



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 (6)

Le jeudi 31 octobre 1996 — N° 37

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 31 octobre 1996

Table des matières

Auditions

Service anti-crime des assureurs (SACA)
Promo-Vélo

1
10

Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Jacques Brassard
M. Robert Middlemiss
M. François Gendron

- * M. Jean-Claude Cloutier, SACA
- * M. Pierre Gauvin, Promo-Vélo
- * M. Pierre Leclerc, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission



Le jeudi 31 octobre 1996

Consultation générale sur le projet de loi n° 12

(Neuf heures trente-cinq minutes)

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

Est-ce que nous avons des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui. Mme Charest (Rimouski) remplace M. Perron (Duplessis).

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, comme ordre du jour ce matin, nous avons, à 9 h 30, le Service anti-crime des assureurs, et, à 10 h 30, Promo-Vélo; à 11 h 30, il y aura l'ajournement. Alors, je demanderais au groupe du Service anti-crime des assureurs de bien vouloir s'approcher.

Alors, bienvenue, messieurs. Je demanderais au porte-parole de bien vouloir se présenter et présenter les personnes qui l'accompagnent. Suite à ça, vous avez 20 minutes pour présenter votre mémoire, qui sera suivi par la période de questions de 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition. Alors, vous avez la parole.

Auditions**Service anti-crime des assureurs (SACA)**

M. Cloutier (Jean-Claude): Merci beaucoup, Mme la Présidente. M. le ministre, Mmes et MM. les députés, je suis accompagné ce matin de M. Jean-Pierre Brochier, vice-président adjoint du Service anti-crime des assureurs, occupé aux affaires de la province de Québec, et de notre procureur, Me Raymond Doray.

Le Service anti-crime des assureurs désire, en premier lieu, remercier la commission de l'aménagement et des équipements de lui offrir l'occasion de faire part de son analyse et de ses commentaires au sujet du projet de loi n° 12 qui vise à apporter des modifications substantielles au Code de la sécurité routière, notamment afin de favoriser la prévention, la détection et la répression des vols de véhicules automobiles. C'est d'ailleurs de ces aspects du projet de loi que le Service anti-crime des assureurs désire aujourd'hui vous entretenir. J'aimerais vous faire comprendre que certains points ne sont peut-être pas soulevés ou certaines questions pourraient être difficiles à répondre à cause de session ouverte.

Un bref rappel du rôle et de la mission du Service anti-crime des assureurs. Le Service anti-crime des assureurs est une société sans but lucratif qui a pour mission principale d'aider l'industrie de l'assurance et les autorités gouvernementales du Canada à prévenir, détecter et réprimer les crimes qui entraînent ou qui peuvent entraîner des décès, des pertes, des blessures corporelles ou des dommages matériels. Bien qu'il apporte un soutien constant aux forces policières et aux autorités gouvernementales dans la lutte contre le crime, le SACA est entièrement financé par l'industrie canadienne de l'assurance.

Le Service anti-crime des assureurs, qui existe depuis 1923, exerce ses activités partout au Canada par l'intermédiaire de 30 places d'affaires dont huit sont situées au Québec, c'est-à-dire à Hull, Québec, Sherbrooke, Montréal, Saint-Jérôme, Saint-Hyacinthe et Trois-Rivières. Le SACA a également un représentant à Chicoutimi. Au Québec, 29 enquêteurs professionnels dont 12 sont attirés à la fonction de l'identification des véhicules ainsi qu'un personnel de soutien poursuivent cette mission de prévention, de détection et de répression des crimes susceptibles d'affecter l'industrie de l'assurance.

Notons enfin que l'Assemblée nationale a reconnu la mission d'intérêt public du SACA en consacrant à l'article 610 du Code de la sécurité routière son droit d'obtenir «les noms et prénoms et l'adresse actuelle ou antérieure des propriétaires actuels ou antérieurs d'un véhicule routier, ainsi que les renseignements reliés aux transactions d'immatriculation d'un tel véhicule dans le cadre d'une enquête effectuée lors d'une demande d'indemnisation à un assureur». En fait, le SACA est actuellement l'intermédiaire unique entre la Société de l'assurance automobile du Québec et les assureurs en ce qui a trait à la vérification de ces renseignements.

● (9 h 40) ●

La lutte contre les vols d'automobiles au Canada. Le vol d'automobiles au Canada est un problème majeur. En 1992, plus de 136 000 véhicules ont été rapportés volés au pays, alors qu'en 1995 ces vols atteignaient 148 896 véhicules. Au Québec, en 1995, 42 977 véhicules ont été volés, dont 19 591 dans les villes de Montréal, Hull, Laval, Longueuil et Québec. Seulement 13 812 de ces véhicules ont été subséquemment retrouvés. Tout permet de croire que les véhicules qui n'ont pas été retracés ont été réintroduits sur le marché canadien soit avec des numéros d'identification trafiqués, soit en pièces détachées, ou encore par l'assemblage de nouveaux véhicules à l'aide de pièces volées. Une partie de ces véhicules volés a aussi été exportée à l'extérieur de nos frontières.

En collaboration avec les divers corps policiers internationaux ou nationaux, provinciaux et municipaux ainsi qu'avec Douanes et Accise Canada et la police de Ports Canada, le SACA participe activement à la recherche des véhicules volés, tout comme à la prévention de ces activités illégales. Il entretient aussi des relations soutenues et efficaces avec des organismes gouvernementaux canadiens de transport ou d'assurance automobile tels que la Société de l'assurance automobile du Québec. Afin de mener à bien sa mission, le SACA contribue directement à l'établissement et à la mise en oeuvre de divers programmes de contrôle que nous croyons opportun de décrire ici succinctement.

Le projet de contrôle de l'exportation des véhicules volés. En collaboration avec plusieurs corps de police du Québec, le SACA est directement impliqué dans un projet visant à constituer et à opérer une banque de données dans laquelle sont inscrits les numéros d'identification des véhicules — communément appelé les NIV — légalement exportés à l'extérieur du pays ou ouvertement exportés à l'extérieur du pays. Cette banque contient également les NIV des voitures volées en Amérique du Nord et des véhicules déclarés «perte totale» ou qui doivent être reconstruits. Il est ainsi permis de vérifier et de confirmer le statut des véhicules qui traversent la frontière canadienne et, dans bien des cas, d'identifier les véhicules volés.

Les programmes d'identification des véhicules. Il existe actuellement quatre programmes d'identification des véhicules, à savoir le NIV public, le NIV secondaire, le NIV de police et le NIV secret. Ces systèmes de marquage des véhicules et des pièces ont pour but de permettre l'identification des véhicules fabriqués au Canada, aux États-Unis ou ailleurs dans le monde pour être vendus au Canada ou aux États-Unis.

Le numéro d'identification secondaire des véhicules, le NIV secondaire, le numéro d'identification de police, qu'on appelle NIV de police, et le numéro d'identification secret, ou NIV secret, sont des renseignements confidentiels. Ces renseignements sont fournis au SACA par le National Insurance Crime Bureau des États-Unis, le NICB, accompagnés d'une description de leur emplacement sur le véhicule. Le caractère confidentiel de ces renseignements a été consacré par le «Theft Prevention Act» adopté par le Congrès américain en 1984. Le SACA n'a le droit de transmettre ces renseignements qu'à certains enquêteurs désignés par le NICB, qui oeuvrent spécifiquement dans le domaine de la prévention, de la détection et de la répression des crimes relatifs aux vols d'automobiles. Pour les autres corps de police, ces renseignements sont accessibles exclusivement sur demande, lorsqu'un policier peut démontrer que, pour les fins d'une enquête spécifique, il a besoin de prendre connaissance de ces numéros d'identification en fonction du double critère de nécessité de savoir et du droit de savoir.

En fait, le système mis en place repose essentiellement sur la restriction à la circulation des données relatives à l'inscription des divers numéros confidentiels

d'identification. On comprendra aisément que, si l'emplacement de l'un ou l'autre de ces numéros devenait de connaissance générale, il serait à prévoir que les voleurs professionnels de voitures pourraient tôt ou tard connaître ces informations et s'en servir pour remplacer les pièces marquées ou rendre anonymes les véhicules volés. Les centaines de millions de dollars investis par les manufacturiers nord-américains de voitures pour constituer ce système de protection n'auraient en somme servi à rien.

D'autre part, l'inspection technique d'authentification des véhicules afin de retracer le numéro confidentiel d'identification n'est pas une tâche qui peut être effectuée par quiconque. Il s'agit d'une technique sophistiquée qui requiert une expertise particulière acquise par l'expérience et par la formation. Les enquêteurs spécialisés doivent, entre autres, être capables de déceler les falsifications de numéros confidentiels par la recherche d'indices ou en utilisant diverses méthodes scientifiques. Le SACA dispose, à l'heure actuelle au Québec, de 12 enquêteurs spéciaux qui ont reçu une formation spécialisée dans ce domaine. Ces personnes sont des ex-policiers qui jouissent d'une expérience reconnue pour authentifier des véhicules. Le SACA est, du reste, accrédité par le Collège canadien de la police ainsi que par les tribunaux canadiens à titre d'expert dans ce domaine.

Au sujet du Programme de marquage des pièces de véhicule du CCATM, le SACA soutient le programme de marquage des pièces de véhicules que les corps policiers et l'industrie de l'assurance ont récemment résolu d'établir, en s'inspirant du «Theft Prevention Act» américain. C'est Transports Canada qui, après avoir consulté les manufacturiers, déterminera quelles pièces d'automobiles devront être identifiées. Pour chaque type ou modèle de véhicule, le SACA inscrira dans la banque de données du NICB le numéro et l'emplacement des pièces marquées et rendra ces informations disponibles aux autorités policières et aux compagnies d'assurances canadiennes et américaines.

Le Programme de gestion informatisée de données sur les véhicules. Le National Insurance Crime Bureau des États-Unis, NICB, et le SACA ont aussi joint leurs efforts pour implanter un système informatisé de contrôle et de suivi des véhicules depuis le jour de leur fabrication jusqu'à leur destruction finale. Le SACA a un accès direct à cette banque de données qui a, notamment, pour but d'éviter que les véhicules volés entre leur date de fabrication et leur mise en marché par des concessionnaires canadiens ne puissent être retracés. Nous espérons pouvoir, éventuellement, inclure dans cette banque de données l'ensemble des informations concernant les véhicules manufacturés dans l'une ou l'autre des usines d'Amérique du Nord.

Le Programme de contrôle et d'identification des véhicules déclarés «perte totale» ou qui doivent être reconstruits. Le SACA participe, en outre, activement à la mise en oeuvre du Programme de contrôle et d'identification des véhicules déclarés «perte totale» ou qui doivent être reconstruits, qui a été institué par le Conseil

canadien des administrateurs de transport motorisé, le CCATM. Il s'agit d'une banque de données qui est alimentée par les assureurs, les corps de police, Douanes et Accise Canada, les entreprises qui opèrent des flottes de véhicules ainsi que par le SACA, suite à ses enquêtes. La Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick vont d'ailleurs confier au SACA la responsabilité de détenir et de gérer un répertoire central de données concernant les véhicules déclarés «perte totale» ou qui doivent être reconstruits que les assureurs sont tenus de déclarer au gouvernement. De plus, nous sommes actuellement en pourparlers avec le gouvernement de l'Ontario afin d'exercer les mêmes responsabilités à l'égard des véhicules de cette province.

Le Programme de vérification des véhicules usagés. Enfin, Transports Canada et Revenu Canada ont récemment adopté des lignes directrices visant à requérir de tout importateur de véhicules usagés en provenance des États-Unis qu'il fournisse les documents relatifs à l'immatriculation antérieure de ce véhicule. De telles mesures devraient permettre à Transports Canada de procéder à certaines vérifications préalables pour savoir si le véhicule en question a été déclaré «perte totale» ou devant être reconstruit, dans une autre juridiction. Le SACA a participé à l'élaboration de ce programme.

