



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente
des transports et de l'environnement

Le mercredi 22 mars 2000 — N° 46

Consultation générale sur le livre vert intitulé
La sécurité routière au Québec: un défi collectif (11)



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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 22 mars 2000

Table des matières

Auditions	1
Mouvement carrossiers Québec (MCQ)	1
Mémoires déposés	11
Document déposé	11
Remarques finales	11
M. Yvan Bordeleau	11
M. Guy Chevette	14

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Robert Middlemiss

* M. Denis Guay, MCQ

* M. Mario Sanfaçon, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 22 mars 2000

Consultation générale sur le livre vert intitulé
La sécurité routière au Québec: un défi collectif

(Quinze heures cinq minutes)

Le Président (M. Lachance): Je déclare la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre d'une consultation générale sur le livre vert intitulé *La sécurité routière au Québec: un défi collectif*.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y en a pas.

Auditions

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, je rappelle aux membres de la commission qu'avec le groupe que nous entendrons aujourd'hui, soit le Mouvement carrossiers Québec, la commission aura entendu au total 58 groupes. Par conséquent, on est en mesure de dire que nous avons eu des opinions très diversifiées sur l'ensemble des sujets du livre vert.

Je demande aux personnes qui auraient des téléphones cellulaires ouverts de bien vouloir les fermer. Et immédiatement j'invite le porte-parole du Mouvement carrossiers Québec à bien vouloir s'identifier ainsi que les personnes qui l'accompagnent.

Mouvement carrossiers Québec (MCQ)

M. Guay (Denis): Denis Guay, président du Mouvement carrossiers Québec depuis 1993. À ma droite, M. Yvon Laforest, carrossier de la région de l'Estrie et directeur régional de notre association, M. Sanfaçon, carrossier de la région de Québec, et sa dame qui travaille aussi dans l'entreprise de réparation de carrosseries automobiles.

Le Président (M. Lachance): Alors, bienvenue, madame, messieurs. Et je vous indique que vous avez une période de 20 minutes maximum pour nous faire part de vos commentaires sur le livre vert. Et par la suite nous enchaînerons avec des échanges d'une durée totale de 40 minutes avec les parlementaires de chaque côté de cette table.

M. Guay (Denis): Merci beaucoup. Sans plus tarder, je vais commencer par l'avant-propos de notre mémoire. Par la voix de ses membres carrossiers indépendants et franchisés, concessionnaires d'automobiles et techniciens en réparation de carrosseries d'automobiles, le

Mouvement carrossiers Québec désire remercier les membres de cette commission parlementaire, son secrétaire, M. Charles-A. Bogue, et l'honorable ministre des Transports, M. Guy Chevrette, pour le privilège qui nous est donné d'exprimer aujourd'hui nos points de vue sur les propositions du livre vert intitulé *La sécurité routière au Québec: un défi collectif*.

Dans le même ordre d'idées, nous aimerions aussi vous proposer des avenues de solution susceptibles d'améliorer la mobilité et la sécurité dans les transports, notamment lorsque les remorqueurs risquent leur vie et celle du public en s'adonnant à des courses effrénées quand ils se rendent sur les lieux d'un accident d'automobile. Le Mouvement carrossiers Québec est d'avis qu'il y a aussi matière à améliorer la sécurité, la mobilité dans les transports en ce qui concerne la problématique des véhicules gravement accidentés non déclarés VGA. C'est dans le même esprit du livre vert proposé par le ministre Chevrette que nous nous faisons un devoir de vous apporter un éclairage approprié sur le sujet.

Et, pour terminer cet avant-propos, nous vous présentons notre corporation sans but lucratif, le MCQ, comme un chef de file en matière de réforme et de développement technique, technologique et professionnel de la pratique du métier de carrossier. En 1996, notre Mouvement s'engageait à fond de train dans une démarche politique d'envergure provinciale qui secoua fortement l'industrie québécoise de la réparation de carrosseries d'automobiles et l'industrie de l'assurance de dommages.

C'est d'ailleurs dans le cadre de cette démarche qu'en mai 1997 le Mouvement carrossiers Québec, la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante et la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec demandaient au ministre Landry d'intervenir pour moderniser les chapitres VI et VII de la Loi sur l'assurance automobile. Le ministre s'y était alors engagé d'abord pour améliorer la protection du consommateur par un encadrement des pratiques commerciales des assureurs, des évaluateurs de dommages et des réparateurs mais aussi pour mettre de l'ordre dans ces trois secteurs d'activité, dont l'ensemble des économies de marché oscillent autour de 2 milliards de dollars annuellement.

Il faut aussi se rappeler qu'au cours de cette même année M. Jacques Dumont, l'IGIF à l'époque, recommandait dans son rapport présenté au ministre Landry le remplacement du Groupement des assureurs automobiles par la Chambre québécoise de l'assurance de dommages automobiles. Cette recommandation visait à mettre fin à la collusion, à la surévaluation des dommages, à la fraude de l'assurance et aux conflits d'intérêts qui sévissent dans l'industrie.

Les effets de l'application de ces nouvelles mesures législatives, si elles étaient en vigueur, se traduiraient à très court terme par la réduction des coûts de sinistre et la réduction du coût des primes d'assurance sans pour autant nuire à la marge de manoeuvre des assureurs automobiles. De plus, la qualité des travaux de réparation des véhicules accidentés serait haussée par la modernisation des équipements et du perfectionnement de la main-d'oeuvre, suite à l'assainissement des secteurs de l'assurance et de la réparation automobiles. En fait, c'est tout l'ensemble de la société québécoise qui profiterait des modifications législatives apportées à la Loi sur l'assurance automobile, somme toute, un succès collectif réalisable grâce à l'engagement et au savoir-faire de nos décideurs politiques.

● (15 h 10) ●

Nous entamons le vif du mémoire par la table des matières. À l'introduction, nos commentaires sur les sujets de réflexion du livre vert intitulé *La sécurité routière au Québec: un défi collectif*, le chapitre 2, les guerres de remorqueurs sur le territoire québécois; et le chapitre 3, la reconstruction et la remise en circulation des véhicules gravement accidentés non déclarés VGA, une entrave à la mobilité et à la sécurité dans les transports au Québec.

Chapitre 1, nos commentaires sur les sujets de réflexion du livre vert intitulé *La sécurité routière au Québec: un défi collectif*. Premier point, le port du casque protecteur pour les cyclistes; le deuxième point, le patin à roues alignées; le troisième point, le photoradar; le quatrième point, le virage à droite sur un feu rouge; et, comme dernier point, la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool.

Premier point, le port du casque protecteur pour les cyclistes. Le port du casque protecteur constitue un mal nécessaire et devrait être obligatoire pour tous les cyclistes, au même titre que le port de la ceinture de sécurité pour l'ensemble des automobilistes québécois. Par excès de confiance, les gens croient que les accidents d'auto ou de vélo n'arrivent qu'aux autres. Et, lorsque survient l'inévitable, ils réalisent après coup que le casque protecteur aurait pu réduire la gravité des dommages cérébraux, voire même sauver la vie du cycliste.

Le casque protecteur est un équipement de sécurité qui, lorsque bien porté, contribue à promouvoir l'amélioration de la sécurité lors de randonnées en vélo. Vu la gravité des blessures à la tête lors d'accidents et compte tenu du haut degré d'irréversibilité des dommages cérébraux et de tous les frais qu'ils en coûtent au secteur de la santé, nous sommes d'avis qu'il serait impératif que le législateur passe rapidement à l'adoption de mesures législatives afin que le port du casque protecteur devienne obligatoire pour tous les cyclistes qui circulent sur les voies publiques au Québec.

En collaboration avec la Société d'assurance automobile du Québec et le ministère des Transports du Québec, les municipalités devraient être chargées de l'application et de la mise en marché des nouvelles mesures législatives obligeant le port du casque protecteur pour les cyclistes. Cependant, il ne faut pas sous-estimer les effets négatifs potentiels qu'auraient les modifications

législatives sur l'utilisation du vélo, dont plusieurs amateurs pourraient se désintéresser parce que contraints à porter le casque protecteur.

L'achat d'un premier casque devrait être remboursé par la Société de l'assurance automobile du Québec sous forme d'allocation de base pour la valeur d'un casque standard qui répond aux normes de sécurité. Incidemment, les moins nantis ne se verraient pas forcés de faire la queue dans les centres communautaires pour se procurer un casque qui a été porté par on ne sait combien d'autres individus avant eux. La transition au port du casque obligatoire devrait permettre à chacun des cyclistes au Québec de bénéficier de trois avertissements cumulatifs en règle avant qu'il lui soit émis un billet d'infraction pour avoir omis de porter le casque protecteur.

Deuxième point, l'usage des patins à roues alignées au Québec. Il est vrai que l'utilisation des patins à roues alignées est devenue un mode de transport pour plusieurs citoyens du Québec. Cependant, faut-il pour autant en permettre l'usage dans les rues et sur les réseaux routiers? Avant de répondre à cette question, il serait intéressant de reconnaître une différence majeure entre l'usager de la route en patins à roues alignées et les motocyclistes, les cyclistes, les automobilistes et les camionneurs.

Prenons les quatre types d'usagers de la route qui viennent d'être énumérés ci-haut et comparons-les avec le patineur en patins à roues alignées. Le motocycliste et le cycliste se déplacent d'un endroit à un autre au guidon de leur moyen de transport. L'automobiliste et le camionneur se déplacent d'un point à un autre au volant de leur véhicule. Ce qu'ils ont en commun, c'est qu'ils ont chacun un véhicule pour se rendre à destination. Le patineur en patins à roues alignées, lui, n'a pas de véhicule, pas de guidon, pas de freins, pas de coussin gonflable, pas de réflecteurs, pas de clignotants, aucune protection avant ou latérale. En fait, le patineur en patins à roues alignées est en soi le véhicule par lui-même, une carrosserie sur roues alignées. Dans le cas d'accident, c'est son corps qui absorbe l'impact. Lors d'une manoeuvre périlleuse, le motocycliste ou le cycliste peut à tout le moins se propulser ou se jeter au sol pour pouvoir éviter le pire. Le camionneur ou l'automobiliste peut subitement freiner ou donner un coup de roue pour éviter l'impact. Mais le patineur, que peut-il faire pour éviter la catastrophe? Se jeter en bas de ses patins à roues alignées? Grimper sur un toit d'auto?

C'est pourquoi l'utilisation des patins à roues alignées devrait être reconnue comme un loisir ou un sport ou les deux et ne devrait jamais être tolérée sur les voies de circulation routière, sauf dans les endroits délimités à ces fins, où ne circulent plus de véhicules moteurs. Somme toute, l'usager des patins à roues alignées est vulnérable parce qu'il est difficile à repérer lorsqu'il se déplace dans la circulation et parce qu'il n'a aucun moyen de protection. Il serait illusoire de penser que les patineurs en patins à roues alignées pourraient être les bienvenus dans la circulation, alors que présentement les différents usagers de la route ont déjà peine à s'endurer entre eux. Ces derniers sont de plus en plus agressifs au volant, intolérants et

perturbés par tous les tracés de leur vie professionnelle et privée.

Troisième point, l'utilisation du cinémomètre photographique, communément appelé photoradar, au Québec. Le cinémomètre photographique pourrait à toutes fins pratiques avoir des effets positifs sur l'attitude des automobilistes et ainsi contribuer à réduire la vitesse sur les routes, dans les villes et dans les endroits où le voisinage se plaint des excès de vitesse des usagers de la route. Cependant, nous croyons que l'entrée en vigueur de tels appareils engendrerait pour l'État des coûts beaucoup plus considérables que prévu, des coûts d'entretien plus onéreux à cause de leur exposition au dur climat québécois, des coûts de transfert de ces photoradars d'un endroit à un autre, des coûts afférents à leur recalibration sur une base périodique et permanente. Pensez aussi à toutes les autres frais de mise en marché, de formation et d'emploi de techniciens qui auraient la responsabilité de leur bon fonctionnement.

