



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 (4)

Le jeudi 24 octobre 1996 — N° 35

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 jeudi 24 octobre 1996

Table des matières

Auditions

Service de police de la ville de Charlesbourg	1
IWFA, Comité d'action législative pour le Québec	10
Documents déposés	18
Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions inc. (ARPAC)	18
Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)	26
Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec inc. (CCAQ)	31
Les Cercles des fermières du Québec	35
Comité sécurité chez-nous	44
Bureau du coroner	52

Intervenants

M. Camille Laurin, président

M. Jacques Brassard

M. Robert Middlemiss

M. François Gendron

M. André Pelletier

M. Réal Gauvin

Mme Danielle Doyer

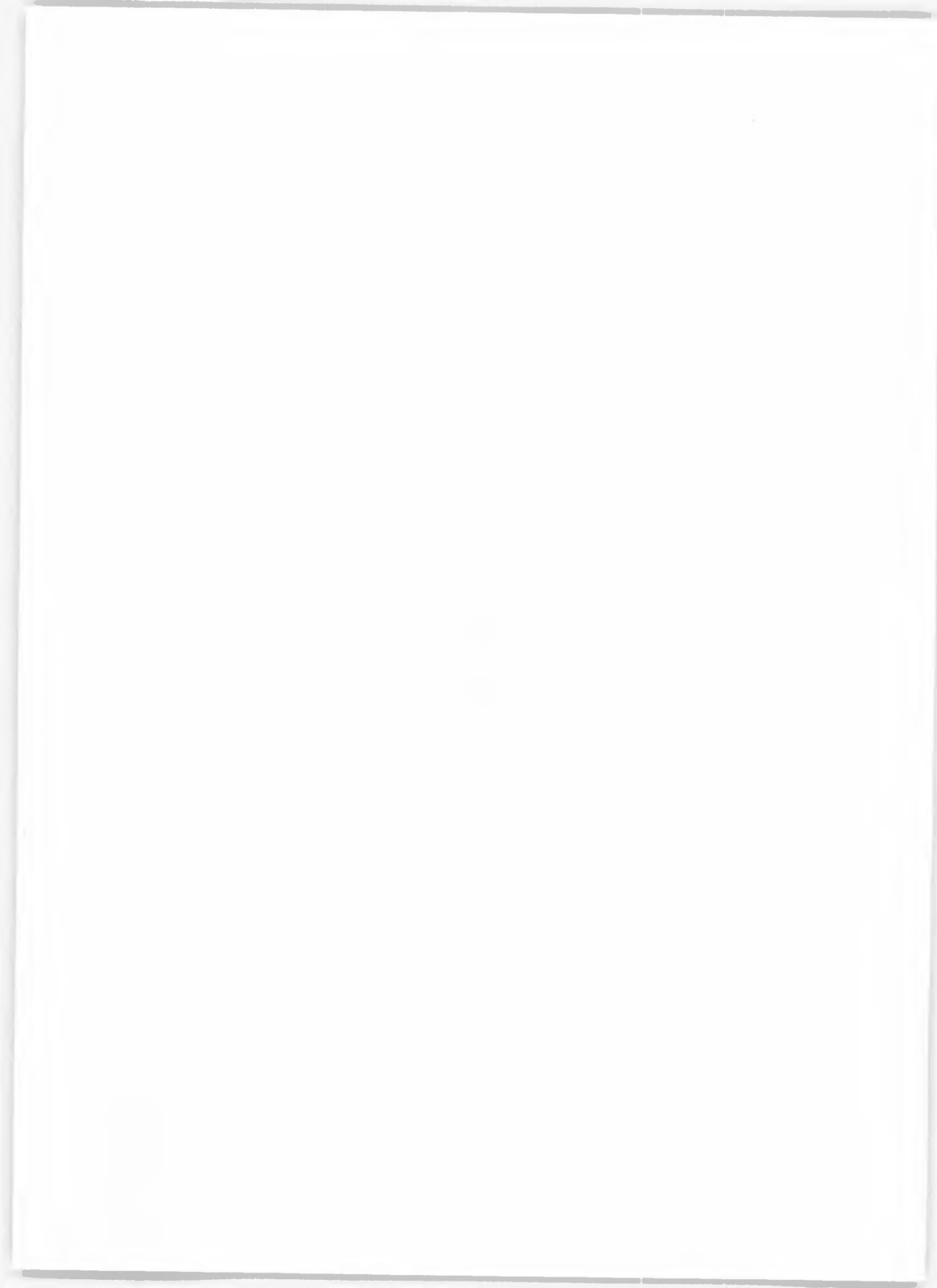
M. Léandre Dion

M. Gérard R. Morin

Mme Solange Charest

M. Gabriel-Yvan Gagnon

- * M. Norman Rainville, Service de police de la ville de Charlesbourg
 - * M. Jacques Marchand, idem
 - * M. Gilles Bourque, IWFA, Comité d'action législative pour le Québec
 - * M. Philippe Vandeuren, idem
 - * M. Jack Mundy, idem
 - * M. Mike Gravel, idem
 - * M. Normand Barabé, ARPAC
 - * M. Michel Beaupré, idem
 - * M. Robert Lalonde, RLVQ
 - * M. John Bragoli, idem
 - * M. Jacques Béchar, CCAQ
 - * M. Frédéric Morin, idem
 - * M. Maurice Roy, idem
 - * M. Jean-Pierre Voyer, idem
 - * M. Félix Lambert, idem
 - * M. Jean-Guy Bégin, idem
 - * Mme Louise Déziel-Fortin, Les Cercles des fermières du Québec
 - * Mme Louise Lagarde, idem
 - * M. Ulysse Duchesne, Comité sécurité chez-nous
 - * M. Pierre Morin, Bureau du coroner
 - * Mme Sonia Tennina, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 24 octobre 1996

Consultation générale sur le projet de loi n° 12

(Dix heures vingt-quatre minutes)

Le Président (M. Laurin): Je déclare ouverte la séance de la commission de l'aménagement et des équipements qui doit continuer son travail en ce qui concerne la consultation générale et les auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Est-ce que vous avez des remplacements à nous annoncer, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui. Mme Bélanger (Mégantic-Compton) est remplacée par M. Bergman (D'Arcy-McGee); M. Benoit (Orford) est remplacé par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet); M. Perron (Duplessis) est remplacé par Mme Charest (Rimouski); et M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Thérien (Bertrand).

Le Président (M. Laurin): Merci. Ce matin, nous entendrons trois groupes: le Service de police de la ville de Charlesbourg, le Comité d'action législative pour le Québec et l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions inc.

J'inviterais le premier groupe, le Service de police de la ville de Charlesbourg, à se présenter à la barre des témoins. Est-ce que vous pourriez, s'il vous plaît, vous présenter aux membres de la commission?

Auditions

Service de police de la ville de Charlesbourg

M. Rainville (Norman): Oui. Bonjour. Je suis l'agent Norman Rainville, du Service de police de la ville de Charlesbourg. Je suis accompagné du directeur adjoint, M. Jacques Marchand, de la ville de Charlesbourg également.

M. Marchand (Jacques): Bonjour.

Le Président (M. Laurin): Comme vous le savez, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire et, par la suite, la représentation ministérielle pourra vous poser des questions durant 20 minutes et, par la suite, l'opposition officielle fera de même. Vous pouvez donc prendre vos 20 minutes ou ne pas les prendre. À votre convenance.

M. Rainville (Norman): C'est bien. Alors, M. le Président, M. le député, M. le ministre, mesdames et messieurs, je veux quand même, avant de commencer, vous remercier de nous avoir permis de nous faire entendre dans ce projet de loi n° 12. Nous autres, on

voudrait attirer plutôt l'attention sur le fait des matières assombrissantes. C'est là-dessus qu'on veut vous entretenir.

Alors, dans le mémoire il y aura une introduction, on parlera des lois existantes, qui sont présentement en vigueur, le citoyen face à cette loi, les poseurs de pellicule assombrissante face à la loi, la jurisprudence face à la loi et, également, le policier face à cette loi et une conclusion.

En introduction, il faut savoir que tous les véhicules fabriqués depuis 10 ans, sans égard aux pays, aux États et aux provinces, ont les vitres teintées de manière à ce que la lumière pénètre à 70 % et plus par le pare-brise et les vitres des portières avant. La majorité des véhicules fabriqués ont aussi les vitres teintées. C'est une norme établie et respectée par tous les manufacturiers d'automobiles pour être conforme à l'importation et à l'exportation.

Ici, au Canada, la loi est conforme à la loi fédérale sur la sécurité des véhicules. Selon les renseignements recueillis, il est aussi important que le pare-brise et les vitres avant des portières soient de teinte égale pour empêcher la rétine de l'oeil de s'ajuster constamment quand le conducteur regarde à gauche et à droite.

Les lois qui étaient déjà existantes au Code de la sécurité routière. Alors, les articles suivants traitent des matières assombrissantes dans les vitres. Il y en avait trois principaux, soit l'article 265 du Code de la sécurité routière, qui référerait également au décret 2069-82, aux articles 28 à 31, qui fixe les normes des vitres et s'adresse aux propriétaires possibles des véhicules munis de matières dans les vitres. Il y avait un autre article, l'article 266 du CSR qui s'adresse à ceux qui posent la matière dans les vitres. Et l'article 281 du CSR s'adresse à ceux qui conduisent un véhicule avec de la matière dans les vitres.

Vous trouverez également en annexe les articles du CSR ainsi que les articles 28 à 31 du décret 2069-82 qui touchent les normes des vitres. Vous remarquez que seul l'article 265 du CSR peut faire l'objet d'un 48 heures, tandis que les autres articles sont des infractions.

Alors, le citoyen face à la loi. Lorsque nous interceptons des conducteurs ou propriétaires munis de ces pellicules assombrissantes dans les vitres avant, les principaux arguments sont les suivants: Vous n'appliquez pas la loi de la même façon, en se référant aux différents corps de police; mon auto est plus belle avec ces pellicules; la matière est plus pâle à l'avant qu'à l'arrière; j'ai acheté ma voiture comme ça; je ne savais pas que c'était défendu; celui qui a posé la matière a dit que je respectais la norme car il a apposé une matière de 30 % assombrissante de manière à laisser pénétrer la lumière à 70 %.

On constate également que la majorité des citoyens ne savent pas que leurs vitres sont déjà teintées à 30 %, et ceux qui posent des pellicules assombrissantes ne le disent surtout pas, et vous comprendrez pourquoi. Suite à cela, certains citoyens sont allés à la cour et ont fait annuler leur 48 heures ou leur infraction, suite à ces interprétations.

Les poseurs de pellicules assombrissantes face à la loi. Ces gens disent à leurs clients que la loi n'est pas claire et les informent souvent que seulement les policiers zélés vont leur faire enlever et que, en grande majorité, c'est toléré, qu'il n'y a pas de problème et que le véhicule est beaucoup plus beau.

Également, ils informent les clients qu'ils posent une matière teintée à 30 %, laquelle est légale en vertu du CSR et du décret 2069-82, article 29, deuxième paragraphe, à la dernière phrase qui dit: «Les vitres des portières doivent laisser passer la lumière à 70 % ou plus lorsque mesurées à l'aide d'un photomètre.» Par contre, ce qu'ils ne disent pas, c'est que les vitres sont déjà teintées à 30 % par le manufacturier. Ainsi, la plupart de ces gens ne possèdent pas de photomètre, et vous comprendrez qu'ils ne sont pas intéressés à constater que la lumière entre seulement à 40 % ou moins, dépendant de la teinte qu'ils posent dans les vitres.

• (10 h 30) •

La jurisprudence face à la loi. Dans leur jurisprudence, certains juges municipaux ont décidé qu'ils ne reconnaissent pas le photomètre comme un appareil approuvé et précis à leur satisfaction. Ils en ont conclu de ne pas s'en servir comme appareil de mesure. Un autre argument des juges est à l'effet que l'article 265 du CSR fait seulement mention de la visibilité du conducteur et non de la visibilité qu'on a de l'extérieur.

Ce qui est aberrant, c'est que des juges municipaux ont même acquitté des citoyens ayant reçu des infractions pour la ceinture de sécurité sous prétexte que les policiers n'ont pu voir correctement s'ils étaient attachés à cause des matières assombrissantes dans les vitres. Les citoyens ont soulevé le doute raisonnable pour se faire acquitter.

Les policiers face à la loi. Matière assombrissante. Le Code de la sécurité routière prévoit déjà, à l'article 265, deuxième paragraphe, que le pare-brise et les vitres doivent être libres de toute matière pouvant nuire à la visibilité du conducteur. Le problème est que le législateur n'a pas prévu, comme à l'article 266, la phrase suivante: La visibilité qu'on a de l'extérieur du véhicule.

Le décret 2069-82, article 29, troisième paragraphe, ne laisse aucun doute à l'interprétation, quant à lui: «Aucune matière assombrissante ne doit être collée ou vaporisée sur le pare-brise.» Lui, il n'y a pas de problème. C'est pourquoi nous rencontrons rarement le cas où le pare-brise est muni de matière assombrissante. Le texte précédent devrait également s'appliquer aux vitres des portières avant.

Photomètre. Avec le texte ci-haut mentionné, on éliminerait également le photomètre et son problème

d'application dû au fait que la plupart des corps de police ne possèdent pas de photomètre et que chacun des intervenants interprète à sa manière le résultat, à savoir que le 70 % de lumière entrait par les vitres des portières avant, selon l'ancien texte, l'article 29 du décret. Quand on émettait un avis de 48 heures pour l'article 265 du CSR, le policier qui devait constater la quantité de lumière qui entrait par les vitres avant du véhicule était incapable de le faire n'ayant pas l'appareil requis; il signalait quand même le 48 heures même si la matière n'était pas enlevée.

L'application de la loi. Le problème d'application pour le policier est difficile et leur sécurité se trouve mise en cause. Quand les véhicules sont munis de matière dans les vitres de portières avant et qu'on voit mal ou pas du tout, dépendant de la teinte qui est apposée, il est dangereux pour nous de s'approcher de ceux-ci. Le problème est encore plus accentué les jours sombres et la nuit. Il est important pour nous qu'on puisse voir le comportement du conducteur et du passager qui sont dans le véhicule afin de distinguer s'ils portent la ceinture ou ce qu'ils ont à leur portée ou dans les mains.

Les gens profitent de ces matières pour conduire avec un permis révoqué ou suspendu; d'autres sont recherchés, évadés, en probation, en restriction de sortie ordonnée par la cour, des gens d'intérêt pour les policiers. Il y a ceux qui conduisent en état d'ébriété et qu'on ne peut évaluer visuellement et, enfin, ceux qui ne veulent pas porter la ceinture de sécurité. Des citoyens ont déjà porté plainte pour s'être fait frapper par un autre véhicule qui avait des matières dans les vitres et ils étaient incapables de nous donner le moindre indice sur le conducteur ou le passager pour débiter l'enquête car ils ne voyaient rien à l'intérieur du véhicule.

Par contre, étant donné que les fabricants produisent des véhicules genre récréatif, familial, pick-up, quatre-par-quatre dont les vitres arrière peuvent être teintées très foncé en option, nous n'avons aucun problème à tolérer que les gens fassent poser de la matière localement dans les vitres arrière pour en arriver au même résultat que les fabricants. C'est même apprécié pour dissimuler les objets dans les véhicules et prévenir le vol. En conclusion, le fait de ne coller aucune matière assombrissante dans les vitres des portières avant, comme il est prévu pour le pare-brise, élimine toute place à interprétation ou ambiguïté et rend l'application facile pour les policiers et les juges.

La disparition de la notion du 70 % de lumière qui pénètre par les vitres des portes avant du véhicule lorsque mesuré à l'aide d'un photomètre est une très bonne décision du législateur et doit être adoptée comme telle pour avoir les résultats espérés par celui-ci. En fait, il n'y a pratiquement aucun changement dans la législation antérieure, sauf que ceci est plus précis et facile d'application pour tous les intervenants. Suite à la complexité de cette loi et face aux ambiguïtés à la faire appliquer, nous voulons que la refonte de ces articles soit faite comme prévu dans le projet de loi. Ceci permettra de faire appliquer ces articles dans la plénitude de

leur force et de leur efficacité pour le bien de chaque citoyen ainsi que pour la sécurité de ceux qui doivent appliquer les lois que le législateur demande de faire respecter. Merci.

Le Président (M. Laurin): Merci. M. le ministre.

M. Brassard: Oui, d'abord, je voudrais vous remercier, M. Marchand, M. Rainville, d'avoir accepté de venir témoigner devant la commission et de traiter un aspect particulier qui a été moins mis en évidence, évidemment, dans les débats publics sur le projet de loi n° 12. Ce sont d'autres sujets qui ont pris les devants de la scène. Mais il reste quand même que c'est une disposition du projet de loi qui est importante.

En fait, ce que vous dites, c'est que les fabricants d'automobiles, actuellement, depuis une bonne dizaine d'années — ce qui n'est pas nécessairement visible pour le commun des mortels quand on ne le sait pas — déjà, ils appliquent des matières assombrissantes aux vitres des portières avant qui font pénétrer la lumière à 70 %. Donc, par conséquent, en ajouter d'autres, des matières assombrissantes, ça fait descendre le pourcentage à moins de 70 %.

Si je comprends bien votre mémoire et votre argumentation, pour vous, comme policiers, c'est sur le plan de la sécurité que ça vous pose des problèmes. Vous ne voyez pas suffisamment le conducteur. En fait, pour vous, en tant que policiers, c'est important d'avoir une bonne visibilité de l'extérieur vers l'intérieur du véhicule, banquette avant.

M. Rainville (Norman): C'est exact, monsieur.

M. Marchand (Jacques): C'est très important, M. le ministre. Si on se met dans la situation que le policier approche un véhicule durant les heures d'obscurité et que les vitres avant du véhicule sont teintées, c'est impossible pour nous de voir à l'intérieur. On sait bien que toutes les mesures de sécurité qu'on doit appliquer quand on s'approche d'un véhicule, à 98 %, on fait affaire avec des honnêtes gens, mais l'autre 2 %, ce sont des gens avec qui on doit être très prudents. Pour nous, il est impossible de voir à l'intérieur.

On a vu des cas — quoiqu'on n'a pas de statistiques — des policiers qui se sont fait tirer justement parce qu'il y avait des vitres teintées et que le policier, pour s'approcher, pour pouvoir voir le moins de l'intérieur, doit être vis-à-vis de la vitre du conducteur, se pencher, éclairer et regarder. C'est à ce moment-là que l'autre l'attend puis, bang, il le tire.

M. Brassard: Des cas récents?

M. Marchand (Jacques): Non, pas des cas récents nécessairement. Mais j'ai été au Collège canadien de la police, ça fait deux ans et demi, pour un cours et on nous a montré, aux États-Unis, un shérif qui

s'est fait descendre de cette manière-là, grâce à la fameuse caméra qu'il y a dans les véhicules.

Nos policiers voient ça fréquemment, des gens qui doivent s'approcher et, de même, éclairer par la portière et, quand on ouvre la porte, le type a une bouteille sur le siège à côté de lui, il a un marteau, il a ses outils de cambrioleur, de voleur par effraction tout près de lui. Et, grâce à Dieu, il n'a pas mis la main dessus; il a eu cette sagesse-là. Mais on ne le voit pas parce que l'approche sécuritaire d'un véhicule pour un policier, même le jour, c'est que tu t'approches jusqu'au pavillon arrière de la voiture, tu regardes sur le siège arrière et, si tout est normal, tu t'approches vis-à-vis de la vitre arrière pour regarder ce qui se passe au niveau du conducteur et sur le siège du passager avant. Avec les matières assombrissantes, je regrette, on ne peut pas du tout.

M. Brassard: Ça, ce que vous dites là, c'est une procédure d'approche...

M. Marchand (Jacques): Sécuritaire.

M. Brassard: ...d'une auto que vous avez immobilisée, à laquelle vous avez ordonné de s'immobiliser.

M. Marchand (Jacques): Oui.

M. Brassard: Tous les services policiers procèdent de cette façon-là?

M. Marchand (Jacques): C'est ce qu'on apprend quand on entre dans la police, même si ça fait quelques années pour moi. C'est ce qu'on apprend, de travailler...

M. Brassard: Et ça vous pose un problème quand il y a des vitres avant trop sombres.

● (10 h 40) ●

M. Marchand (Jacques): Énorme, énorme, parce qu'on doit se rendre vis-à-vis du conducteur et se pencher. S'il veut nous attendre avec une arme, un simple couteau, nous, on doit se pencher et, au moment qu'il baisse sa vitre, bien, on est là, on est très vulnérables. Ça, c'est le premier commentaire qu'on a à faire sur les vitres avant teintées.

Le deuxième aussi, qui n'est pas seulement au niveau des policiers, on sait très bien... Si on fait l'expérience: prenons un véhicule dont les vitres sont teintées normalement par le fabricant, portons des verres réguliers teintés, comme les pellicules qui sont assombrissantes, puis essayons de conduire avec ça. J'ai fait le test, moi. J'ai été m'acheter des verres fumés à 1,99 \$ qui étaient vraiment teintés puis je les ai portés dans mon auto, dont les vitres sont teintées par le manufacturier. Je dois vous dire que je ne voyais pas grand-chose. Je voyais les véhicules, je voyais les lumières, mais c'est les détails qu'on ne voit pas. Exemple, quand on s'en va sur un boulevard urbain qui a quatre voies, deux voies

chaque côté, et qu'on est dans la voie de gauche, qui est près de la ligne centrale, je peux vous dire qu'on ne voit pas très bien et assez à temps les piétons qui sont sur les trottoirs. On ne voit pas très bien, s'il y a un véhicule sur une rue transversale qui a fait son arrêt, s'il repart ou pas. Vous savez, le détail qu'on doit toujours avoir en surplus dans la conduite sécuritaire d'un véhicule.

Donc, c'est le deuxième commentaire qu'on apporte, pas seulement pour le policier, mais aussi pour le citoyen conducteur, tous les gens qui conduisent des véhicules. Puis ceux qui ont des vitres teintées, vraiment teintées à l'avant, on ne les voit pas, les détails, par l'expérience que j'ai faite.

La troisième chose, quand M. Rainville a parlé des photomètres. On était équipés d'un photomètre, nous, au Service de police. On a perdu nos causes et on a arrêté de se servir du photomètre. Mais, avant d'arrêter de s'en servir, on a dit: On va faire certaines vérifications et, s'il y a lieu d'aller en appel sur les décisions qui ont été rendues, on va le faire. On a fait des études avec ça pour s'apercevoir que les juges n'avaient peut-être pas complètement tort de dire: Bien, ce n'est pas trop précis, votre photomètre, parce que le 70 % qui doit passer, c'est plus ou moins fiable. On a pris un véhicule, des véhicules identiques, de même compagnie, puis on est arrivé puis il y avait des véhicules qui laissaient passer 62 % de luminosité au lieu de 70 %. On s'est dit: Pourquoi? Pour s'apercevoir que le conducteur de ce véhicule-là était un fumeur et la fumée, qui n'est pas nécessairement visible à l'oeil, était très bien détectée par le photomètre. Et sur ces objections-là que les gens ont apportées en cour, bien, ils ont créé le doute raisonnable. C'est pour ça qu'aujourd'hui le photomètre, il n'est plus en usage. Même ceux qui en avaient, on ne l'a plus en usage parce qu'il y a toutes sortes de raisons qui donnent une fausse... pas une fausse lecture au photomètre, une bonne lecture, mais due à l'assombrissement par une matière autre que des particules assombrissantes.

Il y a aussi le cas dont M. Rainville a traité. Il y a des gens, des délits de fuite, qu'on ne peut pas poursuivre parce qu'on ne peut pas identifier le conducteur. On sait très bien que, dans nos règles de justice, dans le cas d'un délit de fuite ou dans le cas de tout autre crime, on doit être capable, le service de police ou le poursuivant, le procureur de la couronne, d'identifier sans l'ombre d'un doute la personne qui est responsable du crime. Qu'est-ce qu'on fait quand on a la bonne description du véhicule, qu'on a toutes les données circonstancielles pour poursuivre la personne, mais, lui, il ne nous fait pas de déclaration — c'est son droit, c'est bien correct — et on n'est pas capable de le placer à l'arrière du volant? Bien, tout simplement, on n'a pas de poursuite parce qu'on ne peut pas identifier le conducteur, le suspect. Donc, c'est un troisième point dont il faut tenir compte, ça.

M. Brassard: Une dernière question. Combien de personnes, à peu près, environ, vous intercepez dans

une année, disons, soit pour des 48 heures, parce qu'il peut arriver que vous donniez un 48 heures, ou des infractions?

M. Rainville (Norman): De la manière dont c'était fait au Code de la sécurité routière jusqu'à maintenant, l'article 265 nous permettait de donner un 48 heures ou un avis d'infraction. Si c'étaient les gens qui posaient la matière, il n'y avait pas de 48 heures, c'était une infraction. C'était strictement défendu de poser de la matière dans les vitres. Pour les gens qui conduisent un véhicule, également, il n'y a pas de 48 heures, c'est une infraction.

Combien qu'il se mettait d'infractions, votre question?

M. Brassard: Combien de cas, à peu près, par année?

M. Rainville (Norman): On l'appliquait à Charlebourg, on l'appliquait d'une façon assez importante, là. On en mettait peut-être 300, 400.

M. Brassard: Ah oui! Tant que ça.

M. Rainville (Norman): Oui, tant que ça.

M. Brassard: C'est illégal, je suppose, à travers le Québec, ça dépend des services de police.

M. Rainville (Norman): Exactement, monsieur, ils ne l'appliquaient pas tous de la même façon.

M. Brassard: Pas tous de la même façon.

M. Rainville (Norman): J'y fais allusion dans mon mémoire.

M. Brassard: Oui.

M. Rainville (Norman): Tantôt, quand vous disiez que les fabricants appliquaient de la matière à la sortie de l'usine, eux autres, la vitre est coulée.

M. Brassard: Oui, d'accord.

M. Rainville (Norman): Elle est coulée teintée. Elles sont toutes coulées de la même façon.

M. Brassard: Ce n'est pas une application. Oui, je comprends.

M. Rainville (Norman): C'est ça. L'application se fait localement après la sortie du char de l'usine.

M. Brassard: Oui, d'accord. Je vous remercie.

M. Marchand (Jacques): Si vous me permettez, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Oui, je vous en prie.

M. Marchand (Jacques): M. le ministre, j'aimerais faire un autre commentaire. En regardant le projet de loi, peut-être que je n'ai pas eu connaissance de tous les articles, mais je me pose la question si ça ne devrait pas être regardé, que, quand il y a des matières assombrissantes sur les vitres arrière, si le projet de loi est adopté tel quel, d'obliger les deux miroirs extérieurs sur le véhicule. Si on regarde dans le projet de loi, on a prévu pour l'autobus scolaire que c'est plus que les deux vitres avant de chaque côté du conducteur qui doivent être libres de pellicules assombrissantes, mais aussi les vitres qui suivent immédiatement en arrière. Si on conduit un véhicule automobile ou un camion quatre-par-quatre avec ces vitres assombrissantes — c'est permis, et ça va; ça va aussi pour les véhicules de promenade, comme le projet de loi le dit — je m'interroge si ça ne serait pas à regarder, par contre, l'obligation d'un miroir sur chaque porte avant. Parce que, si on regarde l'angle mort d'un miroir — sauf les fameux miroirs ronds qui n'ont pas d'angle mort, mais ce ne sont pas tous les véhicules qui en sont munis — et qu'on veut vérifier notre angle mort comme il faut, on jette toujours aussi un coup d'oeil par le début de la vitre de la portière arrière. Donc, avec les miroirs, ça nous aiderait. S'il n'y a pas de miroir, lui, il est vraiment obligé de regarder comme il faut pour l'angle mort, tandis qu'avec le miroir ça diminue le risque de changer de voie et de couper quelqu'un.

M. Brassard: Sauf que, là, il est question de fabrication. Donc, c'est des normes de fabrication, à ce moment-là. Et, comme vous le savez, c'est de juridiction fédérale. Mais votre point de vue n'est pas sans intérêt et mériterait d'être, disons, acheminé à qui de droit. Merci.

M. Rainville (Norman): Peut-être encore une chose. On a fait allusion à plusieurs choses, mais la ceinture de sécurité est une chose qui préoccupe beaucoup de gouvernements puis ils aiment que ce soit appliqué. Le fait de ne pas voir correctement le conducteur d'un véhicule, lorsqu'on veut appliquer l'article de la sécurité routière, c'est le doute raisonnable et l'infraction est rejetée. Le fait de ne pas se conformer au Code de la sécurité routière en appliquant des matières permet, en plus de faire cette infraction-là, d'en faire une autre: celle de ne pas porter la ceinture de sécurité. Alors, vous comprendrez qu'on encourage les gens qui ne veulent pas porter la ceinture de sécurité à mettre des matières de plus en plus foncées pour se soustraire à cette obligation-là.

M. Brassard: Ce que vous nous dites là, c'est fondé sur votre pratique?

M. Rainville (Norman): Exactement. Moi, je suis un policier du terrain et je suis affecté, à 80 % de

mon travail, à appliquer le Code de la sécurité routière, et on fait de ce genre d'opération là et on est confronté à cette situation-là.

M. Brassard: Donc, il est arrivé à plusieurs cas, plusieurs fois, que devant le tribunal de la cour municipale, j'imagine, vous ayez en quelque sorte échoué à cause de ce doute. C'est arrivé?

M. Rainville (Norman): Oui, oui, à plusieurs reprises. Pour faire la preuve, il faut que j'explique au juge que j'ai vu que la boucle chromée était à sa place et que j'ai vu qu'il ne portait pas correctement la ceinture, donc que la ceinture n'était pas portée et que la boucle était en haut du réceptacle. Alors, il faut que j'aie une bonne visibilité, parce qu'au moment où le monsieur témoigne ou que le citoyen témoin dit: Bien, il n'a sûrement pas bien vu, il faisait noir dans mon char, j'avais des pellicules collées dans mes vitres, le doute raisonnable s'installe et il en bénéficie.

M. Brassard: Merci.

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

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. M. Rainville, M. Marchand, vous indiquez que toutes les autos sont teintées, les vitres avant et les pare-brise, à 30 %. Ça, c'est toutes les autos?

M. Rainville (Norman): La majorité, monsieur. Je n'ai pas marqué 100 % parce qu'il y a des produits importés, peut-être comme Lada, je ne suis pas sûr, eux autres... Mais tout ce qui est fabriqué depuis les 10 dernières années, la majorité ont les vitres teintées. Même si, vous, vous ne le voyez pas, c'est teinté vert, il y a une teinte verte de 30 % dans la vitre, coulée à même le pare-brise et les vitres des portières avant.

M. Middlemiss: Est-ce que les autos viennent aussi, la plupart, avec deux miroirs?

M. Rainville (Norman): La plupart maintenant viennent avec deux miroirs.

Une voix: ...

M. Middlemiss: Pardon?

M. Gendron: Tu es en voiture, là?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Oui, oui, je suis en voiture. C'est bien.

Des voix: Ha, ha, ha!

● (10 h 50) ●

M. Middlemiss: Le 30 %, est-ce que c'est la limite, disons, pour des raisons de sécurité? Est-ce que ça pourrait être 35 %? Est-ce que ça pourrait être 32 %? Est-ce que ça pourrait... C'est quoi, le maximum? C'est dans ce sens-là, je pense, qu'on cherche.

Une autre question aussi. Tantôt, je pense que M. Rainville mentionnait que, pour l'inspection, lorsque vous arrivez derrière une auto, vous regardez par la vitre arrière; pourtant, vous n'avez indiqué aucune restriction de «teintage» sur la vitre arrière. Est-ce qu'on ne devrait pas avoir des normes aussi pour la vitre arrière dans ce sens-là? À ce moment-là, si on décide que vous puissiez avoir la preuve, un code, quelque chose pour dire qu'on a une bonne vérification. Puis le photomètre aussi, là, ce n'est pas, tu sais... ou trouvez un autre instrument qui va vous permettre... Puis si le gars fume, forcez-le à laver ses vitres, j'ai l'impression que ça va nécessairement donner le vrai portrait.

M. Marchand (Jacques): Bon. Quand j'ai fait les vérifications à l'aide du photomètre pour le 30 %, que je suis arrivé avec des 37 %, 38 % d'obstruction et que c'était dû à la fumée de cigarette, ce n'était pas tellement contraignant, cette chose-là, 4 %, ou 5 %, ou 6 % de plus. Ça, c'était quand même acceptable. Ce n'était pas comme ce qu'on voit avec les pellicules assombrissantes.

Quand j'ai dit que c'était important qu'on voie à l'intérieur mais qu'on est prêts à accepter les pellicules assombrissantes dans les vitres arrière, oui, on est prêts à accepter ça, nous, le Service de police de Charlesbourg, dans les commentaires qu'on fait, parce que c'est peut-être un compromis, c'est certainement un compromis, pour les fabricants de ces choses-là. Il y a des gens qui travaillent, et tout ça, et si on dit: Bien, on enlève tout ça puis on laisse tout à 30 %, c'est peut-être un compromis.

La deuxième raison aussi, c'est que c'est peut-être un matériel qui donne un certain confort. Je regarde, si on a des jeunes enfants, les jeunes enfants qui sont assis sur un siège d'auto, qui ont la tête près du toit du véhicule, même si on a un véhicule de qualité et que le toit est supposé être isolé, c'est plus inconfortable pour la chaleur pour un enfant que pour une personne adulte parce qu'ils sont très haut et il n'y a pas... Bon, l'enfant étant un enfant, il y a les rayons du soleil qui plombent sur lui, il regarde. Nous, on a la possibilité de porter des verres fumés, de bons verres fumés, tandis que l'enfant, il n'a pas cette possibilité-là. Donc, il faut regarder ça aussi, le confort des enfants. Il y en a beaucoup qui sont dans le siège d'auto et on ne peut pas leur faire porter des verres fumés.

Donc, pour nous, ce n'est pas l'idéal mais c'est un compromis. Et quand on parle de sécurité, bien, quand on arrive à la finition du toit, qu'on regarde et qu'on ne voit pas en arrière, on peut s'étirer le cou un peu et on voit un peu de biais par la vitre avant. Quand j'ai été au cours du Collège canadien, tous les cas qui ont été cités avec des pellicules assombrissantes, je n'ai

pas vu une fois que quelqu'un s'est fait agresser ou s'est fait tirer dû à une personne qui était assise sur le siège arrière. C'est toujours parvenu du conducteur ou de son passager qui l'attendait. C'est ce que j'ai vu, moi, personnellement. C'est pour cette raison-là que, nous, en tout cas, en tant que service de police à Charlesbourg — je ne parle pas pour les autres — on n'a pas d'objection à ce qu'il y ait des matières assombrissantes sur la vitre arrière et les vitres des passagers arrière, quel que soit leur degré. C'est un compromis pour nous, là. Si on pouvait avoir le 30 % sur la vitre avant et les vitres conducteur et passager avant, pour nous, ça serait un gain très important pour la sécurité de nos policiers et des gens qui sont sur la rue, justement à cause des détails que le conducteur ne peut plus voir la nuit.

M. Middlemiss: M. le Président, en d'autres mots, vous dites que le maximum, c'est 30 %. C'est basé sur quoi, là? La question que j'ai posée, est-ce que ça pourrait être 35 %, 40 %? Et si, par hasard, ça ne vient pas de la manufacture, il faudrait exiger que ça ne soit pas plus de 30 %, si ce n'est pas déjà dans la teinte.

M. Marchand (Jacques): Si ça revient à autre chose que ce qu'on peut exiger des manufacturiers — je retiens les propos très pertinents de M. le ministre — ce n'est pas le gouvernement du Québec qui peut faire ça, c'est une juridiction fédérale. Donc, c'est un peu plus difficile.

Si on retient l'idée qu'on monterait à 35 % ou 40 % en ayant des pellicules assombrissantes, on va retomber au même point de notre photomètre, puis les juges vont nous dire: Ton photomètre, là, je regrette, mais, pour moi, il n'est pas assez précis. On va retomber dans le même cercle, hein. On va se ramasser avec du 40 %, du 50 %.

M. Middlemiss: Bien non, mais c'est ça qu'on établirait, le maximum. Et le photomètre, que ce soit 40 % ou 50 %...

M. Rainville (Norman): Il était établi, monsieur.

M. Marchand (Jacques): Il est déjà établi par les fabricants.

M. Rainville (Norman): Quand les fabricants fabriquent les véhicules, que ce soient américains ou européens, les vitres sont teintées à 30 %, pas plus, pas moins. Elles sont juste traitées à cette teinte-là. C'est 30 % pour tout le monde.

M. Middlemiss: En d'autres mots, vous me dites que vous acceptez que ce soit le maximum, ça. Parce que c'est fait par eux, on accepte. On n'a pas regardé la possibilité de l'augmenter à 35 %, comme il y a des endroits, c'est 35 %; il y a d'autres endroits, c'est 40 %. Et c'est ça que j'essaie de fixer. Si on est pour fixer quelque chose, qu'on le fixe sur une base de quelque chose qui va

assurer que vous êtes protégés. Ça, la sécurité des gens, je suis totalement d'accord avec ça, mais qu'on puisse ensuite le mesurer.

Et le photomètre, il me semble, moi, que ce soit 30 % ou 40 %, il va le mesurer, lui. C'est fait, ça, pour mesurer le montant des lumières qui passe à travers. Que ce soit 40 %, il va le mesurer. Mais si le juge ne l'accepte pas à 30 % ou à 40 %, il ne l'acceptera pas plus à 30 %.

M. Rainville (Norman): La loi, ce qui est proposé dans le projet de loi, c'est qu'on n'aura plus à mesurer, il n'y aura plus de photomètre. Le fait de coller une pellicule dans les vitres avant ou sur le pare-brise va devenir une infraction ou un 48 heures. Alors, on n'aura plus à se poser la question à savoir combien il est teinté. C'est le fait de coller la pellicule. En passant, des pellicules, ça commence à 30 %. Alors, celui qui colle la pellicule la plus pâle dans son véhicule, sur les vitres avant, il est rendu à 60 % et la lumière pénètre seulement qu'à 40 %.