Analyse et commentaires au sujet du projet de loi n° 12. Le rapport d'accident et les véhicules substantiellement endommagés, article 45 du projet de loi. L'article 176 du Code de la sécurité routière, dans sa version actuellement en vigueur, prévoit que l'agent de la paix et l'assureur ne sont pas tenus de faire rapport à la Société de l'assurance automobile du Québec lorsque l'accident n'a causé que des dommages matériels dont le montant est égal ou inférieur à 500 \$ et qu'il n'a donné lieu à aucun délit de fuite. Autrement dit, l'agent de la paix et l'assureur sont présentement tenus de faire rapport à la SAAQ pour tout accident qui a donné lieu à des dommages égaux ou supérieurs à 500 \$.

• (9 h 50) •

L'article 45 du projet de loi n° 12 propose une modification de l'article 176 du Code de la sécurité routière afin qu'il se lise comme suit: «Sauf dans les cas prévus par règlement, l'agent de la paix et l'assureur ne sont pas tenus de faire rapport à la Société lorsque l'accident n'a causé que des dommages matériels et n'a donné lieu à aucun délit de fuite.»

Le SACA reconnaît qu'il n'est pas nécessaire que tous les rapports d'accidents ayant causé des dommages de plus de 500 \$ soient transmis à la SAAQ. À l'instar du Groupement des assureurs automobiles, il considère que le constat à l'amiable constitue une alternative valable au rapport de police, dans une majorité des cas. Le SACA croit cependant qu'il est important de maintenir certains cas d'exception par voie législative ou réglementaire afin d'éviter que les numéros d'identification des véhicules, les NIV, substantiellement endommagés ne soient utilisés pour le blanchiment de véhicules volés. Dans les circonstances, le SACA croit

que l'article 176 du Code de la sécurité routière devrait prévoir spécifiquement que l'agent de la paix est tenu de faire rapport à la SAAQ de tout accident impliquant un véhicule substantiellement endommagé, c'est-à-dire d'un véhicule dont plus de 50 % des composantes principales, soit le châssis, le moteur, sont endommagées.

D'autre part, le SACA soumet que la loi devrait prévoir que ces informations soient transmises par la SAAQ au Service anti-crime des assureurs. Une telle communication permettrait d'assurer, à l'échelle nationale, un contrôle des véhicules déclarés «perte totale» ou qui doivent être reconstruits, même dans les cas où ces véhicules ne font pas l'objet d'une réclamation auprès d'un assureur.

Enfin, la mention dans la loi d'un tel transfert de renseignements entre la SAAQ et le SACA éviterait les controverses et difficultés découlant de l'application de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels à laquelle la SAAQ est assujettie.

La déclaration des véhicules déclarés «perte totale» ou qui doivent être reconstruits, article 97 du projet de loi. L'article 97 du projet de loi vient modifier l'article 546.2 du Code de la sécurité routière afin de prévoir que l'assureur qui indemnise le propriétaire d'un véhicule accidenté qui ne peut être reconstruit, soit une perte totale, ou qui doit être reconstruit pour circuler à nouveau doit informer la SAAQ de cette situation.

Le SACA croit qu'une telle mesure est pleinement justifiée bien qu'à prime abord elle puisse sembler faire double emploi avec l'article 176 du Code de la sécurité routière. Pour s'assurer que les véhicules déclarés «perte totale» ou qui doivent être reconstruits ne servent pas au blanchiment de véhicules volés, le SACA croit qu'il n'est pas superflu, bien au contraire, d'obliger l'agent de la paix et l'assureur à déclarer ce véhicule au moment de l'accident via le rapport d'accident et de requérir de l'assureur qu'il procède à une seconde déclaration au moment du traitement des réclamations.

Tout comme il le fait dans les provinces maritimes, et bientôt en Ontario, le SACA est disposé à recevoir directement ces données des assureurs du Québec et à les inscrire dans la banque de données qu'il a constituée à cette fin en collaboration avec le CCATM. En effet, nous croyons avoir démontré que l'efficacité d'un contrôle des véhicules déclarés «perte totale» ou qui doivent être reconstruits est tributaire du caractère national, voire continental et international, de la banque de données constituée à cette fin. Au surplus, la gestion de ces données par le SACA offre l'avantage de réduire les coûts administratifs devant être assumés par la SAAQ ou le gouvernement.

Dans cette perspective, nous invitons le législateur à modifier le libellé de l'article 97 du projet de loi n° 12 afin de prévoir que les assureurs doivent déclarer au SACA les véhicules accidentés qui ne peuvent être reconstruits ou qui doivent être reconstruits pour circuler, lorsqu'ils sont saisis d'une réclamation visant un tel véhicule.

La déclaration de véhicules neufs importés au Québec. Pour donner son plein effet au Programme de gestion de l'information sur les véhicules, nous soumettons, par ailleurs, que la SAAQ devrait procéder à une vérification dans la banque de données constituée par le SACA et le NICB de tout véhicule en provenance d'une autre juridiction ou reconstruit faisant l'objet d'une demande d'immatriculation au Québec. Dans cette perspective, le SACA est disposé à discuter avec la Société de l'assurance automobile du Québec des modalités lui permettant d'avoir un accès direct à la banque de données du Programme de gestion de l'information sur les véhicules. Il est aussi disposé à soutenir la SAAQ dans ses démarches auprès d'autres manufacturiers de voitures afin que les informations contenues dans cette banque de données soient les plus complètes possibles et qu'un système d'inscription informatisée, sans papier, soit implanté partout au Canada.

L'inspection technique des véhicules usagés importés au Québec et les numéros confidentiels d'identification. Présentement, les véhicules usagés importés au Québec ne sont pas soumis à une inspection technique d'authentification qui permettrait, entre autres, de vérifier les numéros confidentiels d'identification et de s'assurer que le véhicule n'a pas été volé ou reconstruit à partir de pièces volées. Le SACA est d'opinion qu'une inspection technique complète des véhicules usagés importés au Québec, incluant une authentification des numéros confidentiels d'identification, est essentielle pour lutter efficacement contre le vol d'automobiles ou de pièces d'automobiles.

Le Code de la sécurité routière devrait donc être modifié pour prescrire spécifiquement que tout véhicule usagé importé au Québec doit faire l'objet d'une inspection technique d'authentification complète préalablement à son immatriculation au Québec. De plus, le Code de la sécurité routière devrait prévoir spécifiquement que l'inspection d'authentification technique d'un véhicule doit être effectuée par le Service anti-crime des assureurs ou par un agent de la paix spécialement autorisé. Tel que nous l'avons expliqué précédemment, le SACA ne peut transmettre directement à la SAAQ l'emplacement des numéros confidentiels d'identification des véhicules. Il ne pourrait non plus communiquer ces informations à des garages ou à des firmes que la SAAQ aurait accrédités pour procéder à l'inspection technique, au risque de rompre les engagements auxquels il a souscrit et de tarir sa source d'informations privilégiées.

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

M. Cloutier (Jean-Claude): En conclusion? En terminant, le Service anti-crime des assureurs tient à remercier les membres de cette commission de lui avoir donné l'occasion de faire part de son analyse et de ses recommandations au sujet du projet de loi n° 12. Nous espérons vivement que cette commission, tout d'abord, et que l'Assemblée nationale, par la suite, recevront

favorablement ces recommandations qui ont pour but de rendre plus efficace la lutte contre la fraude et le vol d'automobiles.

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

M. Brassard: Oui. Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Cloutier, ainsi que vos collègues. C'est un mémoire, évidemment, qu'on pourrait clarifier de très pointu, là, parce qu'il cible un dossier ou une question que vous connaissez bien et qu'il nous fait des propositions, aussi, extrêmement intéressantes qui nous seront fort utiles par la suite.

Mais, comme vous êtes un connaisseur, vous avez l'expertise de toute cette question-là, particulièrement tout le domaine du vol d'automobiles, j'aimerais comprendre, évidemment parce que je suis profane pas mal là-dedans. Si je comprends bien à la lecture de votre mémoire, l'un des problèmes majeurs qui se posent et qui devraient être corrigés pour réduire le vol d'automobiles, les transferts, ou importations, ou exportations d'automobiles volées, c'est toute la question de l'identification. Actuellement, là, ce qui existe présentement, j'aimerais que vous m'en indiquiez exactement les lacunes. Qu'est-ce qui est lacunaire, qu'est-ce qui est manquant, qu'est-ce qui devrait être corrigé en matière d'identification?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Cloutier.

M. Brassard: Est-ce qu'il n'y a pas suffisamment de pièces qui sont identifiées? De façon très simple, pour que la commission comprenne bien toute cette dimension et cette question-là, qu'est-ce qui devrait essentiellement être modifié, corrigé, complété, ajouté?

• (10 heures) •

La Présidente (Mme Bélanger): M. Cloutier.

M. Cloutier (Jean-Claude): Merci, madame. M. le ministre, je pourrais peut-être vous citer un exemple d'un manufacturier de véhicules, Volkswagen, entre autres, qui...

M. Brassard: Oui, j'ai vu ça dans votre mémoire.

M. Cloutier (Jean-Claude): ...au cours des années 1991 et antérieurement, subissait un très grand nombre de vols, une fréquence absolument inusitée. À la suite de représentations qui ont été faites par les policiers et par notre organisme et diverses autres personnes, ils ont décidé qu'ils rendraient les véhicules plus difficiles à voler en renforçant les serrures et les clés de mise de contact; aussi, en identifiant 25 pièces principales du véhicule au lieu des sept qui sont présentement requises par la loi canadienne ou des 14 par la loi américaine, en montant ça à 25 pièces; et aussi en s'organisant pour que la radio, qui était un des morceaux les plus recherchés par les voleurs, parce que c'étaient des

Blaupunkt... Alors, ce qu'ils ont fait, ils ont construit une radio de sorte que, si vous essayez d'enlever la radio du véhicule sans avoir la clé de mise de contact en place, la radio se détruit d'elle-même de façon telle qu'elle ne puisse plus être réparée.

M. Brassard: Comme dans *Mission impossible*.

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est comme dans *Mission impossible*, précisément. Alors, c'est un peu une des lacunes qu'on a présentement avec les sept pièces obligatoirement identifiées: c'est très facile pour les voleurs d'arriver, puis de couper une voiture en pièces, puis de distribuer les pièces un peu partout à travers la province, pour qu'ensuite ces mêmes pièces là soient réintroduites sur des véhicules qui ont été accidentés, à l'insu et des assureurs et des assurés.

Un autre des problèmes qu'on a aussi, c'est que beaucoup, beaucoup de gens vont présentement acheter des véhicules non reconstruisables dans diverses provinces ou aux États-Unis, entre autres, et plutôt que d'importer le véhicule lui-même ici, au pays, ils se chargent de retirer la petite plaquette d'identification publique, le numéro d'identification public que vous voyez à travers le pare-brise et parfois la porte de gauche qui porte un certificat de sécurité, et tout le reste, ils s'en débarrassent. Et, lorsque cela arrive ici, au Canada, ils remplacent la porte de gauche, ils remplacent la petite plaquette d'identification qu'ils mettent sur un véhicule volé et ils remettent le véhicule volé sur le marché où une victime innocente va l'acheter.

Troisième scénario, ce qui a été recherché très, très profondément par les autorités en Alberta, c'est que vous avez des reconstruc-teurs de véhicules qui ne sont pas des plus consciencieux, pour employer un terme gentil ici, qui vont reconstruire des véhicules non seulement avec des pièces volées, mais aussi qui vont faire une job de cochon, si vous voulez m'excuser l'expression, en reconstruisant ces voitures-là au point que, si à un moment donné quelqu'un se promène sur une route un peu valseuse, le châssis peut se briser, une roue va tomber ou, s'ils ont un autre accident, vous allez avoir une pièce de métal qui va rentrer dans le véhicule puis qui va vous arçonner directement. Alors, c'est les trois points principaux, je crois, qu'il faut adresser ici.

M. Brassard: Les recycleurs, c'est la semaine dernière, je pense, qu'ils sont venus en commission. Eux, ils ont indiqué qu'entre les provinces il y avait un manque de contrôle des pièces puis que bien des pièces provenant de voitures volées étaient utilisées. Vous, ce que vous recommandez, là, c'est ce que vous appelez une «inspection technique d'authentification pour tout véhicule usagé importé au Québec».