Nous convenons que le photoradar peut être un moyen dissuasif pour réduire la vitesse sur les routes, mais il nous semble trop dispendieux par rapport à d'autres avenues de solution. Nous voyons le cinémomètre comme un outil de surveillance qui viendrait ajouter une pression supplémentaire à l'ensemble des automobilistes québécois. Puisque le Québec cumule depuis nombre d'années de très bons résultats sur le plan de la sécurité routière, nous sommes d'avis qu'il y a toujours place à l'amélioration sans pour autant pénaliser les automobilistes. Un simple appareil comme on en voit en bordure des rues, notamment un détecteur afficheur suffirait pour faire prendre conscience aux automobilistes qu'ils ont le pied trop pesant.

Tout le monde sait que la plupart des gens qui roulent trop vite en auto le font machinalement, sans aucune intention de défier la loi et l'autorité. Les automobilistes ont besoin de se rendre compte par eux-mêmes qu'ils dépassent la limite. Nous sommes d'avis que le fait de recevoir une contravention par la poste ne changerait rien à leur attitude. Nous osons prétendre que l'utilisation du photoradar serait contraire aux objectifs des avenues de solution du livre vert, puisqu'elle servirait plutôt à culpabiliser, à pénaliser et à appauvrir les automobilistes. De plus, il serait intéressant de savoir, par le biais des différentes administrations qui utilisent le photoradar, combien d'argent doit servir à l'administration de la justice reliée aux contestations de billets d'infraction.

Quatrième point, le virage à droite sur un feu rouge. Nous croyons que le virage à droite sur un feu rouge devrait être autorisé partout ou défendu partout afin d'éviter tout malentendu et maladresse de la part des automobilistes sur le territoire québécois. Nous sommes d'avis que le virage à droite sur un feu rouge aurait des effets bénéfiques sur la mobilité dans les transports. Cette option permettrait une économie d'essence et une économie de temps, surtout pour ceux qui gagnent leur vie au volant de leur véhicule. Il ne faudrait pas non plus négliger les effets positifs que cette avenue de solution aurait sur l'environnement. Un autre fait intéressant serait que

l'amélioration de la fluidité de la circulation aurait un effet de décompression sur les automobilistes. Cependant, les mesures de transition devraient être soigneusement préparées et appliquées pour permettre aux piétons et à tous les autres usagers des voies publiques de bénéficier d'un haut niveau de sécurité afin d'éliminer au maximum les risques d'accident. Somme toute, cette initiative vient répondre au besoin de désengorger les voies publiques qui subissent l'influence sans cesse grandissante de l'augmentation du nombre des usagers de la route.

• (15 h 20) •

Cinquième point, la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool. À la lumière des informations qui se dégagent du livre vert à propos de sujets décrits en titre, il semble que les mesures législatives ayant pour effet de réduire le nombre d'accidents d'automobile dus à la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool ont atteint un certain plafonnement.

Les options qui sont présentées dans le document de réflexion nous apparaissent comme étant des mesures susceptibles de toucher davantage l'intérêt des usagers de la route conscients de la problématique. Nous croyons que l'allongement de la durée de suspension du permis de conduire de 15 jours à trois mois pourrait être une vraie bonne mesure dissuasive pour des gens raisonnables qui ne veulent pas perdre leur permis de conduire. Cependant, nous sommes d'avis que les récidivistes notoires, ceux qui n'en ont rien à foutre des mesures dissuasives et qui préfèrent continuer à conduire avec les capacités affaiblies par l'alcool, nous, on dit que ces gens-là seront toujours trop nombreux à défier les lois et les autorités. Quoiqu'on fasse, quoiqu'on dise, ils porteront toujours une ombre au tableau de l'amélioration de la sécurité dans les transports.

L'instauration du système de sanctions gradué lors de l'infraction nous semble plus équitable pour chacun des individus pris en défaut. De plus, cette mesure aurait pour effet de réduire le nombre de contentieux portant sur des cas limitrophes. Le zéro alcool pour les conducteurs professionnels, taxis, autobus et véhicules lourds serait une avenue de solution fort appréciée de l'ensemble des automobilistes qui partagent la route avec de nombreux transporteurs. Le dépistage systématique de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées serait une option qui nous apparaît pleine de bonne foi, à première vue, mais elle pourrait s'avérer arbitraire, à l'occasion, parce que certains policiers pourraient abuser de leurs pouvoirs.

Chapitre 2, les guerres de remorqueurs sur le territoire québécois, une menace à la mobilité et à la sécurité dans les transports. Premier point, description succincte de la problématique des guerres de remorqueurs; deuxième point, la principale cause de l'émergence des guerres de remorqueurs; troisième point, les avenues de solution; quatrième point, les résultats souhaités par l'adoption des avenues de solution.

Description succincte de la problématique des guerres de remorqueurs sur le territoire québécois. Depuis plusieurs années, la population du Québec est témoin impuissant de la guerre que se livrent certains remorqueurs lorsqu'ils se rendent sur les lieux d'un accident

d'automobile. Cette problématique se résume au fait que certains d'entre eux ont implanté un lucratif marché de la surfacturation des coûts de remorquage lorsqu'ils ont commencé à diriger les véhicules accidentés chez certains garagistes. À partir de ce moment, les remorqueurs ont créé une forte demande de la part des acheteurs d'ouvrage, ce qui a fait monter les enchères. Cette situation continue aujourd'hui d'alimenter les tensions, les conflits et les guérillas entre remorqueurs, qui voient dans ce marché un moyen rapide et efficace de faire des affaires d'or.

Chacun a sa manière de faire, mais, en général, le dénominateur commun est l'utilisation d'un scanner pour filtrer les conversations des policiers dans le but de connaître les points de repère où les accidents d'automobile surviennent. Dès qu'ils entendent la description de l'endroit où s'est produite une collision, ils ne font ni un ni deux et s'empressent de rouler à vive allure vers cette destination. Peu importe si la limite de vitesse et le Code de la sécurité routière sont respectés, tous les moyens sont bons pour arriver avant l'autre sur les lieux de l'accident. Ils vont même jusqu'à se taper sur la gueule pour déterminer lequel d'entre eux repartira avec le butin. Comme le dit si bien le diction, la fin justifie les moyens.

En somme, les guerres de remorqueurs mettent en danger la vie et la sécurité des remorqueurs, celle des piétons et des automobilistes et court-circuitent la mobilité et la sécurité des usagers de la route. Incidemment, la surfacturation des coûts de remorquage a pour conséquence d'augmenter les coûts de sinistres automobiles et, par surcroît, entraîne les hausses du coût des primes d'assurance.

La principale cause de cette problématique. Le dirigisme des assureurs est la principale cause des guerres de remorqueurs. Cette pratique du dirigisme des assureurs s'apparente au racket de la protection et consiste à diriger, aiguiller et référencer les victimes d'accidents d'automobile chez certains réparateurs avec qui ils ont conclu des ententes commerciales. Ces ententes forcent les assureurs à gonfler artificiellement le volume d'ouvrage de certains carrossiers afin qu'ils y voient un avantage à baisser leurs prix et à retourner à l'assureur un pourcentage du volume d'ouvrage qui leur est acheminé. Les assureurs se servent de leur position dominante pour influencer les automobilistes victimes d'accidents afin de subtilement les empêcher de faire affaire avec leurs propres carrossiers avec qui ils ont tissé un lien de confiance depuis nombre d'années.

C'est ainsi que, sur le territoire québécois, l'ensemble des entreprises de réparation de carrosseries d'automobiles se font vider leur atelier à la faveur de certains carrossiers désignés complices du dirigisme des assureurs. Pour combler leurs pertes de volume d'affaires dues au dirigisme des assureurs, bon nombre d'entre elles s'en remettent in extremis au dirigisme des remorqueurs. Ces derniers leur fournissent des véhicules accidentés moyennant le paiement des frais de remorquage dont le montant de la facture varie entre 500 \$ et 800 \$. En d'autres occasions, certains remorqueurs exigeront du garagiste 15 % du coût total des dommages sur le véhicule.

Le Président (M. Lachance): Je vous demanderais de conclure, monsieur, s'il vous plaît.

M. Guay (Denis): Oui. Ce que je vous dirais, pour conclure, c'est que c'est un problème récurrent d'année en année et que la problématique du dirigisme des assureurs a amené un paquet de problèmes de conflits d'intérêts, un problème de corruption, un problème de surévaluation des dommages, ce qui amène un problème de société incroyable. Et ça amène aussi le problème de la guerre des remorqueurs, ce qui nous amène ici aujourd'hui pour parler des problèmes de sécurité. Et le fait que le livre vert nous demande de relever le défi collectif, on le fait depuis 1996, tenter de relever le défi collectif, d'améliorer la sécurité dans les transports et de faire un travail consciencieux pour améliorer aussi la mobilité et faire en sorte que ce qui se passe au Québec comme société soit fait dans l'ordre et soit fait dans le respect des lois. Merci, monsieur.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Guay, pour votre présentation. M. le ministre des Transports.

M. Chevette: Je vous remercie de votre présentation, de votre mémoire. Je sais que vous n'avez pas eu le temps de lire la fin, mais je vais commencer à vous questionner sur la fin parce que je suppose que c'est ça que vous vouliez. Vous aviez l'air de tenir à coeur bien gros... vous en aviez une petite vite à passer à la SAAQ, en disant qu'elle n'avait pas donné suite à un mémoire présenté devant M. Brassard, à l'époque. On va commencer par ça.

M. Guay (Denis): O.K. Je vais faire...

M. Chevette: Vous êtes très durs dans vos avancés en disant qu'il y a un système de corruption et de surenchère qui, par ricochet, peut constituer des éléments d'insécurité pour le public en général, si j'ai bien saisi votre mémoire.

M. Guay (Denis): Effectivement.

M. Chevette: Vous êtes toujours disposés à participer à une table de travail?

M. Guay (Denis): Toujours, M. Chevette.

M. Chevette: Vous êtes disponibles assez vite?

M. Guay (Denis): Hier.

M. Chevette: Parce que, moi, tout ce qui s'appelle corruption, j'ai une tendance à vouloir dénigrer ça vite et dénicher ça.

M. Guay (Denis): On a tous les documents pour le prouver.

M. Chevette: Surtout si vous avez des cas croustillants.

M. Guay (Denis): Patents.

M. Chevette: C'est parce que, en réglant quelques cas croustillants, on donne des exemples aux autres.

M. Guay (Denis): C'est comme la théorie des petits mulots, hein. Quand vous en voyez un dans la maison, il y en a une centaine dans les murs.

M. Chevette: Surtout, si tu as peur des petits mulots, tu les chasses pas mal.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Chevette: Donc, on va créer la table en question. Ça m'intéresse de voir ce que vous avez à proposer, parce qu'il y a une terminologie, effectivement, qui peut conduire à des abus.

M. Guay (Denis): Oui.

M. Chevette: J'en connais quelques-uns qui travaillent dans des carrés bien métalliques sans affiche. Ils travaillent sur des gravement accidentés.

M. Guay (Denis): Merci beaucoup, M. Chevette.

M. Chevette: Je sais qu'est-ce qui se passe dans certains cas, donc je suis intéressé à voir jusqu'à quel point vous pouvez nous rendre service par vos suggestions concrètes. En passant, c'est Jacques Baril, ministre délégué aux Transports, et non Gilles.

M. Guay (Denis): Je m'excuse.

M. Chevette: Gilles est à la Jeunesse et délégué à la Santé. Moi, c'est Jacques Baril, député de Victoriaville, qui est délégué aux Transports. C'était juste...

Une voix: ...