M. Middlemiss: S'il y a déjà 30 %.

M. Rainville (Norman): Elles sont toutes à 30 %.

M. Middlemiss: On fait quoi avec ceux qui arrivent avec des vitres qui ne sont pas teintées puis ils en font mettre un 30 %? Le fait qu'il y ait une pellicule, ils sont coupables puis ils paient l'amende. C'est ça que vous me dites?

M. Rainville (Norman): S'il existe encore des véhicules qui ne sont pas teintés, ce n'est pas bien également de leur permettre de teinter ces vitres-là, puisque le pare-brise et les vitres de côté ne seront plus de la même teinte et ça va forcer la rétine de l'oeil. Il y a un temps de réaction qui est reconnu et ça ne peut pas fonctionner très bien si une vitre est claire en avant et teintée par des matières d'une autre teinte sur le côté, il y a un ajustement de l'oeil qui fait qu'il y a un délai dans le comportement du conducteur.

M. Middlemiss: Donc, le pare-brise aussi, il est à 30 %?

M. Rainville (Norman): Oui.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, si on met une pellicule sur le pare-brise et les deux vitres avant, on vient d'éliminer le problème que vous nous avez cité.

M. Marchand (Jacques): Mais on retombe dans le même cercle qu'on était.

M. Middlemiss: Mais non! Mais non! C'est que, si on me permet 30 % parce que c'est la manufacture,

c'est le même montant de lumière qui va entrer, que ce soit une pellicule posée après ou que ce soit dans la vitre même. Donc, à ce moment-là, si on accepte 30 %, il faut que ce soit 30 %. Je comprends que, si c'est 30 % puis on en met 30 %, ça fait 60 %. Ça, je le comprends. Mais, pour des raisons de sécurité, 30 % semble être le chiffre que vous avez établi.

M. Rainville (Norman): Il n'a pas été établi par nous, c'est reconnu au travers des États-Unis et du Canada, tous les fabricants d'automobiles ont pris... Ça a été pensé, ça a été fait puis ça a été décidé que ça serait ça. Nous autres, on fait juste dire: Rajoutez-en pas plus parce qu'on va repartir... C'est déjà prévu au Code de la sécurité routière, et c'est clair et net: Personne ne peut coller quelque chose dans son pare-brise. Et là on va l'extensionner aux vitres des portières avant, c'est ce que le projet soumet, prévoit, de ne plus en coller, de matière. Ce n'est pas de savoir la teinte ou pas, c'est de ne pas coller de pellicule ou de vaporiser un certain produit pour foncer ces vitres.

M. Middlemiss: Qu'est-ce qui arrive au pare-brise dont la partie en haut est pas mal plus... Ça, c'est plus de 30 %, j'en suis convaincu.

M. Rainville (Norman): Il y a une exception, monsieur, dans la loi pour ça puis elle continue à s'appliquer: 15 cm peuvent être teintés dans le haut du pare-brise, pour atténuer les rayons solaires, de plus que le 30 %. Il y a 15 cm, c'est prévu.

M. Middlemiss: Vous êtes sensibilisés au fait qu'il y a des États aux États-Unis qui acceptent plus de 30 %? 35 %, 40 %? Êtes-vous au fait de ça?

M. Rainville (Norman): Je suis au fait de ça, mais vous comprendrez qu'ils permettent d'ajouter des pellicules dans les vitres. Le fabricant, parce que c'est un État ou l'autre, ne fabrique pas de vitres teintées plus de 30 %. Alors, ceux qui le permettent, c'est une tolérance et c'est un ajout «after market», comme on dit, après.

M. Middlemiss: Est-ce que vous avez des échanges avec les corps policiers dans ces endroits-là? Est-ce que ces corps policiers trouvent que le 35 % ou le 40 % qu'ils ont établi assurent leur sécurité?

M. Rainville (Norman): Je n'ai pas échangé avec eux. On est conscients que ça existe. Il arrive des véhicules des États-Unis, il en arrive même de l'Ontario, des fois, qui ont des pellicules, et nous autres, notre juridiction se limite au Québec.

Ce qu'on sait, par contre, c'est que, aux États-Unis, au moment où ils vont décider de légiférer là-dedans, eux autres, ils ont une inspection obligatoire annuelle et ils vont toutes les faire enlever au moment où ils décideront qu'ils ne tolèrent plus ce genre de

chose là. Il n'y a rien d'irréversible, c'est un papier qui est posé dans la vitre. N'importe quand, il peut être enlevé d'une façon très facile.

• (11 heures) •

Également, il reste qu'il y a les véhicules récréatifs, et, quand le manufacturier décide de teinter d'une façon plus importante un véhicule, lui, il n'ajoute pas une pellicule; une pellicule, c'est un ajout, c'est bas de gamme. Une pellicule, c'est bas de gamme. Eux autres, ils coulent la vitre. Ils sont capables de la couler pour qu'on ne voie absolument rien à l'intérieur. Ça, il n'y a pas de problème, sauf qu'ils se limitent. Selon les normes de fabrication, jamais les portières avant ni le pare-brise ne sont coulés d'une façon teintée foncée.

M. Middlemiss: Dans le cas des portes arrière et de la vitre arrière, est-ce que vous croyez qu'on devrait établir un certain pourcentage aussi pour empêcher que ça soit noir, noir? Et je me souviens que vous avez dit, M. Rainville, que, lorsque le policier approche une auto, il regarde par la vitre arrière, hein? Et, à ce moment-là, il me semble que, si c'est noir, noir, noir, il ne verra pas grand-chose. Et, à ce moment-là, il y a peut-être un certain pourcentage qui serait recommandable et vérifiable.

M. Marchand (Jacques): Bon. Comme je le disais tout à l'heure, nous, on ne l'a pas demandé. C'est un compromis qu'on fait pour toutes sortes de raisons que j'ai expliquées, et, si on peut avoir, dans les nouveaux articles du Code de sécurité routière, l'interdiction de coller quelque matière assombrissante que ce soit dans le pare-brise avant et les vitres avant, nous, ça va nous satisfaire. C'est le compromis, je crois, qui est facilement acceptable aussi par l'ensemble de la population. Ce n'est pas l'idéal pour nous, mais c'est un compromis.

M. Middlemiss: C'est quoi, l'idéal?

M. Marchand (Jacques): Bien, l'idéal, c'est qu'il n'y en ait pas du tout. Mais on sait que c'est inconfortable pour nos enfants, bon, et, pour toutes ces raisons-là...

M. Rainville (Norman): Il y a des types de véhicules qui sortent du fabricant avec les vitres arrière foncées, noires. Ça serait de faire une sélection et de dire: Les gens qui veulent ça, achetez plutôt une marque ou telle sorte de véhicule par rapport à une auto où vous ne pouvez pas retrouver ces matières foncées là dans les vitres arrière. C'est pour ça que, nous autres, c'est le compromis auquel on pense. Également, ça n'a pas seulement des côtés négatifs. C'est qu'on faisait allusion au fait que ça permet à des gens, vous savez, avec les autos qui n'ont plus de valise fermée comme telle, de laisser certains objets qui sont moins visibles à partir de l'extérieur en arrière, et ça prévient un peu le vol et la visibilité de ces objets-là.

M. Marchand (Jacques): Et l'autre inconvénient que ça pourrait apporter aussi et qui est un inconvénient de sécurité important, c'est que, si on regarde dans les véhicules officiels, les vitres sont teintées à l'arrière, et c'est important aussi pour des raisons de sécurité pour les gens qui sont assis dans ces véhicules-là. Si on légiférait au Québec pour interdire ça même dans les vitres arrière, bien, nos véhicules officiels n'auraient plus cette possibilité-là, et, pour nous, les services de police, bien, c'est important, la sécurité des gens qui sont dans ces véhicules-là, et ça fait partie aussi du compromis, ça.

M. Rainville (Norman): Entre autres, les véhicules des ministres, vous remarquez que, par les vitres avant, on voit très bien le conducteur, mais que les vitres arrière, elles sont munies d'une pellicule.

M. Brassard: Pas tous.

M. Rainville (Norman): Pas tous, mais certains. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marchand (Jacques): Mais remarquez bien que c'est très bien que ce soit comme ça par raison de sécurité. Par raison de sécurité, pour nous, c'est très bien que ce soit comme ça.

M. Middlemiss: O.K. Donc, vous trouvez que ce ne serait pas nécessaire, même pour les vitres arrière, de tenter de limiter le pourcentage...

M. Marchand (Jacques): Non, non.

M. Middlemiss: D'accord. C'est tout pour moi.

Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier: Oui, M. le Président. Messieurs, est-ce que, en Ontario et dans les États américains qui nous touchent, il y a des législations semblables?

M. Rainville (Norman): Pardon? Est-ce qu'il y a des...

M. Pelletier: Cette situation-là qui est dans le projet de loi et que vous abordez, comment est-elle gérée chez nos voisins ontariens et nord-américains?

M. Rainville (Norman): Moi, je peux vous dire que, dans mes recherches et ce que j'ai fait là-dedans, j'ai vérifié au niveau du Canada, et, au niveau du Canada, toutes les provinces acceptent le fait qu'il n'y ait pas de pellicule de collée dans les vitres des portières avant ni dans le pare-brise.

M. Pelletier: Par législation?

M. Rainville (Norman): Par législation. La seule différence qu'il peut y avoir dans certaines places, c'est la tolérance de laisser les gens coller des matières dans les vitres. Il y a peu de provinces qui le permettent dans les vitres avant.

M. Pelletier: Mais, si je comprends bien, dans les autres provinces canadiennes, la loi empêche d'ajouter...

M. Rainville (Norman): Des pellicules.

M. Pelletier: ...des pellicules. Et dans les États nord-américains qui nous touchent?

M. Rainville (Norman): Je n'ai pas fait la recherche dans les États.

M. Pelletier: Merci. Merci, M. le Président.

M. Gauvin: M. le Président...

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

M. Gauvin: Oui. Deux, trois courtes questions. D'abord, je prends une question d'information. Ça ne touche peut-être pas le projet de loi. Vous avez démontré tantôt que, par mesure de sécurité, les policiers arrivent toujours par l'arrière, à moins qu'il n'y ait des circonstances différentes. Donc, c'est une règle de base que les policiers, les agents appliquent, d'une part. D'autre part, vous avez fait allusion à deux points importants. Je pense que vous avez débattu sur les pellicules dans les fenêtres et les miroirs. La réglementation n'exige pas qu'il y ait deux miroirs? La réglementation est limitée à un miroir intérieur qui couvre...

M. Rainville (Norman): La législation prévoit que, pour un véhicule normal dont les vitres sont toutes dégagées et qui sont normales, l'obligation est le miroir de la porte à gauche et le miroir central. C'est une obligation, sauf que, les véhicules qui ne sont pas munis de vitres — on parle des petites vans, Econoline, là, genre «vanettes» — qui sont faits, comme on appelle, commercial, il faut qu'ils aient deux miroirs, puisque le conducteur est privé de la visibilité qu'il aurait de son miroir central. Il faut qu'il y ait deux miroirs. Alors, M. Marchand, ce à quoi il faisait allusion, c'est que, les vitres étant noires, étant également privé de sa visibilité centrale, il faudrait prévoir deux miroirs.

M. Gauvin: C'est de là qu'il voyait l'avantage d'un miroir à droite.

M. Rainville (Norman): À droite.

M. Gauvin: Mon autre question, c'est qu'il semble qu'on va vouloir, dans plusieurs provinces et

dans plusieurs pays, contrôler le trafic à partir d'appareils photo à des endroits spécifiques. Les pellicules... En fait, le 30 % dans les fenêtres avant, est-ce qu'il va poser un problème? On va prendre la photo du véhicule, mais aussi est-ce que l'intention est d'avoir l'identification du conducteur? Est-ce que 30 % pose un problème à ce niveau-là?

M. Marchand (Jacques): Bon. Ce que je connais des anciens appareils radar photo qu'on a connus il y a plusieurs années ici, au Québec, c'est qu'on prenait la photo par l'arrière et qu'on voyait le conducteur par la vitre arrière aussi. Maintenant, ça serait impossible même si on avait des appareils qui pouvaient prendre une photo du conducteur. Il faudra qu'on ait des appareils qui prennent la photo par la vitre avant pour pouvoir le reconnaître, et immédiatement, la plaque aussi, à la fraction de seconde, qui est seulement à l'arrière maintenant. C'est en dehors du projet de loi, ça. Moi, je m'interroge grandement sur ce genre d'appareil radar là. C'est que, si on regarde le but de l'intervention policière, d'intercepter quelqu'un, ce n'est pas seulement que lui donner un billet. Dans tous autres crimes qui sont en cours aussi, c'est d'arrêter l'infraction. Et je m'interroge, moi. Ce n'est pas que je veuille discuter ou que je veuille contester ces projets de loi là, que les codes de sécurité routière soient amendés, c'est que, quand ça sera légiféré, qu'on aura ces appareils-là, on n'arrêtera pas l'infraction, hein?

Une voix: Non.

M. Marchand (Jacques): Le type qui s'en va à 150, 160 sur un 100 km, on va le poser, on va lui envoyer un constat, oui, d'accord, mais il va continuer à le faire. Et je m'interroge, moi, sur la pertinence de ça. Oui, on va augmenter nos rentrées de fonds dans les municipalités, parce que ça nous revient, oui, je suis d'accord, mais on n'arrêtera pas l'infraction, comme c'est supposé être l'intervention immédiate du policier. Le premier but, c'est d'arrêter l'infraction.

M. Gauvin: Je trouve ça intéressant, M. Marchand, la façon dont vous réfléchissez, et ce serait souhaitable que partout au Québec nos agents qui ont à contrôler la circulation sur les routes, à faire respecter le Code de la sécurité routière aient cette approche-là et cette réflexion première là, à savoir faire prendre conscience au conducteur qui est en voie de commettre une infraction ou qui vient de commettre une infraction que ça ne devrait plus se répéter et que le Code prévoit aussi qu'il y a une amende, donc, que vous devez appliquer.

Une voix: C'est ça.

M. Gauvin: Et ce n'est pas uniquement la collecte des amendes qui fait que les conducteurs et conductrices au Québec vont changer leur comportement. C'est

de s'assurer que tous ceux et celles qui sont pris en défaut prennent conscience, et l'approche des policiers a beaucoup plus de succès. Vous voyez — et, vous autres, vous êtes en mesure de le démontrer; je pense que les gens nous font ces commentaires-là fréquemment — l'approche du policier envers le conducteur fait toute la différence au niveau des relations puis de l'effet que ça peut avoir sur le conducteur.

M. Marchand (Jacques): C'est vrai.

M. Gauvin: Donc...

M. Rainville (Norman): Et je peux renchérir, monsieur. Quand j'émet des contraventions — et c'est mon travail de le faire — les gens, je peux vous dire, majoritairement, ont toujours deux, trois bonnes questions à me poser que ça fait longtemps qu'ils veulent demander et puis auxquelles ils n'ont jamais eu la réponse et puis...

M. Gendron: Et un sourire d'accompagnement.

M. Rainville (Norman): Hein?

M. Gendron: Et un sourire d'accompagnement.

M. Rainville (Norman): Bien, pas toujours, mais...

M. Gendron: Ah bon!

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Rainville (Norman): ...ça arrive malgré tout, et, des fois, on est remercié même si l'infraction suit.

M. Gauvin: Une dernière petite question: Est-ce qu'il vous arrive d'avoir à intercepter un véhicule où il y a une pellicule qui a été collée de couleur vraiment particulière, que vous découvrez une couleur violette ou... Est-ce que vous faites face à des situations comme ça où...

M. Rainville (Norman): Oui.

• (11 h 10) •

M. Gauvin: ...des gens innovent dans la couleur pour se faire remarquer?

M. Rainville (Norman): C'est moins populaire, puis j'ai vu du jaune, du rose, du mauve, du bleu. Mais ce que j'ai vu de pire, c'est trois pellicules appliquées une par-dessus l'autre dans les vitres avant. C'était...

M. Gauvin: C'est ce qui fait violet, je suppose?

M. Rainville (Norman): Non, ça faisait noir, monsieur. Ça n'avait pas de bon sens!

M. Gauvin: C'est tout.

Le Président (M. Laurin): Merci. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants? Je vous remercie donc de votre prestation...

M. Rainville (Norman): Bienvenue. Merci beaucoup.

M. Marchand (Jacques): Merci.

Le Président (M. Laurin): ...et j'inviterais maintenant les représentants du Comité d'action législative pour le Québec.

Bienvenue à cette commission. Pourriez-vous nous faire le plaisir de vous présenter aux membres de la commission?

IWFA, Comité d'action législative pour le Québec

M. Bourque (Gilles): Bonjour. Nous sommes les membres du Comité d'action législative pour le Québec. Tout d'abord, nous avons M. Jack Mundy, qui est le directeur national de l'association. À la suite de ça, les coordonnateurs: il y a M. Richard Gurberg, qui est là-bas, M. Mike Gravel, Philippe Vandeuren...

M. Vandeuren (Philippe): Bonjour.

M. Bourque (Gilles): ...et moi-même, Gilles Bourque. Nous voulons vous remercier pour l'opportunité de vous présenter notre mémoire.

Le Président (M. Laurin): Comme vous le savez, vous avez 20 minutes ou moins pour faire votre présentation.

M. Bourque (Gilles): Merci. Il nous fait plaisir, par le dépôt de ce mémoire, de nous présenter, le IWFA, qui tient lieu pour International Window Film Association. C'est une association qui regroupe 1 200 entreprises, dont des distributeurs, des manufacturiers, des installateurs, et ce, dans 19 pays à travers le monde. Nous travaillons à mettre de l'avant l'élaboration d'une proposition de loi, de règlements justes, équitables et sécuritaires dans l'optique d'un standard nord-américain.

La modification proposée dans sa forme actuelle nous inquiète au plus haut point. Le fait de bannir toute matière sur les vitres de portières avant n'est tout simplement pas acceptable aussi bien pour les consommateurs, les policiers et les gens de l'industrie. Le marché de la vitre teintée existe depuis 20 ans au Québec, et, depuis 1982, la loi est ce qu'elle est maintenant. En passant, en 1982, il y a eu un décret qui a été déposé à l'effet que, s'il y a des pellicules sur les portières avant d'un véhicule, il doit avoir deux miroirs.

Aux États-Unis, en 1993, il s'est teinté plus de 5 350 000 véhicules, et il y a eu une augmentation

d'environ 5 % par année, et cela est constant. Et on estime, du côté américain, qu'il y a environ 25 000 000 de véhicules qui sont sur les routes présentement avec les vitres teintées. Au Québec, on parle d'environ 100 000 véhicules faits par année, et l'augmentation est constante à ce niveau-là. Donc, les gens en redemandent toujours.

Le revenu annuel, au Québec, pour l'industrie de la vitre teintée, oscille autour de 20 000 000 \$ annuels en termes de chiffre d'affaires. Il y a plusieurs entreprises qui installent des pellicules, dont des marchands spécialisés qui ne font que de la vitre teintée plus des bannières majeures, tels que G. Lebeau, Du-Ro vitres d'autos, VitroPlus, Le Docteur du pare-brise et puis Standard Auto Glass. Il faut tenir compte aussi de la perception de la TPS et de la TVQ, des impôts que les entreprises paient, des déductions à la source et du salaire de milliers de travailleurs de l'industrie.

Le problème qui revient le plus souvent est celui de l'application de la loi actuelle. En effet, la réglementation présente n'est pas très claire, voire même contradictoire. Nous voulons une loi qui est précise et nous sommes prêts à être réglementés par le gouvernement.

M. Vandeuren (Philippe): De ce côté-là, en effet, on peut remarquer surtout un manque de simplicité, une difficulté d'application et des règlements contradictoires. Mais un mot revient tout le temps, celui de la sécurité. En premier, au niveau de la sécurité pour les corps policiers, ce que nous disons, c'est que tout est relatif au degré d'opacité, c'est-à-dire que l'application d'une pellicule pâle installée sur les vitres de portières avant donne quand même une très bonne visibilité vers l'intérieur du véhicule et ne gêne en rien le travail du policier. Parmi plusieurs études conduites en Amérique du Nord, aucune conclusion négative sur les produits que nous proposons dans le mémoire que nous avons déposé. Vous retrouvez surtout des aspects sécuritaires dans ces études-là, aussi bien du côté policier que du côté des citoyens.

Des études ont été faites, entre autres, par l'État de la Virginie, le IIT Research Institute de Chicago, l'Université du Minnesota, le Lighting Research Centre de Troy, dans l'État de New York, et, par ces études, on peut constater que l'amélioration de la conduite passe par l'application d'une pellicule pâle sur les vitres de portières avant d'un véhicule, ce qui entraîne de ce fait de réduire l'éblouissement, de couper les rayons aveuglants, d'augmenter la visibilité et d'en réduire le stress.

Et bien d'autres avantages substantiels au niveau des produits peuvent s'ajouter. Entre autres, certains produits peuvent rejeter jusqu'à 65 % de la chaleur solaire à l'extérieur du véhicule, ce qui rend l'intérieur de l'habitacle beaucoup plus tempéré et vous apporte un confort accru à l'intérieur de votre véhicule. D'un autre côté, vous avez aussi la réduction de manière significative de l'éblouissement, ce qui relâche au niveau du stress et de la fatigue des yeux, qui augmente la visibilité par un soleil aveuglant, qui atténue la réverbération

des phares lors de la conduite de nuit et qui élimine la réflexion des rayons solaires sur la neige l'hiver.

De plus, les produits ont un côté au niveau de la protection contre l'éclatement du verre, ce qui augmente la sécurité par l'adhérence et la rétention des particules de verre lors d'un impact et prévient ainsi les blessures et autres dangers lors de collisions ou d'accidents. Ces réductions aussi font suite à des réductions au niveau des frais médicaux ainsi que des frais d'indemnisation. Et, de plus, dans un dernier temps, les produits vont réduire la transmission des rayons ultraviolets dans une proportion minimum de 96 % à 99 %, et, suite à des représentations que nous avons faites avec l'association des dermatologues du Québec et la Société canadienne du cancer, dont je vous présente ici... ces deux organismes supportent nos positions sur l'application, bien entendu, de pellicules pâles sur les vitres de portières avant. En ce qui a trait aux lettres de l'Association des dermatologues du Québec et de la Société canadienne du cancer, s'il plaît au président, nous aimerions, à la fin de notre présentation, pouvoir distribuer des copies de ces lettres de support de ces organismes, si c'est possible.

Le Président (M. Laurin): Ça va.

M. Vandeuren (Philippe): D'accord. Il est bien évident que ces avantages font réellement plus que leur poids dans la balance et que des résultats indiscutables la font pencher en notre faveur. Nous parlons de sécurité, de protection, de confort, de durabilité, de longévité, d'environnement, d'économies, d'esthétique. Tels sont les résultats qui ont un impact direct et positif sur notre industrie, mais aussi sur l'économie du Québec et sur l'environnement, la santé et la protection de l'individu.

Au niveau de la loi, ce que nous déplorons présentement est que la législation a pour valeur d'étudier et d'adopter un projet qui n'a aucune signification pratique, alors que la bureaucratie par elle-même voit par ses règlements à elle seule de décider du sort d'une industrie. Une loi aussi restrictive que celle proposée aurait pour effet d'anéantir notre marché. Le fait de bannir la pellicule teintée sur les vitres de portières avant sera la cause d'une augmentation considérable du nombre de chômeurs, de fermetures d'entreprises, voire même de faillites. Devrons-nous donc voir notre industrie menacée là où présentement l'accent politique et social est au développement, à l'entreprise, à l'emploi et à l'économie, là où toutes ces conséquences apporteront des coûts additionnels considérables pour l'État, en plus de voir la réduction de la main-d'oeuvre agir sur les taxes et autres revenus que perçoit le gouvernement?

Ce que nous déplorons encore ici est que, pendant plus de 14 années, un seuil de tolérance s'est installé, laissant les gens développer des entreprises, contribuer à l'embauche de personnel, bénéficiant même de certains programmes d'emploi et de subventions régionales les faisant ainsi contribuer au développement économique de leur région. Tout ce que ces gens demandent, c'est un droit fondamental, celui de travailler.

De ce fait, des démarches ont été faites à différents niveaux. Un certain intérêt a été exprimé par les corps policiers majeurs, mais, au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec, nous faisons face maintenant à un retour à la position de transmission d'un minimum de 70 %. Au niveau de ce 70 % là, il serait peut-être bon d'expliquer la manière d'opacité: plus le chiffre est élevé, à ce moment-là, plus la transmission lumière est là; plus le chiffre est bas, plus l'opacité est présente. Ce 70 % là, qui est défini par une norme fédérale qui a été adoptée en 1938, n'a aucun rapport avec la sécurité. Cette norme est la définition des spécifications de qualité de fabrication de verre automobile ou encore ce qu'on pourrait appeler le «design de spécification». La qualité du verre est de beaucoup supérieure maintenant à ce qu'elle était en 1938, mais, par contre, cette norme de 70 % ne s'est jamais ajustée au marché. Même encore aujourd'hui, la norme n'est pas appliquée aux voitures de type MPV, fourgonnettes, aux voitures où les vitres arrière sont déjà teintées. Normalement, la norme devrait rencontrer le véhicule au complet, et, déjà là, il y a certaines dispositions qui reportent au niveau de ces teintes-là et qui ont de loin une transmission de lumière de 70 % à travers ces vitres-là.

● (11 h 20) ●

Ce que nous proposons est simple et bien défini dans ce mémoire: c'est tout simplement d'avoir une transmission de lumière visible par les portières avant de 35 %; d'abolir les teintes que l'on dit «limo» ou très foncées à l'arrière des véhicules, ce qui aura un impact direct, à ce moment-là, sur la sécurité des policiers; de réglementer notre industrie; d'avoir à définir avec le gouvernement les procédures afin d'en faire... et de développer un partenariat avec le gouvernement pour contrer, justement, le travail au noir dans cette industrie. Nous soumettons à l'intérieur de ce mémoire des mesures d'application qui nous semblent raisonnables à ce point de vue.

Cette proposition s'aligne donc avec beaucoup d'autres juridictions nord-américaines où la norme de 70 % elle-même n'est pas reconnue. Vous pouvez remarquer que 38 États américains ont présentement des lois permettant une transmission de lumière par les portières avant de 35 % et moins et que 37 États américains ont des lois spécifiques sur l'arrière du véhicule, ce que, nous, on n'a pas présentement. Dans certains exemples, nous avons, aux États-Unis, l'Alabama qui a voté, pour les vitres de portières avant, une transmission de lumière à 32 %, qui fut votée en juin 1996; l'Iowa, en juillet 1996, s'est voté une loi de 28 %. Le Manitoba, au Canada, a une loi de 45 % et l'Ontario est en train de s'aligner sur toutes ces directives et ces tendances.

Alors, nous, la question qu'on se pose dans tout ça, c'est: Pourquoi 70 % au Québec, alors que d'autres juridictions, ailleurs, s'alignent beaucoup plus sur des chiffres beaucoup plus bas, à ce moment-là, et des chiffres qui n'ont rien à voir au niveau de la sécurité? Pourquoi toute l'industrie automobile se rallie derrière notre proposition, en l'occurrence la CCAQ, la Corporation

des concessionnaires d'automobiles du Québec, qui regroupe quand même 860 concessionnaires, des entreprises de renom telles que G. Lebeau, des milliers de travailleurs, des chefs d'entreprises, des corps médicaux, les consommateurs et les différentes études scientifiques? Nous, ce qu'on se pose dans tout ça, c'est: Est-ce que nous avons tous tort et, au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec, elle a raison? C'est la question qu'on se pose de ce côté-là.

En conclusion, ce que nous demandons n'est pas nouveau, c'est de formaliser une tolérance vieille de 15 ans qui s'aligne sur la tendance nord-américaine. Pourquoi reculer avec la loi proposée lorsque 15 années d'expérience sans incident sont prouvées et appuyées par des études scientifiques? Aucun effet négatif sur la sécurité routière n'est à noter, et dans certains cas cette sécurité est même augmentée. Notre proposition apporte des avantages pour les consommateurs, mais, aussi, protège et facilite le travail du policier. Permettre à notre industrie de continuer à prospérer entraînera des conséquences positives: augmentation de notre marché de manière significative, augmentation d'emplois, augmentation des revenus, augmentation des taxes perçues dans un climat viable, tout à l'avantage de la province. Par conséquent, nous vous prions fortement de considérer et de supporter notre proposition pour le bien de tous et chacun. Nous vous remercions encore d'avoir bien voulu nous entendre ce matin.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le ministre.

M. Brassard: Merci, M. le Président. Messieurs, je voudrais vous remercier de votre présence et de votre comparution devant la commission, et de votre mémoire aussi. Je pense que ça fait le tour de la question, puis on y voit aussi très clairement vos positions. Je pense que ça a l'avantage d'être clair...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: ...à plus de 70 %. D'abord, peut-être pour vous indiquer que c'est quand même pas mal plus diversifié que vous le laissez entendre en Amérique du Nord. En Amérique du Nord, c'est très diversifié. J'ai un document ici, une liste où l'on voit que et les États américains et les provinces se rangent dans plusieurs catégories. Par exemple, il y a quand même au Canada cinq provinces où il est interdit de poser du matériel assombrissant sur les vitres des portières avant: l'Alberta, la Colombie-Britannique, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, la Saskatchewan. Il y a aussi une bonne dizaine d'États américains, dont la Californie, entre autres, le New Jersey. Bon, c'est vrai que, comme vous le disiez tantôt, l'Alabama, l'Arizona, le Connecticut: transmission de 40 % et moins de la lumière sur les vitres des portières avant. Il n'y a pas de province dans cette catégorie-là, mais il y a un bon nombre d'États américains, effectivement. Mais simplement pour vous

dire que c'est très, très diversifié, hein? D'un côté, il y a des provinces et des États qui interdisent de plaquer du matériel assombrissant sur les vitres des portières avant, et puis, de l'autre, il y a des États américains, entre autres, qui sont plus permissifs. Bon. Ceci étant dit, comme les vitres sont teintées à 70 % par les fabricants — ça, je pense que c'est admis...

M. Vandeuren (Philippe): Au niveau de la norme du 70 % par les fabricants, il faut retenir dans ce sens-là que le 70 % est réellement le maximum que le verre va recevoir comme teinte à ce moment-là. Dans l'ensemble, sur le marché présentement, vous avez une moyenne, on pourrait dire, alentour de 83 %. Vous pouvez regarder à travers une vitre qui vous apparaît complètement claire et vous avez déjà, apparemment, 15 % à 17 % qui est parti et que vous n'avez pas vu. Le 70 % est réellement l'extrême pour un petit nombre de véhicules où, au lieu d'avoir une vitre de coloration verte qui joue dans les 85 % à 83 %, vous pouvez avoir dans certains cas des véhicules avec une légère coloration, un peu plus comme une teinte bronzée, mais qui n'est quand même pratiquement pas, non plus, perceptible. Dans ce cas-là, le 70 % s'applique, mais, en majorité, on parle facilement beaucoup plus de 83 % à 85 % au niveau de l'opacité du verre.

M. Brassard: Chez les fabricants?

M. Vandeuren (Philippe): Chez les fabricants.

M. Brassard: Donc, c'est variable? Ça dépend...

M. Vandeuren (Philippe): Ça dépend de la teinte. C'est bien ça.

M. Brassard: ...du fabricant?

M. Vandeuren (Philippe): Oui.

M. Brassard: Chrysler ne fait pas nécessairement la même chose que GM ou... C'est ça?

M. Vandeuren (Philippe): Non. C'est qu'on retrouve quand même une certaine balance dans tout ça, sauf que les teintes qui ne sont même pas perceptibles peuvent varier au niveau de leur intensité ou de leur couleur et vont faire varier de 1 % ou 2 %, mais, dans l'ensemble, vous avez quand même réellement une moyenne qui est établie de ce côté-là.

● (11 h 30) ●

M. Brassard: La question qui se pose, compte tenu, évidemment, de ce qu'on a entendu tantôt des représentants du Service de police de Charlesbourg, donc, entre autres, d'un policier qui fait du terrain, comme on dit, qui voit à l'application du Code de la sécurité routière — ils ont quand même mis en relief la question de la sécurité, de la visibilité du conducteur — c'est: Jusqu'à quelle proportion, selon vous,

peut-on descendre en termes de pénétration de la lumière? Jusqu'où peut-on aller sans que les conditions de sécurité deviennent inacceptables, selon les témoignages des policiers de tout à l'heure? Jusqu'où? Le seuil, ça serait quoi?

M. Vandeuren (Philippe): J'ai peut-être, à ce moment-là, deux questions de ce côté-là. La question que vous posez, est-ce qu'on parle de la visibilité qu'on doit avoir de l'extérieur vers l'intérieur ou de la question de la visibilité au niveau du conducteur qui doit voir à l'extérieur du véhicule?

M. Brassard: Bien, moi, comme je fais référence au témoignage de ceux qui vous ont précédés, évidemment, eux invoquent des questions de sécurité, là, surtout dans leur approche d'une auto qu'ils ont forcée de s'immobiliser. Ils ont une procédure qui est répandue à travers tout le monde. On voit ça dans les films, d'ailleurs. Très souvent, la façon d'approcher un véhicule immobilisé, c'est une procédure répandue à travers l'Amérique du Nord. Ils ont mis en relief les questions de sécurité quand ils voient mal ou qu'ils ne voient pas du tout le conducteur ou son passager à l'avant. Jusqu'où? C'est quoi, le seuil, là, au-delà duquel ces problèmes-là invoqués ou évoqués par les policiers apparaissent?

M. Vandeuren (Philippe): Au niveau des réponses de ce côté-là, ce que, nous, on tient à avancer avant toute chose, c'est réellement qu'on veut prôner l'application de pellicule, mais de pellicule pâle et non de pellicule foncée. Pour faire réponse à votre question, on parle normalement de 35 %, et, au niveau de la sécurité vis-à-vis le conducteur et les occupants du véhicule, on parle de 24,5 %. Donc, on est très loin du 70 %, selon des études américaines. Selon les études qui sont disponibles, on parle facilement de jusqu'à... Normalement, jusqu'à 24,5 %, le problème ne se pose pas. Là où le problème commence, c'est à 24,5 % et moins, et en descendant, en augmentant l'opacité. Nous, ce qu'on demande, c'est réellement beaucoup plus haut en pourcentage de ce côté-là.

M. Brassard: Quand vous dites 24 %, là, ça veut dire...

M. Vandeuren (Philippe): Ça veut dire pratiquement 80 % de teinte. C'est des études qui ont été faites. Les chiffres sont disponibles. On parle réellement... On a des graphiques qui ont été faits...

M. Brassard: C'est-à-dire 24 % de la lumière qui pénètre.

M. Vandeuren (Philippe): Vous avez 24 % de transmission de lumière, et, au niveau de la sécurité de l'occupant à l'intérieur du véhicule, les problèmes commencent à se poser à partir de 24,5 % et moins.

M. Brassard: Ça veut dire que... Supposons que c'est 70 % de pénétration actuellement dans les vitres...

M. Vandeuren (Philippe): Oui.

M. Brassard: ...vous pourriez, selon vous, descendre jusqu'à 24 %?

M. Vandeuren (Philippe): Les études disent 24,5 %. Ce n'est pas ce que, nous, on demande et ce qu'on présente dans le rapport, parce qu'on a voulu tenir compte aussi de l'aspect policier, de l'aspect de la transmission de lumière de l'extérieur vers l'intérieur du véhicule. Donc, c'est à ce moment-là qu'on...

M. Brassard: Alors, vous, votre proposition, c'est de pouvoir descendre jusqu'à...

M. Vandeuren (Philippe): Nous, la proposition qu'on a faite dans le mémoire, c'est de pouvoir descendre à 35 % de transmission de lumière totale, ce qui a pour effet de dire que, au maximum, vous allez avoir une transmission de lumière de 35 % sur un verre, à 70 % maximum, selon la fameuse norme. Lorsque vous appliquez un film de 50 %, vous pouvez descendre au maximum à 75 %. Mais, au niveau, si on peut dire, de la moyenne de tout ça, encore, vous allez vous tenir beaucoup plus dans les 40 % que dans les 30 % et quelques à ce moment-là.

Nous, on demande beaucoup plus de ce côté-là. Mais on pourrait peut-être ajouter, de ce côté-là, que le 35 %, présentement, est le marché de notre industrie. Il y a eu réellement une certaine tolérance dans certaines régions de ce côté-là aussi. Nous, ce qu'on a essayé de faire à ce moment-là, c'est d'aligner, de se dire: On a toujours eu une tolérance, depuis 15 ans, à 50 % de film d'installé, ce qui donne environ 35 %, pourquoi ne pas l'appliquer et la formaliser, à ce moment-là? C'est ce qu'on dit.

M. Brassard: Sauf que vous convenez, cependant, compte tenu de l'application concrète d'un règlement comme celui-là — c'est ce que les policiers nous ont dit tout à l'heure — que, à ce moment-là, à partir du moment où on fixe un seuil au-delà duquel il y a infraction, pour vérifier l'infraction, il faut l'usage d'un photomètre. Ce qu'on nous dit, c'est que, devant les cours municipales, c'est très difficile de faire la preuve avec ce genre d'appareil qui, j'imagine, je suppose — en fait, c'est ce que j'ai compris — manque de précision. La preuve est difficile à faire.

M. Vandeuren (Philippe): Encore là, nous, à l'intérieur du mémoire, on a soumis une multitude d'outils face à cette application-là. Il y a des choses qui peuvent être beaucoup plus simples. Mais le photomètre est présent de ce côté-là. C'est sûr que, si on recule quelques années en arrière, les photomètres avaient un

certain bon côté et un mauvais, où probablement la magistrature, à ce moment-là, avait des problèmes.