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est ça, M. le ministre, oui. Et, pour peut-être juste aller un peu plus loin, j'aurais dû vous dire tantôt, lorsque j'ai montré les trois scénarios...

M. Brassard: Qui ferait ça? Ce serait vous, ce serait...

M. Cloutier (Jean-Claude): Ce serait nous ou un policier spécifiquement...

M. Brassard: Mandaté.

M. Cloutier (Jean-Claude): ...entraîné et mandaté pour ce genre de travail.

M. Brassard: Alors, concrètement, ça veut dire que tout véhicule usagé, donc, qui pourrait être un véhicule reconstruit aussi...

M. Cloutier (Jean-Claude): Oui, oui.

M. Brassard: ...subirait, à son entrée au Québec, qu'il provienne de l'Ontario ou des États-Unis, une inspection technique d'authentification. Actuellement, ce que la Société fait, je pense, c'est... J'ai ici le formulaire, là, de la Société de l'assurance automobile, «Demande de certification d'un véhicule reconstruit». Vous le connaissez. Mais ça, ce serait pour les véhicules importés?

M. Cloutier (Jean-Claude): Oui.

M. Brassard: Il arrive un véhicule importé, des personnes autorisées relevant de vous ou des policiers feraient un examen technique d'authentification. Actuellement, c'est-à-dire que là ils n'examinent pas le véhicule sur le plan de son comportement comme véhicule, mais les numéros des différentes pièces, c'est ça qu'ils font comme inspection.

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est ça. Oui.

M. Brassard: Mais ça veut dire un coût, ça, et le coût de cette inspection serait assumé par?

M. Cloutier (Jean-Claude): Le propriétaire du véhicule.

M. Brassard: Le propriétaire du véhicule. En avez-vous une idée, de ce que ça signifie comme coût?

M. Cloutier (Jean-Claude): On a exploré différentes possibilités. On a considéré un travail horaire, parce que certaines de ces identifications-là peuvent se faire dans l'espace d'une heure; d'autres fois, ça peut prendre une journée; d'autres fois, si on est obligé de se servir de processus scientifiques, ça peut prendre jusqu'à trois jours afin de remonter les numéros lorsqu'ils sont cachés ou autrement. Or, on a considéré la possibilité de faire un prix à l'heure...

M. Brassard: Ça veut dire démonter certaines pièces, même?

M. Cloutier (Jean-Claude): Oui, il y a certaines pièces qui doivent être démontées pour rejoindre ces numéros-là. Alors, on a considéré un prix horaire, on a considéré aussi un prix uniforme, et c'est quelque chose dont on devra discuter avec la SAAQ pour essayer de trouver une moyenne, peut-être un prix moyen que tout le monde paierait. Comme ça, il n'y aurait pas personne qui se sentirait lésé; tout le monde paierait le même prix.

M. Brassard: Donc, votre prix moyen, ça tournerait autour de combien?

M. Cloutier (Jean-Claude): On n'a pas travaillé ça encore.

M. Brassard: Si c'est une journée, ça peut vouloir dire quand même un prix assez élevé pour l'acheteur d'un véhicule usagé.

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est pour ça qu'on est peut-être un peu plus enclin à vouloir penser à un prix uniforme, une fois qu'on aura établi une certaine moyenne, parce qu'on le fait présentement dans plusieurs cas. Alors, en établissant ce processus-là, en discussion avec la SAAQ, on pourrait arriver à un prix moyen qui serait abordable pour tout le monde.

M. Brassard: Ici, au Québec, là, bon, il y a des reconstructions de véhicules, ça se pratique au Québec, on reconstruit des véhicules. Quelqu'un qui reconstruit un véhicule à partir de pièces usagées doit utiliser le formulaire dont je parlais tout à l'heure. Il y a la description de la pièce, le nom du fournisseur, le numéro d'identification du véhicule d'où provient la pièce. Est-ce que, selon vous, pour ce qui est du territoire du Québec, c'est un outil efficace, suffisant? Est-ce que cette façon de faire, vous la jugez convenable et en mesure de freiner ou d'empêcher la reconstruction de véhicules à partir de pièces volées?

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est un très bon départ, M. le ministre, il n'y a aucune erreur là-dessus. Cependant, il faut...

M. Brassard: Qu'est-ce qu'il faudrait changer selon vous, là, dans le système?

M. Cloutier (Jean-Claude): Il faudrait le rendre encore plus descriptif, non seulement identifier d'où viennent les pièces, mais aussi fournir les factures d'achat — et je sais qu'il y a un système d'inspection des cours de recyclage — et faire les inspections des cours de recyclage pour s'assurer que les recycleurs font le travail qu'ils sont supposés faire.

M. Brassard: Donc, que d'autres pièces soient ajoutées, entre autres la...

• (10 h 10) •

M. Cloutier (Jean-Claude): Oui, c'est bien ça.

M. Brassard: Je vous signale que Transports Canada a consulté la Société, nous a consultés sur une éventuelle obligation des fabricants d'identifier certaines pièces. On a proposé, nous, que, pour tous les véhicules neufs vendus au Canada, il y ait marquage obligatoire sur les pièces considérées comme majeures, marquage indélébile et marquage visible sans démontage. Est-ce que, selon vous, ce serait une bonne chose que de procéder de cette façon-là?

M. Cloutier (Jean-Claude): Tout système mis en place pour rendre la tâche plus difficile aux voleurs est un bon système. Il n'y a aucune erreur là-dessus. Le marquage indélébile est un des plus importants, que ce soit quelque chose d'indélébile. Il y a présentement certaines exigences aux États-Unis où le marquage n'est pas nécessairement indélébile. C'est un morceau de papier, avec un numéro, qu'on colle. Cependant, les manufacturiers ont commencé à employer une certaine sorte d'encre qui va laisser une empreinte, même si le papier est enlevé, qui peut être lue avec un système spécifique de lumière. Alors, ce n'est pas juste mettre un papier; c'est mettre un papier très, très spécifique.

M. Brassard: Une dernière question. Ça concerne le rapport d'accident. Vous demandez que l'article 176 du Code de la sécurité routière prévoie que l'agent de la paix est tenu de faire rapport à la Société de tout accident impliquant un véhicule substantiellement endommagé, c'est-à-dire un véhicule dont plus de 50 % des composantes sont endommagées. Bon. Nous, évidemment, ça nous paraît difficilement applicable. Comment pouvons-nous demander aux policiers, aux agents de la paix, de procéder de cette façon-là? Donc, ça demande de porter un jugement. Est-ce que c'est 50 % de la valeur du véhicule qui est endommagé? Vous savez, sur place, ça m'apparaît assez difficile.

Ce qu'on prévoit plutôt dans le règlement qui serait issu du projet de loi n° 12, c'est de prévoir que l'agent de la paix ferait un rapport d'accident dans les cas où le véhicule doit être remorqué, donc où il a subi suffisamment de dommages qu'il y a impossibilité de prendre la route. Et, évidemment, quand il y a dommages corporels aussi, ça, ça va de soi: la loi l'oblige à faire un rapport d'accident quand il y a eu blessures, dommages corporels. Mais vous ne pensez pas que c'est une voie plus praticable, celle dont je viens de vous parler, que celle de demander à un agent de la paix de juger ou d'évaluer que c'est 50 % et plus de dommages?

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est un peu ce qu'on voulait dire, M. le ministre. Parfois, on peut donner trop de détails, et ça va embourber les eaux. Mais, si le véhicule doit être remorqué, généralement c'est parce que le châssis a croché ou que le moteur est réellement en mauvaise posture. On ne demande pas aux policiers de faire un jugement absolument parfait. Mais

les policiers qui répondent aux accidents sont des gens d'expérience. Ils ont une certaine expérience et ils sont capables de dire, à première vue, en se trompant très rarement: Ce véhicule-là, c'est une boîte, ça vient de finir là, il ne pourra pas aller plus loin, il rencontre les normes. Mais, comme vous dites, si un véhicule doit être remorqué, il doit faire un rapport. C'est parfait.

M. Brassard: Parce que vous, votre objectif, évidemment, c'est de pouvoir identifier les pertes totales...

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est ça.

M. Brassard: ...les véhicules qui sont des pertes totales et, donc, de savoir à ce moment-là que tel véhicule est considéré comme une perte totale.

M. Cloutier (Jean-Claude): Ou requérant une reconstruction majeure.

M. Brassard: Voilà. Ou requiert une reconstruction majeure. Merci.

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Cloutier, M. Brochier et M. Doray, pour votre présentation. Vous avez indiqué tantôt que Volkswagen, lorsqu'ils ont eu un problème, ils ont identifié 25 pièces, ils ont mis une radio qui se détruit par elle-même. Et, si j'ai bien compris, vous avez dit qu'au Canada il y a sept pièces qui sont identifiées; aux États-Unis, il y en a 14.

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est ça.

M. Middlemiss: Est-ce que, dans ce domaine-là, vous avez déjà fait des recommandations ou est-ce que vous feriez des recommandations, à savoir est-ce qu'on devrait en identifier plus, est-ce qu'il y a autre chose qu'on pourrait faire qui serait certainement quelque chose qui découragerait les gens de voler des autos?

M. Cloutier (Jean-Claude): Les démarches ont été faites auprès de Transports Canada et, à aller jusqu'à tout récemment, Transports Canada nous écoutait d'une oreille distraite. Mais, depuis quelque six mois, huit mois, peut-être, ils sont de plus en plus conscients du problème auquel nous faisons face, et nous osons croire que très bientôt Transports Canada — ça peut être peut-être un peu plus loin que maintenant — va finalement dire aux manufacturiers: Écoutez, les gars, quand vous fabriquez les voitures pour distribution aux États-Unis, vous mettez les marquages à 14 endroits différents. Sur la même ligne de montage, la voiture suivante, qui est pour distribution canadienne, vous n'en mettez seulement que sept. Alors, mettez donc 14 numéros d'identification sur chacune de

ces voitures-là, quel que soit l'endroit de distribution. C'est ce qu'on veut que Transports Canada fasse. On en a parlé aux constructeurs, aux manufacturiers. Les manufacturiers se défendent en disant: Bien, si la loi l'impose, on le fera.

M. Middlemiss: Vous avez aussi indiqué que, présentement, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve, vous avez une entente avec ces provinces-là. Depuis quand vous avez cette entente-là?

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est une entente qui a été faite tout récemment, au cours de l'été, avec une mise en application au 1er janvier 1998. Les documents finaux, les négociations finales devraient avoir lieu d'ici un mois.

M. Middlemiss: Donc, il n'y a aucun résultat palpable du fait de cette entente-là? On va être obligé d'attendre un bout de temps pour savoir quels vont être les fruits d'une telle entente.

M. Cloutier (Jean-Claude): On a tout de même un certain résultat, M. le député, en ce sens que, depuis six ans, sept ans déjà, avec la province de l'Alberta, nous échangeons les renseignements sur les véhicules qui nous sont rapportés comme détruits, non reconstruisables, et les résultats sont très bons, les autorités albertaines sont très satisfaites. Et, si je peux me fier au nombre d'appels téléphoniques qu'on reçoit de temps à autre de certains assurés qui se lamentent, qui viennent juste d'apprendre qu'ils ne peuvent pas obtenir l'immatriculation pour leur véhicule parce que c'est un véhicule qui a été reconstruit et qu'il doit être inspecté à nouveau, et comment se fait-il que, ça, ça se produise, à date, à toutes les fois où nous avons été faire l'inspection secondaire à la demande du ministère de l'Alberta, nous avons confirmé que c'était un véhicule reconstruit, définitivement un véhicule reconstruit et, dans bien des cas, que c'était aussi un véhicule volé.

