suivi un cours de conduite et l'autre pour les autres. Alors, là, clarifions les choses: je vous déclare, à titre de ministre des Transports, que cette absurdité ne verra pas le jour. Vraiment, si vous pensez qu'on va s'embourber dans une pareille absurdité d'un double test, double examen, l'un facile, l'autre pas facile, allons donc! Alors donc, je vous le dis tout de suite, il n'y aura pas deux examens, il va y en avoir rien qu'un, un seul, puis il ne sera pas facile non plus. Actuellement, en Amérique du Nord, les examens pour obtenir son permis de conduire sont reconnus comme étant parmi les plus difficiles. Il y a un taux d'échec d'ailleurs assez élevé, et on ne le rendra pas plus facile. Donc, il va y en avoir rien qu'un puis il va être aussi difficile qu'il l'est présentement. Alors

donc, à ce moment-là, je pense que ça clôt le débat sur la question du double examen.

• (15 h 40) •

Quant à l'Ontario, je fais juste vous dire que les informations venant de l'Ontario sont, disons, diverses pour ne pas dire contradictoires. Vous parlez de 30 % seulement de jeunes conducteurs qui passent par les écoles de conduite. Le Bureau d'assurance du Canada, lui, prétend qu'en Ontario c'est 70 % et qu'en Saskatchewan c'est 90 %. Donc, ça reste à vérifier. Puis je pense que c'est plus que 30 % sans le moindre doute, d'autant plus qu'au Québec il y aura quand même un crédit, ce qu'on pourrait appeler un crédit temporel, disons — appelons-le comme ça — de quatre mois pour ceux et celles qui suivraient un cours de conduite, qui est certainement un incitatif réel pour qu'on suive des cours de conduite donnés par les écoles de conduite.

Bon. Vous avez également beaucoup parlé de l'accréditation. Tout à l'heure, à l'Assemblée nationale, à la période de questions, M. le Président, il y a un député qui a entassé les règlements sur son bureau. Alors, là, on veut justement les réduire, les règlements, et abolir la réglementation, et en arriver à un système d'accréditation des écoles de conduite, et ce ne serait pas la SAAQ qui accréditerait. Je pense que l'industrie doit en quelque sorte s'autodiscipliner et s'imposer elle-même des normes de qualité, et la meilleure façon d'y arriver, c'est par un processus d'accréditation.

Vous réclamez comme association d'être responsable, au fond, de cette accréditation. Mais, en même temps aussi, vous dites que vous êtes d'accord avec la Société puis moi-même quand vous dites qu'il faut aussi que le processus soit caractérisé par la neutralité, qu'il faut qu'il soit neutre. Est-ce que vous ne pensez pas — ma première question, c'est ça — qu'en vous confiant cette responsabilité vous vous trouvez en situation un peu délicate, puisque vous aurez comme association, au fond, à reconnaître ou à accréditer vos propres membres? Est-ce qu'à ce moment-là l'objectif de neutralité n'est pas affecté d'une certaine façon? Comment vous composez, en quelque sorte, avec cette donnée-là? Vous avez des membres qui sont les écoles de conduite, enfin une partie des écoles de conduite, et vous réclamez la responsabilité de les reconnaître. Est-ce que vous pouvez le faire en demeurant parfaitement neutres? Je pense que tout le monde est d'accord pour dire que l'organisme qui va accréditer, évidemment, devra être neutre.

M. Sévigny (Yvan): M. le ministre, nous sommes convaincus d'être en mesure de le faire, de façon sûrement beaucoup plus neutre que le Club automobile peut le faire en tentant de pousser une bannière au détriment des autres bannières, tandis que notre Association regroupe des propriétaires d'école de toutes les allégeances, que ça soit des écoles de conduite indépendantes: Tecnic, Roulex, ConduiPRO, et toutes les autres. Donc, ce sera déjà beaucoup plus facile. Nous demandons que, s'il y a déréglementation, il est tout à fait normal que ça

soit l'industrie elle-même qui se reprenne en main, sûrement pas de nous laisser entre les mains d'organismes qui n'ont possiblement rien à voir avec la sécurité routière de façon directe et que c'est pour donner des services, un peu comme la certification des garages, par exemple. Je veux dire, je pense qu'on est mieux placés pour pouvoir le faire.

Maintenant, je voudrais peut-être donner une information supplémentaire, M. le ministre. C'est que j'ai appris ce matin — c'est parce que j'ai été bousculé un peu tantôt, j'ai manqué une minute à peu près — qu'en Saskatchewan les cours — c'est passé, le projet de loi — seraient obligatoires pour une entrée en vigueur dans peut-être six, sept mois. Les cours de conduite seraient devenus obligatoires en Saskatchewan.

Donc, je pense que notre Association est en mesure de pouvoir bien se prendre en main et de reconnaître, par le biais d'un organisme tout à fait orienté vers la sécurité routière telle que la Ligue de sécurité le fait, qui serait une espèce de mandataire, si vous voulez, qui voit au respect des normes... Nous, c'est une certification seulement, et ce n'est pas seulement pour nos membres que nous le demandons, mais c'est par le biais d'un code d'éthique et de déontologie à appliquer. Toutes les écoles pourraient y adhérer. Par notre Association, peut-être que oui s'ils le désirent, mais il faut que ce soit relié à un organisme indépendant, et nous sommes l'organisme le plus indépendant que vous pouvez trouver en matière de sécurité, actuellement, dans l'industrie des écoles de conduite.

Le Président (M. Gagnon): Merci, M. Sévigny. Je pense que M. le député de Pontiac veut intervenir.

M. Brassard: Je n'ai pas terminé. Mais vous reconnaîtrez qu'il y a quand même un problème, là. Vous représentez un peu plus d'une centaine d'écoles de conduite. C'est le cas? Vous représentez actuellement, comme membres, un peu plus d'une centaine d'écoles.

M. Sévigny (Yvan): C'est exact.

M. Guilbault (Pierre): 234 permis.

M. Brassard: Pardon?

M. Guilbault (Pierre): 234 permis.

M. Brassard: O.K. Bon. Le nombre d'écoles, actuellement au Québec, est au-delà de 400. Donc, il me semble qu'il y a là un problème. En tout cas, je ne mets pas en doute votre capacité d'être neutres, mais c'est clair que les écoles qui ne sont pas membres chez vous vont avoir, pourraient en tout cas avoir une perception d'absence de neutralité si on vous confiait la responsabilité d'accréditer. C'est ça, la difficulté là, qui m'apparaît, moi en tout cas, réelle, et encore une fois c'est un problème de perception. Si on vous confie cette tâche-là, comme vous ne regroupez pas l'ensemble des écoles, il

y a certainement un bon nombre d'écoles qui ne sont pas membres chez vous qui vont se dire: Oui, bien là, peut-être qu'ils vont être plus sévères à mon égard, qu'ils vont favoriser leurs propres membres en termes d'accréditation. Vous voyez? Il y a une difficulté qu'il faut prendre en considération, il me semble.

M. Sévigny (Yvan): Si vous permettez, notre procureur peut peut-être réagir à cette question.

M. Bussières (Jean-Pierre G.): M. le Président, M. le ministre, je comprends fort bien votre inquiétude, mais posez-vous la question: Combien d'avocats, combien de notaires, combien d'infirmières seraient membres de leurs corporations professionnelles si l'adhésion y était volontaire?

L'AECQ, actuellement, représente près de la moitié des écoles de conduite du Québec — et là c'est près de la moitié parce qu'il y en a eu une centaine de nouveaux permis délivrés depuis janvier dernier — dans un contexte volontaire. La Société de l'assurance automobile, je l'espère, souhaite que les écoles de conduite, dans un contexte déréglementé, se réglementent elles-mêmes. Comment peuvent-elles le faire dans un contexte de volontariat, dans un contexte où n'importe qui va pouvoir enseigner n'importe quand, contre rémunération, la conduite d'un véhicule automobile avec un véhicule identifié ou non? D'accord? Comment un code d'éthique peut-il être efficace si l'adhésion et le fait de devenir membre ou de demeurer membre d'une association comme l'Association des écoles de conduite sont volontaires? Il ne peut y avoir réglementation, il ne peut y avoir remplacement de la réglementation actuellement faite par le règlement sur les écoles de conduite que dans un contexte où les cours sont obligatoires et que dans un contexte où l'appartenance à l'Association est obligatoire.

Et l'AECQ va être neutre parce que l'AECQ n'est pas en compétition avec ses membres. L'AECQ ne fournit pas de cours de conduite. Les seuls objets de l'AECQ — et je vous invite à lire le mémoire à cet égard-là, vous avez les reproductions des objets des lettres patentes de l'AECQ — c'est de regrouper les écoles de conduite, d'assurer justement une discipline dans ces écoles-là et de les représenter devant les autorités gouvernementales. La neutralité de l'AECQ va être la même que celle de l'association ontarienne qui, actuellement, réglemente l'enseignement des écoles en Ontario et cette neutralité-là va être assurée par deux organismes dans le modèle qu'on vous suggère: la Ligue de sécurité, qui va venir superviser et agir comme agent accréditeur auprès de l'Association, et un comité de surveillance qu'on vous demande de mettre en place, qui va regrouper des gens que vous-mêmes, le gouvernement, allez juger opportun d'y nommer.

● (15 h 50) ●

Personnellement, M. le ministre, M. le Président, je ne vois aucune inquiétude, aucun danger à la neutralité de l'AECQ, mais j'en vois beaucoup, par

exemple, parce que ce contrôle-là sera donné à un organisme qui n'a pas pour but premier de représenter les écoles de conduite, qui a pour but premier de vendre son emblème ou de vendre ses services. Ça, ça m'inquiète beaucoup, M. le ministre. La neutralité du Barreau face aux avocats ne m'inquiète pas. La neutralité d'un groupe d'avocats, dans une grande ou une petite étude, pourrait m'inquiéter.

Le Président (M. Gagnon): M. le ministre.

M. Brassard: Juste une dernière remarque, M. le Président. Quand vous dites qu'il y a des écoles qui vont pouvoir donner des cours sans qu'on s'assure de leur qualité, c'est fort possible qu'il y ait des écoles qui ne soient pas accréditées et puis qui dispensent des cours, sauf qu'à ce moment-là les écoles non accréditées ne seront pas reconnues quand il s'agira d'accorder le crédit de quatre mois pour les apprentis conducteurs. Il faut que le cours ait été suivi dans une école formellement accréditée et reconnue pour que ce quatre mois de crédit, en termes de temps, soit accordé. Si l'école n'est pas accréditée, bien le quatre mois ne sera pas accordé. Il y a quand même cet élément-là qu'il faut mettre en lumière.

M. Sévigny (Yvan): Si je peux me permettre une réaction, M. le ministre, d'abord on parle de sécurité routière, et je crois qu'on ne doit pas prendre de chance actuellement. En tout cas, les informations que nous avons divergent de vos informations. Nous croyons que près de 30 % des candidats suivront un cours. Donc, c'est inutile de penser que ce système-là a une chance de survie. S'il y a des gens qui sont non identifiés, qui n'ont pas de structure précise et qui s'improvisent dans l'enseignement de la conduite automobile, c'est impensable de s'imaginer que ce réseau de bonnes écoles pourra survivre. Vous êtes en train de faire de la sécurité routière à rabais. C'est exactement ce qui risque de se produire. Les données sont là.

D'ailleurs, quand on vous propose de peut-être retarder votre décision sur cet aspect du caractère obligatoire, c'est justement pour vous permettre de pouvoir analyser les données statistiques de ce qui se passe ailleurs. Je vous annonçais tantôt qu'en Saskatchewan c'est passé, la loi sur l'obligation. Nous avons eu comme information qu'en Colombie-Britannique ça va le devenir, apparemment. Je ne peux pas vous l'officialiser. Donc, c'est fondamental. Je veux dire, s'il n'y a pas de monde qui vient... Parce que, vous savez, les gens en sécurité routière, même si nous avons un sondage d'opinion publique, c'est dans le cadre que c'est obligatoire. Mais, si ce n'est pas obligatoire, ça va être à rabais que ça va se faire. Et là on va manquer de monde dans les systèmes, et c'est la sécurité routière qui va en souffrir autant que l'industrie. Mais on ne peut pas prendre de chance. C'était la fin de ma conclusion tantôt.

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

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Moi aussi, je voudrais remercier l'Association des écoles de conduite du Québec, M. Guilbault et M. Sévigny et tous les gens qui les accompagnent.

Dans un premier temps, est-ce que j'ai bien compris que vous avez un mémo interne qui indique qu'il y aurait deux genres d'examen: un examen pour ceux qui ont pris le cours et un examen pour celui ou la personne qui ne prend pas de cours? Et, si oui, est-ce qu'on pourrait élaborer? Est-ce qu'on indiquait que les examens seraient plus difficiles pour ceux qui n'ont pas pris de cours ou plus difficiles pour ceux qui ont pris un cours? Et je demanderais peut-être, pour la commission, si vous pourriez le déposer, ce mémo-là.

M. Sévigny (Yvan): Bien sûr. Me permettez-vous de lire deux paragraphes avant de le déposer?

M. Middlemiss: Oui.

M. Sévigny (Yvan): Donc, c'est daté du 27 mars, envoyé par M. André D'Astous, vice-président, à M. Jean-Marie Lalonde, vice-président au Code. Donc, on dit: «Si l'examen n'est pas modifié, nous appréhendons une hausse importante du taux d'échec. Une telle situation occasionnerait une charge de travail additionnelle dans les centres de services et impacterait la clientèle d'une manière significative sans pour autant que ce soit justifié.» Et l'autre paragraphe, qui est assez important: «Par ailleurs, les directeurs régionaux ne souhaitent pas que l'examen soit plus facile mais qu'il soit adapté à des personnes qui ont suivi un cours de conduite et à celles qui n'en auront pas suivi.»

Et, quand nous demandons à des spécialistes en mesure et évaluation de nous dire ce que ça veut dire, c'est tout à fait clair. C'est qu'il devra y avoir un système de transformation à la hausse pour pouvoir juger adéquatement ces candidats-là. En bout de ligne, ce que ça veut dire, c'est que ça sera inéquitable. Et, si ce n'est pas le cas, ce qui va se produire, il y aura une hausse importante — à la base même, la Société le confirme — du taux d'échec dans les centres de services, que vous serez incapables de soutenir, le gouvernement. Vous allez avoir de graves problèmes. Donc, c'est ça, et nous sommes prêts à le déposer au président. D'ailleurs — j'ai passé vite tantôt — nous voulions aussi déposer l'étude de Léger & Léger.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Vous êtes le troisième groupe, depuis le début des auditions, qui avez touché le cours de conduite. Le but des changements pour la loi n° 12, c'est d'améliorer notre performance sur nos routes, de réduire le nombre d'accidents, le nombre de pertes de vies, et ainsi de suite. Et je me pose de sérieuses questions. Il semblerait que, si on dit que le cours est obligatoire, ça ne crée pas d'incitatifs, et, à ce moment-là, nos conducteurs ne réussissent pas à devenir de bons conducteurs.

Je vous ai entendu tantôt indiquer que peut-être que le problème, c'est les cours de conduite que nous

donnons. Est-ce que les cours que nous avons donnés dans le passé ont été adéquats pour sensibiliser les nouveaux conducteurs aux dangers de la route et à l'importance de porter attention à ce que nous faisons lorsque nous conduisons une automobile?

Donc, c'est le but des changements de la loi n° 12. C'est de s'assurer une meilleure performance sur nos routes, surtout pour les nouveaux conducteurs et peut-être d'autres, parce que souvent on parle du groupe des 16-25, mais je suis convaincu que les statistiques démontrent qu'il y en a des gens qui sont plus vieux que 25 ans et que leurs performances aussi... C'est peut-être des gens qui ne sont pas tellement respectueux des lois et c'est pour cette raison-là que leurs performances ne sont pas meilleures.

Donc, moi, je me dis avec tout ça, là: Est-ce que, réellement, le fait que c'est obligatoire, ce n'est pas bon? Est-ce que le cours que nous avons donné, il est bon? Ou bien, si on me dit que ce n'est pas possible de donner des cours de conduite à des jeunes, à des gens, est-ce qu'on devrait peut-être songer que, si c'est juste la maturité, l'âge de conduite devrait être plus élevé? J'aimerais vous entendre sur ça.

M. Sévigny (Yvan): D'abord, nous avons la certitude que les cours de conduite qui ont été dispensés, à l'heure actuelle, sont d'assez bonne qualité. Nous reconnaissons que les cours peuvent être améliorés. Maintenant, il faut comprendre que les cours que nous donnons, c'est les cours qui nous sont imposés par règlement. Donc, on ne peut pas déroger de ça.

D'ailleurs, le bilan routier le démontre. Nous sommes toujours très convaincus que les écoles ont joué leur rôle positif dans l'amélioration du bilan routier, qui est spectaculaire au Québec. Donc, ça a servi à quelque chose. Et rappelez-vous l'exemple que je donnais: il n'y a qu'au Québec que les cours sont obligatoires et d'autres provinces veulent nous copier, et c'est ici qu'on a amélioré le plus.

Bon. Ceci dit, il y avait jusqu'en 1991 des cours de conduite théoriques obligatoires. En 1991, cet aspect des cours théoriques a été abandonné. Et on nous dit que ce qui semble être important pour nos conducteurs, c'est les attitudes et comportements, et on nous disait à la Société de l'assurance que les attitudes et comportements, ça, ça ne s'apprend pas dans les cours de conduite. Nous avons la prétention de dire qu'un bon cours théorique peut avoir des effets très positifs sur les attitudes et comportements en autant qu'il est bâti en conséquence. Ça nous a été enlevé malgré notre volonté.

● (16 heures) ●

Maintenant, vous faites allusion à l'âge d'accès au permis de conduire. Nous sommes tout à fait en accord avec la volonté de M. le ministre de penser à établir un système d'accès graduel. Nous croyons que c'est une bonne formule, cette formule-là a fait ses preuves, mais en autant qu'à l'intérieur de cet accès graduel il y ait de la formation. Je veux dire, pour nous, c'est une évidence. Ce n'est pas parce qu'on n'est pas bon en anglais

qu'on ne donnera plus de cours en anglais. Ce n'est pas parce qu'on n'est pas bon en français qu'on ne donne pas de cours en français. Il ne faut pas relâcher. Il faut constamment continuer à investir dans la formation, dans les campagnes promotionnelles sécuritaires, et ainsi de suite. Je ne sais pas si j'ai répondu à l'ensemble de vos questions, là.

M. Middlemiss: Donc, M. le Président, vous êtes convaincu que, si on pouvait changer les cours, on pourrait réussir à changer l'attitude et le comportement des nouveaux conducteurs?

M. Sévigny (Yvan): Oui. On me donne des documents, là, je veux dire... Bon, enfin. Oui, définitivement qu'on peut changer les attitudes, les comportements et améliorer aussi, mon Dieu, au niveau des habiletés. Tout ça vient ensemble. Vous savez, les jeunes apprennent beaucoup plus avec des professeurs qu'avec les parents. Ce n'est pas nouveau, vous l'avez sûrement tous entendu dire, les parents sont toujours de mauvais enseignants à leurs enfants. Donc, on doit avoir des professionnels de l'enseignement qui auront une attitude positive à l'égard de la sécurité, investir dans la formation des maîtres, comme ç'a été le cas. C'est tout régi, contrôlé par le ministère de l'Éducation, les formateurs. Il faut investir dans la formation des moniteurs pour s'assurer d'avoir des gens de calibre.

Et dans un contexte de déréglementation, avec une obligation et un contrôle, avec un organisme qui veut le contrôler puis qui se donne les moyens... Nous avons une information: en 1996, 115 permis de plus, deux seules infractions, apparemment, auraient été données aux écoles de conduite, et pourtant on nous dit que les écoles de conduite, ça va mal. Je veux dire, il y a quelque chose qui ne marche pas là. Il y a un manque de contrôle des écoles de conduite et il faut l'améliorer. Donc, ça peut s'améliorer si on se donne les moyens pour le faire.

M. Middlemiss: D'accord. Donc, un meilleur contrôle des écoles de conduite. Et, pour donner des cours qui vont assurer une meilleure attitude, un meilleur comportement et qui vont améliorer la performance des nouveaux conducteurs, ça coûterait combien de plus que les meilleurs cours que nous donnons présentement?

M. Sévigny (Yvan): Écoutez, je ne pense pas que c'est une question de coût pour le cours. Évidemment, le personnel des écoles de conduite n'est pas nécessairement du personnel à haut salaire. Je pense que c'est une question d'investir au niveau de la formation et de donner un cours adéquat. Le coût supplémentaire, là, je ne suis pas en mesure de vous donner de réponse précise, mais...

M. Middlemiss: Bien, regardez, si on ne peut mettre un... C'est combien? Est-ce que ça serait plusieurs heures de plus? Est-ce que ça serait sur une plus

longue période de temps? Quel serait, disons, le genre de cours qu'on pourrait... pour assurer ça?

M. Sévigny (Yvan): Écoutez, nous pensons que le nombre d'heures, actuellement, est valable. Ce qui serait intéressant pour améliorer, si vous voulez, l'ensemble du bilan routier, c'est de trouver des façons de retour pour certaines vérifications, certains cours d'appoint, de perfectionnement échelonnés dans le temps. Ça, ça peut être valable. Et, s'il y a une aide gouvernementale riviée à ça, on pourra le faire.

Vous savez, nous avons fait des «focus groups» pour tenter de voir quelle était l'opinion des gens sur la sécurité routière, sur la formation additionnelle et le perfectionnement. Tous étaient d'accord que c'était valable de prendre des cours de perfectionnement en automobile, mais tous disaient: S'il n'y a pas d'incitatif très important, ce n'est pas nécessairement une priorité, donc on n'en prendra pas. Mais tous étaient d'accord. On leur a posé la question dans les «focus groups» que... Nous avons les résultats. Si c'était imposé, s'il y avait un rabais très marqué d'assurance ou d'autre chose, ah bien, là, les gens se laisseraient intéresser. La matière de la sécurité routière, c'est une affaire de l'État parce qu'un conducteur d'automobile peut causer des blessures et des dommages à d'autres citoyens. Et ça, ça relève de l'État. Je prends un exemple: Comment peut-on imposer des cours de maniement d'armes puis ne pas imposer de cours de conduite? Je veux dire, c'est difficile à saisir, ça. Je ne le comprends pas, là, c'est majeur.

Une voix: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Oui, Mme la Présidente. C'est sûr que la question que vous soulevez, évidemment, n'est pas seulement intéressante mais est très préoccupante parce qu'on a toutes sortes d'informations plus ou moins vérifiées à l'effet que des attestations de cours sont, à l'occasion, données sans que, nécessairement, les cours aient été suivis. Et j'admets que, si on y pense sérieusement, il est assez difficile de contrôler un phénomène comme celui-là. Une personne peut très bien s'inscrire à des cours, les suivre tous, en suivre les neuf dixièmes, ou la moitié, ou le quart, et comment aller vérifier tout ça? Au fond, est-ce que c'est important de le vérifier même? Parce que, face au phénomène de la sécurité routière, est-ce que ce qu'il faut vérifier, c'est la présence des gens à des cours ou s'il faut vérifier la connaissance, le savoir et le savoir-faire qui en résultent?

Alors, la question que je me pose, je me dis: Au fond, peut-être que c'est nécessaire, peut-être que c'est

indispensable, les cours. Peut-être qu'il faut que ce soit obligatoire aussi, sauf que je me demande si, comme gouvernement, dans le but de favoriser la sécurité routière, on peut vraiment aller plus loin que d'imposer et d'exiger des examens qui sont vraiment révélateurs et du savoir dont les gens ont besoin pour conduire et de l'habileté à conduire. Est-ce qu'on peut vraiment aller plus loin que ça sans tomber dans des situations qui sont sans doute intéressantes, et qui favorisent un gagne-pain fort louable, et que nous n'avons pas l'intention d'affecter pour le plaisir de la chose, mais qui n'ont pas nécessairement de relation de nécessité avec l'objectif qui est de favoriser la sécurité routière?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Si vous me permettez, je vais laisser Me Bussières répondre.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bussières, il reste une minute et demie à peu près pour la réponse.

M. Bussières (Jean-Pierre G.): Mme la Présidente, M. le député, les divers gouvernements qui se sont succédé depuis 1962 à la tête du gouvernement du Québec sont tous allés plus loin. Ils ont imposé, tour à tour, des cours de conduite, et depuis 1983 les cours de conduite sont obligatoires. Ils sont allés plus loin.

Ce qui est dans le projet de loi n° 12, c'est d'aller moins loin, c'est-à-dire de ne pas s'assurer que toutes et chacune des personnes qui veulent conduire un véhicule automobile au Québec aient la formation minimale nécessaire. C'est ça, la réalité, et ça, c'est aller plus loin pour prendre des risques pour les conducteurs de la route au Québec, c'est aller beaucoup plus loin, M. le député, Mme la Présidente. Et comme conducteur ça m'inquiète beaucoup de ne pas savoir en tout temps que, dans un véhicule non identifié, en arrière de moi, devant moi ou à côté de moi, il y a quelqu'un qui conduit depuis une heure sans que je puisse le savoir. Ça, c'est aller beaucoup plus loin, M. le député, Mme la Présidente.

M. Sévigny (Yvan): Est-ce que je peux rajouter, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): J'amènerais peut-être le débat sur la portion du cours de moto en allant avec la question que vous venez de nous poser. Avez-vous pensé que, dans le projet de loi n° 12, on va émettre un permis d'apprenti conducteur à quelqu'un qui n'a pas conduit ça? Et il est prouvé et démontré que conduire une moto, ça demande des habiletés nettement supérieures à l'automobile. Ils vont aller pratiquer sur les routes avec un ami qui les suit derrière. Un, je pense que nos policiers auront beaucoup de problèmes. Je veux dire, ça ne peut pas faire, ça. Tous les gens du monde de la

moto, à l'intérieur de notre industrie, nous ont confirmé... Ce n'est pas possible de vivre avec ça, et ça, c'est frappant, la moto. Maintenant, la même logique s'impose pour l'automobile.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. Sévigny. M. le député d'Orford.

• (16 h 10) •

M. Benoit: Oui, Mme la Présidente, messieurs dames, je suis à une période de ma vie où j'ai deux adolescentes qui viennent de passer à travers le magnifique monde des cours de conduite et j'ai pu mener une réflexion avant qu'on soit assis ici, aujourd'hui. D'abord, je vous dirai que j'ai eu l'impression après ces cours-là, dans les deux cas, qu'elles étaient plus compétentes que moi, qu'elles conduisaient mieux que moi et — je le dis en toute humilité — qu'elles conduisaient, probablement aussi, mieux que leur mère. Elles ont appris plein de choses que je ne savais point, et j'étais heureux, pour la sécurité de mes deux filles, qu'elles aient suivi ces cours-là. Je le dis aussi franc que je le pense.