Par contre, il existe présentement des photomètres qui sont sur le marché et qui ont été testés aux États-Unis, et ces photomètres-là marchent. On n'a pas voulu mettre l'emphase exclusivement sur ces photomètres-là. On a quand même développé un certain nombre d'outils qu'on pourrait mettre, à ce moment-là, à la disposition des policiers ou tout simplement en réglementant notre industrie à la base de l'application même par nos professionnels. Mais, si le besoin s'en fait sentir, à ce moment-là, au niveau des photomètres, comme nous disons dans notre mémoire, c'est qu'on est prêts à cibler, au niveau de la Société de l'assurance automobile du Québec, des mandataires qui ont déjà... au niveau de la vérification mécanique. Et nous sommes prêts, à ce moment-là, à définir des photomètres et leur en expliquer l'application. Les photomètres sont beaucoup plus précis maintenant qu'il y a 15 ans.

M. Brassard: Dernière question, moi, M. le Président. Vous avez dit tout à l'heure: Si on va de l'avant avec ces dispositions-là, ça va avoir pour effet d'anéantir votre marché. C'est l'expression que vous avez utilisée.

M. Vandeuren (Philippe): Oui.

M. Brassard: Alors, dans cette perspective-là, dans un marché que vous évaluez à 20 000 000 \$, c'est quoi, la part de ce marché-là qui est constituée du «teintage» ou de la pose de matières assombrissantes sur les vitres avant? C'est quoi, la part? Si ça a pour effet d'anéantir votre marché, j'imagine que ça occupe une part importante.

M. Vandeuren (Philippe): Au niveau d'anéantir le marché, là-dessus, le problème est qu'un véhicule qui ne recevrait pas une application complète d'une pellicule sur la surface — et on ne parle, à ce moment-là, jamais du pare-brise, on parle exclusivement des vitres latérales et de la lunette arrière — il va y avoir une baisse énorme au niveau du marché, parce que le consommateur a une demande sur le produit, mais une demande aussi... Si vous prenez un conducteur, le conducteur a aussi le droit d'avoir un certain confort au niveau des vitres de son véhicule, ce qu'il, selon la norme de 70 %, n'a pas, étant donné que c'est tout simplement une norme de fabrication et de design sur la vitre elle-même. Les pellicules, même pâles, à ce moment-là, peuvent vous apporter un confort — comme j'ai dit tout à l'heure — de rejeter la chaleur solaire, d'apporter tous ces comforts-là. Le consommateur en est conscient, et c'est ce qu'il veut. À ce moment-là, si vous nous enlevez les vitres de portières avant, vous tuez complètement le marché de ce côté-là. C'est que, à 80 %, les consommateurs ne feront plus teinter leur véhicule de ce côté-là, pour une question aussi d'uniformité, à ce moment-là.

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

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. O.K. Vous avez établi, vous suggérez 35 %. Dans les études que vous avez mentionnées et qui démontreraient que 24 % pour les gens qui sont à l'intérieur, pour l'extérieur, ce serait 24 %, et ceux à l'intérieur, peut-être de l'ordre de 35 %, quelque chose comme ça, c'est basé sur quoi, là? Est-ce que c'est basé... Vous avez entendu tantôt les policiers, leur inquiétude, et avec raison, pour leur sécurité. Est-ce que, dans l'établissement de ces pourcentages-là, on a pris en ligne de compte le souci qu'ont les policiers pour ceux qui sont à l'intérieur? C'est certain qu'on s'est assuré de la sécurité des gens qui conduisent aussi, pour qu'ils aient une meilleure visibilité. C'est basé sur quoi, ces pourcentages-là?

M. Vandeuren (Philippe): Peut-être que M. Mundy, à ce moment-là, pourrait répondre à ça.

M. Mundy (Jack): Je pourrais peut-être répondre... L'expérience en Ontario. On a fait des essais à travers différents corps de policiers. La ville de Toronto peut accepter entre 35 % et 50 %. Ils ont fait des études pour vérifier les occupants à l'intérieur du véhicule ainsi que les objets qu'ils ont peut-être dans leurs mains ou à côté d'eux autres. Ottawa accepte la même norme. Windsor, London, Kitchener, Waterloo acceptent toujours la même norme, parce qu'ils peuvent voir assez bien à l'intérieur du véhicule pour déterminer si c'est mâle, femelle, noir, blanc puis s'il y a des objets qui peuvent nuire à leur sécurité. Les études qu'on cite ici, des États-Unis, c'est des études scientifiques qui ont été faites par différents endroits selon des normes qui sont déjà établies pour voir à l'intérieur des véhicules ainsi que de voir de l'intérieur vers l'extérieur aussi.

● (11 h 40) ●

M. Middlemiss: Les expériences que vous mentionnez ou qui ont été faites, que ce soit à Toronto, est-ce que c'est une documentation qui pourrait être transférée à la commission? Parce qu'ici il me semble qu'une des plus grosses préoccupations de tout le monde c'est certainement la sécurité de nos policiers. Lorsque vous soulevez l'importance de votre industrie, c'est certain qu'on ne veut pas changer des normes qui vont mettre la police dans un problème de sécurité, mais, s'il y a des études qui démontrent, tu sais, que le niveau de 35 % est peut-être quelque chose qui va assurer cette préoccupation-là, ça pourrait être considéré à sa valeur. Parce que tantôt les policiers n'ont pas pu indiquer les statistiques. Je crois certainement qu'il y a un danger pour les policiers si on ne peut pas voir ce qu'il y a à l'intérieur, mais, entre les deux, est-ce qu'il y a quelque chose qui serait acceptable? Donc, est-ce que ces résultats de l'étude seraient disponibles?

M. Vandeuren (Philippe): C'est ce qu'on propose. Au niveau, même... Vous pouvez voir, à l'intérieur

du mémoire qui a été déposé, en annexe, vous avez une lettre de John Krastins, du Toronto Metro Police, allant dans cette direction-là aussi, au niveau de ce que, nous, on demande dans le mémoire, et d'autres documents au niveau du 24,5 % ou autre peuvent être aussi soumis, à ce moment-là. C'est réellement... C'est des études qui ont été faites parmi les endroits que je vous ai mentionnés tantôt. Il y a d'autres études aussi qui ont été faites de ce côté-là, et toujours relativement à la pellicule, à ce moment-là.

M. Middlemiss: Maintenant, les préoccupations, tantôt, du ministre, il disait que c'était les policiers. Comment on fait pour appliquer ça? Tu sais, c'est que, si on établit que... Il me semble que vous avez indiqué que vous êtes prêts, vous autres, à dire: O.K., il faudrait coder la pellicule qu'on met dessus, le photomètre, ainsi de suite. Est-ce que vous avez des suggestions qui pourraient rendre l'application plus facile?

M. Vandeuren (Philippe): Au niveau de l'application, ce qu'on dit dans le mémoire, c'est que, nous, on propose, au niveau de l'installation de la pellicule sur la vitre, que soit installée, premièrement, une vignette identifiant si la vitre qui a été faite est conforme ou non. À ce moment-là, lors de l'interception par un policier, de ce côté-là, nous, on rajoute des moyens au niveau... C'est que le policier, lui, premièrement, en voyant cette vignette-là, a déjà une indication que, normalement, ce film-là devrait être selon les normes. Mais il peut toujours exister un doute au niveau du policier, on en est bien conscients. De ce doute-là, nous, ce qu'on dit, à ce moment-là, c'est qu'on peut, au niveau de l'application du professionnel, fournir, à l'intérieur de ce véhicule-là, une carte identifiant le véhicule, identifiant les teintes qui ont été appliquées, s'il y a une difficulté de perception.

Dans un troisième temps, on a des petites cartes témoins, aussi; lorsque vous les appliquez sur le verre à l'intérieur, vous avez un chiffre, comme 35 %. On est prêts, nous, à fournir à tous les policiers du Québec ces petites cartes qui ont la grosseur d'une carte d'affaires, qui tiennent dans un portefeuille et qui peuvent aider le policier dans son jugement, à ce moment-là, à définir si, oui ou non, cette application-là est conforme. En autant que le policier peut voir — et vous avez, à la fin du mémoire, l'échantillon de cette petite carte là — la définition du chiffre 35 %, à ce moment-là, il n'y a aucun problème au niveau de l'application, c'est bel et bien ce que ça dit.

De là, on va un peu plus loin encore et nous disons: Si le policier est encore dans le doute, à ce moment-là, c'est de tout simplement émettre un avis de 48 heures et de se référer à un centre de vérification mécanique pour fins de vérification à l'aide d'un photomètre. S'il y a d'autres objets présentement sur le marché qui peuvent faire la chose? Présentement, comme je vous dis, on a essayé de rassembler à peu près tous les outils qui sont en application aux États-Unis, dans un

État ou dans l'autre, et on les a soumis, sur une manière logique d'application, du côté policier, la manière dont le policier pourrait procéder de ce côté-là avec ces différents outils. Le photomètre arrive en dernier, lorsque, réellement, il y a un doute au niveau du policier que la teinte n'est probablement pas, à ce moment-là, ce qu'elle pourrait être dite ou identifiée. C'est ce que, nous, de ce côté-là, on propose à ce moment-là.

M. Middlemiss: O.K. Vous avez indiqué tantôt votre préoccupation du travail au noir. Est-ce que c'est parce qu'il y en a beaucoup qui se fait présentement? Et ça représente quel pourcentage du... Vous dites que c'est 20 000 000 \$. Je présume que le 20 000 000 \$ dont vous parlez, ça n'inclut pas le travail au noir?

M. Vandeuren (Philippe): Non.

M. Middlemiss: Quel pourcentage du 20 000 000 \$, en sus, là, qui se fait au noir?

M. Vandeuren (Philippe): On pourrait dire facilement 25 % à 30 % de ce côté-là.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'il y a d'autres suggestions? Par exemple, si un poseur de pellicule posait quelque chose qui ne correspond pas à la teinte que vous indiquez, est-ce qu'il y aurait des conséquences?

M. Vandeuren (Philippe): Oui. Au niveau de l'application de la loi, ce que nous demandons, premièrement, c'est le fameux 35 % de transmission de lumière par les portières avant, mais nous avons aussi exprimé le désir d'avoir une certaine réglementation sur le derrière du véhicule, là où, dans certaines voitures, les gens ont installé des pellicules type «limo», qu'on pourrait appeler, ou très foncées. On exprime à ce moment-là le désir, selon certains États américains, de dire: Écoutez, il y a les vitres de portières avant, on est conscients que, dans certains véhicules déjà manufacturés, vous avez une certaine teinte qui est là, mais, nous, on recommande de pâlir cette teinte-là.

À ce moment-là, qu'est-ce qui arrive? C'est ce qu'on demande, nous, au niveau... Si ce qu'on propose peut être fait, on parle de pénalité au niveau des conducteurs, on parle de pénalité, dans le mémoire, au niveau de l'utilisateur aussi du véhicule et non seulement du propriétaire. Mais on parle aussi, dans le cas où l'installateur ou le professionnel peut être identifié, à ce moment-là, d'amende, et d'amende substantielle, non pas une amende que l'individu peut payer, mais réellement une amende substantielle. Ce qu'on cherche à faire, c'est à réglementer notre industrie, mais à la réglementer dans le sens où ça peut être viable pour tout le monde. Et je crois que, à travers le mémoire, on a su cerner un peu toute la problématique de ce côté-là et de dire: Bon, il y a certainement un point et, avec les études qu'on donne, il y a un point où on peut se rencontrer. Et c'est ce qu'on recherche à ce moment-là.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Je vous remercie de la présentation de votre mémoire. J'aurais une couple de questions. La première, c'est au niveau des statistiques. J'aimerais ça si vous êtes capable de nous les donner, que vous nous indiquiez, d'après vous, si on ne permettait pas la pose de pellicule dans la vitre avant et les vitres de côté des portières avant... C'est quoi, la proportion actuellement qui existe de consommateurs usagers d'un véhicule qui mettent de la pellicule dans la vitre avant et les vitres de côté? Parce que j'ai l'impression que, si on défend ça, il n'en reste plus, de pellicule, quasiment. C'est ça que je veux savoir.

M. Vandeuren (Philippe): Ce qu'on dit, nous, c'est que l'application totale sur un véhicule, toujours à l'exception du pare-brise, de la vitre avant, on parle de 100 % d'application. Le problème qui se pose de ce côté-là, c'est que vous n'avez pas de consommateurs qui désirent avoir seulement l'arrière du véhicule.

M. Gendron: Puis les vitres de côté des portes arrière, il n'y en a pas beaucoup qui doivent faire teinter ça.

M. Vandeuren (Philippe): Oui, c'est une question de... Comme le corps policier qui est passé précédemment, vous avez aussi une question de confort, vous avez aussi une question de protection au niveau du véhicule. Si vous êtes dans un véhicule et que vous avez un enfant en bas âge assis à l'arrière, ça serait peut-être bon d'avoir une pellicule, premièrement, qui va arrêter une certaine luminosité au niveau de l'enfant, surtout en bas âge. C'est bon aussi d'avoir une pellicule qui peut, à ce moment-là, protéger contre l'éclatement du verre qui peut causer des blessures au niveau de l'enfant. Et vous avez l'uniformité, en réalité, sur le véhicule. C'est sûr que, nous, on dit: Vous avez 100 % au complet, mais les professionnels en industrie ne font pas que les portières avant et la lunette arrière. Il y a une question réellement au niveau de la sécurité des occupants, à ce moment-là, pour l'arrière du véhicule, et de protection et de confort.

M. Gendron: Je comprends bien ça, mais ce que je voudrais surtout essayer de savoir, c'est: S'il y avait défense de placer de la pellicule dans la vitre avant et les vitres latérales des portières avant, il ne resterait plus grand marché pour la pellicule.

M. Vandeuren (Philippe): Non.

M. Gendron: C'est ça que je veux savoir.

M. Vandeuren (Philippe): C'est ça.

M. Gendron: Avez-vous des statistiques, en termes de pourcentage, s'il ne vous restait que les vitres de côté arrière et la lunette arrière d'une voiture?

• (11 h 50) •

M. Vandeuren (Philippe): Facilement, 80 % à 90 % du marché serait anéanti de ce côté-là.

M. Gendron: Donc, il vous resterait 10 % à 15 % du marché.

M. Vandeuren (Philippe): 10 % du marché.

M. Gendron: Merci. Deuxième question: Dans votre échantillon, à la dernière page de votre mémoire...

M. Vandeuren (Philippe): Oui.

M. Gendron: ...j'aimerais ça que vous nous expliquiez un petit peu plus cette pellicule-là, parce qu'elle a l'air à avoir des vertus extraordinaires pour des fins de protection du consommateur, et ainsi de suite.

M. Vandeuren (Philippe): Au niveau de la pellicule que vous avez à la fin du mémoire, c'est réellement ce que l'on recommande au niveau de l'opacité de la pellicule. Cette pellicule-là vous donne une pellicule de 50 % de transmission de lumière visible qui, lorsque appliquée sur ou rajoutée à l'opacité originale du verre, peut vous donner de 50 % à 35 % de la transmission de lumière. Tout dépendant, sur le fameux 70 % dont on parlait tout à l'heure, si vous appliquez un film, un produit comme ça, de 50 % sur un verre à 70 %. À ce moment-là, vous pouvez aller jusqu'à 35 %. Mais, si vous appliquez une pellicule comme ça, de 50 %, sur un verre qui a 85 % de transmission de lumière au lieu de 70 %, à ce moment-là, vous augmentez dans les 40 %, et certains produits peuvent même aller jusqu'à rejoindre dans les 50 %, à ce moment-là. C'est réellement une question de s'adapter et de ne pas cibler exclusivement certains types de véhicules, mais de voir en général la problématique de toute cette vitre originale là, à ce moment-là.

M. Gendron: Oui, mais est-ce à dire — parce que, ce qu'on voudrait savoir, là — qu'il y a de la pellicule présentement sur le marché qui offre beaucoup d'avantages par rapport aux aspects que, moi, il m'intéresserait de protéger, parfois le confort, l'antistress, la moins grande luminosité à l'intérieur de l'habitacle du véhicule, mais n'ayant à peu près pas d'inconvénients sur l'opacité, pour ce qu'on voulait protéger? Je veux dire, le policier qui vient me dire: Moi, là, il faut que je voie qui est là puis ce qui se passe... Bon, je trouve que l'accent est trop mis sur cet aspect-là, en ce qui me concerne. Ça, c'est un autre débat. Est-ce qu'il y a une pellicule qui est, en termes de technologie, assez poussée, qui offre tous les avantages dont vous parliez au niveau du consommateur et qui ne crée à peu près pas

d'inconvénients quant à rendre plus sombre l'habitacle pour quelqu'un de l'extérieur qui, lui, veut que je lui offre une protection non réduite?

M. Mundy (Jack): La plupart du temps, quand les policiers parlent de problèmes, c'est des produits qui sont plus foncés que 35 %, dans le marché.

M. Gendron: O.K.

M. Mundy (Jack): Les essais qu'on a faits, comme en Ontario, comme j'ai mentionné avant, un produit de 50 % permet au policier de voir clairement de l'extérieur vers l'intérieur, puis, du côté de la sécurité routière pour le conducteur, il n'y a aucun effet négatif. Dans certains cas, selon l'étude de la Virginie, comme exemple, le niveau sécuritaire est augmenté avec une pellicule de 50 % sur les portières avant.

M. Gendron: Mais les craintes qu'il nous disait tantôt, là, que, dès qu'on touche un peu en bas du 70 %, donc on serait à 69 % — on se «comprend-u», là? — ...

Des voix: Oui, oui.

M. Gendron: ...là on commence à avoir des problèmes avec les piétons sur les coins des rues. Vous, vous ne partagez pas ça, à 35 %? À 35 %, on a une pellicule qui est assez de génie, si vous me permettez l'expression, qu'il n'y a pas ces inconvénients-là?

M. Mundy (Jack): Le véhicule qui m'appartient a 35 %, aux alentours, complètement, puis je n'ai pas de difficulté à voir, de jour ou de nuit, des deux côtés ni en arrière, du côté de la sécurité routière.

M. Gendron: O.K. Merci. Une autre question.

Le Président (M. Laurin): Trente secondes.

M. Gendron: Trente secondes. Dans votre mémoire, vous dites à un moment donné — puis je n'ai pas été capable de voir où, là — «Nous sommes d'avis qu'une modification s'impose, mais, par contre, nous nous opposons fortement à l'orientation drastique proposée par le gouvernement — ça, je comprends pourquoi, là — de même que nous déplorons voir la bureaucratie prendre le dessus sur les valeurs.» Alors, là, je ne suivais plus.

M. Vandeuren (Philippe): Ce qu'on dit dans tout ça, c'est très simple, c'est que, présentement, on est ici suite à un dépôt du projet de loi n° 12 en regard de l'article 266, qui ne fait que se réaligner, dû à une difficulté d'application, sur l'article 265. Nous, ce qu'on dit, c'est que, à ce moment-là, on passe par la législation pour avoir accès à ces articles-là. Mais, au niveau de notre industrie, ce n'est pas l'article 265 qui est

réellement en cause, c'est ce qui est entre les lignes dans l'article 29 sur les vérifications mécaniques, là où le fameux 70 % est inclus.

Nous, on dirait: D'essayer d'avoir accès aux informations sur un règlement est beaucoup plus difficile et beaucoup plus complexe à essayer de faire valoir que d'avoir à vous présenter ici aujourd'hui nos points de ce côté-là. C'est facile de présenter sur un article 265 ou 266, mais on n'est pratiquement pas en mesure d'avoir l'information à savoir: Est-ce qu'un jour le fameux règlement de vérification mécanique va être changé? Et est-ce qu'il va être changé de bonne manière ou de mauvaise manière? On n'est pas consultés de ce côté-là ou on est mis devant le fait accompli.

Ce qu'on demande, nous: Est-ce qu'il ne serait peut-être pas possible d'avoir une loi de ce côté-là au lieu de pouvoir avoir une certaine perte au niveau de la réglementation? Je crois que la réglementation n'a pas à passer par cette commission, elle peut être adoptée au niveau de commission ministérielle ou quelque chose de même. C'est là qu'on a un problème de ce côté-là, c'est qu'on est mis, à ce moment-là, devant le fait accompli. On n'a pas eu le choix, au niveau du mémoire, que de prendre l'opportunité du dépôt du projet de loi pour faire valoir notre point justement sur le fameux 70 %. C'est ce qu'on veut dire de ce côté-là.

M. Gendron: Merci beaucoup.

Le Président (M. Laurin): Bien, je vous remercie beaucoup pour votre prestation.

M. Gravel (Mike): Est-ce qu'on peut passer les copies?

Documents déposés

Le Président (M. Laurin): Oui, oui.

M. Vandeuren (Philippe): Merci beaucoup.

Le Président (M. Laurin): J'appellerais maintenant l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions inc.

Bien, je vous souhaite la bienvenue à cette commission. Est-ce que vous pourriez vous présenter aux membres de la commission?

Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions inc. (ARPAC)

M. Barabé (Normand): Bonjour. Mmes et MM. les commissaires, je me présente. Mon nom est Normand Barabé, profession: recycleur. Je suis l'un des administrateurs de l'Association des recycleurs de pièces d'autos et de camions, plus couramment appelée dans l'industrie l'ARPAC. Au nom de l'ARPAC, je tiens à vous remercier pour cette invitation à venir présenter notre mémoire dans le cadre de vos travaux sur le projet

de loi n° 12. Je suis accompagné aujourd'hui par Me Michel Beaupré, procureur de notre Association. Tel que requis, je vais procéder, dans un premier temps, à la présentation de notre mémoire, et nous serons ensuite disponibles pour une période de questions.

D'abord, comme nous le mentionnons au tout début de notre mémoire, vous aurez constaté que l'ARPAC est la seule organisation sans but lucratif regroupant plus de 50 recycleurs de pièces d'autos et de camions du Québec. Notre organisation a été fondée en 1972 et est aujourd'hui une des interlocutrices les plus au courant de l'industrie du recyclage au Québec, de ses forces, de ses faiblesses, de ses contraintes. Le nombre de personnes à l'emploi de nos différents membres est de près de 1 000 employés et notre chiffre d'affaires dépasse les 80 000 000 \$ annuellement. Certains de nos membres sont actifs dans le domaine depuis plus de 50 ans. En conséquence, grâce à notre connaissance du milieu depuis ces nombreuses années, nous sommes aux premières loges dans l'industrie du recyclage et nous avons été en mesure de voir son évolution jusqu'à aujourd'hui. C'est dans cette optique et cette connaissance pointue du milieu que nous avons jugé bon de déposer notre mémoire et de souligner six points qui, à notre avis, requièrent l'attention du législateur.

Avant de passer à ces six points, l'ARPAC tient à féliciter l'initiative du projet de loi n° 12. Notre Association est d'accord avec les idées générales contenues dans ce projet de loi, mais nous jugeons utile de suggérer bien humblement certaines possibilités d'amélioration, spécifiquement au niveau des mécanismes de contrôle de l'industrie du recyclage. Il nous apparaît en effet qu'en ajoutant quelques dents aux mécanismes en place qui ne se traduiraient pas par une hausse de dépenses, le projet de loi et la société québécoise y gagneraient grandement, et en sécurité.

● (12 heures) ●

Premier point. Le premier point de notre mémoire concerne le problème d'absence de définition et de précision des notions lorsqu'il est question de recycleurs et de centres de recyclage. Nous suggérons une définition. Pourquoi une définition? Parce que c'est nécessaire, c'est aussi simple que ça. Il y a actuellement une zone grise notamment et de façon particulière quant à savoir ce qu'est un recycleur. Cette zone grise est une source de problèmes. Pour faire une analogie, comparons simplement la vie d'un véhicule automobile à celle d'une personne humaine. Le véhicule prend naissance chez le manufacturier et, à l'autre bout de la chaîne complètement, il y a un aboutissement final ou le recyclage, l'euthanasie. À noter que le recycleur peut intervenir aussi à certaines étapes de la vie du véhicule, soit lors de sa reconstruction après un sinistre, soit dans une transplantation d'organe ou de pièce majeure du même véhicule.

Compte tenu de l'importance fondamentale du recycleur tout au long de la vie du véhicule et que ses interventions peuvent avoir un impact très important sur la sécurité de l'automobiliste québécois, il nous apparaît

que ce recycleur doit être très bien défini. Cette nécessité est d'autant plus importante que... parce que la loi actuelle impose des obligations aux recycleurs dûment licenciés à ce titre, notamment au niveau de la nécessité de détenir un permis, une licence et, de plus, la nécessité de constituer un dossier de reconstruction préalable à la remise sur la route d'un véhicule accidenté. Actuellement, faute de définition claire, les recycleurs hors-la-loi ne détiennent aucune licence et ne suivent absolument pas les prescriptions prévues à la loi concernant certaines de leurs activités. Cette lacune cause des problèmes importants à la sécurité, notamment: premièrement, la protection du consommateur privé, celui qui achète au comptoir du recycleur, pour lui-même, certaines pièces en vue de rafistoler un véhicule; deuxièmement, sécurité et protection du consommateur public, c'est-à-dire l'ensemble des conducteurs québécois dont il faut assurer globalement la sécurité des véhicules routiers. Il faut aussi ajouter le fléau des vols d'automobiles et, aussi, un impact évident sur la sécurité publique ainsi que sur l'économie québécoise.

Troisième point, un autre problème que l'absence de définition crée, c'est l'insuffisance des mécanismes de contrôle du recycleur ou de celui qui agit comme tel. La loi actuelle met en place un mécanisme de contrôle timide qui se reflète par la nécessité d'obtenir un régime permettant le contrôle du va-et-vient des pièces majeures des véhicules ou, dans la réglementation, la fourniture de certaines informations au moment de la délivrance d'un permis de recycleur.

Il nous apparaît que le début de solution à apporter à ces lacunes réside dans l'ajout à la loi d'une définition de «recycleur». Vous trouverez la définition que nous suggérons à la page 4 de notre mémoire. Cette définition nous apparaît claire en soi. Elle permet d'assujettir à la loi des personnes qui exercent actuellement le métier de recycleur sans toutefois détenir de permis à cet effet et sans respecter de façon totale les obligations prévues à la loi. Nous attirons plus spécifiquement votre attention sur le fait que nous définissons comme recycleur une personne dont l'activité usuelle est le recyclage, de façon à exclure, dans la définition et les contraintes que la loi impose, les carrossiers qui vendent de temps à autre une pièce ou des pièces de véhicule ou les autres individus qui peuvent, de façon non usuelle ou quotidienne, vendre des véhicules routiers mis au rancart, des carcasses ou des pièces provenant des véhicules routiers démontés, destinés à être démontés, à être détruits ou à être vendus pour les pièces seulement.

Quant à la notion de centre de recyclage, l'espace physique des opérations, nous avons jugé bon d'attirer votre attention sur la notion de centre de recyclage, puisque l'activité mentionnée à la définition suggérée devrait s'exercer dans un centre de recyclage. Cette obligation permettrait à nouveau un meilleur contrôle des activités d'un recycleur, tant au niveau de la sécurité publique qu'économique ou environnementale, par exemple.

Troisième point. Ici, j'aimerais porter à votre attention que, malgré que le point dont nous allons parler soit le troisième point de notre mémoire, nous suggérons qu'il doit être discuté en deuxième ordre d'importance; c'est pour cette raison que nous l'abordons immédiatement; il figure à la page 8 de notre mémoire. La question du meilleur contrôle des activités de recycleur est en lien logique avec le premier point dont nous avons parlé. Il traite plus spécifiquement des contrôles nécessaires à l'activité du recyclage une fois qu'on en a défini l'activité en tant que telle. Dans la réglementation actuelle, on n'impose au postulant à un permis de recycleur que la fourniture d'un renseignement à ce moment précis de l'émission du permis ou de la licence.

Ce que l'ARPAC suggère, c'est la mise en place d'un mécanisme simple permettant un contrôle plus direct et constant des recycleurs. Quant au contrôle direct, il nous apparaît qu'une visite sur les lieux du centre de recyclage au moment de la demande d'un permis ou d'une licence permettrait de combler des lacunes importantes qui découlent du régime actuel, où les informations seront transmises sur formulaire sans que, dans les faits, une constatation plus officielle soit effectuée par l'autorité qui délivre le permis.

Au niveau de la constance de ce contrôle, il nous apparaît que ces visites devraient avoir lieu à des intervalles plus réguliers, soit tous les deux ou trois ans, lors du renouvellement de la licence ou du permis de recycleur. Cette visite permettrait à nouveau de contrôler certains des impacts ou des effets néfastes de l'industrie du recyclage: problèmes de pollution, d'environnement, d'activités illicites ou non conformes à la loi ou aux règlements. Je veux vous faire mention que l'association ARPAC visite ses membres avant. Lors d'une application, avant d'accepter un membre, le membre est visité et on demande tout simplement les normes minimales sur la protection du consommateur, qu'on trouve les numéros de série en protection de l'environnement. L'ARPAC visite déjà ses membres.

Deuxième point. Quant à notre deuxième point à notre mémoire, il vient en troisième lieu dans cette introduction. Mentionnons dès le départ qu'environ 40 000 véhicules qui sont importés au Québec pourraient être incorporés au parc automobile québécois, c'est-à-dire immatriculés... Ces 40 000 véhicules là proviennent de l'Ontario et sont immatriculés au Québec; 30 000 véhicules supplémentaires proviennent du même endroit, mais, cette fois-ci, pour être utilisés pour des pièces seulement ou en blanchiment de numéros de série ou de pièces. Le nombre de ces véhicules qui sont introduits dans notre province en provenance de territoires, provinces ou États sous-réglémentés en termes de vérification préalable à la remise de ces véhicules dans le parc automobile, joint à la problématique que nous décrivons dans notre mémoire, nécessite, selon nous, un meilleur contrôle à l'entrée. Actuellement, seule l'étape d'inspection mécanique est nécessaire avant l'importation. Cette seule étape est pratiquement équivalente à l'absence pure et simple de contrôle.

Évidemment, l'idéal serait que l'inspection technique soit requise à l'entrée, comme cela est d'ailleurs exigé dans le mémoire présenté à cette commission par le GAA. L'ARPAC est en tous points d'accord avec ces suggestions qui permettraient d'éliminer de façon importante la problématique de l'importation de véhicules en provenance de l'extérieur du Québec. Si, toutefois, le législateur en vient à la conclusion que l'exigence de cette dernière inspection ne peut être retenue, l'Association suggère une solution mitoyenne entre le néant actuel et l'imposition de la vérification technique, soit la nécessité pour l'importateur de déclarer l'état du véhicule au moment de son entrée sur le territoire québécois, et ce, de façon spécifique et ciblée. Il ne s'agit pas de demander l'instauration d'un système nouveau et coûteux, mais simplement d'étendre à tout importateur de véhicules les obligations de déclaration qui figurent déjà au formulaire d'importation de véhicules en provenance des États-Unis, soit la formule K-22 — on en a de disponibles, s'il y en a qui veulent voir qu'est-ce que c'est, une formule K-22. Il nous apparaît que cette obligation de déclaration, jointe aux sanctions possibles en cas de fausse déclaration, pourrait nous aider à commencer à solutionner le problème. À supposer même que cette déclaration ne permette pas de le solutionner entièrement, nous estimons que son effet dissuasif serait de diminuer de façon drastique les entrées de véhicules en provenance de l'Ontario et de réduire le nombre total des véhicules importés à 10 000 au lieu des 70 000 qui rentrent actuellement.

La sécurité publique. Le fléau du vol d'automobiles et l'économie québécoise en entier en seraient gagnants. Qu'est-ce qui se produit présentement sur le terrain? Qu'est-ce qu'on vit, là? C'est que les véhicules déclarés VGA ou perte totale du Québec, les véhicules qui ont une valeur économique assez grande sont exportés à l'extérieur. Ils sortent du Québec, ils sont vendus à l'extérieur du Québec où le statut n'a pas d'importance. Le statut, même s'il est marqué sur les enregistrements du Québec, n'a aucune force de loi. La minute qu'il est sorti d'ici, les autres provinces ou les autres territoires ne s'en occupent pas. Ces véhicules-là qui sortent du Québec, ça crée une pénurie de véhicules; les véhicules usagés et nos beaux véhicules s'en vont, c'est contré par des véhicules qui sont importés de l'Ontario. Nos beaux véhicules sortent avec un statut et puis il y a d'autres véhicules qui rentrent ici sans statut, des «clean titles», et ils viennent remplacer ces véhicules-là. Ces véhicules-là sont réparés on ne sait pas comment, sans aucun contrôle; avec quelles pièces, personne ne le sait. Ces véhicules-là sont remis en circulation sans aucun contrôle, ce qui a pour effet d'augmenter le vol d'automobiles à l'intérieur du territoire québécois et aussi à l'extérieur. Au bout du compte, bien, c'est le consommateur qui paie, parce que les compagnies d'assurances ont eu à indemniser, l'année passée, pour 170 000 000 \$ pour les véhicules volés. Ça fait que le consommateur se retrouve avec la facture.

● (12 h 10) ●

Quatrième point. Je serai très bref sur ce sujet, étant donné qu'en traitant de la question de la problématique des flottes de véhicules non assurés nous nous trouvons à nous promener dans la cour du voisin. Nous nous sommes toutefois permis de le faire dans le cadre du mémoire parce que, et dans les faits, cette problématique vise l'industrie du recyclage tout entier. Qu'il suffise de mentionner ici qu'il serait nécessaire que les autoassureurs soient tenus aux mêmes obligations et critères que les assureurs privés ou qu'ils soient obligés de déclarer le statut d'un véhicule au moment de sa revente afin d'éviter qu'il se retrouve entre les mains du consommateur sans avoir été soumis au contrôle préalable à sa reconstruction.

Cinquième point. Même si le cas des garanties des manufacturiers n'est aucunement touché par le projet de loi, nous avons jugé bon, comme le point précédent, de le souligner tout de même dans le cadre de notre mémoire de façon à procurer une vision d'ensemble des problèmes qui peuvent toucher l'industrie du recyclage et le consommateur québécois en bout de ligne. Nous vous invitons à consulter le texte de ce cinquième point, à la page 10 de notre mémoire. Nous n'insistons pas davantage dans le cadre de cette présentation. C'est sûr que c'est la même chose. Le défaut de déclarer un véhicule, qu'il soit de provenance extérieure ou qu'il vienne d'une compagnie de location, ou de Bell Canada, ou d'Hydro-Québec, un véhicule accidenté qui n'est pas déclaré, c'est toujours le même problème, il n'y a aucun contrôle quant à la qualité et à la provenance des pièces ou à la reconstruction du véhicule, puis, au bout de la ligne, un consommateur peut se ramasser avec un véhicule de provenance douteuse ou des pièces de provenance douteuse.

Sixième point. Quant au sixième point, nous illustrons le problème qui suit. Le sixième point, c'est le contrôle des numéros de série. Je vais juste vous proposer un scénario où on tourne toujours alentour de la même chose. Le scénario, c'est que le véhicule accidenté du Québec... un véhicule accidenté VGA, comportant un statut soit de véhicule gravement accidenté ou d'irréparable, acheté légalement au Québec peut servir à bien des fins. Indépendamment de la nature de l'accident, cette carcasse-là se retrouve dans le système, légalement, et son numéro de série, son identification, peut servir à, premièrement, réparer un véhicule lors d'un sinistre, pour une compagnie d'assurances; les pièces de provenance de ce véhicule-là, ou d'autres, il n'y a pas de contrôle. Ce même véhicule là peut servir à réparer un véhicule gravement accidenté, un VGA, lors de l'inspection technique d'un véhicule. Et à combien de reprises? Personne ne le sait, il n'y a aucun contrôle. Cette même vignette de véhicule là peut servir même à l'exportation du véhicule complet vers d'autres territoires. Encore aucun contrôle. Ce beau marché de dessous de table rapporte des millions de dollars à l'industrie illicite et lèse le consommateur qui écope par le biais, encore, de la facture des assureurs.

En conclusion, l'ARPAC espère que le dépôt de son mémoire sera considéré par les commissaires comme

une preuve tangible de son intention de collaborer afin d'identifier des solutions qui pourraient permettre d'assainir le parc automobile québécois, de favoriser la sécurité du grand public et de bonifier l'économie québécoise. Évidemment, comme nous le mentionnons d'ailleurs dans notre mémoire, un lecteur externe pourrait difficilement différencier les intérêts des membres de l'ARPAC et ceux qu'ils prônent dans le mémoire et qui sont reliés à l'objectif global de sécurité publique. Il n'en demeure pas moins que, par les objets mêmes que l'ARPAC s'est donnés dans sa réglementation générale, celle à laquelle sont soumis tous ses membres, ce sont les objectifs de sécurité publique qui sont au centre de ses préoccupations.

J'espère que ce court résumé vous satisfait. Nous demeurons évidemment à votre disposition pour toute question que vous pourriez avoir. Merci.

Le Président (M. Laurin): Je vous remercie beaucoup. M. le ministre.

M. Brassard: Oui. Merci, messieurs. Évidemment, c'est un univers bien particulier que l'univers du recyclage, de l'industrie du recyclage. Je vous avoue que je ne prétends pas être un expert en la matière. C'est pour ça que c'est très intéressant de vous entendre, puisque vous connaissez fort bien ce domaine.

Ma première question porte sur votre premier point: la définition de «recycleur». Il y en a une qu'on propose...

M. Barabé (Normand): Oui. Je peux vous la lire si vous voulez.

M. Brassard: Oui, mais j'aimerais que vous m'indiquiez les différences que vous considérez comme tout à fait importantes avec la vôtre et pourquoi c'est si important que la vôtre soit retenue.

M. Barabé (Normand): Il n'y a pas de définition. Le mot «recycleur», le mot existe dans la loi, mais il n'y a pas de définition qui dit c'est quoi, un recycleur.

M. Brassard: Bien...

M. Barabé (Normand): Il y a une mention du mot «recycleur». Il y a une vague... Je ne sais pas si vous pouvez répondre, Me Beupré.