En allant chercher les renseignements au numéro confidentiel, le numéro de la petite plaquette que vous voyez à travers le pare-brise, ce n'est pas la fin du monde, ça. Il y a bien des voleurs qui vont acheter un véhicule qui est totalement détruit, qui vont enlever la petite plaquette puis qui reposent la plaquette au-dessus de celle du véhicule qu'ils viennent de voler et, pour la faire tenir, ils mettent une mâchée de gomme. C'est aussi simple que ça. Alors, vous arrivez là puis, avec votre ongle, vous grattez, vous enlevez la plaquette, vous voyez l'autre en dessous.

M. Middlemiss: Est-ce que ça a réduit le nombre de vols en soi?

M. Cloutier (Jean-Claude): Ça n'a pas nécessairement réduit le nombre de vols, en ce sens que ça a éloigné les voleurs vers d'autres provinces pour faire leurs problèmes. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots, il faudrait avoir un système uniforme pour que, si les voleurs veulent s'en aller, ils aillent aux États-Unis.

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est ça. C'est ce qu'on veut.

M. Middlemiss: O.K. Tantôt, le ministre a soulevé le coût. Est-ce que, dans tout ça, les compagnies d'assurances, qui ont beaucoup à gagner si on réussit à baisser le nombre de vols, et ainsi de suite, seraient prêtes, si on trouve que le coût de l'inspection devient peut-être trop élevé, à faire quelque chose dans ce sens-là?

• (10 h 20) •

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est une question qui n'a pas été adressée encore, mais j'oserais croire que, s'il y a une réduction dans le nombre de vols, il va y avoir une réduction comparable dans les primes d'assurance qui vont être chargées aux assurés. Alors, il va y avoir quelqu'un qui va y gagner, à un moment donné.

En plus de ça, les coûts que nous chargerions pour faire ce travail-là, ce n'est pas 100 % du coût, parce qu'il y a beaucoup de choses qui rentrent en ligne de compte, finalement: la formation de nos employés, les différents séminaires auxquels ils doivent aller, les différentes démarches qu'ils doivent faire pour se perfectionner. Alors, c'est une contribution qui est faite, ça, par notre entremise, si vous voulez, par l'entremise des assureurs.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué, je pense, qu'au Québec il y a 42 900 et quelques véhicules par année qui, l'an passé... En Ontario, est-ce que vous avez des chiffres? Est-ce que ça se compare ou...

M. Cloutier (Jean-Claude): L'Ontario, qui a un parc de véhicules beaucoup plus gros que celui du Québec, son problème de vols est d'environ 49 000 véhicules par année, présentement. Alors, c'est légèrement supérieur au Québec. Mais, si...

M. Middlemiss: Mais au point de vue pourcentage?

M. Cloutier (Jean-Claude): Au point de vue per capita, l'Ontario est en huitième place, je crois; le Québec est en deuxième place, présentement. Il vient juste d'être battu par la Colombie-Britannique.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. Et, toutefois, tantôt on avait un formulaire, ici, qui dit... Donc, à ce moment-là, est-ce que l'Ontario aussi a un genre d'obligation pour les autos qui sont reconstruites ou les... De quelle façon ils les contrôlent? Il semblerait qu'ils font mieux que nous autres dans ce sens-là. Il y a moins de vols. Donc, s'il y a moins de vols, est-ce que c'est parce qu'il y a un meilleur contrôle ou des meilleurs policiers?

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est une question à deux tranchants, ça, ici. Ce que j'aimerais peut-être dire, sans vouloir faire de peine à personne, c'est que, lorsque notre organisme a été créé en 1923, ça a été créé parce qu'il y avait un problème majeur ici, à Montréal, c'est-à-dire dans la province de Québec. Et, pendant des années, ce n'est que dans la province de Québec que le Bureau canadien des autos volées opérait. Ce n'est que plus tard qu'on a pris de l'expansion; on s'en est allé à la grandeur du pays.

Pour une raison ou pour une autre, sur une base per capita, le Québec a toujours été plus avancé que les autres en matière de vol de véhicules. La raison pour ça: on a plus d'expérience ici. C'est tout ce qu'on peut se dire.

M. Middlemiss: Des voleurs?

M. Cloutier (Jean-Claude): Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Maintenant, si on réussissait à mettre en pratique toutes les recommandations que vous nous faites, on réduirait de combien, là, le nombre de vols? Est-ce qu'il y aurait... on pourrait les...

M. Cloutier (Jean-Claude): Il y aurait certainement une réduction, M. le député. Je crois que je me mettrais les deux pieds dans la bouche s'il fallait que j'avance un chiffre, mais je ne serais certainement pas surpris de voir une réduction de l'ordre de 10 %, 15 %, 20 %, peut-être, en nombre de vols. Parce que, s'il n'y a pas de marché pour revendre un véhicule volé, alors il n'y a plus de demande, à ce moment-là. Alors, si la demande tombe, il y a moins de vols.

M. Middlemiss: M. le ministre a mentionné tantôt que, la semaine dernière, on a eu l'Association des recycleurs du Québec, et ils ne sont pas une majorité par rapport aux recycleurs, leur Association ne représente pas la majorité des recycleurs. Ils ont donné comme une des raisons que, peut-être, il n'y a pas suffisamment de contrôle et que, peut-être, avec un meilleur contrôle des recycleurs, ça pourrait aider à réduire le fléau qu'on a là de reconstruction d'automobiles avec des pièces volées, et ainsi de suite. Dans votre vécu, est-ce que vous constatez que c'est un des problèmes, ça aussi?

M. Cloutier (Jean-Claude): Oui. Si on regarde dans certains États américains... La question m'a pris au dépourvu, mais je sais que certains États américains ont un système d'inspection des recycleurs très serré, et, dans ces États-là, le vol de véhicules a réduit sensiblement. Alors, il y aurait certainement, oui, un rapport, si vous voulez, de cause à effet.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

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

M. Brassard: Juste une...

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

M. Brassard: ...dernière remarque. Vous m'avez un peu inquiété tantôt quand vous avez dit que les deux provinces championnes en matière de vol d'automobiles, c'est le Québec et la Colombie-Britannique. Et, curieusement, c'est les deux seules provinces qui appliquent actuellement un programme de contrôle des pertes totales. C'est inquiétant. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est inquiétant... Ce qui arrive...

M. Brassard: C'est le programme, là, qu'on essaie, évidemment, de généraliser là. À Charlottetown, je l'ai dit l'autre jour, j'ai redemandé au nom du Québec, comme mes collègues ministres des Transports, de voir à mettre en application ce programme-là. S'il l'était au moins à travers tout le Canada, je pense que ça aiderait à contrôler le trafic des autos volées, des pièces volées également. Parce qu'à partir du moment où il y a seulement deux provinces qui l'appliquent, évidemment, ça pose un problème que les recycleurs, d'ailleurs, ont très clairement exposé la semaine dernière. Mais c'est un peu bizarre et c'est un peu curieux, les deux provinces où il se fait le plus de vols, c'est les deux provinces qui, actuellement, l'appliquent, le programme.

M. Cloutier (Jean-Claude): Vous avez un programme formidable ici. Tout ce qui manque, c'est l'ajout de l'inspection d'authentification...

M. Brassard: Aux frontières.

M. Cloutier (Jean-Claude): ...aux frontières ou avant l'émission d'un permis d'immatriculation. Si vous aviez ça dans votre programme, vous verriez la grosse, grosse différence. La Colombie-Britannique ne l'a pas. Elle n'a pas l'inspection d'authentification, pas plus qu'ici d'ailleurs. Alors, si vous aviez ce genre d'inspection là, vous verriez que ça tomberait.

M. Brassard: Oui.

M. Cloutier (Jean-Claude): Puis, là, la valeur du programme que vous avez mis en place serait réellement rehaussée.

M. Brassard: C'est parce que, évidemment, ce qui arrive, là, c'est que... Bon. C'est les assureurs. Quand il y a une perte totale, les assureurs informent la Société qu'il y a perte totale et lui indiquent évidemment le numéro d'identification, mais c'est le numéro du pare-brise, là. C'est ça.

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est ça.

M. Brassard: C'est ce numéro-là. Alors, là, ce que vous nous dites, ce que les recycleurs nous ont dit aussi, c'est que ça, ça s'enlève...

M. Cloutier (Jean-Claude): Ah oui!

M. Brassard: ...on en remet un autre venant d'une auto volée. Enfin, il y a un trafic, là, qui se fait à ce... Donc, il faudrait aller plus loin. Il faudrait qu'en plus de ce numéro-là il y ait également des numéros des pièces majeures ou...

M. Cloutier (Jean-Claude): Non, pas nécessairement, M. le ministre. Ce qui arrive, c'est que le numéro que vous voyez dans le pare-brise, les pièces majeures, le numéro qu'elles ont, c'est un dérivatif de ce numéro-là. Alors...

M. Brassard: O.K. Donc, il y a une correspondance.

M. Cloutier (Jean-Claude): Il y a une correspondance entre ces numéros-là. Alors, ça serait inutile de demander au...

M. Brassard: C'est la vérification qui doit être faite.

M. Cloutier (Jean-Claude): C'est ça. Oui. C'est le numéro confidentiel qui, réellement, est la clé de tout ça.

M. Brassard: Ce que vous appelez «l'inspection d'authentification».

M. Cloutier (Jean-Claude): Oui, M. le ministre.

M. Brassard: C'est ça qui doit être ajouté.

M. Cloutier (Jean-Claude): Absolument.

M. Brassard: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): D'autres questions? Alors, M. Cloutier, M. Brochier et M. Doray, nous vous remercions de votre participation.

M. Cloutier (Jean-Claude): Merci beaucoup.

Des voix: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous demandons au groupe Promo-Vélo de bien vouloir se présenter à la table. Alors, M. Gauvin et M. Leclerc, nous vous souhaitons la bienvenue. Comme pour les autres groupes, vous avez 20 minutes pour nous présenter votre mémoire, qui seront suivies par la période de questions de 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'opposition. Alors, je pense que c'est M. Gauvin le responsable du mémoire. Vous avez la parole.

Promo-Vélo

M. Gauvin (Pierre): Merci, Mme la Présidente, M. le ministre des Transports, Mmes et MM. les députés membres de la commission de l'aménagement et des équipements. Alors, je me présente. Je suis Pierre Gauvin, membre de Promo-Vélo et rédacteur du mémoire. Je suis accompagné ici de M. Pierre Leclerc, vice-président de Promo-Vélo.

• (10 h 30) •

En plus de notre grande implication au sein de Promo-Vélo et de divers autres organismes touchant ce moyen de transport et de loisir, nous sommes tous deux de grands amateurs de vélo et nous parcourons des centaines de kilomètres à chaque été. Nous profitons de cette occasion pour vous remercier de l'opportunité que vous nous donnez de vous faire partager notre point de vue ce matin.

Notre présentation se fera en deux étapes: je rappellerai d'abord les grandes lignes du mémoire que nous vous avons soumis; par la suite, M. Leclerc présentera nos principales réalisations et les tendances se dégageant d'une étude maison réalisée auprès de diverses organisations de la région de Québec.

Promo-Vélo est un organisme sans but lucratif, qui a comme mission, dans la grande région de Québec, de promouvoir l'usage de la bicyclette comme moyen de transport et comme activité récréative. Incorporé à la fin des années quatre-vingt, Promo-Vélo jouit aujourd'hui, en plus de sa reconnaissance régionale sans cesse grandissante, de l'appui de ses 400 membres, de clubs cyclistes et de groupes environnementaux. Il se veut être le rassembleur, le point de rencontre des différentes associations reliées au domaine du vélo dans la région. Promo-Vélo est un mouvement qui propose des solutions concrètes et raisonnables. Sa force repose sur ses membres, la générosité de ses bénévoles et son désir de construire dans la synergie.

Fidèles à notre mission, nous présentons ce mémoire dans le but de continuer à promouvoir la pratique sécuritaire du vélo. Sujet d'actualité et de controverse, le casque de vélo fait partie de l'équipement que tout cycliste peut utiliser pour sa sécurité. Personne ne semble être contre le fait qu'il représente un moyen de protection très utile en de multiples occasions. Promo-Vélo est pour le port du casque de vélo; Promo-Vélo est également pour sa promotion. Promo-Vélo est tout à fait d'accord avec la thèse qui dit que l'éducation à de bons

comportements cyclistes est la première des actions à promouvoir. De ce fait, et à cause des inconvénients majeurs qu'apporterait une loi, Promo-Vélo est contre une législation rendant obligatoire le port du casque cycliste.