D'autre part, la question que je me pose, c'est... Entre le plus cher des cours, à l'école, qu'on leur proposait et le moins cher, j'ai pris le plus cher, mais je me demande encore aujourd'hui comment ça se fait qu'on peut avoir deux prix. Et est-ce que la qualité était la même entre le plus cher et le moins cher? C'est la première question que je vous pose. Et, la deuxième, à partir du moment où il y a une obligation, il y a une augmentation de coût probablement. Il y a une augmentation de coût parce qu'on voit le consommateur arriver puis qu'on dit: Il n'a pas le choix, il faut qu'il passe dans l'entonnoir, alors que, s'il n'y a pas d'obligation, bien là il y a probablement un coût moins élevé. On sait que les familles sont aux prises avec des problèmes financiers, tous tant que nous sommes.

Alors, j'aimerais que vous me répondiez à ces deux questions-là. D'abord, est-ce que, entre le plus cher et le moins cher, c'est la même qualité au Québec? Et puis, s'il y a obligation, est-ce que les coûts seront plus élevés ou seront moins élevés? Parce que j'ai un peu de misère à comprendre ces dynamiques-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Sévigny.

M. Sévigny (Yvan): Merci. Dans le contexte actuel, les prix des cours sont laissés à chacune des entreprises, c'est comme ça qu'on fonctionne, et chaque entreprise détermine son prix. Je ne peux pas prétendre aujourd'hui qu'un prix plus élevé amène une qualité supérieure ou non. On n'est pas capable de le gérer.

Par contre, ce que nous avons demandé dans le passé à la Société de l'assurance automobile, c'était justement pour éviter une forme d'iniquité, c'était d'arriver peut-être à déterminer un prix, peut-être un prix minimum et peut-être un prix maximum. Il doit y avoir un écart, ce n'est pas possible que tous soient au même prix. Je vous avoue qu'une entreprise qui passe 100

clients par année puis une autre qui en passe 1 000, le coût n'est pas le même. Il peut y avoir un écart de prix. Mais, définitivement, si on veut que ce soit équitable, il faudrait éventuellement parler de prix ou bien laisser le libre marché se faire là-dessus. Personnellement, écoutez, je pense que ce n'est pas à moi de décider, c'est à vous de... Il peut y avoir différentes options, mais les deux sont valables.

Quant à votre deuxième question, vous disiez: Si les cours sont obligatoires, est-ce que ça coûtera plus cher? Pas nécessairement. À partir du moment où il y a... Nous ne demandons pas nécessairement un moratoire, absolument. S'il y a une compétition qui s'installe dans l'industrie, le contrôle des prix risque de se faire par la compétition, à moins que ça ne devienne un peu comme les pétrolières. On parlera peut-être de fixer un prix à ce moment-là. Donc, c'est possible que la Société pourrait le déterminer ou le... Je ne sais pas si vous avez un autre commentaire, Me Bussières?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Fini?

M. Sévigny (Yvan): Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous vous remercions de votre participation...

M. Middlemiss: Il me reste du temps, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Il reste du temps? Non? Quatre minutes? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, c'est bien. Merci, Mme la Présidente. Pour continuer un peu, vous dites qu'aujourd'hui il y en a 100 et quelques nouvelles écoles de conduite. Est-ce qu'il y a un écart aujourd'hui entre les coûts d'un cours de conduite, dépendant de qui le fait? Et, si l'écart, disons, moi, j'ai entendu dire, c'est de 200 \$ à 700 \$, est-ce qu'on peut s'attendre qu'à 200 \$ la personne va avoir une aussi bonne formation qu'une personne qui paie 700 \$?

M. Sévigny (Yvan): Bien, écoutez, un, je vous avoue que j'hésiterais beaucoup à aller prendre un cours dans une école à 200 \$. C'est probablement, comme on l'a vu, des écoles de conduite qui ont tenté, en désobéissant à la loi, de vendre vite, vite, vite des cours puis de fermer les portes. Puis il y a même eu une émission récemment, donc c'est une question de contrôle. Et pourtant il y avait moyen de réagir rapidement à cet effet-là, puis ça n'a pas été fait.

Les écarts, c'est énorme. Je veux dire, il y a des écoles de conduite qui passent, pour un permis, plus de 1 000 élèves dans une seule école. Et vous avez d'autres régions plus éloignées, où il y a des millages beaucoup plus importants à faire, où ils vont passer 125 élèves dans l'année. Donc, inévitablement, ça emmène des écarts de prix majeurs. Il y aurait moyen de faire des

études bien précises sur la fixation des prix pour en connaître la portée réelle. Mais ce n'est pas facile d'arriver avec un seul prix, parce que nous vous disons que le service doit être le même, et nous croyons que, s'il y a des efforts supplémentaires qui sont apportés au contrôle des écoles de conduite et de manière plus rapide que ce que peut faire... Actuellement, la Société de l'assurance automobile, c'est par la voie des tribunaux. Ils émettent une infraction, et ça s'en va devant le juge, et ça prend un temps énorme. Notre façon de faire sera sûrement beaucoup plus rapide pour réagir. Les gens du milieu connaissent le milieu beaucoup mieux, je pense, que la police, si je peux dire. Donc, on serait mieux en mesure de pouvoir prendre les gens qui sont incorrects, et à ce moment-là ça va mettre de l'ordre dans la qualité de l'enseignement de la conduite automobile.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. Sévigny, M. Guilbault, M. Gagnon, M. Bastien et Me Bussières, de votre participation. La commission va suspendre ses travaux pour quelques instants, le temps de...

M. Bussières (Jean-Pierre G.): On vous remercie beaucoup.

Une voix: Merci bien.

(Suspension de la séance à 16 h 16)

(Reprise à 16 h 17)

La Présidente (Mme Bélanger): On va recommencer. La commission reprend ses travaux. Je demanderais aux membres de bien vouloir accélérer le processus, et j'appellerais ConduiPRO, groupement coopératif des écoles de conduite indépendantes du Québec, à bien vouloir s'approcher à la table.

Alors, vous connaissez les règles. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire; il y aura un questionnement de 20 minutes de chacun des groupes parlementaires par la suite. Et je demanderais au porte-parole de bien vouloir se présenter et de présenter les personnes qui l'accompagnent.

ConduiPRO, groupement coopératif des écoles de conduite indépendantes du Québec

M. Blais (Réjean): Merci, Mme la Présidente. Bonjour, mon nom est Réjean Blais. Je suis le président du groupement coopératif des écoles de conduite du Québec, qui s'appelle ConduiPRO. Alors, au nom de ConduiPRO, je vous remercie de nous offrir l'opportunité de présenter aujourd'hui nos vœux 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 Serge Coulombe, qui est ici à ma droite, qui est de la région de Gatineau,

auteur du mémoire et professeur au Département de sciences économiques de l'Université d'Ottawa; à l'extrême droite, M. Louis-Paul Tardif, conseiller et personne-ressource pour l'apprentissage par la simulation pour le groupement ConduiPRO; et, à ma gauche, une personne qui se rajoute, M. Martin Perreault, qui est administrateur au sein du conseil d'administration de la coopérative.

● (16 h 20) ●

Notre mémoire, concernant ce qui vous a été présenté, offre des options pour une sécurité routière au Québec. Vous avez différents plans à l'intérieur du mémoire: les plans A, B et C. Et, concernant le plan A, qui est de conserver l'obligation de suivre une formation, on trouve difficile de voir qu'on propose une telle mesure lorsque, à notre point de vue, une bonne formation doit se faire en fonction que les gens qui vont conduire sur la route aient toutes les connaissances pour pouvoir réagir dans diverses situations.

Je vais vous donner comme exemple... J'ai ici en main un panneau de signalisation que vous avez sûrement tous déjà vu sur la route, et ce type de panneau de signalisation semble banal pour bien des gens. Mais ne serait-ce que quelqu'un qui ne connaît pas le message que le panneau veut nous donner, il y a de grosses chances que l'individu qui est au volant d'un véhicule puisse traverser l'intersection peut-être pour la dernière fois de sa vie. Et malheureusement, si on s'en tient au document existant, aussi bien pour apprendre les connaissances que pour aller passer des examens à la Société, qui s'intitule «Guide de la route», que vous connaissez sûrement, il fait mention que ce panneau de signalisation a comme message que ça approche d'une intersection, O.K., aussi bien dans la documentation du ministère qui est, dans le fond, prise dans ces documents-là.

Et, à ce moment-là, ce message que vous avez présentement, comme je vous le disais tout à l'heure, annonce l'approche d'une intersection, mais ce qui est important, c'est de connaître le danger qu'il y a lorsque l'on aperçoit ça puis comment réagir suite à ça. Et, dans une formation théorique aussi bien que pratique, on peut amener les gens à être sûrs que le message va être compris puis qu'ils vont pouvoir franchir une intersection en toute sécurité. Parce que, comme je vous le rappelle, ça ne veut pas dire que, si on voit un message comme celui-là, tout le monde va arrêter ou que ne serait-ce que celui-là qui doit s'y arrêter va le faire.

Aussi bien dans la formation, j'ai dernièrement eu l'occasion de parler avec une mère de famille dont la jeune fille s'est inscrite à une formation. Et elle me disait que pour elle, d'avoir suivi une formation théorique et, de plus, quelques heures de formation pratique, avant un apprentissage sur la route, lui a possiblement sauvé la vie ou, sinon, des blessures graves. La dame me dit: Étant à une intersection avec un feu de circulation, j'accompagne ma fille. Et, au moment où le feu change au vert, elle se dit: Bon, vas-y. Mais la jeune fille ne réagit pas, du moins en décollant immédiatement, et la

mère réalise qu'une personne est après franchir l'intersection sur le feu rouge. Et, si la jeune fille n'avait pas su comment se comporter sur un feu vert, bien possiblement qu'elle aurait eu une voiture impliquée dans cet accident et des blessures graves ou mortelles.

Donc, c'est pour vous amener, dans le fond, à l'idée qu'une formation, si elle est bien structurée, si elle est bien dispensée, on peut facilement amener des gens à se comporter... Et ce cas-là que je vous amène ne fait pas partie des statistiques parce que c'est une collision qui a été évitée. Ce n'est pas une collision qu'on a dans les statistiques, qui fait que, bon, on a une personne de plus qui est invalide ou morte.

Pour ce qui est du plan B concernant la prime actuarielle, je vais laisser mon collègue, M. Coulombe, vous amener vraiment dans les mesures qu'on veut amener par cette option-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Coulombe.

M. Coulombe (Serge): Mme la Présidente, M. le ministre, Mmes et MM. les députés, je vais me concentrer aujourd'hui, dans mon exposé, sur un seul point qui, à mon avis, est très important et va au coeur du problème discuté à cette commission parlementaire, concernant les cours de conduite.

Le projet de loi n° 12 est présenté comme une déréglementation ayant pour but de restaurer le jeu de la concurrence et les forces du marché. Nous croyons que, dans sa version actuelle, la déréglementation est plutôt de nature à biaiser le libre jeu de la concurrence. Ainsi, les mesures mises de l'avant par le projet de loi portant sur les cours de conduite vont à l'encontre de l'intérêt des Québécois. C'est ce que nous comptons démontrer.

Notre argument se décompose en quatre points. Premier point. L'apprentissage des règles de sécurité routière et le développement d'habiletés et d'un comportement prudent en matière de conduite automobile génèrent un bénéfice pour l'ensemble de la société; ce bénéfice excède le simple bénéfice privé. C'est pour cette raison que l'apprentissage de la conduite automobile se distingue de celui de la natation. Un conducteur qui perd le contrôle de son véhicule, en plus de se faire du tort, peut causer un tort considérable à autrui.

Point 2. Dans le jargon des économistes, ce dont je viens de discuter, c'est un effet externe. Un effet externe peut amener les apprentis conducteurs à sous-investir par rapport à l'optimum social en apprentissage de la conduite automobile parce que, pour prendre leur décision, les apprentis conducteurs ne tiendront compte que de leur bénéfice privé et non pas du bénéfice social.

Point 3. C'est ici qu'intervient le marché de l'assurance automobile. Le fonctionnement libre des marchés par le jeu de la concurrence entre les assureurs peut amener l'industrie de l'assurance automobile à régler le problème de l'effet externe des cours de conduite. Il s'agit du principe de l'avantage actuariel, un phénomène qui fait en sorte que les compagnies d'assurances offrent une prime aux jeunes qui ont réussi un

cours de conduite donné par une école reconnue. Pourquoi une telle prime? On sait tous que les assureurs ne font pas de cadeaux. Simplement parce que les assureurs sont contraints par les forces du marché d'établir des primes qui sont proportionnelles aux risques. Or, les assureurs ont appris qu'une personne qui choisit librement de suivre un cours de conduite est un conducteur moins risqué. Nous montrons dans le mémoire, à l'aide d'une étude de cas, qu'un avantage actuariel très important, qui peut excéder parfois les 1 000 \$ par année, est accordé par les assureurs ontariens à ceux qui suivent un cours de conduite.

Point 4. Au Québec, c'est la SAAQ qui assure les dommages corporels qui découlent des accidents de la route. Elle pratique une tarification artificielle où la prime n'est pas proportionnelle au risque associé à chaque conducteur. Si la SAAQ refuse de pratiquer une politique de tarification où elle favorise ceux et celles qui ont choisi de suivre un cours de conduite, les Québécois seront amenés à sous-investir dans l'apprentissage de la conduite automobile. L'intérêt commun est mis en péril. De nombreuses écoles de conduite seront amenées à disparaître, des emplois seront éliminés. L'État peut-il se permettre d'éliminer des emplois par ce projet de loi au moment où il tente par tous les moyens d'en créer?

Notre argument est économique. L'économique est la science des choix. Ainsi, l'obligation de suivre un cours de conduite peut être perçue comme une mesure pour faire contrepoids à la politique de tarification artificielle de la SAAQ. Si notre argument apparaît nouveau, c'est que c'est la première fois que le problème se pose au Québec. C'est en effet la première fois que le Québec s'apprête à éliminer toute forme d'obligation depuis la naissance de la SAAQ, en 1978. Êtes-vous prêts à courir le risque? Qui en sortira gagnant? La Saskatchewan, l'un des seuls autres États en Amérique du Nord qui a nationalisé une partie de l'assurance automobile, s'apprête à rejoindre le Québec en imposant l'obligation de suivre des cours de conduite.

Avant de passer à nos propositions de modification du projet de loi, un autre point important concernant l'accessibilité doit, à notre avis, être pris en considération. Les jeunes constituent, et de loin, les conducteurs les plus risqués sur les routes. Toutes les études réalisées sur le sujet dans le monde montrent que plus l'accès des jeunes au permis de conduire est facilité, plus le risque sur les routes augmente et plus le bilan routier se détériore. Or, une des plus grandes barrières au permis de conduire est la barrière économique. Il en coûte très cher pour avoir accès à la conduite automobile pour un jeune, particulièrement en ce qui concerne l'assurance automobile.

Sur la base d'études de cas, nous montrons dans le mémoire qu'il peut en coûter plus de 6 000 \$ par année à un jeune Ontarien de 18 ans pour assurer une Chevrolet Cavalier 1994. En comparaison, il en coûterait seulement 1 000 \$ à un conducteur expérimenté, dans cette province, ayant fait montre de bonnes habitudes de conduite, un rapport de 6 à 1. Au Québec, la

situation est fondamentalement différente, car, pour la couverture des risques corporels, les jeunes qui obtiennent leur premier permis de conduire paient des primes identiques à celles facturées par la SAAQ aux conducteurs expérimentés ayant fait montre de bonnes habitudes de conduite. Au Québec, un jeune, pour une voiture du même type que celle du jeune Ontarien, pourrait s'en tirer avec une prime annuelle inférieure à 3 000 \$, incluant la couverture de la SAAQ. La politique de tarification de la SAAQ accroît donc substantiellement l'accessibilité des jeunes à la conduite automobile. Notons également que la règle du «no fault» contribue également à accroître l'accessibilité des jeunes à la conduite automobile, puisqu'elle amène les parents à relâcher la surveillance et le contrôle qu'ils exercent sur les jeunes conducteurs. On passe les clefs plus facilement.

Notons que l'efficacité de l'obligation de suivre des cours de conduite pour réduire l'accessibilité au permis de conduire est démontrée, au Québec, par un sondage mené par la SAAQ en 1993. À partir d'une enquête menée auprès de 980 jeunes conducteurs, la SAAQ démontrait que 42 % des répondants avaient déclaré que les coûts associés aux cours de conduite les avaient contraints à retarder l'obtention du premier permis de conduire. Les cours de conduite réduisent l'accès au permis de conduire.

En ce qui concerne le rôle accordé aux cours de conduite dans le projet de loi actuel, nous sommes en désaccord sur deux points importants. En premier, dans le projet de loi, les cours de conduite facilitent l'accès des jeunes au permis probatoire en réduisant de quatre mois la période d'apprentissage. Nous croyons que les cours de conduite pourraient contribuer plus efficacement à l'amélioration de la sécurité routière dans un régime d'obtention graduelle du permis de conduire s'ils étaient considérés comme un préalable, une étape supplémentaire à franchir pour l'obtention du permis.

● (16 h 30) ●

Deuxièmement, l'incitation à suivre un cours de conduite dans le projet actuel, le crédit de quatre mois, est loin de compenser la perte de l'avantage actuariel qui découle de la politique de tarification de la SAAQ. Ceux qui veulent éviter de suivre un cours de conduite, parce qu'ils n'ont pas d'argent pour le payer ou pas de temps à lui consacrer ou simplement parce qu'ils sont allergiques aux cours, n'ont qu'à faire une demande de permis d'apprentis 12 mois avant la date où ils décident d'obtenir un permis de conduire, au lieu de huit. La réduction de la période de probation n'a qu'une incidence extrêmement limitée sur les choix des jeunes.

Un juste équilibre entre l'accès au permis de conduire et l'incitation à suivre des cours de conduite s'établirait, à notre avis, si le projet de loi était modifié en suivant l'une des trois voies que nous proposons dans le mémoire.

Le plan A: l'intégration des cours de conduite obligatoires dans le régime d'obtention graduelle du permis. Il est important de préciser que, dans cette

mesure, le gouvernement ne fait pas de cadeau aux écoles de conduite. Il contrebalance plutôt les incidences de la politique de tarification de la SAAQ en utilisant à bon escient le capital physique et humain qui s'est accumulé dans l'industrie des écoles de conduite au cours des années. Au fil des ans, l'obligation de suivre des cours de conduite a fait en sorte qu'un réseau d'écoles s'est développé sur l'ensemble du territoire québécois permettant à la majeure partie de la population d'avoir accès à une formation de qualité dispensée par des professionnels.

Le plan B: si l'obligation de suivre un cours de conduite est éliminée, la SAAQ doit modifier sa politique de tarification afin de donner des incitations économiques à suivre des cours de conduite. Encore une fois, les écoles de conduite du Québec ne demandent pas de cadeau. Nous avons montré en effet que les assureurs soumis aux forces du marché étaient contraints d'accorder un avantage actuariel substantiel à ceux et celles qui avaient choisi librement de suivre un cours de conduite dispensé par une école reconnue.

Nous avons estimé, dans le mémoire, par un exercice simple, que l'avantage actuariel que les assureurs en concurrence accorderaient pour la couverture des blessures corporelles pourrait s'établir entre 300 \$ et 400 \$ pour l'ensemble d'une période de quatre ans. Les modalités peuvent varier, et différents exemples sont donnés dans le mémoire. On peut imaginer des formules neutres sur le plan budgétaire ou d'autres augmentant les recettes de la SAAQ.

Le plan C: la troisième voie consiste à maintenir l'obligation pour tous les jeunes de 16 et 17 ans qui décident d'obtenir un permis probatoire et à accorder un avantage actuariel à tous ceux de 18 ans et plus qui décident de suivre un cours de conduite. L'avantage de cette approche — ma préférée, personnellement — est qu'elle pourrait se traduire par une amélioration du bilan routier, car elle inciterait certains jeunes à retarder l'obtention de leur premier permis de conduire jusqu'à 18 ans, afin de ne pas suivre de cours, et d'autres à investir en apprentissage de la conduite automobile.

Deux points importants doivent être précisés avant de conclure ce mémoire. En premier lieu, le niveau et la qualité du cours reconnu par la SAAQ pour l'obligation ou pour l'avantage actuariel doivent être très relevés. Le contenu du cours doit également être précisé, et l'accent doit être mis sur l'acquisition d'habiletés et le développement d'un comportement susceptible d'exercer un effet positif sur le bilan routier. Un exemple de tels cours est donné à l'annexe I, laquelle a été préparée par des spécialistes de ConduiPRO.

En second lieu, les problèmes que pose actuellement l'obligation de suivre des cours de conduite découlent de l'inefficacité de la surveillance des écoles de conduite. On ne peut réglementer sans surveiller. Ces problèmes pourraient être évités si la SAAQ accordait à un tiers le soin d'accréditer les écoles de conduite. Seules les écoles accréditées seraient en mesure de dispenser des cours reconnus aux fins de l'obligation ou de

l'avantage actuariel accordé par la SAAQ. Le processus d'accréditation pourrait suivre l'exemple de celui pratiqué par le CAA Québec, qui est résumé à l'annexe II. Plus d'un intervenant pourrait éventuellement se charger d'accréditer les écoles de conduite, mais la SAAQ doit s'assurer que le niveau de la formation demeure élevé.

Notre conclusion se limite à une seule phrase et quatre mots clés à ne pas oublier dans vos délibérations. La phrase: Que la SAAQ accepte de se comporter en assureur ou qu'elle accepte de réglementer. Et les quatre mots clés que je vous laisse sont: incitation, avantage actuariel, sous-investissement en apprentissage et accessibilité. Merci.

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

M. Brassard: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Coulombe.

M. Brassard: M. Coulombe et M. Blais, je vous remercie pour votre mémoire et votre contribution à cette consultation. Ça a beaucoup de conséquences ce que vous proposez parce que vous proposez, finalement, de complètement changer les assises mêmes du régime d'assurance automobile, parce que l'un des fondements du régime d'assurance automobile, c'est que la contribution annuelle, pour des fins d'assurance, est la même pour tous, à l'entrée, uniforme. Ça change selon le dossier de conduite, ça se modifie selon le dossier de conduite. Selon votre nombre de points d'inaptitude, par exemple, bien, la tarification augmente. Si vous avez des sanctions, là aussi, ça augmente; en particulier quand il s'agit de conduite avec facultés affaiblies, les contributions augmentent. C'est ça, le fondement du régime, et là, ce que vous proposez, c'est une approche complètement différente: c'est que vous reliez ça à des cours de conduite. Vous suivez des cours de conduite, vous avez un avantage, comme vous l'appellez, actuariel. Ça existe déjà parmi les assureurs privés. En Ontario, c'est le cas. Donc, on peut envisager qu'au Québec ça serait le cas aussi: les assureurs privés accorderaient un avantage actuariel de l'ordre de 20 %, 25 %.

Mais là ce que vous proposez, c'est que la Société de l'assurance automobile, le régime d'assurance automobile du Québec fonctionne de la même façon, c'est-à-dire, à l'entrée, vous avez un avantage actuariel si vous avez suivi un cours. Vos plan A et plan B, là — j'ai ça en page 26 de votre mémoire — manifestement, la différence, entre avoir suivi un cours de conduite ou ne pas en avoir suivi, c'est clair que c'est à peu près le prix d'un cours de conduite. Donc, ça a, finalement, le même effet que de maintenir le caractère obligatoire des cours de conduite.

Mais, sauf que vous êtes bien conscients que ça modifie de façon substantielle les fondements mêmes de l'assurance automobile et de la tarification du régime d'assurance automobile, et ça... En tout cas, ce n'est pas

l'objet du projet de loi qui modifie le Code de la sécurité routière; je n'ai pas encore d'autorisation du Conseil des ministres de modifier la Loi sur l'assurance automobile. Et je dirais même que c'est aussi important, comme changement que vous proposez, que ce que propose Me Bellemare en matière de traitement des personnes reconnues pour avoir posé des actes criminels sur les routes; c'est différent mais aussi important.

M. Coulombe (Serge): M. le ministre, deux points. Le premier point: je pense que l'État doit être conscient des conséquences que ses politiques ont. Et je vous fais montre aujourd'hui du fait que la politique de tarification de la SAAQ, telle qu'elle est aujourd'hui... Bon, si vous me dites que c'est une donne, on peut la prendre comme une donne, mais cette politique de tarification enlève l'une des incitations les plus importantes que les marchés en concurrence laissent sortir pour inviter les jeunes à suivre des cours de conduite. Bon. Alors, face à ce préjudice... Parce que si, effectivement, rien d'autre n'est fait, la politique de tarification de la SAAQ crée un préjudice à l'industrie des écoles de conduite et, au Québec, à la sécurité routière. Face à cela, on doit trouver une forme de compensation ou une autre. C'est dans cette optique qu'à mon avis garder l'obligation pour les 16-17 ans serait... il y aurait une rationalité économique pour expliquer l'obligation pour les 16-17 ans, pour réparer la contre-incitation qui découle du choix politique de la tarification de la SAAQ. Mais on ne peut pas dire: On dérègle le marché pour laisser le libre jeu de la concurrence parce que, en même temps au Québec, l'industrie d'écoles de conduite va être privée d'une des incitations les plus importantes. Le chiffre de 300 \$ à 400 \$, je ne l'ai pas pris d'une boîte aux lettres, je l'ai calculé à partir des primes actuelles qui sont données à l'extérieur. C'est très important. Les compagnies d'assurances privées ne veulent pas assurer les jeunes qui ne suivent pas de cours de conduite; elles ne veulent pas.

● (16 h 40) ●

En ce qui concerne, M. le ministre, la question relative: Est-ce que c'est un changement philosophique ou de culture aussi important que celui concernant le «no fault», et puis les questions pour les criminels? à mon avis, non. Déjà, la SAAQ pratique une certaine discrimination statistique en ce qui concerne les contributions à l'assurance automobile par une variation de la prime basée sur l'expérience. Les assureurs le font évidemment, mais eux, également, profitent, avant tout, de toute l'information disponible, dont les cours de conduite. Une politique différentielle pourrait aisément être ajoutée lors du paiement du permis de conduire. À mon avis, c'est beaucoup moins important que de laisser tomber la question du «no fault» ou de l'universalité.