M. Beupré (Michel): Les réponses qu'on a... Parce que la problématique de l'absence de définition de «recycleur», on ne l'a pas constatée récemment. Ça fait plusieurs années qu'il en est question. On nous répond, la plupart du temps, qu'elle est sous-entendue à l'article 153 du Code actuel de la sécurité routière...

M. Brassard: Oui.

M. Beupré (Michel): ...où on dit que...

M. Brassard: Ça ne vous convient pas, ça?

M. Beupré (Michel): Pardon?

M. Brassard: Ça ne vous convient pas, cette définition?

M. Beupré (Michel): Bien, c'est parce que, un, ne serait-ce qu'au point de vue de la structure législative — on n'a aucune leçon à vous donner là-dessus, là, mais c'est un point qui nous apparaît important — si on doit retenir une définition qui va s'appliquer non seulement dans le cadre de la loi et à tous ses articles, mais à la réglementation, ce ne serait peut-être pas mauvais qu'elle figure au titre préliminaire du Code, où on a les définitions comme telles.

M. Brassard: Oui.

M. Beupré (Michel): Maintenant, quant aux aspects plus substantiels de la définition et de sa nécessité pour celui qui est recycleur sur le terrain, M. Barabé pourra vous répondre là-dessus.

M. Brassard: Autrement dit, vous souhaiteriez que la définition que vous proposez apparaisse, comme c'est toujours le cas dans des projets de loi...

M. Beupré (Michel): Au début.

M. Brassard: ...au début...

M. Beupré (Michel): Oui.

M. Brassard: ...et que l'article 153, plutôt, fasse surtout référence à l'obligation pour un recycleur de détenir une licence.

M. Beupré (Michel): C'est ça. Exactement. La licence, qui est visée par règlement spécifique, là, le règlement sur les licences des recycleurs et commerçants. Et, dans ce règlement-là, encore une fois, il y a certaines définitions qui s'appliquent dans le cadre du règlement spécifiquement, mais aucune concernant le recycleur. Comme M. Barabé l'a mentionné, ce qu'on observe actuellement — et le problème, on l'a vécu — c'est qu'il y a carrément des gens qui, de facto, sont recycleurs mais ne détiennent pas de licence, ne sont pas contrôlés. La nécessité de confection d'un registre, justement pour fins de sécurité publique, de façon à pouvoir suivre le parcours suivi par une pièce majeure d'un véhicule, bien, leurs registres sont ou inexistantes ou carrément déficients.

M. Brassard: Je comprends.

M. Beupré (Michel): C'est quelque chose qui est... Je comprends, là, que ce soit difficilement compréhensible quand on n'est pas dans l'industrie, parce

que, effectivement, elle est très pointue; il y en a même une partie qui est cachée. Mais c'est quelque chose de palpable, là, qu'on rencontre, et c'est une problématique qu'on a souvent. Il y a des corps policiers qui communiquent avec nous dans le cadre d'enquêtes sur des recycleurs non-membres de l'ARPAC pour nous demander des renseignements. Mais, que voulez-vous, on représente 50 recycleurs sur... combien...

M. Barabé (Normand): Sept cents permis émis.

M. Beaupré (Michel): ...700 permis émis, et on ne sait pas combien de recycleurs ont des permis non émis, là, vous comprenez ce que je veux dire? On est dans une zone grise. La minute qu'il y a un problème, là, il n'y a pas d'outils, il n'y a pas de dents dans la loi. Il n'y a pas suffisamment de dents.

M. Barabé (Normand): De contrôle.

M. Brassard: Si je comprends bien, c'est un marché passablement anarchique.

M. Beaupré (Michel): Anarchique, le mot est juste. Anarchique, illicite, rentable, évidemment, surtout pour ceux qui ne sont pas réguliers.

M. Barabé (Normand): Pour les illicites, oui.

M. Brassard: En fait, ce qui implique, évidemment, qu'il y a un marché assez important de pièces volées...

M. Beaupré (Michel): Oui.

M. Brassard: ...de voitures volées. C'est un problème de taille, là, dans ce marché-là.

M. Beaupré (Michel): C'est un problème de taille. En termes de... combien ça représente en deniers, en argent, c'est inquantifiable. Le chiffre d'affaires...

M. Brassard: Oui, évidemment.

M. Beaupré (Michel): ...des 50 membres de l'ARPAC, c'est 80 000 000 \$.

M. Brassard: Comme on est dans un marché illicite, c'est toujours difficile...

M. Beaupré (Michel): Oui, mais...

M. Brassard: Ce n'est certainement pas le ministère du Revenu qui va pouvoir l'évaluer.

M. Beaupré (Michel): Oui, j'en conviens avec vous. Mais, pour avoir une idée du chiffre, prenez celui de 80 000 000 \$, qui est celui des 50 membres de l'ARPAC, considérez qu'il y en a 700 autres qui ne sont

pas membres de l'ARPAC, puis considérez qu'au-delà de tout ça il y en a qui n'ont pas de permis, on n'en connaît pas le nombre exact... Mais ça devient un sacré problème.

M. Brassard: Et je pense que vous mettez le doigt... ou vous mettez en lumière aussi un problème majeur, là, entre l'Ontario et le Québec.

M. Barabé (Normand): L'Ontario et les autres pays. Les seuls au Canada... Si on parle du Canada, il n'y a seulement que la Colombie — B.C. — qui émet des statuts sur les véhicules. Ça fait qu'un véhicule qui respecte les statuts du Québec... et que le Québec respecte les statuts de la Colombie-Britannique, c'est les deux seules provinces. Un véhicule avec un statut au Québec va avoir un statut en Colombie-Britannique aussi. Il ne peut pas passer à l'encan à Vancouver avec un «clean title». Il va passer à Toronto, par exemple.

● (12 h 20) ●

M. Brassard: Ça, là-dessus, je dois vous dire qu'à la dernière conférence fédérale-provinciale des ministres des Transports, qui a eu lieu il y a quelques semaines à Charlottetown, j'ai rappelé à mes homologues qu'il y avait un consensus... Il y a un consensus de toutes les provinces du Canada sur la mise en place d'un programme de contrôle de pertes totales, comme ça s'applique ici, au Québec. Ce consensus-là s'est dégagé il y a un bon deux ans, puis il n'y a pas de suite. Alors, j'ai fait l'intervention il y a 15 jours à Charlottetown pour dire à mes homologues: Écoutez, il faudrait que le consensus, qui est clair, ait des suites, que chaque province mette en oeuvre un programme de contrôle. Je pense que c'est important, surtout entre l'Ontario et le Québec. Si je comprends bien, c'est 70 000 véhicules qui proviennent...

M. Barabé (Normand): En provenance de l'Ontario, qui rentrent au Québec. C'est ceux qui sont quantifiables. Il y en a qui viennent des territoires extérieurs. Ils ressortent du Québec, ils sont peut-être modifiés ou maquillés ou... Ils ressortent...

M. Brassard: Expliquez-moi ça concrètement. J'aimerais savoir concrètement comment ça peut fonctionner, le commerce des véhicules volés, comment on manipule et comment on utilise les numéros de série.

M. Barabé (Normand): Les véhicules de provenance extérieure du Québec?

M. Brassard: Oui.

M. Barabé (Normand): Les véhicules... Vous n'avez même pas besoin d'importer le véhicule. D'abord que vous avez l'immatriculation, l'enregistrement du véhicule ou le «title», dépendant d'où il vient, et la vignette de numéro de série, c'est tout ce que ça vous prend puis vous êtes en affaire.

M. Brassard: Alors, vous le mettez sur un véhicule volé.

M. Barabé (Normand): Oui. Ça, c'est simple. Puis le véhicule n'est pas nécessairement immatriculé au Québec. Il peut ressortir... Il peut embarquer dans un conteneur, s'en aller au Liban, puis il n'y a pas personne qui va savoir où il est allé, ce véhicule-là.

M. Brassard: Par contre, si je comprends bien, le système américain, lui, il est correct.

M. Barabé (Normand): Lors de l'importation d'un véhicule, il y a une mention depuis... À force de faire des représentations, il y a eu un consensus de fait, puis, au moins sur la formule K-22, il y a une obligation de déclarer si le véhicule a été accidenté. C'est déjà bien.

M. Brassard: Ça ferme des brèches pas mal.

M. Barabé (Normand): Ça a ralenti l'importation de véhicules américains pour des fins illicites. Ce n'est pas le bonheur total, mais ça a ralenti de beaucoup.

M. Brassard: Votre dernier point concernant les numéros de série, ce que vous recommandez... Si je comprends bien... Évidemment, je ne suis pas un expert là-dedans, mais le numéro de série apparaît sur les pièces majeures de l'auto.

M. Barabé (Normand): On est tenu par la loi de tenir un registre. Il y a une vingtaine de pièces majeures sur un véhicule, et les recycleurs qui travaillent en loi, conformément, sont tenus de dire... de garder un registre, à savoir ces 20 pièces majeures là ont été vendues à qui, quand, quel numéro de facture, et sont tenus de marquer sur leurs factures le numéro de série de provenance. Mais, là-dedans, il y a un beau marché illicite. C'est qu'il n'y a aucune personne qui vérifie. Ça fait que lors soit de sinistres, la compagnie d'assurances paie un devant usagé, le recycleur peut émettre une facture avec un numéro de série d'un véhicule qui a déjà été accidenté, le numéro de série est valable, il est bon, il n'est pas maquillé, le véhicule est hors route, le devant peut servir une fois à l'assureur, peut servir 10, 15, 20 fois lors de la reconstruction d'un véhicule. Il n'y a aucune vérification à savoir... Le numéro de série est bon. Il est bon une fois, il est bon deux fois, il est bon trois fois, il est bon quatre fois, et ce même numéro de série là peut même encore servir pour exporter un véhicule: tu le mets sur un véhicule, tu maquilles un véhicule avec, tu l'exportes.

À l'extérieur du Québec, il est encore bon, ce numéro de série là. Si quelqu'un vérifie le numéro lui-même, il s'autovalide, parce que le numéro de série... À l'intérieur du numéro de série, dans les 18 séquences, chaque séquence a une valeur. Tu les additionnes, tu arrives à la fin, il faut que la dernière séquence valide

les 16 premières. C'est fait comme ça. Ce numéro de série là, il est valide. Si tu vas dans les banques de données de GM ou de... ce véhicule-là a été produit; il a déjà été dans un sinistre, c'est un véhicule accidenté. Mais où il n'y a aucun contrôle, c'est combien de fois... combien de devants un recycleur malhonnête ou un commerçant malhonnête peut vendre du même véhicule, c'est à l'infini.

M. Brassard: Alors, comment peut-on bloquer cela ou empêcher cela?

M. Barabé (Normand): Probablement que — là, je m'embarque sur le terrain d'un autre encore — peut-être que la ligue anticrime des assureurs peut le régir. Nous autres, en tant que recycleurs... Moi, dans mon commerce personnel, je peux vous dire tout ce que j'ai vendu sur un véhicule et à qui je l'ai vendu, par banque informatique. Ça se réfère tout de suite au numéro de série. Ça fait qu'à un moment donné c'est quand... Des véhicules... Il ne faut pas se leurrer, là, ce n'est pas des Lada que les gars réparent, c'est des véhicules qui valent de l'argent. Ça fait qu'à un moment donné un certain groupe de véhicules, que ce soient des Lexus ou des Acura, qu'ils soient vérifiés... À un moment donné, le même devant, de provenance légale, il ne peut pas passer 10 fois, c'est impossible.

M. Brassard: Oui, il faudrait faire des recoupages en termes... sur le plan informatique...

M. Barabé (Normand): Il faudrait qu'il y ait, à un moment donné, une banque, au même titre que... je ne sais pas, moi. La ligue anticrime, à un moment donné, ils ont... Si vous vous faites voler votre véhicule toutes les années, vous avez une petite marque au dossier, ça allume rouge, là, il y a quelque chose là qui se passe.

M. Brassard: Il n'y a pas de centre de données, là.

M. Barabé (Normand): Il n'y a pas de centre de données, il n'y a pas de banque de données puis il n'y a aucune vérification, il n'y a pas de «spot check» de fait non plus.

M. Brassard: S'il y avait un centre de données à partir du moment où le numéro de série est utilisé plus d'une fois, là ce serait possible de faire le recoupage.

M. Barabé (Normand): Puis avoir la notion aussi.

M. Brassard: Pardon?

M. Barabé (Normand): Excusez-moi, mais, indépendamment de la nature du sinistre, c'est que le véhicule qui a été vendu par un assureur ou vendu à

l'encan, n'importe où, quelque part, il n'y a aucune nature à savoir ce qu'il avait, ce véhicule-là. «C'est-u» un incendie complet? Aucune notion. A-t-il des pièces, d'abord, ce véhicule-là? Il n'y a aucune banque de données ou d'informations de disponibles. Ça fait que, théoriquement parlant, toutes les pièces alentour de ce véhicule-là qui sont bonnes, elles sont bonnes pour en construire combien, de véhicules? Le véhicule, en bon français, il peut être rien que ça de haut, puis il y a des recycleurs malhonnêtes, ou le commerce illicite va vendre 100 000 \$ de pièces après ça, ce n'est pas un problème.

M. Beaupré (Michel): M. le ministre, si vous permettez, pour rejoindre l'intervention que vous avez faite un peu avant sur la nécessité de définition... Ce problème-là, ne serait-ce qu'à titre dissuasif, ne serait-ce que parce que la définition aurait un effet dissuasif, pourrait être sinon contrôlé, du moins un peu plus englobé par le fait qu'à l'article 155 le recycleur a l'obligation de tenir un registre où sont consignées certaines informations sur toutes ces pièces-là qui font l'objet d'un commerce illicite. Et, comme on le disait, il y a actuellement des gens, de facto, qui le font mais qui ne détiennent aucune licence, qui ne se définissent pas comme recycleurs mais qui en sont. Vous comprenez que... C'est bien certain qu'instaurer un contrôle qui va être efficace, pointu, direct, ciblé, c'est compliqué, mais il y a quand même un début de devoir à faire, puis celui qu'on suggère, on pense qu'il est très... qu'il est raisonnable...

M. Brassard: Au moins commencer par ça.

M. Beaupré (Michel): Commencement de définition. Comme pour n'importe quoi, il faut savoir de quoi on parle.

M. Barabé (Normand): C'est parce que qu'est-ce que le Groupement des assureurs a fait présentement dans la reconstruction de véhicules, c'est très bien fait. C'est assez laborieux à monter. C'est bien fait. C'est un très, très bon contrôle. Le contrôle du parc automobile québécois, il est bon. Mais, à l'intérieur de ces inspections-là, l'inspection technique, qu'on appelle, il n'y a aucune vérification. L'inspection elle-même, c'est bien fait, c'est bien monté, mais il n'y a pas de vérification, à savoir le numéro de série lui-même, la provenance puis le... ou la quantité de provenances de pièces. Ça fait que là ça laisse une belle porte ouverte au commerce illicite.

M. Brassard: On me signale qu'on va justement voir la société des assureurs la semaine prochaine; on va avoir probablement des bonnes questions à leur poser.

M. Beaupré (Michel): Dans leur mémoire, ils traitent de ces points-là dans la même ligne.

M. Barabé (Normand): On abonde dans le même sens, parce qu'au bout de la ligne c'est eux autres qui paient.

M. Brassard: Tout à fait.

M. Barabé (Normand): Et la facture est transmise au consommateur, toujours.

M. Brassard: C'est votre réputation aussi qui est entachée par l'ampleur du commerce illicite.

M. Barabé (Normand): Oui, c'est ça. Nous autres, on a une industrie qui est quand même récente. C'est une industrie, quoi, d'une cinquantaine d'années, avant que les centres de recyclage, qu'on appelait avant, communément, les cours à «scrap», avant que ça devienne des industries structurées, et puis qui est bien salie par le commerce illicite.

M. Brassard: Je vous remercie, messieurs.

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

M. Middlemiss: Je vous remercie. Ce n'est certainement pas un sujet qui est facile à comprendre. Vous avez indiqué que, pour les autos qui viennent des États-Unis, il y a une formule quelconque qui... Est-ce que c'est exigé, ça, par la province de Québec ou c'est l'État qui...

M. Beaupré (Michel): C'est fédéral.

M. Middlemiss: C'est le fédéral...

M. Beaupré (Michel): C'est le fédéral, ça. Transports Canada.

M. Middlemiss: ...qui l'exige. Il exige que ce qui vient de l'extérieur du Canada... en d'autres mots, qu'est-ce qui rentre au Canada, que ce soit n'importe où.

M. Barabé (Normand): Qu'est-ce qui rentre par la frontière américaine. Le véhicule ne peut pas venir du Mexique, là. S'il est passé à travers les États-Unis, il y a une obligation de le déclarer aux douanes.

M. Middlemiss: Est-ce que le Québec ne pourrait pas exiger ça, lui, des autos qui rentrent de l'Ontario?

M. Beaupré (Michel): C'est ce qu'on suggérait justement...

M. Middlemiss: O.K., vous le suggérez. Donc, en d'autres mots, ce n'est pas nécessaire... Ce serait certainement préférable qu'il y ait une entente réciproque entre l'Ontario et le Québec et toutes les provinces au Canada. Donc, ce serait... Mais vous dites

maintenant: Vu qu'on n'a pas cette entente-là, on demande au gouvernement du Québec de s'assurer de procéder de la même façon que le gouvernement canadien fait pour ce qui vient des États-Unis.

● (12 h 30) ●

M. Barabé (Normand): C'est ça. Ça pourrait être une procédure temporaire en attendant que toutes les provinces s'uniformisent aussi.

M. Middlemiss: Oui.

M. Barabé (Normand): Là, il n'y a rien, c'est le néant.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Beaupré (Michel): C'est un juste...

M. Barabé (Normand): Le néant, c'est l'anarchie. Excuse. Vas-y.

M. Beaupré (Michel): C'est un juste milieu, M. le député, entre la solution qui, elle, réglerait beaucoup plus le problème; l'inspection technique, qui est suggérée aussi dans le mémoire du GAA.

L'inspection technique, évidemment, on parle d'une structure peut-être un peu plus lourde, un peu plus coûteuse aussi, c'est l'idéal. Mais, entre ça et ce qui se fait actuellement, ce type de formule là où celui qui importe un véhicule a des petites cases pour déclarer l'état de son véhicule, là, avec les sanctions qu'on voit souvent au bas de formules semblables, là: En cas de fausse déclaration, je m'expose à... ça peut avoir un effet, encore là, à tout le moins dissuasif. Mais il n'y en a pas. C'est une formule qui tient sur une page et qui est relativement simple. Ce n'est pas pour dire que le fédéral a raison puis que le provincial a tort, là...

M. Middlemiss: Non, non.

M. Beaupré (Michel): ...mais c'est un exemple qui peut être suivi.

M. Barabé (Normand): C'est un minimum.

M. Middlemiss: Vous indiquez, d'accord, que le problème est accentué par le fait qu'on est tout près de l'Ontario et que, vu qu'il y a un déficit d'automobiles ici, on doit les importer. Est-ce que le fait aussi qu'il y a tellement de recycleurs et qu'il y en a qui sont... Est-ce que ça n'ajoute pas au problème? Si on avait un meilleur contrôle des recycleurs au Québec, est-ce que ça aurait un effet de réduire ce nombre de véhicules qui laissent le Québec puis qui reviennent au Québec?

M. Barabé (Normand): Non, ce n'est pas nécessairement les recycleurs qui importent des véhicules. Tout vendeur automobile peut importer ou exporter des véhicules. Ce n'est pas nécessairement... Ce n'est pas

exclusivement des recycleurs. Là, le voyageage de véhicules interprovinciales, il est dû au fait qu'il n'y a pas de collaboration entre les provinces, là.

Nos véhicules à statut, les véhicules que, au Québec, on est le seul endroit présentement, avec B.C., qui statue les véhicules. Le véhicule, jusqu'à sa mort, va porter une mention: VGA, s'il est récupérable, et irrécupérable s'il n'est pas réparable. Le véhicule, après inspection, va porter un statut de véhicule reconstruit. Tant que ce véhicule-là est immatriculé au Québec, même s'il sort puis il revient au Québec, il va toujours dans la banque de données du Québec, c'est un véhicule reconstruit. Ou de la protection du consommateur aussi, à savoir avec quoi il se promène.

Mais là, présentement, qu'est-ce qui crée une pénurie puis qu'est-ce qui ouvre la porte à l'entrée? C'est parce que les véhicules, c'est du «title washing», là. Il n'y a pas de terme français pour ça. Les titres se font laver, là. Même s'il a un titre au Québec, il ne l'a pas dans les autres provinces. Les autres provinces n'ont pas de titres. Ça fait que ça rentre au Québec, c'est réparé — pas tous, mais la plupart sont réparés — de façon illicite. Il n'y a aucun contrôle sur la qualité, et comment le véhicule est réparé, et la provenance des pièces. Nos véhicules, nous autres, du Québec qui sont réparés avec un dossier reconstruction du Québec, c'est très bien fait. C'est légal. C'est bien fait.

M. Middlemiss: Oui. Mais est-ce...

M. Barabé (Normand): Ceux qui restent au Québec.

M. Middlemiss: Est-ce que les autos qui... Je le sais, moi, je demeure dans une région frontalière. Si quelqu'un achète une auto en Ontario...

M. Barabé (Normand): Oui.

M. Middlemiss: ...il doit faire faire l'inspection quand il l'amène au Québec...

M. Barabé (Normand): Mécanique.

M. Middlemiss: ...sans ça, il ne peut pas. Oui.

M. Barabé (Normand): Mécanique.

M. Middlemiss: Seulement.

M. Barabé (Normand): Sécurité: lumières, «brakes». Il n'y a personne qui va vérifier si ce véhicule-là a déjà été accidenté, si les pièces, si le numéro de série a rapport avec le restant de la carrosserie, si c'est son moteur ou si le véhicule n'a pas été coupé en deux. S'il n'y a rien d'apparent, il n'y a rien à vérifier.

M. Beaupré (Michel): Ça, c'est l'inspection technique.

M. Barabé (Normand): L'inspection technique, c'est une autre affaire. Là, présentement, c'est une inspection mécanique. C'est juste une question de sécurité pour le consommateur. Il n'y a personne qui va aller voir si les numéros de série sont conformes sur ce véhicule-là, s'il n'a pas été coupé en deux ou s'il n'est pas arrivé d'autres... si c'est bien le bon véhicule, si le numéro de série de... si la vignette qu'il y a contre le pare-brise est la même qu'alentour du véhicule, puis sur le moteur, puis sur les composantes. Personne ne vérifie ça, ou s'il a déjà été accidenté.

M. Middlemiss: D'accord. Merci.

Le Président (M. Laurin): S'il n'y a pas d'autres intervenants, je vous remercie pour votre prestation. Et nous allons suspendre jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 h 35)

(Reprise à 15 h 28)

Le Président (M. Laurin): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux sur la consultation générale et les auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Nous entendrons, cet après-midi, trois groupes: le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec, la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec et les Cercles des fermières du Québec.

Notre premier groupe, le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec, est déjà à la barre des témoins. Je leur demanderais de se présenter aux membres de la commission et en leur rappelant qu'ils ont 20 minutes ou moins pour présenter leur mémoire.

M. Lalonde (Robert): On débute immédiatement?

Le Président (M. Laurin): Oui.

Regroupement des loueurs de véhicules du Québec (RLVQ)

M. Lalonde (Robert): O.K. Mon nom est Robert Lalonde et je représente le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec à titre de président. À mes côtés, M. John Bragoli, qui est vice-président du Regroupement, et Me Éric Bédard, notre conseiller juridique.

Le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec existe depuis le 25 janvier 1991. Sa mission est double: doter ses membres d'une voix auprès des différentes instances gouvernementales en ce qui a trait à la législation qui affecte l'industrie de la location de véhicules et offrir à ses membres un forum de concertation

pour solutionner les principaux problèmes inhérents à notre industrie.

Le Regroupement regroupe les compagnies de location suivantes: Avis, Budget, Discount, Entreprise, Monkland, National Tilden, Thrifty et Via Route, qui sont huit des plus importants loueurs de véhicules automobiles, de camions et de camionnettes du Québec. Toutes ces entreprises opèrent au Québec des réseaux de location régionaux, nationaux ou internationaux.

Les activités de location des membres génèrent chaque année un chiffre d'affaires d'environ 150 000 000 \$ pour un parc automobile qui dépasse les 15 000 véhicules. Chaque jour, les loueurs de véhicules de la province louent entre 4 000 et 5 000 véhicules qui pourront être conduits par plus de 7 000 chauffeurs. Les membres emploient plus de 1 000 personnes au Québec et sont présents dans toutes les régions de la province, répartis en plus de 300 points de service. Chaque année, en seuls frais d'immatriculation, les membres déboursent près de 7 000 000 \$ à la Société de l'assurance automobile du Québec. Les membres génèrent chaque année plus de 10 000 000 \$ en TVQ et paient leur dû en vertu des lois fiscales en vigueur au Québec.

• (15 h 30) •

Comme vous le savez, le projet de loi n° 12 prévoit la saisie du véhicule lorsqu'une personne interceptée au volant d'un véhicule est sous le coup d'une suspension de permis. Conséquemment, le projet de loi n° 12 cherche donc à rendre les routes du Québec plus sécuritaires en s'attaquant aux fautifs, puisque ces derniers représentent un risque. Le Regroupement ne peut que souscrire à cet objectif, puisque nous pouvons assumer que le conducteur ayant perdu tous ses points représente un conducteur à risque. Nous avons d'ailleurs un intérêt économique à réduire ce risque, puisque, comme la majorité de nos véhicules ne sont pas assurés pour les dommages sur collision, en éliminant les chauffeurs à risque, nous réduisons sensiblement nos coûts de réparation de carrosserie ainsi que la perte d'usage de nos véhicules.

Cependant, le projet de loi n° 12 crée beaucoup de problèmes à notre industrie. Il crée beaucoup de contraintes que nous allons vous décrire plus loin. Selon nous, le projet de loi ne fait pas de différence entre un prêteur occasionnel, comme le particulier qui prête sa voiture à un autre particulier et qui ignore ou sait que ce dernier est sous le coup d'une suspension et, d'autre part, un ensemble de compagnies de location qui transigent de 4 000 à 5 000 transactions par jour au Québec, et ce, sans avoir une connaissance personnelle du chauffeur. Ces contraintes nous semblent injustes, puisque l'industrie a toujours pris ses responsabilités en vérifiant les permis et que cette simple mesure de vérification s'est avérée jusqu'à ce jour efficace.

Maintenant, voyons ce qui nous préoccupe. D'abord l'avis de saisie. Le projet de loi n° 12 prévoit que le conducteur qui n'est pas le propriétaire du véhicule doit aviser celui-ci sans délai et lui remettre une copie du procès-verbal de la saisie. Vous comprendrez

qu'il s'agit là d'un cas où l'on ne peut pas nécessairement compter sur la collaboration du locataire du véhicule.

Deuxièmement, le projet de loi prévoit que l'agent de la paix qui procède à la saisie doit aviser la SAAQ et que, par la suite, la SAAQ doit à son tour aviser le propriétaire qui n'était pas présent au moment de la saisie par courrier recommandé ou poste prioritaire. Il s'agit, de toute évidence, d'un processus qui sera relativement long et qui comporte trop d'intermédiaires. On parle, de toute évidence, de plusieurs jours dans le meilleur des cas. Selon nous, l'agent qui saisit le véhicule devrait procéder immédiatement à aviser lui-même le propriétaire du véhicule saisi, ce qui est pratiquement le cas d'ailleurs en ce moment.

Ceci nous amène au deuxième problème que nous cause le projet de loi n° 12, qui est le processus de récupération du véhicule. Selon le projet de loi n° 12, une fois avisés de la saisie, nous devons, pour récupérer notre véhicule avant le délai de 30 jours, présenter une requête à la Cour du Québec pour obtenir la mainlevée de la saisie. Donc, pour obtenir la mainlevée, nous devons: un, recevoir l'avis de la SAAQ; deux, contacter un avocat; trois, préparer une requête; quatre, l'inscrire au rôle de la Cour; cinq, obtenir une date d'audition; six, faire notre preuve; sept, obtenir le jugement; huit, payer les frais; et, finalement, obtenir le document de libération de la SAAQ. Nous savons tous que ces étapes prennent du temps, et il serait presque illusoire de prétendre que, dans un tel contexte, la récupération du véhicule pourrait se faire dans quelques jours. Nous pensons qu'il s'agit plutôt d'une question de plusieurs semaines.

Cette situation nous occasionne énormément de coûts, puisque, pour chaque véhicule saisi, nous devons: un, payer des frais de remorquage; deux, payer les frais d'entreposage; trois, payer les frais de saisie; quatre, retenir les services d'un avocat et, naturellement, payer ses honoraires; cinq, assumer des frais administratifs à l'interne pour faire ce type de procédure, c'est-à-dire toute la paperasse ainsi que les chauffeurs que nous devons embaucher pour aller récupérer nos véhicules; et, finalement, subir la perte de l'usage du véhicule. Et, de plus, ces frais grandissent avec la durée pendant laquelle le véhicule est retenu sous saisie, et, comme nous l'avons vu plus tôt, on parle pratiquement de semaines, dans l'état actuel du projet de loi.

Il faut comprendre que, pour nous, un véhicule que nous ne pouvons pas louer parce que saisi représente une perte économique qui peut varier entre 1 200 \$ et 2 000 \$ par période de 30 jours, et ce, de façon additionnelle à tous les frais que nous venons de mentionner et qui peuvent atteindre, selon nos estimés, jusqu'à 6 000 \$ par véhicule saisi. Par ailleurs, nous comprenons que le projet de loi n° 12 ne nous impose pas les amendes et/ou arriérés qui sont imputables aux conducteurs fautifs.

Les délais dont je viens de vous parler tiennent également compte du fait que nous serons en mesure

d'obtenir un jugement favorable de la part de la Cour, ce qui nous amène à un autre problème. De la façon dont le projet de loi n° 12 est fait actuellement, pour obtenir un jugement favorable, il nous faudra prouver que nous ignorions que le conducteur à qui nous avons confié la conduite du véhicule était sous le coup d'une sanction. Vous pouvez le voir à l'article 209.11. Or, la loi prévoit la mise sur pied d'un système de vérification de permis à son article 811.1. Il y a fort à parier que les tribunaux pourraient décider que la seule façon pour quelqu'un de faire la preuve qu'il ignorait que le conducteur était sous le coup d'une sanction soit d'avoir d'abord procédé à la vérification que la loi autorise de faire. Donc, dans les faits, la loi se trouvera probablement à nous imposer de faire les vérifications qu'elle prévoit. Or, ces vérifications sont lourdes, onéreuses, très longues en termes de temps et souvent inefficaces, et je vous explique pourquoi.

Premièrement, il faut tenir compte du fait que ce système réduira considérablement nos opérations à nos comptoirs de location. Il faut garder à l'esprit que nos entreprises font de 4 000 à 5 000 transactions par jour qui nécessiteront de 5 000 à 7 000 vérifications de permis de conduire, et ce, chaque jour. De plus, la mise en place de ce système ne nous permettra pas de vérifier les permis émis par un autre organisme que la SAAQ. À titre d'exemple, près de 95 % des locations à l'aéroport de Mirabel le sont à des étrangers. Cette proportion est de 75 % à l'aéroport de Dorval et dans une proportion très importante dans nos succursales situées dans les gares et les terminus d'autobus. Il est important, ici, de bien comprendre que l'on ne parle pas uniquement des Européens ou des Américains. On parle également des personnes venant des autres provinces du Canada.

Quant aux coûts de vérification, il faut aussi se rappeler que ceux-ci seront donc imputables uniquement aux détenteurs de permis québécois. Nous savons tous que c'est le client qui en assumera les frais, et il nous faudra, bien sûr, lui expliquer que les citoyens québécois devront payer pour une vérification que les titulaires de permis étrangers n'auront pas à faire faire et pour laquelle ils n'auront donc pas de frais, et ce, même si ces deux clients louent une même voiture au même comptoir et en même temps.

Finalement, l'autre problème que pose le système de vérification est relatif à la location auprès des entreprises. Plus de 30 % de nos locations s'adressent à des entreprises avec lesquelles sont conclus des contrats et pour lesquels elles ne sont pas en mesure, au moment de la transaction, de toujours identifier les chauffeurs qui utiliseront les véhicules loués. À titre d'exemple, la Stûreté du Québec loue souvent des véhicules pour ses opérations de surveillance. Vous comprendrez qu'elle ne nous informe pas à l'avance du nom des chauffeurs, et ce, pour des raisons très évidentes. On peut également penser aux maisons de production de films qui laissent opérer les véhicules par différents techniciens, et nous pourrions vous citer aussi des dizaines d'autres exemples de compagnies, petites ou grandes, qui ne peuvent à

l'avance prévoir quel chauffeur utilisera le véhicule pendant l'ensemble de la durée du contrat de location. Donc, ici encore, nous serons dans l'impossibilité de procéder à la vérification et, si nous nous présentons devant un tribunal, il nous sera difficile de faire libérer le véhicule si le tribunal exige que la vérification ait été faite.

Par ailleurs, nos consultations nous indiquent à ce stade-ci qu'il est fort possible qu'un système de vérification exige l'acquisition de matériel pour lequel nous devons payer des sommes relativement importantes. Cette lourde procédure nous apparaît d'autant plus coûteuse et relativement inefficace, et ce, parce que les procédures actuellement mises en place par nos membres sont efficaces, puisque aucun corps policier ne nous a fait part de quelque problème majeur que ce soit pour des véhicules appartenant à des loueurs de véhicules lorsqu'ils sont utilisés par des conducteurs sous le coup d'une suspension de leur permis de conduire. On le sait, nous vérifions chaque permis de conduire des chauffeurs et en indiquons le numéro sur le contrat de location ainsi que la date d'expiration du permis. Au surplus, nous vérifions évidemment la photo sur le permis de conduire pour qu'elle corresponde à la personne qui se présente devant nous. Cette procédure, pour nous, semble jusqu'à présent suffisante pour décourager les éventuels locataires dont le permis est suspendu.

● (15 h 40) ●

Nous pensons donc que le projet de loi devrait prévoir que, lorsqu'un véhicule saisi est l'objet d'un contrat de location par un commerçant en semblable matière, celui-ci devrait pouvoir récupérer son véhicule sans passer par les tribunaux, et ce, sur la simple présentation de la preuve de sa propriété du véhicule et du contrat de location. D'ailleurs, le processus de vérification prévu dans la loi et que les tribunaux risquent de rendre obligatoire pour être réputé de bonne foi lorsqu'on loue un véhicule est unique au Canada et imposera donc aux commerçants québécois des coûts qu'aucun de leurs concurrents ou collègues canadiens n'a à subir.

En conclusion, le Regroupement des loueurs de véhicules du Québec est le plus important rassemblement d'entreprises qui évoluent dans ce secteur d'activité. Il est présent partout au Québec. Les membres du Regroupement reconnaissent et partagent l'objectif de rendre les routes québécoises plus sûres, notamment en prenant les mesures pour en exclure les conducteurs insoucients. Ces derniers y trouvent même intérêt, puisque, étant auto-assurés, ils doivent assumer eux-mêmes les risques de la présence de ces conducteurs sur les routes québécoises.

Le projet de loi n° 12 tel que présenté constitue un obstacle majeur à l'exploitation des entreprises de location commerciale de véhicules puisqu'il n'est pas adapté à leur pratique. Avant d'en imposer le contenu aux loueurs de véhicules commerciaux, le Regroupement demande que nous soyons aussi avisés de la saisie du véhicule par un processus plus léger, soit par un gardien ou un agent de la paix dans un délai précis. On pourrait regarder pour un maximum de 24 heures.

Nous ne voulons pas, aussi, que le processus de récupération exige une procédure devant les tribunaux. Nous désirons que la preuve de la propriété du véhicule et la présence du numéro du permis de conduire sur le contrat de location soient suffisantes pour obtenir le relâchement du véhicule saisi. Nous ne voulons pas que l'on nous impose le processus de vérification universel prévu à la loi, parce qu'il est inefficace, coûteux, qu'il prolonge considérablement nos opérations au comptoir et qu'il n'existe nulle part ailleurs au Canada.

Nous souhaitons qu'un comité soit mis sur pied pour l'adaptation du projet de loi à l'industrie des loueurs de véhicules et que nous soyons partie de ce comité et que, enfin, nous puissions nous entendre avec la SAAQ avant que le projet de loi n° 12 nous soit rendu applicable. Finalement, nous ne voulons en aucun cas être responsables du paiement des amendes des conducteurs fautifs. D'autre part, les coûts de saisie et de récupération ne devraient pas être imputés au loueur de véhicules dans la mesure où il a satisfait à toutes les exigences de vérification prévues à la loi. Enfin, le projet de loi n° 12 devrait être adapté aux contrats de location conclus avec une grande entreprise qui souhaite pouvoir mettre le véhicule à la disposition de n'importe quel de ses employés. Au nom du Regroupement des loueurs de véhicules du Québec, nous vous remercions.

Le Président (M. Laurin): Merci, M. le ministre.

M. Brassard: Oui, Merci, M. le Président. Je voudrais remercier les représentants et les porte-parole du Regroupement des loueurs de véhicules du Québec. Je pense que c'était important que vous veniez devant la commission pour nous faire prendre conscience de la place et de l'importance de votre industrie au Québec. Je sais que nous avons déjà eu des échanges entre nous par le biais de mon personnel et des fonctionnaires, aussi, de la Société de l'assurance automobile, et, moi, ce que je peux vous dire, c'est que je suis très sensible à votre vision des choses et que je suis conscient des obstacles que les nouvelles dispositions en matière de saisie de véhicules pourraient vous faire des difficultés dans votre activité économique. Je comprends bien, finalement, que ce que vous souhaitez, c'est une simplification des procédures, et, au fond, ce que vous nous dites, c'est que ce que vous faites présentement vous apparaît correct et convenable. C'est-à-dire, ce que vous faites présentement, quiconque a déjà loué une voiture le sait: On se présente à vos comptoirs; évidemment, il faut présenter notre permis de conduire. Vous inscrivez le numéro du permis, la date d'expiration. Comme vous le dites, maintenant qu'il y a une photo, vous vérifiez la photo, si ça correspond au personnage que vous avez devant vous. Et, pour vous, ça vous semble une procédure suffisante.