M. Chevette: Vous avez raison, monsieur.

M. Bordeleau: ...votre collègue.

M. Chevette: Comme quoi on peut faire des erreurs, tout le monde, hein. J'ai failli en sortir une, puis pas le temps, on était rendu aux remarques finales, j'étais aussi bien de me tenir tranquille.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (15 h 30) •

M. Chevette: Sur les patins à roues alignées, vous êtes très sévères. En fait, vous les sortez du circuit routier à toutes fins pratiques, sauf en quelques endroits qui seraient délimités. Seriez-vous d'accord à ce qu'on leur permette... moyennant le respect des mêmes règles qu'on

exigerait des cyclistes sur les routes? Le cycliste est obligé de faire son arrêt. Il est obligé de faire sa signalisation pour tourner à gauche ou à droite. Il est assujéti à toute la signalisation routière, même s'il y a peu d'infractions. Au moins le Code... Il y a eu des suggestions à l'effet d'appliquer aux patins à roues alignées le même Code de procédure pénale, si vous voulez, ou le Code de la route qu'aux cyclistes. Quelle serait votre réaction?

M. Guay (Denis): M. le ministre, nous, on n'aurait pas d'inconvénient à ça, mais c'est qu'avec tout ce qu'on voit dans les journaux... Regardez, on a fait notre mémoire voilà presque deux mois et on voit que deux personnes se sont faites tuer sur la route parce que les gens sont de plus en plus violents. La personne qui est en patins à roulettes n'a aucune espèce de protection, n'a aucun contrôle sur ses patins, parce que ça ne s'arrête pas comme sur un dix-sous. Donc, on peut se poser la question: Qui absorbe...

M. Chevette: Il faut que tu aies le talon droit assez pesant.

M. Guay (Denis): ...l'impact lors d'un accident quand le patineur à roues alignées est dans, je ne le sais pas, moi, le feu de l'action puis il faut que ça arrête d'un coup sec? Le cycliste, il a des freins. L'automobiliste a tout ce qu'il faut et la moto a tout ce qu'il faut. Mais, d'après moi, d'après ce qu'on a parlé, discuté ensemble, il n'a aucune protection puis il n'est pas repérable non plus dans le feu de l'action. Sur les routes ou sur les voies publiques, le patineur à roues alignées, il n'est pas repérable. Donc, je ne sais pas comment vous pourriez voir cette avenue-là, mais, nous, on a un problème avec ça.

M. Chevette: Je veux vous entendre sur la guerre des remorqueurs parce que vous êtes les seuls à toucher des sujets hors sujets obligatoires. Ça peut être intéressant de vous entendre de façon plus pointue. Comment reliez-vous cela, concrètement, à la sécurité routière?

M. Guay (Denis): Bien, regardez, M. le ministre, avant de faire notre mémoire, j'ai fait mes petites enquêtes à Québec, à Montréal, etc., pour savoir exactement qu'est-ce qui se passait. Ça existe. C'est là. C'est un monde vraiment à part. Mon collègue qui est ici à ma gauche, M. Sanfaçon, il avait des remorqueurs, lui, voilà pas longtemps, à Québec. À Québec, c'est grave, la problématique, mais à Montréal, c'est encore deux fois pire.

Ce qui arrive, c'est que, par les ondes d'un scanner, on intercepte les conversations des policiers puis on sait où il arrive un accident, on sait où il est, le repère, à tel endroit, il y a un accident. Tu as sept ou huit remorqueurs qui partent en folie pour aller chercher le véhicule parce qu'ils savent que, ce véhicule-là, ils vont le diriger chez un carrossier, qui se fait vider sa shop par le dirigeant des assureurs. Là, ils se disent: Bien, nous, on va payer pour avoir un donneur d'ouvrage qui va nous fournir les

véhicules accidentés. Et là ça fait en sorte de... surfacturation justement du marché de la surfacturation des remorqueurs. Ici, j'ai une facture, que je ne pourrai pas vous laisser, un remorquage qui a lieu, de deux coins de rue, au montant de 435 \$, plus les taxes. Donc, on se pose de sérieuses questions, à savoir quelle incidence que ça l'a.

M. Chevette: ...chercher son essence en Arabie Saoudite.

M. Guay (Denis): Oui, c'est ça, ça augmente les coûts de sinistre et ça augmente aussi les primes d'assurance. Ça a un impact sur la société. Donc, on se dit...

M. Chevette: Mais est-ce que c'est une facturation qui émane des remorqueurs autorisés, qui ont de l'exclusivité ou si c'est un remorqueur libre, ça?

M. Guay (Denis): Libre, qui vient à bout de se faufiler pour aller chercher le véhicule avant que ça soit transporté par celui qui est autorisé. Parce que ça s'est amenuisé un peu, la problématique, depuis qu'il y a des territoires, mais la guerre existe encore. Vas-y Mario.

M. Sanfaçon (Mario): Même ceux qui sont autorisés par les policiers à aller sur le secteur, eux autres, en premier, eux autres aussi quand... Si c'est une compagnie d'assurances qui paie, là, ce n'est pas le même prix que si c'était le consommateur. C'est beaucoup, beaucoup plus onéreux.

M. Chevette: Quand c'est une compagnie d'assurances, c'est plus onéreux?

M. Sanfaçon (Mario): Oui. C'est toujours la première question: Est-ce que c'est une compagnie d'assurances qui paie? Toujours. Puis là ça devient beaucoup onéreux. Ça n'a pas de sens.

M. Chevette: Il n'y a aucun mécanisme potentiel de plaintes présentement pour les territoires libres?

M. Guay (Denis): Aucun.

M. Chevette: Je vous pose la question, là. Parce que, dans les territoires octroyés, il y a un mécanisme de plaintes. Il y a un contrat qui se signe entre le ministre et le remorqueur ou la compagnie de remorquage. Et, s'il y a des coûts prohibitifs, on peut intervenir pour lui dire: Tu outrepasses ton contrat, etc.

M. Sanfaçon (Mario): Pour ce qui est de l'accident, c'est dans aucun contrat. On prend l'exemple de la Sûreté du Québec qui a un contrat avec une compagnie de remorquage, ça va être, supposons, pour les ivressomètres, les chars en panne sur le bord. Ils peuvent mettre des prix là-dessus. Mais aussitôt que ça tombe dans un accidenté, il n'y a pas de prix. Il n'y a rien qui est dit dans un contrat, de ça.

M. Chevette: Il part en ambulance puis l'auto part avec le remorqueur.

M. Sanfaçon (Mario): Oui, il part avec le remorqueur.

M. Chevette: Donc, il paie la facture, au bout. C'est ça qui est...

M. Sanfaçon (Mario): C'est ça puis il n'y a pas de prix d'établi.

M. Chevette: Est-ce que vous auriez des suggestions concrètes à nous faire là-dessus?

M. Guay (Denis): Oui, M. le ministre. C'est le fun parce que j'ai mis la main sur des législations américaines bien intéressantes depuis que je travaille fort dans le dossier. Et ce qui est le fun, c'est que vous avez la réponse ici au problème. En Ontario, ils viennent de sortir un projet-pilote dans la ville de Toronto, des «reporting centers». Ici, au Québec, on les a tous parce que, les «reporting centers», on peut appeler ça les centres d'évaluation, qui ont été créés par la Loi sur l'assurance en 1978. Ils sont tous là. Et là les assureurs les contournent en violant la loi — l'article 171 de la Loi sur l'assurance — pour envoyer les véhicules accidentés des assurés chez des carrossiers qui deviennent des réparateurs-évaluateurs en conflit d'intérêts.

Donc, on dit que les centres d'estimation sont là. Et, comme en Ontario, à Toronto, ils viennent de passer un projet-pilote qu'ils viennent de régler, le problème des remorqueurs, c'est que c'est défendu l'attrouplement des remorqueurs autour d'un véhicule à moins de tant de pieds du véhicule. Vous n'avez plus le droit qu'un assureur recommande un «preferred shop» en Ontario pour justement diriger de la business chez un carrossier, qui crée une concurrence déloyale. Et ils viennent de mettre en plus un cap, qu'on dit, de 125 \$ pour un remorquage qui est fait dans la ville, et sur le «highway», c'est 150 \$. Donc, vous ne voyez pas les assureurs payer des frais de remorquage de 500 \$, 600 \$, 700 \$ là-bas. Mais, si les assureurs n'en parlent pas ici et qu'ils paient la facture, ils se font tacitement complices du dirigisme des remorqueurs parce qu'eux mêmes font du dirigisme des carrossiers en dirigeant de la business chez un carrossier. Donc, ils seraient bien mal venus de se battre contre le dirigisme des remorqueurs alors qu'eux mêmes font du dirigisme pour envoyer de la business dans une certaine quantité de carrossiers qui sont plus ou moins compétents, mais qui retournent des ristournes à la fin du mois.

M. Chevette: Je voudrais être sûr que je comprends bien. Si vous me permettez, je vais continuer à vous questionner sur ce sujet. Je suis assuré, pour la carrosserie, naturellement, dans une région donnée, par exemple, une compagnie X, pour ne pas en nommer une ou créer préjudice, qui pourrait s'organiser avec un remorqueur pour dire: S'il arrive quelque chose puis si

c'est moi qui est assuré, c'est toi qui es mon transporteur de véhicules, dans les cas d'accidents.

M. Guay (Denis): Je comprends mal votre question, M. le ministre.

M. Chevrette: Exemple. J'ai un accident, je suis assuré avec la compagnie X, je pars en ambulance, mon auto est là. Il arrive deux remorqueurs mais il y en a un qui dit: C'est telle compagnie d'assurances qui assure ce char-là, c'est moi qui l'ai.

M. Guay (Denis): Ça arrive.

M. Chevrette: C'est ça que vous voulez dire?

M. Guay (Denis): Oui, mais il y a deux cas. Ça, c'est quand le véhicule n'est pas en état de marche. Mais, quand le véhicule est en état de rouler et qu'il y a 196 000 accidents, bon an, mal an, qui devraient passer par les centres d'estimation parce qu'ils sont carrossables mais qui ne passent plus au centre d'estimation parce qu'ils sont dirigés directement par l'appel que vous logez à votre assureur en disant: J'ai eu un accident, qu'est-ce que je fais? Je suis sur les nerfs, je suis vulnérable... L'assureur vous dit: Écoute, on donne trois choix, on a trois carrossiers dans la région. Donc, ils centralisent le domaine de la réparation par trois carrossiers qui vont... Je vais vous lire juste un article ici qui va vous donner la réponse à votre question: «Selon l'entente, la Missisquoi paiera Autopro une fois par mois pour l'ensemble des factures de réparation, avec un bordereau de dépôt.» Ce qui veut dire que le client ne reçoit plus son chèque de dommages, l'indemnité, là, ce n'est plus le client qui reçoit ça. Le chèque est envoyé directement au centre de la franchise des carrossiers Autopro ou d'autres bannières...

M. Chevrette: C'est illégal.

M. Sanfaçon (Mario): ...et c'est marqué: «Un bordereau de dépôt afin qu'Autopro envoie un chèque à chaque carrossier. Il est à noter que le chèque sera de moins 3 % avant les taxes afin de payer un rabais à la Missisquoi compagnie d'assurances, et aussi veuillez prendre note qu'une procédure d'entente vous parviendra sous peu. D'autres ententes avec des compagnies d'assurances sont présentement en négociation, vous serez prévenu.»

«Pour faire suite au mémo du 10 décembre concernant la Missisquoi compagnie d'assurances, voici les procédures pour les cas référés par celle-ci. Il est très important de lire attentivement tout le document. L'assureur dirigera ses clients dans les ateliers Autopro pour l'estimation des dommages.»

Voyez-vous que c'est tordu? Ça doit être un centre d'estimation qui ne fait que de l'évaluation, qui n'est pas en conflit d'intérêts, qui ne risque pas de souffler les dommages pour compenser sa perte à cause des ristournes

de fin de mois, et c'est rendu que ce sont les carrossiers qui sont devenus des évaluateurs.