Et notons qu'il y a sûrement d'autres façons aussi. Les fonctionnaires de l'État sont probablement bien placés pour trouver d'autres façons de compenser les écoles de conduite. Il y a des plans D puis des plans E également. Il suffit de faire ressortir des incitations.

Et le point que nous faisons dans le mémoire, c'est que le quatre mois, le crédit de quatre mois, ce n'est pas une incitation qui se compare du tout à l'avantage actuariel. Dans un monde où les gens prennent des décisions en tenant compte du futur, ce n'est pas ce quatre mois-là qui va les amener à changer leur plan. Déjà, les cours de conduite... Il est montré que les cours de conduite amènent les jeunes à retarder l'accès au permis de conduire parce que c'est coûteux. Donc, en leur donnant quatre mois de moins, finalement, ça ne fait que contrebalancer un coût lié au calendrier. Ça ne contrebalance pas le coût en temps pour les suivre, les cours de conduite, et le coût monétaire.

M. Brassard: Mais vous ne pensez pas que... Et le quatre mois, qui est quand même un crédit qui n'est pas négligeable... Moi, en tout cas, pour un jeune, ça me semble être un incitatif, le seul fait qu'en suivant un cours il va être quatre mois de moins accompagné de quelqu'un chaque fois qu'il prend le volant. Quand on connaît le comportement des jeunes et la mentalité des jeunes, je pense que ça m'apparaît être un incitatif. Et, si en plus de cet incitatif, vous venez de dire que les compagnies privées d'assurances ne veulent pas assurer les jeunes qui n'ont pas suivi de cours de conduite, ça aussi, c'est un incitatif sérieux qui va être évidemment connu, qui l'est déjà, qui va jouer...

M. Coulombe (Serge): Mais, M. le ministre...

M. Brassard: ...pour faire en sorte que les jeunes vont quand même, même si ce n'est pas obligatoire, se présenter et suivre des cours de conduite dans les écoles de conduite. Vous ne pensez pas que ça va être suffisant?

M. Coulombe (Serge): Premièrement, le quatre mois. Pensons-y, les jeunes connaissent très bien les règles du jeu, surtout lorsque c'est des règles du jeu qui les touchent. Les nouvelles règles circulent rapidement. Ils n'ont qu'à demander le permis probatoire quatre mois avant et ils vont avoir accès au permis régulier en même temps, sans suivre de cours de conduite. Donc, l'effet n'est simplement que sur ceux qui veulent absolument avoir leur permis de conduire probatoire à leur date anniversaire, quand ils vont avoir 16 ans. Ceux qui attendent d'avoir 16 ans, là, pour aller, immédiatement, chercher leur permis probatoire, eux, vont être affectés. Les autres n'ont qu'à devancer leur demande.

En ce qui concerne l'avantage actuariel qui va être versé par l'industrie privée, il ne va être que partiel. Il ne pourra jamais être aussi total que dans un marché libre, puisqu'il ne couvrira pas les couvertures relatives aux blessures corporelles. Or, les jeunes peuvent minimiser considérablement l'assurance liée au matériel: ils n'ont qu'à s'assurer pour autrui. Mais, en ce qui concerne les blessures corporelles, ils n'ont pas le choix. L'avantage actuariel accordé aux blessures corporelles

est toujours important, d'autant plus que c'est les jeunes qui sont responsables des blessures corporelles les plus importantes.

M. Brassard: Vous reconnaissez, M. Coulombe, qu'un avantage actuariel de 25 % sur les primes d'assurance pour dommages matériels c'est pas mal plus important que 25 % d'avantages actuariels que la Société de l'assurance automobile pourrait accorder sur ses primes pour dommages corporels parce que, comparez — ceux qui ont des jeunes le savent, hein — comparez les primes, l'ampleur, l'importance de la prime d'assurance, c'est celle qu'on paie à des compagnies privées pour les dommages matériels. Vous l'avez, d'ailleurs, signalé tantôt. Alors...

M. Coulombe (Serge): Oui, le 25 %, M. le ministre, c'est parce que...

M. Brassard: Non, à 25 % du côté du privé, compte tenu de l'importance de la prime, il me semble que c'est pas mal plus incitatif que même un pourcentage équivalent sur la prime d'assurance pour dommages corporels de la Société de l'assurance automobile.

M. Coulombe (Serge): Mais le point que nous faisons également, M. le ministre, c'est que la Société de l'assurance automobile du Québec charge une fraction infime des coûts réels aux jeunes pour l'assurance des blessures corporelles. Donc, 25 % d'un coût infime, ce n'est pas grand-chose, parce qu'elle charge le même prix...

M. Brassard: Oui.

M. Coulombe (Serge): ...qu'aux conducteurs expérimentés. Bon, mais en Ontario, 25 % des dommages corporels, c'est important. C'est ce qui monte de 300 \$ à 400 \$, selon mes calculs. Mon 300 \$ à 400 \$ est basé sur un pourcentage, là, de la contribution pour couvrir les blessures corporelles en Ontario. C'est 300 \$ à 400 \$.

M. Brassard: Mais vous admettez que, dans l'hypothèse où le caractère obligatoire des cours de conduite pratiques est aboli, les compagnies privées vont accorder, au Québec... accorderait un avantage actuariel sur les primes, évidemment, d'assurance pour dommages matériels. Ça se produirait. Vous admettez que ça se produirait.

M. Coulombe (Serge): Ça pourrait prendre un certain temps. Ça ne pourrait pas venir du jour au lendemain, par exemple. Ça pourrait prendre un certain temps. Les assureurs ne font pas de cadeau, et puis c'est le jeu de la concurrence: il y en a un qui va commencer, les autres vont suivre. Entre-temps, les écoles de conduite vont beaucoup souffrir. En donnant l'exemple, la SAAQ va emboîter le pas et montrer qu'elle est un

leader, et les ajustements vont se faire beaucoup plus rapidement. Il y aurait une transition beaucoup plus facile.

M. Brassard: Je vous remercie.

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Coulombe, M. Tardif, les gens de Condui-PRO.

Si je saisis bien, M. Coulombe, ce que vous êtes en train de nous dire, c'est que: Les gens qui ont de l'expérience avec la Société de l'assurance automobile du Québec, qui ont une bonne feuille de route, une bonne performance, eux, ont un crédit. Ça leur coûte moins cher que celui qui ne conduit pas bien, qui perd ses points de démerite. En d'autres mots, pour des gens expérimentés, la feuille de route est le baromètre que la SAAQ utilise pour dire: Vous autres, on va vous inciter à bien conduire en vous chargeant moins cher, on va vous donner un rabais.

Ce que vous voulez suggérer maintenant, c'est que, pour ceux qui n'ont pas de feuille de route, l'obligation de prendre un cours de conduite serait ce baromètre-là.

M. Coulombe (Serge): C'est M. Middlemiss, c'est ça, hein, oui?

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Coulombe (Serge): Effectivement. Ce que je dis, c'est que ce serait important que la SAAQ fasse la même chose que les assureurs privés. Lorsqu'un assureur ne dispose pas de données statistiques sur le dossier d'une personne, il va se baser sur d'autres données importantes. Et, pour les jeunes, il y a l'âge, le sexe, les années d'expérience sont très importantes pour déterminer la prime d'assurance, mais également l'un des facteurs les plus importants consiste à savoir: Est-ce qu'ils ont suivi un cours de conduite automobile? Et le point que je fais, M. le député, c'est que cette incitation qui est accordée par les assureurs est une des plus grandes incitations pour amener les jeunes à suivre des cours de conduite. C'est une incitation qui ressort du libre fonctionnement du marché, et les économistes montrent que, en général, lorsque toutes les incitations sont transmises par le marché, on atteint un optimum social. La sécurité serait mieux protégée.

• (16 h 50) •

Le point que je fais, c'est qu'en coupant cette incitation avec sa politique de tarification et en éliminant l'obligation, la SAAQ va amener les jeunes Québécois à sous-investir dans les cours de conduite parce qu'ils n'auront plus l'incitation liée à l'avantage actuariel pour la couverture de la blessure corporelle. C'est essentiellement le point.

À mon avis, ce point est très solide et il est plus important qu'une étude statistique qui démontrerait, par exemple, que les cours de conduite ont amené ou non une amélioration du bilan routier. On pourra en parler, si on a le temps, de ces études-là, mais c'est un argument qui montre que l'État québécois ne peut pas tout simplement enlever l'obligation de suivre des cours de conduite sans donner en contrepartie quelque chose d'autre comme incitation importante et substantielle pour amener les jeunes à suivre des cours de conduite.

M. Middlemiss: Donc, vous êtes convaincu et avec preuves à l'appui que, si on veut réellement améliorer notre performance sur nos routes, les nouveaux conducteurs devront avoir une formation. Ça, vous... Les statistiques qu'on nous dit... La province de Québec, c'est la seule province... Dans d'autres provinces où le cours de conduite n'est pas obligatoire, la performance est aussi bonne qu'au Québec. C'est un peu ça, je pense, qu'est la justification du gouvernement de dire: Bien, pourquoi obliger? En plus, on dit que le fait de l'obliger, les gens le prennent et ils n'ont pas d'intérêt du tout à... Ils suivent le cours parce qu'ils sont obligés de le suivre, et l'incitatif n'est pas là.

Est-ce que, vous, vous êtes convaincu? Et est-ce que vous avez analysé quel genre de formation pourrait être donnée? Et, surtout pour la partie qui touche l'attitude et le comportement, est-ce que vous avez regardé ça et est-ce que vous avez des suggestions dans ce sens-là?

M. Coulombe (Serge): Bien, comme j'en ai fait état dans mon exposé et dans le mémoire également, à mon avis, les cours de conduite qui devraient être le plus encouragés par l'État, ce sont les cours de conduite qui vont amener à intégrer cet effet externe, le fait qu'un bon comportement sur les routes amène une amélioration du bien-être de tout le monde. Ce n'est pas la même chose qu'un cours de natation.

Alors, l'État devrait mettre l'emphase sur les habitudes de comportement routier qui amènent justement les jeunes à prendre conscience de leur environnement. On ne devrait pas, autrement dit, insister sur les manoeuvres de stationnement de reculons. Ce n'est pas ça qui est vraiment important dans un cours de conduite parce que ça n'a pas beaucoup d'incidence sociale. C'est une incidence privée. Bon.

En ce qui a trait aux statistiques, ce n'est pas parce que les études statistiques ne font pas ressortir clairement les bienfaits des cours de conduite sur la sécurité routière que les cours de conduite n'ont pas une incidence sur la sécurité routière. J'ai moi-même travaillé brièvement avec les données sur la sécurité routière, les accidents de la route, et je me suis rendu compte qu'il y a tellement d'impondérables dans ces données, il y a beaucoup d'éléments statistiques importants.

Or, le bienfait attendu des cours de conduite est, somme toute, relativement minime. On ne peut pas imaginer, avec les cours de conduite, éliminer 75 % des

accidents de la route. Les études théoriques sérieuses qui ont été faites sur le sujet montrent que les cours de conduite pourraient améliorer, juste eux, là, hein, le bilan routier peut-être de 2 %, 3 %, 4 %, 5 %. Ce n'est peut-être pas beaucoup ici, là, aujourd'hui, 2 %, 3 %, 4 %, 5 % — on est habitué à des chiffres plus spectaculaires — mais c'est quand même des centaines de millions de dollars pour le Québec, par année, et c'est de nombreuses vies. Or, ce 2 %, 3 %, 4 %, 5 %, ce n'est pas suffisant pour pouvoir ressortir, étant donné l'ensemble des impondérables qu'il y a dans les données sur les statistiques d'accidents de la route.

M. Blais (Réjean): Si vous voulez, Mme la Présidente, je peux peut-être poursuivre aussi dans le sens de la question de M. Middlemiss concernant le programme de cours.

À l'intérieur de notre mémoire, nous avons à l'annexe A un modèle de formation qu'on croit, à notre point de vue, pouvoir amener dans une période de huit mois — parce que c'est ça qui est dans le projet de loi n° 12 — à ce qu'un individu puisse quand même, je pense, comprendre, être conscientisé davantage sur son comportement sur la route. D'autant plus que dans notre programme de formation on intègre aussi les parents à s'impliquer davantage à savoir au juste quoi faire dans une voiture lorsqu'ils vont le faire pratiquer, et non pas juste de dire, comme des commentaires qu'on entend souvent: Envoie, t'as fini ton cours, là, glisse le stop puis dépêche-toi, ça presse. Donc, dans ces éléments-là, on retrouve ça souvent chez les parents. On serait capable dans cette mesure-là, dans le programme proposé, de conscientiser davantage les parents. D'autant plus qu'il y a d'autres éléments, je pense, à notre point de vue, qu'on travaille depuis un certain temps: c'est la simulation. À notre point de vue, on est à la porte d'avoir des instruments permettant, justement, de pouvoir amener un individu dans une multitude de situations qui ne sont pas nécessairement vivables sur la route et de façon dangereuse, mais qu'à l'intérieur d'un simulateur on pourrait facilement amener dans une période très courte toutes les situations possibles pour l'amener vraiment à changer son comportement dans les mesures vraiment de situations très dangereuses sur le chemin.

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

M. Lachance: Merci, Mme la Présidente. J'ai aussi un adolescent qui a suivi des cours de conduite dans une école, justement, qui est membre de votre groupe et je peux vous dire que j'étais content que le cours soit donné par quelqu'un d'autre que moi parce que ça prend de la patience, et je n'étais pas certain d'avoir cette patience-là. Et il m'est apparu, en tout cas à la lumière de ce que j'ai pu observer au cours des dernières semaines, que le cours avait été très valable.

Moi, ce qui me préoccupe dans ce qui se passe actuellement, c'est une chose: la sécurité. Je comprends

que vous, comme propriétaire d'écoles de conduite, vous avez une autre grande préoccupation qui est vos jobs. C'est normal, c'est humain, puis je vous comprends. Mais la première préoccupation majeure qu'on doit avoir comme parlementaires — s'il y a moyen de concilier les deux, tant mieux, là — c'est vraiment de voir est-ce que le fait d'abroger l'obligation de suivre des cours de conduite aurait un effet néfaste sur la sécurité, augmenterait le nombre d'accidents, augmenterait le nombre de blessés et de décès. Moi, personnellement, en tout cas, ça m'interpelle beaucoup. Avant ça, en termes de conduite, moi, je me méfiais beaucoup des bonshommes avec des chapeaux; aujourd'hui, c'est des jeunes avec des calottes dont je me méfie sur la route. Je me souviens du cliché. À une certaine époque, on voyait un bonhomme qui roulait tranquillement sur la route, avec un pipe et ça, c'était dangereux. Aujourd'hui, on a des jeunes avec des calottes qui font du slalom sur la route.

Et, là, j'en viens à ce qui a été abordé par mon collègue de Pontiac: la question de comportement. J'ai travaillé longtemps dans le monde de l'éducation, et on peut mesurer des connaissances avec des tests, avec des examens, mais mesurer un comportement, c'est drôlement plus difficile. J'aimerais que vous alliez un petit peu plus loin, même si vous l'avez évoqué tantôt, de ce côté-là, au niveau du comportement. Est-ce que quel qu'un quelque part ne fait pas adéquatement sa job? Est-ce que le nombre d'heures de cours que vous pouvez dispenser, compte tenu du coût qui est rattaché aux cours, fait en sorte que vous n'avez pas suffisamment le temps de travailler sur le comportement du jeune? Concrètement, là, est-ce qu'il y aurait moyen d'améliorer cet aspect de l'enseignement que vous donnez dans vos cours de conduite?

M. Blais (Réjean): Il va de soi qu'établir une formation sur une période plus longue, comme il est proposé, de huit mois, à notre point de vue, on est conscient que c'est sûr et certain que ça va amener pendant une période plus longue l'individu à comprendre davantage, à mieux se comporter vraiment avant de pouvoir passer un permis. D'autant plus que, si on l'amène avec une plus grande, je dirais, approche, une plus grande aide qu'on pourrait lui apporter autour de sa formation, je pense qu'il va être conscient davantage, et non pas juste se baser sur une douzaine d'heures, comme c'est présentement. Parce qu'il faut aussi tenir compte que ce n'est pas tout le monde qui a l'occasion de partir avec son enfant puis aller sur la route. Donc, ils s'en tiennent à la formation, 12 heures et, par la suite, ils sont libres d'aller passer leur permis à la Société de l'assurance automobile du Québec. Et à ce moment-là, bien, s'ils ont juste fait ces 12 heures-là, je comprends qu'ils peuvent être un risque même s'ils ont une certaine formation puis qu'ils ont réussi les critères pour l'obtention d'un permis. Mais, si vraiment ils ont conduit passablement d'heures sur la route, je peux vous dire que, déjà là, ça va les rendre plus sécuritaires,

d'autant plus qu'on leur donne une meilleure attitude parce qu'on va avoir, justement, pendant cette période-là, un suivi plus proche.

• (17 heures) •

Je vous disais tout à l'heure, au niveau de la simulation: Ça en est des outils, ça. Vous me dites: Est-ce que la formation qu'on propose dans ce qui est dans notre mémoire, ça en est une partie? Mais la simulation, c'est parce que, à toutes fins pratiques, on n'a pas d'outils, à notre point de vue, vraiment, qu'on peut acheter demain matin, qu'on va avoir, mais on est très prêts. D'ailleurs, j'ai mon collègue ici, M. Tardif, qui suit depuis longtemps cette approche de formation par la simulation. Et ça va être, à mon point de vue, un outil qui est indispensable à la formation. Mais, dans le contexte où on est présentement, il faudra vraiment, c'est sûr et certain, par des moyens d'amélioration de la formation chez notre personnel... On a des programmes, déjà, par l'entremise de certains cégeps qui sont prêts à reformer le personnel enseignant, parce qu'il ne faut pas oublier que certains parmi notre personnel, ça fait peut-être 15 ans, 20 ans... C'est un peu comme vous: ça fait longtemps que vous avez un permis de conduire, vous avez acquis peut-être de mauvaises habitudes ou vous avez acquis sûrement de très bonnes habitudes, mais la mauvaise habitude est peut-être la lacune à quelque part que votre garçon ou votre fille va avoir perçue puis elle va dire bien: Papa fait ça, je vais peut-être être capable de le faire moi aussi, sans nécessairement avoir l'expérience que vous avez.

Donc, c'est pour ça qu'à ce moment-là on se dit: Si on donne une meilleure formation au personnel enseignant, on a une meilleure approche pédagogique, on a une meilleure façon d'évaluer notre candidat, une meilleure façon de le suivre, je peux vous dire, je pense, qu'on est à toutes fins pratiques capable de pouvoir vérifier son comportement: Est-ce qu'il a un comportement à risque? Parce qu'on le sait, dans la voiture, si l'individu a un comportement à risque. Mais on sait très bien qu'à la Société on n'évalue pas le comportement; on évalue uniquement sa connaissance en tant que telle. Et, à ce moment-là, bien, ça amène les écoles à former en fonction de ça aussi.

M. Lachance: Le groupe qui vous a précédé tantôt a fait état de deux infractions seulement — je ne sais pas si c'est depuis le début de l'année 1996, compte tenu du grand nombre d'écoles de conduite qui existent au Québec, ça me surprend — et moi, là-dedans, comme parlementaire, je me dis: Est-ce que la Société de l'assurance automobile n'aurait pas actuellement un problème de surveillance ou de supervision? Puis comme ils ont de la misère à assumer cette responsabilité-là, la solution qui semble être la plus facile, c'est dire: Bon, bien, on va abroger l'obligation de suivre des cours de conduite. Je peux être dans l'erreur mais, en tout cas, ça m'interpelle passablement.

J'en viens... Est-ce que vous vous risqueriez à faire une prédiction? J'espère qu'elle ne se réalisera pas.

D'après vous, d'après votre expérience, à la lumière de ce que vous savez, si on enlevait cette obligation de suivre des cours de conduite, quel pourcentage — parce qu'on a parlé de pourcentage tantôt là, ça varie beaucoup là, les prévisions ou en tout cas ce qui se passe dans d'autres provinces canadiennes où l'obligation n'existe pas — est-ce que vous vous risqueriez à prédire un pourcentage de nouveaux conducteurs qui suivraient effectivement les cours de conduite, advenant que le projet de loi n° 12 retienne cet élément?

M. Blais (Réjean): Remarquez bien que tout à l'heure les gens qui ont participé avant nous faisaient mention qu'en Ontario 30 %... Je peux vous dire que personnellement, à mon point de vue, c'est toutes les régions éloignées du Québec qui vont être affectées et non pas les grands centres parce que, dans toutes les régions, tout un chacun a un mon oncle ou une ma tante ou un ami qui a, quelque part, un tracteur de ferme, l'occasion d'aller faire un tour dans le chemin, une moins grande surveillance routière, parce qu'il faut le dire, la Sûreté du Québec — je pense que vous êtes conscients — a coupé énormément de surveillance étant donné les grandes distances à parcourir. Donc, ils sont moins présents sur la route. C'est sûr et certain qu'ils vont avoir beaucoup de délinquants dans ces secteurs-là, et on sait très bien que les accidents mortels sont vraiment dans les secteurs régionaux.

Ils ne sont pas dans les grands centres, et c'est à ce moment-là, je pense, un point de vue qui nous amène vraiment à être un peu négatifs face à l'enlèvement de l'obligation, d'autant plus que dans les chiffres qu'on propose, dont on fait mention, on dit que 25 % des jeunes conducteurs qui détiennent seulement 13 % des permis de conduire sont à risque. J'ai un sondage, moi, qui a été fait auprès de ma clientèle l'an passé, et on relève que seulement 11 % des jeunes ont eu un accrochage dans l'année. Et, à mon point de vue, à ce moment-là, c'est sûr, est-ce que c'est parce qu'ils ont eu une meilleure formation? Je me dis, à ce moment-là, que ça devient contradictoire avec ce qu'on dit. Est-ce qu'il y a des secteurs qui sont peut-être à 50 %? Je ne le sais pas. Est-ce que c'est parce qu'ils ont un mauvais suivi? Si l'école en question est haute en vertu de la province, à ce moment-là, est-ce que vraiment elle est délinquante parce qu'elle vend trop bon marché ou trop cher? C'est difficile à vous dire présentement. Mais, moi, dans mon secteur, c'est que j'ai 11 % seulement qui ont eu des accrochages, contrairement à la statistique provinciale qui est de 25 %. Je suis déjà en bas de 50 % de la moyenne. Je suis bien satisfait d'avoir ce sondage-là, mais est-ce que vraiment on ne pourrait pas avoir, en fonction du type de formation qu'ils ont reçue, même si on dit que tout le monde en reçoit une pareille... Je suis très sceptique.

M. Lachance: Vous êtes en train de nous dire que ce serait bon d'avoir une évaluation des écoles de conduite par la performance des conducteurs, comme on

peut l'avoir dans le domaine, par exemple, je ne sais pas, moi, des différentes écoles d'une commission scolaire par rapport à la performance des élèves.

M. Blais (Réjean): Et pourquoi pas?

M. Lachance: C'est intéressant. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, il n'y a pas d'autres questions?

M. Brassard: Oui, juste une dernière, si c'était possible.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Brassard: Oui. C'est parce que vous parlez d'un cours de 127 heures, en six phases. Actuellement, ce qui est imposé comme cours pratiques, c'est une douzaine d'heures, n'est-ce pas?

Souvent, dans une forte proportion — j'aimerais ça savoir dans quelle proportion, d'ailleurs — les apprentis conducteurs achètent aussi en même temps un certain nombre d'heures de cours théoriques. Mais, 127 heures, ça fait un drôle d'écart, et j'aimerais savoir combien ça coûterait, un cours de 127 heures, pour un jeune?

M. Blais (Réjean): Remarquez bien, M. le ministre, ce n'est pas nécessairement lorsqu'on parle de 127 heures, c'est qu'il y a un encadrement qui est donné à ça, et on ne parle pas de 127 heures au même titre qui existe présentement avec le 12 heures. C'est que présentement, c'est 12 heures, puis on ne le sait pas ce que l'étudiant va faire chez lui. Tandis que là, on l'encadre un peu plus avec une préparation, avec les parents, pour, d'une part, lorsqu'il va conduire avec les parents, que ce soit, dans le fond, dans des heures d'apprentissage.

Et on parle aussi, à l'intérieur, parce que le cours, en tant que tel, n'est pas de 127 heures pratiques au volant d'une voiture, mais bien de 14 heures, et à ce moment-là on inclut, ici, des heures d'observation à l'intérieur d'un véhicule. Et ce qui veut dire que certaines heures bien spécifiques pourraient faire en sorte qu'un étudiant soit assis à l'arrière d'une voiture et, à ce moment-là, pourrait aussi bénéficier de l'apprentissage d'une autre personne au volant. Et, à notre point de vue, on ne trouve rien de négatif là-dedans, au contraire, ça lui acquiert de l'expérience et ça lui fait comprendre des éléments qui, à notre point de vue, sont peut-être difficiles pour lui à saisir lorsqu'il est au volant, dû à son stress, dû à tout ce qu'il a à observer durant cette période-là.

M. Brassard: Je comprends que ce n'est pas 127 heures de cours proprement dites, parce qu'il y avait quand même, disons, peut-être, une ambiguïté, là, à dissiper.

M. Perreault (Martin): Je peux peut-être ajouter, M. le ministre, aussi, qu'à travers la formation il y a des travaux qui sont organisés, des travaux personnels, à la maison, qui sont organisés.

M. Brassard: Vous les comptez dans le 127 heures?

M. Perreault (Martin): C'est compté là. Autant que les heures d'observation qui vont se faire dans la voiture, ce ne sont pas des heures uniquement pour regarder; il y a un travail qui va être fait là, il y a des outils qui vont être montés, il va y avoir des grilles qui vont être montées. Il va y avoir des échanges après ça avec le formateur, de telle sorte que ce n'est pas tout simplement quelqu'un qui va juste observer l'autre; il va être en activité d'apprentissage.

Donc, ce qu'on veut, c'est essayer de maximiser le temps d'utilisation des voitures et des formateurs, pour donner une période d'apprentissage ou des... si on veut, une possibilité aux jeunes de voir des situations, mais avec un encadrement, et qu'il y ait un feedback, qu'il y ait un retour dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. Coulombe, M. Tardif, M. Blais et M. Perreault, merci de votre participation. Alors, la commission va suspendre quelques instants, le temps de changer d'invités.