Après coup, si intervenait une saisie, ce que vous demandez, c'est que le processus de récupération soit plus rapide que celui qui est prévu dans le projet de loi, par lequel on passe par la Cour du Québec, par un

tribunal — donc, c'est judiciarisé d'une certaine façon — pour obtenir la mainlevée et récupérer votre véhicule. Ce que vous demandez, c'est que, encore là, ce soit moins judiciaire. Je comprends bien que le recours à la Cour du Québec, le recours au tribunal, dans votre cas, en tout cas, dans le cas des loueurs de véhicules du Québec, ne vous apparaît pas approprié et qu'il faudrait envisager ou concevoir une façon plus rapide de récupération du véhicule. Est-ce que j'ai assez bien compris votre vision des choses?

M. Lalonde (Robert): Vous avez bien compris, oui, sauf que ce que j'aimerais répéter, c'est que, jusqu'à présent, je crois que l'industrie de la location de véhicules a fait un bon travail au niveau de la vérification des permis, et on continue à insister sur le fait que ce n'est pas un problème inhérent à notre entreprise. On ne vit pas de problèmes de permis suspendus et on croit que le projet de loi...

M. Brassard: Actuellement.

M. Lalonde (Robert): Actuellement.

M. Brassard: Et ce n'est pas, chez vous, un problème majeur.

M. Lalonde (Robert): Absolument pas. Pour l'ensemble des membres de l'industrie.

M. Brassard: Le nombre de cas, chez vous, de permis invalides est insignifiant, pour ne pas dire inexistant?

M. Lalonde (Robert): Écoutez, à notre connaissance, on a fait le tour auprès de nos membres, et aucun de nos membres ne se rappelle avoir reçu un appel des corps policiers pour récupérer un véhicule parce qu'il avait été conduit par un chauffeur qui n'avait pas un permis valide ou qui avait un permis suspendu.

M. Brassard: Bon, moi, ce que je peux vous dire, c'est que votre conclusion m'apparaît tout à fait pertinente. Moi, je pense qu'il y a lieu de faire des efforts mutuels, en d'autres termes, de poursuivre notre dialogue qui est déjà amorcé. Je pense qu'il y a lieu de le poursuivre. Moi, en particulier, de façon évidente, je n'ai pas intérêt — puis ce n'est pas ce que je souhaite, puis ce n'est pas ce que je vise — à faire obstacle à une activité économique comme la vôtre. Ce n'est pas mon but. Ce n'est d'aucune façon mon but. Ce n'est pas mon objectif. Je ne veux pas faire naître des entraves ou handicaper votre activité économique.

À partir de là, comme ce n'est pas mon objectif, je pense que vous avez joué un rôle utile, vous nous avez fait prendre conscience que ce qu'on a inclus dans le projet de loi en matière de saisie de véhicules vous pose un problème réel, sérieux. Moi, à ce moment-là, je pense qu'il faut poursuivre le dialogue avec la Société.

Entre vous et la Société, il y a sûrement moyen, puisqu'il y a de la bonne foi de part et d'autre — chez nous, je peux vous assurer que c'est le cas — de trouver des dispositions et des façons de faire qui vont à la fois vous accommoder et qui ne feront pas obstacle à vos activités économiques. Ce que vous suggérez là est une bonne base de discussion. Je ne peux pas, aujourd'hui, vous dire: Bien, voilà. C'est comme ça qu'on va modifier le projet de loi. Mais ça m'apparaît évident qu'il faut faire quelque chose. Tel qu'il est là, manifestement, ça cause problème, et, donc, on va poursuivre nos échanges et nos dialogues pour en arriver à quelque chose qui va faire votre affaire et la nôtre aussi, du même coup.

M. Lalonde (Robert): Merci.

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

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Merci beaucoup pour votre mémoire, et il me semble que ça a porté fruit. Il semblerait qu'on a un dialogue aujourd'hui et non pas un dialogue de sourds comme on en a des fois.

● (15 h 50) ●

Et je suis totalement d'accord aussi avec le ministre. Le but de tout ça, c'est de faire... Les gens qui conduisent sans permis, c'est l'individu et pas nécessairement l'organisme qui est le loueur de l'automobile. Puis je pense que ça va s'appliquer aussi à d'autres, hein? Il y a les camionneurs qui ont des employés qui conduisent des camions qui ne leur appartiennent pas. Il va y avoir aussi probablement les grandes compagnies, GM, Ford et Chrysler, qui, elles aussi, font de la location d'automobiles — donc, c'est un problème — peut-être même le transport en commun, une commission de transport en commun qui a des chauffeurs qui chauffent des autobus, ou des choses comme ça. À la rigueur, ça pourrait peut-être même inclure ces gens-là. Et je crois que vous avez déjà, peut-être, eu une expérience comme loueur d'automobiles avec le gouvernement fédéral, la saisie des gens qui faisaient de la contrebande de cigarettes, ainsi de suite. Donc, vous avez réussi, à ce niveau-là, à obtenir une façon d'accélérer dans des circonstances semblables?

M. Lalonde (Robert): Oui, disons qu'on a la collaboration du fédéral de ce côté-là.

M. Middlemiss: Donc, votre expérience... Ils ont l'expérience avec des contrebandiers qui louaient des autos et se faisaient arrêter par la police, et, à ce moment-là, les conséquences étaient les mêmes. Vous perdiez beaucoup de temps, vos autos étaient attachées pour un bout de temps puis ce n'était certainement pas bon pour votre commerce.

Une voix: Exact.

M. Bragoli (John): Il y a eu effectivement modification de la loi sur les douanes et accise sur ce que vous citez. Et, également, dans 90 % des cas, c'est les corps policiers, la GRC ou les douanes américaines, qui nous avisent et qui nous permettent d'aller chercher la voiture simplement avec une preuve qu'on est propriétaire du véhicule, à moins qu'il y ait eu un acte criminel grave, qu'ils doivent garder le véhicule pour présenter des expertises en cour. Mais, sinon, dans la majorité des cas, on le reçoit deux jours plus tard.

M. Middlemiss: Peut-être au ministre: Est-ce que les discussions avec ces gens-là vont se faire d'ici à l'adoption du projet de loi...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...qui est prévue pour avant la fin de la session de décembre?

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait. Moi, je pense que, quand viendra le temps, entre nous, parlementaires, d'étudier, de faire une étude détaillée article par article, les pourparlers devraient avoir, à ce moment-là, abouti.

M. Middlemiss: Moi, je n'ai pas de questions.

Le Président (M. Laurin): M. le député de Pontiac, ça va? M. le député d'Abitibi-Ouest.

M. Gendron: Bien, ça va être assez rapide. Moi aussi, je veux remercier ces gens-là. Puis je vois mon collègue, ici, d'Abitibi-Est, qui est présent, qui a sûrement eu les mêmes représentations, et ça ne me fait rien de le nommer: M. Jean-Guy Thibault, un type que je connais très bien, qui avait fait des représentations pour me saisir de la portée de votre mémoire en m'indiquant qu'il y avait des éléments sur lesquels il souhaitait attirer l'attention des parlementaires, des législateurs. J'en avais pris connaissance avant de vous entendre. Je l'avais lu en montant de l'Abitibi à Québec lundi soir. Je trouvais que c'était pragmatique, réaliste à plusieurs égards, parce que, quand un législateur décide, suite à une intention de législation, de faire des audiences comme nous en faisons depuis plusieurs semaines, c'est un peu pour recevoir ces indications plus précises qui caractérisent des secteurs d'activité. Alors, vous en êtes un. On le connaît moins que vous autres, c'est évident. Parfois, il faut faire attention à toute la dimension lobby qu'il y a autour de ces affaires-là, parce que vous êtes bien équipés, vous avez souvent les moyens de le faire, indépendamment des plaintes que vous nous adressez sur les surcharges de toute nature.

Mais, ceci étant dit, je veux dire, moi non plus, je n'ai pas de questions. Ça coule comme de l'eau de source. C'est clair, il y a des affaires qui sont inapplicables pour vous, tout autant à la saisie qu'à votre marché. Qu'un Polonais ou un Libanais qui loue une automobile

chez Hertz ou, peu importe, à l'aéroport de Dorval ou de Mirabel, pour ce qu'il en reste, c'est évident qu'on a beau mettre les exigences que j'ai lues dans le mémoire, à un moment donné, ça fait un petit peu non applicable et un petit peu farfelu, lourd, compliqué, inefficace, puis on n'est pas plus avancé. Alors, vous êtes venu nous dire ce que je trouve qu'il était correct que nous apprenions sur des faits bien précis. J'ai senti une ouverture et une souplesse du ministre qui dit: Oui, qu'est-ce que tu veux? On s'attend à ce qu'on doive se reparler pour trouver des accommodations parce que, manifestement, il y a des choses qui ne correspondent pas à la réalité de votre vécu.

Moi, j'aurais juste deux questions très rapides. Une première, c'est que vous indiquez quand même... Une minute, je ne veux pas l'avoir perdue. Ah oui! c'est ça. C'était la proportion que j'aurais voulu savoir, parce que, quand vous nous dites: Notre marché, il y a à peu près 30 % que c'est des gens de l'extérieur du Québec... Ça va? Vous avez dit ça.

M. Lalonde (Robert): Bien, 30 % des gens qui proviennent de l'entreprise, qui sont des locations commerciales et non individuelles.

M. Gendron: Oui, mais admettez-vous que, de plus en plus, il y a quand même des gens qui prennent la formule, pour l'acquisition d'automobiles, de location et qu'il y a des gens qui peuvent louer à long terme chez vous sans vouloir se porter acquéreurs? Est-ce que ça existe, ça, chez vous, une location de six mois?

M. Lalonde (Robert): Oui.

M. Gendron: Bon. Et, parce que je sais que ça existe, là, il me semble qu'il y a des dispositions qui pourraient s'apparenter un peu plus à ce que le législateur veut faire, parce que, moi, François Gendron, si je loue chez vous pour une durée de six mois, il se peut que le permis que je détiens soit non valide, incorrect, et, en conséquence, je voudrais savoir si vous êtes d'accord, dans ces cas-là, de vous assujettir aux mesures logiques, je trouve, que le gouvernement veut faire pour ces cas-là.

M. Lalonde (Robert): Le problème qu'on vit, c'est que, dans plusieurs cas, on ne sait pas à l'avance la durée de la location, contrairement à une location à long terme. Quelqu'un, une entreprise peut louer un véhicule, à la base, pour un mois et le conserver six mois. On n'est pas en mesure de déterminer à l'avance la durée exacte de la location de véhicule étant du court terme.

M. Gendron: Ça va. Une autre. C'est plus un commentaire, mais, également, essayez de l'apprécier. Au tout début, vous avez dit: Nous, là, on fait toujours deux affaires bien précises avant de louer une automobile: As-tu ton permis? Et, s'il y a un chauffeur secondaire par le demandeur, lui aussi, normalement, doit laisser son nom et prouver qu'il a un permis.

M. Lalonde (Robert): Exact.

M. Gendron: Vous avez dit: La Sûreté ne nous a jamais achalés, dans le sens que vous n'avez pas de commentaires que le système que vous avez ne marche pas. C'est bien ça? Vous avez dit ça.

M. Lalonde (Robert): Exact.

M. Gendron: Et, à ce moment-là, si vous n'avez pas de commentaires que le système ne marche pas, bien, on revient au commentaire qu'on vient de faire, tout le monde, c'est que ce qui est prévu dans le projet de loi est un petit peu inapplicable et ne correspond pas à votre marché, à ce que vous faites, et, en conséquence, vous dites: On peut continuer, un comité conjoint, à réfléchir ensemble sur des mesures plus certaines, qui offriraient peut-être plus de garanties, mais on aime mieux garder le régime qu'on a que celui que vous proposez.

M. Lalonde (Robert): Tout à fait.

M. Gendron: C'est bien ça?

M. Lalonde (Robert): Tout à fait.

M. Gendron: Merci beaucoup.

Le Président (M. Laurin): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier: Oui, M. le Président. J'aimerais aussi féliciter les messieurs qui représentent l'association. Les saisies de véhicules existent depuis toujours. Que ça soit en vertu du Code civil, en vertu de la loi fédérale sur les drogues, en vertu de toutes nos lois, les saisies s'effectuent sur les automobiles d'une manière quotidienne à travers le pays, depuis que les automobiles existent, j' imagine.

Vous avez mentionné tantôt que, particulièrement au niveau de Douanes et Accise, vous aviez des ententes qui font que la dessaisie ou la reprise de possession se fait d'une manière assez facile. Si je comprends, là, votre intervention n'est pas sur le principe légal de pouvoir saisir une auto mais sur le mécanisme de pouvoir la récupérer.

M. Lalonde (Robert): Oui, on peut l'exprimer...

M. Bragoli (John): Le mécanisme et l'avis.

M. Pelletier: Parce que la saisie existe depuis toujours. Il faudrait tout redéfaire nos lois.

M. Lalonde (Robert): Non, non.

● (16 heures) ●

M. Pelletier: Les autos se font saisir aujourd'hui, et ça a toujours été comme ça. Si je comprends,

dans le projet de loi n° 12, ce n'est pas l'idée de saisir l'auto qui vous empêche de vivre, c'est le mécanisme pour la récupérer.

M. Lalonde (Robert): Et de vérification obligatoire, imposée, du permis de conduire.

M. Pelletier: C'est le mécanisme de vérification.

M. Lalonde (Robert): Ce qu'on dit, c'est que le système de vérification que les compagnies de location utilisent actuellement est suffisant. Le mécanisme prévu par la loi, pour nous, est beaucoup trop lourd. Il va réduire considérablement nos opérations.

M. Pelletier: Je vais poser ma question d'une autre manière. Je veux juste comprendre, par mes questions, je veux parfaire mes connaissances. Aujourd'hui, lorsque vous louez une auto, vous n'avez pas de vérification à faire pour savoir si le locateur est un trafiquant de drogue ou si c'est quelqu'un qui peut se faire saisir son auto pour toutes sortes d'autres lois. Aujourd'hui, vous n'avez pas besoin de faire toutes ces vérifications-là. En d'autres mots, le système pourrait marcher sans que vous soyez obligés de faire ces vérifications-là. Le gouvernement, en vertu de notre article de loi, pourrait implanter un système de saisie de l'auto sans pour autant vous obliger à faire les vérifications initiales.

M. Lalonde (Robert): Exact.

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

M. Middlemiss: Merci. Moi, il me semble que c'est clair...

Le Président (M. Laurin): Eh bien, je vous remercie de votre prestation et j'appellerais maintenant la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec.

(Consultation)

Le Président (M. Laurin): Je souhaite la bienvenue à la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec. Est-ce que je pourrais demander à l'un ou l'autre d'entre vous d'identifier et de présenter les membres de votre délégation aux membres de la commission?

**Corporation des concessionnaires
d'automobiles du Québec inc. (CCAQ)**

M. Bécharde (Jacques): Merci, M. le Président. Bonjour, mesdames, messieurs, M. le ministre, Mme et MM. les députés. D'abord, merci de nous recevoir ici aujourd'hui pour vous parler d'un dossier fondamental pour notre Corporation.

Mon nom est Jacques Béchard, je suis le président de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec et j'aimerais, si vous le permettez, demander à mes collègues de se présenter.

M. Morin (Frédéric): Frédéric Morin. Je suis directeur des affaires juridiques à la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec.

M. Roy (Maurice): Maurice Roy, président de la Corporation des concessionnaires de la régionale de Québec ainsi que président de Maurice Roy Chevrolet Oldsmobile, concessionnaire GM ici, à Québec.

M. Voyer (Jean-Pierre): Jean-Pierre Voyer, président du comité de gestion des concessionnaires d'automobiles du Québec et concessionnaire Chrysler à Sainte-Foy.

M. Lambert (Félix): Mon nom est Félix Lambert. Je suis vice-président de la corporation provinciale. Je suis aussi concessionnaire Ford, Honda, Acura et Hyundai à Saint-Hyacinthe.

M. Bégin (Jean-Guy): Jean-Guy Bégin, vice-président exécutif de la Corporation des concessionnaires d'automobiles de la régionale de Québec.

M. Béchard (Jacques): Si vous me permettez de vous situer notre organisme et qui il représente. Notre Corporation est une association à but non lucratif qui existe depuis maintenant 52 ans. Notre Corporation représente 850 concessionnaires d'automobiles sur tout le territoire de la province de Québec. On est très heureux de vous dire que c'est 92 % de l'ensemble des concessionnaires de la province. Nos concessionnaires sont actifs dans la plupart des communautés: il y en a partout, des concessionnaires, au Québec. Ils emploient 30 000 personnes et versent en salaires et avantages sociaux au-delà de 1 000 000 000 \$. À la veille de notre sommet socioéconomique, on est heureux de vous dire que nos concessionnaires sont des actifs importants au sein de l'économie du Québec.

Juste pour vous donner une idée, nos concessionnaires sont mandataires et percepteurs bénévoles de l'État au niveau des taxes. Et il y a un chiffre qui va sûrement vous intéresser: bon an mal an, nos concessionnaires perçoivent pour l'État au-delà de 1 000 000 000 \$ en taxes, que ce soit la TPS et la TVQ; 1 000 000 000 \$, ça commence à être des sous!

M. Brassard: Merci beaucoup.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Béchard (Jacques): Ceci étant dit, on aimerait d'abord féliciter le législateur pour sa sagesse en présentant l'article 36 du projet de loi n° 12, qui modifie l'article 152 du Code de la sécurité routière.

Au Québec, pour vous situer, pour faire le commerce de véhicules automobiles, le Code de la sécurité routière oblige le commerçant à détenir une licence de commerçant qui est émise par la Société de l'assurance automobile. Pour obtenir cette licence-là, il y a un autre article, qui est 152, qui dit: Le commerçant a l'obligation de fournir un cautionnement, un cautionnement pour garantir les obligations du commerçant ou du concessionnaire advenant qu'il ferme les portes. Ce cautionnement-là est pour un montant de 100 000 \$ pour ceux qui vendent des véhicules automobiles et de 200 000 \$ pour ceux qui vendent du camion lourd, compte tenu que la valeur des camions lourds est supérieure. Au Québec, il y a, bon an mal an, environ 6 000 commerçants qui demandent une licence, parce qu'elle est valide pour 12 mois. Donc, il y a 6 000 commerçants qui doivent fournir chacun un cautionnement. Donc, ça fait à peu près 6 000 cautionnements qui sont fournis à la SAAQ à chaque année. Qui fournit ces cautionnements-là pour les marchands de véhicules d'occasion qui ne sont pas membres chez nous? Ça ne veut pas dire qu'ils ne sont pas bons, hein. Pour les marchands de véhicules d'occasion, il y a une organisation qui s'appelle l'AMVOQ, l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec, qui s'engage financièrement auprès de la SAAQ pour ses marchands membres de véhicules d'occasion. L'AMVOQ fournit à peu près 400, 500 cautionnements à la Société. Les marchands de véhicules d'occasion qui ne sont pas membres de l'AMVOQ doivent payer une prime auprès d'un assureur qui fournit le cautionnement à la SAAQ. Donc, il y a plusieurs assureurs qui sont cautions pour les commerçants auprès de la Société de l'assurance automobile.

Au niveau des concessionnaires d'automobiles, depuis 1983 — et vous allez comprendre, pour la suite de notre exposé, qu'on a acquis une certaine expertise dans le domaine — notre Corporation fournit ce service-là à ses membres. À chaque année, la Corporation s'engage financièrement pour ses concessionnaires membres advenant que l'un ou l'autre de ces concessionnaires-là ferme les portes. Juste pour vous donner une petite idée, nous cautionnons à l'heure actuelle la presque totalité de nos 850 membres, de sorte que nos engagements financiers auprès de la Société de l'assurance automobile sont d'environ 85 000 000 \$. Le risque potentiel de nos engagements est de 85 000 000 \$. Heureusement qu'on n'a pas pour 85 000 000 \$ de réclamations, parce qu'on n'en ferait plus, de cautionnement!

● (16 h 10) ●

Vous comprendrez que nous avons à gérer ces réclamations-là au cautionnement lorsque de nos concessionnaires ferment les portes. Et c'est dans ce sens-là qu'on salue l'intervention du législateur, pour revenir justement à l'intention du législateur, en 1924 — ça ne date pas d'hier, ça — lorsqu'il a adopté le cautionnement.

Le cautionnement, à quoi sert-il? Et ça, c'est fondamental. Vous avez, à la fin de notre mémoire, un

extrait des débats de l'Assemblée législative du 11 mars 1924. Nous, on aime toujours ça, appuyer nos dires de preuves concluantes. Permettez-moi de vous citer — c'est à la dernière page de notre mémoire, colonne de gauche — l'honorable député, M. Nicol, de Compton, à l'époque — on est en 1924 — et je cite: «La licence ne sera pas élevée. Il s'agit de permettre au gouvernement d'exercer une surveillance sur le commerçant afin d'éviter la vente des autos volées. Les vendeurs d'autos nous ont demandé aussi d'exiger des cautionnements pour garantir aux acheteurs que la voiture vendue ne leur sera pas enlevée comme une auto volée.»

Ça, c'est l'intention du législateur en 1924. Vous l'avez, on l'a lu ensemble. Cette intention-là, elle est consacrée maintenant à l'article 152 du Code, et permettez-moi de le citer: «La personne qui demande une licence de commerçant doit fournir à la Société un cautionnement. Ce cautionnement garantit au propriétaire d'un véhicule routier volé, vendu par le commerçant, le remboursement du prix que ce propriétaire a payé à l'acheteur du véhicule pour en recouvrer la possession sur revendication comme chose volée. Le commerçant et la caution sont tenus solidairement au remboursement du prix payé par le propriétaire.» On pourra, dans le cadre des questions, si vous voulez des exemples concrets — on vous en a remis une copie tantôt — on pourra y revenir.

Donc, M. Nicol, lorsqu'il mentionne ça, en 1924, on retrouve ça dans le premier paragraphe de 152 que je viens de vous lire: les véhicules volés. Cette protection-là, elle est toujours maintenue, et l'article 36 du projet de loi n° 12 ne touche pas à ça, parce que c'est ça que le législateur voulait, puis, ça, on respecte ça, on ne revient pas là-dessus.

En 1980, on a eu la Loi sur la protection du consommateur. Bien, la Loi sur la protection du consommateur date de 1971, mais, en 1980, il y a eu vraiment des modifications importantes à la Loi sur la protection du consommateur dans le domaine de la vente de véhicules d'occasion, par exemple, etc. En 1980, on est venu ajouter à l'article 152 — et c'est le dernier paragraphe de 152 du Code de la sécurité routière — permettez-moi de vous le lire: «Ce cautionnement garantit également l'exécution d'un jugement ou d'une transaction mettant fin à une poursuite civile intentée en vertu de la Loi sur la protection du consommateur entre un consommateur et un titulaire de licence.» Donc, depuis 1980, le législateur a voulu protéger les consommateurs advenant que des commerçants ferment les portes.

Nous, à la Corporation, et les autres compagnies qui font du cautionnement, de temps à autre, avons des réclamations de consommateurs. Je vais vous donner un exemple. Le concessionnaire vous vend un véhicule aujourd'hui, vous avez une garantie à faire exécuter, vous voulez retourner chez le concessionnaire la semaine suivante, il a fermé les portes. À ce moment-là, vous pouvez avoir recours contre la Corporation parce qu'on s'est engagé pour ce concessionnaire-là auprès de la

SAAQ. Cet élément-là, il est là, et l'article 36 ne le modifie pas, parce que c'est vraiment important de protéger les consommateurs. Ça, lorsqu'on a des réclamations sur le cautionnement de consommateurs, on s'en occupe et on les paie. Vous demanderez à nos collègues de la Société de l'assurance automobile, ils ne reçoivent jamais de plaintes, parce qu'on assume nos responsabilités, parce qu'on a une image, les concessionnaires.

Pas plus tard que la semaine dernière, à J.E. — et vous comprendrez qu'on n'aime pas ça entendre parler d'autos à J.E. — il y avait un dossier de concessionnaire qui avait fermé les portes, qui avait vendu un véhicule accidenté. Ce n'était pas clair. À la fin de l'émission J.E. la semaine dernière, la Corporation des concessionnaires a pris ça en main et il y aura un dénouement. Et voilà!

Ceci étant dit, le cautionnement qui sert à protéger ceux qui sont victimes d'un vol de véhicule... et des acheteurs en bout de ligne, parce que, dans un vol de véhicule, le véhicule peut être maquillé, puis il revient sur le marché, puis il peut être revendu de bonne foi. Ça, c'est le premier paragraphe, l'article 36 ne modifie pas ça, c'est parfait.

Même chose pour les consommateurs, en vertu de la Loi sur la protection du consommateur. Là où on a un problème fondamental, c'est-à-dire l'ensemble des compagnies de caution, pas seulement notre Corporation... Vous avez reçu, la commission, deux lettres, une de l'Association canadienne de caution — l'Association canadienne de caution, c'est les assureurs qui cautionnent des commerçants, entre autres, de véhicules usagers auprès de la SAAQ — qui aurait pu venir ici vous présenter un mémoire, sauf qu'ils ont pris connaissance du mémoire de la CCAQ et vous mentionnent: «Par conséquent, nous appuyons entièrement la CCAQ dans leur position et leurs prétentions contenues dans leur mémoire. Tout comme eux, nous croyons que les modifications s'avèrent nécessaires pour établir la véritable intention du législateur.» Même chose, l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec qui appuie les positions de notre mémoire, parce que, eux autres aussi, sont des cautions.

La véritable intention du législateur, elle a été modifiée en cours de route, et j'arrive à l'essence même du débat. C'est que, maintenant, des institutions financières — avec toutes les capacités qu'elles ont, hein, c'est des institutions qui sont puissantes — peuvent maintenant poursuivre les compagnies de caution, parce que, au cours des années, il y a de brillants avocats qui sont allés devant les tribunaux... Et j'en suis un également, un avocat, dans mes temps libres; là, je vous parle plus en tant que gestionnaire de corporation, mais on les comprend lorsqu'ils nous servent des arguments. Il y a beaucoup de véhicules qui sont financés à l'heure actuelle. La majorité des véhicules sont financés, et les tribunaux ont décidé qu'une personne qui vend un véhicule qui appartient à une institution financière — pour ne pas les nommer, GMAC, Crédit Chrysler, Ford Crédit — sans l'avoir complètement payé, cette personne-là

commet un vol, et souvent même si elle continue à faire ses paiements. Ça arrive, ça. Et là cette extension-là permet maintenant aux institutions financières de nous poursuivre si nos concessionnaires ou si des commerçants pour les autres compagnies qui cautionnent ont fermé les portes.

Nous, on dit, 1924, l'intention du législateur, on l'a ici, c'était pour protéger la personne qui se faisait voler son véhicule et c'était pour protéger l'acheteur, en bout de ligne, s'il se le fait saisir. Voyez-vous des institutions financières là-dedans, vous autres? Vérifiez, en 1924, s'il se faisait du financement automobile! Ce n'était pas beaucoup évolué dans ce temps-là.

● (16 h 20) ●

Je pense qu'on n'a pas besoin d'élaborer longtemps là-dessus pour vous dire qu'il est absolument aberrant que des institutions financières qui ont des ressources extraordinaires se servent du cautionnement pour supporter des mauvaises créances. Et on ne parle pas de sommes considérables pour eux. Excusez le terme, c'est des pinottes pour eux.

Par contre, pour nous autres, comme organisation, nous, on reçoit des réclamations d'institutions financières; et, à l'heure actuelle, je peux vous dire que, lorsque je présente mes prévisions à mes patrons qui sont ici devant vous, ils font de grands sauts et ils se disent: Si ça continue, est-ce qu'on va devoir arrêter d'offrir ce service-là à nos membres? Parce que, actuellement, on s'engage pour 85 000 000 \$, on est une corporation à but non lucratif. Nous, ce qu'on dit, c'est qu'il y a des mécanismes pour les institutions financières, il y a des risques commerciaux pour elles et il n'y a aucune espèce de problème à ce qu'elles supportent les rares cas où cela arrive.

Ceci étant dit, ce qu'on demande aux membres de la commission, c'est de donner suite dans les meilleurs délais à l'article 36 du projet de loi n°12. Si le législateur a cru pertinent d'inclure cet article-là pour revenir à la véritable intention du législateur, c'est qu'il a sûrement de bonnes raisons, et ces raisons sont que les institutions qui font du cautionnement pour les commerçants doivent continuer à protéger les consommateurs. Ça, ça ne change pas. Mais est-ce que ces organisations-là, comme la nôtre, doivent continuer à supporter les mauvaises créances des institutions financières?

On veut vous remercier. On vous demande de donner suite à nos préoccupations importantes de même qu'à celles des autres compagnies de caution, comme l'Association des marchands de véhicules d'occasion et l'Association canadienne des compagnies de caution. Merci. On est à l'écoute de vos questions.

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

M. Brassard: M. le Président, tout à l'heure, avec les loueurs de véhicules, on s'est entendu pour poursuivre des échanges afin d'améliorer les dispositions du projet de loi les concernant ou les préoccupant. Là, je comprends bien qu'on visait juste, que la disposition

du projet de loi concernant la caution vous satisfait pleinement, qu'elle atteint les objectifs que vous visez.

D'ailleurs, je pense qu'il y a quand même eu des échanges et des discussions entre la Société et vous pour en arriver à une formulation qui vous donne satisfaction et qui réponde à vos préoccupations, parfaitement légitimes, que vous nous avez exposées avec clarté.

M. Béchard (Jacques): Absolument, M. le ministre. Nous, on salue la sagesse du législateur avec son projet.

M. Gendron: Nous, on salue les penseurs qui la reconnaissent et qui viennent nous le dire.

M. Brassard: Remarquez que, comme vous contribuez à diriger vers la caisse de l'État 1 000 000 000 \$ de taxes, on peut bien vous faire ce petit cadeau-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Béchard (Jacques): M. le ministre, si vous permettez un commentaire. Si au moins c'était un cadeau qu'on vous demandait, ce n'est même pas ça.

M. Brassard: Non, non. Je comprends.

M. Béchard (Jacques): Ce n'est même pas ça. Et notre Corporation, si vous me permettez de compléter, c'est qu'on n'est pas les seuls dans ça, il y a les autres compagnies de caution...

M. Brassard: Tout à fait.

M. Béchard (Jacques): ...qui fournissent... Tous ceux qui font du cautionnement... On cautionne 6 000 commerçants, et, nous, on a bien voulu venir vous faire la présentation, parce que c'était extrêmement fondamental, parce qu'on a des gros engagements financiers, et c'est nous qui avons le plus de réclamations des institutions financières. On ne vous le cachera pas. On ne vous le cachera pas, absolument pas. À l'heure actuelle, on peut vous dire qu'on a tout près de 300 000 \$ de réclamations en suspens, qu'on ne devrait pas avoir. Par contre, individuellement, pour ces institutions financières là, c'est des pinottes, C'est quoi? Je vais vous donner un exemple. On a des réclamations, la dernière année, de 40 000 \$ pour une institution financière. Bien, 40 000 \$, pour une institution financière qui fait du financement pour des dizaines et des centaines de millions, ça «va-tu» dans la ligne mauvaises créances, puis «c'est-u» pas fatigant, ça!

M. Gendron: On appelle ça un pourboire.

Une voix: Déductible d'impôt.

M. Brassard: En fait, pour bien comprendre votre situation, ce que vous nous dites, c'est que, si

l'article 36 n'est pas adopté tel que rédigé, votre Corporation, à titre de caution, dans sa fonction caution, risque d'avoir de sérieuses difficultés financières.

M. Bécharde (Jacques): Ce qu'on vous dit effectivement, c'est qu'on se questionne, au niveau du conseil d'administration de la Corporation, où on a toujours considéré le cautionnement comme un service — puis c'est un des bons services que l'on offre, malgré qu'on ait une multitude de services. On est en train de se questionner. Le risque commence à être trop grand par rapport au service. Puis le service, c'est extraordinaire, parce que, à chaque année, j'envoie une facture à mes 850 membres, puis ils renouvellent, puis je n'ai pas besoin de faire de recrutement.

M. Voyer (Jean-Pierre): Puis le cautionnement est fait en fonction du consommateur. Il vous revient à l'intention du législateur.

M. Bécharde (Jacques): C'est ça.

M. Brassard: Bien. Alors, si mes collègues parlementaires sont d'accord, membres de cette commission, je pense qu'on devrait être en mesure d'adopter, lors de l'étude détaillée, cet article sans aucun papillon.

M. Gendron: Adopté.

Une voix: Adopté. Il reste à l'opposition...

M. Brassard: Je vous remercie. Votre présence a quand même été utile, ça nous a fait bien comprendre toute la mécanique de la caution. Je pense que ça a été très utile.

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

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. Je vous remercie pour la présentation. Vous êtes chanceux, vous autres aussi, ce n'est pas un dialogue de sourds aujourd'hui. Il semblerait que le ministre est prêt à recevoir, et avec raison.

Donc, je vous remercie pour votre mémoire, il me semblerait que vous avez raison sur ça, et, au moment de l'étude détaillée, on procédera avec le projet de loi en temps et lieu.

Le Président (M. Laurin): Vous avez des commentaires à ajouter?

M. Bécharde (Jacques): Est-ce qu'il y a d'autres questions?

Le Président (M. Laurin): Non.

M. Bécharde (Jacques): Si vous permettez un dernier commentaire. On sait qu'il y en a qui vont venir

devant vous pour vous dire qu'ils ne partagent pas nos prétentions. J'étais prêt à répondre à l'ensemble de vos questions sur le mémoire de nos amis qui veulent venir vous dire que vous n'êtes pas aussi sages que nous le pensons. Si jamais, suite aux commentaires des gens qui seront devant vous dans quelques jours, vous aviez des questions, notre Corporation est sur la Grande Allée, tout près du parlement, et, moi, je m'empresserais de venir vous saluer.

Le Président (M. Laurin): On vous remercie beaucoup.

M. Middlemiss: On pourrait vous suggérer de venir entendre ces gens-là faire leur présentation.

M. Bécharde (Jacques): Ah! c'est bien sûr que je serai ici.

Le Président (M. Laurin): Merci beaucoup.

M. Bécharde (Jacques): Merci infiniment.

Le Président (M. Laurin): J'appellerais maintenant Les Cercles des fermières du Québec à s'avancer à la barre des témoins.

Mesdames, vous pourriez nous faire le plaisir de vous présenter, de vous identifier?

Les Cercles des fermières du Québec

Mme Déziel-Fortin (Louise): Merci, M. le Président. Alors, moi, je représente l'association Les Cercles des fermières du Québec. Je suis Louise Déziel-Fortin, j'en suis la présidente, et la personne qui m'accompagne, Louise Lagarde, elle est responsable des dossiers au niveau de l'association.

● (16 h 30) ●

Alors, M. le Président, M. le ministre, MM. et Mmes les députés, c'est bien sûr que, aujourd'hui, c'est au nom de mères de famille, des pères de famille que nous venons vous présenter ce mémoire. C'est, bien sûr, du monde, vous allez dire, ordinaire, mais je pense qu'on a tout à fait raison de venir ici aujourd'hui au nom de ces familles-là et de venir vous dire ce qu'on pense, ce qu'on peut faire pour protéger nos enfants, protéger nos familles quand ils font du vélo.

Je vais vous présenter un petit peu l'association. Notre association a été fondée il y a 81 ans, en 1915. Les Cercles des fermières du Québec comptent plus de 40 000 femmes réparties en 782 cercles locaux et 25 fédérations. Il s'agit du plus important regroupement de femmes au Québec dont chaque membre peut se prononcer démocratiquement. Alors, vous voyez bien, c'est ce qui représente bien notre société québécoise avec toutes ses différences. De tout temps, Les Cercles des fermières du Québec ont milité en faveur des femmes et de la famille. D'ailleurs, à l'issue du congrès d'orientation de 1994, cette mission fondamentale a été réaffirmée en ces

termes: «Que l'association en soit une de femmes bénévoles vouées à l'amélioration des conditions de vie de la femme et de la famille ainsi qu'à la transmission du patrimoine culturel et artisanal.»

Au fil des décennies, les CFQ ont démontré plus que toute autre association au Québec leur engagement concret envers l'avancement de la femme, à tout âge et peu importe ses choix de vie, ainsi qu'envers les familles. En ce sens, l'association prend position sur tous les sujets qui influencent directement ou indirectement la défense et la promotion de la femme, l'éducation et le rôle social des femmes ainsi que l'environnement.

Plus près du sujet de notre présente intervention, les CFQ consacrent des efforts soutenus aux dossiers qui nous préoccupent relativement à nos priorités liées à notre rôle social plus particulièrement. Par conséquent, il est approprié pour les CFQ de se prononcer sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. D'ailleurs, à son assemblée générale lors de son congrès de 1993, il a été résolu de recommander au ministre des Transports de rendre le port du casque obligatoire, par une loi, pour tous les cyclistes. C'est au nom des 40 391 membres des Cercles des fermières du Québec, des femmes actives, dynamiques, entreprenantes et mères de famille que ce mémoire vous est présenté, membres de la commission parlementaire, relativement à la révision du Code de sécurité routière.