M. Chevrette: Avez-vous soumis ça...

M. Guay (Denis): Au ministre Landry?

M. Chevrette: Non, mais à des avocats? À des bureaux d'avocats?

• (15 h 40) •

M. Guay (Denis): Oui.

M. Chevrette: Sur la légalité même du...

M. Guay (Denis): Oui. C'est que même le Bureau de la concurrence a fait enquête, mais une enquête, je vous dirais pour être poli, très bousillée et à laquelle notre Inspecteur des institutions financières ici a participé, et on a su vers la fin que... Nous, on a toutes les, je dirais, pièces justificatives pour démontrer que tout est «phony», tout est de travers. On espérait que, s'il y avait enquête par le Bureau de la concurrence, on soit appelé à témoigner puis à amener nos pièces justificatives. Mais ce qui est le fun, c'est que, lorsque j'ai passé à CKAC à la radio, on a eu un entretien avec Claude Lapointe, du Groupement des assureurs, et Claude Lapointe, vu que... J'avais appelé, moi, le Bureau de la concurrence pour avoir des informations sur ce qui se passait dans l'enquête parce que c'est sorti sur Internet et Richard Taylor, du Bureau de la concurrence, m'a dit: M. Guay, c'est confidentiel. La seule chose que je peux vous dire, c'est que la plainte n'a pas été formulée au Québec. Ça a été formulé dans deux provinces maritimes. Parfait. À ce moment-là, si c'est confidentiel, je ne peux pas aller plus loin.

Je passe à CKAC en entrevue pour parler de la problématique, depuis trois ans qu'on dénonce ça, et là Claude Lapointe dit: Moi, je sais qui a fait la plainte. C'est l'Île-du-Prince-Édouard puis le Nouveau-Brunswick. Et on sait que notre Inspecteur des institutions financières, avec les surintendants des assurances dans ces provinces-là, a travaillé avec le Bureau de la concurrence. Et ce qui est drôle, nous, en 1996, 1997, 1998, on a travaillé avec l'Inspecteur, on a fait nos devoirs, on a présenté des mémoires. Et l'inspecteur, M. Dumont, qui était là à l'époque, a sorti un rapport condamnant justement la problématique, la chose en disant qu'il fallait, pour améliorer la transparence dans les pratiques commerciales des assureurs, abolir le Groupement des assureurs — je vous le laisserai dans les documents tantôt — et créer la nouvelle Chambre québécoise de l'assurance automobile où siègeraient les parties qui représentent l'ensemble de la collectivité. Là, on a su que l'inspecteur avait bien fait attention pour ne pas mentionner le MCQ dans l'enquête pour justement que le Bureau de la concurrence n'aille pas questionner les gens du Mouvement carrossiers Québec avec les pièces à l'appui. Donc, on est surpris de ça.

M. Chevrette: Madame, messieurs, merci.

M. Guay (Denis): Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): M. le député de l'Acadie et porte-parole de l'opposition officielle.

M. Bordeleau: Merci, M. le Président. Je veux vous remercier, M. Guay et les personnes qui vous accompagnent, pour votre mémoire. On a eu l'occasion à d'autres commissions parlementaires de vous entendre faire les représentations dans le même sens que celles que vous nous faites aujourd'hui. Je pense qu'effectivement il y a quelque chose qui est important et je suis content de voir que le ministre semble ouvert à la création d'une table. J'espère que vous allez avoir plus de succès suite à l'engagement avec le ministre que vous en avez eu avec le ministre précédent.

M. Guay (Denis): J'en suis certain.

M. Bordeleau: D'après ce que j'ai pu voir dans votre rapport, où vous disiez qu'il y avait eu un engagement de la part du ministre des Transports, qui était, à ce moment-là, M. Brassard, de former un comité d'experts sur lequel vous deviez siéger et dont vous n'avez jamais entendu parler par la suite et aussi qu'en mai 1999 vous avez demandé une rencontre au ministre délégué aux Transports, M. Baril, vous êtes toujours sans nouvelles.

M. Guay (Denis): Exact.

M. Bordeleau: Alors, je vous souhaite bonne chance et j'espère que le ministre, cette fois-ci, va effectivement mettre en place une table de concertation pour faire le tour de cette question-là.

Juste, au ministre, une information: M. le ministre, quand il y a des zones exclusives de remorquage qui sont données, il n'y a pas de tarifs qui sont négociés avec les gens?

M. Chevrette: ...les facturations. Le client peut se plaindre du montant de la facturation. Parce qu'on a eu un camion américain, par exemple, qui a été renversé, on lui a chargé 13 000 \$. Je peux-tu vous dire qu'on a fait réviser la facture avant que ça aille en cour. Certaines sont allées en cour puis ont été coupées des deux tiers; d'autres ont été réglées purement et simplement par nos fonctionnaires.

M. Bordeleau: Mais il n'y a pas de moyens d'exercer un contrôle à part que les gens aient à porter des plaintes? Les gens de la Sûreté du Québec qui sont sur les lieux habituellement, il n'y a pas de...

M. Chevrette: On m'a montré des tablettes de facturation et c'est écrit sur la tablette même: Si tu considères que ce n'est pas correct, tu peux appeler tel numéro et tu peux porter plainte. Effectivement, il y en a. Il y a même eu des gens qui ont eu leur contrat annulé ou rescindé pour un bout de temps, je crois. Il y en a d'autres

qui ont été obligés de réviser la facturation à la baisse, énormément à part ça. On n'a pas le droit de voler. Il y a toujours quelques voleurs, mais on essaie de les éliminer. C'est un système qui est quand même mieux que sur les lieux ouverts de la manière dont M. Guay me décrit le tout.

M. Bordeleau: Par rapport à cette question-là, du remorquage, dans votre mémoire, vous apportez des éléments de solution. Vous n'avez pas eu le temps, dans votre présentation d'y faire référence directement. J'aimerais peut-être que vous nous les résumiez puis que vous nous disiez c'est quoi, votre solution, les solutions que vous suggérez par rapport à cette situation-là.

M. Guay (Denis): Si on prend les législations que j'ai laissées dans les pochettes, que je vais vous laisser tantôt, c'est simple: si on arrête le dirigisme tout simplement, le dirigisme sous toutes ses formes, dans tous les secteurs d'activité, on vient de régler le problème. Et, si on en revient à la base, c'est simple: un assureur assure, un réparateur répare puis un évaluateur évalue. On vient de mettre un frein à la corruption, aux pots-de-vin, au trafic d'influence, à la surévaluation des dommages, etc. Et c'est ce qui fait que, quand les carrossiers se vont vider leur shop parce qu'un assureur a une entente avec deux carrossiers dans une région, bien, il doit gagner sa vie, il paie ses paiements de prêts hypothécaires et de prêts commerciaux et il a une famille à faire vivre. Donc, il se retourne de bord puis il dit aux remorqueurs: Moi, je ne suis pas capable de gagner ma vie, je vais te payer pour amener de la business chez nous.

M. Bordeleau: Concrètement, vous voudriez que le gouvernement procède de quelle façon pour arrêter le dirigisme? Est-ce que vous avez des suggestions?

M. Guay (Denis): Bien, oui, on a des suggestions, on a même un rapport qu'on a soumis au ministre Landry parce qu'il est responsable des chapitres 6 et 7 de la Loi sur l'assurance. Première des choses: remplacer le Groupement des assureurs, comme il était demandé par le rapport de M. Dumond, l'inspecteur, par la Chambre québécoise de l'assurance automobile, dans le but de démocratiser le haut lieu où se dessinent les pratiques commerciales des assureurs. C'est ça, le problème. Le GAA, il y a 15 assureurs ou 13 assureurs qui ne siègent qu'au GAA des assureurs et ils ne veulent surtout pas voir des gens du milieu de la protection des consommateurs. Et, si c'est le cas, c'est souvent des gens qui sont voués à la loi du silence. C'est ça, le problème.

Donc, première chose, remplacer le GAA par le Groupement des assureurs, comme il est mentionné dans... On n'a pas besoin de faire des études pendant 20 ans là-dessus. C'est sorti, les recommandations. Deuxième chose, abolir le dirigisme sous toutes ses formes, comme vous avez dans la pochette ici, une législation au Texas qui empêche toutes sortes de dirigisme pour empêcher la collusion. Ce n'est pas le MCQ puis Denis Guay qui

sortent ça, c'est des législations qu'on a, des législations américaines qui nous donnent justement le pouls à savoir quoi faire pour réglementer et pour mettre un terme à l'abus de position dominante des assureurs. Et ça amènerait un meilleur contrôle du coût de sinistre parce que, là, il y a de la surévaluation.

Si on avait le temps, je pourrais vous montrer des dossiers dont les estimés ont été soufflés de 40 %, 50 %. On a même pris les véhicules accidentés, voilà deux semaines, on a fait le tour du Québec dans 15 garages qui ont des ententes avec les assureurs, on a fait évaluer les dommages du même véhicule, photographié, assermenté, et la réparation, la première, coûte 1 200 \$ et la dernière coûte 4 000 \$. On a les estimés, on a tout ce qu'il faut. Ce sont ces mêmes gens-là qui sont soi-disant la panacée de tous les problèmes dans l'industrie et qui font l'évaluation des dommages pour les assureurs. Et ce qui est assez étonnant... J'aimerais apporter ça à M. Bilodeau, c'est ça — ...

M. Bordeleau: Bordeleau.

M. Guay (Denis): ...Bordeleau, excusez — et au ministre. Si vous prenez la loi n° 188 que le ministre Landry a fait passer l'année dernière, si vous prenez l'article 10... Et j'ai su de source sûre que le GAA est derrière cet article-là qui a été modifié à la dernière minute. Et ce qu'il dit: «L'expert en sinistres — écoutez bien ça — est la personne physique qui, en assurance de dommages, enquête sur un sinistre, en estime les dommages ou en négocie le règlement.» Et ce qu'ils ont rajouté: «Ne sont pas des experts en sinistres la personne qui, dans le cadre de ses activités qui ne sont pas du domaine de l'assurance, en exerce une fonction, la personne physique qui exerce l'activité d'estimateur au sens du titre 6 de la Loi sur l'assurance.» Donc, ils ont ouvert la porte au dirigisme des assureurs en permettant aux carrossiers de devenir des experts en sinistre qui font l'évaluation et qui réparent sur-le-champ le véhicule de l'assuré.

Donc, brièvement, pour terminer... J'espère que ça répond bien à votre question. L'abolition du dirigisme sous toutes ses formes, renforcer la loi... L'article 171, que vous avez ici dans la Loi sur l'assurance, qui dit ceci: «Chacun des assureurs agréés doit recourir aux services des centres d'estimation à toutes les fois que la chose est possible.» Et ce qui est intéressant... Les assureurs violent même leur code d'éthique. Parce qu'ils ont fait un code d'éthique du Groupement des assureurs qui dit que n'importe quel évaluateur ne devra jamais se mettre en conflit d'intérêts soit en étant un ... O.K. qui dit que n'importe quand l'évaluateur ne devra jamais se mettre en conflit d'intérêts soit en étant un réparateur automobile, un reconstruteur, un vendeur. C'est leur propre code d'éthique qu'ils violent à l'année systématiquement pour pouvoir diriger de la business dans un endroit en particulier.

• (15 h 50) •

Donc, abolir le dirigisme sous toutes ses formes, appliquer un renforcement, donner des dents à la loi pour

l'article 171 pour qu'il soit respecté et vous venez de régler tous les problèmes. Trois articles seulement. Abolir, reconnaître le droit fondamental d'un assuré de choisir librement son réparateur et, à cet effet, vous prenez la Loi sur l'assurance. C'est important parce que les assureurs sont assez intelligents qu'ils ont pensé à l'article 406.2 quand ils ont fait la loi avec le législateur. Regardez bien ce qui est dit dans ce manuel, dans ce livre de législation: «406.3. Un créancier qui exige une assurance à l'occasion d'un contrat et qui impose au débiteur un assureur ou un intermédiaire de marché en assurance ou qui se fait accorder par lui le choix de l'assureur ou de l'intermédiaire de marché en assurance, commet une infraction.» Si c'est bon pour les assureurs, pourquoi ce n'est pas bon pour les réparateurs? Je continue: «Sous réserve du deuxième alinéa, le débiteur est libre de conclure l'assurance par l'entremise de l'assureur et de l'intermédiaire de marché en assurance de son choix, malgré toute entente ou stipulation contraire.» C'est simple, tout est là dans la loi.