(Suspension de la séance à 17 h 8)

(Reprise à 17 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): Nous souhaitons la bienvenue à M. Medza et M. Lapointe. Alors, vous connaissez les règles: 20 minutes pour la présentation de votre mémoire et pour le questionnement des deux groupes parlementaires par la suite.

Groupement des assureurs automobiles (GAA)

M. Medza (Raymond): Alors, Mme la Présidente, bonjour. Mon nom est Raymond Medza, je suis directeur général du Bureau d'assurance du Canada et du Groupement des assureurs automobiles. Je suis accompagné de M. Claude Lapointe, qui est directeur général adjoint du Groupement des assureurs automobiles.

Juste quelques mots, avant de partir, sur le Groupement des assureurs automobiles, qu'on connaît mieux sous le vocable GAA.

Le GAA, qui regroupe tous les assureurs automobiles qui sont autorisés à pratiquer au Québec, a été créé en 1978 par la Loi sur l'assurance automobile, pour remplir un certain nombre de mandats qui sont énoncés dans la loi, dont celui de garantir l'accès à l'assurance obligatoire, la promotion et la diffusion du constat amiable, l'agrément et le contrôle de centres d'estimation, la gestion, au nom de l'Inspecteur général des assurances,

de l'agence statistique et du fichier central. Et ce n'est pas la première fois que les assureurs s'intéressent à la prévention routière, non plus qu'à la prévention des vols d'automobiles; c'est directement relié à nos opérations et ça se reflète donc dans la tarification de nos assurés.

Permettez-moi juste quelques mots sur les mécanismes d'assurance pour clarifier notre intervention. Comme vous le savez peut-être déjà, l'assurance est un mécanisme par lequel un assureur établit un fonds commun qui est payé, qui est constitué des primes de tous les assurés, et ces primes-là, payées à chaque année, constituent le fonds à partir duquel on va payer les dommages subis par certains d'entre eux. Alors, les primes qu'on va charger sont conséquentes aux risques que chacun représente, et, évidemment, plus on prévoit de pertes et plus on les prévoit importantes, plus les primes sont susceptibles de l'être. Et les indemnités, donc, payées par un assuré ont un impact indéniable sur le niveau des primes.

Bien que ce soit, c'est sûr, fonction des sinistres, les primes doivent respecter certaines conditions essentielles, du moins dans la façon dont c'est fait aujourd'hui, c'est-à-dire l'équité entre les assurés qui contribuent au fonds. En d'autres mots, la prime que chacun paie doit refléter le risque que chacun représente, ce qui correspond à la probabilité que l'assuré a de subir un sinistre et/ou de faire appel au fonds d'assurance. Que ce soit en matière de vol, que ce soit en matière de prévention routière, que ce soit dans n'importe quel domaine d'assurance, la probabilité va varier selon le genre de véhicule, la région où est le véhicule et, évidemment, la personne qui le conduit. Ceci étant dit, vous comprendrez que les personnes et les véhicules assurés qui présentent un risque plus élevé vont contribuer davantage au fonds, en payant une prime plus élevée. C'est un principe important de l'assurance, et nous croyons qu'il était important de le rappeler.

Alors, ceci étant dit, vous comprendrez l'intérêt que nous avons dans le projet de loi n° 12, qui présente, à maints égards, un intérêt pour les assureurs parce que ça touche leurs assurés. Alors, dans l'ensemble, ce projet de loi vise une amélioration de la sécurité sur les routes et pour les automobilistes du Québec, dans un premier volet, et, dans un deuxième volet, un contrôle accru du parc automobile; deux volets qui rejoignent nos préoccupations depuis plusieurs années. C'est pourquoi nous accueillons, M. le ministre, favorablement, ce projet de loi. Nous ferons donc des commentaires qui, à notre avis, peuvent présenter des alternatives ou des modalités différentes d'application, mais qui visent essentiellement à rencontrer les objectifs énoncés.

D'abord, nous sommes très heureux que le ministre ait décidé d'introduire un permis de conduire graduel auquel se rattachent trois mesures essentielles: l'extension de la période d'apprentissage... d'apprenti conducteur à 12 mois, la limite des points d'inaptitude à quatre et tolérance zéro à l'alcool. Comme nous avons déjà proposé dans notre mémoire sur l'instauration d'un permis graduel en 1995, ces mesures permettront aux

nouveaux conducteurs de développer des habiletés avec l'aide d'un conducteur d'expérience, de se familiariser avec des conditions de conduite particulières à chaque saison et d'acquérir de l'expérience dans des conditions plus ou moins risquées comme les vents d'aujourd'hui, par exemple, c'est un bel exemple, avec la pluie.

Suite à cette période d'apprentissage, le nouveau conducteur peut alors obtenir un permis probatoire d'une durée de 24 mois durant lesquels deux restrictions continuent de s'appliquer: Tolérance zéro à l'alcool et allocation maximale de quatre points. Alors, bien qu'on soit satisfait de toutes ces modalités-là, le Groupement s'interroge sur la décision du ministre de limiter le permis de conduire probatoire seulement à ceux qui ont moins de 25 ans, plutôt que de le mettre à tous les nouveaux conducteurs. Le gouvernement semble considérer qu'un tel permis n'est requis que pour les jeunes conducteurs parce qu'ils représentent, comme groupe, des risques plus importants à l'expérience que les conducteurs âgés. Nous croyons, comme groupement et comme assureurs, que la sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière et à la sobriété au volant des nouveaux conducteurs qui ont plus de 25 ans est tout aussi importante, puisqu'ils représentent quand même 19 % des nouveaux conducteurs et qu'ils devraient être assujettis également au permis probatoire. D'ailleurs, ça nous apparaît d'autant plus important, puisque dans les constats de la SAAQ, si ma mémoire est exacte, les conducteurs âgés de 25 ans à 45 ans sont ceux qui conduisent le plus fréquemment en état d'ébriété ou qui meurent le plus fréquemment dans un accident routier avec les facultés affaiblies. Alors, dans ce contexte, le Groupement croit qu'il est opportun que le ministre examine la possibilité d'étendre l'exigence du permis probatoire à tous les nouveaux conducteurs, peu importe leur âge. Alors, le message serait clair pour tous: La conduite automobile, c'est un privilège qui s'acquiert à condition de respecter certaines règles.

Dans le contexte de telles mesures, le Groupement n'a pas d'objection à l'abolition des cours de conduite obligatoires, puisque dans leur forme actuelle les recherches semblent démontrer qu'il n'y a pas eu d'effets significatifs sur le taux d'accident des nouveaux conducteurs. Ce n'est donc pas le caractère obligatoire des cours qui est susceptible d'influencer le bilan routier, mais bien la qualité du programme de formation offert. Le Groupement croit fermement à la nécessité de revoir en profondeur la formation des nouveaux conducteurs et recommande, par exemple, d'augmenter le temps de formation pratique, d'accorder plus d'importance aux aptitudes et aux tâches critiques à maîtriser, de développer des stratégies d'enseignement en fonction de la matière à enseigner, de favoriser plus d'interaction entre le professeur et l'étudiant, l'apprenti conducteur, et de mettre en place des programmes qui permettent de corriger les lacunes psychomotrices qu'on observe particulièrement chez les nouveaux conducteurs. Alors, compte tenu de la nécessité de revoir le programme de formation, le Groupement s'interroge sur la pertinence

de réduire, dès à présent, la période, de 12 à huit mois, la durée d'un permis d'apprenti conducteur qui a suivi des cours de conduite. Peut-être qu'il serait plus approprié — nous posons la question — de mettre en place des nouvelles mesures, y compris le programme de formation vérifiée, d'évaluer les effets de celle-ci et, alors, de prendre une décision sur la pertinence, et peut-être que ça sera une période de six mois, peut-être que ça sera plus, ce qu'on voudrait accorder, mais il y aura un incitatif additionnel.

Outre cette proposition d'abolir les cours obligatoires, on envisage également de déréglementer les écoles de conduite, qui ne seraient plus accréditées par la SAAQ mais par un ou des organismes nommés ou désignés par la SAAQ comme mandataires. Nous croyons que, quel que soit le mandataire que la SAAQ pourrait désigner, il est important qu'il n'y en ait pas beaucoup, que leur nombre soit restreint; deuxièmement, que le mandataire détienne l'expertise pour reconnaître toutes les écoles de conduite, y compris celles qui dispensent les cours pour les conduites de véhicules lourds ou de transport de passagers; que le mandataire ne soit pas une association ou un regroupement d'écoles de conduite — ça évitera, comme ça, toute apparence de conflit d'intérêts; et que le mandataire qui sera nommé s'engage à revoir tout le programme de formation qui sera dispensé par les écoles. La SAAQ semble avoir identifié, entre autres, le CAA comme mandataire potentiel. On accueille favorablement, comme Groupement, cette idée. Nous avons d'ailleurs échangé avec eux, à des tables de concertation, à plusieurs reprises sur la nécessité de modifier les cours de conduite.

● (17 h 20) ●

Par contre, le projet de loi n'envisage rien au niveau de l'examen de conduite qui, selon nous, devrait également faire l'objet d'une révision en profondeur, tout comme la formation. L'examen de conduite doit être plus qu'un test: il devrait permettre non seulement de vérifier l'habileté de conduite et les connaissances du Code de la route, mais également d'évaluer le comportement du candidat au volant et, si nécessaire, de lui proposer des correctifs pour s'améliorer afin de continuer à conduire. Et, dans son mémoire sur le permis graduel présenté en 1995, le Groupement recommande divers changements afin que l'examen de conduite au Québec qui, déjà, représente un certain seuil, soit encore plus sévère. Actuellement, l'obtention d'un permis de conduire est davantage considéré comme un droit; c'est une perception qu'il faudrait changer. Dans le futur, on devrait considérer qu'il s'agit là d'un privilège, dans la mesure où l'aspirant conducteur peut démontrer qu'il a acquis des connaissances solides, de l'expérience et qu'il peut conduire.

Si la Société de l'assurance automobile hausse le niveau requis pour l'examen de conduite, ça incitera également les nouveaux conducteurs à rechercher une formation qui sera appropriée, dans une école qui aura et qui dispensera la meilleure qualité d'enseignement. Pour contrer la conduite du véhicule en état d'ébriété ou

avec les facultés affaiblies, le projet de loi introduit une suspension administrative automatique du permis de conduire pendant 15 ou 30 jours, lorsqu'un agent de paix constate un taux d'alcoolémie supérieur à la limite permise. Bien qu'il considère que la suspension administrative automatique proposée par le ministre a un certain mérite, le Groupement s'interroge sur les difficultés d'application, surtout au niveau des contestations fréquentes quant à la qualité de l'échantillonnage, le moment où il a été pris, l'endroit. Et on peut également se questionner sur l'efficacité d'une telle suspension, parce que même les données de la Société confirment que bon nombre de personnes qui n'ont pas de permis conduisent quand même. Pour qu'une telle mesure incite à la prudence, il faudrait qu'il y ait d'autres incitatifs et un effet dissuasif vraiment très sérieux et peut-être même une suspension plus longue. Par ailleurs, l'obligation de munir son véhicule, de se soumettre au test Alcofrein, ça nous apparaît un excellent moyen de prévention et de sensibilisation. Sous réserve de certaines modifications, le ministre a néanmoins choisi de permettre aussi à un conducteur de conduire à nouveau avant la fin de la période, s'il est capable de munir son véhicule d'un appareil antidémarrage. Il est certain qu'un tel dispositif a des avantages, mais, pour avoir vécu les antidémarrages dans les automobiles contre le vol, je peux vous dire que vous aurez sûrement... il y a des centaines de personnes qui viendront solliciter le droit d'être accréditées, d'être reconnues. Il faudra donc qu'on établisse des normes qui vont garantir l'efficacité du système, qu'on reconnaisse un certain nombre de ces normes et qu'on s'assure qu'il ne puisse pas être débranché. On sait que plusieurs personnes ont tendance à débrancher les systèmes d'alarme et tout autre système qui sont les systèmes de ceinture, par exemple, dans leur véhicule. Il ne faudrait pas que ça puisse se faire. Alors, dans ce contexte-là, nous offrons au gouvernement et au ministre d'avoir recours, s'ils le désirent, au réseau des centres d'estimation qui sont déjà des mandataires de la Société pour d'autres types d'inspection. Et, si vous jugiez à propos de les retenir, il nous fera plaisir de vous les offrir. Vous savez que ces centres opèrent et sont contrôlés en vertu de l'article 171 et suivants de la Loi sur l'assurance automobile.

Le projet de loi adopte aussi une nouvelle approche pour contrer la conduite de véhicules pendant la révocation ou la suspension de permis. Une des mesures, c'est la saisie du véhicule. Le projet de loi prévoit que le propriétaire d'un véhicule, non conducteur, là, peut récupérer celui-ci avant l'expiration de la période de 30 jours en s'adressant à un juge de la Cour du Québec et en faisant la preuve qu'il ne pouvait pas raisonnablement savoir que le permis du conducteur à qui il a prêté son véhicule avait été suspendu ou révoqué, ou qu'il ne savait pas que le véhicule... Moi, dans ma famille, j'ai eu des frères qui ont eu leur permis révoqué et je ne l'ai jamais su. Je l'ai su à tout hasard parce que, quand je lui ai demandé dans une discussion de me montrer son

permis de conduire, bien, il a dit: Il a été suspendu. J'ai dit: Qu'est-ce que tu fais à conduire? J'aimerais ça que la Société me permette, comme propriétaire de véhicule, à l'avenir de téléphoner et de demander si mon collègue a effectivement encore un permis valide. Sans ça, c'est bien beau, mais je trouve qu'on me met une grosse responsabilité sur les épaules de faire ça. Enfin, je pense qu'il y a des commentaires à considérer dans cet aspect-là.

Au niveau des rapports d'accidents et du contrôle du parc automobile. Brièvement, quand il n'y a pas de dommages, donc aucun blessé, quand il n'y a que des dommages matériels, le projet de loi élimine l'obligation pour l'agent de la paix et l'assureur de transmettre l'information, sauf dans le cas de délit de fuite, bien sûr, et dans d'autres cas prévus par règlement. Nous sommes tout à fait d'accord avec cet allègement de l'obligation, mais le Groupement croit approprié de vous proposer d'aller au-delà de cette modification et de réitérer une suggestion que nous avons faite dans le passé, soit d'abolir carrément le rapport de police lorsqu'un accident n'implique pas leur intervention, c'est-à-dire que le véhicule peut être déplacé sans l'aide d'une remorqueuse et qu'il n'y a pas de blessés.

Le Groupement considère que le constat amiable, dont vous aviez une copie annexée à votre mémoire, constitue une alternative valable au rapport de police — d'ailleurs, il est utilisé dans presque tous les pays de la Communauté économique européenne depuis 1969 — et des économies importantes pour les forces policières. Alors, faire du constat amiable le seul rapport d'accident permettrait des économies substantielles pour l'État, puisque les policiers ne se déplaceraient pas sur les lieux d'un accident pour rédiger des rapports d'accidents, premièrement. Deuxièmement, les forces policières pourraient être utilisées plus judicieusement; c'est d'ailleurs d'actualité. Et l'utilisation du constat amiable a d'autres avantages non négligeables. D'abord, son coût, 0,25 \$ l'unité, alors que le rapport de police coûte entre 8 \$ et 12 \$. En utilisant le constat amiable, les délais de règlement sont plus courts: on remet le constat à son assureur plutôt que d'attendre le rapport de police. Et, évidemment, la circulation routière n'est pas entravée par l'attente des policiers.

Alors, comme on l'a exprimé un peu plus tôt, le Groupement s'intéresse aussi vivement au contrôle du parc automobile, les véhicules qui entrent, qui sortent et qui circulent au Québec, parce que c'est une avenue incontrôlable si on veut enrayer le problème du vol d'automobiles qui coûte tout près de 200 000 000 \$, essentiellement, au Québec. C'est d'ailleurs pour mener cette action concertée que nous avons créé il y a quelques années le Comité d'action sur le vol d'automobiles, auquel, d'ailleurs, participent très activement la Société de l'assurance automobile et le ministère de la Sécurité publique. Le Comité a...

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

M. Medza (Raymond): Le contrôle du parc automobile et le commerce de pièces d'automobiles ont été les deux avenues que nous avons privilégiées. Alors, vous comprendrez donc que nous avons fait des recommandations dans ce sens. Le Groupement propose donc des mesures qui sont simples, mais demeure tout à fait d'accord avec le dépôt du projet de loi du ministre et espère que nous pourrions contribuer à en faire un meilleur projet de loi.

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

• (17 h 30) •

M. Brassard: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je voudrais remercier M. Medza et M. Lapointe de leur contribution à ce débat et de leur mémoire qui comporte des recommandations, je pense, qu'on peut qualifier de positives.

Je voudrais faire une remarque préliminaire sur toute la question autour de la disposition qui fait en sorte qu'un apprenti conducteur de plus de 25 ans est traité différemment de l'apprenti conducteur de moins de 25 ans. Ce n'est pas pour rien: c'est fondé sur des données bien précises qui sont éloquentes. Pour la première année d'apprentissage, le comportement, le taux d'accident d'un apprenti conducteur de 16 à 24 ans est aussi élevé que pour l'apprenti conducteur de 25 ans et plus. Donc, la première année, il n'y a pas de différence là; il y a un taux d'accident à peu près similaire. Mais, la deuxième année et la troisième année, là, ça change considérablement. Si vous êtes dans la classe d'âge 16-24 ans, votre taux d'accident, la deuxième année et la troisième année, est encore très élevé et il chute substantiellement pour les apprentis conducteurs de 25 ans et plus. C'est ça, l'explication, pourquoi on a ce genre de disposition là. Je pense que les données statistiques sont très éloquentes à ce sujet-là. Ça, c'est un peu pour répondre à la question que vous souleviez tout à l'heure.

Maintenant, c'est évident que l'apprenti conducteur, selon vous, devrait recevoir une formation fort différente de celle qu'il reçoit présentement, quand vous dites qu'il faut revoir en profondeur la formation des nouveaux conducteurs. Vous avez d'ailleurs indiqué un certain nombre d'éléments, et à la base de ce que vous dites je pense qu'il y a le constat, qu'on reconnaît tout le monde, que le problème des jeunes conducteurs, ce n'est pas un problème de connaissance, ce n'est pas un problème de niveau de connaissance, c'est un problème de comportement et de prise de risques beaucoup plus élevés que les personnes plus âgées. C'est ça. Ça, ça a été mis en lumière de toutes les façons puis je pense que tout le monde le reconnaît. De là, évidemment, votre proposition de revoir en profondeur la formation des nouveaux conducteurs, ce qui veut dire que les écoles de conduite vont devoir... Puis je pense que c'est ce qu'elles veulent faire aussi. L'intervenant précédent l'a très clairement indiqué qu'il y a nécessité d'une révision en profondeur des cours qu'on dispense aux jeunes apprentis conducteurs.

Dans cette perspective-là, je comprends mal que vous soyez — c'est un peu la lecture qu'on fait, là — en désaccord pour qu'on accorde ce que j'appelle un crédit de quatre mois pour les jeunes qui auront suivi un cours. À partir du moment où la formation qui est dispensée porte à la fois sur l'acquisition de connaissances et des changements de comportement, il me semble que c'est tout à fait justifié à ce moment-là, fondé de réduire la durée de l'obligation d'être accompagné pour un jeune apprenti. J'ai de la misère à comprendre, à ce moment-là, votre réticence.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Medza.

M. Medza (Raymond): Mme la Présidente, à cette question, je remercie d'abord le ministre de nous donner des explications sur les raisons qui l'ont amené à avoir une attitude différente pour les conducteurs de moins de 25 ans. Ce sont des données que nous ne possédons pas dans nos propres statistiques, donc... Et on sait que les nouveaux conducteurs présentent un problème majeur.

Sur la question des crédits, nous ne sommes pas contre que les gens qui suivent des cours de conduite aient des crédits compensatoires, puisqu'on est pour la formation. Ce que nous disons, c'est: Est-ce que c'est... Ça pourrait être chez nous, par exemple. Nous accordons à ceux qui ont suivi des cours de conduite, à ceux qui ont terminé leur cours de conduite, l'équivalent de ce qu'ils auraient eu s'ils avaient conduit trois ans; c'est comme s'ils avaient trois ans de conduite. Et nous nous disons: Plutôt que d'accorder trois mois, est-ce que c'est quatre mois qu'on doit accorder? Est-ce que c'est trois mois? Est-ce que c'est cinq mois? Il faut accorder quelque chose; c'est peut-être plus que quatre mois. Et on dit que peut-être qu'il y aurait lieu de le réviser quand on aura étudié le contenu. Si on avait un cours de conduite, des cours de formation qui durent 50 heures, 60 heures, 90 heures ou 45 heures, et qu'on a en plus six mois d'accompagnement sur la route, bien peut-être que ça vaut la réduction une fois de la première année, qu'on n'a pas besoin d'avoir une surveillance aussi grande, de l'accompagnement la deuxième année, peut-être qu'on n'a pas besoin d'avoir certaines restrictions. Alors, c'est cette partie-là. Je pense que ce n'est pas dans le sens de dire: Non, il ne faut pas l'accorder, mais de voir jusqu'à quel point, jusqu'où on doit aller. Ce n'est peut-être pas assez loin.

M. Brassard: Ah! d'accord. Bien, je vais vous poser la question bien simplement et bien franchement. On l'a abordée tout à l'heure avec les organismes regroupant des écoles de conduite; c'est ce que M. Coulombe appelait tout à l'heure «l'avantage actuariel». C'est apparu en Ontario, l'avantage actuariel, c'est-à-dire donc une diminution de prime pour les apprentis et les jeunes qui ont suivi un cours de conduite. Alors, là, je m'adresse aux assureurs ou aux représentants des assureurs: Est-ce que vous êtes en mesure de nous dire

que ce phénomène-là va aussi se produire au Québec à partir du moment où on abolit les cours de conduite obligatoires mais qu'on verra apparaître cet avantage actuariel pour ceux et celles qui auront suivi des cours?

M. Medza (Raymond): Je peux vous garantir qu'actuellement toutes les structures de tarification sont en fonction des cours de conduite. Alors, si quelqu'un n'en suit pas, il aura une prime qui va être plus élevée que quelqu'un qui en suit, c'est certain. C'est d'ailleurs les conclusions auxquelles arrivent toutes nos études, et il nous fera plaisir de vous faire parvenir les études que nous avons faites — peut-être les avez-vous déjà à la Société — sur les cours de formation, sur l'extension qu'on avait et sur le symposium que nous avons eu à Halifax, il y a quelques années, sur les jeunes conducteurs. Mais c'est évident que les nouveaux conducteurs qui ont suivi des cours de conduite vont avoir des avantages dans leurs tarifs sur ceux qui n'en ont pas. De quelle ampleur seront-ils? Je ne peux pas vous le dire exactement, mais il est certain qu'ils en auront.

M. Brassard: Donc, ça veut dire que la combinaison du crédit de quatre mois plus un avantage actuariel, qui va également apparaître et qui est confirmé par les représentants des assureurs, ça va constituer un incitatif réel non négligeable pour les jeunes à suivre un cours, à recevoir une formation dans une école de conduite. Peut-être qu'en plus non seulement elle aura été révisée, elle sera plus adaptée aux besoins réels des jeunes, mais, comme ce ne sera pas obligatoire, peut-être que le jeune va être plus motivé à suivre le cours également.

M. Medza (Raymond): Oui. Si vous me permettez, je pense que c'est non seulement les jeunes, tout nouveau conducteur...

M. Brassard: Oui, oui, tout nouveau conducteur, tout à fait.

M. Medza (Raymond): ...va avoir un intérêt, a déjà un intérêt à suivre des cours de conduite. D'abord parce qu'il y a une question de sensibilisation. Tous les messages de sécurité routière que nous faisons sont des messages de conduite préventive. Ce n'est qu'une partie des cours de conduite qui sont donnés présentement, et je pense que, quand on se lancera dans une promotion plus grande des cours de conduite... comme on l'a fait avec les antidémarrageurs pour le vol d'automobile. Vous avez des gens maintenant qui vous offrent même de vous payer, quand vous vous assurez chez eux, de vous acheter l'antidémarrage. Un jour peut-être, un assureur dans le libre marché viendra-t-il offrir les cours de conduite à tout nouveau conducteur qui s'assure chez lui. Qui sait? La libre concurrence n'a pas de limites, j'espère.

• (17 h 40) •

M. Brassard: Ha, ha, ha! Une dernière question, M. Medza: Vous souhaitez qu'il y ait des modifications

importantes concernant l'examen de conduite pratique. Bon, moi, ce que je peux vous dire, c'est que c'est évident qu'à partir du moment où on sait hors de tout doute que le problème n'est pas un problème de connaissance mais un problème de comportement il faut revoir nos examens en fonction de cette donnée-là.

Cependant, il faut aussi reconnaître que c'est plus difficile. Ça mérite des réflexions, et c'est ce qu'on est en train de faire, d'ailleurs, à la Société de l'assurance automobile. Il y a une réflexion qui est enclenchée. Tous nos partenaires, évidemment, qui ont des avis lumineux sur cette question-là sont incités à nous les transmettre, mais c'est clair que, sans diminuer la sévérité de l'examen, la rigueur de l'examen, il faut regarder comment on peut évaluer non seulement le niveau des connaissances mais également les comportements. C'est une réflexion qui est en cours présentement et ça va donner lieu, sans aucun doute, à des changements pour ce qui est de l'examen. C'est intéressant, ce qu'on a signalé tantôt, là, toute la question des simulations, des mises en condition de risque. Bon, je pense que tout ça est à prendre en considération et je peux vous dire que c'est une opération qui est en cours présentement.

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Je remercie M. Medza et M. Lapointe. Vous avez indiqué au ministre que vous étiez prêts aussi, pour une incitation à prendre des cours de conduite, à avoir un rabais de la prime. Est-ce que, comme assureurs où vous prenez des risques, vous auriez une préférence? Est-ce que vous préféreriez que tous les gens, tous les nouveaux conducteurs prennent un cours de conduite pour que notre feuille de route soit meilleure au point de vue de la sécurité routière?

M. Medza (Raymond): Notre promotion a toujours été que nous avons encouragé les gens à prendre des cours de conduite. On pense que l'incitation à suivre des cours de conduite est importante. D'ailleurs, c'est ce que nous faisons en Ontario. Partout où les permis de conduire graduels ont été implantés, on a grandement insisté sur l'importance de suivre des cours de conduite, et le résultat est probant. Dans les tarifications, selon l'Ontario actuellement, quand on fait les calculs des personnes qui ont suivi des cours, c'est un pourcentage très élevé. Je ne pourrais pas vous dire exactement, mais c'est... Puis c'est plus que les deux tiers qui suivent des cours parce que les gens sont intéressés à obtenir des meilleures conditions.