Le cheminement des membres traduit par bien des aspects la dynamique entre le monde rural et le monde urbain. Ni à l'avant-garde du progrès ni en retard sur leur temps, elles traduisent les hésitations, les avancées et les reculs de leurs membres. De par son rôle social, Les Cercles des fermières du Québec font sans cesse valoir leurs points de vue auprès des différentes instances décisionnelles. Par conséquent, nos récents mémoires, avis et recommandations touchent, entre autres, les soins de la santé et services sociaux, les droits économiques des conjoints, les services de garde à l'enfance, les régimes de retraite et de pension, la rémunération des femmes, les pensions alimentaires, les sages femmes ainsi que les normes du travail et l'emploi. De plus, au cours de nos assemblées générales, des résolutions en matière d'environnement, d'économie, d'éducation, de justice, de culture, de santé et de bien-être ou de services sociaux ont permis de recommander diverses actions pour un mieux-être collectif. Et c'est dans cet esprit que nous vous présentons ce présent mémoire.

Le présent mémoire a pour but, pour notre association, de supporter le ministre des Transports quant aux mesures prévues au projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, et de vous faire connaître notre position quant au port obligatoire du casque de vélo. Les mémoires, avis et recommandations identifiés précédemment démontrent comment les CFQ s'impliquent à l'égard de l'évolution de notre société. C'est pourquoi Les Cercles des fermières du Québec appuient les nouvelles mesures relatives au permis de conduire, à la

conduite avec facultés affaiblies, la saisie du véhicule automobile, la location de bicyclettes, les dispositifs de sécurité dans les véhicules automobiles pour les enfants de moins de cinq ans ainsi que l'application du Code de la sécurité routière sur les chemins privés, les terrains des centres commerciaux ou tout autre terrain où le public est autorisé à circuler.

De plus, faisant référence à notre assemblée générale de 1993, les CFQ demandent au ministre des Transports de déployer les efforts nécessaires afin de rendre obligatoire le port du casque de vélo. Nous ne pouvons rester insensibles au sort des familles dont l'un des leurs fut victime d'un accident de vélo. Il existe des moyens, tel le casque de vélo, qui peuvent réduire ou éviter la majorité des blessures. La popularité croissante du cyclisme s'accompagne malheureusement d'une augmentation des victimes cyclistes. Alors qu'il y a de plus en plus de gens à vélo, le risque augmente par le fait même. Notre association encourage la pratique du cyclisme en toute sécurité.

Considérant que, depuis 10 ans, 3 000 000 de bicyclettes parcourent les routes du Québec;

Attendu qu'un nombre élevé d'accidents de la route impliquent des cyclistes — plus de 20 000 accidents chez les cyclistes, dont une quarantaine de décès chaque année;

Attendu que 27 % des blessures graves des cyclistes sont au niveau de la tête, lesquelles sont responsables de 82 % des décès;

Attendu que le pourcentage d'efficacité du casque protecteur dans la prévention des décès est de 50 %;

Considérant que le port du casque protecteur réduirait considérablement les traumatismes crâniens et qu'il est aussi efficace et nécessaire qu'une ceinture de sécurité ou un siège d'auto pour bébé;

Les Cercles des fermières du Québec recommandent au ministre des Transports, M. Brassard, du gouvernement du Québec, que le casque protecteur devienne obligatoire par une loi pour tous les cyclistes, enfants et adultes, ce qui implique d'adopter une loi pour que le casque protecteur soit obligatoire chez les cyclistes au Québec et que des mesures soient prises pour que cette dite loi soit appliquée de façon efficace.

Alors, ma compagne va continuer pour le reste.

Mme Lagarde (Louise): Les Cercles des fermières du Québec sont d'avis que le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, améliore le mieux-être collectif. Toutefois, nous sommes d'avis que ce projet de loi n° 12 omet une réglementation relativement au port du casque de vélo. C'est pourquoi le ministre des Transports devrait inclure au projet de loi n° 12 les mesures liées au port obligatoire du casque de vélo.

Depuis 10 ans, l'utilisation de la bicyclette a connu un accroissement important. Le nombre actuel de bicyclettes au Québec est estimé à environ 3 000 000. De plus, avec la promotion qui est faite présentement pour sensibiliser les familles et les personnes âgées aux

bienfaits de l'activité physique, l'accroissement de la pratique du vélo va continuer à augmenter. Par déduction, nous sommes conscientes que l'augmentation du nombre de cyclistes sera accompagnée aussi d'une augmentation des cyclistes tués ou blessés.

Selon les statistiques du Bureau du coroner du Québec et du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, 40 cyclistes décèdent, plus de 1 200 sont blessés gravement et, selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec, plus de 3 000 sont blessés légèrement. Il y aurait plus de 20 000 accidents de vélo au Québec annuellement. Les traumatismes crâniens sont responsables de 80 % des décès et 27 % des blessures graves chez les cyclistes sont au niveau de la tête. De plus, un plus grand nombre de décès chez les cyclistes surviennent dans les zones rurales où il est difficile de faire du vélo de façon sécuritaire par manque d'infrastructures adéquates. Combien de nos enfants font du vélo sur les routes secondaires car il n'y a que celles-ci?

● (16 h 40) ●

Il est démontré depuis plusieurs années que le casque de vélo est capable de réduire les blessures à la tête. D'ailleurs, la SAAQ en fait la promotion à travers les écoles et mentionne que le pourcentage d'efficacité du casque protecteur est de 50 %. Le port obligatoire du casque de vélo permettrait d'augmenter l'efficacité de la mesure puisque tout le monde devrait le porter et, ainsi, cela réduirait considérablement les traumatismes crâniens. Selon notre regroupement, le casque est aussi efficace et nécessaire qu'une ceinture de sécurité ou qu'un siège auto pour les enfants.

Les études omettent d'inclure dans leurs calculs les coûts occasionnés au système de santé par les blessures liées aux accidents de la route. La peine et le malheur qui touchent les familles lors de tels événements, le décès d'un enfant ou les handicaps permanents ne sont jamais évalués à leur juste valeur. Les deux prochaines citations sont en anglais, je m'excuse.

«Mothers serve as the primary caregivers for these children, whether or not the mothers are employed outside the home. Caregiving for disabled children has enormous emotional costs; the most negative consequences include depression, anxiety, frustration, and feelings of helplessness. When injury resulting is severe, permanent disability occurs, the entire family is affected. Though the injury physically impairs only one person, it has many impacts on all family members.»

Suivant le portrait des victimes cyclistes au Québec, de nombreuses familles auront à subvenir à des séquelles mineures, tandis que pour d'autres cette charge prendra beaucoup plus de proportion face à la gravité de leurs blessures physiques et psychologiques. Enfin, dans plus de 40 cas, ce sera des funérailles que devra vivre l'entourage des victimes. Nous ne pouvons rester insensibles au drame humain que vivent les victimes et leurs familles.

Le casque de vélo vient diminuer considérablement la sévérité des blessures, les séquelles, les

hospitalisations et quelques décès. Bien qu'une partie de la population sache que le casque protecteur répartira et absorbera une partie du choc à la tête, souvent, les gens ont besoin d'une législation afin de s'assurer du bien-fondé d'un moyen de protection tel que le casque de vélo, de le prioriser sur le plan budgétaire et de motiver ou d'exiger avec fermeté le port de celui-ci. Dans ce sens, nous croyons que, si le ministère des Transports refusait d'adopter une loi obligeant le port du casque de vélo, il manquerait à ses responsabilités de protéger ses citoyens par une mesure reconnue efficace. Merci.

Le Président (M. Laurin): Vous avez terminé? Merci beaucoup. M. le ministre.

M. Brassard: Merci, mesdames, de votre présentation au nom de vos membres des Cercles des fermières du Québec. En matière de port du casque de vélo, ce qu'on a pu constater depuis le début des travaux de cette commission, c'est que tout le monde est d'accord pour convenir que le casque de vélo est un équipement qui accroît la sécurité des cyclistes. C'est reconnu. De part et d'autre, ceux qui sont pour l'adoption d'une loi rendant le port obligatoire ou ceux qui sont opposés, tout le monde reconnaît que c'est un équipement qui augmente la sécurité du cycliste.

Toute la question, évidemment, et là elle est controversée, c'est de savoir: Est-ce que le moment est venu d'adopter une loi pour rendre le port du casque obligatoire? À partir de cette question-là, on constate qu'il y a, c'est le moins qu'on puisse dire, controverse. Vous êtes favorables, vous, à l'obligation du port du casque; d'autres s'y opposent. On n'a pas fini d'entendre tout le monde, mais ça va se relayer un peu de cette façon-là: des pour, des contre. Et ça ne porte pas sur l'équipement. Autant les pour que les contre reconnaissent que l'équipement est efficace et que l'équipement augmente la sécurité de l'utilisateur d'un vélo.

Comment en êtes-vous venues à la conclusion que c'était le temps, que le temps était arrivé, là, pour l'Assemblée nationale, pour le Parlement de Québec, d'adopter une loi obligeant le port du casque de vélo? Est-ce que vous êtes arrivées à la conclusion que la promotion du port du casque avait, je dirais, donné tous ses fruits, qu'on plafonnait et que maintenant il fallait passer à autre chose? Parce que je suis un peu perplexe, moi, comme ministre, là, devant ce débat-là, compte tenu qu'il y a quand même une opinion partagée, divisée sur la question. J'aimerais ça que vous me disiez comment vous en êtes arrivées à cette conclusion-là.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Bien, moi, je vous dirais, M. le ministre, c'est sûr que... Comment on en est arrivées... De toute façon, nous, les recommandations nous viennent de nos membres de la base. Ils vivent ces problèmes-là. Alors, je pense que, comme je vous disais au tout début, c'est au nom des familles qu'on est venues et non pas au nom d'une association de cyclistes, ou qu'importe, une association sportive qui

vient vous dire: Il faut porter le casque de cycliste. C'est au nom de ces familles-là qui vivent ces problèmes-là à la base, et vous savez qu'on en a plus de 40 000 au Québec, c'est bien sûr, qui ont vécu possiblement ces situations-là.

Souvent, ce qui nous fait dire oui, c'est que ça fait un enfant, souvent, par un traumatisme crânien, handicapé pour le restant de ses jours ou ça fait des blessures graves avec des séquelles qui sont parfois et souvent permanentes. Alors, je pense que, à un moment donné, toute la famille est affectée par cette situation-là. Pensez donc, M. le ministre, que, quand vous avez un handicapé pour le restant de vos jours dans la maison, vous êtes obligé d'en avoir soin, qu'il vous revient bien souvent comme un bébé; il faut que tu lui réapprennes à parler, à marcher, et ainsi de suite. Alors, je pense que c'est difficile pour des parents de dire: Il y a un moyen efficace qui serait le casque de vélo, un moyen efficace qui est peu coûteux, parce qu'actuellement tu peux en avoir un pour 15 \$. Et, même, il y a eu des programmes de promotion qu'on a eus. Nous autres, notre siège social est à Longueuil, et la régie des services de santé et des services sociaux a même, pour les familles défavorisées, les familles qui n'ont pas les moyens de se payer le casque... d'en avoir un pour un prix ridicule.

Alors, je pense qu'on n'a plus d'objection actuellement. Il y a eu une campagne de promotion qui a été faite, que ce soit du côté de la SAAQ, que ce soit du côté... Il y a eu des programmes, il y a eu, en fin de compte, toutes sortes de campagnes qui ont été faites pour porter le casque, et on en est rendu qu'il y a un pourcentage, un taux de 25 % au Québec. Il y a certaines municipalités où c'est un petit peu plus, mais, au Québec, c'est 25 %. Je pense que, là, on en est rendu au maximum. Alors, 25 % de personnes qui portent le casque, ce n'est pas suffisant. Quand on voit tous les impacts sociaux que ça peut apporter, moi, je pense que, non, nos membres ont réfléchi à cette situation et c'est pour cette raison qu'en 1993 ils ont demandé au ministère des Transports d'obliger de porter le casque en vélo, et ce, partout. Alors, je me demande encore... On se dit actuellement: Est-ce que nous avons les moyens économiques au sein de l'État pour mettre de côté cette mesure-là qui est efficace, c'est bien sûr, qui est peu coûteuse et qui éviterait, bien sûr, des hospitalisations, qui éviterait des interventions curatives et psychosociales?

Alors, c'est sur tout ça qu'on a réfléchi, on s'est penchées sur la situation, et je vous dirais que nos 40 000 membres ont appuyé fortement cette recommandation.

M. Brassard: Vous faites allusion à votre congrès de 1993, évidemment.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Oui.

● (16 h 50) ●

M. Brassard: À l'occasion du dépôt du projet de loi n° 12, est-ce que vous avez fait une espèce de vérification pour...

Mme Déziel-Fortin (Louise): On a rencontré notre conseil d'administration...

M. Brassard: ...constater que cette opinion-là continuait de prévaloir parmi vos membres?

Mme Déziel-Fortin (Louise): Oui, absolument, absolument. On a rencontré notre conseil d'administration la semaine dernière, et il y a une lettre qui circule actuellement parmi les 25 fédérations — quand je vous parle de 25 fédérations, ça regroupe 25 régions au Québec — et toutes étaient unanimes à dire: Oui, on embarque. C'est bien sûr qu'on veut absolument que le ministre des Transports légifère sur le port du casque obligatoire, du casque de vélo.

M. Brassard: Mais quand vous parlez... Vous parliez de promotion tout à l'heure puis d'initiatives intéressantes, là, en Montérégie — je pense bien, c'est ça — par la régie de la santé. C'est vrai que c'est à 25 % actuellement, le port du casque, mais... Ceux qui ont fouillé un peu cette question-là nous disent que, par la promotion, par l'incitation, on peut augmenter encore de façon assez substantielle la proportion, le pourcentage de port du casque, que, sans imposer le port du casque par voie législative, il est possible d'approcher les 40 % par le moyen de la promotion et que, donc, sans repousser de façon définitive et absolue une loi comportant un caractère obligatoire, il y en a plusieurs qui disent que la promotion n'a pas donné tous ses fruits encore, qu'on n'a pas fait tout le bout de chemin qu'on peut faire avec la promotion. Qu'est-ce que vous pensez de cette façon de voir?

Mme Déziel-Fortin (Louise): Je peux vous dire, bien, qu'actuellement il y a un endroit où ils ont justement, par la promotion, je ne l'ai pas en tête, l'endroit où ils ont 40 %...

Une voix: En Australie.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Bon, en Australie. Je m'excuse, là, un blanc de mémoire, à notre âge, ça arrive. En Australie, c'est ça, le maximum que ça a été, c'est 40 %.

M. Brassard: Ça arrive à tout âge, madame, ça arrive à tout âge.

Une voix: ...ça arrive très jeune.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Ça nous fait plaisir quand ça arrive à d'autres.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Déziel-Fortin (Louise): Alors, en Australie, c'est ça, ça a été à 40 %, mais c'est le maximum. Alors, moi, je pense qu'il faut profiter de la révision du

Code de la sécurité routière pour justement mettre cette mesure-là, et c'est le maximum que ça peut aller. Ça fait que, 40 %, il y a encore 60 % qui... Tu sais, il faut aider...

M. Brassard: Mais on n'y est pas encore, à 40 %, on n'y est pas encore.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Oui, c'est ça, on n'y est pas encore, à 40 %. D'ailleurs, même en Montérégie, 35 %, c'est le maximum, tu sais.

Mme Lagarde (Louise): Si je peux appuyer là-dessus, c'est que, dans les campagnes de promotion qui sont faites, on regarde, les clubs Optimistes en font souvent dans les régions, Vélo en vie, des activités comme ça, les jeunes qui vont à ces activités-là, ils les ont tous, cette journée-là, leur casque; ils les ont tous, c'est obligatoire de l'avoir cette journée-là, le casque, mais quand ils retournent chez eux... Je peux vous donner juste un exemple, sur ma rue, bien étrange, c'est que, quand la mère est chez elle, c'est elle qui garde ses enfants, les enfants se promènent, ils ont leur casque; quand c'est le père qui est chez eux, le père, lui, trouve ça moins important d'insister sur ce sujet-là, alors les enfants en profitent, ces deux voisins-là, entre autres, et ils vont se promener sans le casque sur la tête. S'il y avait une législation qui les obligeait à l'avoir, bien, la mère, elle, aurait un appui supplémentaire pour inciter ses jeunes à l'avoir.

M. Brassard: Et inciter les pères.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Bien, là, c'est l'exemple que j'ai chez nous, peut-être qu'ailleurs c'est l'inverse aussi, mais, chez-moi, c'est ça qui s'est produit. Et puis les jeunes, s'ils sont habitués très jeunes à les mettre, après ça, c'est rendu automatique. Mais, quand les deux parents sont du même avis, à ce moment-là, ça aide aussi.

M. Brassard: Merci.

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

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Merci, Mme Déziel-Fortin et Mme Lagarde, de votre mémoire. Dans l'éventualité où le ministre déciderait que, oui, peut-être qu'on va passer une loi, mais que, toutefois, il ne voudrait pas inclure tout le monde, est-ce que pour vous ce serait acceptable s'il disait: Seize ans et moins? Est-ce que votre préoccupation, c'est surtout les jeunes ou tout le monde? J'ai compris que des fois on prêche par l'exemple aussi, que, si les parents ne le portent pas, ce n'est pas un bon exemple pour les enfants. Mais s'il y avait cette possibilité-là, et peut-être que c'est une façon graduelle de le faire, de dire: On commence à une telle date, 16 ans, un an plus tard, ça va être tout le

monde, et, en même temps, on fait une campagne de promotion, est-ce que c'est quelque chose, pour vous, qui serait acceptable?

Mme Déziel-Fortin (Louise): J'aurais de la difficulté à accepter ça, parce que les décès, c'est en haut de 16 ans. Je pense qu'une vie, c'est important. Une vie, c'est très... En tout cas, une vie, pour nous autres, ça vaut quelque chose. Je pense que, s'il y avait une loi pour le casque de vélo, selon les calculs, il y aurait au moins 10 décès en moins par année et 200 hospitalisations en moins. Alors, vous voyez tous les coûts que ça peut représenter quand c'est l'hospitalisation. Et je vous dirais là-dessus: La sécurité, là, ça ne regarde pas juste les enfants, je pense que ça regarde tout le monde.

Après ça, moi, je pense que les parents, ça doit être des modèles pour les enfants. Alors, au départ, si le parent porte son casque, l'enfant, il va le porter, son casque. Alors, c'est là-dessus, moi... Non. Je ne peux pas vous dire, là... Je veux que la loi soit pour tous les cyclistes: enfants, parents, enfants, adultes.

M. Middlemiss: D'accord. Maintenant, on a une nouvelle façon de faire de l'exercice, c'est avec des patins à roues alignées. Est-ce que vous croyez, pour les mêmes raisons qui vous ont amenées à exiger le port du casque obligatoire en faisant du vélo... aussi en faisant du patin à roues alignées?

Mme Déziel-Fortin (Louise): Bon. Moi, je vous répondrai, là-dessus, que je n'ai aucun mandat actuellement, parce que, comme je le disais tantôt à M. le ministre, moi, je suis venue ici aujourd'hui pour vous dire: Oui, je veux une loi sur le port du casque obligatoire, mais je n'ai aucun mandat qui me dit de discuter avec vous sur les patins à roues alignées. Je pense qu'il faudrait attendre peut-être, là, qu'on ait certaines études de faites, parce qu'on sait qu'actuellement il y a moins de traumatismes à la tête vis-à-vis ce sport-là. Alors, il faudrait attendre qu'on ait des études beaucoup plus développées pour être en mesure, nous autres, de vous donner notre opinion sur ce sujet, sur vraiment ce sport-là qui est très à la mode, c'est bien sûr, puis qui est très en demande actuellement.

M. Middlemiss: En d'autres mots, personne de vos membres n'a senti que l'exercice de ce sport-là apportait les mêmes préoccupations aux personnes, aux mères et aux parents que de faire du vélo sans casque?

Mme Déziel-Fortin (Louise): Non. Je n'ai aucun mandat de vous dire quoi que ce soit, puis je vous dirai, en passant, que bien souvent ce sont les jeunes, les adolescents, là, qui sont plus réticents à porter les casques au niveau du vélo, mais souvent, à 16 ans, les adolescents, là, ils n'ont plus les patins à roues alignées, ils prennent l'auto. Ça fait que, tu sais...

Mais, de toute façon, je suis bien d'accord avec vous. Il va falloir à un moment donné se pencher et

étudier la question puis voir c'est quoi, les traumatismes qui arrivent avec ce sport-là. Éventuellement, il va arriver sûrement des accidents, parce qu'ils utilisent les pistes cyclables, d'ailleurs.

M. Middlemiss: Est-ce que vous ne croyez pas, surtout avec le rôle que vous jouez comme maman, que des fois c'est le plus tôt possible qu'on habitue les enfants à porter un casque ou des choses comme ça et que ça devient plus facile?

Mme Déziel-Fortin (Louise): Oui.

M. Middlemiss: C'est les empêcher de développer des mauvaises habitudes.

Mme Déziel-Fortin (Louise): C'est bien sûr, mais il faut que les parents soient aussi d'accord. Alors, je pense qu'on en est rendus là. Les parents n'ont pas été habitués à porter... Je vois mes petits-enfants à moi qui les portent, les casques. J'en ai deux qui font de la bicyclette. Le casque est sur les poignées de la bicyclette et c'est automatique, ils mettent le casque. Mais, nous, on n'a pas eu cette éducation-là. Alors, je pense qu'actuellement il faut absolument profiter du projet de loi n° 12 pour légiférer sur le port du casque obligatoire.

● (17 heures) ●

M. Middlemiss: O.K. Il y a un autre sujet dans la loi n° 12, mais je veux juste vous poser la question comme parent, aussi. Vous avez dit: Une fois qu'ils sont rendus à 16 ans, c'est l'auto. Est-ce que vous avez une opinion sur le bien-fondé de maintenir les cours de conduite pour la formation des nouveaux conducteurs?

Mme Déziel-Fortin (Louise): C'est une chose sur laquelle, non plus, on ne s'est pas penché directement, spécifiquement, parce que, vous savez, notre recommandation date de 1993, et je pense que je n'ai aucune recommandation ou résolution portant sur l'âge auquel l'enfant devrait commencer à conduire une voiture.

M. Middlemiss: C'était surtout sur le bien-fondé d'avoir des cours de conduite. Est-ce que vous trouvez que, les cours de conduite, s'ils ne sont pas obligatoires, ça va peut-être être les parents qui vont devenir les instructeurs? Puis est-ce que c'est quelque chose que vous trouvez qui serait acceptable?

Mme Déziel-Fortin (Louise): Moi, je pourrais vous dire mon opinion personnelle, mais je ne suis pas ici pour vous dire mon opinion personnelle. En fait, moi, je réponds pour mes 40 000 membres et je n'ai pas ces résolutions-là en main. Je n'ai pas ça pour vous le dire, pour venir être le porte-parole. C'est sûr que, personnellement, je pourrais vous dire mon opinion, mais je ne tiens pas à le faire ici.

M. Middlemiss: Merci, madame.

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

Mme Doyer: Oui. Alors, moi, je vous remercie, mesdames, d'être venues au nom des 40 000 membres... dont je fais partie, d'ailleurs. Mme Déziel-Fortin et Mme Lagarde, souvent, on pense que les Cercles des fermières, c'est juste en milieu rural. Non, ce n'est pas vrai. On le sait, vous êtes aussi beaucoup en milieu urbain. Vous êtes assez et même très représentatives de toutes les femmes du Québec. Moi, je trouve ça important, 40 000 femmes qui prennent position. Ça a eu l'air unanime en 1993 et ça a l'air de se confirmer. Personnellement — je dis bien personnellement — j'aimerais que mon ministre soit sensibilisé à inclure l'obligation de porter le casque. Dans le chemin Perreault, où j'habite, à Sainte-Flavie... Pardon?

M. Brassard: J'ai dit: L'aile parlementaire est divisée là-dessus.

Mme Doyer: Elle est divisée, c'est vrai. C'est vrai que nous sommes divisés, puis il y a toutes sortes de choses qui circulent. Je vous donne un exemple: Lorsqu'on a été obligé de porter la ceinture de sécurité, je me souviens, j'avais suivi des cours de conduite puis je commençais à conduire. Et je me souviens que c'était au début des années 1970, et mon père et tous les hommes qui conduisaient depuis 20, 30 ans, nous disaient: Ah! C'est fatigant, c'est plein d'inconvénients, puis ils n'y voyaient aucun avantage, et même pour la sécurité. Et les enfants, je me souviens... Je suis aussi des mères qui n'ont pas utilisé beaucoup les sièges d'auto aussi. C'est plus nos filles. Moi, en tout cas, de ma génération, puis j'ai quand même la quarantaine très jeune... mettons. Bon.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Doyer: Alors, ça, pour moi, je me dis que des fois on est quasiment obligé de tirer un peu, parce que ça ne m'apparaît pas beaucoup, 25 %. Mais plusieurs sont venus nous dire: C'est difficile dans l'applicabilité. Comment on va faire pour donner des constats d'infraction à des petits mousses dans les villes ou à la campagne? J'ai un collègue qui dit: Lorsque nous nous promenons à la campagne, c'est bucolique, tout ça, il n'y a presque pas d'autos. Pourquoi s'obliger à porter un casque? Moi, je vivais dans le rang 5 à Baie-des-Sables, sapristi, puis, quand les autos passaient, elles se fiaient au fait qu'il n'y avait personne, puis ça roulait en titi puis pas à peu près. Puis je vous dis que, mes enfants, je les ai habitués très vite à dégager, là, quand ils voyaient la poussière arriver à l'autre bout: Tassez-vous, ça en est un qui passe puis il pense qu'il est tout seul dans le rang.

Alors, moi, c'est pour ça que je vous dis que, à un moment donné, il faut tirer un petit peu sur la prévention. Comment vous voyez ça dans l'applicabilité?

Parce que Pointe-au-Père, qui est dans mon comté, ça a 29 ans d'âge moyen, à peu près trois enfants en moyenne, et j'y suis allée cet été et je voyais ça — ce que vous nous dites, je l'ai vu — des enfants qui circulent partout, puis c'est l'été, puis il fait beau, puis il y en a qui ont des casques puis il y en a qui n'en ont pas, etc. Alors, ça, je sais que, à un moment donné, c'est difficile pour les parents quand on a un modèle qui n'est pas uniforme. Dans l'applicabilité... Et, hier, il y a quelqu'un qui est venu nous dire — je ne me souviens pas du groupe, mais j'ai trouvé ça extrêmement intéressant: Pourquoi ne pas y aller, dans une première année, en termes de prévention — en tout cas, si mon ministre continue d'être très, très sensibilisé et qu'on veut regarder ça — je dirais promotion-prévention, et, dans une deuxième année, y aller d'une façon plus coercitive? Comment voyez-vous ça dans l'applicabilité de ce que vous voulez... Alors, j'ai terminé. Comment verriez-vous ça?

Mme Déziel-Fortin (Louise): Pour répondre à votre question, je vais vous dire tout de suite qu'au départ je suis entièrement d'accord avec vous pour le milieu rural, parce qu'il y a beaucoup plus de blessures graves en milieu rural; 40 % des décès des cyclistes, c'est en milieu rural. Parce que, en milieu rural, bon, il y a absence d'infrastructures. Ça, c'est sûr et certain...

Une voix: Exactement.

Mme Déziel-Fortin (Louise): ...il n'y en a pas. L'accotement, ce n'est pas pavé, c'est bien sûr, et il y a beaucoup de vitesse aussi qui se fait dans ces routes-là parce que la police, souvent, ne peut pas avoir les yeux partout. Ça, c'est absolument vrai de ce côté-là. Pour appliquer des mesures, je pense qu'on peut y aller, comme vous dites, de façon progressive, et on est tout à fait d'accord là-dessus. Au niveau de la surveillance des policiers, on est très conscient, dans la situation économique où on est actuellement, qu'ils ne mettront pas des policiers en surplus pour surveiller les cyclistes qui ne portent pas leur casque. Je pense que ça pourrait s'intégrer à d'autres activités, d'autres mesures, bien sûr. On n'a pas besoin de nouvelles ressources.

Mais, par contre, les policiers pourraient accroître leur visibilité par des recommandations. Tu sais, de temps en temps, être là puis dire: Bien, aujourd'hui, on prend une heure, deux heures et, tous les cyclistes que l'on voit sans casque, les avertir. Ce n'est pas nécessaire tout de suite de... avec l'amende et d'être sévère tout de suite. Pendant un an, et je dirais même deux ans, être flexible et de dire: Bien, tu portes ton casque. Bon, tu sais, faire une surveillance assez étroite et faire une mise à jour de ces surveillances-là. Je pense que c'est très important, parce que, vous savez, 80 % de la population est pour le port du casque. Alors, 80 % de la population, on ne peut pas reculer devant ça. Moi, je pense qu'il faut absolument qu'il y ait une loi actuellement. Ce n'est pas les moyens de l'appliquer qui font qu'on recule

actuellement et qu'on n'intégrera pas cette loi-là dans le Code de la sécurité routière.

Mme Doyer: Je vous remercie.

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

Mme Doyer: Peut-être, M. le Président, je m'excuse...

Le Président (M. Laurin): Pardon!

Mme Doyer: ...juste avant de terminer, ce que je voulais... Je l'ai oublié tantôt, je voulais dire aussi que, dans le chemin où j'habite — je ne le sais pas si je l'ai dit, mais, en tout cas, moi aussi, je suis fatiguée un peu — c'est qu'il y a deux personnes qui se sont fait frapper par des voitures, à bicyclette. Deux jeunes adolescents: un qui est décédé puis l'autre qui a été défiguré. Alors, c'est pour ça que... Puis c'est tout près de chez moi, où j'habite.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Et c'est vous dire, comme je vous disais, les impacts sociaux de ces familles-là, qui vivent avec ces handicapés-là pour le restant de leurs jours. Nous autres, c'est ça, en fait, que les membres ne peuvent pas accepter. C'est beau, dire que tu as un handicapé, mais, quand tu es obligé d'en avoir soin... Quand ça se passe chez les voisins, ce n'est pas grave, mais, quand ça se passe chez vous... Et c'est ça que, nous autres, nos membres viennent nous dire: Je l'ai vécue, cette situation-là. Alors, c'est difficile, là, de...

Mme Doyer: Merci.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Puis on est là pour les écouter, bien sûr.

Mme Doyer: Merci.

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

M. Dion: Oui, M. le Président. La plupart de mes questions ont été posées par ma collègue, mais je voudrais seulement revenir à un point, parce que je trouve ça excessivement intéressant, ce que vous nous avez présenté. On nous dit qu'environ 25 % des gens, actuellement, portent le casque. On nous dit aussi que le fait de créer une obligation comme ça pourrait, dans le meilleur des cas, avec le temps, améliorer la situation de 15 %, ce qui porterait à 40 % le fait de l'obligation. Alors, la question que je me pose, c'est: Si notre espérance d'observance est si faible sur l'ensemble, est-ce que, au fond, ce n'est pas un peu illusoire de rendre ça obligatoire en se disant: On passe une loi, on sait qu'elle ne sera pas observée, on sait que ça ne donnera pas

grand-chose, mais on sera content, on sera satisfait parce qu'on aura fait quelque chose qui correspond à nos principes, même si ça ne donne rien en pratique ou peu de choses? Alors, c'est un peu au niveau des habitudes des gens. Passer une loi dont on sait qu'elle ne sera pas tellement observée, ça prend des très bonnes raisons, hein!

Mme Déziel-Fortin (Louise): Ce que vous voulez dire, si je comprends bien, c'est que, avec une loi, ça augmenterait le taux de port du casque à 40 %?

M. Dion: Dans le meilleur des cas, une loi peut améliorer le comportement du taux de 15 %. Si on tient compte des difficultés d'application dont il a été fait mention tout à l'heure, je pense que c'est peut-être optimiste de dire que, dans le cas de l'obligation de porter le casque, ça augmenterait de 15 %, mais enfin, mettons, dans le meilleur des cas.

● (17 h 10) ●

Mme Déziel-Fortin (Louise): Moi, en tout cas, je dirais, je suis beaucoup plus optimiste que 40 %, d'abord, au départ, puis je pense que, pour les mesures employées pour l'appliquer, ce n'est pas compliqué, il n'y a pas de ressources supplémentaires. Moi, je pense qu'il n'y a aucune raison de reculer devant cette loi. C'est sûr, on n'adopte pas une loi pour une loi. Bon, on enlève la responsabilité des parents, mais, moi, je vous dirais là-dessus que, pour le bien-fondé d'une société, il y a des choix à faire puis, actuellement, des choix qui doivent se faire, puis le port du casque de vélo en est un, puis je pense qu'on doit y réfléchir sérieusement.

M. Dion: Vous croyez vraiment que, le fait de le rendre obligatoire, ça changerait substantiellement le comportement des gens?

Mme Déziel-Fortin (Louise): Absolument. Regardez la ceinture de sécurité. En 1976, quand ils l'ont permise en avant, on ne la portait pas. À partir de quand elle a été obligatoire, on l'a portée. Mais, avant, ils nous disaient: Portez votre ceinture, c'est mieux, les accidents sont moins graves. Mais il a fallu avoir une loi qui dise: Bien, portez votre ceinture. Puis là, bien, elle est portée à 90 % et plus. C'est très bon.

M. Dion: Mais, justement, c'est l'exemple qu'on nous a servi pour nous dire que, dans le cas du casque, il ne fallait pas avoir ce comportement-là, parce qu'on nous a dit que, dans le cas de la ceinture, quand on l'a rendue obligatoire, on était autour de 70 % d'utilisation et que c'est ça qui a fait qu'on a avancé très loin.

Mme Doyer: Non, non, ce n'était pas 70 %. Ce n'était jamais 70 %.

Mme Déziel-Fortin (Louise): C'était 50 %, je crois.

Une voix: Bien, c'est les policiers qui sont venus nous dire ça.

Mme Doyer: Les policiers sont venus nous dire ça, mais M. le ministre, qu'est-ce qu'il dit de ça, lui?

M. Dion: C'étaient les chiffres des policiers.

Mme Doyer: Oui? Mais c'est moins que ça, il me semble.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Moi, je pense que c'est moins que ça.

Mme Doyer: En tout cas.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Ça varie entre 30 % et 40 %.

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

M. Morin (Dubuc): Oui. D'abord, je voudrais vous féliciter pour la sagesse dont vous avez fait preuve en refusant de vous engager sur des aspects de la question sans en avoir le mandat, parce qu'il y a tellement de gens qui parlent au nom de tout le monde sans en avoir le mandat. Je pense que c'est très sage de votre part. C'est ce qui fait que vos propos sont représentatifs des femmes que vous représentez. D'ailleurs, organisme dont je suis toujours fier de répondre aux invitations et de me retrouver à côté de votre drapeau dont le symbole est extraordinairement beau, le symbole des Cercles des fermières.

Bon, dans le cadre du port obligatoire du casque de vélo, ce qui ne fait pas l'objet du présent projet de loi, on doit comprendre que votre préoccupation est la sécurité et la santé des jeunes. J'ai de la difficulté à comprendre pourquoi les gens arrivent aussi rapidement à la conclusion que c'est le seul moyen. Moi, je suis d'éducation syndicale et je me souviens que, lorsqu'on parlait de sécurité et santé, on revendiquait toujours auprès de l'employeur de s'attaquer aux dangers à la source plutôt que de multiplier toutes les formes de protection imaginables, de s'attaquer à la source, aux dangers à la source. Pour ce qui est de la sécurité des jeunes, on arrive rapidement à dire: Bon, la façon d'y arriver, de les protéger, c'est par le casque.

Tout à l'heure, vous avez fait mention de la situation dans le milieu rural, où il y avait plus d'accidents que dans le milieu urbain. Vous l'avez mentionné vous-même, c'est sans doute parce qu'il y a moins d'infrastructures en termes de pistes cyclables. Comment se fait-il que, dans le cadre du débat entourant le port obligatoire du casque — ce qui ne fait pas l'objet du présent projet de loi — il n'y a personne qui apporte d'autres propositions pour, finalement, créer des conditions beaucoup plus favorables à la sécurité des jeunes et du sport en général? Parce que arriver à la conclusion

que c'est par le port du casque... Eh bien, un peu comme dans les usines, je me souviens qu'il fallait porter des bottines de sécurité. Après ça, c'est venu les jambières. Après ça, suite à des accidents, bien, avec des visières. Après ça, des casques de sécurité puis des coudes. À un moment donné, tu viens que tu ressembles à un astronaute. Tu n'es plus capable, au point tel que c'est contre... Tu viens que tu te protèges tellement contre tous les inconvénients que tu travailles dans des conditions totalement antinature, au point tel que tu en as de la misère à respirer, que tu ne peux plus bouger, que tu développes des infirmités, si je peux utiliser le... ou des déformations à force de travailler dans des conditions... avec une multitude d'appareils. Donc, je dois comprendre que, pour vous, la seule façon de travailler à la sécurité des jeunes, c'est par le port du casque, parce que personne d'autre ne nous propose d'autres façons d'aborder la sécurité du sport, du vélo en particulier? Voilà ma question, madame.

Mme Déziel-Fortin (Louise): Bien, je vous dirais que le port du casque, ce n'est pas ça qui va éviter les accidents, au départ. Ça, c'est bien sûr. Par contre, il y a d'autres accessoires qui sont obligatoires actuellement, soit sur la bicyclette ou qu'ils doivent, en tout cas, faire poser. Maintenant, oui, on est pour la sécurité. On en est rendu au casque obligatoire, je pense que c'est à cause des traumatismes crâniens qu'il y a actuellement et des décès qui sont causés par ces traumatismes-là. Alors, moi, je ne vous donnerais pas une description d'une blessure en vélo, mais, normalement, c'est parce qu'ils tombent plus souvent sur la tête en bicyclette. Alors, c'est pour ça. Il y a plus de fréquence de traumatismes crâniens, et c'est pour ça qu'on dit que c'est nécessaire de porter un casque.

Ce n'est pas pire que les joueurs de hockey qui portent un casque, et, les premières fois, j'imagine, quand ils les ont portés, leurs casques, on en a entendu parler. Ils disaient: Bien, c'est encombrant, puis c'est chaud, puis c'est pesant. Mais là, actuellement, les casques de vélo, c'est très léger, hein! Ils sont très bien faits. Je ne pense pas que, quand on voit passer un cycliste avec un casque, on dise: Il ressemble à un astronaute. Il a l'air fou. Non. Moi, je pense que l'idée que j'ai... Bien, je me dis: Mon Dieu, il donne l'exemple, premièrement. Puis, deuxièmement, bien, il fait attention à sa santé. Parce que la santé, dans la vie de quelqu'un, moi, je pense que c'est important. Il faut y penser.