Pourquoi les carrossiers, les fournisseurs... Puis, quand je vous parle aujourd'hui de l'automobile, là, j'ai fait ma petite enquête avec les experts en sinistre, après sinistre, le feu de maison, etc., ils vivent le même problème. Les gens sont des fournisseurs de produits et services, sont pris à la gorge, sont obligés de retourner des volumes d'escomptes à la fin de chaque mois. Et on a des choses intéressantes là-dessus. Quand M. le ministre parlait de corruption, là, on a mis la main sur des choses intéressantes.

M. Bordeleau: Je pense que c'est un sujet qui est évidemment assez complexe. Et je pense que vous allez avoir l'occasion sûrement de le pousser plus loin.

Étant donné que le temps passe, je vais revenir quand même sur d'autres sujets de votre mémoire. La question du patin à roues alignées. Vous suggérez qu'on ne devrait jamais les tolérer sur les voies de circulation routière. Mais la réalité, là, c'est qu'il y en a 500 000 au Québec, il y en a 100 000 de plus par année et ils sont sur les routes.

M. Guay (Denis): On va leur mettre des coussins gonflables.

M. Bordeleau: On fait quoi exactement avec ces gens-là? C'est un phénomène. Je ne pense pas qu'on puisse demain matin penser qu'on va abolir ce phénomène-là. C'est un phénomène, au fond, qui s'est développé partout. Et actuellement la situation est dangereuse. Ils se retrouvent n'importe où sur des voies où il y a une circulation qui est assez dense. Il y a une loi actuellement qui défend systématiquement qu'ils soient sur les routes.

M. Guay (Denis): Dans le Code de la sécurité routière.

M. Bordeleau: Ils sont là puis il n'y a pas un policier qui peut l'appliquer. Il y en a à la tonne. Alors, la loi, à ce moment-là, elle ne s'applique pas. Alors, elle ne

s'applique peut-être pas parce qu'elle n'est pas applicable. On fait quoi, concrètement, avec cette réalité-là, du patin à roues alignées?

M. Guay (Denis): Mais est-ce qu'il n'y aurait pas moyen de leur faire porter un dossard fluorescent pour au moins les rendre perceptibles dans la circulation? Je ne sais pas.

M. Bordeleau: Bon, évidemment il y a toute une question de sécurité, mais dans le document il y avait une hypothèse qui était de les faire passer sur des voies secondaires et d'éliminer... Comment vous réagissez à cette hypothèse-là?

M. Guay (Denis): On n'a pas de problème avec ça, mais on sait très bien que la loi est qu'ils n'ont même pas le droit d'être dans les rues puis ils sont là. Ça fait que, mais qu'on leur donne la chance d'aller dans les voies secondaires, ils vont se retrouver en pleine rue, c'est...

M. Bordeleau: Non, mais ils se retrouveraient en pleine rue sur des voies secondaires, si on l'applique par la suite. Mais là la loi telle qu'elle est...

M. Guay (Denis): Elle n'est pas appliquée.

M. Bordeleau: ...c'est une défense générale et ils sont sur les rues, ils sont partout. Donc, il faut essayer de trouver...

M. Guay (Denis): Un juste milieu.

M. Bordeleau: ...une espèce de compromis qui va permettre d'encadrer ça, 500 000 personnes qui font du patin, on ne peut pas dire: Demain matin, c'est fini, il n'y en a plus. Il va y en avoir, puis la police va faire comme elle fait actuellement, c'est-à-dire qu'elle ne fait rien parce que ce n'est pas gérable.

À la page 4 de votre mémoire, dans le cas du port du casque protecteur, juste une clarification que j'aimerais avoir. Vous dites que les municipalités devraient être chargées de l'application et de la mise en marché des nouvelles mesures législatives obligeant le port du casque protecteur pour les cyclistes. Est-ce que vous pourriez nous préciser un peu plus le rôle des municipalités dans une éventualité comme celle-là?

M. Guay (Denis): C'est dans le sens que la mise en marché de cette nouvelle avenue là ou de cette nouvelle option là ferait en sorte que, en partenariat avec les hautes instances, elle puisse avoir, comment je dirais ça, une implication de la municipalité au niveau de la prévention, au niveau de la mise en marché de cette nouvelle loi là pour faire des, comment je dirais ça, mini-conférences ou donner de l'information au public, avoir des endroits communautaires où les gens peuvent savoir exactement c'est quoi la transition du fait que les gens n'avaient pas

d'obligation pour porter le casque puis après ça, ils sont obligés. Donc, municipalité, c'est dans ce sens-là. Au niveau communautaire, c'est quoi, leur intervention? Et au niveau financier, bien, être backé par la Société de l'assurance automobile du Québec et le ministère des Transports.

M. Bordeleau: À ce moment-là, la loi, c'est une loi qui est la même partout...

M. Guay (Denis): Oui.

M. Bordeleau: ...et l'application, à ce moment-là, serait faite par les municipalités.

M. Guay (Denis): C'est ça.

M. Bordeleau: C'est dans ce sens-là que vous voyez...

M. Guay (Denis): En étant pareil partout, ça serait facile d'application et il n'y aurait pas... Parce que je voyais dans le livre vert, effectivement, ce n'est pas évident. Tu traverses du Cap-de-la-Madeleine à Trois-Rivières, nous, où on est. Si les règlements ne sont pas les mêmes, tu fais quoi? Tu t'en retournes chez vous ou tu es contraint à t'adapter à la situation?

M. Bordeleau: Sur la question du virage à droite sur feu rouge, bon, vous vous êtes prononcés pour... vous avez amené des arguments, là, qui nous ont été présentés aussi dans le passé par les gens qui y étaient favorables. Mais comment vous répondriez aux gens qui ont des objections? Ces gens-là, c'est essentiellement une question de sécurité. On pense aux personnes âgées, personnes handicapées qui sont craintives, qui se sentent insécures. Comment vous répondriez à ces gens-là?

M. Guay (Denis): Bien, la question, c'est de les rassurer, mais de leur démontrer aussi pas juste la bonne foi, mais par des faits et gestes qu'on s'occupe d'eux dans le sens qu'on fait de l'éducation puis on prépare la transition justement de l'opportunité d'avoir le droit de tourner au feu rouge à droite. À ce moment-là, il s'agit d'apporter des points saillants, des points importants qui vont leur prouver qu'ils sont en sécurité. Parce que, de la parole aux actes, là, il y a une différence, puis c'est là que, je pense, qu'il est important d'intervenir.

M. Bordeleau: Sur l'utilisation du cinémomètre, un des arguments principaux, là, qui font que vous êtes plutôt en défaveur, c'est que vous parlez des coûts.

M. Guay (Denis): Oui.

M. Bordeleau: Nous, on a essayé d'avoir des chiffres ici de la part de compagnies...

M. Guay (Denis): Vous n'en avez pas.

M. Bordeleau: ...qui vendent des photos-radars. Elles n'ont jamais voulu nous dire combien ça coûterait. Alors, est-ce que vous avez une idée, vous autres, étant donné que c'est un de vos arguments, de ce que ça représente comme coût?

M. Guay (Denis): Vous savez, M. le député, vu qu'on est des gens pragmatiques, nous, on n'est pas des intellectuels puis des gens très scolarisés, mais on a le cœur à la bonne place puis la tête à la bonne place. On est tellement habitués de travailler dans les choses pratiques qu'on sait que, quand on commence quelque chose, ça ne finit jamais puis ce n'est jamais la bonne affaire ou que ce n'est jamais le bon prix ou ce n'est jamais ce qu'on pensait. Donc, on se dit: Oui, c'est une belle méthode d'améliorer, mais réellement, est-ce que les gens, de se faire photographier la plaque en arrière, est-ce que ça n'amènera pas un paquet de contentieux qui vont venir augmenter les coûts de mise en marché de cet instrument-là? Est-ce que le fait aussi que cet instrument-là soit recalibré à maintes occasions... Parce que j'ai eu un ticket déjà, ça fait belle lurette de ça, ça fait longtemps, et j'avais été contester juste pour voir comment ça se dealait en cour, etc. Et ce qui est intéressant, c'est que le policier, la première chose qu'il a faite, c'est de faire l'approbation de sa calibration de l'instrument avec lequel il m'a mis en défaut. Donc, je me dis, est-ce qu'il n'y aura pas de problème litigieux justement sur le fait que je ne pense pas que ces appareils-là soient recalibrés journalièrement? Donc, ça va emmener des contentieux, d'après moi, qui ne finiront plus et des coûts onéreux à l'État... qui sommes, nous, les contribuables, encore les payeurs de taxes.

M. Bordeleau: Ce que je comprends... Au fond, vous faites référence surtout aux conséquences que ça aurait, par exemple, au niveau de la contestation et des coûts à ce niveau-là.

M. Guay (Denis): Effectivement.

M. Bordeleau: Moi, je pensais que dans votre argumentation, c'étaient les coûts d'achat de ces appareils-là.

M. Guay (Denis): Oui. Les coûts d'achat, les coûts d'entretien, parce qu'on n'a pas l'expertise de ça. Donc, on peut se demander à savoir, les administrations dans des pays où l'appareil est déjà en place, à savoir réellement, sans se faire compter de pipe, là... Parce que c'est facile, pour vendre des cinémomètres, qu'on dise que ça ne coûte pas cher, mais en réalité, ça va nous coûter quoi? Et l'entretien, ça va nous coûter quoi? Et le transfert de ces appareils-là d'un lieu à un autre, ça va nous coûter quoi?

M. Bordeleau: O.K. Alors, moi, ça va. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Chevrette: On vous remercie. On doit tirer les conclusions de cette commission, et, si vous voulez y assister, vous serez les bienvenus.

● (16 heures) ●

Le Président (M. Lachance): Alors, madame, messieurs du Mouvement carrossiers Québec, merci pour votre présence aux travaux de cette commission, et vous étiez notre dessert.

Mémoires déposés

Alors, avant d'entendre les remarques finales du porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport ainsi que celles du ministre des Transports, je dépose les mémoires de tous les groupes et individus que la commission des transports et de l'environnement n'a pu entendre dans le cadre de ses auditions publiques sur le livre vert intitulé *La sécurité routière au Québec: un défi collectif*.

Alors, ces mémoires, je les nomme, ils proviennent de M. Denis Beaulé, de cité de Côte-Saint-Luc, du Club Cyclique Mauricie, de M. René Coigneau, de M. Patrice Godin, de M. Donald Lavergne, de Mme Élise-Thérèse Leduc, de Monnaie Taxi Money inc. et, finalement, de Vélo Sécur.

Document déposé

Je dépose également une pétition concernant le virage à droite sur feu rouge qui porte les signatures de 15 citoyens et citoyennes de la région de Montréal. Ces documents sont donc déposés, et j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition... Oui, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, est-ce que je pourrais, juste avant les remarques finales, poser une question? On n'a pas couvert l'utilisation du téléphone cellulaire, et, je vais poser la question, est-ce qu'on regarde cette possibilité-là? Parce que de plus en plus de gens sont inquiets, et peut-être que le ministre pourrait, dans ses remarques finales, toucher un peu à quel moment, où c'est rendu dans ce sens-là.

M. Chevrette: Oui, l'étude a été confiée à l'Université de Montréal, et le rapport doit sortir avant la fin de la présente année. On la rendra publique et disponible.

Remarques finales

Le Président (M. Lachance): ...très pertinente, M. le député de Pontiac. Et j'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle et député de l'Acadie à nous faire part de ses remarques finales.