Et il y a aussi une responsabilité parentale qui vient, celle de dire: Je ne laisserai pas mes enfants conduire sans qu'ils aient des cours de conduite. Moi, je peux vous dire que, dans mon cas, ça m'a été bénéfique quand mes filles ont appris à conduire parce qu'elles m'ont redressé sur certaines pratiques qui avaient pris, avec l'âge, certaines courbes moins correctes, s'étaient

laissées aller. Alors, je pense que les cours de conduite, oui, on va les encourager, et je pense qu'il faut inciter les gens à suivre des cours de conduite. Il faut les inciter, pas les forcer.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Medza (Raymond): Juste une nuance mince, mais elle est importante à mon point de vue.

M. Middlemiss: Est-ce que vous étiez ici? Le groupe qui vous a précédés, on indiquait que peut-être les règles du jeu au Québec sont un peu faussées parce que nous avons l'assurance «no fault». Et, à ce moment-là, l'incitation monétaire, le fait qu'on présume que la Société de l'assurance automobile du Québec n'aura pas d'incitatifs pour les nouveaux conducteurs, est-ce que vous croyez que ça peut avoir une conséquence ici, au Québec, à cause du système que nous avons, qu'il y ait moins d'incitatifs à prendre le cours?

M. Medza (Raymond): En Ontario, vous avez un système de «no fault» partiel, donc c'est difficile de faire une comparaison précise. Il faudrait comparer avec la Colombie-Britannique, où il n'y a pas de... Il faudrait voir. Je pourrais vérifier, mais je ne crois pas que le système «no fault» en soi soit un problème. Peut-être au niveau total de la prime, là, parce qu'il y a une partie de la prime qui est payée, sauf qu'il faut voir. Si on rajoutait, par exemple, des primes sur les blessures corporelles, sur une base de responsabilité du conducteur ou d'implication du conducteur, sur une base purement actuarielle, est-ce que la prime du jeune conducteur serait beaucoup plus élevée qu'elle ne l'est maintenant? Parce que là, aujourd'hui, la tarification qu'on fait, c'est qu'on dit: Indemnisons la victime indépendamment de la responsabilité de celui qui est impliqué, incluant le conducteur qui commet la faute. Si demain on modifiait le régime, ça voudrait dire qu'on va indemniser strictement la victime mais pas le conducteur, et des fois il peut être légalement en faute.

Je prends quelqu'un, par exemple, qui glisse l'hiver puis qui va frapper le conducteur qui est devant, cette personne-là ne serait pas indemnisée. Puis, parce que légalement, entre guillemets, en vertu du Code, n'ayant pas eu son véhicule sous contrôle, il y a une personne qui est blessée, l'autre serait indemnisée puis lui ne le serait pas. Il y a des questions qu'il faut revoir dans ça, et je ne crois pas que c'est ça qui est l'incitatif primaire. Mais, si la Société rajoutait quelque chose là-dessus, c'est sûr que c'est plus intéressant. Les primes importantes déjà, en assurance automobile, pour les conducteurs, je ne sais pas si...

M. Lapointe (Claude): Les primes pour les jeunes conducteurs, peu importe de quel ordre elles sont, ils ont déjà un incitatif à suivre ces cours-là. Je pense que ça ne serait pas différent. Et on continuerait, comme M. Medza l'a mentionné, d'accorder des rabais,

mais je ne pense pas que le fait d'enlever l'obligation, ça change quoi que ce soit, là.

M. Middlemiss: Je pense que ce qu'on soulevait tantôt, c'est que la Société de l'assurance automobile du Québec, pour les blessures corporelles, réellement ce n'est pas le coût que les jeunes paient et qu'à ce moment-là l'incitatif en Ontario serait plus élevé, parce que le «no fault» et l'écart de la prime entre prendre un cours — parce que la compagnie d'assurances dit: Si tu prends un cours, on va te donner un rabais — et ne pas prendre de cours, c'est que l'écart était tellement grand qu'il y avait un incitatif à le faire, qu'il y avait une économie dans le cours de conduite versus la prime d'assurance.

M. Medza (Raymond): Je pense que je saisis votre question, oui. Ce qui pourrait être envisagé — et, même si ce n'est pas le ministère des Finances qui est intéressé ici, on est toujours intéressé aux fonds publics — peut-être que la Société pourrait avoir un tarif plus élevé pour quelqu'un qui ne suit pas de cours et que ces sommes d'argent accumulées pourraient servir au contrôle, aux tests ou à la recherche en sécurité. Comme ça, ça libérerait le ministre ou la Société d'une certaine charge, mais il faudrait revoir la tarification de la SAAQ au complet pour arriver à leur donner un incitatif plus important. Il faudrait qu'on modifie la façon dont on le tarifie actuellement.

Je pense que maintenant, ce qu'on a fait, c'est de tarifier en fonction des points d'inaptitude. Peut-être qu'on pourrait considérer que quelqu'un qui n'a pas de cours de conduite paierait le même prix que quelqu'un qui a atteint son maximum. Je sais que, moi, je reçois un montant, là, une information: Comme vous n'avez rien reçu, vous recevez le crédit maximum. Je suppose que ça existe encore. Ça pourrait être ça; ça pourrait être une forme d'incitatif additionnel.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, vous avez indiqué dans votre mémoire: «...assujettissement de tous les nouveaux conducteurs au permis probatoire et non seulement les moins de 25 ans...», sauf que tantôt le ministre a indiqué qu'il y avait des raisons de croire que les gens, une fois qu'ils ont 25 ans, deux ans après, ils ont moins d'accidents. Sauf que dans votre mémoire, et je cite: «Le Groupement croit cependant que la sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière et à la sobriété au volant des nouveaux conducteurs de plus de 25 ans, qui représentent environ 19 % des nouveaux titulaires de permis au Québec, ne doit pas être négligée et qu'ils devraient, comme les plus jeunes, accéder à la conduite graduellement. Ceci paraît d'autant plus important à la lumière du rapport d'activités 1995 de la SAAQ, qui précise que la campagne de prévention pour contrer l'alcool au volant visait ce public. Rappelons que cette campagne — et je cite — visait principalement les conducteurs âgés de 25 à 45 ans, c'est-à-dire qui conduisent le plus fréquemment en état d'ébriété ou qui meurent dans un accident routier avec les facultés affaiblies.»

• (17 h 50) •

Ceci étant dit, est-ce que ces gens-là aussi sont responsables pour les pertes de vie et notre performance sur la route, autant que les nouveaux conducteurs?

M. Medza (Raymond): Je ne pourrais pas vous dire parce que je n'ai pas revu les statistiques, mais, à la lumière des informations que M. le ministre nous donnait tout à l'heure, j'ai pris une note de vérifier les données qui touchent ces nouveaux conducteurs. À notre avis, parce qu'on a visé ces groupes-là dans certaines campagnes de prévention dans le passé, il nous apparaissait normal de ne pas isoler les jeunes conducteurs en disant: Parce que vous avez moins de 25 ans, vous autres, vous suivez des cours de conduite, puis, parce que vous avez 26 ans ou 25 ans et une journée, vous n'en avez plus besoin. Je comprends qu'il faut qu'on coupe à un moment donné. Peut-être que les périodes de probation sont différentes; peut-être que, comme disait M. le ministre tout à l'heure, il y a une période différente à voir. J'ai indiqué que, pour nous, dans le mémoire on l'a recommandé. On va donc revenir vérifier cette donnée-là et on pourra voir, mais notre recommandation maintenant qu'on ne devrait pas faire de différence, du moins pour les débuts. Et certainement, pour les cours de conduite, on va insister pour que ces gens-là les suivent, parce qu'il y a une question de sensibilité. Et, sur la deuxième année, je ne pourrais pas vous dire, je n'ai pas les données.

M. Middlemiss: Oui. Mme la Présidente, le fait que vous l'avez soulevé comme assureur, c'est parce que vous croyiez qu'il y avait un risque dans cette catégorie-là. Et pas seulement vous, la SAAQ a pris la peine de faire une campagne pour sensibiliser ces gens-là, sauf que, avec les données qu'on reçoit aujourd'hui, je ne sais pas si on a pris en ligne de compte que, oui, peut-être qu'ils n'ont pas d'accident après deux ans, mais il semblerait qu'ils ont des statistiques fort inquiétantes pour la sobriété.

M. Medza (Raymond): Notre inquiétude, c'est que ces conducteurs-là, qu'ils soient nouveaux ou des conducteurs qui ont de l'expérience, représentent un public ciblé dans les préventions de conduite en état d'ébriété. Alors, nous avons cru, dans le mémoire, demander au ministre de reconsidérer l'inclusion de ces nouveaux conducteurs-là dans le permis probatoire, puisqu'ils sont un... Alors, s'il y a une proportion de 19 % d'entre eux qui sont des nouveaux conducteurs, je pense qu'ils présentent un problème.

Si, à la lumière des statistiques, on nous dit: Non, ils n'en présentent pas véritablement sauf la première année, puis on a pris des mesures pour la première année de conduite mais pas pour la deuxième parce que là ça chute dramatiquement, bon, bien voyons. Mais je pense qu'on devra faire quelque chose au niveau des mesures pour enrayer la conduite en état d'ébriété et peut-être imposer, dès une première infraction, en tout cas pour ce groupe d'âge là, l'installation d'un antidémarrreur à 0,08.

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

M. Middlemiss: Oui. Merci, Mme la Présidente. Oui, M. Medza, vous avez indiqué que votre préférence, ce n'est pas d'avoir des cours de conduite obligatoires. Est-ce que c'est parce que vous trouvez que la qualité... Entre autres, vous avez indiqué toutefois qu'on devrait changer les cours, qu'on devrait faire ces choses-là. Est-ce que le fait que vous dites que vous préférez que ce ne soit pas obligatoire, c'est parce que les cours ne sont pas adéquats ou est-ce que, parce qu'on les rend obligatoires, les gens sont moins aptes à les prendre au sérieux et à bien réussir?

M. Medza (Raymond): Mme la Présidente, strictement corriger, peut-être, la perception, si on a donné une mauvaise perception dans cette... Nous avons répondu à un projet de loi qui prévoit l'abolition de l'obligation de suivre des cours de conduite. À ce projet de loi là, nous disons: Si vous maintenez toutes les choses qui sont autour, on n'a pas d'objection à ce que vous éliminiez, on n'a pas favorisé l'un par rapport à l'autre. Mais, en répondant au projet de loi, on dit: On ne s'objectera pas avec véhémence ou fortement à l'abolition du permis si d'autres mesures compensatoires, dont un certain nombre de mesures, sont maintenues. C'est une nuance importante, nuance mais nuance importante.

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

M. Middlemiss: Oui, une dernière question, Mme la Présidente. Qu'est-ce qui serait, disons, préférable, que tous les nouveaux conducteurs, peu importe leur âge, soient obligés de prendre des cours de conduite, des bons cours de conduite? Est-ce que, au point de vue des assureurs, les risques seraient moindres et que, pour la société, on réussirait à réduire le nombre d'accidents, de pertes de vie, de pertes matérielles? Comme assureurs, vous, qu'est-ce que vous pensez de ça?

M. Medza (Raymond): Si nous avons le choix, comme assureurs, nous préférons que ceux qui ne veulent pas suivre le cours de conduite, pas nécessairement ceux qui en suivent strictement parce qu'ils sont obligés mais ceux qui ne veulent pas, ne soient tout simplement pas autorisés à conduire. Et je fais la nuance en disant: J'oblige quelqu'un à suivre un cours de conduite, mais, si vous ne voulez pas en suivre, je ne vous permets pas d'en faire. C'est que toute personne est obligée d'aller à l'école, mais ça ne veut pas dire qu'ils apprennent. Ils y sont, ils passent l'examen puis ils ne se rappellent plus de rien. Le cours de conduite, pour moi, c'est la même chose quand c'est obligatoire. Je pense qu'on doit les inciter. Et, si comme assureur j'avais le choix de refuser d'assurer quelqu'un qui n'a pas suivi de cours de conduite, je le ferais. Je préférerais refuser quelqu'un qui n'a pas suivi de cours de conduite que d'accepter quelqu'un qui en a suivi de force.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Oui, Mme la Présidente. Évidemment, c'est sur le même sujet dont vous venez déjà de parler. J'ai trouvé votre rapport excessivement intéressant, même impressionnant. Et je voudrais mentionner que vous avez écrit à la page 2 que «le Groupement ne s'objecte pas» aux cours «obligatoires sans autre mesure pour acquérir de l'expérience», parce que ce fait-là, de suivre des cours obligatoires sans autre mesure pour acquérir de l'expérience, «n'a pas d'effet significatif sur le taux d'accident». Donc, vous le dites très clairement, et c'est le coeur, je pense, de votre mémoire qui est là. Et, si on va avec le résumé que vous avez déposé, vous dites: «Il croit cependant fermement à la nécessité [...] de hausser les exigences de l'examen de conduite pratique.»

Donc, je pense que le coeur de votre message, il est là-dedans, si je n'exagère pas. Et, dans ce contexte-là, la question que je me pose, évidemment vous y avez déjà répondu en partie, mais je la pose d'une autre façon: Si vous concluez au fait que le fait de suivre des cours en soi n'a pas d'effet, alors nécessairement vous acceptez le fait que les cours ne soient pas obligatoires, hein? Mais, si vous acceptez le fait qu'ils ne soient pas obligatoires, pourquoi le fait de suivre des cours entraînerait des avantages actuariels? Alors, première question, c'est celle-là.

La deuxième question, si ce qui est important, c'est le contrôle de la connaissance et du savoir-faire par l'examen, pourquoi dans ce cas-là les avantages actuariels ne seraient pas en fonction des examens plutôt que des cours?

Une voix: Bonne question.

M. Medza (Raymond): Alors, Mme la Présidente, sur la question des cours de conduite, encore une fois il y a peut-être des nuances et des précisions à apporter. Disons que le fait d'obliger quelqu'un à suivre un cours, le fait d'avoir imposé l'obligation de suivre des cours de conduite, ce n'est pas ça qui a une influence sur le résultat de la fin des rapports statistiques. Toutes les études, dans tous les endroits où on a imposé des cours de conduite, ce n'est pas ça qui a fait que le taux d'accident a baissé.

Là où le taux d'accident a baissé, c'est dans les endroits où les personnes qui ont suivi des cours de conduite les ont suivis sur des modèles qui étaient beaucoup plus construits, exigeants, demandants et qui leur permettaient d'acquérir surtout les habiletés psychomotrices défaillantes et l'habitude aux situations d'urgence auxquelles tout nouveau conducteur ne peut être habitué.

● (18 heures) ●

Et c'est un peu la même chose pour quiconque entre dans un monde nouveau. Qu'il s'agisse de

quelqu'un qui devient aujourd'hui un député, il n'y a pas de cours qui vont lui permettre d'être un bon député. Ce n'est que l'expérience et l'exposition, et il sera accompagné pendant un certain temps. C'est un peu la même chose pour le conducteur. On va lui donner une certaine forme de formation théorique, mais l'accompagnement, en disant: Oups! tu roules un peu vite. Attention, c'est glissant! Tu n'as pas vu la courbe en avant, là? Tu n'as pas vu le signal avant? Il me semble que tu as pris la courbe un peu rapidement... Il y a des commentaires d'interaction entre un accompagnateur et l'étudiant qui font que la personne va, au cours des ans, améliorer sa capacité de conduite en ayant sa connaissance. Alors, oui à la formation, mais ce n'est pas la formation qui est le problème, c'est... L'obligation ne fait pas le résultat, c'est un peu ça, la nature du message. Alors, l'obligation ne fait pas le résultat, mais faisons de la formation quelque chose qui est valable et donnons des examens qui vont démontrer que quelqu'un qui n'a pas suivi de cours, bien, il ne sera pas capable de le passer. Le résultat dans le fond, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Medza et M. Lapointe, merci de votre participation. Ceci étant dit, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 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 de... C'est une consultation générale. Il y a audition publique sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Alors, ce soir, nous commençons avec l'Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile du Québec représentée par M. Gaétan Leclerc. Alors, M. Leclerc, vous connaissez les règles du jeu. Vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, pour ensuite une période de questions, du côté ministériel et du côté de l'opposition, de 20 minutes chacune.

M. Leclerc (Gaétan): Certainement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Leclerc, vous avez la parole.

Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile du Québec (AMICA)

M. Leclerc (Gaétan): Alors, je voudrais d'abord remercier les membres de la commission de me permettre de me faire entendre ici ce soir. L'AMICA, l'Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile, est une association, évidemment, qui oeuvre dans le domaine de la sécurité routière, qui regroupe des formateurs, ça

veut dire des moniteurs qui enseignent dans l'automobile et des instructeurs qui dispensent leur enseignement dans des classes. Évidemment, notre Association est à but non lucratif. Alors, je représente donc ceux qui, à tous les jours, dispensent la formation aux apprentis conducteurs sur la route évidemment, comme on le disait tout à l'heure, et dans les classes.

D'abord, quelques commentaires sur la façon dont le public, de façon générale, a perçu ce qui est un projet de loi mais qui malheureusement, parfois, dans la tête du public, est presque une loi de la façon que ça a été présenté. Commentaires sur l'abolition de l'obligation du cours de conduite. L'annonce de l'abandon de l'obligation de compléter un cours de conduite pour obtenir un permis de conduire a suscité une réaction de surprise dans l'ensemble de la population. Il y a de bonnes raisons d'être surpris, puisque l'obligation de compléter puis de réussir un cours de conduite est une mesure des plus populaires à avoir été imposées par un gouvernement. Nous ne pouvons retracer aucune critique de la part d'un journaliste contre cette mesure.

● (20 h 10) ●

Un coup d'oeil sur les pages réservées aux opinions des lecteurs nous montre que la population est scandalisée par la décision gouvernementale d'abolir l'obligation de compléter un cours de conduite. Nous reproduisons en annexe un texte de M. Jean-Guy Dubuc, éditorialiste au journal *La Tribune*, Sherbrooke. Alors, si on veut bien aller à l'Annexe I, s'il vous plaît. Début de la citation. Je laisse parler le journaliste.

«Qui n'a pas failli crier de rage, peut-être plusieurs fois par mois, devant la façon dont certains conducteurs d'automobiles se conduisent dans les rues. Il y en a qui utilisent leur voiture pour leur défoulement personnel: ils méprisent tout ce qui est devant eux et n'ont aucun respect pour les autres. Et il y en a, encore plus nombreux, qui, sans entretenir la même agressivité, sont aussi dangereux que les premiers. Ceux-là, ce sont les ignorants, ceux qui ne savent pas conduire, qui ne connaissent rien à la loi, encore moins au raffinement de la conduite efficace et sûre.

«Eh bien préparez-vous, ils seront bientôt plus nombreux: le ministre des Transports, Jacques Brassard, vient d'annoncer qu'il abolissait l'obligation de suivre des cours pour apprendre à conduire l'automobile. Qui seront les nouveaux professeurs de ces élèves qui ont tout à apprendre avant de prendre le volant? Ce sera tout simplement les parents, les maris, les amis, bref tous les représentants de ces chauffeurs plus ou moins compétents qui existent déjà par milliers dans nos rues. Ils vont se multiplier et faire des petits de façon incontrôlable, beaucoup plus rapidement que les Québécois ne peuvent le faire au plan familial.

«Pourtant, le ministre admet que les jeunes conducteurs connaissent le Code criminel; le problème, dit-il, c'est une question de comportement. Comptez sur les chums pour leur en transmettre!

«La conduite d'une automobile comporte de graves responsabilités: le Code est là pour le rappeler à

tous. Encore faut-il le connaître: et ça s'apprend à l'école. Pas d'écoles signifie que personne ne connaîtra rien des règlements de la route d'ici quelque temps.

«Mais aussi la conduite automobile est un art. Des foules de chauffeurs ne l'ont jamais appris et devraient retourner à l'école pour savoir quand utiliser le clignotant, où se placer à une intersection pour un virage à gauche et comment garer sa voiture sans bloquer ou frapper les autres. Si ces gens deviennent les professeurs des nouvelles générations de conducteurs, il faut s'attendre à l'anarchie destructrice d'ici peu de temps.

«Mais en plus, si la question en jeu est celle du comportement, qui peut imaginer en susciter de meilleurs?

«Si on le voulait, une école de conduite pourrait apprendre à ses élèves un certain nombre de valeurs sociales qui sont à la base des comportements nécessaires à la conduite prudente, efficace et respectueuse. Un effort en ce sens a d'ailleurs été fait concernant l'alcool et le volant. En rendant l'école facultative, plutôt qu'en l'utilisant intelligemment, le ministère dévalorise un enseignement qui faisait ses preuves: pourquoi abolir ce qui ne coûte rien et rapporte des fruits?» Fin de la citation. Retour au texte.

Nous n'ajouterons aucun commentaire à ce texte, car ce texte reflète très bien les diverses réactions exprimées à travers le Québec. Hors du Québec, on se dit surpris de voir notre gouvernement abolir une mesure qui faisait de notre province un exemple à suivre. D'autres ont dit ne pas comprendre le geste du gouvernement du Québec. Certains pays considèrent que le Québec est en avance, en Amérique du Nord, en ce qui a trait à la formation des conducteurs.

L'importance de la formation. De tout temps, l'éducation et la formation s'avèrent les moyens les plus efficaces de modifier d'une manière durable les comportements. Il est vrai que les résultats de l'éducation demandent un certain temps avant de se faire sentir. De plus, les résultats de l'apprentissage sont difficilement quantifiables, mais les sociétés modernes font confiance à l'éducation et à la formation pour former des citoyens responsables et compétents.

Voyons ce qui se fait dans d'autres domaines. Mettons-nous en doute l'importance des cours de formation à la sécurité dans les milieux de travail? La preuve est faite que ces cours contribuent à diminuer d'une façon appréciable les accidents de travail. Un coroner vient de recommander de dispenser de la formation aux travailleurs des mines. Selon lui, les cours de formation à la sécurité dans les mines diminueraient considérablement les accidents dans ce secteur. Des cours de manie- ment d'arme à feu sont aussi exigés pour ceux qui désirent s'acheter une arme. Le coroner Boudrias, après enquête, vient de recommander des cours d'une durée de 40 heures pour les personnes qui désirent s'adonner à la plongée sous-marine dans leurs loisirs. Pourtant, les pertes de vie et les blessures causées dans ce domaine sont très peu nombreuses si on les compare aux pertes de vie sur nos routes.

Si, dans tous ces domaines, on a recours à la formation pour assurer la sécurité des personnes, pourquoi en serait-il autrement pour la conduite d'un véhicule automobile? Ferait-on confiance à un pilote d'avion du seul fait qu'il nous affirme qu'il a bien pratiqué avec ses parents ou ses amis? Pourtant, il a été constaté que la conduite d'un véhicule routier comporte des risques 10 fois plus grands que le pilotage d'un avion.

Les statistiques. Alors, je vais résumer ici un peu les statistiques parce que le temps passe. Les statistiques ne peuvent pas tout dire. Il faut faire bien attention à la façon dont on interprète ça. Par exemple, à un moment donné, on a fait une toute petite enquête auprès des gens qui entretiennent les routes — je me permets de résumer ici, je ne sais pas le texte à la lettre — et puis ces gens-là, qui conduisent ces machines-là, nous ont signalé à de nombreuses reprises qu'il y avait beaucoup d'accidents l'hiver, pendant la saison hivernale, parce que les gens ne savent pas utiliser le régulateur de vitesse. Ça ne paraît pas. À ma connaissance, je n'ai pas vu ça dans les statistiques, moi.

Alors, ici, on doit se dire en désaccord — à la page 3, deuxième paragraphe — avec la SAAQ qui... Ce n'est peut-être pas exactement ce qui a été dit, mais ça ressemble bien gros à ça, ça a été compris comme ça, disant que les cours de conduite ne contribuent pas à la sécurité routière. Il s'agit selon nous d'une affirmation incomplète destinée à justifier une réforme qui n'en est pas une. En effet, la réforme actuelle proposée est une copie conforme des lois actuellement appliquées dans d'autres provinces. Il est vrai qu'il est plus facile de copier que d'innover. Bien, l'histoire nous démontre que les copieurs sont toujours deuxièmes, c'est-à-dire à la traînée des autres. À notre avis, les Québécois méritent mieux que cela. Une province qui aspire à devenir un pays doit être capable de créer ses propres modèles administratifs. Les Québécois ont démontré à maintes reprises leur capacité créatrice, mais il semble que certains fonctionnaires ne parviennent pas à suivre la cadence.

Malgré tout, on va jeter un petit coup d'oeil sur les statistiques, même si ce n'est pas parfait. C'est puisé dans *La lettre de sécurité routière*, printemps 1996, n° 44. Je cite le texte de la SAAQ: «En 1995, pour une deuxième année consécutive, le Québec a enregistré moins de 900 décès sur nos routes, soit 882, et a connu une diminution de 184 blessés graves par rapport à 1994. Ainsi, même si le nombre de décès a augmenté de 6,7 % — il était de 827 en 1994 — il n'en demeure pas moins qu'il faut remonter à 1960 pour trouver un nombre plus bas de décès de la route au Québec, soit 853. Le progrès est significatif, surtout si l'on considère que le nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation a quadruplé depuis, se chiffrant aujourd'hui à plus de 4 000 000.»

Permettez-moi d'ouvrir une parenthèse ici: les documents sont ici. Je m'excuse, j'aurais dû le mentionner dès le début. Je ne sais pas si on a un système de distribution qui pourrait faire en sorte que les gens vont les avoir. Ça rendrait service.

Toujours pris dans les statistiques de la SAAQ, il y a une moyenne des décès, entre 1985 et 1989, de 698. La moyenne des décès en 1994: 470. Chez les motocyclistes, la moyenne des décès de 1985 à 1989: 105; la moyenne des décès en 1994: 49. Qu'on ne vienne surtout pas nous dire que les cours de conduite n'y sont pour rien. La corrélation entre l'amélioration du bilan routier puis l'enseignement de la sécurité routière est tout à fait évidente et peut mathématiquement être établie.

Certains se sont posé une question, à savoir si le cours de conduite avait une incidence sur la prise de risques. Or, ces gens se sont posé la mauvaise question. La bonne question consiste à se demander si les cours de conduite contribuent à sauver des vies et à éviter des blessures. On peut définitivement répondre à cette question par l'affirmative.