Je ne sais pas si ça peut répondre à votre question, mais, nous autres, on en a conclu que c'était obligatoire, le casque. Pas juste le casque, il y a d'autres mesures, comme je vous dis, qui sont obligatoires, mais ça, c'est une mesure qui est peu coûteuse, comme je disais. On en est rendu là; 80 % de la population vous dit: On veut le casque obligatoire. Aidez nos familles, nos mères, nos pères qui disent qu'ils ont de la difficulté avec leurs jeunes. C'est une façon de les aider indirectement pour les protéger, protéger leur santé et leur sécurité.

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

Mme Charest: Merci, M. le Président. Je veux juste vous dire, mesdames, que votre contribution à nos travaux est très importante et que je suis en train de me dire que, dans le fond, ce qu'on entend aujourd'hui par vous, c'est le bon sens et que vous avez pu le vérifier aussi avec vos 40 000 membres. Et je ferais le commentaire suivant: C'est que, vous savez, des campagnes de promotion, peu importe les montants qu'on consacre, que ce soit 600 000 000 \$ par année à la SAAQ, comme on a déjà fait dans le passé, ce que ça fait, ça augmente le niveau de connaissances par rapport à l'équipement de sécurité, le casque, ça dit les bienfaits du casque, mais ça ne modifie en rien les comportements des individus.

Et quand on est rendu à un certain niveau d'adoption du casque, on rentre en quelque sorte dans une catégorie de gens, là, ce qu'on appelle «la masse dure», et, pour convaincre ces individus, c'est un peu comme pour l'alcool au volant, c'est un peu comme pour tous les types d'équipement de sécurité qu'on a à faire adopter, ce que ça prend, c'est une multitude de moyens, et, dans la multitude des moyens pour assurer la diminution des blessures qui sont subies par la pratique de la bicyclette, ça prend de l'éducation, donc des campagnes d'information, on n'a pas de doute là-dessus, mais ça prend également une législation pour modifier et amener les gens à adopter le bon comportement. Et je pense que, là-dessus, vous l'avez très bien exprimé, vous l'avez très bien dit tout à l'heure dans vos mots, et c'était très bien comme ça, et, dans le fond, ce que je souhaite, c'est que vous réussissiez à nous sensibiliser, nous tous, les parlementaires, par rapport au port du casque obligatoire. Alors, je vous remercie beaucoup. Je considère que votre contribution est importante.

Le Président (M. Laurin): Étant donné qu'il n'y a pas d'autre intervenant, je veux vous remercier pour votre contribution, et nous allons suspendre la séance jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 20)

(Reprise à 20 h 9)

Le Président (M. Laurin): Je déclare ouverte la session de la commission de l'aménagement et des équipements qui doit entendre ce soir des mémoires sur la consultation générale et auditions publiques sur le projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Nous devons entendre ce soir deux groupes: le Comité sécurité chez-nous et le Bureau du coroner. Je demanderais au Comité sécurité chez-nous de s'avancer à la barre des témoins. Madame et messieurs, pourriez-vous vous identifier et présenter les membres de votre groupe aux membres de la commission?

Comité sécurité chez-nous

M. Duchesne (Ulysse): Ça va venir, M. le Président, vous allez voir, ça ne sera pas long. Mon nom est Ulysse Duchesne, je suis le porte-parole du Comité sécurité chez-nous, et j'ai à ma droite Richard Ouellet, qui est parent d'une victime de la route dans Charlevoix, et j'ai également, à ma gauche, Huguette Tremblay, qui est aussi parent et mère d'une victime dans Charlevoix. On devait être six, mais les trois autres, malheureusement, soit travaillent ce soir, soit ont fini trop tard pour monter avec nous autres.

● (20 h 10) ●

Avant de commencer, M. le Président, c'est la première fois qu'on témoigne devant une institution du gouvernement, du parlement. Ça se peut qu'on fasse des accroc à la procédure. Si c'est le cas, soyez indulgent et, si on dépasse la borne, veuillez nous l'indiquer. Ça nous fera plaisir de...

Le Président (M. Laurin): Vingt minutes ou moins pour présenter vos propositions et, par la suite, la représentation ministérielle vous posera des questions et, ensuite, la représentation de l'opposition.

M. Duchesne (Ulysse): C'est bien. Avant de commencer, je vais vous indiquer que les copies de notre mémoire sont de la même couleur que les panneaux de signalisation du Code de la sécurité routière, et je voudrais rappeler au ministre, avant de commencer, que, quand il est indiqué sur la route qu'il faut tourner par là, il faut tourner par là, sinon on prend le clos, et, s'il ne prend pas les virages qu'on indique dans notre mémoire, ça se peut qu'il fasse fausse route.

Permettez-moi de vous présenter les objectifs du Comité dont je suis le porte-parole. Nous représentons 37 organismes politiques, sociaux et communautaires de Baie-Sainte-Catherine à Cap-à-l'Aigle, dans Charlevoix; chacun de ces organismes nous a remis son appui par écrit.

Le Comité est né de la mort de quatre de nos jeunes âgés de huit à 20 ans. Notre objectif: faire de la prévention. Notre outil de base et notre guide, ça a été le rapport du coroner, M. Jean-Luc Malouin.

Pour augmenter la crédibilité de nos propositions faites à la commission, nous informons les membres des faits suivants: en 1991, le bureau de la statistique de la SAAQ notait sur notre territoire, lequel s'étend sur 67 km, 131 accidents, dont 31 avec blessés et cinq mortels; en 1995, le relevé du poste de la Sûreté du Québec à La Malbaie dénombrait 74 accidents plutôt que 131, 15 avec blessés plutôt que 31, deux mortels plutôt que cinq, et ce, malgré la venue de SM 3, qui est Sainte-Marguerite 3, du casino de Pointe-au-Pic et de la mondialisation du tourisme vert, entre autres les excursions pour l'observation des baleines, preuve que la prévention, ça marche.

Votre projet. Nous avons lu avec attention votre projet, nous ne sommes pas des juristes, mais nous

pensons avoir autant de bon sens. Donc, nos opinions et recommandations ne sont pas du droit mais du bon sens, celles du peuple.

Accès à un premier permis. Si nous en comprenons bien le principe, on remplace quelques heures de conduite par un an d'apprentissage, apprentissage qui se fait la plupart du temps avec les parents, mais, à tout le moins, avec quelqu'un d'une certaine expérience. Nous ne pouvons que souscrire à ce point. Mais il y a un mais. En effet, à notre connaissance, la loi actuelle apparaît imparfaite, voire même datant de l'ère chevaline, en ce qui concerne l'obtention d'un permis de classe 1, c'est-à-dire le permis pour conduire un véhicule lourd.

Notre première recommandation: C'est pourquoi nous proposons au ministre des Transports d'amender son projet pour inclure, comme condition d'obtention de la classe 1, un certificat d'apprentissage de 700 à 1 000 heures données par une personne ayant habileté morale ou physique et détenant un permis de transport à la Commission des transports du Québec. Nous proposons également que la loi prévoit que celui qui attesterait un apprentissage faussé ou incorrect se voie retirer son permis de transport de la Commission des transports pour un temps minimum de trois mois. La sanction pourrait être plus sévère, nous laissons à M. le ministre le soin de déterminer les critères, telles les circonstances particulièrement frauduleuses, la récidive, etc. Cette recommandation a fait l'objet de consultations auprès de plusieurs entreprises de transport, petites, moyennes ou grosses, et toutes sont d'accord avec une telle mesure.

Je ne sais pas si vous comprenez bien, M. le ministre, mais nous faisons cette recommandation parce qu'on applique le même principe à ceux qui détiennent un premier permis. Or, vous dites à ceux qui vont obtenir un premier permis: Vous allez avoir un permis d'apprentissage et vous allez apprendre avec quelqu'un qui sait chauffer pendant un an pour être capable d'être un meilleur conducteur quand vous allez tomber sur un véhicule automobile, quand vous allez devenir un chauffeur de véhicule automobile. Or, nous avons copié ce principe-là pour l'appliquer à quelqu'un qui, pour la première fois, deviendrait chauffeur de camion. Nous pensons que 700 à 1 000 heures seraient un minimum, et ça pourrait être supervisé, par exemple, par le CFP, le centre de formation professionnelle.

Accepter d'inclure un tel amendement aurait plusieurs effets. La formation de ces personnes deviendrait crédible et, selon les entreprises que nous avons consultées, ça ferait baisser le prix des assurances. Vous savez ce que ça signifie, baisser le coût des assurances, M. le ministre? Moins d'accidents. Agir ainsi serait de la prévention.

Il faut une personne professionnelle, et il faudrait que le ministre reconnaisse que les personnes qui conduisent des camions aujourd'hui sont des professionnels de la route. Ces mastodontes... et beaucoup de professions au Québec exigent un apprentissage pour obtenir le titre de leur profession. Des exemples.

Électricien ou plombier, ça prend 8 000 heures avant d'obtenir la profession; comme menuisier ou peintre, ça prend 6 000 heures; un opérateur de machinerie lourde, s'il est sur la construction, ça lui prend 2 000 heures pour obtenir le titre de sa profession; s'il est un grutier, c'est la même chose. Même un avocat, ça lui prend 26 semaines à 35 heures par semaine minimum pour obtenir le titre de sa profession. Vous aurez compris que 700 à 1 000 heures constituent une demande minimale.

La deuxième partie: le programme d'entretien préventif. Nous sommes en total désaccord avec l'affirmation que M. le ministre fait quand il écrit, dans son projet évidemment: «Le programme de vérification mécanique des véhicules lourds élaboré par la Société de l'assurance automobile du Québec en 1988 comporte diverses obligations: rondes de sécurité, vérification mécanique périodique, inspection mécanique sur route, qui ont grandement contribué à l'amélioration de l'état mécanique des véhicules routiers au fil des ans.» Ce ne sont pas les rondes de sécurité qui ont amélioré l'état des camions sur les routes, ce sont les amendes imposées par le service d'inspection de la SAAQ.

Vous ne le savez peut-être pas, M. le ministre, mais ces rondes de sécurité ne sont à peu près pas faites, et les raisons sont nombreuses. Nous vous en citons quelques-unes: les opérateurs de camion sont au kilométrage, toute inspection mécanique se traduit par du bénévolat, parce que, pendant ce temps-là, le compteur ne marche pas, et ce n'est pas terrible pour nourrir une famille; de toute façon, ceux qui le faisaient au début, ils ont vite constaté que les trouvailles devenaient sources de dispute, voire même de congédiement. Nous sommes d'accord avec la formule pour remplacer le certificat de conformité par un programme d'entretien préventif. Cette mesure ne peut faire pire que ce qui existe présentement.

Cependant, M. le ministre, pour protéger les personnes qui conduisent ces mastodontes et rendre fonctionnel le programme d'entretien préventif, vous devez alors demander au ministre du Travail de légiférer par décret et d'accorder à ces professionnels une protection minimale de conditions de travail qui leur permettrait de dénoncer les conditions dangereuses, sinon, M. le ministre, cela reste des vœux pieux ou des résolutions de papier. Je voudrais vous rappeler que, au règne d'aujourd'hui, si vous pensez que celui qui va dénoncer son camion va continuer d'occuper son emploi, c'est voyager sur des nuages. Même les policiers haut gradés sont licenciés quand ils veulent dénoncer.

● (20 h 20) ●

En conclusion, M. le ministre, un mot sur l'auto-inspection de la SAAQ. Peut-elle aller plus loin dans sa responsabilisation vis-à-vis de l'industrie? Nous ne le croyons pas, surtout que la SAAQ ignore les performances des 2 000 entreprises de ceux qui font de l'auto-inspection. Sur l'auto-inspection, M. le Président, il y a au Québec, vous devez sans doute le savoir, pour circuler avec un gros camion, ça prend un certificat de

conformité. Ce certificat de conformité là est émis par soit des mandataires, soit des compagnies elles-mêmes. Ils appellent ça l'auto-inspection. Or, ces compagnies-là s'auto-inspectent. C'est eux autres qui donnent leur certificat de conformité. Et quand nous avons rencontré la SAAQ pour leur demander quel était le score de ceux qui faisaient l'auto-inspection, ils ne le savaient même pas. Or, donc, tous les propos que j'ai entendus jusqu'à maintenant pour me dire: Vous savez, il faut responsabiliser l'industrie. On ne peut pas aller plus loin dans la responsabilisation, surtout quand on n'exerce aucune forme de vérification.

En terminant, et je ne sais pas si je suis dans le bon forum, mais je vais vous proposer une autre recommandation au nom de notre Comité. Nous proposons que les indemnités de décès des victimes de la route soient les mêmes que celles régies par la LATMP, c'est-à-dire la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles.

En terminant, nous remercions la commission de son attention, et je souhaite au ministre de bonnes réflexions. Nous sommes disponibles pour répondre aux membres de la commission.

Le Président (M. Laurin): Merci. M. le ministre.

M. Brassard: Oui. D'abord sur votre dernière recommandation, qui n'est pas dans votre mémoire, concernant les indemnités, c'est ça?

M. Duchesne (Ulysse): Oui. Il y a eu, entre autres, le mémoire de M. Parizeau où, nous autres, on pense qu'un des problèmes majeurs des victimes de la route, ce sont les indemnités pour décès. C'est absolument affreux, c'est abominable. Il existe à peu près la même chose: si tu es un chauffeur de camion qui te promènes pour ton plaisir, tu vas recevoir, si tu as 18 ans, 18 000 \$, ou à peu près, si tu te tues sur la route en te promenant. Si tu as été victime d'un accident de travail, les indemnités sont tout autres. Or, ce n'est pas les indemnités de la CSST qui sont trop élevées pour ceux qui sont victimes d'un accident de travail, d'un accident mortel, mais il y a une section très courte, qui sont les articles 98 et suivants de la LATMP, qui pourrait... D'un seul paragraphe, vous pourriez dire que les indemnités de décès sont celles qui régissent ceux qui sont victimes d'un accident de travail, d'un accident mortel, les indemnités de décès, les articles 98 et suivants. Et tout de suite il y a des affaires qui sont prévues. Si tu es un père de famille, par exemple, bien, sa conjointe a des indemnités pour une certaine période, les enfants qui sont à sa charge ont également des montants alloués à tous les mois et également à leur majorité ou à la fin des études postsecondaires. Ce sont des choses qui sont vraiment basées pour soutenir la famille en cas de «bad luck».

En tout cas, nous autres, on pense que ça serait beaucoup plus collé à la réalité et sur le vécu de tous les

jours. Dix-huit mille dollars pour un enfant de 18 ans qui... Chaque bord de moi, eux autres, ils ont eu un enfant de 18 ans qui est mort, ils ont eu 18 000 \$. Qu'est-ce que tu veux faire avec ça? Il y en a rien que pour t'acheter des kleenex!

M. Brassard: Là-dessus, je pense qu'il y aura sûrement lieu d'entreprendre une révision en profondeur de tout le régime d'indemnisation de la Société. Il y a des lacunes, comme vous les signalez. Peut-être qu'il faudra revenir à ce qui existait au départ, là. Pour les cas de décès, les proches, c'était un système de rentes qui existait à l'origine, ça a été remplacé par un forfaitaire. Je n'ai pas de réponse pour le moment, mais je pense qu'il y a une réflexion puis il y a une révision à faire. Il y a des lacunes, il y a des aberrations même dans le système d'indemnité de la Société. Moi, comme ministre responsable, j'ai bien l'intention d'enclencher un processus de révision de l'ensemble des indemnités pour à la fois les adapter, les corriger, en ajouter aussi, parce qu'il y a probablement des lacunes dans ce régime-là. Je pense qu'il y a bien, je dirais, des revendications ou des plaintes provenant des victimes qui, moi, m'apparaissent fondées. Ça mérite d'être à la fois examiné puis ça mérite aussi, je pense, d'être révisé, tout le système d'indemnité.

M. Duchesne (Ulysse): L'indemnité de remplacement de revenu est déjà copiée sur l'autre système, c'est les indemnités de la SAAQ qui ne le sont pas.

M. Brassard: Oui. Là-dessus, oui, il y a une opération à entreprendre là. Je pense que ça m'apparaît évident.

Bon, évidemment, pour en arriver à une proposition de cette nature-là — je parle de votre première proposition concernant le permis de conduire de classe 1, vous avez parlé de bon sens au début de votre mémoire, je suppose que ça s'appuie sur une expérience, sur un vécu qui vous ont portés à faire une recommandation de cette nature-là.

M. Duchesne (Ulysse): C'est exact. Nous avons, dans Charlevoix, des jeunes qui ont sollicité chez des entreprises une formation tout à fait gratuite pendant leur chômage. Ils se sont arrangés avec le chômage pour ne pas qu'ils soient coupés. Ils ont pratiqué pendant cinq, six, sept mois avec des maîtres chauffeurs ou des chauffeurs expérimentés et, par la suite, ils ont obtenu une place dans l'entreprise pour chauffer le camion. Alors, ça, c'est des exemples qui se sont vécus sur le terrain.

Mais nous nous sommes surtout inspirés du bon sens de votre projet, ou nous avons mal compris le bon sens de votre projet...

M. Brassard: À partir de ce qu'on propose pour le permis de classe 5.

M. Duchesne (Ulysse): Voilà. Si vous estimez, ou si on estime, comme population, que pour obtenir un

permis de classe 5 ça prend une certaine forme d'expérience... Je vous le dis, là, ce n'est plus les camions que c'étaient avant, des six roues puis des 10 roues, ça a 18, 20 roues en arrière. C'est long comme d'ici à aller à demain puis ça voyage à des vitesses... assez vite — je ne ferai pas d'accusation gratuite — ça me dépasse, et je ne respecte pas toujours le Code de la sécurité routière. Mais vous comprenez, M. le ministre, que, pour être au volant de ces choses-là, il faut d'abord que notre gouvernement reconnaisse ces gens-là comme étant des professionnels. Si vous les reconnaissez comme étant des professionnels, avant, ça va leur prendre une formation.

Je vous le dis aujourd'hui, puis je ne l'ai pas essayé, on a eu une émission qui s'appelle *Enjeux*, où on a mis au défi une journaliste de sexe féminin qui est allée pour essayer de passer son permis de conduire de camion. On lui avait dit qu'elle serait capable, elle ne nous croyait pas. Elle l'a essayé, elle l'a passé. Je n'ai jamais chauffé de camion de ma vie, je vous le dis, puis je rencontre un de mes «chums» qui est propriétaire d'un «truck», je vais pratiquer trois, quatre jours avec, je m'en vais à la SAAQ, j'ai trois ans d'expérience ou plus, je passe mon permis. Pensez-vous que je suis un chauffeur de camion demain? Non, je suis un danger sur la route. Alors, ça n'a pas de bon sens.

• (20 h 30) •

Alors, c'est copié là-dessus. Nous avons souscrit à votre principe parce qu'il est... À mon époque à moi, nos parents nous montraient à chauffer puis on avait notre permis pendant un an. Vous revenez exactement à mon temps à moi, peut-être parce que c'était votre temps à vous aussi, M. le ministre, mais c'est celui qu'on a connu. Mais, quand même, on est encore en vie, ça n'a toujours bien pas été si pire que ça, hein?

Donc, je trouve que ça a de l'allure, ce que vous proposez pour les permis de classe 5, que vous appelez, là. Moi, j'appelle ça les premiers permis, là, parce que je n'ai pas les connaissances techniques de la loi. Mais, si c'est le premier permis, celui de classe 5, c'est ça, là. Alors, quand tu as un premier permis, si vous reconnaissez que ça prend de l'expérience, comment ne pas reconnaître que ça prend de l'expérience pour embarquer sur un mastodonte de même? Pas de l'expérience sur un char! Ce n'est pas valide.

M. Brassard: Je pense que vous avez raison. Il faut être cohérent. C'est ce que vous dites. Ça m'apparaît évident que, pour une fonction de cette nature, celle de conduire des véhicules de cette importance, il y a lieu de prévoir une période d'apprentissage. Ça m'apparaît...

M. Duchesne (Ulysse): Je vous dis tout de suite que les écoles de conduite qui existent actuellement sur le terrain ne sont absolument pas représentatives ni responsables d'enseigner la conduite des camions, celles qui existent actuellement, selon les méthodes actuelles. N'importe qui peut aller s'enregistrer là en autant qu'ils vont payer 1 500 \$. Ils peuvent même obtenir des casettes pour apprendre chez eux. Je vous le dis, là, c'est

comme ça actuellement. Je le sais. On pourrait même vous donner des noms. Ça marche comme ça. O.K.? Évidemment, l'essai sur route se fait toujours avec un camion, un camion vide ou à peu près tout le temps vide, sur le planche, entre Québec-Montréal ou entre Montréal et Toronto.

Il y a eu un projet qui s'est fait dans Charlevoix, que je connais depuis que ça existe, et je n'en connais pas encore la valeur parce que ça ne fait pas longtemps.

M. Brassard: Et je suppose que votre jugement ne s'applique pas pour la formation professionnelle au secondaire, comme c'est le cas à Charlesbourg?

M. Duchesne (Ulysse): Non. Bien...

M. Brassard: Bon.

M. Duchesne (Ulysse): ...c'est eux autres, Charlesbourg, qui sont venus dans Charlevoix. C'est eux autres qui sont venus dans Charlevoix. C'est pour ça que je vous dis: Eux autres, je ne les connais pas, je ne peux pas vous dire comment est-ce qu'ils... Mais je sais qu'il y a des cours de conduite privés qui se donnent, et qui se donnent à cassettes. Et mon exemple à moi ne vient pas de Charlesbourg.

M. Brassard: Non, parce que Charlesbourg, ça, c'est au niveau d'une commission scolaire qui a une option de formation professionnelle de conduite de véhicule lourd.

M. Duchesne (Ulysse): Oui. D'ailleurs, nous proposons que ce programme-là soit un programme qui soit géré soit par les CFP, O.K., soit par les cégeps, ou une commission scolaire, ou, tu sais, une institution d'enseignement, géré par...

M. Brassard: Ah! Bien, là-dessus, vous avez raison. Je suis d'accord avec vous. Il faut que ce soit considéré, cette tâche-là, comme une tâche réservée à un professionnel, que ce soit un professionnel et non pas un amateur. En ce qui concerne... Oui?

M. Duchesne (Ulysse): Mais vous comprenez que le système d'accès à ça aujourd'hui, c'est un système d'amateurs.

M. Brassard: Non, mais j'ai très bien compris votre message et...

M. Duchesne (Ulysse): C'est beau.

M. Brassard: ...votre vision. Oui, oui. Tout à fait. Quant au programme d'auto-inspection, je dois vous dire que je partage pas mal votre point de vue, il doit être remplacé. On pense que le programme d'entretien préventif qu'on prévoit dans le projet de loi va certainement constituer un progrès et une amélioration.

En fait, c'est ce que vous, me semble-t-il, pensez également.

M. Duchesne (Ulysse): Oui, si vous protégez ceux qui écrivent. Si vous ne protégez pas ceux qui écrivent, M. le ministre, c'est aussi pire que la dernière fois, c'est même pire que la dernière fois, parce que, avec ce qui existe à l'heure actuelle, au moins une fois par année, à part ceux-là qui sont auto-inspectés, ils sont obligés de passer devant un mandataire, puis il y en a quand même un bon nombre qui sont sérieux, même s'il y en a qui ne sont pas sérieux.

Alors, nous pensons, là, que, actuellement, si vous protégez ceux qui sont en arrière du volant, vous allez avoir de bonnes réussites. Mais il faut absolument qu'ils soient protégés. C'est un milieu — vous savez que je viens du milieu syndical — qu'on ne peut pas syndiquer à cause de la taille trop petite de l'entreprise. Tant et aussi longtemps que le Code du travail actuel existera comme ça, il y a juste les grosses entreprises de transport qui peuvent être syndiquées, où un syndicat peut être viable, là, sinon il faut absolument que ces gens-là aient un système de protection quelconque dans un encadrement quelconque dont on vous laisse le soin, là. Mais, si vous ne protégez pas ces gens-là... Écoutez, là, tu marques dans un registre d'entretien préventif: Ma maître-lame est cassée. Si tu n'effaces pas ça, tu ne le prends pas demain matin, le «truck». O.K.?

J'ai été témoin dernièrement, cette semaine, de quelqu'un qui a été congédié. Il a été congédié parce qu'il a refusé de prendre un «truck» qui barrait quand il virait le volant. Sur sa cessation d'emploi, c'est: départ volontaire. Je vais être obligé de le défendre. Vous comprenez, M. le ministre, pourquoi on est inquiets. Tu ne peux pas dénoncer. Si tu dénonces... Je vous l'ai dit tantôt. Même les policiers qui ont demandé une enquête publique, ils ont été suspendus. Alors, ça, c'est l'image qu'on a, nous autres, dans la population, là. Alors, si eux autres sont capables d'être suspendus pour demander une enquête publique, comment voulez-vous qu'un simple chauffeur qui ne voudra pas marquer ce qu'il faudrait qu'il marque sur son «truck», dans son «truck»... Ça va être exactement comme l'expérience des «logbooks». Vous savez que les «logbooks», c'est une mauvaise expérience pour l'industrie du camionnage. Bien, ça va être la même chose. C'est notre opinion, mais on peut se tromper, M. le ministre, là. Mais, je veux dire, si vous ne protégez pas ceux-là qui sont en arrière du volant, il n'y en aura pas, de...

M. Brassard: Merci.

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

M. Middlemiss: Oui. Merci, M. le Président. M. Duchesne, M. et Mme Ouellet, je vous remercie pour votre mémoire qui vient du Comité sécurité chez-nous. D'accord.

Vous avez touché surtout la formation des chauffeurs de camion classe 1. Maintenant, avant d'arriver à ce stade-là, pour quelqu'un qui commence, vous dites que vous êtes d'accord avec le ministre qu'un an de plus de pratique, c'est bon. Mais est-ce que vous avez une opinion sur les cours de conduite? Présentement, un cours de conduite, juste pour obtenir le premier permis, c'est obligatoire. Dans le projet de loi, on suggère que ça ne serait plus obligatoire, mais, si quelqu'un prend un cours de conduite, on pourrait enlever un quatre mois sur sa période d'apprentissage.

Est-ce que vous croyez que c'est important que quelqu'un puisse prendre des bons cours de conduite? Si vous dites que ceux qu'on donne pour les camions ne sont pas bons, moi, je présume que, si on est pour maintenir des cours des conduites, ça va être donné par des gens qui sont compétents, et surtout dans le sens de vouloir donner des cours qui vont changer l'attitude et le comportement des chauffeurs, parce que c'est un peu ça qui est le problème. Est-ce que votre groupe a des opinions sur ça?

M. Duchesne (Ulysse): Mon groupe ne s'est pas prononcé sur l'accès du premier permis, sauf pour le principe d'avoir une période d'apprentissage plus longue. Cependant, personnellement, je n'ai pas de problème avec ce qui est dans la loi, ce qui est dans le projet de loi actuel d'avoir une possibilité de réduire avec une formation, surtout qu'elle n'est pas obligatoire, parce que je viens d'une région... Vous savez, ici, à Québec, ça coûte 430 \$ pour suivre un cours de conduite pour permis de conduire, et, juste parce qu'il n'y en a rien qu'un, dans Charlevoix, ça coûte 700 \$. Vous comprenez? Les régions sont tout le temps, tout le temps défavorisées par rapport à ça. Alors, nous autres, dans les régions, on s'est un peu sentis victimes de ça. C'est une opinion personnelle, là. Quand mes jeunes ont pu s'inscrire à des permis de conduire, ils l'ont fait ici, en ville, pendant qu'ils allaient à l'école. Ça leur coûtait 300 \$ de moins que par chez nous. Vous comprenez?

Alors, on n'a pas d'opinion précise là-dessus, mais on est bien contents que ça disparaisse, parce que les parents n'auront plus besoin de payer là-dessus, puis ils vont pouvoir avoir, à mon avis, un enseignement de qualité. Mais je ne dénigre pas l'enseignement qui est donné pour le premier permis par les écoles de conduite, je ne le connais pas ou peu.

M. Middlemiss: Vous dites qu'il y a un écart présentement de 300 \$. Est-ce que vous avez pu faire la comparaison de jeunes qui ont eu peut-être leur formation ici, à Québec, versus ceux qui ont reçu leur formation dans Charlevoix? Est-ce que la formation était équivalente ou est-ce que...

M. Duchesne (Ulysse): Oui.

M. Middlemiss: Elle était équivalente. Donc...

M. Duchesne (Ulysse): Ma fille l'a suivi dans Charlevoix, puis mon garçon l'a suivie ici, puis c'est à peu près la même chose.

M. Middlemiss: O.K. Donc, probablement que la raison pour ça, c'est que...

M. Duchesne (Ulysse): C'était donné par le Club automobile, là. C'est des gens qui sont super compétents, là, et ils l'étaient chez nous aussi, je pense.

• (20 h 40) •

M. Middlemiss: O.K. Donc, sur ça, vous dites que, d'après vous, la nécessité de maintenir l'obligation de prendre un cours de conduite, qui pourrait même être amélioré... Parce que, le problème, dans les jeunes, les statistiques démontrent que les jeunes, c'est surtout un problème de comportement et d'attitude. Et ça, c'est des choses qui s'acquiescent avec l'expérience de vie et le gros bon sens. Lorsqu'on est jeune, on est jeune. L'aventure, c'est certainement quelque chose qu'on est plus prêt à faire que lorsqu'on vieillit un peu.

Donc, si on avait des cours qui pouvaient... Parce que l'importance des changements dans le projet de loi n° 12, c'est d'améliorer notre performance, réduire le plus tôt possible au plus bas possible les accidents sur nos routes. Donc, si la formation de nos nouveaux conducteurs peut être améliorée, est-ce que ce n'est pas quelque chose qui serait souhaitable?

M. Duchesne (Ulysse): À mon avis, sur le comportement, ce n'est pas en cours de conduite qu'on va le corriger. Parce que un jeune... Quand, moi, j'étais jeune, en tout cas, et que j'allais à l'école et que le professeur me disait: C'est comme ça que tu le fais, quand il était là, c'est comme ça que je le faisais. O.K.? Alors, quand il va être avec moi, le jeune... Je le sais parce que j'ai des jeunes qui ont eu des permis temporaires, et j'ai pu modifier leur comportement. Exemple: quelqu'un les dépassait, écrase! Tout de suite, tu ne parles pas, tu es dans le feu de l'action. Rendu chez vous, tu dis: Quand tu circules, tu circules à ta vitesse. Quand il en arrive un en arrière de toi, donne-lui une chance de te dépasser parce qu'il va plus vite que toi. Donc, là tu peux agir sur son comportement.

Parce que le comportement qu'il a eu avec toi, tu as plus de chances que ce soit un comportement naturel que celui devant le professeur. Parce que, devant le professeur, il faut qu'il passe son cours, et il va l'écouter, absolument. Tu ne pourras pas travailler sur son comportement. Tu peux travailler sur son comportement en espace libre. Là, tu peux faire de l'enseignement, puis ça rentre. Des fois, tu répètes huit fois, cinq fois, 10 fois, et là ça fait un an, deux ans qu'ils conduisent... Ma fille est rendue à 22 ans, et là, tu vois, oups! tu t'aperçois, si tu embarques avec eux autres, qu'ils mettent en pratique ce que tu leur as enseigné comme comportement. Ça marche, je pense. C'est une opinion personnelle. Mon Comité ne s'est pas prononcé là-dessus.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Duchesne (Ulysse): Personnelle et de père de famille.

M. Middlemiss: D'accord. C'est l'expérience vécue que vous nous rapportez. C'est un peu ça. Dans la vie, c'est ça, à tous les jours. Les gens qui se promènent, c'est des gens ordinaires, des gens qui réagissent à des situations auxquelles ils doivent faire face.

L'autre sujet que vous avez soulevé, c'est l'auto-discipline qu'on demande. Vous dites que ça ne s'applique pas tellement bien dans le domaine du transport. Sauf que, un peu partout, de plus en plus, les gens nous disent: Regardez, là, il faudrait s'autodiscipliner et, si on le fait, on va produire plus, on va être plus efficaces. Est-ce qu'il y a quelque chose qui pourrait être fait qui n'enlèverait pas... dans ce système-là qui semble être un système qui nécessite de la part des gens une certaine initiative et une certaine responsabilité de se responsabiliser?

M. Duchesne (Ulysse): Vous avez un bel exemple, je pense, de ce qui se passe dans l'industrie actuellement. Les grosses compagnies qui sont syndiquées, des gens comme Besner, des gens comme Cabano, tu ne poignes pas ça en infraction, quasiment jamais. Tu ne vois quasiment jamais ça. Ça, c'est des gens qui peuvent dénoncer leur camion dangereux. Ils ont des organisations syndicales qui les représentent. Ces gens-là peuvent de façon correcte, pas de façon abusive — quand c'est fait de façon abusive, il y a des mesures inscrites dans les conventions — faire intervenir l'employeur pour modifier leur camion.

Moi, l'auto-inspection, je ne crois pas à ça, parce que les entreprises, ce sont des entreprises qui sont là pour faire des profits. Elles font des soumissions qui doivent être les plus basses possible et elles ne peuvent pas couper sur le fuel, elles ne peuvent pas couper sur la grosseur des «trucks». Le seule chose sur laquelle elles peuvent couper, c'est sur les salaires et sur la sécurité.

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

M. Gagnon: Une brève question. En matière de sécurité, est-ce que votre Comité s'est penché sur la question des charges excessives? Parce que le secteur que vous dites avoir analysé plus particulièrement avec d'autres groupes du comté de Charlevoix, c'est quand même un secteur sinueux, quand on regarde toute la configuration des lieux, quand on pense aux types de camions qui circulent, tout ça, évidemment, en relation avec l'apprentissage auquel vous faisiez référence tantôt.

M. Duchesne (Ulysse): Nous n'avons pas ces compétences, mais on a trouvé que celui du ministère des Transports qui est venu témoigner là-dessus, lui non plus, il ne les avait pas. Ça répond à votre question?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Laurin): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Duchesne (Ulysse): Je me pratique, moi aussi, je veux être député.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Rosaire!

M. Duchesne (Ulysse): Non, non! Après Rosaire! Après Rosaire!

M. Gauvin: M. le Président, M. Duchesne, je vais vous poser une question pour voir si vous pensez que j'aurais raison de penser que les principales raisons des accidents dans une région comme la vôtre et dans d'autres régions au Québec au niveau des véhicules lourds seraient la surcharge, la vitesse, les conditions mécaniques. Là, j'exclus la capacité de conduire du chauffeur ou le comportement du chauffeur, j'y reviendrai après. Mais la principale raison, en considérant que le conducteur de ce camion-là a la compétence, si on prend la très grande majorité des accidents... J'ai une bonne connaissance, comme plusieurs députés, des accidents qui ont été fortement médiatisés dans la région de Charlevoix, mais, dans d'autres régions au Québec, il y en a eu des semblables, et vous retrouvez des accidents dans les bretelles de sortie d'autoroute assez fréquemment. On sait très bien que, à ce moment-là, c'est la vitesse et le chargement qui sont en cause quand il renverse dans une bretelle, ce n'est pas nécessairement la condition mécanique, puis là on peut s'en prendre au chauffeur, mais on y reviendra tantôt. Est-ce que vous pensez que j'aurais raison de croire que c'est les trois principaux facteurs, dans l'ordre?

M. Duchesne (Ulysse): Je vais vous dire que vous n'êtes sûrement pas venu souvent dans Charlevoix, parce que, dans Charlevoix, on n'a pas d'autoroute. Alors, donc, on ne peut pas vous faire une évaluation fidèle de ce qui se passe dans les autoroutes. Cependant, ce qu'on peut vous dire, par exemple, c'est que ce qui a tué nos jeunes, deux de nos jeunes, c'est un gars qui n'avait jamais transporté un chargement de bois dans Charlevoix, dans les côtes. Nous pensons qu'un des premiers facteurs dans Charlevoix, parce que notre expertise vient de là, que le premier facteur dans Charlevoix, c'est les routes, c'est l'état. Il y a des côtes, puis ça prend du monde qui ont beaucoup d'expérience.

Deuxième facteur, nous pensons, là, O.K., que c'est l'état mécanique. Parce que le jeune, il aurait été capable de le garder sur la route, mais il y avait 20 % d'efficacité de frein à gauche, 0 % d'efficacité à droite. Alors, quand il est venu pour peser sur le «brake» quand ça allait trop vite, le camion, il l'a charrié dans les jeunes. Parce qu'il était jeune, il est arrivé trop haut sur

la côte, puis parce que son état mécanique était en très mauvais état, qu'il avait 20 % de «brake» à gauche puis 0 % à droite, vous comprenez que nous pensons que c'est à cause de l'état mécanique. Lisez le rapport du coroner Malouin, vous allez être étonnés de ce qu'il y avait là-dedans. Deuxième endroit, O.K., un autre de nos jeunes qui est tué, c'est un état mécanique. Alors, c'est la sellette d'attache qui s'est détachée puis qui est rentrée dans le jeune qui prenait une marche le long du chemin.

Troisième situation, c'est le chargement, le chargement mal attaché. La chaîne a cassé, puis la pièce est partie puis elle est rentrée dans le gars qui s'en venait.

● (20 h 50) ●

Alors, vous voyez, ce n'est pas pantoute ce que vous avez dit, en tout cas chez nous. O.K.? C'est sûr qu'il en arrive, des comme ça, à cause de la vitesse, mais nous pensons que l'expérience des chauffeurs et l'état mécanique, ce sont les deux principales causes d'accidents sur la route. Nous pensons ça à la lumière de ce que nous avons comme expertise. Ça ne veut pas dire que c'est comme ça partout, nous n'avons pas les expertises d'ailleurs.