Porter le casque ne doit pas être considéré comme un phénomène entier en soi. Divers éléments lui sont très étroitement liés, et il ne faut surtout pas les ignorer. Certes, les blessures à la tête sont la cause la plus fréquente de décès ou de graves traumatismes chez les cyclistes. Le fait de porter un casque ne réduira pas pour autant le nombre d'accidents. Cette sécurité supplémentaire que le cycliste se donne ne fera pas changer ses habitudes de conduite et encore moins celles des autres usagers de la route qu'il côtoie. Rendre le port du casque obligatoire ne réduira donc en rien le nombre d'accidents. Cette mesure sera plutôt souvent interprétée comme une contrainte dictant au cycliste qu'il n'est pas capable de prendre ses responsabilités pour assurer sa sécurité.

Les statistiques prouvent que le taux de port volontaire du casque est en hausse. On peut facilement vérifier cet état de fait lors des diverses randonnées populaires qui se multiplient depuis quelques années. Peu importent la randonnée et son nombre d'années d'existence, une constance se fait sentir: le pourcentage de cyclistes portant le casque augmente d'année en année. Les organisateurs de ces randonnées incitent très souvent les participants à porter le casque. De même, les diverses campagnes publicitaires, ainsi que les écritures sur les voies cyclables, sont d'autres moyens efficaces pour promouvoir le port volontaire du casque. Tous ces petits incitatifs font partie d'un processus éducatif qui, en même temps qu'il n'est pas, contrairement à une loi, opprimant, permet de solides répercussions positives à long terme.

Les prescriptions s'adressant aux cyclistes et dictées par le Code de la sécurité routière ne sont que rarement respectées. Aucun contrôle ne semble se faire non plus sur l'équipement obligatoire que toute bicyclette doit comporter. Les services policiers québécois n'ont, selon leurs propres dires, tout simplement pas le temps et les effectifs nécessaires pour faire du respect du Code par les cyclistes une de leurs préoccupations. Et pourtant le cycliste qui commet une infraction, en plus de mettre sa vie en danger, met également très souvent celle d'autrui dans la même situation. Celui qui ne porte pas de casque, quant à lui, ne représente pas de danger réel pour les autres.

Comment peut-on imaginer, suite à ce non-respect du Code et, il faut bien le dire, à ce peu de volonté de vouloir corriger cette situation, que le port obligatoire du casque sera respecté? Devant cet état de fait, il est légitime de se poser cette question: À quoi sert-il alors de faire une loi si l'on sait d'avance qu'elle ne sera pas respectée? Comment les effectifs policiers pourraient-ils avoir le temps d'arrêter les cyclistes ne portant pas le casque, alors qu'ils n'ont pas le temps pour faire respecter Code actuel?

Une loi non appliquée amène inévitablement la confusion: Y a-t-il, oui ou non, une loi? Quelle est la crédibilité d'une telle loi? Une loi non appliquée donne l'illusion que sa portée n'est pas très importante, puisque personne ne l'applique et, pis encore, que personne ne se soucie de sa non-application. Pourquoi porter un casque alors? La non-application tout à fait plausible de la loi aura inévitablement un impact négatif sur la promotion du port du casque. Plusieurs personnes se diront, non sans tort, que le casque n'est pas si important, puisque la loi l'obligeant n'est même pas appliquée.

Selon Promo-Vélo, le respect du Code de la sécurité routière passe avant l'obligation de porter le casque. Le Code existe afin de faire respecter le droit à chacun de circuler en toute sécurité. Si, il y a quelques années, les cyclistes n'étaient pas toujours informés que le Code s'adressait à eux, cette situation a bien changé depuis, et aujourd'hui bien peu de contrevenants pourraient réussir à se justifier pleinement en alléguant qu'ils n'en connaissaient pas les prescriptions. Dans ce contexte, nous croyons que l'information devrait de plus en plus faire place à la réprimande.

La chaussée, avec son nombre souvent très élevé de trous et de bosses de toutes sortes, n'est que peu propice à une pratique sécuritaire du vélo. L'état plutôt lamentable de certaines portions joue un rôle important dans les accidents impliquant des cyclistes. Même s'il est vrai qu'une blessure à la tête peut être évitée lors d'une chute si le cycliste porte un casque, cette blessure est beaucoup plus visible et plus vite identifiée qu'un trou dans la chaussée. Pourtant, s'il n'y avait pas eu de trou, il n'y aurait peut-être pas eu de chute, donc pas de blessure. Celle-ci est la conséquence de la chute, le trou en est la cause. Ne vaudrait-il pas mieux alors régler le problème à sa source? L'amélioration des infrastructures et des équipements doit être priorisée bien avant de rendre le casque obligatoire.

On ferait une grave erreur en imposant une loi obligeant le port du casque, car cette fausse solution imputerait la responsabilité des blessures à la tête uniquement aux cyclistes. Il en est tout autrement. Les chutes à vélo peuvent être causées par une multitude de comportements, fautifs ou pas, de la part de chacun des usagers de la route. Ce n'est pas uniquement aux cyclistes que revient la responsabilité d'assurer leur sécurité, mais plutôt à l'ensemble des usagers. En obligeant le port du casque, on semble dire que tout a été fait pour assurer la sécurité du cycliste, ce qui est tout à fait faux, car une telle loi ne changera pas pour autant les comportements des divers usagers de la route.

Certains milieux affirment que le port obligatoire du casque fera diminuer les coûts sociaux, car les blessures à la tête seront moins nombreuses et moins graves. Nous ne partageons aucunement cette affirmation. Des exemples de pays démontrent que l'obligation de porter le casque a amené une chute de la pratique du vélo. Il est tout indiqué que pareille situation se reproduira ici si une telle obligation est mise en vigueur. Conséquence immédiate de cette baisse: les adeptes du vélo, privés de

leur activité, feront certes moins d'exercice et seront donc moins en forme. Qu'arrivera-t-il à plus long terme? Les coûts sociaux de santé seront-ils réellement plus bas? Nous sommes très loin d'en être convaincus.

Sans vouloir approuver ou désapprouver la position de ces groupements qui seraient impliqués si une loi venait obliger le port du casque cycliste, nous ne pouvons passer sous silence le fait que, entre autres, l'Association des directeurs de police et pompiers du Québec et la Sûreté du Québec sont contre une législation. Une des raisons expliquant leur position est la difficulté d'application d'une telle loi. On ne peut ignorer cet élément, étant donné que ce sera aux policiers de faire respecter la loi. Comment pourraient-ils accomplir cette tâche s'ils ne sont pas convaincus que cette solution est réalisable?

• (10 h 40) •

En conclusion, nous croyons fermement que la promotion, la sensibilisation et l'éducation face à l'importance de porter un casque lors des déplacements à vélo auront beaucoup plus d'impacts positifs qu'une législation qui, selon toute vraisemblance, ne sera pas respectée ni appliquée. Cette éducation doit se faire avec les cyclistes de tous les âges et doit viser non seulement uniquement ceux-ci, les cyclistes, mais également tous les autres usagers de la route. Nous croyons que l'éducation et la promotion n'ont pas atteint leur plafonnement. Depuis quelques années, beaucoup de cyclistes ont adopté le casque de façon volontaire. Nous croyons fermement qu'un bon nombre d'autres adeptes du vélo verront les avantages de le porter si la sensibilisation se poursuit. À long terme, le changement de comportement souhaité a beaucoup plus de chances de se produire qu'avec une loi. La législation, en plus d'être un règlement tout à fait inapplicable, ne serait en fait qu'une loi bidon qui ne ferait que biaiser le problème, une mesure excessive qui ne ferait qu'aggraver la situation.

Nous croyons aussi qu'un meilleur aménagement du réseau routier doit être la première priorité à mettre en oeuvre pour le développement de meilleures conditions de conduite sécuritaire pour les cyclistes. En d'autres mots, il faut aller à la cause des accidents et non aux conséquences, telles les blessures à la tête.

Alors, je cède maintenant la parole à M. Pierre Leclerc, vice-président de Promo-Vélo, qui nous dressera un portrait de la perception de certaines organisations et nous parlera des différentes réalisations de Promo-Vélo au cours des années.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. M. Leclerc.

M. Leclerc (Pierre): Bonjour, madame. Merci. Promo-Vélo est un organisme qui existe depuis cinq, six ans, qui vise la promotion du vélo et la sécurité en vélo. Il compte 400 membres actuellement et essaie de ramasser, de réunir et de concerter tous les organismes de randonnées populaires, soit des clubs de vélo, pas la compétition mais tous ceux qui font de la randonnée

populaire, à faire la promotion et la sécurité. On travaille ensemble à améliorer le comportement des gens et à organiser aussi des pistes et des randonnées plus intéressantes.

C'est ainsi que nous avons publié, avec la Communauté urbaine, une carte des pistes cyclables dans la région de Québec. Nous avons aussi, cette année, publié un guide, *Info-Vélo*, qui réunit toutes les activités de vélo dans la région de Québec, toutes les randonnées, le nom des clubs avec leurs sorties, leurs tarifs, etc., et aussi tous les organismes qui font des forfaits durant la fin de semaine pour des vacances, qui font des randonnées pour des gens. Alors, c'est nos principales réalisations.

Nous avons aussi un bulletin que nous publions quatre fois par année, pour nos membres, qui exprime toutes nos orientations puis aussi nos réalisations et celles des organismes qui sont membres chez nous. Nous travaillons en étroite collaboration avec la Communauté urbaine de Québec qui, d'ailleurs, nous subventionne un peu cette année pour nous aider à faire cette coordination. C'est elle qui nous a aidés à faire la carte aussi pour la région de Québec. Nous rencontrons aussi les organismes régulièrement — deux, trois fois par année — pour discuter un peu des problèmes qu'ils rencontrent. Et nous agissons aussi beaucoup avec les municipalités pour leur fournir l'expertise. Vous savez qu'actuellement, avec la route verte qui va traverser le Québec, tout le monde veut faire des pistes, sur les voies ferrées ou autrement. Alors, on sert un peu d'expertise et de consultants là-dedans avec Vélo Québec aussi de Montréal, qui est plus organisé que nous autres. Nous autres, c'est plus de l'animation qu'on essaie de faire, c'est de la concertation avec les gens pour les sensibiliser à tous ces problèmes-là. Bon. Voici un peu ce que nous avons fait.

Maintenant, nous avons fait, cet été — prévoyant cette rencontre parlementaire ici — un petit sondage auprès de nos organismes pour connaître un peu leur opinion sur le port du casque. Et tout le monde est pour la vertu, comme vous pensez bien. D'après le guide que nous avons préparé cette année, nous avons fait le tour de toutes les randonnées populaires et de tous les clubs qui existent. Ça regroupe à peu près 12 000 personnes, ça, dans la région de Québec. Et tous ces gens-là nous disent que, à 80 % ou 90 %, tout le monde porte le casque. Alors, c'est un fait. Je n'invente pas ça. C'est une consultation auprès des organismes. La ville de Québec a fait une consultation auprès des organismes des différents secteurs; il y avait une quinzaine d'organismes présents là — «quinzaine» revient tout le temps, mais c'est une coïncidence — et tout le monde était non favorable à une loi obligeant le port du casque. Alors, d'ailleurs, tous ceux que nous avons consultés, les clubs, les organisateurs de randonnées sont unanimes à dire qu'il faut porter le casque mais qu'une loi n'est pas nécessaire du tout, que ça ne réglera rien, que c'est par l'information, la promotion, la sensibilisation qu'on va y arriver. Et les gens trouvent qu'il va falloir avoir bientôt

avoir le casque aussi pour ceux qui marchent sur la rue; autrement, on n'est jamais en sécurité. Alors, voilà, c'est ce que nous avons fait actuellement pour la loi.