Un tout petit mot ici sur les examens. Je vais me résumer. Alors, on dit simplement ici que les examens peuvent contribuer aussi à motiver les gens, à les inciter à mieux se préparer. Et puis on souhaiterait tout simplement que les examens soient justement d'un niveau un peu plus élevé, ce qui permettrait de mieux déceler les capacités de conduire et même d'ajouter certains éléments.

Il y aurait certaines modifications assez faciles à faire concernant l'examen. Il y a des choses assez aberrantes. Par exemple, lorsqu'on passe un examen, c'est l'examineur, lorsqu'il s'embarque dans une auto avec un étudiant, qui fait l'inspection du véhicule au point de vue mécanique. Ce n'est pas très pédagogique; ça n'incite pas les gens justement à se dépasser. Je pense que ça devrait être l'étudiant qui fasse sa propre inspection. Ça démontrerait le désir de la société de faire en sorte que les gens mettent en pratique ce qu'ils apprennent. On peut bien montrer, mais il faudrait qu'il y ait une suite à ça, par la suite.

Il faut dire aussi que les permis de conduire, c'est émis par la Société de l'assurance automobile. Quand on regarde les résultats obtenus par les écoles de conduite, c'est extraordinaire, il n'y en a pratiquement jamais qui coulent. Alors, de dire que les écoles de conduite ne sont pas à un niveau qu'on aimerait voir, eh bien, ça m'apparaît un peu bizarre, puisque le succès aux examens est si élevé.

C'est la même chose lorsque... Je pense qu'on donne une fausse impression aux gens lorsqu'on sème des doutes sur la capacité des écoles de conduite ou des formateurs de donner des résultats. Il ne faut pas oublier que les permis d'école de conduite ont été dispensés par la Société de l'assurance automobile. Si on dit que les écoles de conduite, ça ne donne pas des bons résultats, ça veut dire qu'on a fait une mauvaise distribution. On n'a pas été assez prudent dans la distribution des permis d'école. C'est ça que ça veut dire. C'est un peu comme un chasseur qui se tire dans le pied; on se fait mal quand on dit ça. La SAAQ se fait mal quand elle dit ça. Et je pense qu'elle se trompe parce que ça donne des résultats, il n'y a aucun doute là-dessus.

● (20 h 20) ●

Et il y a d'autres domaines où la formation est donnée. On peut penser, par exemple, au domaine de la plongée sous-marine, où le coroner Boudrias désire avoir 40 heures de cours. Imaginez, il y a des années qu'il n'y a même pas de décès. Comparé à la route, ce n'est pas grand-chose. Dans les mines, un coroner encore, dont j'oublie le nom, vient de recommander des cours. Comment ça se fait que, partout, la formation d'une des... En usine, j'ai connu une usine où il y avait des accidents, c'était effrayant. Ils se sont mis à faire de la formation et, durant les deux dernières années — il s'agit de Domtex à Sherbrooke — il n'y a eu aucun accident. Fruit du hasard, ça? C'est le fruit de la formation. C'est ça que ça fait quand on y croit puis quand on sait la faire.

La nécessité de voir prendre forme une véritable profession de spécialiste en sécurité routière, à la page 5. Par le passé, notre Association a demandé et obtenu que les enseignants en sécurité routière reçoivent une formation de niveau collégial. Il est temps maintenant de voir arriver, dans le domaine de la sécurité routière, un véritable spécialiste capable d'oeuvrer dans les divers domaines. Il est inacceptable qu'un moniteur en loisir reçoive une formation trois fois plus longue qu'un moniteur en conduite automobile.

En outre, les municipalités ont un évident besoin de spécialistes en sécurité routière. Un simple regard sur la façon dont sont installées les indications routières nous démontre l'urgence d'un besoin d'un professionnel capable de prendre en charge les départements de signalisation.

Chez les propriétaires de flottes de véhicules, on pourrait exiger la présence d'une personne qualifiée dans le domaine de la sécurité, de l'éducation. Il est important que les personnes qui se destinent à une carrière en sécurité routière se retrouvent dans des programmes de formation comportant des cours de base communs. Ceci leur permettrait de mieux coordonner leurs efforts par la suite.

À la page 6, la mise sur pied d'un comité de gestion de l'éducation routière. Alors, notre Association a réclamé à maintes reprises la mise sur pied d'un comité regroupant les divers intervenants du domaine de la sécurité routière, ceci en 1978, redemandé en 1990 et finalement en 1995. Nous sommes heureux d'informer le ministre des Transports que ce comité a pris forme le 20 août 1996. On a eu une deuxième réunion le 25 septembre, et il y en a une autre de prévue pour le 6 novembre. Alors, ce nouvel organisme occupe désormais une place dans le milieu de l'éducation routière, et nous prions le ministre des Transports d'en tenir compte.

Alors, si on veut bien se rendre à l'annexe III, c'est la dernière, la dernière du document. Situation faisant suite à la déréglementation. D'abord, il y aurait, d'après ce qu'on nous a présenté, deux réseaux d'écoles: des écoles accréditées et évidemment des écoles non accréditées. Déjà, c'est pas mal ambigu pour des jeunes de 16, 17 ans qui doivent faire un choix d'école de conduite. Il faut d'abord qu'ils commencent par faire un choix de réseau.

Dans le réseau des écoles accréditées, il y a là deux organismes mandatés pour accréditer: le CAA et la LSQ. On a eu des discussions avec ces gens-là et puis j'ai posé des questions très précises, à savoir si la façon d'évaluer allait être la même. Ils ont dit: On ne sait pas; on va s'entendre. Ça promet pour demain. Alors, il va falloir au moins qu'il y ait un peu plus d'uniformité, mais déjà il y a deux organismes.

Chez le CAA, ça veut dire que, dans ces écoles-là, il va y avoir des cours reconnus évidemment, c'est-à-dire des cours qui permettent de réduire de 12 à huit mois la période d'attente pour le permis. Il va y avoir aussi des cours non reconnus, parce qu'il va y avoir bien du monde qui va vouloir seulement prendre une petite préparation avant d'aller à l'examen de la SAAQ. Tout le monde sait que c'est facile, alors une heure ou deux: Bon! on y va. Alors, déjà ça ouvre la porte pour du travail au noir, énormément.

Chez la Ligue de sécurité, qui sera aussi mandataire, c'est la même situation. Donc, ça nous fait déjà quatre situations différentes. Et au bas, sur le graphique, les écoles de conduite non accréditées, parmi elles il va y avoir des écoles légales puis il va y en avoir d'autres et de nombreuses, des écoles fantômes. Il y a déjà une entreprise de taxi qui se prépare à occuper ses chauffeurs pendant les périodes libres, à Sherbrooke. Alors, ça promet des lendemains qui pleurent pour la sécurité routière.

Alors, si on veut revenir au texte. Les recommandations de notre Association. L'AMICA s'oppose à une déréglementation débridée. On admet bien sûr puis on sait qu'une réforme est nécessaire, mais il faut prévoir des mesures transitoires puis des mesures de remplacement, sinon ça va être le fouillis pour tout le monde. Les recommandations: que la gestion de l'éducation routière soit confiée au comité provisoire formé le 20 août 1996. Deuxième recommandation: que le comité provisoire devienne le comité de gestion de l'éducation routière. Troisièmement, que le cours de conduite ainsi que le permis d'enseignant demeurent obligatoires en attendant que le comité de gestion formule ses recommandations au ministre des Transports, justement pour éviter le fouillis qu'on vient de décrire. On a peut-être l'air de vouloir sortir ça de la SAAQ. On n'a pas juste l'air, on y tient. Quand on sait, par exemple, qu'à la Société de l'assurance automobile l'éducation routière a été confiée au recyclage des véhicules, c'est extrêmement triste.

Alors, c'est la fin de la présentation du mémoire. S'il y en a qui ont des questions, je suis à leur disposition.

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

M. Brassard: Merci, M. Leclerc. D'abord, peut-être une première précision au départ. S'il est vrai qu'on peut concevoir l'hypothèse où il y aurait des écoles accréditées reconnues et des écoles non reconnues, vous

ne pensez pas que, au fond, ce n'est qu'une hypothèse pas mal théorique et que ces écoles non reconnues vont avoir pas mal de misère à recruter de la clientèle, à partir du moment où des cours reçus et suivis dans ce genre d'école ne donneront pas droit au crédit de quatre mois et que c'est loin d'être évident également que ce dont on parlait cet après-midi, l'avantage actuariel... que les compagnies d'assurances vont accorder l'avantage actuariel aux personnes qui auront suivi des cours dans ce genre d'école? Donc, une école qui finalement va être, d'une certaine façon, sans clientèle.

Donc, vous ne pensez pas que c'est assez théorique de prétendre qu'il va y avoir deux catégories d'école et qu'au fond les seules écoles qui vont survivre, et vivre, et se développer, c'est les écoles qui auront reçu une accréditation, donc dont on va reconnaître formellement la qualité de la formation dispensée?

M. Leclerc (Gaétan): Non, ce n'est pas théorique du tout, M. Brassard. Je m'excuse de vous contredire.

M. Brassard: Ah bon! Vous avez le droit.

M. Leclerc (Gaétan): Parce que, vous savez, quatre mois là, ce n'est pas ce qui va faire en sorte que les gens vont se diriger vers des écoles de conduite. On peut regarder ce qui se passe en Ontario, par exemple. Vous savez, c'est fort différent, ce qui passe là-bas. On aime bien des fois regarder ce qui se passe là-bas. Le système d'assurance, là-bas, c'est de l'assurance privée, de A à Z, mur à mur, corporelle et matérielle. Ils sont en mesure, eux, d'offrir vraiment des réductions assez intéressantes. Les examens sont d'un niveau beaucoup plus élevé. Et malgré ça les cours de conduite qui se donnent en Ontario... Ils ne parviennent pas à donner des cours de conduite complets. Ce sont des espèces de préparations à l'examen de conduite. Mais quelqu'un qui va arriver puis qui va vouloir essayer de vendre 12 heures de pratique en Ontario, il est mieux d'aller voir l'aide sociale parce qu'il n'arrivera jamais avec ça. Est-ce que ça répond à ce que vous avez mentionné?

M. Brassard: Vous pensez sérieusement qu'une école qui n'aura pas été accréditée et reconnue va faire des affaires intéressantes au Québec.

● (20 h 30) ●

M. Leclerc (Gaétan): Avec les incitatifs actuels, là? Si vous ne trouvez pas mieux que le quatre mois, oui monsieur! Moi le premier, ça pourrait peut-être m'intéresser. Je vous dis qu'il y a une entreprise de taxi de Sherbrooke qui se prépare déjà à occuper ses chauffeurs dans leurs temps libres. Bien, quatre mois, entre nous... Les gens de la sécurité, là, ils ne sont pas forts là-dessus. J'ai été en usine, moi, j'ai travaillé sur des comités de sécurité, puis les patrons étaient obligés de dire: Vous allez prendre les cours de sécurité. Parce qu'un menuisier qui travaille depuis 20 ans, il pense qu'il sait utiliser son marteau — et il le sait peut-être

aussi — mais va donc essayer de lui vendre des cours. Il n'en veut pas de cours. Puis demandez ça aux patrons des usines, vous allez voir. C'est très difficile. La sécurité, c'est un produit difficile à vendre. Mais il y a une chose quand même, les gens qui ont des accidents, c'est tous les Québécois qui paient pour ça. Alors, on a le droit de demander que ces gens-là qu'on rencontre sur la route, ils aient une formation adéquate s'ils veulent qu'on paie pour eux autres quand ils se blessent.

M. Brassard: Alors, là, vous estimez que les examens, les permis de conduire — et je vous cite — «sont d'une facilité déconcertante». Et pourtant, d'une part, les cours pratiques sont obligatoires. Et, malgré le fait que les examens soient d'une facilité déconcertante, on se retrouve avec, pour ce qui est de la classe 5, des véhicules promenade, des permis de conduire pour véhicule promenade, un taux d'échec de 34 % au théorique et de 28 % pour l'examen pratique, donc un taux d'échec assez élevé.

M. Leclerc (Gaétan): Savez-vous comment ça se passe?

M. Brassard: Comment vous faites le lien entre ce taux d'échec très élevé des examens jugés d'une facilité déconcertante et... pourtant dans un contexte où les cours de conduite sont obligatoires?

M. Leclerc (Gaétan): Savez-vous comment ça se passe? D'abord, là vous me parlez du premier essai. Parfois, il y a un deuxième essai, puis, rendu au troisième essai, l'examineur est assez fatigué de voir le même monde qu'il dit: Ils vont me tuer, eux autres là, il les fait passer. C'est comme ça que ça se passe dans un centre de services. C'est clair, ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: C'est gros comme affirmation.

M. Leclerc (Gaétan): C'est gros comme affirmation, mais je peux vous le faire affirmer par beaucoup de monde, monsieur.

M. Brassard: C'est même énorme. C'est même énorme.

M. Leclerc (Gaétan): Vous savez, les examinateurs, au lieu de leur donner une formation au niveau collégial, comme les formateurs, comme les instructeurs et les moniteurs, on a préféré les former en vase clos. Je ne sais pas trop ce qu'il y avait dans ça, mais en tout cas... Alors, c'est pour ça que ça fait longtemps qu'on réclame aussi qu'il y ait au moins une formation égale à la nôtre, et la nôtre, c'est nettement insuffisant.

Puis, je vous le disais tantôt, un moniteur en loisir a une formation trois fois plus longue. Ça n'a pas de bon sens. C'est dangereux, la route. C'est probablement

un des véhicules les plus dangereux. On n'a pas le choix, vous savez, avec la formation. Par exemple, je vous parlais du régulateur de vitesse, il n'y a pas que ça. C'est que, d'ici l'an 2000, il va même y avoir des systèmes de navigation dans les véhicules automobiles. C'est les parents qui vont montrer ça?

Vous allez revenir à la formation et ça ne sera pas long, je vous le dis. Vous allez voir que votre beau dossier, le dossier mentionné par la SAAQ, je me permets de vous faire une prédiction, mais il ne restera pas beau comme ça. Il ne faut pas penser que la formation, ça ne donne rien. L'éducation, vous savez, depuis le temps des Grecs et des Romains qu'on se fie là-dessus pour modifier des comportements, je vous l'ai dit tantôt. Vous le savez, M. Lessard, avec l'instruction que vous avez aussi.

M. Brassard: Brassard.

M. Leclerc (Gaétan): Brassard, excusez. Vous le savez, vous aussi, très bien. Je ne sais pas pourquoi c'est un débat. S'il y a quelque chose de théorique ici, c'est le débat qu'on tient. La conduite automobile, c'est très pratique.

M. Brassard: Non, c'est parce qu'il n'y a personne qui est venu dire ici que la formation pour obtenir son permis n'était pas utile. Les assureurs, à la fin de l'après-midi là, sont venus plaider en faveur d'une formation de qualité pour obtenir son permis de conduire, et je ne pense pas qu'il y ait personne ici, autour de cette table, qui soit opposé à une formation de qualité pour obtenir un permis de conduire. Ce n'est pas là le problème. Le débat ne porte pas sur l'importance et l'utilité d'avoir une formation. Le débat porte... Est-ce qu'on le maintient obligatoire? C'est sur le caractère obligatoire de la formation. C'est là qu'est le débat.

Vous, ce que vous me dites, avec d'autres — mais c'est une opinion qui n'est pas partagée par tout le monde, ce n'est pas unanime — c'est que, si on enlève le caractère obligatoire, tout le système de formation va s'effondrer, disparaître, et là, à ce moment-là, c'est évident qu'on va se retrouver sans doute avec des taux d'échec encore plus élevés que c'en est le cas. C'est ce que l'AECQ prévoyait ou anticipait.

M. Leclerc (Gaétan): Là, si vous me permettez, il n'y a pas seulement la question de l'obligatoire, c'est qu'il n'y a pas de mesures transitoires, il n'y a pas de mesures de remplacement. Il y a un comité là, depuis le 20 août, qui est formé, entre autres, du ministère de l'Éducation, de l'Office de la protection du consommateur. Est-ce qu'ils ont eu un gros mot à dire dans cette réforme-là, eux autres? Je pense qu'ils devraient en avoir un. Et à ce moment-là ils sont sur le comité.

M. Brassard: Et ils le sont.

M. Leclerc (Gaétan): Ce que je vous dis: Un peu de patience, n'improvisons pas. Attendez donc un peu quels seront les travaux du comité. Il peut bien arriver que, d'ici quelques mois, le comité de concertation ou de gestion, peu importe le nom qu'on lui donne, vous dise: Oui, on peut y aller. Maintenant, on est prêt; on vous suggère certaines mesures incitatives. Moi, ce que je vous dis là, c'est que vous avez construit quelque chose qui, même si on peut le critiquer, n'est pas si mal. La SAAQ, d'ailleurs, a fait sa part dans ça, actuellement. Mais le changement de cap, il est trop radical. Vous êtes en train de jeter le bébé avec l'eau du bain. C'est ça que je vous dis. Je dis: Attention, peut-être que juste changer l'eau, ça ferait, tu sais.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Leclerc. Tous les gens qui nous ont parlé à date sur la formation des nouveaux chauffeurs ont indiqué que c'est difficile d'obtenir des cours ou une formation qui vont changer le comportement et l'attitude. C'est ça qui semble être le gros problème. Vous, comme moniteur ou instructeur, quels seraient les moyens, de votre expérience, que vous recommanderiez pour qu'on puisse atteindre ou améliorer cette situation-là?

M. Leclerc (Gaétan): Regardez, je pense qu'un comportement, là, la meilleure façon de le modifier... Ça ne se modifie pas en 24 heures, mais on ne peut pas faire autrement que passer par l'acquisition de connaissances. Je pense que, depuis que le monde existe, on commence par conscientiser quelqu'un, et ça, ça veut dire lui donner des connaissances pour pouvoir faire des choix. Je pense que, vraiment, on ne peut pas passer...

Et, regardez bien, on a enlevé il y a quelques années le cours théorique. C'était justement l'occasion en classe de faire prendre conscience à l'étudiant de certaines réalités. On a enlevé le cours théorique et là, maintenant, on enlève la pratique. On ne veut pas le dire, mais c'est ça qu'on est en train de faire. Moi aussi, je sais lire un peu. Je l'ai lu, le projet. Alors, justement je pense que c'est par la connaissance.

M. Middlemiss: D'accord. Donc, vous n'avez pas de façons, de votre expérience, qui pourraient assurer...

M. Leclerc (Gaétan): Ah! D'expérience pratique, vous voulez dire, dans le véhicule?

M. Middlemiss: Oui, oui, oui.

M. Leclerc (Gaétan): Ah, mon Dieu!

M. Middlemiss: Qui pourraient, de votre expérience pratique, être appliquées.

M. Leclerc (Gaétan): Oui.

M. Middlemiss: Vous avez dit que conduire, ce n'est pas théorique là.

M. Leclerc (Gaétan): Je vais vous donner un exemple très pratique. Il y a quelque temps, j'étais avec un avocat des normes fédérales et puis — j'agis parfois comme conseiller — je lui expliquais la nécessité de jeter un coup d'oeil devant et derrière son véhicule avant de partir avec son automobile. Je lui parlais, entre autres, qu'il pouvait y avoir des objets et surtout qu'il pouvait y avoir, à un moment donné, un enfant — parce que ça m'est arrivé à un moment donné, ça — et puis que c'était extrêmement important, un petit coup d'oeil en avant, en arrière avant de partir. Un simple coup d'oeil.

Le monsieur devient blanc; il ne parle plus. Il prend le téléphone; il appelle chez eux — il est à Ottawa — il appelle à Ottawa. Il était sur un longue distance, Sherbrooke. Il dit à sa femme: Aïe! Avant de partir avec le char, là, regarde en avant. Il raccroche. J'ai dit: Coudon, ça ne pressait pas tant que ça. Pourquoi tu fais ça? Il dit: C'est parce que, la semaine passée, j'ai reculé dans ma cour et j'ai passé sur le tricycle de mon petit garçon. Là, il dit: Tu viens de me faire prendre conscience que j'aurais pu passer sur mon enfant. Il dit: À l'avenir, je ne partirai plus avec mon char sans regarder. Il le «fait-u»? Je ne le suis pas. Mais c'est ça, de l'éducation. Je vous remercie de votre question, monsieur.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Est-ce que vous croyez... Vous êtes certainement une personne qui voudrait maintenir l'obligation de la formation, des cours de conduite. Croyez-vous que les incitatifs peuvent atteindre le même objectif? Que, s'il y a un incitatif sur les primes d'assurance, et ainsi de suite, ça pourrait inciter les gens à prendre des cours de conduite pour réellement améliorer leur performance?

● (20 h 40) ●

M. Leclerc (Gaétan): Il y a certainement des moyens, des incitatifs qui peuvent nous conduire à un résultat semblable, mais pas l'improvisation. Puis il faut les mettre sur la table, qu'on les connaisse avant. C'est ça que j'ai demandé au ministre tantôt. J'ai dit: Soyons patients un peu, là. Laissez le comité de concertation travailler un peu. On va vous faire des suggestions. Ne paniquons pas, là. Il n'y a rien qui presse. Tout à coup qu'on ferait une grave erreur en abolissant les cours de conduite. Soyons patients un peu.

Et là, le comité de concertation, il a une qualité d'intervenant extraordinaire là-dessus. Les décisions se prennent au vote pour la première fois. D'ailleurs, je vous l'ai passé, le comité, et vous allez voir que ça fonctionnerait de façon démocratique. Puis ce comité-là, je vous assure qu'il est très efficace. Peut-être que, dans quelques mois, je ne vous dis pas le 1er janvier, on est rendu à la fin d'octobre, mais que, dans le courant de

l'année 1997, le comité de concertation arrivera avec des suggestions fort intéressantes et qui permettront d'enlever le caractère obligatoire mais pas dans l'improvisation comme c'est le cas actuellement. On en veut, des réformes; on est les premiers à les réclamer.

M. Middlemiss: Donc, on peut conclure que vous trouvez que les cours de formation qui sont donnés ou les exigences ne sont pas assez sévères.

M. Leclerc (Gaétan): C'est-à-dire qu'il va falloir — et justement le comité s'est promis de faire la job dans ça — que les permis d'école de conduite soient attribués à des gens qui sont capables de faire la job, si vous me permettez l'expression. Et, au niveau des formateurs, il y a un ménage à faire aussi. Mais le comité est parti le 20 août; on n'a pas eu le temps de faire ça, ce ménage-là. On va le faire, par exemple; c'est ça qu'on veut dire. On trouve juste que vous êtes un peu pressés.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Pour vous, quel serait... Si on est pour changer la formation des conducteurs, est-ce que vous pouvez nous donner la mesure? Combien d'heures de plus, quel genre de formation de plus et est-ce que, au bout de ça, il y aurait un coût? On pourrait établir quel serait le coût pour une bonne formation, là, pour quelqu'un avant d'obtenir son permis de conduire.

M. Leclerc (Gaétan): Vous savez, vous me demandez quelque chose de pas trop facile, là, parce que, moi, je suis un idéaliste. Par exemple, j'ai eu dans le passé des écoles de conduite, et tous les étudiants qui apprenaient chez nous apprenaient comment réagir en situation d'urgence. Malheureusement, j'étais hors la loi parce que ce n'était pas dans le programme de la SAAQ, puis, pour bien faire mon travail, il fallait que je sois hors la loi. Leur montrer, par exemple, comment réagir quand un accélérateur reste coincé, parce qu'il y a des gens qui se tuent comme ça; comment réagir quand on manque de freins. C'était pratiqué dans le véhicule. Alors, c'est évident que, chez nous, les cours étaient plus longs un peu. Voyez-vous? Ça dépend de ce qu'on veut mettre dedans. Est-ce qu'on est prêt à prendre le taureau par les cornes puis à dire: On veut que les accidents diminuent d'une manière ou qu'on continue à améliorer notre bilan routier? C'est là qu'est la question.

Maintenant, il ne faudrait pas penser non plus que tous les étudiants ont besoin du même nombre d'heures, là. Mais je ne vous fournirai pas toutes les réponses ce soir. Ce n'est pas pour rien que je me réfère à un comité de concertation, parce que là-dessus il n'y a pas seulement l'opinion de Gaétan Leclerc. Il y a l'opinion du ministère de l'Éducation, il y a l'opinion de l'Office de la protection du consommateur, des gens de très grande qualité qui ont leur mot à dire, qui ne l'ont pas eu dans le passé mais qui, depuis le 20 août, l'ont. Alors, à ce moment-là je dis: Attendons un petit peu et, vous allez

voir, on va pouvoir fournir des réponses dans ce sens-là. Personnellement, j'irais peut-être, moi, vers une formation plus appropriée, selon le candidat. Il y a des gens qui sont capables d'en apprendre un petit peu plus aussi. Alors, c'est difficile de vous le dire, mais je pense que la formation actuelle...

D'ailleurs, quand on regarde les commentaires de la SAAQ, dans la «Lettre de sécurité routière», la formation actuelle, exception faite qu'on a enlevé la théorie, là, mais supposons... En conservant les cours théoriques comme c'était, je pense que c'était déjà acceptable, c'était déjà bien. D'ailleurs, les résultats sont là. Et, si j'avais eu le temps, je vous aurais fait une corrélation mathématique pour démontrer que le bilan routier s'est amélioré de façon corrélative avec les cours de conduite. Mais c'est une étude que je n'ai pas faite, puis c'est évident que ce n'est pas ceux qui sont contre les cours de conduite qui vont offrir de l'argent à des chercheurs universitaires pour démontrer ça, parce qu'on cherche à démontrer que ça n'a pas d'effet sur le comportement. Tu parles d'une histoire!

M. Middlemiss: Merci.

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

M. Pelletier: Mme la Présidente, M. Leclerc. Je pense toujours que, pour passer les examens dans le futur, indépendamment de la réforme, les écoles de conduite, les bonnes écoles de conduite auront toujours leur place pour aider les conducteurs et les conductrices. Vous avez mentionné tantôt que la réforme pourrait faire disparaître les écoles de conduite. Est-ce que, dans votre esprit, vous ne croyez pas que votre qualité d'école de conduite, votre qualité d'enseignement ne serait pas le principal facteur pour sauver les écoles de conduite?

M. Leclerc (Gaétan): Entièrement d'accord avec vous. Entièrement d'accord avec vous. C'est qu'il va falloir qu'on cesse d'attribuer des permis de pratique à n'importe qui puis il va falloir qu'on cesse d'attribuer des permis d'école de conduite à n'importe qui. Il va falloir que les formateurs qui oeuvrent dans le domaine soient soumis à un code de déontologie. Notre Association a un code de déontologie. On l'a offert maintes et maintes fois à la SAAQ. Je veux dire, on peut essayer de faire respecter ça au moins, ça ne serait rien.