M. Yvan Bordeleau

M. Bordeleau: Oui. Merci, M. le Président. Alors, après plusieurs séances tenues par cette commission

parlementaire, nous sommes à même de constater que cette consultation sur la sécurité routière a suscité beaucoup d'intérêt tant auprès de la population que chez de nombreux groupes et associations du Québec concernés par ces enjeux. De fait, le nombre impressionnant de mémoires et de groupes que nous avons rencontrés traduit fort bien la préoccupation des Québécoises et Québécois face aux différentes propositions suggérées par le ministre des Transports pour améliorer la sécurité routière.

Je voudrais immédiatement, M. le Président, remercier très sincèrement les nombreuses personnes qui sont venues témoigner devant cette commission en y apportant une contribution majeure. Nous espérons grandement que leurs représentations seront prises en compte par le ministre des Transports avant que celui-ci ne propose des modifications qui ne seront pas sans affecter de façon importante la vie de nos concitoyens. Nous avons demandé lors de l'ouverture de cette commission parlementaire au ministre des Transports de faire preuve d'ouverture et de tenir compte des points de vue et des demandes qui seraient exprimés tout au long de cet exercice éminemment démocratique. Au niveau de l'opposition officielle, c'est ce que nous avons fait, et c'est en nous basant sur les informations recueillies que nous entendons défendre certaines positions relativement aux sujets abordés dans le livre vert sur la sécurité routière.

Dans un premier temps, j'aborderai la question du port obligatoire du casque protecteur pour les cyclistes québécois. Permettez-moi d'entrée de jeu de rappeler que le gouvernement en est à sa troisième consultation sur le port obligatoire du casque protecteur. En 1993, la majorité des intervenants avaient dit non au ministre libéral de l'époque. En 1996, plus de 25 mémoires sur les 35 présentés en commission avaient manifesté une attitude négative à l'égard de toute mesure contraignante sur ce sujet qui était alors envisagé par le ministre Brassard. En 2000, la population est surprise d'être appelée encore une fois à se prononcer sur cette problématique. La population, d'ailleurs, questionne la pertinence de cette troisième consultation publique en sept ans. Tout cela pour conclure encore que la très grande majorité des mémoires présentés, notamment de la part du monde du vélo, se prononcent contre la nécessité d'imposer par voie législative le port du casque aux cyclistes québécois.

Ce sont surtout les médecins, dont les traumatologues, qui soutiennent que le port du casque minimise les conséquences d'une chute à vélo et, de ce fait, devrait être obligatoire. Que le port du casque puisse minimiser les risques et que tous les cyclistes devraient être encouragés à porter le casque protecteur, tous en conviennent, même ceux qui se sont prononcés contre une loi obligeant celui-ci. Face aux nombreux autres risques qui confrontent nos concitoyens dans leur vie quotidienne, pourquoi, dans ce cas-ci, serait-il nécessaire d'imposer une loi contraignante alors que le Québec a fait des progrès énormes sur la base de l'éducation, de la formation et de la sensibilisation au niveau de la sécurité et de la diminution des décès des cyclistes? Les associations cyclistes sont favorables au port du casque et continueront

d'en faire la promotion auprès de leurs membres. Les gens refusent qu'on restreigne indûment leurs droits au nom d'une certaine fausse sécurité. En fait, M. le Président, nous ne remettons pas en cause la pertinence de porter le casque protecteur pour assurer une meilleure sécurité, nous interrogeons la nécessité de l'imposer par voie législative.

Je me permets de rappeler par ailleurs au ministre des Transports, M. le Président, qu'un sondage réalisé par Léger & Léger pour le compte de Vélo Québec nous précise que 85 % des Québécois estiment que la sécurité des cyclistes serait mieux assurée par des pistes cyclables et des campagnes d'éducation qu'avec une voie obligeant le port du casque. La Société de l'assurance automobile du Québec devrait travailler en étroite collaboration avec le monde du vélo afin de poursuivre le travail de sensibilisation à la sécurité auprès des cyclistes. Dans cet esprit, les principales associations de ce secteur se sont montrées intéressées à y apporter leur contribution. Il est donc possible de penser que nous pourrions améliorer encore le bilan actuel compte tenu des résultats impressionnants déjà obtenus dans les activités cyclistes organisées, notamment en ce qui concerne le pourcentage du port du casque protecteur qui est très élevé.

Pour rendre cette collaboration fructueuse, je rappelle au ministre que nous avons suggéré nous-mêmes la création d'une table de concertation SAAQ-Vélo et la nécessité d'investir financièrement dans ce secteur et non pas de couper de moitié les budgets consacrés aux campagnes de sensibilisation, comme ce fut le cas entre 1995 et 1999. Voilà donc pourquoi nous favorisons une approche incitative plutôt que coercitive. Nous estimons qu'en nous opposant au port du casque obligatoire nous répondons à l'appel d'une majorité de Québécoises et de Québécois et nous espérons que le ministre y sera également sensible.

En ce qui a trait aux patins à roues alignées, nous pensons qu'un accès restreint à la chaussée, privilégié par la majorité des intervenants devant cette commission, présente actuellement une solution de compromis acceptable et certainement plus sécuritaire pour les usagers de ce sport. La situation actuelle est anachronique et dangereuse, puisque l'encadrement législatif n'est aucunement approprié si nous considérons le non-respect systématique de l'interdiction existant d'utiliser les patins à roues alignées sur toutes les chaussées du Québec. Cette pratique de plus en plus populaire doit nécessairement être encadrée de façon réaliste, et cela ne fait aucun doute pour nous.

La problématique de l'utilisation du cinémomètre photographique, communément appelé photoradar, soulève un certain nombre de questions tant au niveau juridique qu'au point de vue de la pertinence d'adopter une telle pratique. Tout d'abord, M. le Président, permettez-nous de rappeler au ministre des Transports que les avis sur cette question sont très partagés et que les arguments contre l'utilisation d'une telle méthode sont fort sérieux et pertinents. L'utilisation du cinémomètre photographique, même de façon restreinte, instaure un système de deux poids, deux mesures. Tout d'abord, en ne soumettant pas les contrevenants interceptés par un système de photoradar, tel que proposé dans le livre vert, à l'application des points

d'inaptitude pour excès de vitesse, cela entraîne nécessairement une iniquité par rapport aux conséquences différentes quand la même infraction est sanctionnée par l'action immédiate d'un policier. De plus, une telle pratique soustrairait le contrevenant à une vérification complète telle que celle pratiquée par les policiers, souvent très pertinente et fructueuse.

Avec le photoradar, impossible, par exemple, de savoir si le chauffeur conduit en état d'ébriété, si la voiture n'est pas volée, si ses papiers sont en règle, etc. De plus, l'adepte de la vitesse pourra poursuivre sa course tant et aussi longtemps qu'il n'aura pas reçu par la poste sa contravention, c'est-à-dire un délai administratif actuellement difficile à évaluer, mais qui peut atteindre de sept à 10 jours. Ajoutons à cela qu'un tel système ne permet pas de savoir si le véhicule en infraction était alors sous la responsabilité directe du propriétaire. Nous ferions fi de la présomption d'innocence caractéristique de notre système judiciaire, puisque la contravention serait envoyée sans discernement à ce dernier, et nous obligerions par la suite la mise en place d'un système de délation difficile à appliquer. Tout cela ne serait pas sans créer de sérieux problèmes à l'ensemble de nos concitoyens.

En plus de ces considérations d'ordre pratique, je rappelle que cette commission parlementaire n'a pas permis de faire la démonstration claire de l'efficacité de ce système en regard des coûts importants inhérents à sa mise en place, et c'est là aussi une question fondamentale. Permettez-moi enfin, M. le Président, de mettre en lumière le fait qu'une telle pratique, qu'elle soit restreinte ou non, serait davantage perçue par la population comme un autre moyen de rapporter de l'argent au gouvernement plutôt que comme un moyen nécessaire et efficace de contrer le problème de la vitesse et améliorer la sécurité routière.

L'intervention policière demeure, à notre avis, la meilleure alternative pour assurer le respect des limites de vitesse, tel que prescrit par la loi, mais il faut que le gouvernement passe enfin à l'action en fournissant les nouvelles ressources policières promises depuis déjà plusieurs mois pour répondre aux besoins de la population. Nous estimons donc que la problématique de la vitesse au Québec ne justifie pas l'utilisation du cinémomètre photographique.

• (16 h 10) •

Bien que souhaité dans un sondage récent par une majorité de Québécois, soit 64 %, les avis sont partagés dans le cas du virage à droite sur feu rouge, l'enjeu fondamental étant bien sûr de ne pas porter atteinte à la sécurité des piétons. Il faut évidemment reconnaître et accepter comme réalité le sentiment d'insécurité ressenti par les personnes âgées et par les personnes handicapées. Leur réaction est compréhensible et elle doit être prise en compte par le gouvernement dans l'éventualité d'un tel changement. Il faut bien cerner et comprendre le problème pour répondre adéquatement aux vraies préoccupations qui peuvent exister.

D'emblée, je vous rappelle, M. le Président, que le Québec, exception faite de la ville de New York, est le seul État en Amérique du Nord qui n'a pas encore adopté

cette pratique. Pourquoi ne pourrait-on pas, ici même au Québec, adopter une telle pratique sans soulever des craintes excessives de la part des piétons en reconnaissant que c'est ce que vivent pratiquement tous les piétons en Amérique du Nord? Cette situation existe depuis de nombreuses années, et aucun État américain ou province canadienne n'a senti le besoin de revenir en arrière suite à un taux d'accident élevé dû à cette mesure.

Cette question nous semble fondamentale. Serait-on plus indisciplinés, moins respectueux des lois des piétons? Je suis incapable de soutenir cette thèse quand on constate les améliorations importantes au bilan du nombre de décès ou d'accidentés que les automobilistes ont réalisé au cours des dernières décennies. Bien que les progrès en termes de sécurité routière soient très significatifs, il y a toujours place à l'amélioration, et nous devons continuer à être vigilants.

Rien ne permet de croire que le virage à droite sur feu rouge présente plus de danger que la traverse d'un carrefour présentant des bretelles de déviation avec flot ou des traverses avec la directive cédez. Bien au contraire, cet état de fait a d'ailleurs été reconnu par des personnes handicapées qui sont venues témoigner devant cette commission. De plus, il faut être bien conscient que les municipalités et les villes conserveront toujours la possibilité de restreindre l'utilisation du virage à droite sur feu rouge à une intersection considérée particulièrement dangereuse pour diverses raisons. Permettre le virage à droite au feu rouge ne signifie pas une application sans discernement de cette mesure.

Certes, nous sommes sensibles aux revendications des différents groupes de personnes âgées ou handicapées qui, soucieux d'assurer la sécurité des gens qu'ils représentent, craignent l'adoption d'un tel changement, d'une telle pratique. Il est bien entendu que l'application d'un tel changement devra être préparée de façon minutieuse par une campagne de sensibilisation et de responsabilisation des automobilistes et des piétons. C'est là un devoir très important qui incombe au gouvernement. Dans l'éventualité où le gouvernement operait pour cette approche, nous, de l'opposition, nous nous assurerons que le gouvernement y consacrerait toutes les ressources nécessaires pour atteindre cet objectif de sécurité. Nous croyons néanmoins que le Québec est mûr pour aller de l'avant avec cette pratique sans mettre en danger de façon indue la sécurité des piétons.

Enfin, j'aborde le dernier sujet traité dans le livre vert, soit la problématique de la conduite avec facultés affaiblies par l'alcool. Le livre vert propose certaines suggestions visant à contrer ce fléau. De façon générale, la population, qui s'exprime par le biais des sondages, est généralement d'accord avec des mesures plus sévères. Cependant, je demande au gouvernement de faire preuve de prudence et de ne pas tomber dans la facilité de l'adoption de mesures excessives non justifiées et surtout dont la pertinence n'a pas été démontrée de façon évidente.