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

M. Brassard: Merci beaucoup, M. Gauvin, M. Leclerc de votre mémoire qui vient s'ajouter à un certain nombre d'autres qui proposent la même orientation en matière de port du casque, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de caractère obligatoire imposé par une loi mais que ce soit le résultat d'une sensibilisation ou d'un changement d'attitude, de comportement du cycliste.

Quand on regarde l'évolution du taux ou de la proportion de cyclistes qui portent le casque: en 1993, on était à 18 %; l'année suivante, on est passé à 22 %; 1995, 25 % — je parle de l'ensemble du Québec — et 24 % en 1996. Donc, ça tourne autour de 24 %, 25 %. La question évidemment que je vous pose puis que j'ai posée à bien d'autres également à cet égard, quoique... Avant de poser ma question, il faut mentionner que c'est variable à travers le Québec. Il y a des régions où la proportion est plus élevée, la vôtre en particulier, la région de Québec, à un taux plus élevé: c'est autour de 34 %, 35 %. La première, c'est l'Outaouais, qui approche le 40 %. Ça veut donc dire que dans d'autres régions du Québec évidemment c'est pas mal plus bas, puisqu'il y a des régions qui atteignent ces niveaux-là. Mais, quand on atteint 35 %, 38 %, 39 %, comme l'Outaouais, il y en a plusieurs évidemment qui ont examiné cette question-là et qui sont convaincus que, par la promotion, l'éducation ou la sensibilisation, on ne pourra guère aller plus loin que ce seuil-là, autour de 40 %. Mais il reste que, au Québec, actuellement, globalement, on est à 24 %, 25 %.

Si je comprends bien, vous êtes persuadés, convaincus, qu'on peut faire encore un bon bout de chemin avec la promotion et la sensibilisation. Ma question, c'est: Jusqu'où, d'après vous, peut-on se rendre avec une politique de promotion et d'éducation? Et l'autre question évidemment que je vous pose immédiatement aussi, c'est: À partir du moment où on aura atteint un seuil qu'à peu près tout le monde prétend que c'est le maximum qu'on peut atteindre par la voie de la promotion, est-ce qu'à ce moment-là on laisse les choses dans l'état, ou est-ce qu'il vous apparaîtrait hérétique d'envisager comme solution, à ce moment-là, l'adoption d'une loi qui rendrait le port du casque obligatoire?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gauvin.

M. Gauvin (Pierre): Oui. Alors, concernant votre première question: Quel est le pourcentage?, c'est une question, bon — vous en êtes sûrement conscient — qui est quand même très difficile à répondre. Les deux associations, la Sûreté du Québec et l'Association des directeurs de police et pompiers du Québec disent, elles, dans leurs positions, qu'il doit y avoir — là, je ne me

souviens plus lequel des deux — en tout cas, une dit que c'est 40 %, l'autre, c'est 50 %...

M. Brassard: 50 %.

● (10 h 50) ●

M. Gauvin (Pierre): 50 %, je pense que c'est la Sûreté du Québec. Alors, certainement que ce pourcentage-là — pourcentage que l'on devrait viser — ne devrait pas être moindre que celui-là, que 50 %, parce que, comme on le dit dans le mémoire, si ce sont les policiers qui ont à appliquer la loi, il faut quand même — je pense que ce seront eux les premiers acteurs — les écouter. Ce sont eux qui, sur le terrain, vivent la situation; ce seront eux qui auront à l'appliquer. En tout cas, je pense que, pour cette question-là, minimalement, ce serait de se rendre à ce que la Sûreté du Québec dit dans ce cas-ci.

C'est sûr que, par contre, c'est très difficile de savoir, bon, est-ce que ce sera suffisant, rendu à ce moment-là, pour légiférer. Est-ce que ce sera bon de légiférer? J'oserais dire peut-être tout dépendant comment vont s'être faites la sensibilisation, l'éducation, et tout ça, à ce moment-là, si tous les moyens qui ont été mis en oeuvre... Si on considère que, oui, effectivement, là, il n'y a plus moyen de faire autrement, oui. Sauf que, si on trouve qu'il y a encore moyen... Je pense, en tout cas, que la législation, même s'il y a un pourcentage plus élevé, mettons 50 %, de gens qui portent le casque, va avoir encore des effets négatifs, comme ceux que l'on nomme ce matin, là. En tout cas, pour nous, ce n'est pas nécessairement une question de savoir si ça doit être rendu à un pourcentage en particulier.

M. Brassard: Bon, je comprends, évidemment, qu'on se posera la question à ce moment-là, puis on refera sans doute le débat à ce moment-là, si c'est dans cette voie-là qu'on s'engage. Mais est-ce que c'est possible de l'atteindre, le 50 %, par la voie de la promotion et de la sensibilisation? Prenons votre région, la région de Québec, qui est une région qui a fait des progrès. Vous êtes à 35 %, bon. Et tous les organismes qui relèvent de vous... Vous avez fait une enquête, un sondage auprès des clubs; c'est très élevé, la proportion, ce qui fait que la région de Québec est en tête, en fait, parmi les régions, en tête en cette matière. Alors, prenons le cas de la région de Québec, à 35 %. Est-ce que vous êtes convaincus, vous pensez que, avec un programme de sensibilisation, d'éducation, de promotion, vous pouvez faire passer ce taux-là de 35 % à 40 %, éventuellement, à 50 %? Oui?

M. Leclerc (Pierre): Oui, puis beaucoup plus que ça, même.

M. Brassard: Plus que ça, même.

M. Leclerc (Pierre): Ah oui, beaucoup plus que ça. Je pense qu'on peut arriver à une pratique régulière

de tout le monde pour le port du casque. On le voit actuellement. C'est parce que vos statistiques sont là, mais, moi, je vois autre chose aussi, dans la réalité.

Il faut quand même remarquer une chose: le port du casque ne diminue pas les accidents. Le problème, à la base, c'est les accidents puis l'insécurité des gens durant leur transport en vélo. C'est ça qui est important. Le port du casque, ce n'est pas une panacée à tous les maux.

M. Brassard: Tout à fait.

M. Leclerc (Pierre): S'il y a des accidents, c'est parce qu'il y a des mauvaises conditions pour avoir des accidents. C'est que les gens ne respectent pas les règlements, la sécurité. Les routes sont mal organisées. Les accotements ne sont pas pavés, on ne s'en occupe pas. Puis les municipalités commencent, d'ailleurs, à être sensibilisées à ça. Je pense que ce sont elles-mêmes les premières à s'intéresser à ça. Mais le problème, il est là; il n'est pas au port du casque. Le port du casque, c'est un épiphénomène, ça. Ça ne règle pas tout. Je pense qu'on s'attarde sur le port du casque un peu trop, parce que... C'est évident, moi, j'en porte, un casque, depuis 20 ans, puis tout le monde en porte, mais ça ne règle pas les problèmes de sécurité sur la route, ça. C'est un faux problème, d'après moi.

M. Brassard: Ça, là-dessus, je pense que vous avez raison. Ça a été signalé avec raison. Quand on regarde le bilan routier aussi, on se rend compte que les facteurs pour les décès des cyclistes, le premier de tous les facteurs, c'est la négligence des cyclistes.

M. Leclerc (Pierre): Bien oui, c'est sûr.

M. Brassard: C'est le premier. C'est au-dessus de 50 % des explications des décès de cycliste. Ça a été reconnu par le coroner aussi qui...

M. Leclerc (Pierre): Oui.

M. Brassard: ...dans 80 % des cas de décès de cycliste, identifiait comme causes des fautes de conduite des cyclistes.

M. Leclerc (Pierre): Sûrement.

M. Brassard: Ils vont en sens inverse...

M. Leclerc (Pierre): Oui, oui.

M. Brassard: ...ne respectent pas les feux de circulation, etc. Ça, c'est évident qu'il y a des progrès à faire sur ce plan-là. Mais — je termine là-dessus — il reste quand même que votre région semble plafonner depuis trois ans: 35 % en 1994; 35 % en 1995; 34 % en 1996. Donc, pour augmenter, il va falloir vraiment un programme bien articulé de sensibilisation impliquant tout le monde, pas seulement la SAAQ...

M. Leclerc (Pierre): Non.

M. Brassard: ...mais que tous les intervenants soient de la partie, soient impliqués.

M. Leclerc (Pierre): Je vous ferai remarquer là-dessus que ceux qui portent le moins le casque actuellement, ce sont les jeunes. Et ça, c'est la responsabilité des parents. Ce n'est pas la responsabilité de l'État; c'est la responsabilité des parents. Alors, on a encore un autre problème qu'on met de côté, là. C'est ceux-là qui ne portent pas de casque, autant pour aller au coin chercher de la gomme balloune ou je ne sais pas quoi, mais ils n'en portent pas, de casque. D'ailleurs, est-ce que c'est toujours nécessaire? Je vous ferai remarquer aussi que le casque, après 20 km de vitesse, n'est plus efficace.

M. Brassard: Merci, madame.

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Gauvin, M. Leclerc. Si on regarde les statistiques là, ça monte de 2 %, 3 % par année, de façon générale. Et vous avez indiqué — je pense que c'est M. Leclerc — qu'on pouvait atteindre facilement 50 %. Dans combien de temps?

M. Leclerc (Pierre): Ça va dépendre des programmes qu'on va mettre en oeuvre. Si on met le paquet pour faire des programmes de promotion intelligents puis persuasifs, je pense qu'on va y arriver dans quatre, cinq ans.

M. Middlemiss: On vient d'indiquer que, peut-être, Québec, ça a stagné, là, depuis trois ans. Mais est-ce que vous avez des programmes depuis trois ans?

M. Leclerc (Pierre): Oui.

M. Middlemiss: Et, si oui, ça veut dire toutefois que ces programmes-là ne semblent pas avoir porté fruit...

M. Leclerc (Pierre): Bien, on n'a pas...

M. Middlemiss: ...dans le sens, là... Tu sais, si on regarde les statistiques, là. Je ne critique pas, je fais juste faire une observation.

M. Leclerc (Pierre): Oui, oui. D'accord.

M. Middlemiss: Et donc, ce que je dis dans ce contexte-là, c'est que soit que le programme n'est pas bon ou bien qu'on ne rejoint pas les gens qu'on veut rejoindre, qui ne le portent pas, là, ou bien que ça va prendre la coercition. C'est une des deux choses. Tu sais, on ne peut pas convaincre des gens que c'est mieux

pour eux. Mettons de côté qu'il y a des accidents qui sont peut-être dû à la condition des routes ou à la négligence des jeunes, et ainsi de suite. Ça, ça va toujours être, malheureusement. Tu sais, on ne peut pas garantir que les gens qui pratiquent le vélo vont toujours être prudents ou qu'il n'y aura pas, malheureusement, un trou dans la piste cyclable ou sur le bord de la route. Il y avait, hier, un M. Faubert, qui est de Vélo Tour, je pense...

Une voix: Explo Tour.

M. Middlemiss: ...Explo Tour, qui nous a indiqué que, lui, croyait que, dans une période de trois ans, il pourrait atteindre 50 %. Mais quelle sorte de programme, combien ça pourrait coûter et qui devrait être responsable et payer pour?

M. Leclerc (Pierre): Bien, écoutez, le programme, nous, on l'a fait... on n'a pas un programme paten-té, officiel. On fait surtout la coordination, la concertation puis l'animation auprès de nos membres. Ça revient à un organisme comme le vôtre, comme le gouvernement, de faire une promotion comme ça. C'est d'envergure provinciale; un peu comme la sécurité routière dans l'automobile, ça ne revient pas à nous autres. On fait ce qu'on peut avec les petits moyens du bord, mais on ne peut pas aller plus loin que ça.

Mais je pense, moi, que, seulement par l'effet d'entraînement, par les gens qui en parlent, par les gens qui le voient, ça va tranquillement évoluer, mais avec un programme articulé ça serait beaucoup plus fort parce qu'on l'a fait pour d'autres programmes puis ça a réussi. Pour le port de la ceinture, on l'a fait, puis ça a réussi. Bien, pourquoi on ne le ferait pas là-dessus?