C'est évident que ce qui s'est passé dans le passé, ce n'était pas très agréable. Par exemple, on obligeait les gens à aller se faire former par des formateurs et des écoles de conduite qui n'étaient même pas soumis à un code de conduite ou à un comité de discipline. Résultat, ça n'est à peu près jamais arrivé qu'un formateur se fasse suspendre son permis de pratique. Voyons, ça n'a pas d'allure, ça. Il y a même des gens qui ont des dossiers criminels dans ça et qui ont toujours un permis de moniteur dans leur poche. Il y a des gens qui ont fait commerce de permis de conduire, et ils ont

encore des permis de moniteur et d'instructeur. Ça n'a pas de bon sens.

Ça, c'est sûr qu'il faut que ce soit amélioré, et, si on doit survivre, c'est par la qualité, par la qualité. Il n'y a pas d'autre façon. D'ailleurs, il faut cesser d'encourager la médiocrité, comme on a fait dans le passé, par exemple avec des moratoires qui ont maintenu artificiellement des corps morts, des gens qui n'avaient pas ce qu'il fallait pour faire ce métier-là. Il faut que les gens qui oeuvrent dans le domaine de la sécurité routière, comme on joue avec la vie, comme on joue avec la santé, il faut que ces gens-là soient de vrais professionnels. On a besoin d'un professionnel dans le domaine de la sécurité routière. Je vous l'ai dit tout à l'heure. Vous allez voir qu'on va arriver à des résultats. Pensez-vous que la médecine pourrait se développer s'il n'y avait pas de médecins?

M. Pelletier: Il me reste une dernière question, Mme la Présidente. Est-ce que, M. Leclerc, vous ne pensez pas que votre Association, dans le passé et dans le futur, pourrait avoir, entre autres, ce rôle-là de s'assurer que ses membres remplissent adéquatement leurs responsabilités?

M. Leclerc (Gaétan): Je pense que oui, mais — mes réponses sont toujours un peu plus longues que prévues, je le sais là — je pense que ça doit passer par un comité de concertation, tout ça. On va offrir nos services au comité de concertation et, si le comité de concertation dit: Ça a de l'allure, l'AMICA est capable de jouer ce rôle-là, ils nous le donneront, le rôle. Puis, si on n'est pas capables de le jouer là, bien on s'en ira. On s'en ira faire autre chose. Mais, moi, je préfère passer par le comité de concertation parce que, au lieu de demander des cadeaux à la SAAQ... Moi, je n'aime pas ça, tu sais. Je sais qu'il y en a qui passent par ce détour-là, mais ce n'est pas ma façon de faire. Moi, je préfère passer par le comité de concertation, où la SAAQ — d'ailleurs, c'est prévu dans notre projet — a un vote comme les autres. Parfois la SAAQ va gagner; parfois elle va perdre. Ce n'est pas grave; c'est ça, la vie. Mais ils vont être obligés de débattre leurs idées comme tout le monde, de les mettre sur la table. Et, quand leurs idées vont être bonnes, on va passer au vote puis ça va être oui. Et, quand on pensera que ce n'est pas bon, on va voter non. Puis ça va être la même chose pour l'AMICA.

C'est pour ça que je pense qu'un comité comme celui-là, je ne vous dis pas que c'est un remède universel, mais je pense qu'on vit avec ce comité-là un événement historique. Les étudiants n'ont jamais eu leur mot à dire. Là, enfin, l'OPC est là pour dire: On veut que les contrats soient faits comme ça; on va avoir telle exigence, nous autres, du côté de l'Office de la protection du consommateur. Et je pense que... Je vous dirais: Oui, on peut jouer ce rôle-là si on le mérite. C'est à nous autres de s'organiser pour le mériter. Mais je veux qu'on joue franc jeu, cartes sur la table, pas de cadeau.

M. Pelletier: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Oui, Mme la Présidente. M. Leclerc, je pense que votre façon de vous exprimer a le mérite d'être claire et précise. On sait exactement où on s'en va avec vous, et je pense que votre mémoire est très intéressant, nous force à réfléchir.

Il reste une chose. Je vais revenir sur des choses que vous avez dites, mais peut-être qu'en les disant autrement je vais les comprendre autrement. Vous insistez beaucoup sur les cours obligatoires. Bon, peut-être est-ce nécessaire; peut-être pas. Je ne le sais pas. Par contre, votre argumentation ne porte pas tellement sur les cours obligatoires. Votre argumentation porte beaucoup plus sur la nécessité d'avoir des examens qui garantissent que, quand on passe, on a ce qu'il faut.

• (20 h 50) •

Alors, dans ce contexte-là, est-ce que, en mettant l'accent sur votre argumentation, on n'arriverait pas à la situation que les examens sont adéquats, exigent à la fois des connaissances théoriques concernant la signalisation, et tout ça, aussi des connaissances générales concernant les attitudes et des connaissances pratiques? Et, s'il y avait des examens qui correspondent à ces trois éléments-là, la question de l'obligation du cours deviendrait peut-être très secondaire, puisqu'il faudrait de toute façon répondre à ces examens-là. Et qu'on acquière ces connaissances, ces attitudes par l'intermédiaire d'une école de conduite ou autrement, c'est une question secondaire. Vous ne croyez pas?

M. Leclerc (Gaétan): Je suis obligé de vous dire que vous avez raison, mais ça, la démonstration de ça, elle n'est pas encore faite. Justement, ça, bien oui, mais c'est pour ça, moi... À part ça, quand vous dites que je ne parle que des cours obligatoires, attention! Il ne faut pas oublier l'autre bout de la phrase. J'ai dit qu'il faut qu'il y ait une transition, une transition planifiée, orientée. C'est ça que je dis, là. Je dis que, si ça se fait de la façon que ça semble vouloir se faire, ça va être terrible.

Mais je pense que, si on attend les travaux du comité de gestion... Écoutez, quand même on prendrait un an de plus, ça ne fera mourir personne, ça, puis on va avoir des lumières pas mal plus importantes, parce que jusqu'à présent il y a des acteurs qui n'étaient pas là. Je parle de l'Office de la protection du consommateur, par exemple. C'est dommage. Écoutez, on a même offert à la Société de l'assurance automobile de collaborer au projet: ils ne nous ont jamais convoqués. Ça n'a pas de bon sens, ça! Il faudrait au moins que les formateurs aient leur mot à dire. Ce n'est pas nécessaire de faire ce qu'on veut, mais c'est au moins nécessaire de nous parler, non?

Et vous avez raison quand vous dites qu'un examen bien conçu, approprié... mais là il va falloir faire la

preuve de ça, par exemple. Ce que je dis simplement: maintenons pour l'instant le caractère obligatoire, puis là le comité va être en mesure de... Je ne dis pas qu'on va avoir toutes les réponses. Mais là-dessus il n'y a pas seulement les réponses de Gaétan Leclerc, il n'y a pas seulement les réponses de l'AMICA; il y a l'AECQ, il y a la SAAQ qui est là, il y a l'OPC qui est là, il y a le ministère de l'Éducation. Ce n'est quand même pas des imbéciles dans le domaine de l'éducation; ces gens-là, je pense qu'ils ont des choses à dire. Il faut leur donner l'occasion de... Ce ne serait pas très gentil, tu sais, ils n'ont pas encore eu le temps de parler, puis de leur passer sur le dos!

Je dis: Soyons patients, faisons attention. Tout à coup on ferait une gaffe. Tu sais, c'est mieux d'attendre un petit peu, de regarder ça à la lumière avec ce comité-là, et puis là, dans quelques mois, on sera peut-être en mesure de dire oui. Le cours obligatoire, je suis bien d'accord avec vous, moi. Écoutez, je suis à l'origine du Département de mesure et évaluation à l'Université de Montréal. On forme des spécialistes en mesure et évaluation là-bas, justement parce que la mesure et évaluation, ça relève, ça devrait relever de spécialistes quand on veut mesurer ce qu'on prétend mesurer. Ce n'est pas n'importe qui qui peut pondre un examen, mais ça, la preuve de ça, moi, je ne la vois pas encore.

J'aimerais et je dis: Gardons ça comme ça pour l'instant, et puis on va voir ce que ce comité-là va avoir à vous dire. Puis j'ai l'impression qu'on va peut-être éviter quelques erreurs, puis ce sera pour le bénéfice de tous les Québécois, finalement.

M. Dion: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Merci beaucoup, M. Leclerc, de votre participation.

M. Leclerc (Gaétan): Alors, c'est terminé, si je comprends bien? J'ai fini de parler?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça a l'air à ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Leclerc (Gaétan): On trouvera bien le moyen de se reparler pareil. Je veux remercier tout le monde de votre collaboration et puis à la prochaine.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je demanderais maintenant au Conseil permanent de la jeunesse de bien vouloir s'approcher. La commission vous souhaite la bienvenue. Je demanderais au porte-parole de bien vouloir présenter les personnes qui l'accompagnent. Vous connaissez les règles du jeu: 20 minutes pour la présentation de votre mémoire et 40 minutes de questionnement. Alors, vous vous présentez et présentez les personnes qui vous accompagnent.

Conseil permanent de la jeunesse (CPJ)

M. Philibert (Michel jr): Oui, permettez-moi de vous présenter les personnes qui m'accompagnent: à ma droite, Mme Julie Lévesque, qui est vice-présidente du Conseil permanent de la jeunesse; M. Marc-André Dowd, qui est vice-président du Conseil; et moi, Michel Philibert, je suis le président du Conseil permanent de la jeunesse. J'aimerais juste vous rappeler que le Conseil permanent de la jeunesse est un organisme du gouvernement du Québec qui est dirigé par les jeunes — en fait, c'est le seul au gouvernement — et qui a pour mandat de conseiller le ministre responsable sur toute question relative à la jeunesse.

Donc, nous sommes ici devant vous pour faire entendre un point de vue qui semble avoir été oublié lors de la rédaction du projet de loi: le point de vue des jeunes. Le gouvernement nous présente un projet de loi extrêmement strict qui discrimine d'une façon directe la clientèle des 16-24 ans. Le Conseil permanent de la jeunesse a tenu à se faire entendre sur cette question.

Précisons d'abord que nous intervenons spécifiquement sur la question de l'accès graduel à la conduite automobile. Le projet de réforme du Code de la sécurité routière comporte d'autres modifications majeures concernant, notamment, la conduite durant une sanction, la conduite avec facultés affaiblies, la déréglémentation de l'enseignement de la conduite automobile et d'autres sujets. Ces dispositions s'appliquent d'une façon particulière aux conducteurs problématiques, contrairement aux dispositions concernant l'accès au permis de conduire qui visent, d'une façon directe, tous les nouveaux conducteurs de 16 à 24 ans.

Nous comprenons que le gouvernement cherche à améliorer la sécurité sur nos routes. Comme lui, nous sommes inquiets de regarder les statistiques d'accidents et de constater que trop de jeunes conducteurs se blessent, ou se tuent sur nos routes, ou encore blessent ou tuent d'autres personnes. Nous convenons qu'il faut agir. Mais, là où nous nous démarquons fortement, c'est sur la façon de régler le problème. Parce que, si la situation se détériorait sans cesse, il y aurait des raisons de vouloir agir de façon excessivement sévère. Mais ce n'est pas le cas.

Oubliez les statistiques juste pour deux minutes. Ne vous inquiétez pas, après on va y revenir. Et puis je vais vous demander de regarder deux époques. À l'époque où, pour la plupart, vous, vous commencez à conduire, c'était l'époque où on se promenait — et c'était courant — en grosse Américaine, pas de freins, gros moteur, pas attaché, une grosse bière entre les jambes. À cette époque, le chiffre 0,08, ça ne signifiait rien pour personne. À cette époque-là, prendre le volant la nuit de Noël, après les partys, ça consistait à être alerte pour dépister et éviter les trop nombreux conducteurs en boisson. Pensez-y deux secondes puis regardez maintenant, aujourd'hui, ce que vous voyez.

Vous voyez des jeunes qui organisent des services de raccompagnement dans les cégeps après les partys. Le

phénomène Nez rouge, là, je vous ferai remarquer que c'est un phénomène jeune. Regardez le nombre de bénévoles. Regardez l'image des bénévoles de Nez rouge, vous allez voir que c'est des jeunes, des jeunes qui se désignent un conducteur avant de sortir, des jeunes qui ont encore en tête les images si traumatisantes des campagnes de la Société de l'assurance automobile du Québec comme «La vitesse tue» ou «L'alcool au volant, c'est criminel». En passant, chapeau pour les pubs! En parlant avec de nombreux jeunes, dans le cadre de ce dossier-là, ils nous ont tous, de façon unanime, décrit de quelle façon la publicité du gars qui tue sa blonde dans un accident les avait marqués pour la vie. Résultat: une génération où le jeune qui prend sa voiture lorsqu'il a trop bu est considéré comme un «twit» au lieu d'être valorisé.

● (21 heures) ●

Bien sûr, les jeunes, ce n'est pas tous des anges. Bien sûr, il y en a quelques jeunes irresponsables qui sont dangereux sur nos routes, comme il y en a qui ont 40 ans ou 50 ans. Peut-être y a-t-il un petit peu trop de jeunes qui adoptent une conduite dangereuse, et c'est un problème. Mais il est clair pour nous qu'une écrasante majorité de jeunes conduisent d'une façon responsable et respectent les normes que nous nous sommes socialement imposées. Pourquoi, alors, imposer à tout le groupe de jeunes un régime infantilisant qui présume de leur irresponsabilité? Pourquoi, alors que le gouvernement fait confiance aux autres citoyens plus âgés?

Nous sommes extrêmement déçus que le gouvernement s'engage dans cette voie. La solution, selon nous, est ailleurs: continuer sur la lancée de la prévention, qui fonctionne bien chez les jeunes, et être sans merci pour les conducteurs qui nous démontrent leur incapacité de se conformer aux règles établies, et ce, quel que soit leur âge. Mais pour tous les autres, pardonnez-moi l'expression, je pense qu'il faut laisser la chance au coureur.

C'est un peu le message que nous voulons vous passer aujourd'hui. Je voudrais simplement, pour le bénéfice de tous, rappeler brièvement les dispositions qui sont en cause. D'abord, la période d'apprenti conducteur, où le nouveau conducteur doit être accompagné d'un conducteur détenant un permis de conduire, passe de trois mois à un an, et ce, pour tous les nouveaux conducteurs. Après cette période, les nouveaux conducteurs âgés de 25 ans et plus accèdent directement au permis de conduire régulier avec 15 points d'inaptitude tolérés.

Pour les nouveaux conducteurs âgés de 16 à 24 ans, la situation est différente. Pour eux seuls, il y a instauration d'un permis probatoire d'une durée de deux ans qui permet d'accumuler un maximum de quatre points d'inaptitude au lieu de 15. Il y a une interdiction absolue de consommer de l'alcool lors de la conduite. Autrement dit, tolérance zéro pour alcool au volant, pour employer une expression à la mode.

Mme Lévesque (Julie): Le gouvernement a choisi de cibler le groupe d'âge des 16 à 24 ans comme

conducteurs problématiques. Or, ce choix peut être remis en question au moins sous deux aspects. Il faut regarder la différence entre les jeunes hommes et les jeunes femmes et également celle entre deux sous-groupes d'âge: les 16-19 ans et les 20-24 ans.

Pour discriminer un groupe d'âge en se donnant une justification raisonnable, on doit démontrer que ce groupe représente un risque plus élevé d'accidents ou encore que ce groupe a une conduite automobile plus mauvaise que d'autres groupes. Or, si nous comparons les jeunes hommes et les jeunes filles, on arrive à des constats très intéressants.

Regardons d'abord le risque d'accidents. On parlera spécifiquement des accidents avec dommages corporels. Dans notre mémoire, nous illustrons très bien que les jeunes femmes ont sensiblement un risque moindre que les jeunes hommes d'être impliquées dans un accident avec blessés. En fait, c'est tellement vrai que les jeunes femmes ont un risque moindre que les hommes plus âgés de 25 à 34 ans. Tout à fait logique, dans ce cas, de discriminer les jeunes femmes. Argumentation plutôt étonnante.

Donc, le risque réel est clair: celui des jeunes femmes est moindre que les hommes de moins de 34 ans. Il n'y a donc pas de justification à discriminer. En passant, les compagnies d'assurances l'ont compris depuis belle lurette. Vous n'avez qu'à regarder la différence de prime d'assurance entre les gars et les filles.

Si on regarde le dossier de conduite, la situation est encore plus claire. Il y a deux façons de juger objectivement qu'un conducteur est un mauvais conducteur: le nombre de points d'inaptitude accumulés ou encore s'il a commis une infraction au Code criminel. Là, le tableau est un peu plus clair. Laissez-moi vous citer quelques chiffres. D'abord, le nombre de conducteurs ayant commis au moins une infraction entraînant l'inscription de points d'inaptitude en 1994: c'est un taux par 100 000 titulaires de permis. Alors, pour les jeunes femmes de 20 à 24 ans, le taux est de 13 574; pour les hommes de 25 à 34 ans, le taux est de 29 341; et celui pour les hommes de 35 à 44 ans est de 21 442. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi, alors, on discrimine les jeunes femmes?

Si vous n'êtes pas convaincus, laissez-moi vous donner un dernier chiffre. C'est le nombre de conducteurs ayant commis une infraction au Code criminel: encore ici, c'est un taux avec 100 000 titulaires de permis. En passant, dans 96 % des cas, il s'agit d'une infraction de conduite avec facultés affaiblies. Eh bien, écoutez bien: le taux est de 96 pour 100 000 chez les femmes de 20 à 24 ans et, chez les hommes de 25 à 34 ans, il est de 1 250 pour 100 000 titulaires de permis. Alors, vous voyez la différence: on compare 96 à 1 250, et ça, c'est quelque chose d'important à retenir.

Il est clair pour nous qu'il est tout à fait injustifié d'assujettir les jeunes femmes à un régime plus strict, alors que, dans les faits, elles conduisent mieux que les hommes plus âgés et ont moins de risques d'être impliquées dans un accident avec blessés.

Regardons maintenant dans la tranche des 16-24 ans, deux sous-groupes d'âge: les 16-19 ans et les 20-24 ans. Ce découpage s'explique très bien. Enfin, il correspond à deux périodes fort différentes de la vie d'un jeune: la fin de l'adolescence entre 16 et 19 ans et le début de la vie de jeune adulte, entre 20 et 24 ans. Or, si on compare les statistiques d'accidents avec dommages corporels, on s'aperçoit que la courbe d'accidents des 20-24 ans s'apparente beaucoup plus à celle des 25-64 ans qu'à celle des 16-19 ans. Regardez simplement le tableau à la page 18 de notre mémoire. Nous en concluons qu'il est erroné d'inclure les 20-24 ans dans une catégorie particulière de conducteurs. Le choix de la cohorte des 16-24 ans nous apparaît donc comme des plus arbitraires et mérite d'être sérieusement questionné.

M. Dowd (Marc-André): Nous allons maintenant examiner les conditions qui vont être imposées aux jeunes durant la probation. D'abord, la tolérance zéro pour l'alcool au volant. Nous avons fait état tout à l'heure du changement de perception chez les jeunes sur la question de la conduite avec facultés affaiblies. Nous avons prétendu que les jeunes sont de plus en plus sensibilisés sur cette question. Les statistiques appuient cette perception. En fait, de 1990 à 1994, le nombre d'infractions au Code criminel liées à la conduite d'un véhicule a subi une diminution nettement plus importante chez les jeunes que chez les autres groupes d'âge. «L'alcool au volant, c'est criminel», eh bien, les jeunes ont compris le message.

Il est alors très étonnant de constater qu'en dépit du succès des campagnes de prévention chez les jeunes, le gouvernement s'apprête à changer de stratégie en adoptant une attitude nettement plus répressive à l'égard des jeunes conducteurs. Il faut en arriver à éduquer le nouveau conducteur à adopter un comportement responsable face à l'alcool au volant. Éduquer, ça veut dire apprendre à faire des choix. On n'apprend pas à quel-
qu'un à faire des choix en lui interdisant quelque chose. En agissant ainsi, on le déresponsabilise et on l'infantilise aussi.

Nous avons décidé, comme société, que la norme acceptable d'alcoolémie, lors de la conduite automobile, est de 0,08. Pourquoi en serait-il autrement pour les seuls jeunes nouveaux conducteurs? Pourquoi la sécurité du public est plus menacée par un jeune homme de 23 ans qui conduit avec 0,07% que par une femme de 38 ans qui a le même taux? En quoi l'âge intervient-il dans le niveau d'affaiblissement des capacités de conduire? Et comment peut-on penser qu'après trois ans d'abstinence totale imposée le jeune conducteur acquiert ensuite soudainement des réflexes d'autocontrôle face à sa consommation?

Nous sommes d'avis qu'il faut continuer sur la lancée de la prévention sur cette question. Nous avons la preuve que cela fonctionne. Qu'on soit sans pitié pour ceux qui nous ont démontré leur incapacité à suivre les règles établies. «L'alcool au volant, c'est criminel», on est bien d'accord. Mais qu'on laisse une chance à tous

de respecter les règles que nous nous sommes socialement établies.

Regardons maintenant la question des points d'inaptitude. Ici aussi, le gouvernement n'y va pas avec le dos de la cuillère. Alors qu'après la période d'apprenti conducteur les nouveaux conducteurs de 25 ans et plus auront 15 points, les nouveaux conducteurs de 24 ans et moins en auront quatre. Joyeuse disproportion. Quatre points d'inaptitude pour deux ans, c'est peu. En fait, une deuxième infraction simple, comme vitesse excessive ou brûler un stop, va suffire pour perdre son permis. Fort bien. Mais pourquoi les mêmes infractions n'entraînent-elles pas les mêmes conséquences pour tous les nouveaux conducteurs? Pourquoi un jeune de 23 ans va perdre son permis après cinq points, alors qu'un nouveau conducteur plus âgé, avec une expérience de conduite égale, va pouvoir accumuler impunément 14 points d'inaptitude? Ce constat a quelque chose de révoltant.

Si nous jugeons qu'accumuler plus de quatre points d'inaptitude sur une période de deux ans équivaut à un comportement répréhensible qui mérite la suspension d'un permis de conduire, comment, du même soufflé, peut-on accorder un maximum de 15 points à une grande majorité de conducteurs? Il nous semblerait plus juste d'instaurer un accès graduel au maximum de points d'inaptitude tolérés, par exemple quatre pour la période d'apprenti conducteur, huit pour la première année de probation, 12 pour la deuxième année de probation et 15 lors de l'obtention du permis de conduire régulier.

On a introduit, dans le projet de loi, un nouvel article au Code de la sécurité routière. Vous me permettez de vous en faire la lecture. Alors, on dit que les prescriptions relatives au permis d'apprenti conducteur, permis probatoire, permis de conduire, etc., visent à s'assurer que l'autorisation de conduire n'est accordée qu'aux personnes qui possèdent les compétences et les attitudes de prudence nécessaires à la sécurité du public. Fort bien. Et, par la suite, il y a un durcissement très net des conditions imposées aux jeunes nouveaux conducteurs. Alors, l'équation est simple: les jeunes sont présentés comme un groupe social irresponsable, incapable d'acquiescer les attitudes de prudence nécessaires.

● (21 h 10) ●

Ce qui nous peine, c'est que ce projet de loi envoie une image négative de tous les jeunes, alors que ce n'est qu'une minorité de jeunes conducteurs qui ont une conduite problématique. Qu'il y ait surreprésentation des jeunes dans les accidents avec dommages corporels, particulièrement chez les 16-19 ans, nous ne le nions pas. Cependant, personne ne devrait perdre de vue qu'une écrasante majorité de jeunes conducteurs démontrent toutes les aptitudes requises pour la conduite automobile.

Nous voulons privilégier une approche qui laisse la chance à tous, un régime qui présume de la maturité des citoyens, y compris les jeunes, un régime qui intervient avec force lorsqu'un conducteur fait défaut de respecter ses obligations légales.

Les nouvelles mesures sur la conduite durant sanction et la conduite avec facultés affaiblies semblent très intéressantes à cet égard. Elles concernent des conducteurs qui ont démontré leur incapacité et leur inaptitude à respecter la sécurité du public. Les jeunes de moins de 25 ans, eux, ont commis, comme seul crime, celui d'être né après 1972.

Bref, le Conseil souhaite que le gouvernement présume de la responsabilité des jeunes de la même façon qu'il fait confiance aux autres citoyens. En respectant ce principe d'équité, l'immense majorité des jeunes va continuer de démontrer au volant des comportements responsables et respecter les normes établies par tous, 0,08% d'alcool, par exemple. Ainsi, les 16-24 ans ne se verront pas imposer un régime infantilisant conçu pour prévenir les excès d'une minorité de conducteurs, difficiles à éduquer comme à corriger.

Merci de votre attention, et on est maintenant disponibles pour répondre à vos questions.

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

M. Brassard: Alors, je remercie les représentants du Conseil permanent de la jeunesse d'avoir accepté de venir exprimer leur point de vue sur le projet de loi n° 12. Évidemment, ils ont traité un chapitre majeur du projet de loi n° 12, celui concernant l'accès graduel au permis et concernant, de façon plus spécifique, évidemment, les jeunes. Je pense qu'il est bon de rappeler les motifs et les raisons qui portent le gouvernement à introduire, dans le Code de la sécurité routière, de pareilles dispositions.

Et je voudrais d'ailleurs déposer, Mme la Présidente, un court document à cet effet, très succinct, mais qui donne, essentiellement, des statistiques intéressantes et qu'il m'apparaît difficile d'ignorer. En fait, il y a...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous en faites le dépôt officiel, M. le ministre?

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait, oui, si c'est possible. Est-ce qu'il y en a des copies? Est-ce qu'il y en a des copies?

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): On va faire faire des copies — merci, M. le ministre, c'est déposé — qu'on pourra distribuer par la suite.

M. Brassard: En fait, quand on analyse l'interaction entre l'âge et l'expérience, ça nous permet de dégager deux constats qui justifient et sont à l'origine du système qui est proposé, du système à deux paliers.

Premier constat. Durant la première année de conduite, les taux d'accidents sont très élevés et très similaires, indépendamment de l'âge. Je le disais, cet après-midi, peu importe l'âge, dans la première année

d'apprentissage, les taux d'accidents sont très élevés, ce qui justifie un permis d'apprenti conducteur d'une durée d'un an, c'est ça la justification de la modification, pour porter de trois mois, actuellement, à un an, 12 mois.