M. Gauvin: Je suis conscient qu'il n'y a pas d'autoroute dans Charlevoix. Je vous ai aussi cité d'autres accidents récents, et nous croyons, plusieurs croient que ces accidents-là dans les bretelles d'autoroute, ce n'est pas les mêmes phénomènes que chez vous, je le reconnais, c'est le facteur vitesse et chargement. La question que je vous posais: Est-ce qu'il y a lieu de croire que ça a aussi un impact en rapport avec les accidents qu'il y a eus dans votre région? Mais il y en a eu aussi dans d'autres régions, des semblables. Là, vous nous citez ceux que vous connaissez. Il y a d'autres régions qui peuvent nous citer des accidents qu'ils ont en mémoire, des accidents qu'ils ont vus ou vécus dans leur propre région et qui ressemblent à la vôtre.

Et je reviens à ça. Pour ceux qui ont la chance, comme la plupart d'entre nous quand on voyage sur les routes du Québec, de remarquer le comportement du camionnage au Québec — comme dans d'autres régions, mais je pense que c'est pire au Québec — le facteur chargement, le surchargement et la vitesse des véhicules, à mon avis, il est anormal de laisser circuler un véhicule à 110, 120 km sur les routes avec un chargement de 100 000, 120 000 lb, pendant qu'un véhicule familial, une auto de tourisme va circuler à peu près à 100, 110 km. Je pense qu'il y aurait une mesure, là, à appliquer à partir du fait que ces véhicules-là, c'est des outils de travail pour du transport de matériel. On devrait mieux contrôler la vitesse sur les routes du Québec et, à mon avis, j'y reviens, le chargement.

M. Duchesne (Ulysse): Sauf que je vais vous dire deux choses. Sur le chargement, je suis tout à fait d'accord avec vous, parce que plus ils vont être chargés... Et, en plus, le ministère accorde un délai de tolérance. Ça, c'est facile à faire. Vous n'avez rien qu'à

mettre: Celui qui fait transporter, c'est lui qui paie la facture, ça n'existera plus. Le jour où vous allez dire à Québec et à l'Ontario, O.K., Q and O: Si tu charges trop les «trucks» qui font ton transport, c'est toi qui vas payer et, à toutes les fois, ça augmente de 20 %, ils vont les contrôler. Ils ont des pesées, ils ont toute l'infrastructure. Ça, c'est très facile à contrôler, vous n'avez rien qu'à faire une petite réglementation qui va faire ça. Je pense, d'ailleurs, que c'est commencé.

Sur la vitesse, le problème de fond, c'est la rémunération de ceux qui sont en arrière du volant: 0,25 \$ du kilomètre. Vroum! M. le ministre, M. le député, excusez-moi.

Une voix: L'ex.

M. Duchesne (Ulysse): L'ex? Ah oui? Bien, je ne le savais pas, moi, ça. Ils sont payés au kilomètre, donc il faut qu'ils en fassent, du kilomètre. S'ils ne font pas de kilomètres... C'est comme le bûcheron, ça. Moi, je suis un gars de bois, initialement, et quand je ne bûchais pas, pas d'argent pour ma famille. Un gars de «truck», quand il ne charrie pas, pas d'argent pour sa famille. Alors donc, il faut qu'il embarque dans son «truck» et il faut qu'il y aille longtemps et vite. Mais ça, c'est sa problématique, là. Je ne vous dis pas que ce n'est pas une cause d'accidents, mais je vous dis: Si on veut toucher au problème de fond, c'est le problème de rémunération. Moi, je n'ai aucune objection, quand le ministre va légiférer pour protéger les travailleurs qui vont pouvoir dénoncer leur camion, qu'il légifère en même temps sur le salaire des chauffeurs de «truck». Je n'ai aucun problème avec ça.

M. Gauvin: M. Duchesne, je pense que j'aimerais y revenir, parce qu'on n'a pas la même perception. Moi, je pense — et on pourrait en profiter, c'est bon d'en profiter parce que M. le ministre est ici, et nous avons des représentants de la Société de l'assurance automobile, et il y a plusieurs députés présents — que le jour où on va pouvoir faire respecter une limite de vitesse par les camions lourds sur les routes, automatiquement, ça aura un impact sur le réajustement salarial. On ne peut pas commencer par les payer plus. Je leur dis: On vous demande, maintenant que vous êtes bien payés, d'aller plus lentement. S'il n'y a pas de contrôle sur les routes... Moi, je ne trouve pas ça acceptable. Moi, je suis le député de Montmagny-L'Islet. Donc, je voyage sur l'autoroute 20 assez souvent, donc le transport de l'Est du Canada passe tout par La Pocatière, Saint-Jean-Port-Joli, Montmagny. Quand je retourne chez nous, comme en fin de soirée, comme ce soir, ou peu importe la journée de la semaine, moi, je m'en vais à 110 km à l'heure ou à peu près pour éviter de me faire prendre pour un excès de vitesse, et les camions d'autres provinces, comme ceux du Québec, nous dépassent à 120 km à l'heure.

M. Duchesne (Ulysse): Oui.

M. Gauvin: Notre réaction naturelle: Est-ce que c'est normal?

M. Duchesne (Ulysse): Non.

M. Gauvin: Et il n'y a personne qui se fait arrêter.

M. Duchesne (Ulysse): Sauf que je peux vous dire que, moi, je siège sur un comité de la police chez nous, le comité de consultation — je ne sais pas comment ça s'appelle, en tout cas, là, c'est un comité qui consulte...

M. Gauvin: Réorganisation policière.

M. Duchesne (Ulysse): ...oui, qui vient de la Sûreté du Québec, et, chez nous, c'est la tolérance zéro, dans Charlevoix. Et ils nous font la démonstration, à notre Comité, qu'ils tolèrent zéro. D'ailleurs, il y a également les regroupements de camionneurs qui sont là puis qui s'en plaignent beaucoup, que ce soit tolérance zéro pour les camions plus...

M. Gauvin: Est-ce qu'on pourrait échanger des agents de la Sûreté de chez vous avec les nôtres?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Duchesne (Ulysse): Ah! Je peux vous faire un «bargain» comme ça. Il n'y a aucun problème, surtout qu'il y en a un que je hais en crime!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Duchesne (Ulysse): Ça dépend qui vous allez nous envoyer, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Ce n'est pas ma responsabilité. Est-ce que vous vouliez ajouter quelque chose?

M. Duchesne (Ulysse): Oui. Dans Charlevoix, on est intervenus, notre Comité. On a baissé, là, mais il s'est fait des affaires. Alors, on a commencé avec votre gouvernement, avec le ministre qui est à côté de vous, où on a ciblé les points noirs. Le gouvernement actuel a continué, à même amélioré le projet, le plan qui avait été fait par, à l'époque, le gouvernement de M. Middlemiss, et on a fait plusieurs affaires.

Des exemples niaseux. On a fait asphalter des intérieurs de courbes. Ça donne une grosse chance. Chez nous, on étend beaucoup d'abrasifs parce qu'il y a beaucoup de côtes. On s'est organisés pour faire faire les lignes deux fois par année. Ça donne une chance. Ils sont en train de tout faire les points noirs. Il va nous en rester un l'année prochaine, et on espère que le ministre va dire oui, c'est le détour de la rivière aux Canards,

qui avait été promis par M. Middlemiss puis qui n'a pas été fait encore. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Duchesne (Ulysse): Mais il y a juste lui, là, O.K.? Mais on a fait des interventions. Ce n'étaient pas toujours des grandes interventions, vous savez. Il y a la SAAQ qui a fait une vérification plus intense des camions. Il y a la Sûreté du Québec qui a également exercé une surveillance plus proche de l'état des camions. Je peux vous dire que la qualité des camions, interne, là, dans Charlevoix, s'est de beaucoup améliorée. Je peux vous dire ça. Et il y a beaucoup moins d'accidents, aussi. Je vous dis, il y a beaucoup plus de circulation, là. On est partis de 131 accidents sur notre territoire, répertoriés par des instances gouvernementales, et aujourd'hui 74, malgré le Casino, malgré SM 3, malgré les baleines, malgré le parc des Grands-Jardins. Je vous dis, on est vraiment intervenus sur la prévention. Nous sommes un comité de prévention. C'est pour ça, d'ailleurs, qu'on a fait... la même couleur que les panneaux de signalisation.

M. Gauvin: Pour ce qui est de la formation des conducteurs, bien, on est tous d'accord avec vous. Les conducteurs, ceux qui ont la responsabilité d'un véhicule lourd d'une certaine valeur, à partir de ça, et l'impact que pourrait avoir un de ces véhicules qui perd le contrôle, ça provoque des accidents, c'est non seulement la moindre raison, mais c'est une autre raison très importante. Donc, je pense que c'est important de continuer à avoir une formation adéquate pour les conducteurs de véhicules lourds. Ça, je pense qu'on va tous être d'accord, et je ne prendrai plus de votre temps.

Mais je reviens à dire que l'expérience que vous avez vécue, votre Comité, qui a amené la Sûreté du Québec et sensibilisé la population dans votre région, ça aura un impact valable pour l'ensemble du Québec, quand on pourra le faire dans toutes les régions du Québec, pour que la situation du trafic des véhicules lourds soit la même dans toutes les régions du Québec. Parce que, là, vous allez être perçus comme une région, pour le conducteur, à surveiller, à être prudent, puis il se laissera aller dans d'autres régions, comme la mienne, parce qu'on n'a pas un contrôle...

M. Duchesne (Ulysse): Faites votre job. Rosaire, il nous aide. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: C'est-à-dire...

M. Duchesne (Ulysse): Non, non, mais suscitez du monde. Je vous dis, nous autres, c'est un curé qui nous a réveillés, le curé, là, quand il a dit en chaire — moi, je vais à l'église encore — il a dit: Moi, ça fait trois de file que je vais mener au cimetière puis

qu'ils ont encore leurs allocations familiales. Ce n'est pas normal. Si vous ne vous réveillez pas, je sacre mon camp d'icitte.

● (21 heures) ●

Tu sais, un gars de la CSN qui est dans l'assistance puis qui entend ça, il dit: Ouais, hein? Je vais donner mon nom parce que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Vous êtes en train de nous confirmer que les curés ont de l'influence sur les représentants de la CSN.

M. Duchesne (Ulysse): Exactement.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Duchesne (Ulysse): Nous y sommes nés, d'ailleurs.

M. Gauvin: Oui, mais c'est juste dans Charlevoix.

Une voix: Tout le monde est parti.

M. Gauvin: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Laurin): Je remercie le comité bien de chez nous qui vient de présenter son mémoire.

Une voix: ...

Le Président (M. Laurin): Bien oui, je le sais bien.

M. Brassard: C'est le Comité sécurité chez nous, mais ils sont bien de chez nous quand même.

Le Président (M. Laurin): Je vous remercie beaucoup et j'appellerais maintenant le Bureau du coroner en chef.

Je vous souhaite la bienvenue à notre commission, M. Morin, et si vous voulez présenter votre compagnie aux membres de la commission. Et vous avez 20 minutes ou moins pour présenter votre mémoire.

Bureau du coroner

M. Morin (Pierre): Alors, merci, M. le Président. Celle qui m'accompagne, c'est Mme Sonia Tennina, qui est statisticienne-épidémiologiste à notre Bureau, à Sainte-Foy. Je veux remercier les membres de la commission de nous permettre de partager notre expertise en regard des causes et des circonstances entourant la mort de plusieurs cyclistes annuellement au Québec et de la pertinence du port du casque protecteur. C'est le but de mon propos ce soir.

Ma présentation se divise comme suit: premièrement, le mandat des coroners au Québec en regard des décès chez les cyclistes; deuxièmement, je vais vous donner des données québécoises sur l'évolution des décès de cyclistes depuis 10 ans et sur les circonstances les ayant entourés; troisièmement, élaborer sur les causes médicales de ces décès de cyclistes; et, enfin, en quatrième point, les arguments qui nous amènent à prôner le port obligatoire du casque pour les cyclistes.

Alors, le mandat des coroners. Au Québec, la Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès, en vigueur depuis 1986, prévoit que tous les décès par traumatismes doivent faire l'objet d'une investigation du coroner. Ainsi, tous les décès accidentels doivent être signalés à un coroner. Le mandat de ce dernier consiste essentiellement à rechercher les causes médicales et les circonstances du décès, et il doit traduire le résultat de ses recherches par la rédaction d'un rapport qui est déposé au Bureau du coroner en chef. Ce rapport est public. C'est une originalité du système québécois. S'ils le jugent à propos, les coroners peuvent aussi formuler des recommandations visant une meilleure protection de la vie humaine. Dans la réalisation de leur mandat, les coroners ont accès à différentes expertises, comme les autopsies, les examens de laboratoire, les rapports de police, et autres.

En raison de cette loi, nous savons que, depuis 1986, tous les décès de cyclistes ont fait l'objet d'une investigation du coroner, que l'accident soit survenu sur ou hors de la voie publique, qu'il implique ou non un véhicule à moteur. L'intérêt et la particularité du bilan statistique du Bureau du coroner, qui vous a d'ailleurs été transmis, réside dans le fait que tous les décès de cyclistes y sont recensés et dans la qualité et l'objectivité de sa source d'information, le rapport d'investigation.

Parlons un peu de l'évolution des décès et des circonstances de ces décès. Entre 1986 et 1995, le Bureau du coroner a enregistré un total de 420 décès chez les cyclistes, donc 420 décès en 10 ans. Un total de 374 cyclistes, soit 89 %, sont décédés suite à une collision avec un véhicule à moteur et 46 cyclistes, c'est-à-dire le solde, 11 %, sont décédés dans un accident n'impliquant pas de véhicule à moteur.

Accidents avec véhicules à moteur. Depuis 1992, on a observé une diminution de ce genre d'accident. De 1989 à 1991, on enregistrait une moyenne de 43 décès de cyclistes par année consécutifs à une collision, alors que, depuis 1992, la moyenne annuelle est de 29, ce qui représente une baisse d'environ le tiers, 33 %.

Accidents n'impliquant pas de véhicule à moteur. On parle essentiellement de chute du cycliste. En contrepartie, le nombre de décès dans des accidents n'impliquant pas de véhicule à moteur a augmenté ces dernières années, passant de neuf entre 1987 et 1989 à 12 entre 1990 et 1992, pour atteindre 21 entre 1993 et 1995. Fait à noter, pour cette dernière période, c'est-à-dire 1993-1995, les cyclistes décédés dans des accidents sans véhicule à moteur représentent 20 % de l'ensemble des

décès de cyclistes, alors que cette proportion était inférieure à 10 % dans les périodes précédentes.

Qu'en est-il de l'âge des victimes? Les décès chez les cyclistes surviennent à tous âges. En regard des accidents avec véhicule à moteur, près d'un décès sur deux, c'est-à-dire 49 %, touche un jeune âgé de moins de 15 ans. Il est bien connu que les enfants sont souvent impulsifs et n'ont pas toutes les habiletés nécessaires pour réagir adéquatement dans la circulation. Les jeunes adultes sont aussi particulièrement touchés, les 15 à 24 ans regroupant 21 % des victimes. Maintenant, en regard des accidents n'impliquant pas de véhicule à moteur, ce type de décès concerne plus souvent les personnes âgées de 25 ans et plus, pour 74 %, contrairement aux autres décès de cyclistes qui touchent majoritairement les moins de 25 ans, 70 %.

Comme dans la plupart des décès accidentels, les hommes présentent un risque accru. Trois cyclistes décédés sur quatre sont de sexe masculin, et ce, qu'il y ait véhicule à moteur d'impliqué ou non.

Au niveau du site des accidents, les accidents mortels surviennent partout sur le territoire québécois. En termes de nombre absolu, les régions de Montréal et de la Montérégie comptent le plus grand nombre de cyclistes décédés. Cependant, ce sont des régions moins peuplées qui viennent au premier rang quant au taux moyen de mortalité, soit Mauricie—Bois-Francis, Chaudière-Appalaches, Bas-Saint-Laurent, Saguenay—Lac-Saint-Jean et Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

On observe que les accidents surviennent un peu partout sur le réseau routier, dans les rangs, dans les quartiers résidentiels, sur des routes régionales ou provinciales. Les accidents mortels n'impliquant pas de véhicule à moteur surviennent généralement sur la voie publique. On compte deux décès lors de circulation sur une piste cyclable entre 1993 et 1995, et ceux-ci ne résultent pas d'un traumatisme à la tête.

● (21 h 10) ●

En ce qui concerne le port du casque, bien que nous ne possédions pas cette donnée pour chacun des décès, nous savons, sur la base des données connues, que peu de victimes portaient le casque au moment de l'accident mortel. Par ailleurs, dans les cas où l'information n'est pas précisée dans le dossier du coroner, il est beaucoup plus probable que le casque était absent. Néanmoins, dans le but d'être parfaitement rigoureux, nous avons exclu ces données pour le calcul de la proportion du port du casque. J'ouvre une parenthèse ici. On peut penser qu'un coroner qui, dans son rapport d'investigation, ne mentionne pas l'absence ou la présence d'un casque... On peut être porté, raisonnablement, à penser que le casque n'y était pas.

Entre 1990 et 1992, les résultats montrent que 6,5 % des cyclistes décédés dans une collision avec véhicule à moteur portaient un casque. Entre 1993 et 1995, cette proportion est de 12 %. Pour les deux mêmes périodes, fait à noter, aucun des cyclistes décédés dans un accident n'impliquant pas de véhicule à moteur ne portait le casque.

Au niveau de la cause médicale du décès tirée des rapports des coroners, dans le cas de décès consécutifs à une collision avec un véhicule à moteur, trois fois sur quatre, c'est-à-dire dans 75 % des cas, la première cause du décès est une fracture du crâne ou une lésion intracrânienne. Dans le cas d'un décès n'impliquant pas de véhicule à moteur, cette proportion est d'environ les deux tiers, c'est-à-dire 66 %. Ces données mettent en évidence le fait que la tête du cycliste est une partie du corps très vulnérable lors d'un accident, quel qu'en soit le type.

Compte tenu que les décès de cyclistes sans collision avec un véhicule à moteur ont été très peu documentés jusqu'à présent, nous avons procédé à un examen des 21 décès survenus entre 1993 et 1995 afin de mieux comprendre cette problématique. Comme nous venons de le mentionner, il appert, selon les causes médicales rapportées, que 14 des 21 décès, c'est-à-dire 66 %, résultent d'un traumatisme crânien, dont 10 sans autre blessure mortelle évidente. Parmi ces 10 victimes, on sait que neuf ne portaient pas le casque au moment de l'accident. Pour un sujet, l'information est manquante. Un résumé des circonstances entourant ces neuf décès est joint.

Arguments qui nous amènent à prôner le port obligatoire du casque. Le mandat des coroners est de protéger la vie humaine, et, pour ce faire, nous savons que plusieurs moyens doivent être mis de l'avant. Il ne s'agit pas de privilégier un moyen au détriment d'un autre mais plutôt de voir les différents moyens comme complémentaires. On sait que certains moyens visent à réduire l'incidence des accidents — pensons aux pistes cyclables — alors que d'autres permettent de diminuer la sévérité des blessures lorsqu'un cycliste est impliqué dans un accident. C'est le cas du casque protecteur. En réalité, les cyclistes ne disposent d'aucun autre moyen d'alléger leurs blessures lors d'un impact.

En termes de loisirs, en guise de comparaison, citons que le cyclisme est plus dangereux, en termes de mortalité, que le hockey, et pourtant la tête de ce dernier est beaucoup mieux protégée. Les données du coroner mettent en évidence le fait que, lors d'un accident, la tête du cycliste est particulièrement vulnérable, et ce, que l'accident implique ou non un véhicule à moteur. Le casque protecteur est un moyen qui est reconnu efficace pour réduire la sévérité des blessures — j'en réfère à la lettre de sécurité routière à la SAAQ — et ce, que l'accident implique ou non un véhicule à moteur. De plus, le casque peut protéger le cycliste peu importe son âge, peu importe la région du Québec et peu importe la raison de l'accident, qu'on parle du comportement du cycliste ou du conducteur du VA, par exemple.

Il faut aussi prendre conscience que, dans le contexte des décès survenant sans véhicule à moteur, nous ne disposons pas d'autres moyens de prévention que le casque. Quand on parle de chutes de cyclistes et que la cause du décès... Je vous l'ai dit tout à l'heure, le coroner a pour mandat, entre autres tâches, d'établir les causes médicales des décès. En fait, c'est la seule

solution à ça, on n'en voit pas d'autres, à moins de faire des routes en éponge. Enfin, les coroners ne voient que la pointe de l'iceberg, c'est-à-dire les cas d'accidents mortels, mais environ 1 300 cyclistes sont hospitalisés annuellement suite à un accident de vélo. Le port du casque pourrait aussi réduire cette réalité.

Pourquoi le rendre obligatoire? Parce qu'il faut que les gens le portent pour qu'on puisse sauver des vies ou réduire la sévérité des blessures. Actuellement, malgré beaucoup d'efforts de promotion, le taux de port du casque nous semble plafonner autour de 25 %. Nombreux sont les coroners qui ont prôné de rendre le casque obligatoire pour tous les cyclistes: un total de 24 recommandations directes et plusieurs commentaires en ce sens. Il ne faut pas oublier que, à chaque fois — et c'est important de le souligner — cette recommandation est appuyée par un rapport d'investigation faisant état des circonstances de l'accident et des causes médicales du décès. Est-il nécessaire de vous rappeler que les coroners-investigateurs, au Québec, sont tous des médecins de la pratique privée qui sont actifs dans la pratique médicale, qui travaillent tant en clinique privée que dans les hôpitaux? C'est donc sur la base de ces informations que le coroner recommande de rendre le port du casque obligatoire, sachant que cette mesure aurait vraisemblablement sauvé la vie de la victime.

À titre d'exemple concret, je vous réfère à un document, qui est en annexe, en fait, au dossier que vous avez, où sont présentés trois rapports d'investigation concernant des cyclistes décédés ces dernières années et dans lesquels le coroner recommande de rendre le port du casque obligatoire. On peut les résumer très rapidement. Le premier cas était le décès d'un M. Tremblay âgé de 39 ans. Et vous voyez: cause probable du décès: traumatisme crânien suite à une collision auto versus vélo. On souligne un peu plus bas: traumatisme crânien sévère avec fracture du crâne en pariéto-frontal gauche. En page 2, on précise bien, dans le rapport du coroner, que ce dernier ne portait pas de casque de sécurité. Dans les commentaires, le coroner Paquin, qui, soit dit en passant, est un coroner permanent de Montréal, c'est-à-dire un coroner qui ne fait que le travail de coroner, commente en disant: Le décès de M. Jean Tremblay, âgé de 39 ans, résulte d'un traumatisme crânien, les autres blessures s'avérant non mortelles. Il est probable que le port du casque dans un accident survenu à basse vitesse, comme c'est le cas ici, aurait prévenu le décès de M. Tremblay. Recommandation: Je recommande donc à la SAAQ qu'elle continue à étudier la possibilité de rendre le port du casque obligatoire chez les cyclistes.

Le deuxième dossier que vous avez en annexe, c'est le décès d'un M. Martin Lamothe, un jeune de 14 ans. Encore là, vous voyez comme cause du décès: traumatisme crânio-cérébral sévère. C'est un jeune qui a été heurté par un véhicule automobile. Dans les commentaires du bas de la page 1, on dit: Deux imprudences sont commises dans cet événement. La première est cause de l'accident. La seconde cause la

mort, c'est-à-dire le non-port du casque. Et il formule des recommandations en ce sens également. Et, dans le troisième et dernier dossier, Caroline Mélançon, une jeune fille de 20 ans...

Le Président (M. Laurin): Est-ce que vous en avez encore pour longtemps, parce que vous avez dépassé votre 20 minutes, là, pour le moment?

M. Morin (Pierre): Un dernier alinéa.

Le Président (M. Laurin): Parfait.

M. Morin (Pierre): Donc, le but de cette mesure, c'est-à-dire de prôner le port du casque, est de sauver des vies, et cela n'est pas au prix d'une baisse de la qualité de vie d'autres personnes dans la population, comme certains le laissent entendre, car ceux qui croient aux bienfaits du cyclisme pourront poursuivre cette activité comme auparavant. Merci.

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

M. Brassard: Merci beaucoup, M. Morin, de votre mémoire fondé sur, je pense, une pratique des coroners à travers le Québec. Disons que j'ai un certain nombre de questions à vous poser, peut-être avoir des clarifications. Une première, je pense, très simple, je la pose directement: Vous notez une diminution des décès impliquant un véhicule à moteur et une augmentation assez substantielle, de l'ordre de 133 %, des décès de cyclistes n'impliquant pas de véhicule à moteur. Comment vous expliquez ce phénomène-là? Il s'explique comment? Il y a plus de pistes cyclables ou...

• (21 h 20) •

M. Morin (Pierre): Bien, j'imagine que c'est un élément contributif. Je ne sais pas combien il y a de kilomètres...

M. Brassard: La pratique de ce qu'on appelle le vélo de montagne aussi? Des choses du genre?

M. Morin (Pierre): Non. C'est des décès qui surviennent sur la voie publique.

M. Brassard: Sur la voie publique?

M. Morin (Pierre): C'est ça. Et je pense que, effectivement, la venue, la construction de pistes cyclables est sûrement un élément de réponse important. Est-ce qu'il y a d'autres éléments qui peuvent expliquer cette espèce de dichotomie ou de différence entre les deux? Je ne le sais pas. Quand on regarde les dossiers qu'on a examinés, il n'y a rien qui peut nous donner une explication plausible. On a de la difficulté à se l'expliquer nous-mêmes, et, évidemment, moi, je pense que la construction de pistes cyclables y est pour quelque chose. Ça me semble évident. C'est certainement un facteur contributif dans ce sens-là.

M. Brassard: À la page 14, il y a une réalité qui me frappe. Dans 81 des 106 rapports, soit 76 %, on relate une manoeuvre particulière que le cycliste aurait effectuée au moment de l'accident. Parmi les manoeuvres citées: traverse brusque d'une route, omission de respecter un feu rouge ou un arrêt obligatoire et la circulation en sens contraire du trafic. Je ne reviendrai sur le port du casque que tout à l'heure, mais c'est beaucoup, là. C'est un fort pourcentage. Est-ce que vous ne convenez pas que beaucoup proposent le port obligatoire du casque comme étant une solution pour réduire le nombre de décès et de blessures graves chez les cyclistes, mais que, à la suite, même, de vos rapports du coroner, on se doit de constater — puis là ce sont des faits, ce ne sont pas des hypothèses, ce sont des faits — que les comportements des cyclistes sont manifestement non conformes à la plus élémentaire sécurité et que, donc, par conséquent, il y a beaucoup d'améliorations et de progrès à faire du côté des comportements sécuritaires des cyclistes?

M. Morin (Pierre): Tout à fait. Il est évident que le port du casque ne réglera pas tous les problèmes. C'est un parmi d'autres éléments. Il est évident que, les campagnes de sensibilisation à la sécurité menées par la SAAQ, il faut que ça se poursuive. Je pense que c'est susceptible de donner des résultats.

Je veux aussi attirer, M. le ministre, votre attention sur le tableau 14 qui donne des chiffres, en fonction des âges, sur les manoeuvres ou comportements particuliers rapportés. Vous les avez par séries d'âge, et c'est surtout, quand on regarde ça, les traverses brusques d'une route. On regarde les âges, et, sur 23, il y en a 18 qui sont...

M. Brassard: De moins de 14 ans.

M. Morin (Pierre): ...de 14 ans et moins. C'est ça. Vous voyez un peu les âges. Chez les plus vieux, par exemple, 65 ans et plus, essentiellement, c'est quoi? C'est brûler un feu rouge ou un arrêt obligatoire et traverse brusque d'une route. Évidemment, les nombres sont très relatifs. Il n'y en a pas beaucoup. Mais les conduites, je dirais, délinquantes, sont particulièrement notables chez les plus jeunes. Évidemment, moi, j'ai l'occasion souvent de voir ces dossiers-là. Il y a des conduites imprudentes, mais des conduites, je dirais, imprudentes et innocentes. Je veux dire, il y a des gestes que les enfants posent, que les jeunes posent en bicyclette, ce n'est pas nécessairement par imprudence mais souvent par distraction. Moi, à la lecture de dossiers, j'ai pu constater ça souvent.

M. Brassard: Par distraction et...

M. Morin (Pierre): L'enfant est comme distrait. Je veux dire, il circule puis il est un peu dans ses rêves et...

M. Brassard: Mais aussi, peut-être, par méconnaissance des règles...

M. Morin (Pierre): Bien, aussi, évidemment. Mais je suis d'accord avec vous...

M. Brassard: ...de circulation, parce que, souvent, d'après ce que je peux voir — puis ce que vous me signalez au tableau 14 n'est pas sans intérêt — c'est surtout chez les jeunes. On a peut-être — je ne sais pas si c'est une fausse impression — l'impression que les jeunes qui font du vélo s'imaginent qu'il y a des règles à suivre pour la circulation automobile mais que, pour le vélo, ils ont le sentiment qu'il y a une absence de règles, qu'il n'y a pas de règles à respecter.

M. Morin (Pierre): Bien, en tout cas, les chiffres nous donnent à penser ça, et je pense qu'il y a une formation à donner de ce côté-là.

M. Brassard: Oui, effectivement, s'il y a une conclusion à tirer, c'est qu'il y a un problème d'éducation et de formation des jeunes.

M. Morin (Pierre): Oui, je pense qu'il y a des actions à mener sur le plan scolaire au niveau primaire. Il est évident, quand on regarde le tableau 14, que, chez les 14 ans et moins — brûle un feu rouge ou un arrêt obligatoire — ça, ça serait quand même un peu surprenant chez un enfant de 13, 14 ans de ne pas savoir qu'il faut arrêter sur un feu rouge. Il y a des conduites qui sont un peu délinquantes. Je veux dire, un peu, c'est peut-être un euphémisme. Je veux dire, ça entraîne le décès, mais il y en a. On parle de circuler à sens contraire de la circulation, de perte de contrôle de la bicyclette, de sortie entre deux voitures ou d'une entrée.

Circuler en sens contraire de la circulation... Ce n'est peut-être pas plus évident pour un enfant que, pour les adultes, de circuler effectivement, peut-être, dans le même sens que la circulation. On voit ça souvent. Moi, je demeure à 44 kilomètres de mon bureau depuis 20 ans, et il y a des fois où je sursaute en rencontrant des gens la nuit qui circulent à pied en étant habillés de couleurs foncées. Ils n'en sont même pas conscients. Parfois, on voit même des piétons qui sont sur l'asphalte. Ils ne sont même pas sur l'accotement gravelé. Alors, si des adultes sont capables de faire ça, que des enfants aient un tel comportement, il ne faut pas s'en surprendre. C'est évident qu'il y a de la formation et de l'information à donner chez les enfants. Je veux dire, l'un et l'autre ne — pardon? — ...

M. Brassard: Ne s'excluent pas.

M. Morin (Pierre): ...s'excluent pas. C'est exact.

M. Brassard: Une dernière question, M. Morin. Vous avez dit que le port du casque à vélo semblait

plafonner à 25 %. Il y en a plusieurs, évidemment, qui sont venus ici, d'autres qui viendront, sans doute, nous dire également la même chose, que la promotion du port du casque, l'incitation à porter le casque n'a pas encore donné tous ses fruits et que ça peut être haussé à quelque part autour de 40 %. Vous, 25 %, vous semblez considérer que c'est un plafond.

M. Morin (Pierre): Bien, c'est-à-dire que, moi, en tout cas, de ce que j'en lis ou ce que j'en sais — ce n'est pas nécessairement à partir de la lecture des rapports de coroners que je vois ça — la montée du port du casque, sans dire qu'elle est arrêtée, il me semble qu'elle a ralenti un peu. Ça me fait penser un peu au problème que la SAAQ vivait avec la conduite en état d'ébriété. À un moment donné, on fait des campagnes, ça va bien, on améliore la situation, mais je pense qu'on frappe un noyau dur à un moment donné: les récalcitrants, les récidivistes. Je ne le sais pas, j'ai comme la perception qu'on fait un peu le même constat en ce qui concerne le cyclisme, mais je n'irai pas dire qu'il est arrêté. Je ne dis pas que c'est plafonné en ce sens que ça ne grimpe plus, mais il me semble que le taux de croissance...

M. Brassard: Sa progression ralentit. C'est votre impression. C'est votre perception.

M. Morin (Pierre): Il me semble. C'est la perception que j'en ai, et je me dis que, si on continue à persister dans le milieu, je pense que, à un moment donné... C'est un peu l'opinion de la SAAQ de dire: Bien, on risque de passer en dessous, si on rend le casque obligatoire, en bas d'un taux de port volontaire de 40 %, 45 %. Je me dis que, à la vitesse où ça va là, on en a encore pour 10 ans.

M. Brassard: Merci.

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

M. Middlemiss: Oui, merci, M. le Président. Merci, M. Morin, pour l'information que vous nous avez présentée ce soir. Donc, vous croyez, vous, que pas seulement une loi qui va obliger le port, mais qu'on continue aussi, peut-être, à faire l'éducation des jeunes, à faire l'éducation de ceux qui font de la bicyclette, aussi faire des campagnes de sensibilisation et que tous ces éléments-là ensemble...

M. Morin (Pierre): Faire des pistes cyclables.

M. Middlemiss: Faire plus de pistes cyclables?

M. Morin (Pierre): En tout cas, évidemment, il y a des budgets à mettre là-dessus. Le contexte s'y prête peut-être moins.

● (21 h 30) ●

M. Middlemiss: Sauf que, si on regarde les statistiques, c'est que, depuis qu'on a des pistes cyclables, on a plus d'accidents qui n'impliquent pas des véhicules. Est-ce que ça veut dire que, à cause des pistes cyclables, il y a une augmentation des gens qui font... Est-ce qu'il y a un pourcentage? Vous dites qu'il y en a plus hors route ou n'impliquant pas de véhicule, mais est-ce que, totalement, ça a augmenté, le nombre d'accidents aussi?

M. Morin (Pierre): Oui. Maintenant, je ne veux pas vous dire que ça a augmenté sur les pistes cyclables, mais il est bien évident que, si un cycliste fait une chute sur la tête sur la voie publique ou sur une piste cyclable, pas de casque, le résultat est le même. Ça ne change rien, ça. Je veux dire, la piste cyclable rend l'environnement sécuritaire, mais, au moment de l'impact... Le port du casque, il sert quand? C'est au moment de l'impact. Je veux dire, s'il n'y a pas d'impact, il ne sert pas. C'est bien évident. Les pistes cyclables, en termes d'environnement, c'est sûrement de nature à sécuriser sur le plan de l'environnement. Ça ne peut pas nuire. Ça peut juste aider, mais je pense que ça, tout seul, ne suffit pas. Et si on avait des pistes cyclables à peu près partout, comme en Hollande, ça ne veut pas dire que le taux de décès sans véhicule moteur diminuerait.

M. Middlemiss: Tantôt, pour la baisse avec des véhicules moteurs, vous avez dit: Peut-être que c'est parce qu'il y en a plus qui font du vélo sur les pistes cyclables. Est-ce que vous avez eu une indication que, peut-être, les conducteurs d'automobiles sont plus respectueux des gens qui font du vélo?

M. Morin (Pierre): Je ne peux pas dire ça, M. le député. Je ne pourrais pas tirer cette conclusion-là de ce que j'en sais. Ça fait six ans que je suis au Bureau du coroner, et, non, je ne pourrais pas dire ça. Je ne vous dis pas que ça n'y est pas pour quelque chose, mais sûrement pas de façon marquée ou sensible. Je ne pense pas qu'il y ait eu une amélioration sensible de ce côté-là. Est-ce que c'est plutôt du côté des cyclistes qu'il y a eu une amélioration? Le port du casque y est pour quelque chose. Je veux dire, le port du casque, même dans le cas de collision avec véhicule automobile... Évidemment, on peut penser que, si vous vous faites heurter par, je ne sais pas, moi, un camion, un B-trains, deux semi-remorques accrochées en arrière d'un tracteur qui roule à 100 km à l'heure, que vous ayez le casque ou non, vous n'avez pas grand chance de vous en tirer. Mais il y a eu des études qui ont été faites qui prouvent que, même dans les cas de collisions avec véhicules automobiles, le port du casque aurait peut-être aidé à la survie de la victime.

M. Middlemiss: Il y a un autre sport qui est exercé, puis peut-être que vous n'avez pas de statistiques — la plupart des gens à qui je pose la question... — c'est le patin à roues alignées.

M. Morin (Pierre): Oui.

M. Middlemiss: Ou, s'il y en a, c'est assez récent.

M. Morin (Pierre): Je pense qu'on n'en a pas eu à date.

Mme Tennina (Sonia): Il n'y en a sûrement pas beaucoup.

M. Morin (Pierre): Il n'y en a pas beaucoup.

Mme Tennina (Sonia): Quelques-uns, s'il y en a eu, là.

M. Middlemiss: Si vous en avez eu, est-ce que, ça aussi, c'est des blessures à la tête ou c'est des blessures à d'autres parties du corps?

M. Morin (Pierre): Je vais vous dire, M. le député, je ne suis même pas capable de vous dire qu'on en a eu des décès, de mémoire. Je sais qu'il y a des domaines qui sont nouveaux, comme les motos marines, où on a eu quelques décès, mais, en ce qui concerne le patin à roues alignées, je ne suis pas certain que l'on en ait eu. Je ne suis pas en mesure de vous répondre.

M. Middlemiss: D'accord. Moi, c'est tout.

Le Président (M. Laurin): Bien, s'il n'y a pas d'autres intervenants, je vais remercier le Bureau du coroner en chef pour sa prestation, et la commission ajourne ses travaux au mercredi 30 octobre, à 9 heures, à la salle Louis-Joseph-Papineau, pour la poursuite de la consultation.

(Fin de la séance à 21 h 35)