M. Middlemiss: Mais le port de la ceinture, on a été obligé de passer une loi...

M. Leclerc (Pierre): Oui, oui.

M. Middlemiss: ...ensuite. Voyez-vous!

M. Leclerc (Pierre): Mais je vous ferai remarquer que l'automobile puis le vélo, ce n'est pas tout à fait la même chose. C'est comme le tabac, c'est comme l'automobile, c'est des choses de santé importantes, on ne peut pas jouer avec ça.

M. Middlemiss: Bien oui, d'accord, je pense, si on regarde les résultats ou les conséquences.

M. Leclerc (Pierre): Oui, oui.

M. Middlemiss: Mais le fait que les gens ne le font pas, c'est une affaire d'attitude ou de comportement.

• (11 heures) •

M. Leclerc (Pierre): C'est ça.

M. Middlemiss: Et la seule façon par laquelle on peut, des fois, les forcer, c'est en serrant la vis, malheureusement. Et, si on ne réussit pas à les convaincre que c'est dans leur intérêt supérieur de porter un casque de vélo, ou de s'attacher, ou de ne pas fumer, bien, à ce moment-là on doit faire quelque chose pour les protéger contre leur entêtement ou des choses de cette nature-là.

M. Leclerc (Pierre): C'est ça. Mais je voudrais vous faire remarquer qu'en santé communautaire ce qu'il faut faire, surtout, c'est de prévoir des aménagements intéressants qui vont changer la mentalité des gens.

Si on donne l'exemple des cafétérias dans les écoles, les commissions scolaires, à un moment donné, dans les cafétérias, les jeunes mangeaient des choses grasses, des frites, puis des hamburgers, puis tout ça. Bon. Ils mangeaient un peu mal. Ils ont décidé de faire quelque chose là-dessus. Ils n'ont pas imposé une loi. Ils ont décidé de changer les comportements en offrant des meilleurs repas, plus équilibrés, plus variés, plus de santé, et, avec aussi les professeurs, puis le milieu scolaire, ils ont travaillé là-dessus. C'est ça qui a fait le changement de comportement; ce n'est pas une loi qui a changé ça. D'abord, ça ne se fera pas par une loi, ça. Alors, je pense que les choses ne sont pas tout à fait de la même nature. Moi, je crois beaucoup plus à la persuasion puis à l'effet d'entraînement qu'à une loi, surtout dans le port du casque, qui est, d'après moi, une infime solution du problème.

M. Middlemiss: Vous avez indiqué — je pense que c'est M. Gauvin — que, dans certains pays ou dans certaines provinces où on a légiféré, obligé le port du casque, il y avait eu une baisse dans la pratique du vélo. Est-ce que vous pourriez m'identifier l'endroit et les statistiques qui le démontrent? Et est-ce que ça a eu un effet temporaire et ça s'est replacé après?

M. Gauvin (Pierre): O.K. Je dois dire tout de suite sur ce point-là que certaines études se contredisent. O.K.? Bon. Il y a certainement eu des gens ici qui ont apporté des arguments contre ce que je vais dire. On sait, par contre, entre autres, en Australie, qu'il y a eu une loi obligeant le port du casque et que la pratique du vélo a baissé, là. Par contre, malheureusement je ne pourrais pas vous dire selon quel pourcentage, là, la pratique, semble-t-il, a augmenté chez certaines catégories de personnes, a diminué chez certaines autres, mais le résultat global a fait que ça a diminué. Alors, c'est un petit peu là-dessus que l'on s'est fié, là, pour avancer ce que l'on a avancé là. Malheureusement, comme je vous dis, je ne peux pas vous dire les statistiques, les chiffres. Sauf que, je pense aussi, il faut prendre exemple de cela. C'est que, bon, les études se contredisent. Il n'y a pas de consensus qui dit que oui ou bien qui dit que non, ça a baissé ou bien ça a augmenté.

Alors, dans le contexte actuel, au Québec, où il y a une loi, il y a un Code de la sécurité routière qui n'est pas respecté et qui n'est pas appliqué pour les

cyclistes, en grande partie, pourquoi rajouter un autre élément, lorsqu'on n'est même pas sûr ailleurs c'étaient quoi les résultats, lorsque finalement ici non plus on ne saura pas vraiment? Alors, pourquoi ajouter en plus à cela — c'est une question, en tout cas, que l'on se pose — alors qu'il y a tant d'autres choses à faire que ça?

Pour nous, c'est très clair que de meilleurs aménagements, de meilleures infrastructures de la route et des voies cyclables et une meilleure éducation face au comportement à adopter — et là, quand on parle de comportement, c'est autant des cyclistes que des autres usagers de la route... On sait que la solution, si on peut dire, passe par là, finalement. Donc, c'est ça. Donc, notre position est beaucoup, là-dessus, qu'il y a tant d'autres choses à faire qui seraient beaucoup plus utiles. Donc, aller, comme je le disais, à la cause des accidents et non aller aux conséquences telles les blessures à la tête. On en parle beaucoup des blessures à la tête, évidemment c'est relié directement avec le casque.

M. Middlemiss: Donc, vous croyez qu'avec des campagnes de sensibilisation, d'éducation et toutes ces choses-là on va éliminer tout accident, il n'y aura plus d'accidents?

M. Gauvin (Pierre): Non.

M. Middlemiss: O.K. D'accord. On peut se rendre à quel pourcentage, là? Avec tout ça, là, quel pourcentage d'accidents peut demeurer parce que quelqu'un ne fait pas attention, pour toutes sortes de raisons? On va en avoir des accidents et les conséquences... Si vous pouvez nous garantir qu'on a un moyen d'éviter tous les accidents, je vous dis: Bien, regardez, le port du casque, c'est ridicule. On n'en a pas besoin. Il n'y a pas personne qui va avoir des accidents. Mais sauf qu'il y a cette possibilité-là et, si on ne peut pas l'éliminer, moi, je me dis: Il faudrait certainement faire quelque chose pour l'éviter. Parce que, si le casque peut éviter des pertes de vie, des personnes qui demeurent handicapées durant toute leur vie, la vie durant, est-ce qu'on ne devrait pas, surtout lorsque la population, à 80 %, nous dit: On croit que le port du casque devrait être obligatoire? Donc, dans un contexte comme ça, on fait quoi?

M. Leclerc (Pierre): 80 %, vous avez dit?

M. Middlemiss: Oui.

M. Leclerc (Pierre): De la population?

M. Middlemiss: Oui.

M. Leclerc (Pierre): J'ai mal compris, peut-être.

M. Middlemiss: Oui.

M. Leclerc (Pierre): 80 % de la population est pour le port du casque?

M. Middlemiss: Oui, selon un sondage de la SAAQ, 75 % des cyclistes sont en faveur...

M. Leclerc (Pierre): Pour le port du casque, mais pas pour un règlement.

M. Middlemiss: ...et plus de 80 % des parents.

M. Leclerc (Pierre): Pour un règlement ou pour le port du casque? C'est deux choses différentes.

M. Middlemiss: Pour le port du casque. Bien oui, mais...

M. Leclerc (Pierre): Moi, j'ai interviewé tous les gens dans les clubs, ici...

M. Middlemiss: Une loi, une loi, une loi.

M. Leclerc (Pierre): Parce que, moi, j'ai interviewé tous les gens des clubs, ici. Tout le monde me dit: Pour le port du casque, on est complètement d'accord avec ça. Mais, quand je parle de la loi, tout le monde est contre.

M. Middlemiss: Bien, les statistiques qu'on me donne ici, c'est: 75 % à 80 % des gens sont pour une loi, pour obliger.

M. Leclerc (Pierre): Parce que ça a été mal conçu, parce que les gens ne comprennent pas ce que ça veut dire, loi et sécurité.

M. Middlemiss: C'est mal conçu, ça dépend, tu sais.

M. Leclerc (Pierre): C'est mal expliqué, c'est mal expliqué. On ne leur dit pas.

M. Middlemiss: Non, non. Regardez...

M. Leclerc (Pierre): J'ai vérifié, je l'ai fait, moi, avec des gens.

M. Middlemiss: Non, non. Mais est-ce que vous avez réussi à rejoindre autant de personnes? Écoutez...

M. Leclerc (Pierre): Bien non, bien non. C'est un échantillonnage, monsieur, qui est valable aussi bien que le vôtre.

M. Gauvin (Pierre): C'est bien évident que personne n'est contre la vertu et que, si on demande la question comme ça, c'est bien évident. Sauf que M. Leclerc a parlé, tout à l'heure, de la ville de Québec qui a consulté. Ça, ça n'a rien d'officiel, ce n'est pas la position officielle de la ville de Québec. Sauf que, par contre, il y a un comité-conseil vélo à la ville de Québec, dont nous faisons partie. Et les gens ont été

consultés et il y a eu une remarque, là, que je me suis dit: Oui, c'est tout à fait vrai. Les gens qui sont le plus près, les intervenants qui sont le plus près du vélo sont contre une législation. Les gens qui sont plus du côté de la santé publique, du côté de la santé communautaire sont pour l'obligation. C'est parce que, lorsque l'on est dans le contexte de cycliste, lorsque l'on est dans le contexte de vélo, on sait que cette solution-là de rendre le port obligatoire, ce n'est pas la bonne solution.

C'est sûr que pris uniquement, ce point-là... Et c'est d'ailleurs un des objets de notre mémoire, on dit que le port du casque ne doit pas être pris comme un phénomène entier en soi. O.K.? Alors, c'est vraiment à partir de ça que la position de notre organisme, la position de Promo-Vélo est que oui, le port du casque est peut-être sécuritaire, sauf que ce n'est pas la panacée, ce n'est pas ça qui va régler le problème, puis ce n'est pas ça, à la base, qui doit être fait au départ.

M. Middlemiss: Je pense que la base, c'est de prévenir les accidents, c'est ça. Et il me semble que vous m'avez répondu: Je pense qu'on n'a pas les moyens de s'assurer qu'on va toujours prévenir ces accidents-là. Donc, à ce moment-là, est-ce qu'on ne devrait pas prendre d'autres moyens pour assurer, s'il y en a, des accidents, que les accidents qui causent des traumatismes crâniens soient réduits au minimum possible? Je pense que c'est ça, notre but. Je ne m'étendrai pas plus longtemps sur ça.

L'autre effet, c'est qu'on a mentionné tantôt que, dans l'Outaouais... Et ce n'est pas un accident de parcours, ce n'est pas parce qu'on est plus sérieux dans l'Outaouais que c'est 40 %. Non, ce n'est pas ça. C'est que les pistes cyclables sont des deux côtés de la rivière et, certainement, il y a une influence du côté de l'Ontario où le port du casque est maintenant rendu obligatoire pour les 18 ans et moins, depuis un an. Donc, ça a un effet d'entraînement parce que les gens se promènent des deux côtés de la rive et, à ce moment-là, ça a certainement un effet d'entraînement pour que l'écart, tu sais, soit de 5 % de plus que peut-être Québec qui est un des endroits où le port du casque est le plus élevé. Donc, moi, je me dis: Ça a certainement un effet. Donc, si, une fois rendu à 50 %, ça n'augmente pas, est-ce que, à ce moment-là, vous seriez d'accord à ce qu'il y ait une loi? Puis est-ce que votre plus grosse préoccupation, c'est que, réellement, les gens vont arrêter de faire du vélo si on les oblige à porter un casque? Parce qu'il y a un policier qui était ici hier, il y a un constable qui était ici hier, un M. Héroux, qui fait de la bicyclette, puis il a dit que, d'après lui — puis c'est lui qui doit faire appliquer les lois — ce serait mieux d'en avoir une, tu sais, et que peut-être il y aura des problèmes, des difficultés pour certaines exceptions, mais que, de façon générale, ça aurait des effets positifs.