Dans un premier temps, je me permets de préciser que le véritable problème actuellement, c'est le cas des récidivistes, et c'est d'abord sur cette question que le

gouvernement doit se pencher sérieusement. À notre point de vue, rien ne sert de tomber dans l'excès ou la simplicité, il faut faire preuve de réalisme, de nuance et surtout d'équilibre. Doit-on empêcher tous les individus de prendre un verre de vin ou une bière au dîner pour régler le problème de cette minorité qui s'acharne à ne pas respecter nos lois et conduit en état d'ébriété?

En fait, M. le Président, rien ne prouve actuellement qu'il y a plus de risques à conduire avec 0,08 d'alcool dans le sang qu'avec 0,04. Rien ne prouve que les appareils de mesure de l'alcoolémie peuvent détecter avec justesse des niveaux faibles d'alcool dans le sang. Ça veut donc dire tolérance zéro si on ne tient pas compte des marges d'erreur de ces appareils. Ne risque-t-on pas de faire en sorte que les contestations judiciaires soient nombreuses et que les jugements mettent en évidence le caractère irréaliste de ce type de mesure excessive? Par exemple, cela serait exagéré, voire même illégal, d'obliger sans aucune raison valable ou soupçon sérieux tous les automobilistes qui respectent la loi de s'assujettir à une vérification systématique de l'alcoolémie dans le cadre d'opérations planifiées.

La véritable responsabilité du gouvernement, M. le Président, c'est d'assurer la sécurité de la population en s'attaquant à ceux qui représentent véritablement une menace pour les autres. À notre avis, nous ne devons pas restreindre davantage la liberté de tous pour pallier aux problèmes d'une minorité. En nous éloignant du principe du respect des libertés individuelles de chacun de nous, nous perdons l'essence même du fondement de notre société. Nous devons donc privilégier une solution juste et équilibrée pour l'ensemble des citoyens. C'est sur ce point que nous entendons défendre nos positions.

Je voudrais, en terminant, M. le Président, rappeler au ministre des Transports que plus d'une quinzaine de mémoires ont traité des diverses facettes de notre système d'assurance automobile «no fault», et ce, en dépit du fait que le livre vert ne favorisait pas délibérément l'expression des opinions à ce sujet. Cela est d'autant plus significatif qu'une volonté maintes fois exprimée d'avoir un large débat sur l'ensemble de ce système qui est en place depuis plus de 20 ans et sur le fonctionnement général de la Société d'assurance automobile du Québec... Rappelons que les gouvernements péquistes ont toujours refusé aux citoyens ce débat auquel ils ont droit, puisque ce système d'assurance leur appartenait en propre. Ce régime n'est pas la propriété ni du ministre des Transports ni de la SAAQ. Ce que les citoyens du Québec demandent, c'est de pouvoir en discuter librement et ouvertement, en toute transparence, et d'y apporter, si les conclusions vont dans ce sens, les modifications nécessaires appropriées.

Nous pourrions discuter, par exemple, en plus de l'indemnisation des conducteurs coupables criminellement d'avoir conduit en état d'ébriété, de nombreux autres sujets qui préoccupent aussi grandement nos concitoyens. Par exemple, du recours civil dans les cas d'actes criminels au volant; du droit de subrogation; de la notion étroite de victime; des modalités générales d'indemnisation; du droit à la réadaptation; du droit de retour au

travail; du statut du médecin traitant; des modalités de contestation, dont le rôle du bureau de révision; du remboursement des frais d'expertise; de la représentation des accidentés de la route au sein du conseil d'administration de la SAAQ; de la publicité des résultats des décisions contestées; de la qualité des services à la clientèle, etc. Nous pourrions aller beaucoup plus loin que les interprétations limitées du ministre des Transports qui n'y voit qu'une démarche de la part des avocats pour aller se chercher plus d'honoraires.

M. le Président, si les représentants du Comité Claudine-Anne Zamprelli, du comité Clifford Fisher, du groupe Mothers Against Drunk Driving, du Dr Clément Payette et des personnes qui l'accompagnaient, Mme Desjarlais de même que M. et Mme Bergeron, de la famille Giroux-Talbot et bien d'autres personnes sont venus témoigner ici malgré le rappel pénible des événements douloureux, ce n'est certes pas pour des avantages mercantiles, mais dans un esprit d'équité, de justice et de respect à la mémoire des victimes qui leur sont chères.

Malgré ce qu'on a pu laisser croire, personne n'a souhaité toucher au principe même du «no fault». Donc, ce n'est pas l'abolition de tout le système actuel qui est en cause. Au contraire, on parle de l'améliorer, de le rendre plus fonctionnel et plus équitable aux yeux de nos concitoyens. J'ai l'ultime conviction, M. le Président, que nous avons la responsabilité, comme législateurs, de répondre aux appels de ceux et celles qui revendiquent à juste titre une discussion, une analyse et une révision en profondeur de notre système d'assurance et du fonctionnement de la SAAQ qui a d'ailleurs été souvent critiquée par le Protecteur du citoyen.

• (16 h 20) •

Je rappelle simplement au ministre des Transports que ce qui nous semblait la meilleure solution il y a plus de 20 ans n'est peut-être plus ce qu'il y a de meilleur pour la population d'aujourd'hui, comme l'a d'ailleurs défendu l'ex-premier ministre du Québec, votre chef de l'époque, M. Jacques Parizeau. J'invite donc le ministre des Transports à faire preuve d'ouverture et de respect à l'égard de tous ces individus qui le pressent d'accepter une consultation sur le sujet. M. le Président, nous de l'opposition, nous continuerons à être la voix de ces dizaines de milliers de citoyens qui, depuis des années, se sont exprimés dans ce sens. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de l'Acadie. Alors, j'ai cru déceler qu'il y avait une tolérance pour vous permettre de dépasser un petit peu le temps. J'aurai la même ouverture avec le ministre s'il en a besoin. Alors, M. le ministre des Transports, pour vos remarques finales.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: Je vous remercie, M. le Président, et je voudrais tout d'abord témoigner ma très grande satisfaction face à cet exercice démocratique que nous avons vécu, à cet exercice que je qualifierai de très

constructif. Soixante-sept mémoires reçus, 58 groupes entendus, c'est une grosse commission parlementaire qui n'aurait pas de cette façon-là au départ. On pensait peut-être à une trentaine de groupes, 67 mémoires et 58 groupes, c'est beaucoup. Les arguments qui ont été présentés et qui nous auront permis de faire avancer la réflexion sur au moins cinq sujets et quelques autres qui nous ont été soumis en cours de route par des groupes, comme le dernier, par exemple, en ce qui regarde la revente d'autos scrapées, comme on dit en bon québécois, ou fortement endommagées, pour bien parler. Je voudrais tout d'abord féliciter, moi aussi, d'entrée de jeu et remercier les intervenants pour leur qualité dans leurs mémoires, la recherche qu'ils ont faite et également la façon qu'ils... Plusieurs s'impliquent de façon courante, permanente quasiment, au profit de la sécurité routière ou encore dans la pratique de certains sports comme le vélo.

Je disais que la commission avait été un exercice démocratique parce que je pense qu'on a réussi à démystifier bien des choses, qu'on aura contribué à sensibiliser les gens à plusieurs points de vue et nous-mêmes à nous sensibiliser à des points de vue peut-être divergents ou différents de ce qu'on voyait au départ et de modifier également... À mon point de vue, en tout cas, en ce qui me concerne, ça a modifié plusieurs de mes perceptions et ça a changé le cours des choses en ce qui regarde mes orientations de fin de commission parlementaire. Mais il y avait un critère qui nous guidait tous, qui que nous soyons, de quelque côté de l'Assemblée nationale que nous soyons. C'était l'intérêt collectif qui nous guidait, et je pense qu'on a travaillé de façon extrêmement constructive.

Je prendrai les sujets un par un et j'essaierai d'y dégager certaines orientations. Je pense que plusieurs sont en attente, de toute façon, et je pense qu'il est intéressant de noter, par exemple, que le port du casque du vélo aura été sans doute celui qui a reçu le plus de mémoires. Des lobbys puissants, bien organisés, bien structurés se sont fait aller non seulement en commission parlementaire, mais dans les corridors du parlement, dans les corridors d'autres salles d'assemblée, etc. C'est de bonne guerre, chacun travaille avec conviction selon leur approche. Et, moi, personnellement, sur ce sujet, malgré que je demeure convaincu de beaucoup de choses, puis je vais les dire, j'ai quand même certaines orientations un peu différentes du départ et je pense qu'il y a seulement qu'une certaine catégorie de gens qui ne changent pas d'idée.

Mais je vous dirai que je demeure extrêmement sensible aux réalités suivantes: 3 157 accidents par année, 26 décès, 278 blessés graves, 2 800 blessés légers par année. C'est gros, c'est beaucoup. Les accidents dans lesquels sont impliqués d'ailleurs ces 3 157 victimes ne forment qu'environ 20 % à 25 % de tous les accidents cyclistes qui nécessitent cependant une hospitalisation. Trois décès sur quatre — et je le répète, trois décès sur quatre — sont imputables à une fracture du crâne ou à une lésion crânienne. Il faut regarder les faits, et je fais confiance aux spécialistes qui nous l'ont dit et je n'en suis pas un. Les victimes sont âgées de 15 ans et moins dans près de la moitié des accidents cyclistes. Ça, c'est un fait

qui parle par lui-même. Et les efforts de sensibilisation plafonnent à 26 %, ce qui m'inquiète drôlement.

J'en tire trois conclusions. Tout d'abord, les jeunes victimes membres de clubs cyclistes, ceux qui appartiennent à des clubs, sont chanceux parce que 90 % portent le casque, selon les groupes qui sont venus témoigner. Je pense qu'on ne peut pas faire le sacrifice de cette jeunesse. Puis les coûts sociaux sont énormes pour une société en général quand on pense que des jeunes de 15 ans peuvent avoir des traumatismes, ou encore des lésions profondes, ou encore des handicaps pour leur vie, jusqu'à l'âge de 65, 70 ans. C'est des coûts sociaux inacceptables.

Mais, au-delà de ça, je comprends qu'on doit faire un effort de sensibilisation hors de l'ordinaire, ça, c'est clair. Parce qu'il y a consensus là-dessus — et je le respecte, ce consensus — à l'effet que le casque, même s'il diminue grandement la gravité des blessures et qu'il faut poursuivre la promotion, il faut donner une dernière chance aux efforts de sensibilisation, et je suggère en toute connaissance des faits que, d'ici 2002, on accentue les interventions auprès des jeunes cyclistes, on réalise des campagnes de promotion très percutantes auprès de la population en général et dans les écoles en particulier, qu'on y associe les fabricants et toutes les associations, ou groupes, ou clubs de cyclistes. Ils sont venus ici nous dire qu'ils n'en voulaient pas, ils sont venus nous dire cependant qu'ils étaient pour le port du casque. Ils doivent, de plain-pied, embarquer sans équivoque et sans restriction et épauler les efforts qu'on demandera à la société de poser.

Pendant cette période, je pense qu'il faudra instaurer des mesures pour faciliter l'acquisition de casques comme la vente de vélo avec casque, par exemple. On a parlé à des vendeurs, etc. Il faut faire la promotion avec les organismes qui interviennent dans le domaine du vélo. Et, si d'ici 2002 le plafond ne change pas, il va falloir se résigner à une législation, tout au moins pour les jeunes, parce que les provinces voisines ont légiféré dans le domaine du cyclisme. Puis, on regarde la région de l'Outaouais québécois, par exemple, par rapport à l'Ontario, c'est 48 %, c'est une des plus élevées au Québec. Il y a une influence d'un territoire à un autre. On tente d'harmoniser nos règles, et je pense qu'il faudra se résigner et reconnaître les faits. S'il y a un plafonnement, il faudra absolument, je pense, penser très sérieusement à une législation.