Deuxième constat. C'est que, dès la deuxième année de conduite, les taux d'accidents des 25 ans et plus, ça baisse beaucoup plus rapidement que chez les 16-24 ans. Pour ces derniers, les taux d'accidents demeurent élevés et relativement constants, ce qui justifie, selon nous, un permis probatoire d'une durée de deux ans après la période d'apprenti conducteur, pour le groupe d'âge de 16-24 ans.

Encore une fois, l'objectif poursuivi, c'est un objectif de sécurité, de réduction et d'amélioration du bilan routier. Je veux bien croire que les statistiques, c'est souvent ennuyeux, mais il y en a dont il faut se rappeler et celles en particulier qui concernent l'implication des jeunes dans des accidents de la route. Pour 13 % de titulaires de permis, les 16-24 ans commettent 24 % des infractions au Code de la sécurité routière et 18 % des infractions au Code criminel. C'est beaucoup, hein, pour 13 % de détenteurs de permis. Et il est évident que, encore une fois, l'analyse faite démontre que ce n'est pas une question de connaissances. C'est même le contraire.

On constate que les jeunes ont un niveau de connaissances plus élevé que les adultes. Ce n'est pas une question de niveau de connaissances, mais, par contre, on constate qu'il y a chez les jeunes de 16-24 ans une prise de risques beaucoup plus élevée. Ils prennent des risques beaucoup plus, pas parce qu'ils ne connaissent pas le Code, pas parce qu'ils ne connaissent pas les règles, pas parce qu'ils ne connaissent pas la façon de conduire un véhicule, mais ils sont impliqués dans 24 % des infractions, étant 13 % des titulaires de permis, parce qu'ils prennent des risques plus que des personnes de 25 ans et plus. Ce sont là des données ou des réalités qu'il est difficile d'ignorer, et c'est dans cette perspective-là qu'on traite — oui, j'en conviens — de façon différente les jeunes de 16-24 ans quant à l'accès graduel au permis.

Quant aux filles, c'est vrai que les filles sont impliquées dans moins d'accidents. Par contre, elles font moins de kilométrage, beaucoup moins que les garçons. Si elles faisaient autant de kilométrage que les garçons, leur taux d'accident s'élèverait. Ils ne notaient pas celui des garçons, mais il s'élève de façon assez considérable. Le taux d'accidents avec dommages corporels par 10 000 km parcourus, pour les 16-24 ans, est de 27 % pour les hommes et de 21 %, presque 22 %, pour les femmes. Alors, là, quand on considère le même kilométrage, l'écart entre les filles et les garçons s'amenuise. Par contre, pour 10 000 km parcourus chez les 25-64 ans, hein, le taux d'accident tombe à 9,24 % chez les hommes et à 9,97 % chez les femmes.

Bon. C'est des données qu'on ne peut ignorer, et c'est sur la base de ces données-là qu'on a imaginé et conçu les dispositions qui sont actuellement à l'étude. Encore une fois avec un objectif, évidemment,

d'améliorer le bilan routier, mais surtout, également, des dispositions qui prennent en compte cette réalité majeure qui veut que les jeunes doivent changer leur comportement en matière de conduite automobile plus qu'acquérir des connaissances, puisque sur ce plan-là le problème n'existe pas.

Donc, toutes les dispositions du Code, les allongements de durée visent à faire en sorte que le jeune acquière davantage d'expérience. Bon. C'est sûr qu'on peut parler de discrimination ou qu'on peut qualifier ce système-là de discriminatoire à l'égard des jeunes, mais dans les circonstances actuelles et compte tenu des données dont nous disposons, de la réalité actuelle, moi, je pense que ça se justifie. Évidemment, là, tout est là, le débat est là. Vous venez nous dire que ce n'est pas justifiable. C'est un point de vue qui mérite d'être exprimé et d'être entendu. Mais, moi, ce que je vous dis, c'est que je ne suis pas d'accord avec vous. Je pense que c'est parfaitement justifiable que d'introduire des dispositions qui accordent un traitement particulier et spécifique aux jeunes apprentis conducteurs.

• (21 h 20) •

M. Dowd (Marc-André): J'aimerais réagir en faisant peut-être une lecture différente des statistiques, les mêmes statistiques. D'abord, que ce soit très clair qu'on ne nie pas la surreprésentation des jeunes mais on la questionne sérieusement. Par exemple, il faut tout remettre en contexte. Sans être démagogue, je voudrais vous dire simplement, vous donner un exemple de statistique qu'on peut interpréter dans un bord comme dans l'autre. C'est que la conduite avec facultés affaiblies, l'an passé, il y a eu 2 083 révocations de permis chez les jeunes pour 525 266 jeunes qui conduisent. C'est 0,5 % des conducteurs, ça. Alors, ça, c'est simplement pour vous indiquer que, quelque part, même s'il y a surreprésentation, une très grande majorité des jeunes conduisent de façon responsable.

Quant aux cohortes qu'on a ciblées, j'aimerais y revenir également, la question des jeunes femmes, il y a deux choses, M. le ministre, je pense, qu'il faut regarder. Si on veut les discriminer, c'est soit en fonction du risque qu'elles représentent ou soit en fonction de la mauvaise conduite automobile. La question à kilométrage égal n'est pas tellement pertinente en l'espèce parce que, si c'est le risque, il faut regarder le risque réel. Or, elles ont moins de risques d'être impliquées dans des accidents. Si on veut regarder le dossier de conduite, eh bien, à ce moment-là, c'est les points d'inaptitude puis les infractions au Code criminel, et faites l'exercice, prenez les taux des femmes, multipliez-les par deux pour dire qu'elles ont conduit deux fois plus et vous êtes encore largement en deçà des points d'inaptitude des hommes et, mon Dieu!, cinq et huit fois encore en deçà des infractions au Code criminel. Alors, je pense que, malgré ce que vous avancez, même si on fait un kilométrage égal, l'inclusion des jeunes femmes ne se justifie pas dans la cohorte que vous prétendez discriminer. Regardez, s'il vous plaît, la page 18 du mémoire, je trouverais ça très important... Il faut faire

l'exercice de séparer la cohorte des 16-24 ans. Écoutez, dans les 16-24 ans, vous avez deux réalités là-dedans, là, vous avez la fin d'adolescence, qui est les 16-19 ans, et vous avez les 20-24 ans, qui est le début de la vie d'adulte. D'ailleurs, c'est assez clair, à partir de 20 ans, on n'est plus un teenager aux États-Unis, là. Si vous regardez les courbes d'accidents, je dois vous dire, en fonction de l'expérience de conduite, notre tableau de la page 18, comparez les 20-24 ans aux 25-64 ans, la courbe d'accidents des 20-24 ans se rapproche beaucoup plus de leurs aînés que des 16-19 ans. Donc, on dit — ce n'est pas notre souhait — si vous tenez absolument à discriminer un groupe, regardez plutôt du côté des 16-19 ans parce que, à notre avis, en partant, les 20-24 ans, leur comportement se rapproche de celui des 25 à 64 ans, groupe qu'on ne discrimine pas. Alors, avant de cibler une cohorte aussi large que tout le monde des 16-24 ans, je pense qu'on doit regarder ces éléments-là.

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

M. Brassard: Vous admettez cependant... Quand vous invoquez ou que vous affirmez qu'il faut faire appel au sens des responsabilités des jeunes et que la majorité des jeunes ont un comportement responsable — prenons ça pour acquis — à partir de ce moment-là, cette majorité de jeunes qui ont un comportement responsable ne seront pas pénalisés par les dispositions qu'on inclut dans le Code. Par contre, les jeunes qui, manifestement, ont un comportement irresponsable, bien, vont, à cause de ces dispositions plus sévères, devoir changer leur façon de faire et changer leur comportement de conducteur.

M. Dowd (Marc-André): Mais c'est la question du symbole de dire en partant qu'on présume de l'irresponsabilité des jeunes en disant: Bon, s'ils étaient responsables, le nouveau régime ne les pénalisera pas parce que, de toute façon, ils n'auraient pas eu d'infraction, ils n'auraient pas accumulé de points d'inaptitude. Mais c'est que, en partant, ils partent avec un préjugé largement défavorable, alors qu'on pourrait également arriver au même résultat en adoptant un régime qu'on laisse une chance au coureur et, lors de la commission d'une infraction, on pourrait dire, par exemple, tel type d'infraction, là, à ce moment-là, lorsque la personne — et ce n'est pas seulement le jeune — le nouveau conducteur ou le conducteur a fait la preuve qu'il n'est pas capable de respecter les normes qu'on s'est établies comme société, là on peut lui imposer un régime plus strict. On n'a aucun problème avec ça. Il a fait la preuve qu'il n'était pas capable de se conformer aux règles qu'on s'est établies. Mais simplement de le dire en partant, tous les jeunes, ça nous heurte profondément sur l'image sociale qu'on envoie du groupe des jeunes.

M. Brassard: On ne présume pas que tous les jeunes sont irresponsables et ont un comportement irresponsable. Mais on prend acte du fait qu'il y a plus de

jeunes qui prennent trop de risques, ce qui les conduit à être impliqués dans une proportion d'accidents pas mal plus élevée que la place qu'ils occupent dans l'ensemble des détenteurs de permis. C'est ça. On ne présume pas que les jeunes sont tous, sans exception, irresponsables, mais on prend pour acquis, compte tenu des faits, d'une réalité indéniable, qu'il y a trop de jeunes qui prennent trop de risques, qui ont des comportements à risque, et donc qu'il faut faire en sorte que, avant qu'ils obtiennent leur permis de conduire, ils soient placés dans des conditions qui vont davantage leur permettre de changer, de modifier leurs comportements.

M. Dowd (Marc-André): Alors, moi ce que je vous pose comme question, c'est: Pourquoi pas alors un régime qui s'adresserait à tous les nouveaux conducteurs? Pourquoi avoir spécifiquement discriminé la catégorie des 16-24 ans? On arrive avec ça à des résultats qui sont très troublants. Je vous donne un exemple, on le cite dans le mémoire: un jeune de 23 ans qui commence à prendre son permis, qui a un an et demi d'expérience de conduite — à 23 ans, on est un jeune professionnel, on peut sortir de l'université — ne pourrait pas prendre une bière lors d'un 5 à 7 puis prendre sa voiture par la suite, alors que son collègue de 27 ans, dans la même situation, le pourrait. Encore plus patent, je pense, c'est le cas des points d'inaptitude. Écoutez, entre quatre et 15 points d'inaptitude, vous avez une marge absolument ahurissante. Une vitesse excessive, quand on a quatre points d'inaptitude, ça coûte cher, on vient de perdre la moitié de ses points d'inaptitude; tandis que, si on en dispose de 15, on peut en accumuler une couple sans être inquiété. Alors, c'est ce régime à deux vitesses là qu'on questionne. Si, au moins, ça avait été tous les nouveaux conducteurs, quel que soit leur âge, là on aurait pu dire: Écoutez, il y a une période d'expérience, on va y aller graduellement pour l'obtention du permis de conduire. Mais pourquoi y aller graduellement seulement pour le groupe des 16-24 ans? De toute façon, on sait très bien que vous auriez atteint votre objectif, parce que le groupe de 16-24 ans, c'est quand même 80 % des jeunes conducteurs. Ça aurait été quoi d'inclure le 20 % supplémentaire et de ne pas envoyer à la population le message social que les jeunes sont un groupe irresponsable? C'est ça qu'on questionne.

M. Brassard: Est-ce que vous admettez que, chez les 16-24 ans, la prise de risques est plus élevée?

M. Dowd (Marc-André): Moi, je l'admettrais chez les hommes de 16 à 19 ans.

M. Brassard: Bien, les statistiques démontrent que chez les 16-24 ans la prise de risques est plus élevée.

M. Dowd (Marc-André): Écoutez, parce que là il faut faire un découpage. Vous regardez les 16-24 puis

vous les comparez aux 25-64 ans. Comparez les 16-19 ans, les 20-24 ans, et j'aurais aimé pouvoir comparer les 25-29 ans; je ne les avais pas. Si on me dit les 16-24 ans, puis après ça l'autre catégorie de comparaisons c'est les 25-64 ans, c'est sûr que la prise de risques est plus élevée. Mais effectuez un découpage un peu plus fin puis un peu plus adéquat, puis je suis certain qu'à ce moment-là le problème... la surreprésentation se retrouve chez les 16-19 ans.

M. Brassard: À ce moment-là, vous admettez qu'il y aura quand même discrimination, comme vous dites.

M. Dowd (Marc-André): Oui, on ne le cautionnerait pas plus, mais on trouverait ça moins pire.

M. Brassard: Ah bon!

M. Dowd (Marc-André): C'est ça.

M. Brassard: Je pensais que vous l'admettiez. Je pensais que votre raisonnement vous conduisait à admettre que pour les 16-19 la discrimination était justifiable.

M. Dowd (Marc-André): Non, notre raisonnement nous amène à constater qu'il y a une surreprésentation chez les 16-19 ans, mais on croit à la prévention et on croit aussi également... On n'est pas naïfs, dans le sens que... Nous, on s'était dit: Première offense: régime plus strict. On laisse une chance au coureur, on n'envoie pas le message qu'à la base tous les jeunes sont incapables. Vous auriez atteint le même objectif, et je trouve ça un peu dommage qu'on ne soit pas allé dans ce sens-là.

M. Brassard: Ça va, Mme la Présidente. Merci.

M. Dowd (Marc-André): Merci.

● (21 h 30) ●

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Je vous remercie de votre mémoire et de la façon dont vous le défendez.

Si je comprends bien, une de vos déceptions, c'est que les statistiques démontrent que, s'il y a des jeunes qui ont appris la publicité qui a été faite par la Société de l'assurance automobile du Québec sur l'alcool au volant et ainsi de suite, c'est bien votre groupe. Vous vous êtes responsabilisés, vous avez décidé s'il y a un party on va assigner un conducteur ou bien... Il y a même des jeunes aujourd'hui, je pense, qui ont fait des ententes avec leurs parents. Ils ont dit: Regardez, venez nous chercher.

Donc, le fait que vous vous êtes responsabilisés et qu'on se sert de coercition dans le projet de loi, c'est

un peu ça qui est supporté par les statistiques lorsque vous faites la distinction entre 16-19 et 19-24. Donc, vous sentez qu'on ne reconnaît pas que vous vous êtes responsabilisés et que peut-être on devrait dépenser plus dans des campagnes de publicité pour sensibiliser de plus en plus les jeunes et, aussi, avoir un peu de coercition. Est-ce que c'est un peu ça qui est là... que j'ai pu sentir qu'il y avait une certaine frustration dans ce sens-là?

M. Dowd (Marc-André): Oui. Je dirais que oui. C'est parce que ce qui me frappe toujours, c'est qu'on dirait que, quand on regarde les époques, on n'a plus du tout la même lunette. C'est que, moi, je prétends qu'on a fait un bond fantastique dans les 25 dernières années sur la question de la sécurité routière. L'exemple que Michel, mon président, présentait tout à l'heure, c'est tout à fait juste: les gens conduisaient pas attachés; le nombre de 0,08 % ça ne voulait rien dire pour personne. C'étaient des gros engins puissants. Et, aujourd'hui, on se retrouve avec un discours social qui... Disons, l'alcool au volant, quand je vous dis que les jeunes qui prennent leur véhicule après avoir conduit — j'ai parlé à de nombreux jeunes — socialement, ça ne passe pas. Socialement, la personne n'est pas valorisée parce qu'elle est retournée chez elle après un party puis qu'elle avait bu. O.K. Cette personne-là est dévalorisée. On trouve ça épais comme geste.

Ce que je dis, c'est que, si on regarde dans les dernières années, on a fait un bond fantastique. Mais c'est comme si on est devenu si intolérants face à la question de la vitesse et de l'alcool au volant — peut-être avec raison, pour éviter un plus grand nombre d'accidents — qu'on ne semble pas se rendre compte que la situation des jeunes d'aujourd'hui, bien, on a fait du progrès si on compare aux jeunes de voilà quelques années. Et ça me chagrine de dire: Bien là, aujourd'hui, c'est tellement épouvantable chez les jeunes qu'on ne peut plus leur faire confiance, il faut imposer des conditions strictes. C'est ça qui me chagrine un peu.

Quant à la question de la prévention, on a souvent dit que, bon, là, on a atteint le plafond de la prévention, ça ne fonctionne plus, on a gagné le gain qu'on avait à gagner. Mais je tiens à soumettre quelque chose qu'on a vu dans plusieurs autres problématiques sociales. On s'est rendu compte que, pour des clientèles cibles particulièrement difficiles, effectivement, la prévention à large échelle par message télévisé, par exemple, ça ne les rejoint pas, ça ne fonctionne pas. Il faut, à ce moment-là, adapter nos stratégies de prévention à des clientèles cibles. Si on identifie, par exemple, que la clientèle en centre jeunesse ou la clientèle... Bon, je peux donner l'exemple des centres jeunesse. Je pense que c'est un bon exemple. Si on identifie que c'est une clientèle particulière au niveau de la sécurité routière, qu'on pense à adapter une forme de prévention spécifiquement adaptée pour cette clientèle difficile là, et là on jugera des résultats. Mais je voudrais qu'au moins on se donne cette chance-là.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Vous suggérez peut-être que les points d'inaptitude devraient être de façon graduelle. Est-ce que c'est quelque chose qui existe en quelque part ou est-ce que c'est...

M. Dowd (Marc-André): On a pensé à ça parce qu'on s'est rendu compte, bon, pendant trois ans il y en aurait quatre, puis le lendemain il y en aurait 15. Moi, si je peux me permettre un commentaire ou une suggestion, je pense que ça pourrait être quelque chose d'intéressant, l'instauration graduelle des points d'inaptitude dans le régime, comme amendement intéressant. Ça montrerait vraiment un continuum quand même. On est en probation. On s'en va vers une obtention de permis. On y va graduellement: quatre, huit, 12 et on a notre permis à 15. Ça rejoint également le but d'éducation du régime parce que lorsqu'on perd des points ça prend deux ans avant de les rejoindre. Donc, à quatre points et à huit points, on n'en a pas énormément. Et on va quand même vers l'objectif d'en arriver à être considéré comme un conducteur régulier, entre guillemets.

On trouvait intéressant au Conseil d'instaurer un mécanisme graduel d'accès, parce qu'on trouvait vraiment que le saut de quatre à 15... Du jour au lendemain, tu te réveilles puis tu as quatre fois plus, trois fois et demie plus de points d'inaptitude que la veille; on trouvait ça un peu curieux.

M. Middlemiss: L'application du taux maximum d'alcoolémie toléré à zéro milligramme par 100 ml de sang, est-ce que c'est quelque chose que vous trouvez qui serait difficile d'application?

M. Dowd (Marc-André): Bien, dans notre mémoire, on le suggère. Si on va vraiment dans un zéro d'alcool, ce qu'on ne souhaite pas encore une fois, on dit: Faites donc comme dans certains États américains, allez avec un 0,02 %, qui en vigueur dans certains États américains, pour éviter des possibilités d'abus policiers. Par exemple, ça fait toujours rire quand on dit cet exemple-là, mais on l'a vérifié et il est techniquement possible; manger un baba au rhum, je m'excuse, mais on n'est plus à 0,00 % d'alcool. Alors, en quelque part, 0,02 % n'autorise pas la consommation d'alcool mais va permettre les situations limites.

Alors, on se disait: Simplement pour éviter des abus ou quoi que ce soit, on voyait l'instauration de ce 0,02 % là, subsidiairement sans qu'on l'approuve, effectivement. Mais on se dit: Si le gouvernement décidait quand même d'aller dans ce sens-là.

M. Middlemiss: Concernant l'accès graduel à la conduite, est-ce que vous pensez que le boni de quatre mois pour avoir suivi un cours de conduite va être un incitatif...

M. Dowd (Marc-André): Non, je...

M. Middlemiss: ...pour un jeune à suivre un cours?

M. Dowd (Marc-André): Non. Je pense que le boni de quatre mois ne sera pas un incitatif, et c'est un peu personnel ce que je vais vous dire, on n'a pas fait d'étude très scientifique là-dessus. J'en ai parlé à quelques personnes puis la réaction était que, pour quatre mois, on allait sauver une couple de centaines de piastres puis, de toute façon, ce n'était plus obligatoire. Ça fait que si ce n'est plus obligatoire, bien, on n'en fera pas, tu sais...

M. Middlemiss: Oui.

M. Dowd (Marc-André): Parce que ça coûte quand même cher, les cours de conduite.

M. Middlemiss: Oui. Donc, est-ce que vous êtes un peu d'avis avec d'autres personnes qui nous ont indiqué qu'un rabais, soit dans l'assurance, qui pourrait compenser...

M. Dowd (Marc-André): Ça compenserait, ce serait...

M. Middlemiss: Oui.

M. Dowd (Marc-André): ...un incitatif peut-être plus intéressant, effectivement, pour inciter à suivre un cours de conduite.

M. Middlemiss: Est-ce que vous avez une opinion sur le fait que les cours de conduite sont obligatoires, les gens sont moins intéressés, ils sont désintéressés, ils le font parce qu'ils sont obligés et que, peut-être, ils auraient un meilleur intérêt d'avoir une meilleure formation si ce n'était pas obligatoire?

M. Dowd (Marc-André): On n'a pas traité cette question-là très à fond. Cependant, on s'était dit comme réflexion, disons, de fond, si je pourrais dire, c'est qu'on aurait aimé dire: S'il y a des problèmes de compétence dans certaines écoles, à ce moment-là, qu'on y aille plus par une sélection plus rigoureuse des écoles, l'établissement peut-être d'un programme national, suivi plus strictement, plutôt que de dire: Bon, on n'a pas démontré que ça avait une influence sur le bilan routier, donc on laisse tomber la conduite automobile. Mais je dois vous dire que, là-dessus, il n'y a pas de position ferme du Conseil. On en a discuté un peu puis c'est des éléments qui sont ressortis dans la discussion. Les membres étaient divisés aussi sur cette question-là, de la conduite obligatoire, du cours de conduite obligatoire.

M. Middlemiss: Bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Abitibi-Est. Il reste deux minutes.

M. Pelletier: Merci, Mme la Présidente. Madame, messieurs. Mon attention a été retenue à plusieurs endroits, mais, moi, j'aimerais vous féliciter des points que vous avez apportés. J'aimerais revenir sur toute la question d'avant 25 ans, d'après 25 ans. J'ai retenu cette particularité-là entre le quatre et le 15 points d'inaptitude. J'ai retenu aussi, au tout début de la première intervention où on faisait le parallèle, c'était peut-être pour attirer notre attention, moi aussi j'aimerais attirer la vôtre en disant: D'autres générations, peut-être en pensant à la mienne, où on avait de grosses bagnoles, pas de ceinture et une bière entre les deux jambes... Malheureusement, dans ce temps-là, il y avait des morts dans les accidents, c'était grave. Et, aujourd'hui, en fin de semaine, j'ai vu aussi des jeunes, des morts. La fin de semaine passée, j'ai vu encore plus de morts de jeunes. J'aimerais tout simplement vous demander: Est-ce que vous pensez que ça a vraiment autant changé? J'aimerais vous amener à une autre question aussi. L'objectif du gouvernement, c'est de réduire de 17 % les morts et les accidents graves, par année. C'est l'objectif du gouvernement, du projet de loi. Cet objectif-là réduirait aussi les indemnités du gouvernement, donc l'argent de tout le monde, de 40 000 000 \$ par année. Est-ce que vous ne partagez pas cet objectif-là du gouvernement, par ce projet de loi là?

• (21 h 40) •

M. Dowd (Marc-André): Définitivement qu'on va partager tout objectif qui va viser à réduire le nombre d'accidents, à réduire le nombre de morts, c'est bien évident. Mais on est intimement convaincu que les façons de faire qu'on a avancées dans notre mémoire nous auraient permis d'atteindre le même objectif, sans discriminer d'une façon directe le groupe des 16-24 ans.

M. Pelletier: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Saint-Hyacinthe, vous aviez une question. Votre temps est terminé du côté ministériel, mais il n'y a pas d'autres questions de l'autre côté. Oui? Alors, je vais vous donner...

M. Dion: Merci, Mme la Présidente, j'apprécie. Évidemment, votre mémoire nous fait réfléchir beaucoup sur tout l'aspect discriminatoire. C'est sûr qu'il y a une discrimination évidente. Vous attaquez le fait qu'elle serait plus basée, à certains égards, sur l'âge que sur le risque, parce que la discrimination sur le risque, je pense que vous êtes d'accord avec. Bon.

La question que je me pose, c'est... Un point avec lequel j'ai de la difficulté, vous dites: Attendons au moins la première offense, puis là on imposera des difficultés majeures, on fera la discrimination à partir de la

première offense. Mais on sait que, souvent, la première offense, c'est aussi un accident grave — la première offense constatée, je parle — et ça a des conséquences excessivement graves. Bon.

Vous avez avancé une alternative, c'est-à-dire que, si on ne fait pas de discrimination sur l'âge mais seulement sur le risque, vous dites: Peut-être que vous pourriez examiner la progression du taux de démerite comme un des instruments incitatifs. Il reste que la première offense est quand même toujours là. Est-ce que vous avez pensé à d'autres moyens pour faire en sorte que la première offense ait moins lieu?

M. Dowd (Marc-André): Mais je vous dirais d'abord que ce n'est pas spécifique aux jeunes, notre proposition, parce que qu'est-ce qu'on fait pour tous les autres conducteurs? C'est qu'on attend la première offense. Ça fait que ce qu'on dit, c'est qu'on traite les jeunes comme on traite les autres conducteurs, d'une part. D'autre part, oui, et on va beaucoup du côté de la prévention, prévention ciblée. Encore une fois, je pense qu'il y a moyen de faire avancer la recherche sur les groupes particulièrement difficiles à rejoindre dans nos méthodes actuelles de publicité, par exemple, et qui sont des groupes particulièrement à risque: je pense aux jeunes en difficulté. Et je pense qu'il y a un travail à faire de ce côté-là, repenser notre façon d'approcher ces groupes-là, et on aura peut-être des outils d'intervention pédagogique, des outils de promotion de la sécurité routière qui vont être spécifiques pour ces groupes-là et qui vont donner des bons résultats. Qu'on l'essaie, au moins.

M. Dion: Je vous remercie.

M. Dowd (Marc-André): Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? D'autres questions?

Une voix: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Mme Lévesque, M. Dowd et M. Philibert, nous vous remercions de votre participation.

La commission ajourne ses travaux à demain, 10 heures.

(Fin de la séance à 21 h 44)