• (11 h 10) •

M. Gauvin (Pierre): Moi, là-dessus, je pourrais peut-être vous répondre sur un... Je ne peux pas généraliser par rapport à la situation que je vais vous présenter,

sauf que je pense, en tout cas, qu'elle est quand même vraie pour un grand nombre de personnes, surtout pour les adolescents. J'ai eu à présenter un genre de petit discours sur la question devant un club dernièrement — et ce n'était pas un club de vélos, là, ce n'était pas un club du tout qui se rapportait au vélo — sauf qu'il y a une personne qui est venue me voir par la suite et qui m'a dit: Ah oui, ça m'a éclairé la façon dont tu en as parlé, parce qu'on pouvait voir les deux côtés, et tout ça, et, lorsque j'en ai parlé avec mon fils, un adolescent — je pense qu'il a 14 ou 15 ans son fils — il m'a dit: Moi, si ça devient obligatoire, le port du casque, je ne fais plus de vélo.

Comme j'ai dit, là, peut-être qu'on ne peut pas généraliser. Par contre, on entend beaucoup que les adolescents, c'est une clientèle qui arrêterait de faire du vélo si le port du casque devenait obligatoire. Et, peut-être pour revenir à votre autre question, lorsque vous disiez: Est-ce qu'on a un moyen pour éviter tous les accidents?, c'est bien évident qu'on n'en a pas. Il n'y a personne qui a un moyen pour éviter tous les accidents en automobile. Le seul moyen qu'il y aurait, c'est d'arrêter de se promener en vélo. Je pense que, comme je l'écris dans le mémoire, les accidents peuvent être causés par des comportements fautifs ou pas. Alors, des fois, les comportements ne sont pas fautifs d'un côté comme de l'autre, mais c'est un accident, c'est une distraction, c'est un accident dans le premier sens du terme, donc on ne peut rien faire contre, finalement, là.

M. Middlemiss: Et c'est pour ça que, dans ces circonstances-là, le port du casque va être une prévention à des blessures graves.

M. Leclerc (Pierre): Oui, on en porte tous puis on est tous pour la vertu, nous autres aussi.

Une voix: C'est ça.

M. Leclerc (Pierre): Mais, comme on dit encore, ce n'est pas ça qui va régler le problème de la sécurité en vélo.

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

M. Gendron: Oui. Moi, je tiens à vous remercier de votre point de vue. Je tiens à vous dire que ce qui est clair, c'est que Promo-Vélo fait la promotion du port du casque, est pour le port du casque, mais vous êtes contre une législation.

M. Leclerc (Pierre): C'est ça.

M. Gendron: Et, en ce qui me concerne, c'est des objectifs qui sont tout à fait défendables; c'est ceux que je partage. Il n'y a pas de surprise pour dire que je suis contre une législation concernant le port du casque obligatoire.

Une voix: ...ce n'est pas une nouvelle.

M. Gendron: Ce n'est pas une nouvelle, ça, non.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: On la connaît! Ha, ha, ha!

M. Gendron: Et je ne veux pas que ça soit une nouvelle. Mais je trouve qu'effectivement vous avez soulevé des réalités qui, selon moi — puis j'ai quand même lu la plupart des mémoires, j'ai participé activement à la commission — il me semble qu'il y a des réalités qui sont soulevées qui ne sont pas prises en compte. Et je suis un de ceux qui pensent que ça serait un peu, de mettre l'accent sur une législation pour le port du casque, tenter de régler un accessoire de sécurité important puis de nous permettre de tout oublier le reste, et je ne peux pas être d'accord avec des réalités comme celle-là. Je l'illustre... Puis surtout par rapport au questionnement légitime que je viens d'entendre de notre collègue, critique en cette matière, de l'opposition, puis je le redis, tout à fait légitime, je n'ai aucun trouble avec le questionnement qu'il a fait. Mais essayer de nous faire accroire que, si vous pouviez nous certifier qu'il n'y aura plus d'accidents, bien, là, ça nous permettrait peut-être de ne pas exiger le port du casque, je n'ai pas senti que ça donne quelque chose, parce que, dans votre mémoire — puis j'aimerais le rappeler aux membres de cette commission...

Une voix: Je ne l'ai pas reçu, moi.

M. Gendron: Je suis convaincu que non. Quand on pense aux cyclistes, quand vous dites qu'ils roulent en sens inverse de la circulation, qu'ils brûlent les feux rouges, qu'ils ne font pas les arrêts obligatoires, casque ou pas... Puis les réalités statistiques démontrent que le nombre d'accidents est beaucoup plus grand dans des circonstances comme celles que vous illustrez dans votre mémoire, et ça, je trouve que ces réalités-là, il faut constamment ne pas les perdre de vue. Adéquatement, selon moi, vous avez illustré qu'il y a une série d'éléments liés aux équipements de sécurité et aux comportements, et tant qu'il n'y aura pas un effort plus grand, en tout cas selon moi, pour donner l'image comme société qu'on a la capacité de faire respecter ces éléments-là et qu'on le fait...

Je donne juste un autre exemple: c'est dit partout qu'une bicyclette, le soir, doit avoir des réflecteurs. Moi, j'en compte beaucoup plus, de bicyclettes qui n'ont pas de réflecteurs, que de gens qui n'ont pas de casque. J'aimerais bien mieux que le législateur dise: Bien, là, on va prendre des moyens, sacre monde, pour qu'une bicyclette, le soir, circule avec des réflecteurs dans la roue arrière, la roue avant puis en arrière du siège. Parce qu'il y a beaucoup de jeunes qui se font frapper parce qu'ils ne se rendent pas visibles avec l'usage de la bicyclette. Et on pourrait multiplier les exemples. Et ça,

ça m'apparaît, comme cheminement, beaucoup plus progressiste et correspondant à une réalité plus large de tout le Québec. Parce qu'il faut faire attention aussi. Et, moi, essentiellement, je pense que votre mémoire donne des éléments très probants pour montrer que, en faisant la promotion du port du casque, en ayant de plus en plus de clubs de vélos qui font l'éducation chez les jeunes en disant que c'est un instrument de sécurité que nous devrions constamment porter lorsqu'on fait usage de la bicyclette... Moi, je prétends que, oui, il y a moyen encore de hausser le nombre d'utilisateurs de la bicyclette qui vont se doter de cet équipement de sécurité là.

Et, moi, j'aurais deux questions. Vous prétendez la même chose, parce que je vous cite, là: «...le pourcentage de cyclistes portant le casque augmente d'année en année» et on pense qu'on est mesure de le faire augmenter d'année en année. Est-ce que ça, c'est plus votre volonté que vous traduisez ou une réflexion qui est basée sur des considérations d'analyse dans la réalité, qui est plus la vôtre? Parce que, en passant aussi, je fais un autre commentaire, ça me surprend toujours que toutes celles et tous ceux qui sont plus proches de l'usage d'une bicyclette, soit par un club ou autre, eux autres, ils sont pour la promotion du casque, ils sont pour l'éducation mais contre la loi, puis toutes celles et tous ceux qui sont plus loin, peu importe à quel niveau, eux autres, c'est automatique, c'est la loi, puis, là, ils pensent que la loi règle leur affaire. Alors, j'aime autant revenir un peu plus qu'à ceux qui sont dedans que ceux qui sont en dehors, parce que, règle générale, ceux qui sont en dedans, d'après moi, ont une meilleure perception plus générale de l'affaire. Non, je ne suis pas dans un club.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gendron: Alors, ma question sur les statistiques, sur la capacité de faire augmenter: Alors, c'est basé sur quoi, sur quelles réalités?

M. Gauvin (Pierre): Moi, je pense que, lorsqu'on regarde... On en a parlé tout à l'heure, bon, c'est sûr qu'il y a un pourcentage de 25 % environ de jeunes qui portent le casque présentement, qui augmente d'année en année. Si on regarde les randonnées populaires qui, soit dit en passant, sont de plus en plus populaires, sont de plus en plus nombreuses, il n'y a plus de place même pour ajouter de nouvelles... En tout cas, dans la région, présentement, les gens qui voudraient partir une randonnée, il faut qu'ils se cherchent vraiment une date parce qu'il n'y en a plus; il y en a pendant tout l'été, des randonnées.

Alors, lors des randonnées populaires — et, moi-même, le premier, j'ai participé à plusieurs depuis plusieurs années et, moi-même, le premier au départ, je veux dire, je ne portais pas de casque — de plus en plus les gens portent un casque. Donc, cet effet-là, d'entraîinement, aura certainement un autre effet sur le port général du casque. Si les gens de plus en plus participent à des randonnées populaires et s'ils voient que de plus

en plus de gens portent leur casque, eux autres mêmes vont le porter, le casque. Alors, s'ils portent le casque pendant la randonnée populaire, lorsqu'ils vont aller faire du vélo par eux-mêmes, ou en couple, ou à trois, quatre, ils vont également y penser de le porter, le casque. Alors, je pense que ça, c'est un élément, en tout cas, qu'il ne faut pas oublier là-dedans, que l'augmentation qui s'est faite au niveau des randonnées populaires va avoir de plus en plus de répercussions au niveau du port général du casque.

Et puis, pour répondre autre chose à votre question, je pense que, comme on le dit si bien, des campagnes de sensibilisation auprès évidemment des cyclistes et auprès également de tous les autres usagers pour faire changer des comportements, mais évidemment plus ciblés auprès des cyclistes pour le port du casque, il y a encore place à ça. Comme disait M. le ministre tout à l'heure, s'il y a un taux de port de 50 % un jour — c'est ce qu'on espère évidemment tout le monde — on se rasseroira, on regardera la situation à ce moment-là. Présentement, ce n'est pas ça. Et, nous, on croit sincèrement qu'il y a place encore, avant de légiférer, à une augmentation du port volontaire du casque, par une bonne éducation, par une bonne sensibilisation.

• (11 h 20) •

M. Gendron: Autre question: J'aimerais savoir, puisque vous êtes dans le domaine, c'est quoi la proportion, d'après vous, en termes d'augmentation de ce que j'appelle, là, les usagers plus fréquents de la bicyclette qui le font, en termes de pratique régulière, sur piste cyclable versus sur route? Moi, en tout cas, selon ce que je crois, dans la plupart des grands centres, il y a de plus en plus d'adeptes de l'usage fréquent de la bicyclette sur piste cyclable plutôt que sur route. Est-ce que c'est un point de vue qui a été mesuré puis apprécié, et avez-vous un point de vue là-dessus en termes de quantification? C'est 20-80, c'est 40-60? C'est des exemples. J'aimerais avoir votre point de vue.

M. Leclerc (Pierre): Là-dessus, moi, j'ai vérifié pas mal ce point-là. Je pense que la majorité de ceux qui pratiquent la randonnée populaire, quelque chose comme cela, sur des pistes cyclables, portent un casque. Moi, j'ai fait le Petit Témis, j'ai fait Le P'tit train du Nord, j'en ai fait un autre dont je ne me souviens pas. Tout le monde portait le casque.

M. Gendron: Oui, mais comprenez que j'étais moins sur le casque que sur la fréquentation de la piste cyclable versus le réseau routier.

M. Leclerc (Pierre): Écoutez, je pense que le citoyen moyen, la mère de famille ou la famille moyenne se sent beaucoup plus en sécurité sur la piste cyclable. Et là il y a la piste Jacques-Cartier—Portneuf qui va ouvrir ici bientôt, tout le monde espère ça. Parce que, moi, j'ai des amis, j'ai des parents qui ne voyagent pas sur la route. Moi, je voyage sur la route, j'aime ça. Mais la plupart des gens n'aiment pas ça, ils ont peur.

Évidemment, parce que les accotements ne sont pas pavés, en plus, ça n'aide pas. Mais la majorité des gens aime mieux avoir une piste cyclable, puis c'est une grosse proportion. Ça s'en va là-dessus, énormément. Il va y en avoir partout dans quelque temps puis ça va être très, très populaire. Ça, une beaucoup plus grosse proportion de gens vont être sur les pistes cyclables que sur le pavé ordinaire, la route ordinaire. Ça, c'est certain, c'est la grosse tendance.

M. Gendron: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, il n'y a pas d'autres questions? Alors, M. Gauvin, M. Leclerc, nous vous remercions. Vous étiez le dernier groupe de la journée. Alors, la commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 11 h 22)