Quant aux patins à roues alignées, je vous avoue que j'aurais aimé en avoir plus parce que c'est une législation qui est claire. La législation ne peut pas être plus claire: c'est défendu sur les routes. Sauf que c'est une législation qui n'est absolument pas appliquée de quelque nature que ce soit ou inapplicable dans les faits. Je pense qu'il faut absolument qu'on assujettisse au moins aux mêmes règles que le cyclisme. C'est un minimum qu'on peut faire.

Deuxièmement, je pense qu'il faut arriver avec des restrictions, comme il en a été suggéré, sans dire aujourd'hui formellement est-ce que ce sera deux voies, comme on a discuté. Je pense qu'il faut mettre beaucoup d'exclusions parce que ça comporte un danger beaucoup plus grand, même, que le vélo, en ce sens qu'on n'a pas

encore une technologie du freinage au niveau du patin à roues alignées qui présente une très grande sécurité, et il nous faut absolument travailler là-dessus.

De mon côté, moi, au ministère des Transports, je vous dis tout de suite qu'on va travailler à la fois sur le vélo et sur le patin. Quand on réfectionnera des routes, je pense qu'on peut d'ores et déjà en profiter pour élargir le mètre qu'il nous faut pour au moins enlever de la voie elle-même le vélo ou les patins à roues alignées. Ça sera une façon très concrète de contribuer à l'amélioration de la situation. Prenez, dans des villages en Gaspésie, c'est là qu'on retrouve le plus de morts, me dit-on. Mais pourquoi? Parce qu'il y a une rue qui traverse le village, il n'y a pas de rues secondaires sur lesquelles les jeunes peuvent aller pratiquer leur sport. Donc, automatiquement, il y aura une attention particulière dans les endroits ciblés du genre parce qu'il y a concrètement des dangers très importants.

Je regarderai aussi... On a parlé de zones de 50 km et moins, etc., pour ce qui est du patin à roues alignées, pour voir si on ne peut pas resserrer un peu la vis, mais il nous faudra sans doute, en tout cas, modifier notre législation sur ce point parce que, de toute évidence, elle n'est pas appliquée et elle demeure inapplicable. Donc, tant qu'à avoir quelque chose qui ne s'applique pas, on aime mieux avoir quelque chose qui va contribuer à augmenter la sécurité. Ça, on va se mettre à la tâche immédiatement.

Il faudra élaborer également certaines balises, accorder aux municipalités un pouvoir de gérer une pratique quelconque sur leur territoire. Il va falloir qu'on s'associe au monde municipal. Il va falloir élaborer un guide également donnant un cadre de référence pour la signalisation, pour s'assurer que l'harmonisation des règles de pratique entre les diverses municipalités soit observée, réaliser des campagnes, là aussi, de promotion au niveau du patin à roues alignées puis prévoir un mécanisme de discussion avec une date butoir pour la résolution des problèmes d'application, ça, c'est clair.

Et, si possible, je vais travailler — et je dis bien avec mes collègues — pour essayer d'avoir des programmes d'infrastructure soit avec Transports Canada, soit avec les différents ministères, mais il nous faut trouver des endroits sécuritaires pour les jeunes. Quand on sait que le patin à roues alignées augmente de 100 000 nouveaux adeptes par année, et surtout des jeunes, il va falloir qu'on fasse quelque chose pour les enlever des routes. Ça, je suis entièrement d'accord que ça comporte un danger. Et les mouvements font en sorte qu'ils en prennent assez large même si c'est un tout petit. Donc, un pensez-y bien.

• (16 h 30) •

Le cinémomètre photographique. Tout d'abord, il y a deux consensus qui se sont dégagés dans cela: c'est que la vitesse, encore trop souvent, cause des accidents, ça, c'est clair; et que certains sites comportent des difficultés d'intervention pour les policiers, pour la police en général et pour leur propre sécurité aussi. Et il est évident que, d'entrée de jeu, je vous dirai: Ce ne sera pas une machine à piastres, comme certains l'ont laissé

entrevoir ici. L'objectif du cinémomètre, ce n'est qu'un système de protection et de sécurité dans des endroits stratégiques.

Donc, de concert avec mon collègue de la sécurité publique, M. Ménard, je pense que le comité ministériel devrait fixer des critères très, très précis, identifier des sites très, très précis, établir un processus d'émission de suivi judiciaire des contraventions, tester cette approche sur certains sites-pilotes. Et, en passant, je pense qu'il faudrait que ce soit connu, identifié site-pilote avec la Sûreté du Québec, avec les différents corps policiers, parce qu'on a... J'ai été sensible au fait que les policiers nous ont dit: Oui, au cinémomètre si on est capables de poser des gestes à la sortie. Donc, il faudra identifier quelques sites, faire des expériences-pilotes avant de se lancer sur un... et avoir des guides pour déterminer les sites, avoir des règles du jeu claires. Parce que ça ne m'apparaît pas insurmontable, d'autre part, tout l'argumentaire contre, je pense qu'il y a beaucoup de choses qui peuvent se corriger. Et il faut contribuer à au moins sauvegarder le bilan routier que nous avons, et ça a une importance capitale. Mais, encore là, ce sera par des projets-pilotes que l'on commencera.

Virage à droite. La majorité des mémoires ont été favorables au virage à droite — c'est 12 contre huit, neuf ou environ — mais il y a eu quand même des arguments forts. Par exemple, les handicapés, les piétons, cyclistes sont venus, quelques-uns, nous dire aussi... Quoique les cyclistes, avec l'observance des lois de la circulation, n'ont pas trop de leçons à donner de ce côté-là aux automobilistes, parce que j'en connais qui ne nous disent pas qu'ils coupent trois travées d'autos d'un coup sec. Mais c'est du monde d'église, du bon monde.

Mais je dois vous dire que tous les groupes doivent comprendre que — comment dirais-je? — l'essentiel de ce que nous visons, c'est d'améliorer la fluidité, parce que c'était un des objectifs aussi du livre vert. Et je vous dirai que, encore là, nous procéderons par projets-pilotes. J'ai l'intention de proposer assez rapidement trois ou quatre projets-pilotes suivis pour une période bien déterminée d'un an, puis à l'échéance on verra qu'est-ce que ça donne. Il faut absolument faire comprendre aux gens que le virage à droite ne signifie pas passer à toute vitesse sans arrêter. Ça supposera une signalisation, ça supposera beaucoup de promotion, beaucoup de sensibilisation, effectivement, mais c'est un arrêt et, après ça, un virage. Et on verra à travailler dans ces endroits, dans ces expériences-là pour bien démontrer que c'est une nouvelle signalisation.

Mais ça ne nous empêche pas, cela, contrairement à ce qui a été dit, de travailler sur la signalisation intelligente. Absolument pas. On peut simultanément avoir des expériences-pilotes et travailler sur une signalisation très intelligente, ce qui nous permet de garder notre monde en toute sécurité, mais s'inscrire dans l'harmonisation, d'autre part, des règles du jeu. Quand je pense aux 60 000 de l'Outaouais québécois qui vont quotidiennement de l'autre côté puis qui ont une signalisation différente de l'autre, je suis persuadé qu'on a des avantages à l'harmonisation de nos règles tout en travaillant à la signalisation très

intelligente qui vise la protection de notre monde, de nos handicapés, de nos personnes âgées.

Le Président (M. Lachance): M. le ministre, je m'excuse de vous interrompre, mais...

M. Chevette: J'achève.

Le Président (M. Lachance): Oui, je ne veux pas vous bousculer, mais là on est un peu en retard sur l'horaire. Ce n'est pas de votre faute, on a débuté un petit peu plus tard, et il y a une autre commission parlementaire qui attend. Alors, je compte sur votre collaboration.

M. Chevette: Bon, bien, ils vont être heureux d'attendre le bon contenu. Donc, je passe immédiatement à la conduite avec facultés affaiblies. Je vous dirai que, s'il y a un sujet sur lequel je ne suis pas branché trop, trop catégoriquement, c'est bien celui-là. Il y a un consensus qui dit, bien sûr, que les conducteurs professionnels, c'est une tolérance zéro ou, en tout cas, minimale, parce qu'on sait que zéro n'existe pas, marge d'erreur de 0,02. Mais, là-dessus, je dois vous dire que je préfère réfléchir plutôt que de me lancer dans des orientations qui risqueraient, effectivement, d'y aller de façon émotive. Mais je vous dirai, par exemple, que je suis influencé par des mesures comme celle proposée par le Dr Payette. L'antidémarrreur, on n'a pas raison de ne pas ramener ça. Si on ne veut pas avoir de récidivistes et de criminels sur nos routes, il faut précisément se doter d'outils pour que ces gens-là ne connaissent pas de récidive. Et, si on leur offre l'opportunité d'un antidémarrreur, c'est quelqu'un qui devient légal au lieu d'être un récidiviste sur la route, et je pense que c'est drôlement important.

Je dirai également que j'étudierai très sérieusement la possibilité de l'indemnité pour un criminel reconnu, mais jamais, jamais au détriment de sa famille. La femme et les enfants ont le droit à un soutien minimum reconnu, et ça, je vais le regarder de façon très sérieuse.

Enfin, oui, je vais, M. le Président, offrir l'opportunité d'une commission parlementaire éventuelle dans les mois qui vont suivre. Je pense que c'est important qu'on le fasse, mais ça ne se fera pas au détriment d'un système, par exemple, qui a fait ses preuves, d'un système qui est le meilleur régime au monde, selon les experts, le moins cher également au monde, qui est malheureusement assez méconnu des Québécois. Et le sondage du CAA, du Club automobile du Québec, là, je peux-tu vous dire que ça m'a influencé quand il est venu nous dire: Plus les Québécois connaissent le régime, plus ils s'y attachent.

Et j'ai été un petit peu... pas scandalisé, mais déçu qu'on veuille abolir le système de révision de l'assurance automobile. Sept personnes sur 10 règlent leur cas en révision sans aller devant les tribunaux administratifs, donc sans frais de procureur ou d'avocat quelconques. Moi, je pense qu'on peut améliorer notre système, mais on ne le chamboulera pas. Je ne crois pas que les Québécois sont prêts à le chambouler. Et, de toute façon, je vais aller les voir pour savoir quelles modifications ils veulent apporter.

On va aller les voir dans le champ, on va aller voir ce qu'ils ont à dire, quelles sont les modifications, on va le faire connaître, le régime, je peux vous dire ça, et, quand il sera bien connu, on verra quelles sont les lacunes fondamentales qu'ils veulent voir corriger et on ne se laissera pas embarquer dans un processus ou dans une procédure qui aurait pour effet d'abolir un système qui a fait ses preuves. Personne que j'ai rencontré à date ne veut revenir à il y a 20 ans, 21 ans où on prenait en moyenne sept, huit ans pour régler un problème à gros frais et où 50 % des indemnités n'allaient pas dans les poches de celui qui était accidenté. Je ne pense pas que les Québécois sont prêts à retourner à ça, moi, pas du tout, mais ils sont peut-être prêts à corriger leur système dans des directions bien précises, et c'est à peu près cela que je vais recommander, M. le Président.

Je voudrais remercier tous ceux et celles qui ont suivi la commission pendant des longues heures, remercier, là, mon collègue de l'opposition, mon vis-à-vis. Merci à mes collègues aussi qui nous ont assistés pendant de nombreuses heures. Et je suis persuadé que l'exercice que nous venons de faire le sera au profit de toute la collectivité québécoise.

M. Bordeleau: ...vos collègues qui ont participé à cette commission...

Le Président (M. Lachance): Alors, merci, monsieur...

M. Bordeleau: ...de même que tous les gens qui vous assisté en arrière, les gens de la SAAQ et autres personnes du ministère.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre. Merci, MM. les députés pour votre collaboration au cours de cette commission. Et, comme la commission s'est acquittée de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

(Fin de la séance à 16 h 40)

